

## Pour des initiatives nouvelles en assurance automobile

G. P.

Volume 27, numéro 2, 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103363ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103363ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

P., G. (1959). Pour des initiatives nouvelles en assurance automobile. *Assurances*, 27(2), 98–104. <https://doi.org/10.7202/1103363ar>

## Pour des initiatives nouvelles en assurance automobile

par

G. P.

98

Dans une étude consacrée à l'assurance-automobile au Canada en 1958,<sup>1</sup> nous avons noté les services que l'*Assigned Risk Plan* rend dans les provinces du Canada et les états où on l'a adopté chez nos voisins. En résumé, il permet de répartir entre les assureurs les automobilistes: a) qui sont refusés à cause de leur dossier; b) ou qui ont violé certaines lois de la circulation routière au point de les rendre inassurables aux conditions et au tarif normaux. Les Anglo-saxons, gens pratiques, se disent: au lieu de laisser circuler ces automobilistes sans assurance ou au lieu de se les passer de l'un à l'autre suivant l'influence du courtier qui nous présente l'affaire, mettons un peu d'ordre dans tout cela. C'est ce qu'ont fait un certain nombre de provinces, dont l'Ontario, le Manitoba et les provinces de l'Ouest. Au cours d'un voyage en Colombie britannique, nous avons été à même d'étudier l'application de la mesure dite *British Columbia Automobile Assigned Risk Plan*, avec les autorités qui l'administrent. C'est avec plaisir que nous versons au dossier les documents que nous avons rapportés. Aux hommes de bonne volonté qui veulent bien se rendre compte de ce qui se fait ailleurs, nous présentons ces données et ces faits. Aux directeurs d'entreprises qui appliquent eux-mêmes les dispositions prises, nous nous permettons de souligner qu'il conviendrait peut-être de faire valoir auprès des autorités de Québec les bons aspects d'une législation qui tend à mettre de l'ordre dans un domaine, où au nom de la liberté individuelle on laisse les gens casser la figure d'au-

---

<sup>1</sup> Assurances, avril 1959, p. 47.

tres gens, sans intention préméditée évidemment, mais tout en ne pouvant même pas offrir de payer les frais.



**1. — Assigned Risk Plan**

On trouve, dans une brochure<sup>1</sup> publiée à Victoria, le texte qui définit les aspects principaux de l'initiative. En voici un résumé:

99

1 — L'intention de la mesure est de permettre à l'automobiliste de s'assurer dans les cas suivants:

a) si, dans les deux mois précédents, un assureur inscrit au plan lui a refusé d'assurer son automobile;

b) s'il a été condamné plus d'une fois dans les trois ans précédents pour avoir violé un des articles énumérés du code pénal du Canada ou de la loi des véhicules-moteurs. Ces articles ont trait principalement à la conduite en état d'ivresse, sous l'influence de drogue, sans permis ou de façon criminelle, ainsi qu'aux dommages faits aux tiers par négligence criminelle, aux fausses déclarations faites au moment de l'émission du permis, au prêt de son permis à un tiers ou au fait que l'automobiliste n'a pas attendu l'arrivée de la police après un accident.

2 — En faisant sa demande au Comité régisseur, par l'entremise de son agent, le proposant se voit imposer une prime supérieure au tarif courant, qui dépasse celui-ci de 20 à 100 pour cent selon le cas. S'il l'accepte, il reçoit une police d'assurance qui le garantit contre les dommages corporels et matériels aux tiers, aux autres conditions ordinaires.

3 — Les assureurs qui adhèrent à l'entente sont censés accepter les cas qui leur sont attribués d'office par le gérant du Comité. Si l'assureur croit que l'assuré n'a pas droit à l'assurance qu'on lui impose, il peut en appeler au Comité de la décision. Il peut aussi demander l'annulation de la police

---

<sup>1</sup>British Columbia Automobile Assigned Risk Plan. Revised 1957. Effective July 1st 1957.

100

ou en refuser le renouvellement, pourvu qu'il en avertisse le gérant à l'avance. En somme, il s'agit non pas d'imposer à un assureur l'assurance d'un véhicule que le conducteur entend conduire sans se préoccuper des lois de la circulation, mais de mettre à la disposition de quelqu'un qui a fait une ou des erreurs de conduite la garantie nécessaire s'il consent à s'amender. On cherche ainsi non seulement à rendre service à l'automobiliste, mais aux tiers qui, plus tard, pourront être victimes d'un accident, tout en demandant à l'assuré une prime correspondant au risque qu'il présente. Il y a là, nous semble-t-il, une mesure qui a un véritable intérêt humanitaire et pratique, quand on songe à l'importance que l'automobile a prise dans la vie de chacun.

4 — Les assureurs sont libres d'adhérer à l'entente dont ils paient les frais d'administration proportionnellement à leur chiffre d'affaires. Pour qu'on en juge, voici les frais attribués à l'ensemble des adhérents en 1958: <sup>1</sup>

	<i>Revenu-primés</i>	<i>Répartition des frais</i>
Cent cinquante-huit assureurs	\$19,919,000.	\$32,800.

Cette répartition va de \$1,987.09 pour un revenu-primés d'un million et demi de dollars (*All-State Insurance Company*) à \$42.91 pour un revenu-primés de \$2,118.00 (*National-Provincial*). Chaque assureur paie ainsi \$40. par an plus une quote-part des frais.

Il s'agit, en somme, d'une bien faible dépense pour mettre de l'ordre dans un domaine où il y en a bien peu ailleurs.

Et quels résultats obtient-on en Colombie britannique avec cette mesure ? Voici quelques chiffres qui l'indiqueront assez bien pour 1958:

	<i>Demandes</i>	<i>Polices émises</i>
Nouvelles polices et renouvellements	19,513	14,566
Annulations par l'assureur		206

---

<sup>1</sup> Twentieth report of operations, calendar year 1958. British Columbia Automobile Assigned Risk Plan.

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

### *Analyse des polices émises*

Véhicules de promenade	11,637
Polices de conducteur	1,325
Véhicules commerciaux	1,165
Taxis	24
Ambulances	1
Motocyclettes	387
Polices collectives	27
	14,566

101

<i>Nombre de cas étudiés par le Comité</i>	<i>Nombre de polices émises par les assureurs-adhérents</i>
1944            23	18
1958            19,093	14,566

### *Nombre d'appels présentés par les assureurs en 1958*

Accordés	91
Rejetés	77
	168

### *Résiliations par les assureurs en 1958*

Demandes d'annulation acceptées	206
Demandes d'annulation rejetées	61
	267

Voici ce qui ressort de ces chiffres, nous semble-t-il:

a) La nature humaine étant ce qu'elle est, les violations à la loi ont lieu quelles que soient sa rigidité, l'exactitude de son interprétation et la sévérité des sanctions. Ainsi, en une seule année, en Colombie britannique, dix-neuf mille cinq cent treize personnes ont trouvé nécessaire de s'adresser au Comité pour faire examiner leur cas. Quatorze mille cinq cent soixante-six ont trouvé une solution qui a augmenté leur prime, mais qui leur a permis de continuer à conduire. C'est en somme environ soixante-quatorze pour cent des cas.

b) Si l'assureur est censé accepter les cas qui lui sont attribués d'office au prorata de son chiffre d'affaires, il peut demander l'annulation s'il juge que l'automobiliste présente un

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

102 risque trop grand par la suite. Ainsi, sur deux cent soixante-sept demandes d'annulation, deux cent six ont été accordées. On ne peut donc pas dire que quoi qu'il arrive l'automobiliste trouvera preneur pour son risque. Ainsi, le Comité n'a accordé que soixante-quatorze pour cent des demandes d'assurances faites par les automobilistes et il a consenti à soixante-dix-sept pour cent des annulations présentées par les assureurs. On peut constater par là que le libre arbitre continue d'exister, lorsqu'il est justifié. Par les résultats, on peut voir aussi que le fonctionnement est remarquablement efficace à une époque et dans un milieu où l'assurance automobile est généralement peu profitable. C'est sans doute qu'on est parvenu à établir cet équilibre si difficile dont nous parlions dans notre article précédent.

Et voici maintenant les résultats d'ensemble du plan, de 1944 à 1958:

Année	Revenu- primes	Résiliations	Primes acquises	Sinistres	Rapport
1944	\$ 819.98	\$	\$ 819.98	\$	nil
1945	1,603.91	50.55	1,553.26	71.00	4.6%
1946	2,291.82	97.91	2,193.91	862.00	39.3%
1947	5,337.22	215.33	5,121.89	16,020.00	312.8%
Année	Revenu- primes		Primes acquises	Sinistres	Rapport
1948	\$ 40,171.42	\$	18,678.00	\$ 21,392.00	114.5%
1949	57,039.50		49,213.44	31,331.22	65.49%
1950	85,852.72		71,446.11	61,428.00	41.44%
1951	114,984.68		100,418.70	77,267.00	76.94%
1952	268,078.40		191,531.54	119,375.00	66.33%
1953	392,945.00		330,511.70	223,103.00	67.50%
1954	496,282.00		444,613.50	296,044.00	66.81%
1955	475,643.00		485,963.00	342,391.00	70.45%
1956	465,585.00		470,614.00	261,781.00	55.62%
1957	926,186.00		695,885.00	393,395.00	56.53%
1958	1,303,396.00		1,114,791.00	590,368.00	52.95%

En somme, les résultats ont été de médiocres à excellents, sauf en 1947 et 1948, si l'on tient compte que les commissions

sont réduites de quinze à dix pour les voitures de promenade et à cinq pour les véhicules commerciaux; ce qui a permis aux assureurs de mettre à peu près les deux bouts ensemble durant certains exercices et de faire un bénéfice plus ou moins élevé durant les autres. A signaler qu'avec la hausse du tarif de base depuis 1956, on est parvenu à maintenir très satisfaisants des résultats qui, ailleurs, s'avéraient désastreux. En somme, dans ce domaine comme dans tant d'autres, il faut avoir l'énergie d'agir, d'appliquer les lois et, pour cela, il est bon d'obtenir de l'initiative privée une collaboration dont l'État ne peut guère se passer s'il veut s'en tenir à son rôle d'arbitre, de contrôleur et non strictement d'entrepreneur. Il est des domaines nombreux où cette collaboration peut donner des fruits excellents si elle est intelligemment conçue et appliquée. Celui-ci nous semble être un des plus intéressants.

## **II. — Le fonds de garantie automobile <sup>1</sup>**

En résumé, voici son objet: permettre à la victime d'un accident d'automobile de se faire rembourser les dommages qu'elle a subis et que l'auteur de l'accident ne lui a pas payés. Et voici les conditions principales:<sup>2</sup>

- a) les dommages doivent dépasser cent dollars;
- b) l'accidenté doit démontrer qu'il a obtenu jugement contre l'auteur des dommages et qu'il n'a pu se faire rembourser;
- c) il doit faire une demande de remboursement, appuyée par les pièces voulues, durant l'année qui suit le jugement rendu;
- d) il doit établir qu'il a fait les démarches et pris les moyens exigés par la loi pour se faire rembourser.

<sup>1</sup> Unsatisfied Judgment Fund.

<sup>2</sup> En Colombie anglaise. Unsatisfied Judgment Fund Plan, British Columbia, March 28, 1957.

Au premier abord, ces dispositions paraissent compliquées. C'est peut-être la faiblesse de la loi et aussi qu'elle se limite aux dommages corporels. Elle a, cependant, le très grand avantage:

a) de permettre à l'accidenté de se faire rembourser ses frais;

104 b) d'empêcher l'auteur de l'accident de conduire tant qu'il n'a pas remboursé les dommages corporels causés aux tiers;

c) de n'exiger de chaque automobiliste qu'une légère contribution au Fonds.