

## Insuffisance des tarifs, contrôle des dépenses, collaboration du public : commentaires sur des propos du surintendant des assurances

J. D.

Volume 33, Number 4, 1966

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103557ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103557ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

D., J. (1966). Insuffisance des tarifs, contrôle des dépenses, collaboration du public : commentaires sur des propos du surintendant des assurances. *Assurances*, 33(4), 252–256. <https://doi.org/10.7202/1103557ar>

# Insuffisance des tarifs, contrôle des dépenses, collaboration du public: commentaires sur des propos du surintendant des assurances

252

*par*

J. D.

Dans son dernier rapport au ministre des Finances du Canada,<sup>1</sup> le surintendant des assurances revient sur deux questions qui le préoccupent, comme elles avaient inquiété son prédécesseur.

Et d'abord, l'insuffisance des tarifs en assurance des biens. Ainsi, en 1963, la perte technique a été de 68 millions de dollars et en 1964 de 50 millions. Les entreprises d'assurance doivent être fortes, vigoureuses, note M. Humphrys. Si l'on veut qu'elles aillent de l'avant, il faut que les tarifs soient assez élevés pour leur donner les moyens d'action voulus. Il a raison, car la perte technique ne peut continuer indéfiniment si l'on ne veut pas que certaines sociétés disparaissent en entraînant avec elles les économies du public. Une manière de procéder pour assainir leur situation serait de n'accepter que les meilleurs risques.<sup>2</sup> Mais, alors, les assureurs ne rempliraient pas le rôle que notre société leur assigne. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'assurance n'a pas été créée pour les actionnaires, mais bien pour les assurés.

<sup>1</sup> Pour les affaires de 1964.

<sup>2</sup> Déjà, en assurance automobile, les assureurs ont tenté de procéder ainsi pour certains risques qui, en soi, leur paraissaient peu souhaitables. Le tollé a été tel — en Colombie Britannique et ailleurs — qu'ils ont retraité en entraînant dans le mouvement de repli le projet de "bourse des assurances" qu'ils avaient mis de l'avant à un moment donné.

Si les sinistres augmentent et par ailleurs, si les économies nécessaires sont pratiquées,<sup>3</sup> il ne reste qu'une chose à faire: augmenter les tarifs pour faire face à une situation déficitaire. On ne doit pas compter chaque année sur le surplus pour combler la différence. Comme on l'a noté souvent ici, le surplus accumulé ne doit servir qu'accessoirement et non régulièrement pour faire face à une perte technique.

253

Le surintendant n'est pas en position d'indiquer les tarifs qui sont insuffisants. Il contrôle l'administration des sociétés, mais il n'a pas le droit d'exercer une surveillance sur leurs tarifs quelque paradoxal que cela puisse paraître. Il peut, toutefois, affirmer aux assureurs: vos primes sont insuffisantes. Voyez-y parce que vous ne pouvez continuer ainsi indéfiniment. Il leur dit aussi cette année: avec le nouveau Bureau des Assurances du Canada, vous avez un instrument de travail excellent pour réunir les statistiques voulues et les étudier. Ayez le personnel nécessaire pour en dégager les enseignements. Si vous pouvez utiliser vos propres statistiques, parce qu'elles sont assez étendues, faites-le. Et pour ceux dont les tarifs sont moins élevés que la moyenne, il ajoute: expliquez-nous comment vous êtes en mesure de demander moins que les autres assureurs, si vous décidez de les concurrencer avec des tarifs plus bas.

Les statistiques que présente le surintendant des assurances fédéral sont des chiffres d'ensemble. Les nouveaux tarifs n'ont pas encore donné tout ce qu'il fallait en 1964 pour assurer de meilleurs résultats. Cela est dû, croyons-nous, au fait que si l'on a augmenté suffisamment le prix de l'assurance dans la province de Québec, on ne l'a pas haussé assez dans les autres provinces où le niveau est insuffisant. Une hausse de quinze pour cent de ce côté-ci de l'Ottawa repré-

---

<sup>3</sup> Malgré le coût croissant des frais d'administration.

254 sente beaucoup plus en chiffres absolus que la même augmentation en Ontario ou en Colombie Britannique, où les tarifs, de l'avis de chacun, sont trop bas. On a reconnu la chose récemment, en limitant la hausse du tarif automobile à 1½ pour cent dans le Québec en 1966 et en la portant à 14 ou 15 pour cent ailleurs. S'ils veulent atteindre le résultat voulu, les assureurs ne doivent pas se contenter d'augmenter les primes dans le Québec, tout en remontant insuffisamment celles des autres provinces, et s'imaginer qu'ainsi le problème est résolu. Techniquement, il ne l'est pas et, psychologiquement, il l'est encore moins. On arrive progressivement au point où, dans Québec, l'opinion est mûre pour des solutions qui n'en sont pas, mais auxquelles on est poussé par des usagers qui croient payer trop cher un service devenu essentiel avec l'évolution des habitudes, des mœurs et des idées. A notre avis, encore une fois, si les résultats d'ensemble ont continué d'être mauvais, au Canada en 1964, cela est dû en grande partie au fait que l'effort voulu n'a été fait que là où il semblait le plus facile de le faire. Maintenant que le surintendant des assurances du Québec a les pouvoirs voulus pour se faire remettre les statistiques détaillées de la province, il sera intéressant de savoir à quelles conclusions il arrivera, après les avoir fait étudier par un personnel spécialisé.

Le surintendant des assurances fédéral revient aussi sur la nécessité de serrer les frais de près. Et c'est le second point que nous voulons signaler ici. Malheureusement pour les assureurs, leurs dépenses ont augmenté considérablement depuis quelques années, peut-être plus que dans d'autres sphères où les salaires du personnel avaient suivi progressivement la hausse générale. Pendant très longtemps, les assureurs ont très mal payé leurs employés. Ils leur conseillaient plutôt de combler leur budget personnel en appor-

tant des affaires, ce qui en retour leur valait la commission de l'intermédiaire. De cette manière, l'assureur s'attachait des gens qu'il payait mal, mais qui lui étaient liés par les commissions qui leur étaient versées. La pratique a cessé graduellement quand le contrôle provincial imposa le choix entre deux situations possibles: être employé ou devenir intermédiaire. Puis, comme les affaires augmentaient en volume, il y eut une concurrence très âpre entre assureurs et entre ceux-ci et les courtiers; chacun essayant de garder ses gens en se les attachant avec de meilleurs salaires et avec tous les avantages complémentaires ordinaires: assurances collectives, rentes viagères, etc. Et c'est ainsi que graduellement le personnel fut mieux payé, mais en apportant à l'entreprise une charge qu'il est difficile de comprimer maintenant, pas plus qu'on ne peut le faire avec les taxes municipales ou provinciales. Reste la commission de l'intermédiaire. En assurance-automobile,<sup>4</sup> on l'a réduite assez brutalement, en assurance-incendie, on a également pratiqué quelques coupes; mais tant que les affaires se feront par le truchement d'intermédiaires, il sera bien difficile d'aller beaucoup plus loin, sauf dans certains cas particuliers.

255



Mais alors que faire? La question est de nous et non du surintendant, comme aussi la réponse. Il faut souhaiter que le gouvernement, les tribunaux,<sup>5</sup> les assurés, les garagistes collaborent pour diminuer la fréquence et le coût des sinistres. Tant que l'automobiliste ne craindra pas davantage l'application des lois existantes, tant qu'on lui renouvellera son permis quelles que soient son inconscience et son impru-

<sup>4</sup> Déjà, cependant, on reconnaît que l'on peut attribuer 67 pour cent des primes aux sinistres et 33 pour cent aux frais; alors qu'auparavant le premier chiffre était de 63 pour cent et le second de 37.

<sup>5</sup> Où ira-t-on tant qu'on relâchera moyennant une caution de \$1000 celui dont le permis a été suspendu et qui, malgré cela, continue de conduire et a un nouvel accident grave qui entraîne la mort d'une personne?

256 dence, tant qu'on laissera circuler sur les routes des voitures en très mauvais état,<sup>6</sup> tant qu'on n'appliquera pas avec sévérité les sanctions prévues, tant qu'on ne tiendra pas plus souvent responsable celui qui est à l'origine d'un incendie ou d'un accident par sa négligence ou par sa faute, on n'apportera pas de solution valable à une situation qui va s'aggravant. On dispose actuellement de tout l'arsenal voulu de règlements et de lois. On ne l'utilise pas ou peu, ou de manière tellement irrégulière, qu'on n'en obtient presque aucun résultat.

Si, comme le demande le surintendant, il faut voir à ce que le tarif suive les besoins de l'assureur et à ce que celui-ci comprime ses frais, il faut comprendre aussi qu'une bonne partie des déficits techniques provient trop souvent de causes d'ordre psychologique comme la négligence et le je-m'en-foutisme individuels d'une part et, de l'autre, du bon-garçonisme des gouvernements et du manque de fermeté des tribunaux. Ailleurs que dans Québec, on obtient des résultats avec une application plus stricte des lois; mais, d'un autre côté, là les tarifs ne sont pas toujours suffisants pour faire face à des besoins techniques qu'on ne peut faire disparaître, même si on les rend moins grands par une attitude plus ferme dans les relations avec l'automobiliste.

Il faut conclure, croyons-nous:

a) que l'État doit faire sa large part pour empêcher les abus;

b) que même là où l'État remplit son rôle avec fermeté, des sinistres et des coûts croissants entraînent des déficits techniques si les tarifs ne sont pas assez élevés pour faire face à des facteurs, dont l'automobiliste et l'automobile sont les éléments principaux.

---

<sup>6</sup>Récemment, le Ministère des Transports et Communications a fait faire un sondage parmi les autobus de douze commissions scolaires. Sur six cent vingt-trois, seulement cent soixante-dix étaient en état de circuler. (La Presse, 22-1-66)