

De quelques aspects de la tarification en assurance-automobile

René Callès

Volume 29, numéro 4, 1962

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103432ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103432ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Callès, R. (1962). De quelques aspects de la tarification en assurance-automobile. *Assurances*, 29(4), 215–219.

<https://doi.org/10.7202/1103432ar>

nous nous permettons de souhaiter, en toute humilité et incrédulité, que les chiffres des statisticiens de la Canadian Underwriters' Association, du surintendant des assurances et du Fonds d'indemnisation des victimes d'accident coïncident dans leur tendance tout au moins, afin que, l'année prochaine, on puisse annoncer une baisse dans la province de Québec. Cela apportera au problème du tarif une solution satisfaisante du double point de vue psychologique et technique. À notre avis, les deux ne sont pas incompatibles, même s'il faut adapter les formules aux besoins de l'heure qui, comme on le signale ailleurs, nous paraissent davantage d'ordre politique que technique.

215

DE QUELQUES ASPECTS DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE-AUTOMOBILE

par
René Callès

La méthode de tarification dans le domaine de l'assurance automobile au Canada est probablement l'une des plus complexes par le nombre de catégories servant au calcul de la prime.

En effet, en ce qui concerne les voitures privées seulement, il existe cinq grandes catégories divisées en pas moins de vingt-quatre classes, sans compter les cas où des escomptes spéciaux sont accordés comme, par exemple, pour les cultivateurs ou pour les conducteurs âgés de moins de vingt-cinq ans ayant suivi au collège ou à l'université un cours de conduite.

Ces différentes catégories ont été créées dans le but, semble-t-il, de satisfaire le public et afin de récompenser, en quelque sorte, l'automobiliste n'ayant pas eu d'accident. Il semble qu'en général ce système soit accepté par tous ceux qui s'intéressent à l'assurance automobile, c'est-à-dire les autorités gouvernementales, les assureurs et les courtiers. Pour

notre part, nous croyons que la méthode a du bon, mais que, comme elle existe depuis déjà quelques années, il faudrait peut-être songer à y apporter certaines améliorations. Il y aurait bien sûr la possibilité de la simplifier, mais nous ne nous arrêterons pas seulement là-dessus. Nous tâcherons d'apporter quelques suggestions objectives, afin de rendre la tarification également plus équitable.

216

Nous avons dit précédemment que ce système avait été établi afin de rendre surtout justice aux automobilistes n'ayant pas eu d'accident. La prime est plus basse, en effet, selon que l'automobiliste n'a pas eu d'accident, ayant entraîné un déboursé de la part de son assureur, depuis un, deux, trois ou cinq ans pour certaines classes. En 1962, dans le cas de ces derniers groupes, l'automobiliste qui a eu un accident durant les derniers vingt-quatre mois, mais qui n'en a pas eu durant les derniers douze mois, n'a pas droit à une réduction, car il demeure dans la même classe. N'y a-t-il pas là une dérogation à la règle qui régit les autres groupes? Peut-être aurait-il mieux valu ne pas admettre en 1961 les catégories A5 et B5 spéciales?

Nous sommes persuadés que, contrairement à ce que pensent certains, le public n'est pas entièrement satisfait de notre système actuel de tarification. Comment peut-on imaginer qu'un automobiliste accepte sans récriminer qu'on lui réclame \$75.00 de plus pour renouveler l'assurance de sa voiture alors que l'assureur n'a déboursé que \$50.00, à la suite d'un accident qu'il a eu au cours de l'année précédente? De plus, pendant deux autres années, il sera pénalisé à cause de cet accident. Ne pourrait-on pas combler cette lacune en ne considérant, pour fin de tarification, que tout accident ayant entraîné de la part de l'assureur un déboursé supérieur à \$100.00 par exemple?

Que penser également des cas où l'assureur effectue un déboursé en acceptant un compromis pour régler un sinistre

sur la base de 25 - 75%, par exemple, en faveur de l'assuré, tout simplement pour éviter de payer des frais supplémentaires, alors que l'assuré s'oppose à ce règlement en faisant valoir, souvent avec raison, qu'il n'est pas responsable de l'accident? Dans bien des cas semblables, l'assureur ne manquera pas d'imposer une surprime à cause de ce règlement en prétextant à son tour qu'il a effectué un paiement. Il faut reconnaître que, dans d'autres cas, un tel règlement est justifié mais il reste qu'il faut déplorer ceux, trop nombreux, où l'assureur agit au détriment de l'assuré. Nous ne voulons pas insinuer que les assureurs veulent pénaliser à dessein deux automobilistes au lieu d'un, car nous avons dit précédemment que, la plupart du temps, c'était pour éviter de payer des frais supplémentaires. Nous avons quand même constaté que lorsqu'un assureur accepte de déboursier, par exemple, 25 pour cent du montant des dommages pour le compte de son assuré, généralement la somme en jeu n'est pas très élevée; sinon l'assureur, croyons-nous, pousserait la chose plus loin. De telles situations fâcheuses pour l'assuré pourraient être évitées là encore, si l'assureur ne tenait compte, pour fins de tarification, que d'un déboursé supérieur à \$100.00.

217

On nous objectera probablement le fait que cette mesure, que nous préconisons, forcerait peut-être les assureurs à augmenter les taux de base de l'assurance automobile. À cette objection, nous répondrons que cette mesure, à notre avis, modifierait peu la statistique d'ensemble vu le nombre limité d'accidents qui n'occasionnent pas des dommages supérieurs à \$100.00.

Nous pensons aussi que dans la tarification il serait préférable de ne pas faire entrer en ligne de compte l'usage de la voiture. Nous suggérons plutôt d'utiliser comme facteur le nombre de milles parcourus. On aurait alors une répartition plus juste. Il faudrait bien sûr ne pas établir une multitude

d'échelons. Nous pensons que deux suffiraient, 15.000 milles et au-delà, par exemple.

218 Nous n'avons pas parlé, jusqu'ici, de la garantie collision proprement dite. Nous devons faire remarquer que l'escompte sur les taux de base, accordé à ceux qui n'ont pas eu d'accident depuis un certain nombre d'années, est le même que celui accordé dans le cas de la garantie contre la responsabilité civile. Cet état de chose provient surtout du fait que dans la répartition des escomptes pour absence d'accident, on ne se sert principalement que des statistiques provenant de la garantie contre la responsabilité envers les tiers. Il en est ainsi, nous dit-on, parce que dans le cas de la garantie collision, les franchises faussent certaines données. La franchise de \$50.00 s'applique généralement aux assurés demeurant dans des territoires où les primes sont peu élevées, tandis que là où elles sont élevées, la franchise de \$250.00 est plus fréquente. Cela se conçoit.

Nous abordons maintenant un autre facteur prédominant de la tarification, celui des régions. Peut-on expliquer pourquoi l'automobiliste demeurant à Montréal et n'utilisant pas sa voiture pour aller à son travail ou à son bureau doit payer une assurance contre la responsabilité civile plus cher que l'automobiliste qui demeure à 30 milles de Montréal, par exemple, y travaille et se sert, par surcroît, de sa voiture pour s'y rendre? Nous trouvons cela paradoxal. Quand bien même l'on nous renverrait la balle en nous disant que la ligne de démarcation doit passer quelque part, nous pensons qu'en utilisant comme facteur le nombre de milles parcourus, il ne serait plus question d'avoir des territoires.

Pour résumer notre opinion, nous croyons qu'il serait plus patique de corriger le système actuel en y apportant les changements suivants: 1° — remplacer les facteurs « usage du véhicule » et « territoire » par le « nombre de milles parcourus ».

rus », en utilisant deux barèmes, par exemple, jusqu'à 15,000 milles, et au-delà de 15,000 milles; 2° — ne pénaliser l'assuré que lorsque l'assureur a effectué un déboursé supérieur à \$100.00. Dans le premier cas, si le changement était adopté, il faudrait peut-être changer l'article 3a de la proposition d'assurance automobile et inscrire: « Quel est approximativement le nombre de milles parcourus annuellement avec votre automobile? S'il s'agit d'un camion, préciser l'usage ».

219

Nous n'avons pas parlé de la tarification en ce qui concerne les camions et autres véhicules commerciaux. Nous ne voyons pas pourquoi cette tarification particulière ne pourrait pas subir les changements dont nous avons parlé. Pour compenser la disparition des territoires, peut-être pourrait-on faire entrer en ligne de compte, dans certains cas, la population de la ville où le camion est généralement utilisé.

Notre intention n'est pas de critiquer la méthode actuelle de tarification dans le domaine de l'assurance automobile, car nous reconnaissons que bien des points doivent être retenus. Nous voulons simplement montrer, sans toutefois entrer dans le détail, que quelques retouches s'imposent pour simplifier l'application du tarif et pour rendre davantage justice à l'assuré.

Automobile Insurance Rate-Making in Canada, par D. B. Martin.

M. Martin a eu l'occasion de présenter un travail au XVI^e Congrès des Actuaire à Bruxelles en 1960 sur la tarification de l'Assurance-automobile au Canada. C'est le texte de sa communication qu'il présente en une brochure de quatre-vingt-trois pages. Le lecteur, curieux du sujet, y trouvera les données générales d'une méthode statistique un peu complexe pour celui qui la voit de l'extérieur. L'étude de M. Martin complète les données fournies par le "livre vert": recueil de chiffres dont l'entrée en matière sert aussi d'introduction au sujet que traite M. Martin de façon fort intéressante.