

## Les problèmes de l'assurance automobile

Gérard Parizeau

Volume 27, Number 1, 1959

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103359ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103359ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, G. (1959). Les problèmes de l'assurance automobile. *Assurances*, 27(1), 47-61. <https://doi.org/10.7202/1103359ar>

# Les problèmes de l'assurance automobile<sup>1</sup>

*par*

GÉRARD PARIZEAU

47

Où en est actuellement le marché de l'assurance automobile et peut-on faire quelque chose pour l'améliorer ? Voilà le sujet que je suis venu traiter devant vous. J'ai pensé qu'il vous intéresserait d'examiner la situation dans un domaine qui vous concerne directement puisque, à titre d'usager, c'est vous qui payez les frais d'une industrie qui paraît bien exigeante depuis quelques années. L'assuré pense, en effet, qu'on lui demande beaucoup trop. Devant les hausses croissantes, il rouspète, proteste, mais finit par payer quand même parce qu'il craint la menace que présente entre ses mains cette machine puissante qu'on jugeait infernale à ses débuts et contre laquelle les juges ont établi rapidement une présomption de faute qui s'est maintenue jusqu'ici.

De son côté, l'assureur présente ses chiffres et dit: voyez par vous-même; il est vrai que les primes augmentent, mais la prime c'est le coût d'indemnité plus un chargement pour mes frais. Or, depuis deux ans, malgré des hausses de tarif répétées et massives, je perds des sommes substantielles.

Si vous le voulez bien, nous allons examiner ensemble le dossier que je vous apporte.

Voyons d'abord la hausse des primes. On a imaginé 24 manières différentes de tarifer une automobile, ce qui indique à la fois de l'imagination et une aptitude remarquable à compliquer les choses. Nous nous limiterons, si vous le voulez

---

<sup>1</sup> Texte d'une causerie prononcée devant les membres du Club Richelieu de Québec.

## A S S U R A N C E S

bien, à deux exemples pris au hasard parmi les voitures courantes: une Chevrolet Bel-Air 1956, achetée le 1er janvier 1957 et utilisée à Québec et dans la région. Voyons ce qu'en trois renouvellements, il est advenu de la prime pour la garantie des dommages aux tiers, collision avec franchise de \$100., garantie globale et frais médicaux:

- 48            a) si le chauffeur n'a pas eu d'accident durant la période;  
               b) s'il a eu un accident en décembre 1957.

Voici le premier exemple, c'est-à-dire le cas de l'absence d'accident, pour un conducteur ayant conduit une voiture depuis au moins trois ans:

	Prime
1er janvier 1957 ... ..	\$114.64
1er janvier 1958 ... ..	\$138.70
1er janvier 1959 ... ..	\$141.10

L'augmentation est de 23 pour cent en trois ans.

Deuxième exemple, l'assuré ayant eu un accident en décembre 1957:

	Prime
1er janvier 1957 ... ..	\$114.64
1er janvier 1958 ... ..	\$204.70
1er janvier 1959 ... ..	\$190.70

La hausse est alors de 79 pour cent la première année qui suit l'accident et de 66 pour cent la deuxième année, par le jeu du boni pour absence d'accident en un an, corrigé légèrement par la hausse de la garantie collision.

Il s'agit d'une voiture utilisée pour fin de promenade, non conduite par un moins de 25 ans de sexe masculin: ce bipède impétueux et fantaisiste que les assureurs craignent comme un fléau des temps nouveaux. Si vous voulez vous en rendre compte, essayez de faire assurer une voiture conduite régulièrement par un moins de vingt-cinq ans; vous verrez la difficulté que cela présente. Ce n'est pas aussi ardu que de

trouver une aiguille dans une meule de foin, mais c'est un sport sans éclat dont les résultats sont inattendus, surtout si le chauffeur accumule les accidents.

Mais continuons, si vous le voulez bien, l'examen du dossier, en faisant une comparaison entre la prime payée par un assuré de Québec, — je pourrais dire aussi bien de Montréal — et un autre d'Ottawa, le 1er janvier 1959, pour une même voiture Chevrolet utilisée aux mêmes fins et classée 1A par un statisticien aveugle au sentiment:

49

Prime à Québec ... ..	\$141.10
“ à Ottawa ... ..	\$ 74.50

Je reviendrai un peu plus loin sur le sujet.

Pour le moment, je passe au point de vue de l'assureur qui nous invite à regarder ses chiffres — l'assurance étant une affaire, qu'elle soit traitée par une compagnie à fonds social ou de type mutuel. Le rôle de l'assureur est strictement de centraliser les économies des assurés, de les administrer le mieux possible et de répartir les sommes ainsi perçues afin de neutraliser l'effet individuel. Dans cette opération en trois temps, il faut qu'il y ait un excédent, un trop-perçu pour que l'assureur puisse mettre une part des primes de côté sous la forme de réserves, qui prennent des aspects et des noms différents, mais qui ont pour objet de mettre ses opérations futures à l'abri. Ce n'est pas pure fantaisie, c'est une nécessité vitale, de même que les globules rouges ne doivent pas tomber au-dessous d'un minimum dans l'organisme humain. Une société d'assurances qui n'a pas les réserves voulues est une société qui fonctionne dangereusement et qui doit disparaître, si elle ne peut être renflouée.

Pour étudier les résultats de l'assureur, prenons ceux que nous fournit le surintendant des Assurances de Québec, de 1954 à 1957. Ils sont exprimés en pourcentage des sinistres

## A S S U R A N C E S

aux primes acquises.<sup>1</sup> Disons immédiatement que pour ne pas être déficitaires, les opérations d'assurance automobile ne doivent pas dépasser de 60 à 63 pour cent des sinistres aux primes. Voici donc les chiffres d'ensemble pour la province de Québec :

1954	...	...	...	...	49	1956	...	...	...	68
1955	...	...	...	...	59	1957	...	...	...	73

50

Vous pensez peut-être: deux bonnes années compensent deux mauvaises. Théoriquement, cela est vrai, mais il est impossible de juger les résultats ainsi. A cause de la concurrence et de l'amélioration apparente des conditions du marché, les assureurs avaient trop diminué leur tarif avant 1957. C'est à ce moment-là que le choc en retour s'est fait sentir. Dès 1957, il y eut des hausses successives de tarif dont je vous ai donné des exemples. Est-on allé un peu fort, comme on dit familièrement ? Avant de conclure, je crois qu'il faudrait voir les chiffres de 1958 dans Québec. Nous avons ceux de l'ensemble du Canada, cependant, qui nous permettent de nous faire une opinion.

Les voici, sur la base des primes acquises, également, de 1954 à 1958 :

1954	1955	1956	1957	1958
55.76	60.21	70.02	73.68	65.12.

Dans l'ensemble des 5 ans, on a une moyenne de 65.45.<sup>2</sup>

Ce n'est pas bon. Mais il faut constater que le rapport des sinistres aux primes, pour tout le Canada, est un peu plus

<sup>1</sup> Entre les primes acquises et les primes souscrites, il y a des différences variables suivant les années. Elles s'expliquent par une hausse plus ou moins grande de la production, qui se traduit à son tour par une augmentation plus ou moins grande de la réserve. Ainsi, dans les chiffres qui suivent, la différence est croissante suivant les années:

	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>
Pourcentage des sinistres				
aux primes acquises ... ..	49	59	68	73
souscrites ... ..	47.53	57.25	63.92	67.29

<sup>2</sup> Chiffres tirés de « Canadian Underwriters » d'avril 1959, p. 20: « Experience totals for Dominion and Provincially Registered Companies on an earned basis ».

élevé que dans la province de Québec même.<sup>1</sup> Pour donner une idée de ce que de pareils résultats représentent au total, en dollars, lorsqu'ils s'ajoutent à un rendement non moins mauvais dans les autres branches de l'assurance, en 1957 le déficit d'exploitation s'est élevé dans l'ensemble du Canada à 78 millions de dollars. Cette année, malgré les hausses de tarif dans à peu près toutes les branches, l'excédent est encore de près de 8 millions.<sup>2</sup> Cela n'est pas sain, même si l'on corrige momentanément les mauvais résultats d'opération par le rendement du portefeuille.<sup>3</sup>

Comment expliquer a) que les résultats aient été aussi mauvais en 1956 et en 1957;

b) que l'assurance automobile soit beaucoup plus chère dans la province de Québec que dans le reste du Canada et, en particulier, dans l'Ontario? C'est à ces deux questions que je vais essayer de répondre maintenant.

Que les résultats aient été mauvais en 1956 et 1957, cela s'explique de bien des manières. D'abord, par l'effet de la concurrence qui a sévi particulièrement en 1954 et en 1955, concurrence qui a donné lieu à une baisse de tarif hors de proportion de la situation réelle. L'assurance est une curieuse chose: tout en elle semblerait exiger la prudence, la modération. Et cependant, une lutte très âpre oppose périodiquement des assureurs trop nombreux, infiniment trop nombreux pour le marché.<sup>4</sup> La concurrence agit avec une sourde violence, corrigée par un retour en arrière dès que les assureurs s'aperçoivent qu'ils sont allés trop loin. Ils vont ainsi d'un extrême à l'autre et d'autant plus vivement que le premier

---

<sup>1</sup> En faisant la comparaison sur la base des primes acquises.

<sup>2</sup> « Canadian Underwriters », p. 15.

<sup>3</sup> C'est un élément important dont il faut tenir compte puisque certaines compagnies aussi bien en 1957 qu'en 1958 sont parvenues à réaliser des profits substantiels, au total, malgré les mauvais résultats d'exploitation et à augmenter leurs réserves. La plupart, cependant, ont dû tirer abondamment sur leur surplus. Il est là pour cela, dira-t-on. Assurément, mais on ne peut indéfiniment procéder ainsi sans affaiblir la résistance financière des entreprises.

<sup>4</sup> Il y en avait 215, par exemple, dans la seule province de Québec, en 1957.

52 mouvement a été coûteux. Il le fut en 1956 et en 1957 parce qu'il coïncida avec une augmentation du prix des voitures et donc des réparations,<sup>1</sup> avec une augmentation du nombre des accidents, des frais de règlement et des jugements rendus par les tribunaux, à une époque où la monnaie perdait graduellement sa valeur psychologique et son pouvoir d'achat. Depuis quelques années, les fabricants d'automobiles ont allongé leurs voitures, les ont faites plus luxueuses et les ont bâties de pièces presque irréparables ou tout au moins qu'on ne veut plus réparer dans les garages. Ils les ont munies de moteurs d'une puissance inutilement grande dans des pays où existe un maximum de vitesse. Ils les ont augmentées de volume, à tel point qu'elles ont encombré des voies déjà à peu près impassables.

Tout cela a créé une situation de fait qui n'a pas pu aidé à rendre déficitaires des affaires d'assurances dont une concurrence aveugle avait ébranlé l'équilibre.

Voyant cela, les assureurs ont augmenté leurs tarifs aussi bien dans Québec que dans les autres provinces du Canada.

Comment se fait-il que dans la province de Québec les primes soient beaucoup plus élevées qu'ailleurs? C'est la deuxième question à laquelle je me propose de répondre ici. Avec l'exemple précédent au sujet d'une même voiture assurée à Québec et à Ottawa, on a constaté que la différence est de près de cinquante pour cent. Les gens d'Ottawa sont-ils de meilleurs chauffeurs, plus sobres, mieux élevés, plus prudents, ont-ils de meilleurs réflexes, sont-ils de meilleurs citoyens qui observent mieux les règlements? Les traite-t-on mieux par une faveur que leur réservent des statisticiens plus portés vers eux que vers les gens de Québec? Le penser n'est

---

<sup>1</sup> On estimait récemment, par exemple, à \$504 en 1958 contre \$192 en 1953, le prix de remplacement d'un certain nombre de pièces particulièrement exposées aux accidents.

pas sérieux, car les tarifs sont basés sur des chiffres et ceux qui les préparent s'en tiennent strictement aux conclusions auxquelles l'étude des statistiques les amène.

Comment la différence de traitement s'explique-t-elle alors ? Strictement par des faits, je crois. D'abord, mais c'est l'élément le moins important, parce que l'automobiliste dans Québec est responsable de sa faute envers les personnes transportées, tandis que dans l'Ontario, cette responsabilité n'existe pas. Puis, et je crois que c'est la raison principale, parce que le nombre des voitures assurées dans Québec est trop faible pour permettre d'accorder aux mauvais risques l'importance relative au total qu'ils doivent avoir. Si dans les autres provinces du Canada, on parvient à assurer de quatre-vingt à quatre-vingt seize pour cent des voitures de promenade en circulation, on établit beaucoup plus facilement l'équilibre entre les bons et les mauvais risques, équilibre que l'on obtient à un niveau beaucoup plus élevé avec seulement de quarante-cinq à cinquante pour cent des voitures dans la province de Québec.<sup>1</sup> Le résultat est mathématique. Parmi les automobiles qui ne sont pas assurées, il y aura toujours une part de mauvais risques, mais beaucoup plus faible que dans la tranche que l'on garantit actuellement. Parmi ceux qui s'assurent, en effet, il y a un plus grand nombre de gens qui anticipent un sinistre que parmi ceux qui ne s'assurent pas; ceux-ci jugent inutile de faire des frais pour un risque qui paraît bien faible. Tant qu'on ne les forcera pas ou qu'on ne les amènera pas à s'assurer, il y aura dans les résultats de l'assurance automobile un risque moyen beaucoup trop élevé pour permettre de diminuer le tarif dans la province de Québec.

53

Mais comment peut-on arriver à cet équilibre nécessaire ? Il y a deux moyens principaux, je crois.

---

<sup>1</sup> Il n'existe pas de statistique officielle à ce sujet. Nous avons établi le pourcentage en prenant d'une part le nombre des voitures de promenades et de médecins immatriculées à Québec en 1957 (649,000) et le nombre de voitures assurées d'après la statistique compilée par la C.U.A. sous le titre de « Automobile Experience ».

54 Le premier est l'assurance obligatoire, soit des voitures, soit des chauffeurs. Si on n'accorde un permis d'auto que sur production d'une police d'assurance, comme on le fait dans certains pays, automatiquement on force chacun à s'assurer et, théoriquement, on établit cet indispensable équilibre dont je parlais il y a un instant. De plus, ce qui est encore plus important, on met à l'abri la victime d'un accident. On évite ainsi que se produisent ces cas douloureux d'accidentés à qui l'auteur des dommages ne peut accorder que ses regrets. Théoriquement, c'est la solution idéale, comme aussi celle qui consiste à exiger une assurance des dommages aux tiers de la personne qui désire conduire une auto. L'on obtient ainsi le même résultat. De plus, on diminue immédiatement la prime par voiture puisqu'on fait intervenir un élément négligé jusqu'ici: le nombre de personnes qui conduisent la voiture assurée. Il est évident que le risque est plus grand quand une auto est menée par trois personnes que si elle est aux mains d'un seul chauffeur.

Théoriquement, l'assurance obligatoire paraît être la meilleure solution. Il semble, cependant, qu'elle présente certaines difficultés d'application, quoiqu'elle existe sous diverses formes en Amérique, dans les états du Massachusetts, de New-York, de la Caroline du Nord, de l'Illinois, au Canada, dans la province de Saskatchewan, et dans certains pays d'Europe.

Les assureurs et la plupart des gouvernements ne sont pas favorables à l'assurance obligatoire. Ils préfèrent une forme d'assurance dite de garantie financière, qui est la deuxième solution. Les lois qui la définissent s'appellent soit *Financial Responsibility Laws*, soit *Security Type Laws* ou encore *Financial Safety Laws*.<sup>1</sup> Ces trois types de lois diffèrent entre elles par les modalités d'application et le moment

---

<sup>1</sup> On trouvera en annexe une analyse des lois qui s'appliquent aux diverses provinces du Canada. Nous l'extrayons de « Board Advocate » — numéro du printemps 1959.

d'intervention. Dans l'ensemble elles exigent une police d'assurance automobile pour permettre à l'automobiliste de ravoir son permis de conducteur et d'auto:

a) s'il a commis une violation grave des règlements de la circulation, comme conduire en état d'ivresse, dépasser dans une courbe ou une pente, doubler un tramway d'où descendent des passagers, ou conduire à une vitesse très dangereuse;

b) s'il a causé des dommages corporels ou matériels aux tiers; 55

c) s'il n'a pu s'acquitter d'un jugement rendu contre lui après un accident d'automobile.

Et encore laisse-t-on à l'automobiliste le choix de constituer une réserve en espèces ou de fournir une assurance-caution, garantissant les dommages causés aux tiers, s'il le préfère. Ainsi, ce n'est pas de l'assurance obligatoire à proprement parler, mais une forme de garantie qui donne à peu près les mêmes résultats. Cette première mesure est complétée là où existent les « *Financial Responsibility Laws* » par le fonds de garantie automobile, qui est connu sous le nom de « *Unsatisfied Judgment Fund* ». Ce fonds, auquel chaque conducteur contribue pour une faible somme chaque année, permet de rembourser les dommages subis par les accidentés qui, après avoir fait valoir leur créance devant un tribunal, n'ont pu en obtenir le paiement par l'auteur du dommage. Ce dernier reprend son permis lorsqu'il a pu rembourser le Fonds. Ainsi est comblé le vide qui a pu exister entre le moment où l'automobiliste a eu un accident et celui où il s'est assuré pour la première fois. Ailleurs, le Fonds garantit les dommages causés par des chauffeurs non identifiés.

Qu'on pense ce qu'on voudra de ce double mode de procéder, qu'on le considère à tort ou à raison comme une atteinte à la liberté individuelle, il n'en reste pas moins qu'il permet:

1° — de convaincre les automobilistes de s'assurer. De 80 à 96% des automobiles sont ainsi protégées en dehors de Québec, comme je l'ai déjà noté. Dans notre province, le pourcentage des voitures n'est que d'environ quarante-cinq à cinquante pour cent;

2° — d'éloigner de la route des gens qui ont été incapables de rembourser les dommages causés par leur voiture;

56 3° — d'écarter des chauffeurs qui ont gravement violé les lois de la circulation.

Avoir des règlements et des lois est bien, mais les faire observer est encore mieux. Dans la province de Québec, on a fait un effort sérieux dans ce sens, mais peut-être n'est-on pas encore allé assez loin. À ce sujet, il est intéressant de mentionner ici une manière ingénieuse de procéder appelée *demerit system*, pour essayer de convaincre l'automobiliste de conduire avec prudence. Imaginée au Manitoba, elle vient d'être instaurée en Ontario. Elle consiste à accorder un certain nombre de points à l'automobiliste, points dont le nombre diminue avec les infractions. Quand ils sont épuisés, on retire le permis. Les résultats, paraît-il, sont remarquables, à cause de l'effet psychologique sur le chauffeur qui voit s'approcher le moment où on lui retirera son permis de conduire s'il ne fait pas très attention.

Tout cela a pour objet de persuader le chauffeur d'être prudent, d'observer les lois, en lui faisant voir de façon précise ce qu'il lui en coûtera de ne pas le faire. Si c'est désagréable, parfois, il me semble qu'il y a là un exemple que nous aurions avantage à suivre, nous du Québec, qui apprécions la liberté, mais qui ne tenons tout de même pas à en payer un prix trop élevé, quand il est possible avec certaines restrictions logiques d'empêcher les abus.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> On a fait un premier pas vers l'assurance obligatoire en forçant les moins de vingt et un ans à s'assurer.

Pour terminer, je voudrais résumer rapidement la situation générale de l'assurance automobile actuellement.

1° — 1958 a été, dans l'ensemble, une année meilleure disent les uns, beaucoup moins mauvaise que 1957 affirment les autres. En somme, dans l'ensemble, au Canada, les primes ont augmenté au total de près de 40 millions.<sup>1</sup> Malgré cette hausse considérable du revenu-primes, les résultats d'ensemble restent mauvais. Dans Québec cependant, ils se sont, je pense, sensiblement améliorés, si l'on en juge par les résultats de certaines sociétés.

57

2° — Si le revenu-primes est en hausse, les sinistres augmentent aussi. Ils ont été de 3 pour cent plus élevés en 1958 qu'en 1957. Ils ne cesseront d'augmenter que si les lois sont mieux observées et si les fabricants d'automobiles consentent à modifier leur produit. Il est possible que devant le succès des petites voitures européennes en Amérique, on s'écarte de la politique du toujours plus cher et du toujours plus gros, qu'on a suivie depuis quelques années.

3° — L'effort de production est très curieux à observer depuis deux ou trois ans, en particulier. Les grandes entreprises pratiquent un freinage assez fort, qui limite la hausse de leur revenu-primes pour l'ensemble de leurs affaires à 5, 6 ou 10 pour cent. Elles savent qu'en ce moment, il vaut mieux ne pas aller trop vite si l'on ne veut pas perdre trop d'argent. Par contre, un certain nombre de petites entreprises n'hésitent pas à se jeter tête baissée dans le marché, à une époque où les plus forts assureurs cherchent par tous les moyens possibles à épurer leur portefeuille et opposent une résistance assez grande aux nouvelles affaires. L'inconvénient en 1958 a été moindre qu'en 1957, alors que les résultats étaient franchement mauvais. La situation de ces entreprises est à surveiller, même si elles reportent généralement le poids de leur production accélérée sur leurs réassureurs. Elles ont pour la

<sup>1</sup> D'après *Canadian Underwriter*, numéro du 15 avril 1959.

## A S S U R A N C E S

58 plupart des problèmes de réserve tout au moins, qui rendent le jeu aléatoire et même un peu dangereux dans certains cas. Pour augmenter leur chiffre d'affaires, elles profitent évidemment de la répugnance des plus gros assureurs à se charger trop. Mais l'assurance n'est pas comme la vente des petits pains ou des conserves, elle exige des réserves dont les besoins sont en fonction directe des affaires traitées. C'est ainsi qu'une augmentation trop rapide des primes peut entraîner une baisse inattendue et foudroyante des ressources de l'entreprise si elle s'accompagne de sinistres trop élevés.

4° — Voici les dix assureurs qui ont eu le revenu-primes automobile le plus important en 1958:

Assureur	Primes (en millions)	Sinistres aux primes %
Lloyd's ... ..	12	73.13
Allstate ... ..	12	55.65
Guardian ... ..	10	69.21
Western ... ..	10	62.03
Wawanesa ... ..	9	77.20
General Exchange ... ..	9	73.30
Canadian General ... ..	8	56.81
Merit ... ..	8	73.50
Générale de Commerce ... ..	6	69.40
Royal-Liverpool ... ..	6	61.85
	\$90	

De cette somme, 13 pour cent vont à Lloyd's, 23 pour cent aux *direct writers*, c'est-à-dire aux assureurs sans intermédiaires, 39 pour cent aux membres de la C.U.A. et 25 pour cent aux membres de l'Independent Underwriters' Conference.

A signaler aussi que dix assureurs se partagent environ le tiers du revenu-primes total.

5° — Les primes se répartissent à peu près également entre les trois groupes d'assureurs classés suivant l'origine:

## ASSURANCES

	%	Résultats en p.c. des sinistres aux primes
Sociétés britanniques et leurs filiales		
canadiennes ... ..	34	67.08
Autres sociétés étrangères et leurs		
filiales canadiennes ... ..	32	63.62
Sociétés canadiennes ... ..	34	64.55
	100	

Si l'on groupe les sociétés canadiennes sans distinction d'appartenance, on arrive à un revenu-primés d'environ cent vingt-six millions de dollars, soit quarante-cinq pour cent du total. 59

6° — Dans un effort d'épuration de leur portefeuille, les assureurs essayent de se débarrasser des mauvais risques ou des agents qui ne leur apportent pas assez d'affaires ou des affaires d'un mince rapport. Certains poussent la chose très loin, en refusant de renouveler l'agence en bloc. Elles renoncent ainsi, parfois, à des affaires individuellement excellentes, par un curieux désir de faire table rase, sans trop se préoccuper de l'assuré, en ne voyant que leur désir de transformer leurs résultats. Il se fait ainsi un curieux mouvement d'afflux et de reflux d'affaires, qui se traduit par un brassage d'où au fond rien de très bon ne résulte. Quand un risque est franchement mauvais, on comprend qu'on veuille s'en débarrasser, mais actuellement on ne fait souvent qu'échanger un mauvais risque contre un autre quand l'influence du courtier est suffisante pour le faire accepter par un autre assureur. Pour certains risques, ne pourrait-on pas trouver une solution dans l'*Assigned Risk Plan* qui existe dans les autres provinces et aux États-Unis? Peut-être pourrait-on constituer un groupe, un *pool*, auquel chaque assureur participerait, tout en imposant à l'assuré<sup>1</sup> les conditions nécessaires pour le faire réfléchir et pour lui faire payer les frais de son

<sup>1</sup> Je ne pense pas ici évidemment à celui qui a conduit en état d'ivresse ou qui a commis une très grave infraction à la loi.

imprudence ou de sa maladresse. Au lieu d'imposer d'office à un assureur de garantir le risque, on en répartirait le poids entre tous les membres et on éviterait de le rendre trop lourd à certains d'entre eux.

Si les résultats d'ensemble de l'*Assigned Risk Plan* sont mauvais dans l'état de New-York, en particulier, n'est-ce pas simplement parce qu'on n'a pas encore pu trouver les tarifs correspondant aux risques au-dessous de la normale, que sont  
**60** les assurés visés par l'*Assigned Risk Plan*? Dans ce cas, il ne devrait pas y avoir d'hésitation à demander des primes tenant compte entièrement du risque en jeu.

7° — En 1958, la tendance a été à la hausse des tarifs comme avant 1957 elle avait été à la baisse; ce qui est plus sain, pourvu qu'on n'aille pas au-delà de ce qui est raisonnable. La tendance est aussi à la stabilisation des commissions, à la compression des frais. C'est ce que les américains appellent un « *seller's market* », c'est-à-dire un marché où mène le vendeur et non l'acheteur.

Tout cela résulte d'un état d'esprit qui tend à la coopération générale, plus qu'à la concurrence. Des assureurs qui, toute leur vie, se sont combattus âprement, se retrouvent maintenant dans des comités où ils coopèrent étroitement. Pour en arriver là, il a suffi de deux années très dures. De frères ennemis, ils sont devenus des collaborateurs prêts à uniformiser les tarifs, à cesser les luttes d'antan. Il est possible qu'Ottawa veuille intervenir dans cette euphorie, cependant, par le truchement de la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives. Déjà, une première étude a trouvé un aspect un peu illicite à ces fraternelles ententes. Qu'adviendra-t-il de tout cela? L'avenir le dira. Pour l'instant, notons qu'au début de 1959 les choses se présentent dans l'ensemble sous un meilleur aspect au strict point de vue technique. On ne doit pas anticiper de nouvelles hausses de tarif dans un avenir prochain, semble-t-il. Ce qui est déjà quelque chose.

PROVINCE	Garantie pour dommages et preuve de responsabilité financière en cas d'accident		Preuve de R.F. après conviction d'offense spécifique	Indemnisation des dommages et preuve de R.F. après jugement			Limites de fonds pour jugement non exécuté	Saisie de véhicule s'il manque preuve de R.F. et s'il y a accident	Preuve de R.F. doit être portée par automobiliste	Responsabilité de l'automobiliste envers passagers gratuitement transportés	Divers
		P.D. Min.			P.D. Min	S'applique aux jugements, autres prov. et aux E.-U.					
Alberta	G. et P.	\$100	Oui (7)	Oui	Pas de min.	Oui (2)	10/20 & 2 (3)	Oui	Oui 10/20 & 2	Grossière négligence	(1)
Colombie Canadienne	G.	\$250	Oui (7)	Oui	\$100	Oui	10/20	Oui	Oui 10/20 & 2	Grossière négligence	(1)
Manitoba	G. et P.	\$100	Oui (7)	Oui	\$100	Oui (2)	10/20 (3)	Oui	Oui 5/10 & 1	Grossière négligence	(1)
Nouveau-Brunswick	G. et P.	\$100	Oui (7)	Oui	\$100	Oui (2)	5/10 & 1 (3)	(4)	Oui 5/10 & 1	Grossière négligence	(1) (1A)
Nouvelle-Ecosse	G. et P.	\$100	Oui (7)	Oui	\$100	Oui (2)	5/10 & 1	(4)	Oui 5/10 & 1	Grossière négligence	(1) (1A)
Ontario	(1)	Pas de min.	Oui (7)	Oui	Pas de min.	Oui (2)	10/20 & 2 (3)	Non	Non	Non	(1) (1A)
Ile du Prince Edouard	—	—	Oui	Oui	\$100	Autres prov. seulement	2/4 & 1 (3)	(6)	Non	Grossière négligence	—
Québec	—	—	—	(1)	Pas de min.	Non	—	Non	Non	Oui	—
Saskatchewan	G. et P.	\$200	—	Oui	\$50	Oui (2)	—	Oui	Oui 5/10 & 1	Grossière négligence	(5)
Terre-Neuve	G. et P.	\$100	Oui (7)	Oui	\$100	Oui (2)	5/10 & 1 (3)	(4)	Oui 5/10 & 1	Grossière négligence	(1) (1A)

(1) Les autorités compétentes peuvent à leur gré exiger preuve de responsabilité financière.

(1A) La preuve de responsabilité peut être obligatoire pour conducteurs de moins de 21 ans ou de plus de 65 ans.

(2) Pourvu qu'un état ait des dispositions de réciprocité. L'Ontario exige la réciprocité chez les états ou les provinces.

(3) Dans les cas de chauffards, pour blessures corporelles seulement.

(4) Faute de soumettre preuve sur demande, les plaques de permis sont saisies jusqu'à paiement des dommages et dépôt de preuve.

(5) Assurance obligatoire par entremise de l'Office gouvernemental de l'Assurance.

(6) Sur demande de la personne blessée. Désistement contre dépôt n'ex-cédant pas \$1,000.00 comme garantie.

(7) Applicable dans le cas de conviction dans toute province ou état d'un acte qui serait une infraction à la loi dans la province en cause.