

## La hausse du tarif d'assurance automobile

Jean Dalpé

Volume 17, numéro 4, 1950

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103164ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103164ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1950). La hausse du tarif d'assurance automobile. *Assurances*, 17(4), 145–148. <https://doi.org/10.7202/1103164ar>

# La hausse du tarif d'assurance automobile

par

JEAN DALPÉ

On vient d'annoncer les modifications suivantes au tarif d'assurance automobile dans la province de Québec:

1° — pour les voitures particulières, une hausse d'environ dix pour cent, soit de \$75. à \$83. pour le taux de base des dommages aux tiers, dans les régions de Montréal et de Québec.

2° — diverses augmentations pour les dommages à l'auto même.

3° — des réductions pour l'assurance contre l'incendie et le vol des voitures particulières et pour les dommages aux tiers, dans le cas des camions.

Pour justifier la majoration, les syndicats intéressés invoquent, dans le cas des dommages aux tiers, l'augmentation du nombre des accidents de 13,333 en 1945 à environ 25,000 en 1949, celles des frais d'hospitalisation et des soins médicaux en général, ainsi que des réparations aux automobiles et, par voie de conséquence, l'augmentation des jugements rendus par les tribunaux. Dans le cas des dommages à la voiture, l'explication est un peu la même: la note de réparations va croissant avec la hausse des prix et avec le coût grandissant des nouvelles voitures.

Décidé par la *Canadian Underwriters' Association* et par l'*Independent Automobile Conference*, le nouveau tarif entrera en vigueur le premier février pour les nouvelles affaires et le premier mars, pour les anciennes. C'est un exemple de l'esprit de collaboration qui anime maintenant les assureurs au Canada, tout au moins dans les domaines où les résultats ont été les plus mauvais depuis quelques années. On est loin

de l'âpre lutte d'avant la guerre qui opposait compagnies indépendantes et syndiquées en une bataille sourde. L'animosité a fait place à la courtoisie, les indépendantes établissant leur tarif à un niveau un peu inférieur, simplement pour conserver la règle établie jusqu'ici, règle qui leur permet de garder leurs affaires et de justifier le fait qu'elles ne sont pas du Syndicat. Au fond, elles sont prisonnières non pas autant de la parole donnée, que de l'intérêt général. L'assurance automobile n'étant pas une bonne affaire, personne ne tiendrait à la garder si elle ne prenait sa part des frais et si elle ne permettait de conserver d'autres choses plus avantageuses. Parce que personne ne tient à développer ses affaires, chacun est prêt à faire des concessions, à admettre toute hausse du tarif dictée par une méthode statistique portée au pessimisme.

L'augmentation du tarif est-elle justifiée ? On nous affirme que oui, mais nous n'en savons vraiment rien a) parce que les chiffres sur lesquels on se base portent, croyons-nous, sur des estimés pour l'année qui vient de se terminer. Les courbes s'avèrent vraies ou fausses, plusieurs mois plus tard, la correction se faisant l'année suivante, comme c'est le cas cette fois pour les camions.

b) parce que nous ne savons pas exactement à combien s'élèvent les frais d'administration par rapport aux primes acquises ou aux primes souscrites.

c) parce que, enfin, nous ignorons si ces frais d'administration comprennent uniquement ceux qui doivent être attribués à la province de Québec.

Sur tout cela, nous serons fixés quand le législateur aura accordé au surintendant des assurances, non seulement le pouvoir, mais le devoir d'obtenir les résultats complets de l'assurance automobile dans notre province. Ailleurs, dans l'Ontario, par exemple, le contrôle existe; des statistiques précises sont établies et, dans l'ensemble, les fluctuations de

tarif sont moindres. Dans notre province, si on soumet les chiffres au surintendant c'est parce que les assureurs le veulent bien. Celui-là peut faire les observations qu'il désire, mais son intervention a la valeur que les intéressés veulent bien lui donner.

Au premier abord, deux faits semblent donner raison aux assureurs de majorer leur tarif: l'augmentation régulière et considérable du nombre des accidents et la hausse du coût des réparations. Le second est incontrôlable parce qu'il est le résultat de l'inflation. Là, comme ailleurs, la marche ne sera enrayée que par l'offre dépassant la demande, ce qui n'est pas prêt de se produire. Les accidents, cependant, ne présenteraient pas la même difficulté si le gouvernement voulait bien appliquer la loi. On demande parfois d'autres lois, mais il nous semble qu'il faudrait d'abord donner, à celles qui existent, leur sens véritable. Dès le moment où l'automobiliste saurait vraiment à quoi il s'expose, dès qu'il sentirait que son permis sera suspendu s'il viole les règlements de la route et que, dans certains cas, il risque la prison, on peut être sûr qu'on aura trouvé la solution à un des problèmes les plus graves de la circulation et de l'assurance. C'est cela que désirent ardemment les assureurs et c'est à cela que tend secondairement la hausse de tarif. On espère qu'atteint dans sa bourse, le public réagira et demandera qu'on agisse. Le raisonnement s'avérera-t-il juste ou aura-t-il des conséquences inattendues? Sans s'en douter, on joue peut-être avec le feu; et cela est toujours dangereux.

La hausse des tarifs nous paraît avoir une autre raison, plus profonde que celle de l'augmentation des accidents et du coût des réparations. Pour l'apercevoir, il nous faut songer à une règle de l'économie politique qui s'appelle la loi de Gresham. Vieille de plusieurs siècles, cette loi remonte au moyen-âge, à l'époque où les souverains, pour faire face à leurs be-

soins d'argent, n'hésitaient pas à rogner la monnaie d'or et à en réduire brusquement ou graduellement le titre. Immédiatement, la monnaie saine disparaissait et il ne restait plus en circulation que la mauvaise. Eh bien ! un des faits notoires actuellement, c'est que le pourcentage des automobiles assurées, par rapport au nombre total de voitures en circulation, reste très faible dans notre province, malgré le danger que la route fait courir. La prime trop élevée éloigne les bons risques et surtout le bon risque de province, celui que certaines sociétés mutuelles vont chercher à des prix très inférieurs et avec des résultats excellents. C'est à ces automobilistes que le gouvernement hésite à dire: « Vous devez vous assurer à l'avenir, même s'il doit vous en coûter cinquante-quatre ou soixante-huit dollars ». Il sent que s'il impose cela, il fournira un fort argument à ses adversaires. Pour le décider à le faire, il faudrait que les assureurs lui donnent l'assurance d'une substantielle réduction. Or, ceux-ci ne veulent pas en accepter le risque à l'avance, préférant, sur la foi de prudentes prévisions actuarielles, augmenter le tarif d'année en année, même au risque de tendre la ficelle au point qu'elle se rompe.

A notre avis, la hausse du tarif a donc quatre causes:

- a) l'augmentation du nombre des accidents,
- b) la hausse de coût due à l'inflation et au prix de remplacement des pièces des nouvelles voitures,
- c) la mauvaise application des lois de la circulation,
- d) et, enfin, le niveau trop élevé des primes qui éloigne les meilleurs risques.

Le résultat, c'est que les primes d'assurance, dans la province de Québec, sont moitié plus élevées que dans l'Ontario. Chacun est mécontent: l'assuré qui paie trop cher, aussi bien que l'assureur qui prétend ne pas pouvoir mettre les deux bouts ensemble.