

L'assurance-automobile en 1967

Jean Dalpé

Volume 34, Number 4, 1967

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103597ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103597ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dalpé, J. (1967). L'assurance-automobile en 1967. *Assurances*, 34(4), 338–343.
<https://doi.org/10.7202/1103597ar>

L'assurance - automobile en 1967

par

JEAN DALPÉ¹

338

On a annoncé qu'en 1967 il y aurait une diminution du tarif automobile dans la province de Québec.² Comme toutes les généralisations, la nouvelle est peut-être vraie dans l'ensemble, mais elle est inexacte dans le détail, comme on pourra le constater par les quelques exemples suivants. Dire qu'il y a eu des réductions dans beaucoup de cas et des augmentations dans d'autres serait plus juste. Qu'on en juge:

Tarif pour les régions de Montréal et de Québec (Impala 1966)

(Etude en pourcentage d'augmentation ou de diminution)

Classe "A"	⎧ Sans accident Avec accident	⎧ R.C. Coll.	augmentation de 1%
			diminution de 4%
Classe "B"	⎧ Sans accident Avec accident	⎧ R.C. Coll.	même prime
			diminution de 4%
			augmentation de 8%
			augmentation de 3%

¹ Avec la collaboration technique de Richard Allard.

² Un et demi pour cent a-t-on dit, ce qui techniquement est peut-être justifiable, mais psychologiquement est aussi difficilement défendable que l'augmentation d'un et demi pour cent de 1966.

A S S U R A N C E S

Classe "D"	{	Sans accident	{	R. C. diminution de 7%
			}	Coll. diminution de 11%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 5%
			}	Coll. diminution de 14%
<hr/>				
Classe "E"	{	Sans accident	{	R. C. même prime
			}	Coll. diminution de 4%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 8%
			}	Coll. augmentation de 4%
<hr/>				
Classe "G"	{	Sans accident	{	R. C. augmentation de 5%
			}	Coll. diminution de 8%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 5%
			}	Coll. diminution de 8%
<hr/>				
Classe "J" 16 - 17 - 18 ans	{	Sans accident	{	R. C. augmentation de 30%
			}	Coll. augmentation de 25%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 40%
			}	Coll. augmentation de 36%
<hr/>				
Classe "K" 19 - 20 ans	{	Sans accident	{	R. C. augmentation de 15%
			}	Coll. augmentation de 10%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 25%
			}	Coll. augmentation de 20%
<hr/>				
Classe "L" 21 - 22 ans	{	Sans accident	{	R. C. même prime
			}	Coll. diminution de 4%
	}	Avec accident	{	R. C. augmentation de 8%
			}	Coll. augmentation de 5%

A S S U R A N C E S

Classe "M" ¹ 23 - 24 ans	}	Sans accident	{ R.C. diminution de 15% Coll. diminution de 19%
		Avec accident	{ R.C. diminution de 9% Coll. diminution de 12%



340

Nous avons été un peu étonnés d'apprendre que la C.U.A. consentait ainsi à certaines diminutions de tarif, alors que les assureurs du Québec voyaient venir avec un peu de crainte les visiteurs de l'Exposition, qui encombreront les routes du mois de mai prochain jusqu'en octobre. Il est vrai que, sous l'effet de multiples hausses, on était parvenu à redresser la situation: le plus grand nombre des assureurs ayant fait des bénéfiques techniques en 1966. Mais pourquoi, en

¹ Explication des termes employés :

- Classe A — La voiture est utilisée pour la promenade *excluant* les déplacements du domicile au lieu de travail. Il n'y a pas plus de deux conducteurs et la voiture n'est pas utilisée par un conducteur masculin au-dessous de 25 ans.
- Classe B — La voiture est utilisée pour la promenade *incluant* les déplacements du domicile au lieu du travail. Encore là, le véhicule n'est pas utilisé par un conducteur masculin de moins de 25 ans.
- Classe D — La voiture est utilisée pour la promenade et les affaires mais sans conducteur masculin de moins de 25 ans.
- Classe E — Le conducteur principal de la voiture est âgé de plus de 25 ans, mais il y a un conducteur masculin âgé de moins de 25 ans qui utilise occasionnellement la voiture.
- Classe G — Le conducteur principal est un chauffeur masculin, marié, mais de moins de 25 ans ou une personne du sexe féminin de moins de 25 ans.
- Classe H — Cette classification n'est plus employée dans les taux de 1967. Elle désignait un conducteur principal, célibataire, et ayant moins de 25 ans.
- Classe J — Le conducteur principal est un chauffeur masculin, célibataire, âgé de 16, 17 ou 18 ans.
- Classe K — Le proposant ou le conducteur principal est un chauffeur masculin, célibataire, âgé de 19 ou 20 ans.
- Classe L — Le conducteur principal est âgé de 21 ou 22 ans et est célibataire.
- Classe M — Le proposant ou le conducteur principal est un chauffeur masculin, âgé de 23 ou 24 ans, célibataire.

1967, risque-t-on de les annuler, sans attendre qu'ils aient donné leur entier résultat ? Nous ne comprenons pas la hâte que l'on montre à agir dans un sens ou dans l'autre, c'est-à-dire à passer d'un extrême de pessimisme à un optimisme qui enlève aux mesures antérieures leur plein effet. Nous aurions préféré qu'on eût maintenu les tarifs antérieurs en attendant le résultat de la période de l'exposition. Les pouvoirs publics n'auraient pu s'y opposer, croyons-nous, puisqu'il s'agit depuis quelques années de consolider une situation financière qui en a grand besoin dans certains cas. D'autant plus que, vers le même moment, les contrôles des assurances, tant central que provincial, ont demandé que soient faites, dans le Québec, des réserves suffisantes pour faire face aux sinistres accumulés par le fonds de garantie, connu sous le nom de Fonds pour l'indemnisation des victimes de la route, de 1963 à 1965. Jusqu'ici, on s'était contenté d'une répartition des sinistres réglés, proportionnellement au chiffre d'affaires de chaque assureur.¹

341

Ainsi à l'automne de 1966, on avait procédé à une distribution assez coûteuse entre les assureurs intéressés pour les

¹ Il semble bien que l'augmentation de réserve se fera en une fois ou sera répartie sur les exercices 1966 et 1967. Cette solution nous paraît plus logique, car en forçant les assureurs à constituer une réserve globale en 1966 pour des sinistres s'étageant de 1963 à 1966, on ne tient pas compte

a) que certains assureurs ou réassureurs ne traitaient pas dans la province de Québec antérieurement à 1966;

b) qu'avec la répartition faite sur la base des affaires 65 ou 66, certains assureurs seront taxés en 1966 pour des sinistres survenus durant les années de 1962 à 1965, proportionnellement non à leur chiffre d'alors, mais à celui de 1966 ou de 1965. On peut imaginer ainsi une société ayant

I) un chiffre d'affaires supérieur en 1966 à celui de 1964 ou 1965.

II) un chiffre d'affaires inférieur en 1966 à celui de 1964 ou 1965.

Les affaires subissent de telles variations d'un exercice à l'autre qu'il y aurait injustice dans certains cas à procéder ainsi, c'est-à-dire à répartir globalement. L'injustice serait encore plus grande pour les réassureurs qui n'auraient pas traité dans Québec durant toutes ces années.

Depuis que cet article a été écrit, les intéressés ont accepté de constituer les réserves voulues soit entièrement à même leurs résultats de 1966, soit partiellement en 1966 et pour le solde en 1967. De cette manière, on procédera beaucoup plus logiquement à l'avenir, puisque les résultats nets comprendront la totalité des sinistres réglés et anticipés par le Fonds.

342

dossiers classés ou réglés. Le choc avait été assez rude car la demande — beaucoup plus élevée que dans le passé — venait sans avis préalable. Un peu effrayé par l'importance des règlements anticipés, le contrôle fédéral a fait entendre d'abord que les sociétés traitant dans la province de Québec, devaient, à la fin de l'année, augmenter leurs réserves afin de tenir compte des sommes dont le Fonds prévoit le versement à l'avenir pour 1966 et les années antérieures. La nouvelle a d'autant plus secoué le marché provincial qu'il s'agit non pas d'un million ou deux, mais de sommes qui, au total, atteindront de 7 à 9 millions de dollars dans la seule province de Québec.¹



Le choc psychologique a été encore accentué par le fait que le service de l'impôt sur le revenu met actuellement en doute le bien-fondé de certaines réserves pour sinistres en cours. Même s'il est extrêmement difficile de déterminer à l'avance les sommes qu'exigera le règlement des sinistres, il n'est plus prêt à accepter, semble-t-il, une marge de sécurité qu'il juge trop forte. Il est évident qu'il ne faut pas gonfler exagérément la provision pour sinistres en voie de règlement parce qu'ainsi on évite l'impôt. Mais il ne faut pas non plus vouloir que la réserve serre de si près ce qu'on considère être la réalité qu'elle se révèle insuffisante par la suite. Ne pourrait-on pas, pour éviter le trop ou le trop peu, accepter pour les sociétés d'assurances autres que vie ce que l'on accorde aux assureurs-vie. On sait que ceux-ci ne sont taxés que sur les bénéfiques qu'ils versent au compte des actionnaires. On réglerait ainsi le problème de l'impôt et des réserves, tout en donnant aux assureurs canadiens le moyen d'accumuler des

¹ Et encore ne tient-on pas compte dans ce chiffre, croyons-nous, de la part des sinistres non couverts par la faillite de la Nord Américaine, en excédent de ressources disponibles. On estime que le fonds de garantie devra prendre à sa charge la différence entre le bordereau versé à l'accidenté pour le compte de l'assuré et \$35.000. — plafond fixé par la loi.

excédents qui, dans les années de vaches maigres, leur permettraient de faire face aux déficits sans danger pour leurs assurés. Cela les mettrait en mesure de lutter à armes égales contre les mastodontes étrangers dont les ressources sont énormes. C'est un autre cas où sans tapage et sans trop de dépense, l'État pourrait venir en aide à l'initiative privée qui, parfois, est menacée par les réactions d'un marché souvent dangereux et bousculé.