

L'assurance d'état en Saskatchewan

Volume 40, Number 2, 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103747ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103747ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

(1972). L'assurance d'état en Saskatchewan. *Assurances*, 40(2), 113–130.

<https://doi.org/10.7202/1103747ar>

Article abstract

Nous présentons à nos lecteurs, un texte tiré d'un mémoire remis à une Commission d'enquête de la Nouvelle-Écosse au sujet de l'assurance automobile. Il nous paraît intéressant, car il précise certains faits à propos de l'assurance automobile en Saskatchewan : solution digne d'être étudiée, mais non nécessairement une panacée, comme le croient trop de gens. Ce texte est du Bureau des Assurances du Canada. J. H.

L'assurance d'état en Saskatchewan

Nous présentons à nos lecteurs, un texte tiré d'un mémoire remis à une Commission d'enquête de la Nouvelle-Écosse au sujet de l'assurance automobile. Il nous paraît intéressant, car il précise certains faits à propos de l'assurance automobile en Saskatchewan : solution digne d'être étudiée, mais non nécessairement une panacée, comme le croient trop de gens. Ce texte est du Bureau des Assurances du Canada. J. H.

113



1. Introduction

Des enquêtes indépendantes conduites pour le compte du BAC¹ ont démontré à plusieurs reprises que l'automobiliste canadien moyen apprécie à leur juste valeur la plupart des éléments qui contribuent à établir sa prime d'assurance automobile. Il est d'accord que le dossier d'un conducteur, son âge, le prix de sa voiture et le coût des réparations, de même que les conditions de la circulation dans sa région, ont tous une influence directe sur ladite prime.

Ce qu'il ne saisit pas trop bien cependant, c'est que les conditions de la circulation et les situations qui favorisent les accidents varient considérablement d'une partie à l'autre du Canada. En particulier, le Canadien qui n'habite pas le Saskatchewan est très peu au courant de la situation qui existe dans cette région, nettement rurale et agricole. D'autant plus que 73.6% de tous les Canadiens demeurent dans des villes.

Pour étudier l'assurance automobile au Canada, il est donc très important de comprendre ces différences.

Le Saskatchewan a beaucoup plus d'étendues non habitées que toute autre province du Canada. Les routes y mènent directement à l'horizon, sur un terrain absolument plat, et il y a, dans ce seul fait, une particularité généralement étrangère à la plupart des Canadiens.

¹ Bureau des Assurances au Canada.

Pour illustrer le peu d'occasions d'accidents qui se présentent sur les routes de cette province, signalons qu'elle compte la proportion de têtes par mille de route la plus basse de toutes les provinces du Canada, à savoir 7,4, que l'on peut comparer, par exemple, au chiffre de 90,1 du Québec, de 79,6 de l'Ontario, de 55,1 de la Colombie britannique et de 45,6 de la Nouvelle-Écosse.

Selon l'Annuaire statistique du Canada pour 1970-71, le nombre de véhicules par mille de route est, au Saskatchewan de 3,7, alors qu'il est de :

114

- 20,1 en Nouvelle-Écosse
- 35,3 au Québec
- 36,9 en Ontario
- 7,6 en Alberta
- 35 en Colombie britannique

Probablement à cause de la nature rurale du Saskatchewan, l'automobiliste moyen y trouve moins d'occasions d'utiliser sa voiture que dans les autres provinces. Sur la base des chiffres du gouvernement canadien ayant trait à la consommation d'essence et à l'immatriculation des véhicules, il semble établi que le nombre de milles parcourus par année par le propriétaire de voiture moyen du Saskatchewan est généralement de 20% de moins que dans le cas des autres Canadiens.

Tous ces éléments sont faciles à identifier et il devient dès lors éminemment clair pourquoi l'habitant du Saskatchewan bénéficiait de primes d'assurances bon marché bien avant que cette industrie fut nationalisée par leur gouvernement.

Dans une province où le développement urbain ne recouvre que 1% du territoire, il s'ensuit que le conducteur du Saskatchewan a très rarement à faire face aux problèmes d'heures de pointe et d'évasion des week-ends qui sont pourtant monnaie courante ailleurs au Canada. Le gouvernement du Saskatchewan en fait d'ailleurs état lui-même dans un prospectus touristique où il déclare: « Nos routes sont bonnes... et vous n'avez pas à conduire pare-chocs à pare-chocs ».

Tous ceux qui ont conduit dans les grandes villes du Canada reconnaîtront que la congestion toujours grandissante de la circulation ne peut manquer d'augmenter les possibilités d'accidents. Et ceci demeure vrai en dépit de la multiplication des autoroutes qui se révèlent insuffisantes bien avant les prédictions des experts. Et tandis que la population

du Canada continue à augmenter à un rythme normal, à savoir 17,2% depuis neuf ans, le Saskatchewan n'a qu'une augmentation de 1,8% pour la même période.

Chaque agglomération de Montréal, Toronto ou Vancouver compte à elle seule plus de personnes et de voitures qu'on trouve dans tout le Saskatchewan. La plus grande ville de cette province, Régina, a une population de 140 000 qui est infiniment moindre qu'un nombre d'autres municipalités du Canada. Citons, par exemple:

| | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|-----|
| Victoria, Colombie britannique | Kitchener/Waterloo, Ontario | 115 |
| Edmonton, Alberta | Ottawa, Ontario | |
| Calgary, Alberta | Windsor, Ontario | |
| Winnipeg, Manitoba | Laval, Québec | |
| Hamilton, Ontario | Québec, Québec | |
| | Halifax/Darmouth, Nouvelle-Écosse | |

Les pressions de l'inflation, ajoutées à l'augmentation dans le nombre et le coût des accidents de la circulation, ne peuvent manquer de se refléter dans le coût de l'assurance automobile — quelle que soit la méthode utilisée pour mettre l'assurance à la disposition du public.

En dépit de ces pressions énormes, les compagnies d'assurances fonctionnant sous le régime de la concurrence se sont acquittées d'une façon très convenable de la tâche de maintenir le prix de l'assurance dans les limites du raisonnable en dépit d'une économie inflationniste. Alors que le gouvernement du Saskatchewan augmentait ses primes d'assurance obligatoire d'au moins 135% durant les dix dernières années, les assureurs pratiquant dans les autres provinces n'ont augmenté les leurs qu'à raison d'environ 90%.

2. S'agit-il vraiment de compensation sans égard à la responsabilité ?

Les régimes d'assurances du Saskatchewan et du Manitoba ont été assimilés par leurs auteurs au genre d'assurance qui est connue en anglais sous le nom de « no fault ». Il y a là matière à confusion. En réalité, à l'exception des garanties du genre de l'assurance collision, ces régimes ne reflètent que très peu la notion du « no fault ».

En anglais, les expressions « Compensation without fault » et « no fault » sont aujourd'hui utilisées l'une pour l'autre, ce qui, encore, est

matière à confusion ¹. On entend par *compensation without fault* ² l'assurance qui est payable sans qu'il soit nécessaire de prendre en ligne de compte la responsabilité, comme par exemple l'assurance collision, l'assurance incendie, l'assurance vol, etc... Le *no fault* peut couvrir le même concept mais il est peut-être plus juste de le limiter aux effets qu'ont eus certains amendements à la loi de la responsabilité civile qui abolissent ou amoindrissent certains droits de recours comme, par exemple, dans certains genres de lois couvrant les accidents du travail, qui interdisent au blessé de poursuivre son employeur.

116

Lorsque le régime du Saskatchewan a débuté en 1946, il était dans la pratique du genre dit *no fault*. Les seules indemnités prévues couvraient les frais médicaux, les frais d'hospitalisation, et une indemnité hebdomadaire en cas d'invalidité.

L'année suivante, les garanties « collision » et « risques multiples » ont été ajoutées et les indemnités à cet égard, c'est-à-dire pour les dommages aux voitures, ont atteint presque le double de celles de la garantie déjà mentionnée.

Après trois ans d'existence, soit en 1948, le régime fut étendu à l'assurance responsabilité civile pour dommages corporels et matériels, sans qu'il soit question de porter atteinte au droit de recours de qui que ce soit, de sorte que la proportion des indemnités *no fault* ne constituant plus qu'à peine le tiers de toutes les indemnités effectuées.

Depuis ce temps, les indemnités pour les dommages aux voitures et pour la responsabilité civile (au titre de garanties identiques à celles offertes ailleurs au Canada) n'ont cessé d'augmenter. En 1968, les indemnités *no fault* ne représentaient plus que 9,4% de toutes celle qui étaient versées en vertu du régime du Saskatchewan, l'immense majorité des fonds étant effectuée au remplacement de pare-chocs et de garde-bouts, ainsi qu'au règlement de réclamation en dommages corporels présenté en vertu des lois régissant la responsabilité civile. En fait, il n'y a au Canada aucune province où les avantages de l'assurance *no*

¹ En français, il ne peut être question de la confusion dont on parle ci-dessus étant donné que l'expression *sans-faute* n'est pas recevable et que les deux expressions anglaises en question se rendent par « indemnisation sans égard à la responsabilité ». Effectivement, le lecteur doit être mis en garde contre le fait qu'il y a là une distinction extrêmement subtile et qui tient plus de la langue que de la réalité. En français, ce qui s'appelle ci-dessus « compensation without fault » demeure tout simplement de l'assurance de choses alors que la notion « no fault » doit se rendre par « indemnisation sans égard à la responsabilité ».

² Sans égard à la faute ou à la responsabilité. A.

fault offerts par l'assurance privée ne sont pas infiniment plus généreux que ceux du régime du Saskatchewan.

Outre les montants d'assurances, certaines particularités du régime du Saskatchewan le distinguent des garanties offertes par les assureurs privée: ce régime oblige les propriétaires d'automobiles de souscrire les assurances « collision » et « risques multiples » avec une franchise de \$200, franchise qui rend ces assurances inutiles pour un bon nombre et nettement insuffisantes pour bien d'autres encore; le principe de « neutralisation » dont nous faisons état à l'article 5 de la présente analyse est mis en application; le régime de base n'offre aucune assurance du risque du passager, et les remorques doivent être expressément assurées, moyennant le paiement d'une prime supplémentaire.

117

3. Affectation des dollars — Réparations automobiles

La majeure partie des dollars versés en indemnités tant par les assureurs privés que par les organismes d'état sont affectés à la réparation de véhicules automobiles, réparation qui devient de plus en plus coûteuse à mesure que les voitures sont de plus en plus fragiles.

Les protagonistes de la nationalisation de l'assurance automobile font grandement état du concept du bien-être social, et cherchent à étendre ce concept à l'assurance automobile comme s'il s'agissait là d'un problème identique à ceux de la compensation des accidents du travail ou de l'assurance maladie ou d'hospitalisation.

Effectivement, il y a là une très grande erreur car le principe même du bien-être social se limite aux aspects touchant l'état physique des êtres humains, et n'a rien à voir avec les dommages occasionnés à leurs biens.

4. Les frais cachés

Les protagonistes de la nationalisation prétendent que le Saskatchewan administre son régime d'assurance à un coût qui varient entre 10% et 18% des primes encaissées. Effectivement, il s'agit là d'une affirmation tout à fait gratuite, personne n'étant véritablement en mesure de vérifier le coût véritable du régime en question.

Le Saskatchewan Government Insurance Office, qui administre l'assurance automobile obligatoire, exerce également en assurance automobile excédentaire et en d'autres branches telles que l'incendie, le vol,

etc... Les activités afférentes à ces branches s'exercent presque entièrement dans les mêmes locaux, à l'aide du même personnel et du même matériel, notamment les voitures des inspecteurs, experts et autres employés. La division qui doit s'opérer dans la comptabilité de ces dépenses est de toute évidence purement arbitraire. Les vérificateurs comptables du gouvernement provincial déclarent dans leur rapport annuel de 1968: « Le *Government Finance Office*... exige que les dépenses d'administration imputées au AAIA soient calculées à raison de 13,75% des primes acquises... ». Aucune indication n'est fournie quant à la base sur laquelle cette proportion a été établie. Et cette information est également absente des rapports de 1969 et 1970.

L'imputation des dépenses relatives aux services rendus par les autres divisions gouvernementales, notamment en matière d'assurance hospitalisation, assurance maladie, services juridiques, et le Trésor provincial (qui encaisse tous les honoraires d'assurances et de permis de conduire) se fait tout aussi arbitrairement.

Témoignant en présence de la Commission d'Enquête Royale de la Colombie britannique, des représentants du SGIO ont reconnu qu'aucune tentative n'avait jamais été faite de déterminer l'exactitude de cette division. De plus, il semblerait que la vérification des livres est confiée uniquement à du personnel de l'État.

Les analyses officielles des coûts ne s'arrêtent nullement à certains autres éléments indirects, tels que l'augmentation attribuable au fait qu'en vertu de ce régime, les permis de conduire sont émis sur une base annuelle alors que partout ailleurs sauf en Nouvelle-Écosse et au Manitoba (à ce dernier égard, cette exception ne joue, d'ailleurs, que depuis l'introduction de l'assurance d'état) les permis en question sont émis pour deux, trois ou cinq ans. Outre l'augmentation des frais d'administration, les analyses en question ne tiennent nullement compte de la perte des intérêts accumulés dans les autres provinces du fait que le paiement des permis s'effectue d'avance. Il demeure donc indéniable que le coût véritable de l'administration du régime d'état est caché.

5. « Neutralisation »

L'assurance d'État du Saskatchewan jouit d'un énorme avantage sur les assureurs privés des autres provinces en ce qu'elle exerce la « neutralisation » en matière de règlement des dommages subis par deux

ou plusieurs véhicules dans le même accident. Nous pouvons citer à cet égard la cause de Schellenberg contre Cooke 25 D.L.R. (2e) 607 Cour d' Appel du Saskatchewan. Ainsi, lorsque la voiture A et la voiture B se causent réciproquement des dommages de \$200 et que la responsabilité de cet accident peut se départager entre les deux chauffeurs, chacun des assureurs paiera, dans les autres provinces, la moitié des dommages de la partie adverse. Au Saskatchewan, tout au contraire, aucun des assurés ne recevra quoi que ce soit, la responsabilité de chacun étant neutralisée par celle de l'autre. Si insignifiant que ceci puisse paraître à première vue, il n'en reste pas moins vrai que le régime du Saskatchewan réalise de ce fait de très importantes économies. La plus grande partie des indemnités versées par les assureurs couvre des dommages subis par des véhicules automobiles, lesquels sont, en grande majorité, peu considérables. Ce qui est plus grave, c'est que cette façon de procéder est nettement contraire à l'usage établi dans le reste du Canada, et que le public s'est habitué à trouver équitable.

119

La pratique ci-dessus est confirmée dans les témoignages consignés à partir de la page 9462 du Volume 85 de la transcription de l'enquête de la « B. C. Royal Commission on Automobile Insurance ».

6. Les carences du régime de base du Saskatchewan

Ce régime, souvent comparé à la couverture des assureurs privés, est pourtant loin de satisfaire à tous les besoins des automobilistes consciencieux. L'insuffisance du montant d'assurance, l'absence de la garantie contre le risque du passager, la franchise très élevée en matière de collision ou de risques multiples et la mise en application du principe de neutralisation déjà mentionné sont autant d'éléments pouvant, en cas d'accident, imposer aux automobilistes des frais supplémentaires souvent désastreux.

Voici donc quelques exemples de comparaisons objectives, opposant le régime en question aux garanties qui sont offertes par les assureurs privés au titre d'une police typiquement multirisques (\$100 000 en R. C. pour dommages corporels et matériels; franchises de \$100 en collision et \$25 en risques multiples, Assurance Individuelle) :

Exemple n° 1

Vol d'une voiture, immédiatement déclaré à la police, la voiture étant retrouvée au bout de quinze jours, avec \$300 de dommages.

A S S U R A N C E S

Indemnités

| | <i>Régime de base d'État du Saskatchewan</i> | <i>Assurance privée dans les autres provinces</i> |
|-----|--|---|
| | \$100 — pour les réparations, \$200 ayant été automatiquement déduits. | \$300 — pour une réparation à l'identique, sans aucune franchise, compte tenu des circonstances du vol. |
| 120 | Aucune compensation pour les frais de déplacement ou de location de voiture imputables à la privation de jouissance. | \$88 — à raison de \$8 par jour depuis le quatrième jour du vol, en compensation pour frais de déplacement ou de location de voiture. |
| | Total \$100. | Total \$388. |

Exemple n° 2

Accompagné de sa famille, un automobiliste du Saskatchewan se rend en Californie, où sa voiture est heurtée à l'arrière par un véhicule appartenant à un habitant de cet état qui n'a pas d'assurance. L'automobiliste du Saskatchewan est blessé, de même que son frère et sa belle-sœur qui l'accompagnent dans sa voiture.

Indemnités

| <i>Régime de base d'État du Saskatchewan</i> | <i>Assurance privée dans les autres provinces</i> |
|--|---|
| Assurance Individuelle — Seul l'automobiliste du Saskatchewan aurait droit à une indemnité pour ses blessures en vertu de cette garantie. Ses passagers n'habitants pas cette province ne seraient pas couverts. | Assurance Individuelle — Toutes les personnes transportées dans la voiture du Saskatchewan seraient couvertes par cette garantie. |
| Collision — Les dommages feraient l'objet d'une franchise de \$200. | Collision — Les dommages feraient l'objet de la franchise choisie par l'assuré. |
| Non-assurance des tiers. | Non-assurance des tiers. |

Cette garantie ne joue qu'à l'intérieur du Saskatchewan.

Étant donné l'absence, dans l'état où l'accident a lieu, d'une loi prévoyant une indemnité en cas de non-exécution de jugements, l'automobiliste est en mesure de se prévaloir de cette garantie auprès de son assureur non seulement en ce qui le concerne personnellement mais aussi en ce qui touche ses passagers, de sorte que tout autant ces derniers que lui-même se feront indemniser tout comme si le tiers avait été assuré. À noter que cette garantie est automatique dans le cas des assurances souscrites dans les autres provinces.

121

Exemple n° 3

Collision frontale entre deux voitures sur une route déserte, la responsabilité étant départagée à part égale, et chaque voiture ayant subi \$250 de dommages.

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée dans
les autres provinces*

\$50 — à chaque propriétaire pour les dommages à la voiture. D'abord la franchise de \$200 est déduite et ensuite ce même montant fait l'objet de la neutralisation dont nous avons parlé plus tôt.

\$200 — à chaque propriétaire, chacun n'ayant à subir que la moitié de sa franchise de \$100 étant donné que ceci représente la responsabilité du tiers.

Exemple n° 4

Un citoyen du Saskatchewan, en visite à New-York, s'élance dans la rue et est mortellement blessé par une voiture dont le conducteur n'a pas pu l'éviter. Il laisse une femme et trois enfants.

A S S U R A N C E S

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée dans
les autres provinces*

Néant — Les habitants du Saskatchewan ne sont pas couverts à moins de se trouver dans une voiture immatriculée dans cette province.

\$8 000 ou \$16 000, selon la province d'immatriculation, l'assurance individuelle étant acquise à l'époux, à l'épouse, et aux personnes à charge domiciliées avec eux, en cas d'accident survenant n'importe où au Canada ou aux États-Unis.

122

\$500 — pour les obsèques.

Exemple n° 5

Une vieille voiture dont la valeur est inférieure à \$200 mais qui est quand même en état de fournir un moyen de transport satisfaisant, subit au cours d'un incendie des dommages excédant sa valeur.

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée dans
les autres provinces*

Néant — la franchise de \$200 s'opposant à toute indemnité.

\$200 — c'est-à-dire la valeur marchande de la voiture.
(À noter que la franchise ne s'applique pas en pareil cas).

Exemple n° 6

Un ouvrier perd le contrôle de sa voiture et se tue en faisant une embardée. Il laisse une femme et sept enfants.

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée dans
les autres provinces*

\$10 000 — Indemnité maximale en cas de décès.

\$12 000 ou \$24 000 en capital-décès, selon la province d'immatriculation.

A S S U R A N C E S

\$300 — pour les obsèques.

Total \$10 300.

\$500 — pour les obsèques.

Total \$12 500 ou \$24 500.

Exemple n° 7

Un enfant de dix ans tombe de sa bicyclette et est tué par un camion. Son père est propriétaire d'une voiture assurée.

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée
disponible dans les
autres provinces*

123

\$500 — Capital-décès payable aux
parents.

\$1 000 — Capital-décès payable
aux parents.

\$300 — pour les obsèques.
Total \$800.

\$500 — pour les obsèques.
Total \$1 500.

Exemple n° 8

Un automobiliste du Saskatchewan ramène chez elle une gardienne d'enfants et cause un accident occasionnant de graves blessures à la jeune fille. Elle obtient un jugement de \$32 500.

Indemnités

*Régime de base d'État
du Saskatchewan*

*Assurance privée
disponible dans les
autres provinces*

\$4 000 — Représentant le capital-
décès maximal, plus une
indemnité hebdomadaire
de \$25 si la jeune fille
avait un emploi.

\$32 500, plus les frais.

Le régime exclut expres-
sément le risque du passa-
ger.

Le risque du passager est
couvert par toutes les po-
lices d'assurances privées
applicables aux voitures
de tourisme.

L'automobiliste aurait en-
core à supporter lui-même
le solde du jugement ainsi
que les frais du procès.

7. Prix

L'adoption par le Manitoba d'une assurance automobile d'état fournit la première occasion véritable d'établir des comparaisons entre le coût de ce genre d'assurance et celui de l'assurance privée.

En dépit des promesses d'économie, atteignant dix et même vingt pour cent, il semble d'ores et déjà établi que des milliers d'automobilistes paient plus cher pour l'assurance qui leur est imposée par l'État.

124 Au Saskatchewan, presque tout conducteur qui demeure à l'extérieur des grandes villes paie beaucoup trop cher pour son assurance d'État.

Dans les deux provinces, de nombreux conducteurs sont tenus de souscrire des assurances qui n'ont rien à voir avec leurs besoins véritables, comme par exemple l'assurance collision et risques multiples comportant des franchises beaucoup trop élevées pour la valeur des voitures. Au Manitoba, dans le cas de véhicules de transport en commun de Winnipeg, l'organisme en question a dû payer des milliers de dollars par année pour une assurance collision en dépit du fait qu'il ait toujours maintenu son propre atelier de réparation. Le gouvernement a promis de négocier cette question et d'en venir à un compromis. Il reste que les camionneurs possédant leurs propres moyens de réparation, et même les garagistes-réparateurs se verront obligés de souscrire des assurances collision dont ils ne sauront que faire.

8. Les primes imposées pour les assurances d'état

(a) Chargement:

La technique des assurances d'état du Saskatchewan et du Manitoba veut que le coût total supporté par le consommateur soit l'effet d'une cumulation de divers chargements. Ainsi, l'acheteur d'une voiture d'un modèle récent devrait payer une prime allant jusqu'à \$142 au moment de l'achat de ses plaques d'immatriculation. S'il désire une protection plus satisfaisante, ce qui est le cas de cinquante pour cent des acheteurs, il doit payer, soit à l'assurance d'état soit à des assureurs privés, une prime supplémentaire qui varie selon l'année de la voiture, l'âge du conducteur, et autres éléments analogues.

Chaque conducteur, qu'il soit ou non propriétaire d'un véhicule, doit aussi payer au moins \$3 en prime d'assurance chaque fois qu'il renouvelle son permis de conduire ou de chauffeur, ce qui veut dire

une fois l'an. Les droits pour un permis de conduire normal coûtent jusqu'à \$22 mais les conducteurs peuvent également être tenus de payer des frais d'assurance s'élevant jusqu'à \$300 par année, si leur dossier comporte des contraventions au code de la route. Les honoraires susdits sont imposés même à des gens qui n'ont pas de véhicule, n'ont jamais eu d'accident et n'ont jamais reçu d'indemnité d'assurance.

De plus, les conducteurs du Saskatchewan, et non pas les propriétaires de véhicules automobiles, se voient imposer une somme de \$25 en honoraires supplémentaires d'assurance, s'ils ont été mêlés à un accident dans lequel leur responsabilité a été engagée d'au moins 50%.

125

Au Manitoba, des surprimes sont exigées pour les remorques tous-ports, de même que des honoraires pour des copies supplémentaires d'attestation d'assurance et autres services que les assureurs privés fournissent gratuitement.

En résumé, même si le coût total est fait de diverses sommes payables en différentes circonstances, le total qui est à la charge du consommateur est nettement élevé.

(b) *Escalade des primes :*

Au Saskatchewan, il y a eu huit augmentations du prix de base pour l'immatriculation des véhicules de 1948 à 1964. En dépit du peu d'augmentation dans le nombre des véhicules immatriculés dans cette province entre les années 1959 et 1970, les primes encaissées ont accusé une très sensible augmentation comme en témoigne le tableau ci-dessous, où l'on peut constater que le total des primes a presque quadruplé (avec un facteur de 3,61) tandis que le nombre des immatriculations n'a augmenté que de 45% (avec un facteur de 1,45). Quant à la prime, par voiture, elle a augmenté dans la mesure de 150% (avec un facteur de 2,50).

| Années d'immatriculation | Nombre d'immatriculations | Primes |
|--------------------------|---------------------------|-------------|
| 1959-60 | 326 690 | \$6 917 128 |
| 1960-61 | 334 589 | 7 495 687 |
| 1961-62 | 349 817 | 8 062 058 |
| 1962-63 | 372 219 | 8 714 922 |
| 1963-64 | 382 190 | 10 621 146 |
| 1964-65 | 396 742 | 12 003 049 |
| 1965-66 | 418 606 | 14 553 223 |
| 1966-67 | 438 558 | 17 905 123 |
| 1967-68 | 454 252 | 21 554 800 |

A S S U R A N C E S

| | | |
|---------|---------|------------|
| 1968-69 | 464 017 | 23 886 972 |
| 1969-70 | 472 365 | 24 949 215 |

Au Manitoba, les primes d'assurances ont été rendues publiques pour la première fois dans un discours politique au cours d'une campagne d'élections complémentaires. Quelques mois plus tard, et encore dans les mêmes circonstances, c'est-à-dire au cours d'un discours politique ayant trait à des élections complémentaires, il fut annoncé que les taux d'assurances n'augmenteraient pas pour les trois années à venir.

126

Chose plutôt révélatrice, il est à noter qu'au bout d'à peine deux mois de l'existence de l'Autopac, le Winnipeg Free Press rapportait le 19 décembre 1971 que ce régime devrait imputer un déficit à l'année 1973, pour éviter une augmentation des taux.

9. Les anomalies du régime du Saskatchewan

Une des meilleures façons d'économiser en matière d'assurance au Saskatchewan est d'échanger une Ford neuve pour une Thunderbird ou pour une Cadillac Eldorado. À cause du système adopté par le Saskatchewan en matière de tarification, et qui tient compte de l'âge et de l'empattement des voitures, une nouvelle Ford, dite « Custom », ayant un empattement de 121 pouces, coûte \$9 par année de plus à assurer qu'une Cadillac Eldorado. La Ford en question se détaille \$3 800 tandis que la Cadillac se détaille à \$9 000.

Un couple marié domicilié dans une région rurale du Saskatchewan et utilisant une nouvelle Ford du type « Custom » aura à payer pour son assurance, un minimum de \$100 par année, dont \$94 relèveront de l'immatriculation de son véhicule et \$3 pour chaque permis de conduire. Cependant, un garçon de 18 ans domicilié à Regina peut conduire à l'intérieur de sa ville, une Corvette de \$6 200, une Mustang 429 Boss de \$5 300 ou une Jaguar du type E, d'une valeur de \$7 000 pour seulement \$90, dont \$85 relèveront de l'immatriculation et \$5 du fait qu'il a moins de 25 ans.

Les chiffres que nous mentionnons ci-dessus sont des minimums absolus. Si le conducteur a été condamné plus d'une fois pour vitesse, s'il a eu un accident dans l'année précédente, ou s'il préfère une assurance plus convenable, le coût est plus élevé. Et de beaucoup.

C'est le simplisme du système de tarification pour l'assurance de base qui est à la source de toutes ces injustices. Si une voiture a un certain empattement, la prime est la même que pour toutes les autres

voitures de la même année et du même empattement. Le système ne tient nullement compte de la personne qui doit conduire le véhicule, de la région dans laquelle il doit être utilisé (qu'il s'agisse d'une ville ou de la campagne) non plus que de son affectation (affaires ou plaisir).

Certes, ce genre de tarification élimine certains frais d'administration, mais dans la pratique, il a pour effet de demander trop cher à certaines personnes et pas assez à d'autres. La valeur d'une économie sur le plan administratif est pour le moins discutable lorsqu'elle se réalise aux frais du consommateur.

127

10. Perte de revenu fiscal

Étant donné qu'à l'encontre des assureurs privés, les régimes d'assurances d'état ne supportent pas leur part du fardeau fiscal, les automobilistes se trouvent à être subventionnés par tous les autres habitants de la province et, dans une certaine mesure, par tous ceux du Canada.

Le régime du Saskatchewan en est un bel exemple, comme on peut le constater aux tableaux A et B annexés à cette analyse. Si ce régime avait payé des taxes sur les primes et sur son revenu au cours de ses années rentables, autrement dit, s'il avait fonctionné de la même manière qu'une compagnie privée, il aurait été déficitaire. Loin de réduire ses primes par le moyen des revenus de placement, le régime en aurait été amené à imposer une nouvelle taxe aux automobilistes afin d'acquitter les intérêts sur son déficit.

Jusqu'en 1968, le régime du Saskatchewan ne payait pas la taxe qui est imposée aux assureurs privés au Saskatchewan et partout ailleurs au Canada, sur les primes d'assurances générales. Cette taxe sur les primes, de 2%, doit se payer sans égard aux résultats techniques de l'assureur pour l'année en question.

De plus, comme toutes les sociétés d'état, le régime du Saskatchewan ne paie aucune taxe sur le revenu. Comme il y a eu bon nombre d'années où ce régime ne faisait aucun bénéfice, les taxes en question n'auraient pas pu être aussi élevées qu'en temps normal. Cependant, lorsqu'on tient compte et de la taxe sur les primes et de l'impôt sur le revenu, et qu'on se rappelle que ni l'une ni l'autre n'ont été payées par le régime en question, on ne peut manquer de convenir qu'il y a des éléments qui perturbent singulièrement l'image que le gouvernement voudrait donner de la situation financière de son régime. Si la taxe

sur les primes avait été payée de 1946 à 1970 inclusivement, elle aurait coûté au régime \$2 678 000. Si le revenu avait été taxé au taux qui s'applique aux sociétés privées de ce genre, et même en tenant compte des crédits pour déficits, la somme payable par le régime à cet égard aurait été de \$1 540 000.

128

On peut donc dire que le gouvernement du Saskatchewan et celui du Canada ont perdu des revenus se chiffrant par \$4 218 000, du seul fait de l'étatisation de l'assurance. Comme l'excédent déclaré par le régime lui-même est de \$4 035 000, il suffit de tenir compte de la perte des taxes susdites pour constater que l'excédent n'est effectivement qu'un déficit, lequel a, à certains moments, atteint \$3 381 000 et se situe actuellement à \$183 000.

Mais les pertes réelles sont encore plus élevées. Une bonne part du revenu du régime du Saskatchewan provient, du moins supposément, d'intérêts, intérêts sur les primes payées d'avance, sur les sinistres en suspens, et sur le prétendu « excédent ». Si ces revenus de placements étaient réduits dans la mesure des frais d'intérêts usuels (montant qui aurait été payé en taxes si le régime avait fonctionné selon les mêmes règles que les assureurs privés) le déficit total serait de \$4 018 000.

Ce déficit a été payé pendant des années par les contribuables du Saskatchewan et du reste du Canada, effectivement pour subventionner les automobilistes du Saskatchewan.

11. La réaction des autres gouvernements

Depuis 1945, où l'assurance automobile devint un monopole de l'état au Saskatchewan, le régime de ce dernier a été étudié par des commissions royales en Colombie britannique et en Nouvelle-Écosse, par des commissions législative de l'Alberta, de la Colombie britannique, de l'Île du Prince-Édouard et de l'Ontario, de même que par des groupes provenant de divers état des États-Unis.

Toutes ces études ont donné lieu à des prises de position nettement défavorables à l'étatisation comme solution valable. Seul le Manitoba a jugé bon d'imiter le Saskatchewan, et cela pour des raisons évidemment politiques, le gouvernement nouvellement élu s'étant déjà engagé à introduire un tel système.

Le rejet de l'étatisation n'a pas été l'effet d'habitudes « réactionnaires » favorisant l'entreprise privée. La Grande-Bretagne, sous un

A S S U R A N C E S

gouvernement travailliste, et la Suède, sous un gouvernement démocrate social, ont toutes les deux maintenu l'entreprise privée en matière d'assurance automobile.

TABLEAU A

RÉSULTATS FINANCIERS DU RÉGIME DU SASKATCHEWAN (EN MILLIERS)

129

| | Primes souscrites | Excédent brut annuel (déficit) | Excédent cumulatif brut (déficit) | Taxe sur les primes payables | Taxe sur le revenu payable | Excédent cumulatif corrigé (déficit) |
|-------|----------------------|---|--|---------------------------------------|-------------------------------------|---|
| 46-47 | 1 300 | 767 | 767 | 26 | 222 | 519 |
| 47-48 | 1 456 | 253 | 1 020 | 29 | 67 | 676 |
| 48-49 | 1 546 | 65 | 1 085 | 31 | | 710 |
| 49-50 | 1 955 | (87) | 998 | 40 | | 583 |
| 50-51 | 2 186 | (327) | 671 | 44 | | 212 |
| 51-52 | 2 390 | (731) | (60) | 48 | | (567) |
| 52-53 | 2 731 | (1 600) | (1 660) | 54 | | (2 221) |
| 53-54 | 5 135 | (206) | (1 866) | 102 | | (2 529) |
| 54-55 | 6 862 | 3 271 | 1 405 | 137 | | 605 |
| 55-56 | 5 601 | 1 879 | 3 284 | 112 | 791 | 1 581 |
| 56-57 | 4 966 | 275 | 3 559 | 99 | 77 | 1 680 |
| 57-58 | 5 442 | 341 | 3 900 | 109 | 102 | 1 810 |
| 58-59 | 6 108 | 1 082 | 4 982 | 122 | 281 | 2 489 |
| 59-60 | 6 917 | (245) | 4 737 | 138 | | 2 106 |
| 60-61 | 7 495 | (260) | 4 477 | 150 | | 1 696 |
| 61-62 | 8 062 | (383) | 4 094 | 161 | | 1 152 |
| 62-63 | 8 714 | (993) | 3 101 | 174 | | (15) |
| 63-64 | 10 621 | (753) | 2 348 | 212 | | (980) |
| 64-65 | 12 003 | (574) | 1 774 | 240 | | (1 794) |
| 65-66 | 14 553 | (991) | 783 | 290 | | (3 075) |
| 66-67 | 17 905 | 54 | 837 | 360 | | (3 381) |
| 67-68 | 21 555 | 1 744 | 2 581 | * | | (1 637) |
| 68-69 | 23 777 | 8 | 2 589 | * | | (1 629) |
| 69-70 | 24 949 | 1 290 | 3 879 | * | | (329) |
| 70-71 | 25 872 | 156 | 4 035 | | | (183) |
| | | | | 2 678 | 1 540 | |

Le présent tableau révèle la situation financière véritable qui aurait existé si le régime d'assurance d'État du Saskatchewan avait payé les taxes sur les primes et sur le revenu de la même façon que les assureurs privés.

* A compter du 1^{er} avril 1967, les primes sur les taxes sont devenues payables au gouvernement provincial et ont été tenues en ligne de compte dans l'établissement de l'excédent annuel brut.

A S S U R A N C E S

TABLEAU B

RÉSULTATS FINANCIERS DU RÉGIME DU SASKATCHEWAN (EN MILLE DOLLARS)

130

| | Primes souscrites | Excédent brut annuel (déficit) | Excédent cumulatif brut (déficit) | Taxe sur les primes payables | Taxe sur le revenu payable | Réduction du revenu de placement occasionnée par le paiement des taxes sur les primes et sur le revenu | Excédent cumulatif corrigé (déficit) |
|-------|----------------------|---|--|---------------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 46-47 | 1 300 | 767 | 767 | 26 | 222 | | 519 |
| 47-48 | 1 456 | 253 | 1 020 | 29 | 65 | 6 | 672 |
| 48-49 | 1 546 | 65 | 1 085 | 31 | | 9 | 697 |
| 49-50 | 1 955 | (87) | 998 | 40 | | 10 | 560 |
| 50-51 | 2 186 | (327) | 671 | 44 | | 14 | 175 |
| 51-52 | 2 390 | (731) | (60) | 48 | | 19 | (623) |
| 52-53 | 2 731 | (1 600) | (1 660) | 102 | | 21 | (2 298) |
| 53-54 | 5 135 | (206) | (1 866) | 54 | | 22 | (2 628) |
| 54-55 | 6 862 | 3 271 | 1 405 | 137 | | 22 | 484 |
| 55-56 | 5 601 | 1 879 | 3 284 | 112 | 717 | 41 | 1 493 |
| 56-57 | 4 966 | 275 | 3 559 | 99 | 42 | 75 | 1 552 |
| 57-58 | 5 442 | 341 | 3 900 | 109 | 57 | 96 | 1 631 |
| 58-59 | 6 108 | 1 082 | 4 982 | 122 | 157 | 121 | 2 314 |
| 59-60 | 6 917 | (245) | 4 737 | 138 | | 140 | 1 791 |
| 60-61 | 7 495 | (260) | 4 477 | 150 | | 139 | 1 242 |
| 61-62 | 8 062 | (383) | 4 094 | 161 | | 169 | 529 |
| 62-63 | 8 714 | (993) | 3 101 | 174 | | 187 | (825) |
| 63-64 | 10 621 | (753) | 2 348 | 221 | | 207 | (1 997) |
| 64-65 | 12 003 | (574) | 1 774 | 240 | | 252 | (3 063) |
| 65-66 | 14 553 | (991) | 783 | 290 | | 281 | (4 625) |
| 66-67 | 17 905 | 54 | 837 | 360 | | 346 | (5 277) |
| 67-68 | 21 555 | 1 744 | 2 581 | * | | 397 | (3 930) |
| 68-69 | 23 777 | 8 | 2 589 | * | | 490 | (4 412) |
| 69-70 | 24 949 | 1 290 | 3 879 | * | | 490 | (3 612) |
| 70-71 | 25 872 | 156 | 4 035 | * | | 562 | (4 018) |
| | | | | 2 678 | 1 260 | 4 115 | |

Le présent tableau révèle la situation financière véritable qui aurait existé si le régime d'assurance d'État du Saskatchewan avait payé les taxes sur les primes et sur le revenu de la même façon que les assureurs privés.

* A compter du 1^{er} avril 1967, les primes sur les taxes sont devenues payables au gouvernement provincial et ont été tenues en ligne de compte dans l'établissement de l'excédent annuel brut.