

## Faits d'actualité

J. D.

Volume 42, Number 1, 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103809ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103809ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

D., J. (1974). Faits d'actualité. *Assurances*, 42(1), 30–41.  
<https://doi.org/10.7202/1103809ar>

# Faits d'actualité

par

J. D.

## 1 — Des francophones aux postes de commande

30 À l'occasion du nouvel an, le professeur Gendron, à qui l'on doit le *Rapport Gendron* sur la situation linguistique au Québec, a écrit au directeur de la Chambre de Commerce de Montréal. Il termine sa lettre ainsi: « Je suis heureux de voir que les hommes d'affaires francophones, comprenant le fond du problème, poussent actuellement d'un commun accord à la solution véritable de la question socio-linguistique du Québec, soit la promotion organisée des francophones aux postes de commande des entreprises. Chez les francophones, ils constituent actuellement le seul groupe de pression cohérent. Espérons qu'ils seront entendus. »

M. Gendron a raison; mais pour que les francophones arrivent aux postes de commande des entreprises, il faut qu'on leur en facilite l'accès. Il y a là un processus de longue haleine, car pour que le directeur soit efficace, il faut qu'on le prépare. Il ne doit pas arriver à la tête de la société pour la simple raison qu'il est francophone. Il y a un bon nombre de nos compatriotes qu'on a amenés jusqu'à l'essentielle compétence. Ils y ont mis du leur, mais pour cela, on ne les a pas gardés sur une voie de garage. On leur a permis d'avancer sans leur donner l'impression que la route était barrée. Et petit à petit, ils ont accédé aux postes de décision: les seuls qui permettent de remplir une fonction importante aussi bien dans l'entreprise que dans la société dont elle fait partie. C'est cela qu'il faut comprendre, comme aussi la nécessité de la relève. Il ne suffit pas de mettre un homme en avant. Il faut que derrière lui il y en ait d'autres qui, à l'occasion, puissent le remplacer.

## II — Une nouvelle conception de la chaîne à l'usine

Nous avons noté ailleurs l'effort que l'on fait en Europe, en ce moment, pour essayer de donner à l'ouvrier un travail qui diminue ou enlève la monotonie de son occupation. Au lieu d'une opération — toujours la même exigeant seulement une grande dextérité — on constitue des modules de production dans de grandes usines, modules qui regroupent plusieurs ouvriers et qui exigent d'eux, outre de l'habileté manuelle, une certaine initiative individuelle, tout en gardant la responsabilité de l'équipe.

31

Voici quelques notes tirées du *Maine Libre* et de *Ouest-France*, deux quotidiens de la région du Mans, où se poursuivent des expériences de ce genre aux usines Renault: « En 1972 et 1973 des essais de restructuration du travail ont été réalisés sur trois « mini-chaînes »; au lieu de rester à son poste, l'ouvrier se déplace avec la chaîne et accomplit lui-même toutes les opérations nécessaires au montage d'un demi-train, pièce qu'il marque ensuite de son poinçon personnel (ici s'introduit donc une notion supplémentaire de responsabilité). Il est possible dans ce système de régler le travail à son rythme, le seul impératif étant de terminer le nombre de pièces fixé pour la journée. »

« Une autre expérience va plus loin: la chaîne est supprimée, les ouvriers par petits groupes de quatre, travaillant sur poste fixe, constituent des « modules de montage »; les pièces autour d'eux, les outils à portée de la main, ils montent chacun, complètement, deux demi-trains à la fois: 140 opérations qui durent 25 minutes. Ils peuvent aussi s'organiser pour s'entraider. On s'arrête quand on peut, on travaille au rythme que l'on veut; l'ouvrier rapide est à la fête, l'astucieux invente des trucs pour aller plus vite ».

Et le rédacteur ajoute, ce qui est étonnant: « Cependant, les Syndicats, qui ne manifestent pas de réticence fondamen-

tale, redoutent que, par ce biais, la Direction recherche surtout une augmentation de la productivité. D'autre part, l'apprentissage est bien sûr plus long et plus ardu. »

Comme il est difficile de s'entendre !

32 Si nous notons ici la recherche faite aux usines Renault, c'est qu'elle s'efforce de lutter contre l'ennui naissant de la répétition des mêmes gestes, qui exaspère les sujets les plus intelligents. « Il y a là une expérience, note l'auteur des notes. Elle tend vers autre chose que ce que la grande industrie a voulu jusqu'ici pour assurer l'efficacité de l'opération en chaîne et pour en diminuer le coût, sans trop se soucier de l'être humain chargé de l'exécution. » C'est une autre étape de la normalisation, imaginée par Taylor et appliquée aussi bien aux États-Unis qu'en Europe et dans les pays qui sont derrière le Rideau de fer. C'est, pensons-nous, une première manifestation de cette évolution que notait M. Giscard d'Estaing, il y a quelques mois, devant des intellectuels et des politiques venus se demander à Versailles comment il fallait agir pour traiter l'homme en être humain et non en machine ou en robot, comme la grande industrie a eu tendance à le faire, depuis qu'un ingénieur a voulu qu'on limite sa besogne au nombre minimal de gestes, faits vite et à propos sans lui demander d'autre intervention personnelle. C'est la pensée profonde que M. Giscard d'Estaing a exprimée ainsi : « Saint-Simon nous a prédit au siècle dernier que le cliquetis des armes serait bientôt couvert par le bourdonnement des manufactures. Mais peut-être, aujourd'hui, derrière le ronflement des dynamos et le choc des laminoirs, commençons-nous à entendre un bruit plus singulier : celui d'une espèce de métronome, tenace et lent, dont on retrouve le rythme dans l'intervalle des autres bruits, comme s'il venait de plus loin, et sur lequel nous nous sommes interrogés ensemble ici vers l'extérieur, avant de

nous interroger sur lui, le soir vers l'intérieur: je veux dire le battement du cœur humain ».<sup>1</sup>

### III — Le système métrique

Comme on le notait récemment dans un bulletin de la London Life,<sup>2</sup> la conversion de notre système actuel au système métrique ne se fera pas du jour au lendemain. « La commission fédérale du mètre, formée de onze comités principaux et d'environ soixante sous-comités, préconise une transition en trois étapes. En premier lieu, les poids et mesures des produits de consommation seront exprimés en unités du système métrique, ainsi qu'en unités traditionnelles. La deuxième étape est l'étape la plus difficile: les étiquettes n'exprimeront les poids et mesures qu'en unités du système métrique. Enfin, la troisième étape prévoit l'interdiction du gouvernement d'exprimer les poids et mesures en unités traditionnelles. »

33

On y viendra graduellement. Dans l'intervalle, voici à titre de renseignement général, un tableau des équivalences, qui peut être utile à certains de nos lecteurs:

1 pouce	=	25 mm ou 2.5 cm
1 pied	=	30 cm
1 mètre	=	1.1 verge
5 milles	=	8 kilomètres
1 pouce carré	=	6.5 centimètres carrés
1 mètre carré	=	1.2 verge carrée
1 litre	=	0.9 pinte
1 once	=	28 grammes
1 kilogramme	=	2.12 livres

---

<sup>1</sup> Valéry Giscard d'Estaing, sous le titre *Economie et Justice*, aux rencontres internationales du ministère de l'Économie et des Finances de juin 1972.

<sup>2</sup> « La Vie entre nous ». Novembre-décembre 1973. London Life Insurance Company.

#### IV — L'entreprise et la nature humaine

Le succès d'une entreprise réside essentiellement dans les hommes qui la dirigent ou l'inspirent. Il ne faut pas s'imaginer en effet que seuls les moyens de production et leur contrôle vont permettre d'y atteindre. C'est le sujet que M. J. Douglas Brown traite dans « *The Human Nature of Organization* »<sup>1</sup>, que nous a fait parvenir l'American Management Association. M. Brown est de Princeton University qui, chez nos voisins, est l'une des plus prestigieuses par la qualité des professeurs qui y enseignent.

34

Voici ce que M. Brown dit à un moment donné, à propos de la réaction de l'homme devant la vie et l'entreprise: « *But, unlike a molecule in chemistry, the human member of an organization is neither "known" or insensible. Rather, he is a self-conscious, self-initiating individual. He may through fear be led to greater and greater efforts in retaliation against those who seek to intimidate him. A thousand individuals reacting to even a single stimulus, diversely interpreted, react on each other to create a system of responses which make the logical analogies from science both ridiculous and dangerously misleading. A single bomb may paralyze an individual with fright. A continuing deluge of massive bombing may arouse a people to heroic resistance.* »

C'est l'élément d'intérêt, de bonne volonté et de dévouement à l'entreprise qu'il faut faire naître, si l'on veut que l'homme ne soit pas un simple robot pris dans l'engrenage et agissant sans réflexion, dans un cadre trop rigide.

Comme il est difficile d'en arriver là quand le contact humain cesse d'exister à cause du caractère de ceux qui dirigent la maison, de l'ampleur de la société ou des oppositions capital-travail, toutes choses qui enlèvent aux relations entre

---

<sup>1</sup> American Management Association. Amacon, New-York, 1973. Voir l'étude qu'en fait notre collaborateur Jean Desjardins en pages 65 et 66.

hommes le contact humain. C'est l'étude de ce facteur que présente dans son livre un homme de bonne volonté. Il pose la question: peut-on parvenir à cet essentiel contact quand l'entreprise atteint une certaine taille ?

Très curieusement, dans une société comme la nôtre, l'auteur conclut: « *The development in the potential leader of a sensitive understanding of human response, both individual and group, may be encouraged in many ways. More effective than a course in psychology is involvement in and appreciation of the great works of literature in which men, more inspired than any psychologist, have interpreted the response of all kinds of people to a vast range of conditions and events. The study of literature enhances by thousands of unconsciously stored memories, one's ability to anticipate the responses and reactions of people.* »

35

Cela vient, il est vrai, de Princeton University où l'esprit garde ses droits.

Il y a bien des années, je m'étais permis de faire une suggestion à peu près semblable dans une conférence donnée à des agents d'assurance sur la vie. Je dois admettre que l'accueil avait été assez froid.

### **V — L'assurance automobile en Saskatchewan**

*Viewpoint on insurance: Saskatchewan background information.* C'est le texte d'une étude sur l'assurance automobile en Saskatchewan. On y étudie les résultats obtenus depuis 1942 et la situation particulière de la province en regard de celles de l'est: Ontario, Québec et les provinces maritimes. Il faut lire ce texte pour comprendre qu'on ne peut comparer l'est et l'ouest de notre pays sans tenir compte d'un certain nombre de faits que voici:

a) le nombre de véhicules sur la route à un moment donné:

3.7 par mille de route en Saskatchewan

35.3 " " " " au Québec

36.9 " " " " en Ontario.

b) Le nombre de personnes sur les routes au même moment:

7.4 en Saskatchewan

90.1 au Québec

79.6 en Ontario

36

Il faut aussi se rappeler

i) que, dans chaque centre urbain, il y a à Montréal, à Toronto et à Vancouver, plus d'automobiles en circulation que dans toute la province de la Saskatchewan. La concentration dans chaque ville et dans ses environs étant beaucoup plus grande, la possibilité d'accidents est accrue.

ii) que ceux qui mentionnent constamment le bas prix de l'assurance en Saskatchewan doivent tenir compte de ces faits et de ce qu'on y garantit.

Il faut remercier le Bureau d'assurance du Canada de le rappeler avec une étude aussi précise.



Doit-on accorder autant de crédibilité à une autre étude que consacre le B.A.C. à l'assurance automobile au Manitoba ? Peut-être pas parce que c'est son intérêt de démontrer le désappointement que cause aux usagers la nouvelle loi d'assurance automobile. Pour conclure en toute sérénité, il faut attendre encore quelques mois. Et cependant, comme paraît concluant au premier abord le résultat d'une enquête faite auprès des automobilistes, après l'entrée en vigueur d'Autopac. Ainsi, dans l'ensemble, il semblerait

- a) que les moins de 25 ans paient moins cher qu'auparavant;
- b) que les meilleurs risques rétablissent l'équilibre avec les moins bons.

Pour conclure à une amélioration sensible, comme le faisait remarquer un journaliste, pourtant de grande classe, après un voyage éclair dans l'ouest, il faudra attendre un an ou deux et faire une étude en profondeur. Dans l'intervalle, on doit sinon se refuser à des conclusions hâtives, du moins leur accorder une importance relative.

37

A titre de curiosité, voici deux tableaux que mentionne le B.A.C. dans son étude. Ils résument le résultat d'un double sondage fait au Manitoba et rapporté dans *Viewpoint on insurance: « Attitudes of Manitoba car-owners toward Government Insurance »*.<sup>1</sup>

I — « In your opinion, are you personally paying more or less, for your auto insurance under Autopac compared with what you were paying under private insurance for your car ? »

	Manitoba Car Owners	Claim-free Drivers	Higher Risk Drivers
Paying more under Autopac	37%	48%	25%
About the same	23	22	24
Paying less under Autopac	35	27	44
Don't know	5	3	7

Les avis sont partagés; mais ils indiquent moins une euphorie générale qu'un certain mécontentement, dont la portée véritable ne pourra être déterminée avant quelques mois ou quelques années.

---

<sup>1</sup> Une fois de plus, à quand les textes en français aussi rapidement que l'original ?

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

### II — Profile of Those Who Feel They Are Paying More And Those Who Feel They Are Paying Less

	Paying More Under Autopac	Paying Less Under Autopac
Manitoba car owners	37%	35%
Winnipeg	38%	38%
Outside Winnipeg	35%	32%
Male	36%	36%
Female	44%	29%
Under 25 years	11%	69%
25-44 years	39%	33%
45-54 years	41%	32%
55 years or over	37%	33%

38

Depuis, le gouvernement du Manitoba a annoncé des augmentations de tarif très substantielles allant dans certains cas jusqu'à 49 pour cent. Voici les exemples que donne le *Financial Post* du 9 février 1974.

	Augmentation de prime	
	de	à
Datsun 1973	\$ 80	\$119
Ford Torino 1973	94	136
Chrysler ou Dodge 1974	110	162
Cadillac 1973	119	177

Avant de conclure, il faut attendre davantage; mais *Autopac* a pu constater dès la première année que les choses ne vont pas nécessairement mieux, du jour au lendemain, parce qu'une loi du parlement opte pour l'administration par l'État, même si, pour sa défense, 1973 a été « une mauvaise année ». Il y a des cycles, en effet. L'État-providence n'en est pas plus exempt que l'initiative privée. Il faudra suivre

son expérience à travers les hauts et les bas, en évitant de se prononcer trop tôt.

## **VI — Le B.A.C. prend position**

Comme l'on sait, le Bureau d'Assurance du Canada est l'organisme qui, au nom des assureurs, se prononce sur les problèmes généraux de l'industrie de l'assurance au Canada. Il n'intervient pas auprès de ses membres; il ne fixe pas de règles; il n'impose pas de règlements et, par conséquent, il ne cherche pas à en surveiller l'application. Il se contente d'étudier des situations et de se prononcer dans l'intérêt commun. Devant l'évolution des esprits, il a donc été appelé à étudier l'assurance-automobile. Il a préparé un long rapport qu'il a soumis à ses membres d'abord, puis aux gouvernements des provinces où l'initiative privée est encore reconnue.<sup>1</sup>

39

Dans ce rapport, le B.A.C. est très catégorique. Voici comment il s'exprime au chapitre 1: « L'industrie canadienne des assurances I.A.R.D. est fermement résolue à mettre en place un nouveau concept d'indemnisation pouvant mieux répondre aux besoins du public que le système actuel fondé sur le principe de la responsabilité civile. Ce dernier principe, d'origine biblique, a eu son utilité au début de l'ère de l'automobile. Mais avec la constante augmentation du nombre des véhicules et l'immense réseau des voies publiques, l'établissement des responsabilités en cas d'accident devient extrêmement difficile, sinon impossible ».

On trouvera dans notre revue, sous le titre de *Documents* le premier chapitre dans lequel le B.A.C. justifie son attitude.<sup>2</sup> Nous avons voulu la noter ici simplement comme une

---

<sup>1</sup> Report of the Special Committee — Automobile. Insurance Plans.

<sup>2</sup> Déjà dans l'Ontario, les partis d'opposition se sont lancés dans la bagarre. Ils s'élèvent surtout contre la suppression du recours contre les tiers, base du régime actuel. Il sera intéressant de voir ce que la province voisine fera, tant elle exerce d'influence au Canada.

orientation des esprits et comme un coup de barre donné sans hésitation aucune dans un sens nouveau. Il restera à savoir l'attitude que prendront les gouvernements intéressés et quel point de vue fera valoir la Commission Gauvin qui, dans la province de Québec, étudie la question depuis déjà deux ans.<sup>1</sup>

### **VII — La négociation collective des commissions**

40

La Fédération des Courtiers d'assurances de Québec cherche à convaincre les assureurs de négocier collectivement avec elle les commissions accordées à ses membres. Non ! a répondu le B.A.C. qui se fait le porte-parole de ceux-ci dans tous les cas où l'intérêt général est en jeu.

Il y a là une vieille querelle, l'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec a souvent tenté une négociation de groupe et la Canadian Underwriters' Association s'y est toujours opposée. Devant cette attitude et la reconnaissance des intérêts individuels des courtiers, l'Association des Courtiers avait renoncé à la négociation collective depuis longtemps, en admettant l'idée que la C.U.A. ne devait pas discuter la rémunération des courtiers, ceux-ci étant des entités isolées dont on ne devait pas se préoccuper collectivement. La Fédération adopte une attitude contraire, à la suite de la baisse générale des commissions-automobile sur les affaires des jeunes conducteurs. Personnellement, nous ne pensons pas que le moment soit opportun et l'attitude valable, à moins que la situation générale ne change.

### **VIII — Autatex**

Dans le prochain numéro, nous donnerons des détails plus précis sur un mode d'évaluation des dommages qu'aux États-Unis on commence à utiliser sous le nom d'*Autatex*

<sup>1</sup> Il y a aussi à signaler l'opposition très nette du Barreau, dont les objections ne sont pas négligeables, même si certaines peuvent paraître intéressées au premier abord.

*System.* Il s'agit d'une méthode de travail qui, en utilisant une installation particulière d'ordinateur, permet de confier à l'appareil l'évaluation des dégâts. Déjà, aux États-Unis, une société procède ainsi, tandis qu'on le fait depuis 6 ans en Allemagne, nous assure-t-on, avec une productivité accrue et des réductions de coût appréciables.

Le Bureau d'Assurance du Canada a fait donner une démonstration devant ses membres. Il sera intéressant de voir ce qu'il en sortira au Canada. On ne peut que se réjouir d'un esprit nouveau, qui tend à faire davantage et mieux à un coût moindre.

41

#### **VIII — L'évolution du contrôle des assurances**

On se prépare, semble-t-il, à ébranler les assises de certaines assurances, avec l'évolution des organismes de tarification et de contrôle au Canada. On saura de façon précise ce dont il s'agit à l'occasion des réunions annuelles de juin prochain. On nous expliquera alors, sans doute, comment d'organismes de contrôle, certains groupements deviendront des organismes de consultation, qui fourniront des éléments et des barèmes d'appréciation, mais non des instructions coercitives, que l'on ne veut plus accepter dans une période d'âpre concurrence. Autre résultat, les organismes nouveaux auront moins tendance à heurter les nouvelles dispositions fédérales visant à la liberté de l'entreprise, comme les directives actuelles risqueraient de le faire. Il sera intéressant d'en connaître davantage sur le sujet, car on va assister ainsi à une profonde modification des méthodes de coopération entre assureurs, qui remontent à plus d'un siècle. À cette époque, on a voulu mettre de l'ordre dans un chaos indescriptible par la coercition. En 1974, on tentera d'obtenir le même résultat en fournissant aux assureurs les éléments d'un jugement individuel circonstancié. C'est une orientation qui présente un certain risque, mais aussi un attrait de libre décision qui n'est pas — théoriquement tout au moins — sans intérêt.