

Les problèmes du plan des risques assignés

Jean Dalpé

Volume 35, Number 3, 1967

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103612ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103612ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dalpé, J. (1967). Les problèmes du plan des risques assignés. *Assurances*, 35(3), 165–174. <https://doi.org/10.7202/1103612ar>

ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numéraire
et l'envoi comme objet de la deuxième classe de la présente publication.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$3.00
Le numéro : - \$1.00

Membres du comité :
Gérard Parizeau, Michel Parizeau,
Gérald Laberge, Jacques Caya,
Pierre Beaudry, secrétaire
de la rédaction

Administration :
B. 216
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

165

35^e année

Montréal, Octobre 1967

No 3

Les problèmes du plan des risques assignés¹

par

JEAN DALPÉ

L'administration du "Plan des risques assignés" pose des problèmes de plus en plus sérieux au Canada. Dans la province de Québec, le Plan a donné lieu, en 1960, à la création d'un organisme destiné à obtenir aux risques au-dessous de la normale l'assurance qu'on leur refusait ailleurs, mais moyennant un tarif plus élevé tenant compte du danger particulier qu'ils présentent. Malheureusement, il a perdu sa fin première au fur et à mesure que les assureurs y dirigeaient les cas individuellement mauvais, aussi bien que les risques présentant en groupe un hasard particulier, comme les moins de 25 ans, les vieillards, les chauffeurs de taxis. L'organisme devint une sorte de voie de garage vers laquelle on dirigeait tous ceux

¹ Nous employons ici l'expression que l'usage reconnaît dans la province de Québec, comme dans les autres provinces du Canada. Il vaudrait mieux parler soit du régime d'assignation des risques, soit du Bureau d'assignation des risques, selon qu'on pense au fonctionnement ou à l'organisme chargé de la gestion, croyons-nous.

dont on ne voulait pas pour une raison ou une autre. Et c'est ainsi que d'un centre d'accueil pour les cas exceptionnels, on a fait petit à petit une sorte de refuge où se rencontrent les risques mauvais, douteux ou ceux dont on se méfie à cause de leur catégorie. On vit alors le revenu-primés, provenant des risques assignés, grossir rapidement et poser des problèmes de toutes espèces, de personnel en particulier.

166 Qu'on en juge par ces chiffres¹, qui ont trait aux primes souscrites dans toutes les provinces où existent un régime de risques assignés²:

Année	Montant des Primes	Rapport des sinistres aux primes
1961	7,069,452	74
1962	7,987,180	80
1963	9,966,922	75
1964	16,113,722	78
1965	27,660.869	80

En cinq ans, le chiffre des primes a presque quadruplé: ce qui a fait du Plan un important organisme aux rentrées croissantes et aux résultats de plus en plus mauvais. Théoriquement, l'administration de ses affaires coûte moins cher que celle des autres assurances, mais, en fait, la différence est faible.

Voyons ce qui s'est passé, en particulier, dans les trois provinces qui font le plus usage des risques assignés, l'Ontario, le Québec et la Colombie britannique, depuis 1961:

Année	Ontario	Québec	Colombie britannique
1961	3,594,246 (78%)	281,676 (94%)	1,708,378 (67%)
1962	4,006,986 (82%)	752,886 (90%)	1,740,981 (76%)
1963	4,857,476 (78%)	1,346,746 (76%)	2,083,668 (77%)
1964	7,586,881 (77%)	2,992,701 (82%)	2,854,414 (89%)
1965	11,601,271 (75%)	6,820,476 (96%)	4,767,970 (74%)

¹Tiré de "Minutes of Proceedings of the Forty-ninth Annual Conference. September 13th to September 23rd, 1966 in Victoria B.C."

² Assigned Risk Plan.

Dans les trois provinces, les primes perçues ont augmenté considérablement en cinq ans. Elles ont plus que triplé en Ontario et près de triplé en Colombie britannique. Quant à la Province de Québec, le Plan ayant commencé de fonctionner en 1961, la hausse est énorme. À cause de cela, on ne doit pas tenir compte du pourcentage, cependant.

Et quels résultats a-t-on obtenus au Canada durant cette période ? Ils ont été:

167

- a) très déficitaires dans le Québec;
- b) sauf, en une ou deux années, à peu près acceptables dans l'Ontario et la Colombie britannique, à cause, encore une fois, du coût légèrement plus faible de l'administration;
- c) dans l'ensemble du Canada, à l'exception du Québec, à peu près acceptables, puisque si l'on enlève du total les sinistres et les primes de cette dernière province, on arrive à un rapport sinistres-primés de 74.76 environ.

Comme, en principe, ces assurances spéciales sont censées payer tous leurs frais, afin de ne pas faire porter le coût des cas exceptionnels par l'ensemble des assurés, il semblerait logique d'augmenter le tarif dans la province de Québec, tout au moins, où les résultats sont mauvais. En effet, de 1961 à 1965, le rapport sinistres-primés y a été de 94, 90, 76, 82 et 96. L'augmentation serait limitée aux cas:

- i) qui sont, encore une fois, exceptionnels;
- ii) et qui, de ce fait, doivent payer leurs frais quels qu'ils soient, dans le groupe dont ils font partie.



Comment expliquer qu'il y ait une telle différence entre les résultats de Québec et ceux des autres provinces ? Nous

croions que les mêmes causes entraînent les mêmes effets. Il y a d'abord des raisons d'ordre juridique comme la responsabilité de l'automobiliste envers les personnes transportées. Il y a surtout le fait que le gouvernement et les tribunaux n'appliquent pas les règles de la route avec la même sévérité qu'ailleurs. Il y a quelques années, de source officieuse, on nous avait signalé, par exemple, qu'on avait renouvelé le permis de conduire d'un automobiliste condamné plusieurs fois pour ivresse au volant. Des assureurs nous ont indiqué d'autres cas depuis. Qu'on juge de la gravité du problème par les détails suivants tirés du dossier de quelques-uns d'entre eux :

1 — Un homme âgé de 77 ans, qui a une voiture 1939, se voit renouveler son permis. Il est unijambiste. Il ne gagne pas sa vie avec sa voiture et, cependant, on lui accorde le permis de conducteur malgré son état physique et l'âge de la voiture.

2 — Un automobiliste a son permis suspendu. On le remet en vigueur un peu plus tard. On le suspend à nouveau pour assaut. On le remet en vigueur. Puis, on le suspend à nouveau. Or, chaque fois qu'il est en vigueur, le cas est assigné à un assureur qui doit fournir une police d'assurance.

3 — Un automobiliste fait la traite des blanches et bien d'autres choses. Le fait est connu. Il a été condamné. Or, l'assureur, à qui le cas a été attribué, est tenu de l'assurer parce que le permis de conduire a été renouvelé. Un autre a le dossier suivant pour les trois années précédentes: deux vols à main armée et deux cas de "*Hit and Run*". Et malgré cela, il a un permis et, de ce fait, il a droit à l'assurance des risques assignés.

Nous sommes bien prêts à admettre: a) qu'un criminel reprend ses droits quand il a purgé sa peine; b) qu'un automobiliste, même avec un dossier pénal chargé, peut être un

excellent conducteur. Mais il y a le risque moral, qui est un facteur très important et dont l'assureur tient compte dans la sélection de ses risques. Or, dans la situation actuelle, avec le plan des risques assignés, il en est incapable. Il doit accepter le cas, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles.

Et voici d'autres cas vécus, qui proviennent des dossiers de divers assureurs:

a) Un individu a le dossier suivant: sept ou huit accidents pour lesquels il s'est rendu responsable au cours des trois dernières années; trois de ces sept ou huit accidents ont entraîné des pertes de vie. Pendant cette période de trois ans, il a eu deux suspensions de permis soit pour conduite dangereuse, soit pour conduite pendant que ses facultés étaient affaiblies. Et cependant on continue de lui accorder un permis.

169

b) En un peu plus d'un an, on a les résultats suivants avec un autre risque assigné:

Le 10 avril 1965, l'assuré dépasse à une intersection et coupe le chemin à la tierce partie.

Le 21 mai 1965, l'assuré perd le contrôle de son véhicule et heurte deux voitures stationnées.

Le 2 mars 1966, l'assuré dépasse la double ligne blanche sur la route et heurte une tierce partie.

Le 7 mars 1966, l'assuré quitte un arrêt obligatoire et heurte un tiers.

Le 13 mars 1966, à deux heures du matin, l'assuré accroche le véhicule d'un tiers.

Le 16 juin 1966, à deux heures du matin également, l'assuré, aveuglé, perd le contrôle de sa voiture et heurte un arbre, avec la conséquence que plusieurs passagers sont gravement blessés.

Pendant toute la période indiquée précédemment, l'assuré s'est fait suspendre son permis de conduire pour trois mois (conduite de son véhicule avec facultés affaiblies). L'assuré était infirme; il était en effet sourd et muet. Et cependant, on lui permettait de conduire.

170 c) L'assuré conduit son véhicule bien qu'âgé de 89 ans. Quelques mois après qu'il est devenu un risque assigné, il est impliqué dans deux accidents dont les circonstances sont assez étranges. Selon la version de l'assuré obtenue durant l'enquête, il ne conduisait jamais sans un "guide", pour lui indiquer quoi faire étant donné que sa vue était très faible et qu'il souffrait en plus de surdité. Dans l'un des accidents en question, comme il sortait d'un chemin secondaire pour s'engager sur une route publique, l'assuré aurait demandé à son "guide" si la route était libre. Ce dernier aurait dit "non", mais l'assuré aurait compris "oui", avec le résultat qu'il a barré la route à un tiers. Un rapport médical a confirmé que l'assuré était inapte à conduire. Malgré cela, on lui a maintenu son permis et, par voie de conséquence, l'assurance.

d) Un autobus d'écoliers est conduit par un conducteur de 76 ans. Il a un permis l'autorisant à conduire le jour seulement et à une vitesse ne dépassant pas 30 milles à l'heure.

e) Un autobus pour le transport des écoliers contient 21 personnes, alors qu'on devrait se limiter à 11.

f) Un conducteur âgé d'environ 50 ans a la vue très d ficiante. Il est impliqué dans des accidents fréquents. Son assurance est annulée par au moins quatre compagnies dans une période de trois ou quatre ans. Il refuse de passer l'examen volontaire du Ministère des Transports sous prétexte qu'il sait d'avance qu'on va lui refuser son permis de conduire ou qu'on va lui imposer des restrictions "devenant pour lui un inconvénient majeur".

g) Un automobiliste est amputé des deux jambes. On lui permet quand même de conduire. Il a les accidents suivants: en juillet 1965 (dommages matériels), en novembre 1966 (blessures aux tiers), en août 1967 (accident grave avec blessures corporelles).

h) Un automobiliste a son permis suspendu pour trois mois, puis pour six mois, puis pour douze mois parce qu'il a conduit sa voiture quand même pendant la période de suspension. À l'échéance, on lui en accorde un nouveau. Automatiquement, on doit l'assurer.

171

Tant qu'on laissera circuler sur la route des autos en très mauvais état; tant qu'on permettra à un automobiliste infirme de conduire sa voiture non pas avec le pied qu'il n'a plus, mais avec une planche; tant qu'on ne punira pas avec plus de sévérité celui qui conduit sa voiture en état d'ivresse; tant que des juges se contenteront d'imposer une amende de \$25.00 à celui qui n'a pas de permis, qui conduit une voiture sans autorisation et qui entre dans la foule un jour de carnaval, on ne pourra pas obtenir que les gens prennent au sérieux les règles de la circulation. Qui peut obtenir que les choses changent ? Sinon le gouvernement, qui émet les permis de conduire et qui, de ce fait, force l'organisme des risques assignés à attribuer les cas exceptionnels à un assureur particulier. Cela laisse sur les routes un pourcentage beaucoup trop élevé de très mauvais risques qui causent les accidents les plus graves. On ne pourra jamais les empêcher entièrement, mais il est du devoir de chacun d'essayer de les limiter. De leur côté, les tribunaux pourraient faire leur large part de la réforme puisqu'ils sont chargés d'appliquer la loi et puisque c'est de la sévérité de leur jugement que dépend en bonne partie l'observance des règles de circulation. On ne convaincra jamais l'automobiliste d'être prudent, d'observer les règles les plus élé-

mentaires tant qu'il sera convaincu de "pouvoir arranger ça" ou, tout au moins, de s'en tirer à peu de frais.



172

L'assurance-automobile s'oriente différemment depuis quelque temps.¹ Se rendant compte que la notion actuelle du risque assigné ne correspond plus à la conception initiale, les assureurs évoluent. Ils tendent à accepter directement tous les risques, quels qu'ils soient, avec l'entente que, par voie de ré-assurance ou de "pool", les cas jugés dangereux seront ensuite répartis entre les assureurs traitant d'assurance-automobile dans une même province, au prorata du chiffre d'affaires de chacun.² Un risque dangereux peut être soit un conducteur compris dans un groupe présentant un aléa particulier; ainsi un moins de vingt-cinq ans, un plus de soixante-cinq ans, un chauffeur de taxi. Dans ce cas, n'intervient que la réputation du groupe et non l'individu isolé. Celui-ci pouvait être un conducteur prudent, mais parce qu'il entrait dans une catégorie particulière, on avait tendance à le diriger vers le "Plan des risques assignés", où on l'acceptait sans surprime, mais jusqu'à concurrence de \$35,000 seulement pour les dommages corporels et matériels; ce qui était contraire à l'idée d'assurance.

Le second groupe comprenait tous les risques mauvais individuellement, c'est-à-dire ceux qui ont un mauvais dossier, ceux dont le permis de conduire a été suspendu, les cas d'ivresse au volant, les chauffards qui se sont sauvés sans laisser de traces après un accident, etc.

On assurerait maintenant le premier groupe jusqu'à concurrence de \$100,000 pour les dommages corporels et matériels

¹ Pour les risques assignés.

² Parti de l'Ontario, le mouvement gagnera, d'ici quelques mois, les autres provinces. A partir du 15 septembre, le plan des risques assignés n'acceptera plus aucun cas nouveau dans la province d'Ontario. Il se contentera de régler les accidents survenus antérieurement. Il semble qu'on procédera de la même manière dans les autres provinces d'ici le 1er janvier 1968.

aux tiers, les dommages à l'automobile même avec une franchise de \$100 ou de \$250, l'assurance combinée et l'avenant des frais médicaux, au tarif régulier.

On continuerait d'assurer le second contre les dommages aux tiers seulement, jusqu'à concurrence de \$35,000, à un tarif augmenté de 10% à 200%, selon le cas.¹ Mais, à l'encontre de ce qui se faisait jusqu'ici, chaque assureur aurait son tarif, augmenté de la surprime. La prime totale pourra donc varier d'un assureur à l'autre dans une même province.

173

Ainsi, théoriquement, avec la nouvelle manière de procéder:

a) Aucun automobiliste porteur d'un permis de conduire ne se verrait refuser l'assurance-automobile par l'assureur auquel il s'adresse.

b) L'assureur se délesterait de 85 pour cent du risque pour le premier groupe et de 100 pour cent pour le second: le risque étant réparti automatiquement entre tous les assureurs au prorata de leurs affaires souscrites dans la province. Et cela, par l'entremise de l'organisme de gestion.

c) C'est l'assuré qui fixerait lui-même le coût de sa prime par les données de son dossier individuel.

d) Par la voie de la réassurance ou du "pool" selon la formule technique que l'on choisirait, le poids individuel serait réparti: chacun recevant une part proportionnelle des sinistres.

L'organisme de gestion devra être assez souple pour assurer une exacte répartition des sinistres. Il donnera des résultats heureux s'il est bien adapté, s'il a le personnel et le matériel voulus, s'il est bien dirigé et s'il exerce un contrôle suffisant.

¹ Semble-t-il. Il est possible, cependant, que tout cela donne lieu à des révisions ultérieures, quand le problème aura pu être étudié plus à fond.

174 Si l'administration et la tarification sont vraiment bien conçues, l'initiative nouvelle apportera peut-être une solution aux problèmes techniques, psychologiques et politiques que le plan des risques assignés posait depuis que les assureurs avaient modifié sa fonction. Pour avoir voulu y jeter tout ce dont, individuellement, on ne voulait pas, on l'avait rendu lourd à appliquer et très exposé à la critique du public et des milieux politiques. La crainte du gendarme ou du politicien est parfois salutaire. L'avenir dira si la solution est bonne. À notre avis, elle ne le sera que si on l'applique en toute équité pour chacun et si les intéressés ne profitent pas de l'organisme nouveau pour transporter aux autres le poids des mauvais risques, dont ils ne pouvaient jusqu'ici se débarrasser entièrement. Une autre condition de succès, c'est la collaboration de l'État. Nous avons indiqué précédemment les abus auxquels l'octroi des permis donne souvent lieu. Tant que ce dernier continuera à agir ainsi, rien de stable ne se fera, car on retombera toujours dans l'ornière, quelle que soit la valeur des solutions que des gens intelligents et de bonne volonté auront imaginées.

Kebeca liberata

Il y a, à la bibliothèque de l'Assemblée législative de Québec une maquette bien jolie et au titre évocateur: *Kebeca liberata*, c'est-à-dire Québec libéré. Oeuvre du graveur Canale, elle a servi, en 1927, à la reproduction d'une médaille frappée après le départ de Phipps, une fois terminé le siège de la ville en 1690. Nous la signalons à ceux qui aiment rapprocher le passé et le présent.