Document généré le 17 fév. 2025 05:02

Assurances

Assurances

De quelques aspects de l'assurance automobile

G. P.

Volume 36, numéro 4, 1969

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1103649ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1103649ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)
2817-3465 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce document

P., G. (1969). De quelques aspects de l'assurance automobile. *Assurances*, *36*(4), 279–288. https://doi.org/10.7202/1103649ar

Tous droits réservés © Université Laval, 1969

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

De quelques aspects de l'assurance automobile

par

G. P.

Nous ne voulons pas parler ici de la hausse du tarif automobile, mais simplement de quelques faits qui font que l'assurance est chère et reste bien aléatoire.

Et d'abord, la baisse de la fréquence des sinistres et la hausse du coût moyen par sinistre. Au premier examen, les deux sont contradictoires. Le premier élément a diminué sensiblement en effet, sans doute à cause de l'amélioration constante des routes, dans la province de Québec en particulier; nous ne pensons pas, en effet, que les conducteurs soient plus prudents, plus vertueux ou que, touchés par la grâce ou la crainte du gendarme, ils conduisent mieux leur voiture. Le second facteur est nettement défavorable; il est en hausse constante, régulière et substantielle comme on le verra. Or, tant qu'il augmentera, il annulera l'autre facteur positif.

Voyons les chiffres que nous apporte le dossier du Bureau des Assurances du Canada: agence qui centralise les données statistiques de toutes les provinces, sauf la Saskatchewan. Avec l'assurance obligatoire au niveau primaire, celle-ci reste à l'écart, en effet.

Voici d'abord la statistique de la fréquence des accidents dans tout le Canada (Saskatchewan exceptée), puis dans l'Ontario et dans le Québec. Il s'agit des sinistres entraînant

des dommages corporels et matériels aux tiers et des voitures particulières.[1]

Ces deux postes sont ceux qui coûtent le plus cher et qui englobent le plus grand nombre de véhicules. Ils sont donc les plus caractéristiques.

Fréquence des accidents (par cent voitures)[2]

Année	Canada	Ontario	Québec	Montréal	Toronto
1965	9.5	9	13	14.9	10.1
1966	8.9	8.3	12	13.3	9.3
1967	8.7	8.1	11.8	13.1	9.1
—	8.4%	10%	9.2%	12.1%	9.9%

La fréquence diminuant, le nombre d'accidents a subi une courbe décroissante, par le fait même. Voici les chiffres tirés de la même source. Il s'agit, cette fois, du Canada, de la province de Québec, de la région de Montréal et de celle de Toronto:

Année	Canada (nombre)	Province de Québec (nombre)	Région de Montréal (nombre)	Toronto (nombre)
1965	371,039	116,482	68,431	54,875
1966	367,161	112,851	63,206	53,109
1967	317,288	97,871	54,911 [3]	45,865

Continuons, avant de conclure. Voici maintenant le coût moyen par accident:

[1] Fermiers exclus. Pourquoi cette exclusion ? C'est simplement qu'ils sont classés et tarifés séparément.

[2] D'après les chiffres du dossier intitulé "Automobile Experience for policy years 1965, 1966, 1967 as of June 30th, 1968, by Province and Statistic Territory and by Type of Automobile-Coverage-Classification".

[3] Il est curieux de constater que le nombre d'accidents ait diminué de 19.7 pour cent environ, tandis que la fréquence ne tombait que de 12.1 pour cent environ pendant la même période.

Année	Canada	Ontario	Québec	Toronto	Montréal
1965	$525.	$517.	$552.	$513.	$507.
1966	$595.	$570.	$648.	$553.	$599.
1967	$640.	$606.	$725.	$572.	$653.
Augmentation en trois ans	21.9%	17.2%	31.3%	11.5%	28.7%

Voyons les idées générales qu'il est possible de tirer de ces chiffres:

1° — Partout, la fréquence et le nombre d'accidents diminuent de façon intéressante et, surtout, régulière. Il y a progrès d'année en année, dans l'ensemble du Canada. Dans la province de Québec et dans la région de Montréal, le même phénomène se produit avec la même régularité. Entre les diverses sections du pays, cependant, les différences restent sensibles.

2° — Le pourcentage de diminution varie de 8.4 à 12.1 pour l'ensemble du Canada et pour la ville de Montréal, selon le cas. La diminution est régulière, même à Montréal, ce qui est excellent. Et cependant, 1967, la dernière année, est celle de l'Exposition mondiale. Il est donc faux d'affirmer qu'une exposition entraîne nécessairement une augmentation du nombre des accidents. Les assureurs se sont inquiétés pour rien au début de l'année. Il est vrai qu'ils s'étaient basés sur les résultats de l'Exposition de Bruxelles. Ils n'avaient pas tenu compte que la ville de Montréal avait depuis peu un réseau de routes périphériques assez remarquable, que l'accès par l'Ontario et par la frontière américaine du côté de l'État de New-York était devenu très facile, grâce à des routes larges et droites et, enfin, qu'avec de vastes terrains de stationnement tout autour de l'Expo, on tenait les visiteurs loin de la ville: chose dont les commerçants se plaignirent amèrement d'ailleurs.

3° — Malheureusement, le coût moyen des sinistres augmente dans des proportions considérables, d'année en année. Passer dans la province de Québec, par exemple, de $552. à $725. en trois ans, c'est énorme et c'est beaucoup plus considérable qu'ailleurs. Pendant la même période, en Ontario, le coût moyen par sinistre n'a augmenté que de $517. à $606. et à Toronto de $513. à $572.

Il serait intéressant d'établir dans quelle mesure la différence de coût proviendrait:

i — de l'augmentation considérable des jugements rendus par les tribunaux pour rattraper les barèmes ontariens. Mais de façon souvent excessive et trop subite.

ii — de la hausse du coût de la main d'œuvre dans les garages du Québec. Dans certains cas, elle atteint semble-t-il, un tiers en deux ans.

iii — d'une certaine prédominance des cas coûteux.

4° — Que, dans une ville (Toronto ou Montréal), le coût moyen soit inférieur à celui de la province, cela s'explique car, dans l'ensemble, l'accident y est généralement moins grave qu'à la campagne où ont lieu d'ordinaire les plus gros sinistres. Mais que l'augmentation en trois ans soit de l'ordre de 28.7% à Montréal et de 31.3% dans le Québec respectivement, cela est grave. On perd ainsi en une hausse radicale des indemnités ce qu'apporte de positif la diminution de fréquence des accidents.

5° — Ce qui rend songeur également, c'est que dans le Québec, la hausse est de 31.3%, alors qu'elle n'est que de 17.2 dans l'Ontario, en trois ans. À Toronto, elle est de 11.5%, tandis qu'elle atteint 28.7% à Montréal. Comment expliquer cela ? Par les exigences des sinistrés, par les arrêts des tribunaux, par le coût des réparations dans les garages, par des dispositions juridiques relatives aux personnes transportées ?

Tout cela sans doute y contribue, sans qu'il soit facile de mettre le doigt sur la raison la plus importante.

Le fait demeure cependant:

a) que la province de Québec a un taux de fréquence d'accidents très élevé; même si celui-ci baisse à peu près de la même manière qu'ailleurs.

b) que si le taux de fréquence diminue avec la même régularité dans le Québec qu'ailleurs, il reste de beaucoup le plus élevé.

c) que, même si la fréquence des sinistres diminue, comme naturellement le nombre des accidents, ceux-ci restent très nombreux, trop nombreux, toute proportion gardée, si l'ont tient compte qu'il y a dans le Québec beaucoup moins d'autos assurées que dans la province d'Ontario, par exemple.

Le progrès est très net cependant.

d) que la hausse du coût moyen des sinistres est, dans le Québec surtout, un facteur négatif très grave. Il détruit d'un côté ce qu'on améliore de l'autre. De plus, il y a entre la province de Québec et celle de l'Ontario, des différences énormes que rien ne justifie entièrement et qui semblent bien difficilement acceptables.

Les exigences des garagistes sont, en partie responsables du coût élevé des sinistres.[1] En veut-on quelques exemples tirés des dossiers d'une société traitant d'assurance automobile dans la région de Montréal ? Ils ont trait à quatre-vingt-un cas de dommages causés à des automobiles, dont l'assureur a fait vérifier la note de frais par un de ses représentants. Voici d'une part le coût de la réparation exigé par les ga-

[1] Le problème est partout le même. Ainsi en Angleterre, on annonçait récemment ceci: "The British Insurance Association is going ahead with two projects to control repair costs — a repair research center and a pricing plan using approved garages". The National Underwriter, 10.1.69, p. 28. A Montréal, la tarification des réparations existe déjà.

ragistes au moment de l'examen initial et la somme pour laquelle ils ont consenti finalement à faire le travail:

	Août-septembre 1968 81 cas
Montant initial de la réparation:	$54,297.15
Coût final de la réparation:	$39,171.92
Différence:	$15,125.23
Soit en pourcentage:	27% [1]

284 La différence est énorme. Elle serait tout simplement incompréhensible, si le garagiste ne fixait toujours très haut son prix initial en se disant que l'assureur le forcera à diminuer. Quoi qu'il en soit, il y a là une situation de fait difficilement tolérable. Quand, en effet, le garagiste demande des prix pareils à des gens qui ne peuvent se défendre, parce qu'ils n'y connaissent rien, il y a un abus grave. L'assureur, lui, se protège en utilisant un expert, à son emploi ou de l'extérieur, qui va sur place, vérifie, voit si vraiment les pièces remplacées doivent l'être, si l'on n'a pas trop arrondi les frais, si l'on n'a pas fait quelques réserves trop prudentes, histoire de se mettre à l'abri. Voici quelques exemples de ce qu'on constate dans ces 81 cas, qui font l'objet des chiffres mentionnés précédemment:

	Montant coté par le garage	Coût accepté après discussion	% de réduction
1er cas:	$1,820.52	$1,560.00	14
2e cas:	$2,986.87	$1,754.02	41
3e cas:	$ 344.93	$ 154.53	55
4e cas:	$1,306.25	$ 787.37	40
5e cas:	$2,570.56	$1,986.19	23
6e cas:	$1,135.00	$ 676.06	40

Et la liste continue ainsi, avec des différences allant de huit à cinquante pour cent. Qu'il y ait dix pour cent de moins entre le prix coté originairement et le coût véritable de la

[1] Une autre source donne, pour sept cas, des résultats encore plus étonnants: un écart de 42 pour cent.

réparation, il n'y aurait rien à dire, mais quand on atteint 25, 40 et même 50 pour cent, il y a là un abus, que les assureurs ne peuvent empêcher:

a) qu'en intervenant à temps pour empêcher le garagiste de réparer sans autorisation préalable;

b) qu'en faisant mettre de côté tout ce qui est inutilement coûteux;

c) qu'en faisant réparer ce qui peut l'être.

Mais à l'échelle provinciale, cela cause des retards et coûte cher.

Dans tout le Canada, sauf dans les provinces de Québec et de Colombie britannique, il y a une nouvelle police d'assurance automobile depuis le 1er janvier 1969. Elle ne diffère guère de la précédente que par une disposition relative aux dommages corporels subis par les personnes transportées et les piétons blessés au cours d'un accident. Au lieu d'avoir à prouver la responsabilité de l'automobiliste, l'accidenté peut bénéficier de la garantie, auprès de l'assureur de ce dernier, sans autre preuve que la dépense qu'il a subie, jusqu'à concurrence de $5,000. C'est un premier pas vers la mise à l'écart de la faute et son remplacement par une indemnisation automatique. Il s'agit, en somme, d'une opération semblable à celle que prévoit l'avenant d'indemnité volontaire à la suite d'un accident du travail.[1] La somme est versée à l'employé sans qu'il y ait faute du patron. La manière de procéder est la même pour l'accident d'automobile. On considère dans les deux cas qu'il y a, au départ, un risque qui découle avant tout de l'existence du travail ou de la chose elle-même, selon le cas, sans qu'il soit nécessaire de démontrer la responsabilité de celui qui est en faute. Cela n'enlève pas le droit de recours de l'accidenté contre celui qu'il juge responsable. Pour

[1] Ou de la clause actuelle des frais médicaux.

l'exercer, il doit renoncer cependant à l'indemnité de $5,000. Sera-ce suffisant pour juger de l'intérêt des dispositions nouvelles ? Nous ne le pensons pas puisqu'il ne peut s'agir que de cas peu importants et n'entraînant probablement aucune difficulté particulière. Les conflits et les retards se produisent ordinairement dans les cas importants. D'un autre côté, peut-être, l'initiative permettra-t-elle d'aller plus avant dans la voie nouvelle qu'on cherche à tracer en Amérique et en Europe,
286 pour régler le problème de l'accident d'automobile, source d'abus, souvent et de retards, presque toujours.

Fait à signaler, la Canadian Underwriters' Association a annoncé que dans les provinces où la police a été acceptée, les dispositions nouvelles s'appliqueront aux contrats existants, en attendant leur remplacement ou leur renouvellement. Il y a là une décision équitable puisqu'elle met tous les assurés sur un pied d'égalité.

De leur côté, les membres de la Commission royale d'enquête sur l'assurance automobile en Colombie britannique se sont déclarés favorables à une assurance garantissant l'indemnisation des dommages subis par l'accidenté, sans que se pose la question de la faute de l'automobiliste. Voici en quels termes ils ont conclu leur étude:

"The conclusion of the Commissioners, in the light of all the evidence, and after the submissions made, is that the fault system cannot adequately protect the general public insofar as the automobile accident is concerned. They are firmly convinced that by a system of no-fault cover aided by other factors the motorist and the general public will be better served.

Accident has become the order of the day upon the highways of the world. On that account each driver must have immediate and serious responsibility. Each driver, there-

fore, should be insured and that insurance should provide for the compensation of those injured upon a non-fault basis as explained elsewhere in this Report.

There is no doubt that the industry will be able to provide the insurance coverage proposed. The foregoing testimony indicates that very clearly."

Que les compagnies d'assurance puissent s'adapter à l'orientation nouvelle en assurance automobile, il n'y a aucun doute. Il suffit de rédiger un texte en conséquence et d'avoir des primes pour faire face à la garantie nouvelle. Il sera extrêmement intéressant de voir dans quelle mesure la suggestion des commissaires sera suivie par la chambre des députés à Victoria. Ceux-ci ne se sont pas encore prononcés sur le sujet. On croit que rien ne sera fait avant 1970. Dans l'intervalle, il faut se rappeler une prise de position sans équivoque dans un document officiel.[1]

Une revue américaine signalait dernièrement l'organisation d'un service rapide de règlements des sinistres, que vient d'organiser une grande société des États-Unis. Dès la réception des avis, un premier classement est fait.[2] Tout cas où la responsabilité de l'assuré est suffisamment claire ou, encore, tous dommages, pour lesquels les renseignements sont suffisamment précis, sont communiqués au service chargé d'expédier le travail. Sa fonction principale est de faire vite, de compléter les données par téléphone s'il est nécessaire et de régler le cas immédiatement. Nous l'avons noté déjà, un des problèmes les plus sérieux dans l'assurance, c'est actuellement celui des retards apportés au règlement des sinis-

[1] Royal Commission on Automobile Insurance. Report of the Commissioners, July 30th, 1968. Pages 563-564. Volume II.

[2] Il s'agit de *Fastist* ou de "Fund American Settlement by Telephone using Imaginative Settlement Techniques."

tres. On demande à l'assuré de payer sa prime rapidement. Or, quand il s'agit de lui verser l'indemnité, on est pris dans un engrenage dont il est extrêmement difficile de sortir. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de justification. Il y a simplement des négligences ou des formalités qui se superposent et qui rendent extrêmement lente l'expédition du travail. La seule justification de l'assurance, c'est que l'indemnisation soit équitable. Or si, dans l'ensemble, elle l'est, ce n'est qu'après
288 des semaines ou des mois que l'assureur s'exécute; ce qui est très mauvais.

Peut-être un triage rapide des avis de sinistre, comme celui que nous signalons, pourrait-il contribuer à accélérer l'expédition du travail. Nous le souhaiterions, car trop souvent nous constatons des délais injustifiables et qu'il est extrêmement difficile d'empêcher avec l'organisation actuelle des services.