

# L'assurance automobile au Québec : une évaluation du nouveau régime

Yves Brouillette

Volume 52, numéro 2, 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104373ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104373ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Brouillette, Y. (1984). L'assurance automobile au Québec : une évaluation du nouveau régime. *Assurances*, 52(2), 137–146. <https://doi.org/10.7202/1104373ar>

Résumé de l'article

Mr. Yves Brouillette looks at how well the Quebec *Régie d'assurance automobile* has carried out the tasks defined in the no-fault legislation. He notes that private enterprise might well have produced the same results, but on the whole the new system has been beneficial, even if the management costs have been considerably above those forecast. The *Régie* has been able to take advantage of an unusual situation in the field of automobile insurance, resulting from a substantial decrease in the number of accidents together with high investment returns. According to the author, on the whole the automobile insurance reform has given a positive result.

# ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique  
de l'assurance au Canada

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

**Prix au Canada :**

L'abonnement \$20

Le numéro \$6

**À l'étranger**

L'abonnement \$25

**Membres du comité :**

Gérard Parizeau, Pierre Chouinard,

Gérald Laberge, Lucien Bergeron,

Angus Ross, J.-François Outreville,

Monique Dumont, Monique Boissonnault  
et Rémi Moreau

**Administration**

410, rue Saint-Nicolas

Montréal, Québec

H2Y 2R1

(514) 282-1112

**Secrétaire de la rédaction :**  
Me Rémi Moreau

**Secrétaire de l'administration :**  
Mme Monique Boissonnault

**52<sup>e</sup> année**

**Montréal, Juillet 1984**

**N<sup>o</sup> 2**

## L'assurance automobile au Québec : une évaluation du nouveau régime

*par*

Yves Brouillette<sup>(1)</sup>

*Mr. Yves Brouillette looks at how well the Quebec Régie d'assurance automobile has carried out the tasks defined in the no-fault legislation. He notes that private enterprise might well have produced the same results, but on the whole the new system has been beneficial, even if the management costs have been considerably above those forecast. The Régie has been able to take advantage of an unusual situation in the field of automobile insurance, resulting from a substantial decrease in the number of accidents together with high investment returns.*

*According to the author, on the whole the automobile insurance reform has given a positive result.*



Le 1<sup>er</sup> mars 1984 a marqué le sixième anniversaire de l'entrée en vigueur de la Loi sur l'assurance automobile. L'adoption de cette loi

(1) M. Brouillette est vice-président - Actuariat du Groupe Commerce.

fut précédée et entourée d'études, de prises de position et de débats comme très peu d'autres projets de changement l'ont été. Par contre, le fonctionnement du nouveau régime issu de la réforme a fait l'objet de bien peu d'analyses. Dans le cas d'une activité qui touche de près la grande majorité de la population et qui implique des déboursés annuels de l'ordre d'un milliard et demi de dollars, il y a lieu de s'interroger sur la valeur des solutions retenues. Cela est particulièrement évident, lorsque les dispositions comportent des aspects tout à fait originaux, pratiquement uniques au monde.

138

Il ne s'agit pas de revenir en arrière et d'essayer de voir qui a eu tort ou raison, à la lumière de l'expérience de quelques années. Ce serait un exercice assez futile, car les changements sont, à plusieurs égards, irréversibles. Il faut plutôt tenir compte des réalités nouvelles qui ont découlé de la réforme et tâcher de vérifier dans quelle mesure les objectifs visés ont été atteints. Comme les solutions retenues sont tellement différentes, les dommages corporels et les dommages matériels doivent être considérés distinctement.

### **Dommages corporels**

À l'égard des dommages corporels, les principaux objectifs de la réforme étaient résumés par la formule suivante : « Assurer une indemnisation meilleure et plus rapide de toutes les victimes ».

#### **1. Indemnisation**

L'expérience démontre clairement que l'introduction du *no-fault*<sup>(2)</sup> a permis l'accélération des règlements et l'indemnisation de toutes les victimes, responsables et non responsables. Quant à l'amélioration de la *qualité* de l'indemnisation, il demeurera toujours un peu difficile de soutenir qu'un régime d'indemnités, déterminées selon un barème fixe, produit des résultats plus satisfaisants, particulièrement dans les cas graves, qu'un système prévoyant la compensation des dommages tels qu'évalués, en tenant compte des circonstances propres à chacun des cas.

À ce sujet, ce qui est le plus remarquable dans l'expérience des premières années, c'est sans doute le peu de critiques suscitées par les nouvelles modalités d'indemnisation. Bien sûr, le nombre de victimes de dommages corporels graves (décès, incapacité permanente)

---

(2) C'est-à-dire l'indemnisation sans égard à la faute.

est relativement peu élevé. Au cours des cinq premiers exercices, la Régie a reçu annuellement une moyenne d'environ 30,000 demandes d'indemnités. Par rapport à la population du Québec, ce nombre représente un taux inférieur à 0,5%. De plus, deux cas sur trois ne présentent que des blessures légères. Aussi, lorsque la Régie mentionne les résultats d'un sondage à l'effet que 77% des réclamants se sont dits satisfaits des services rendus contre seulement 8% qui se sont dits insatisfaits<sup>(3)</sup>, les résultats ne sont pas nécessairement concluants, puisqu'ils ne nous informent pas du degré de satisfaction des victimes blessées grièvement, qui est la catégorie dont le nouveau régime devait améliorer le sort.

139

Un autre aspect qu'il faut considérer, c'est la baisse de la fréquence d'accidents qui a permis à la Régie d'accumuler des surplus considérables. Une situation financière apparemment aussi confortable a pu entraîner une interprétation plus libérale des différents barèmes d'indemnisation. Dans un contexte différent, où il y aurait dépassement des coûts prévus et hausses répétées des cotisations, il ne serait pas étonnant que l'on assiste à des conflits beaucoup plus nombreux entre les victimes et la Régie.

Malgré ces quelques réserves, l'expérience est certainement positive, et on peut conclure que le Québec a pris le bon virage au bon moment en acceptant de modifier, dans le sens du *no-fault*, le système d'indemnisation pour dommages corporels.

## 2. Régie d'État

L'expérience confirme aussi que le monopole d'État n'a pas fait grand-chose que l'entreprise privée n'aurait pas pu faire, et qu'il n'était donc pas nécessaire de procéder à l'étatisation pour implanter les changements qui s'imposaient en matière d'indemnisation.

Le principal argument en faveur de l'étatisation était la réduction des frais d'administration. Selon le *livre bleu* du ministère des Consommateurs, les frais d'administration de la Régie devaient être réduits à 6%<sup>(4)</sup>. À ce chapitre, on peut constater que le monopole n'a pas fait, non plus, de miracles. En effet, pour l'année de survenance 1982-83, dernière année pour laquelle les données sont disponibles,

---

(3) Régie de l'assurance automobile du Québec, *Rapport d'activité*, page 24.

(4) Gouvernement du Québec, ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, *Pour une réforme de l'assurance automobile*, Avril 77, page 44.

les frais relatifs aux indemnités ont été estimés à \$57,8 millions<sup>(5)</sup>, soit environ 16% du montant des cotisations perçues.

140

Quant à la capacité pour les assureurs de s'adapter au nouveau mode d'indemnisation, on doit mentionner, parmi les développements significatifs des dernières années, l'exemple du règlement échelonné. En vertu de cette formule, l'assureur et la victime négocient les modalités du paiement de l'indemnité et peuvent, dans certains cas, s'entendre sur une mesure d'indexation. C'est là un exemple de la manière dont le secteur privé de l'assurance peut s'adapter aux nouvelles réalités, tout en laissant une bonne part de libre choix aux personnes impliquées.

L'expérience a aussi démontré qu'un monopole, n'étant pas requis de le faire par la concurrence, ne s'est pas tellement soucié de la répartition des coûts. Or, du point de vue de l'ensemble de la société, un système d'assurance a deux objectifs, tout aussi importants l'un que l'autre :

1. indemniser les victimes ;
2. répartir les coûts entre les assurés.

Il est compréhensible que, à première vue, le deuxième objectif semble moins important. Il faut cependant souligner qu'une juste répartition des coûts est un objectif primordial, tant sur le plan social, en ce qui a trait à l'équité entre les différents groupes, que sur le plan économique où elle est une condition à la saine allocation des ressources. Au fond, cet objectif de répartition constitue même la raison d'être d'une régie d'assurance automobile autonome car, si ce n'était de cet objectif, pourquoi n'indemniserait-on pas les victimes à même les fonds généraux de l'État et sur une base *pay as you go* ?

Puisque chacun se voit forcé d'acquitter à peu près la même prime, quel que soit son exposé, on pourrait citer plusieurs exemples des lacunes de la Régie à cet égard. Ainsi, aucune distinction n'est établie entre les différentes catégories de voitures de tourisme, alors que de nombreuses études démontrent que la sécurité pour les occupants varie beaucoup entre les différents modèles<sup>(6)</sup>. Le cas des motocyclettes mérite d'être mentionné. Malgré la hausse annoncée récem-

(5) Régie de l'assurance automobile du Québec, *Rapport d'activité*, page 41.

(6) Les statistiques les plus pertinentes sont sans doute celles publiées par le *Highway Loss Data Institute* de Washington.

ment, la prime demeure sensiblement inférieure au risque que représente ce type de véhicule. Enfin, soulignons que la tarification de la Régie ne tient aucun compte des revenus des automobilistes. Cela n'est certainement pas équitable, puisque les personnes à faibles revenus doivent verser les mêmes primes que celles dont les revenus sont plus élevés, alors qu'elles ont droit à des indemnités moindres.

Cette piètre performance de la Régie, au plan de la répartition des coûts, avait d'ailleurs été prévue par le Comité Gauvin, lorsqu'il soulignait qu'« un des avantages les plus marqués du marché libre est cette possibilité de faire supporter à chacun des assurés, avec autant d'exactitude que possible, le coût des sinistres qu'il risque d'occasionner. . . »<sup>(7)</sup>

141

### 3. *Évolution*

Au total, l'expérience des six premières années sous le nouveau régime apparaît comme étant positive. Au plan administratif, la Régie a semblé faire preuve d'efficacité. De plus, l'implication directe de l'État dans le domaine de l'assurance automobile a pu contribuer à l'accroissement des efforts consentis au chapitre de la sécurité routière. Par rapport aux objectifs d'un système d'assurance, le régime en place, pour les dommages corporels, demeure néanmoins déficient, puisque l'absence de concurrence rend presque impossible une répartition adéquate des coûts.

D'un autre côté, le régime public d'assurance automobile pourrait aussi être considéré comme une mesure de sécurité sociale. Dans cette optique, les questions qui se poseraient seraient différentes, car les objectifs d'un régime de sécurité sociale sont différents de ceux poursuivis par un régime d'assurance proprement dit. Il s'agirait plutôt de voir comment le régime s'intègre à l'ensemble de la politique sociale du Québec.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1984, le revenu annuel maximum servant au calcul des indemnités est de \$31,500. L'État assume donc une part considérable dans le remplacement des revenus des victimes d'accidents d'automobiles. Dans un contexte de restriction budgétaire, certaines remises en question s'imposent.

---

(7) *Rapport du Comité d'Étude sur l'assurance automobile*, p. 366.

En matière de protection du revenu, le rôle de l'État pourrait être de fournir aux citoyens une indemnité uniforme pour tous, au niveau du revenu minimum. On laisserait ensuite aux automobilistes le choix et la responsabilité de se procurer, dans le secteur privé, la protection pour la portion de leurs revenus dépassant ce seuil.

142

Cette formule permettrait de réduire les cotisations au régime public, non seulement en raison de la baisse du coût des indemnités, mais aussi en simplifiant le processus de détermination des prestations, ce qui permettrait d'alléger les frais de règlement. De plus, le régime serait plus équitable puisque tous les automobilistes y contribueraient de façon uniforme et auraient droit aux mêmes indemnités, en cas de blessures.

Sur le plan des principes, une telle approche permettrait d'établir une démarcation entre le régime de sécurité sociale administré par l'État et les plans d'assurances facultatifs qui doivent être régis par le libre marché. Voilà qui serait de nature à inciter les assureurs à concevoir et à offrir de nouvelles protections au public, permettant ainsi à l'ensemble du régime de s'adapter à l'évolution de la société.

### **Dommmages matériels**

Du côté des dommages matériels, les principaux changements entraînés par la Loi sur l'assurance automobile furent l'imposition de l'assurance obligatoire, l'introduction de l'indemnisation directe, l'abolition de la subrogation entre les assureurs et la mise sur pied d'un réseau de centres d'évaluation. Ces changements visaient une réduction des délais de règlement, un meilleur contrôle des coûts et devaient permettre une répartition plus équitable.

#### **1. Résultats techniques**

Durant les trois premières années après les changements, les résultats techniques de l'assurance automobile se sont détériorés considérablement. À partir de 1981, ils se sont améliorés de façon tout aussi remarquable.

Rapports sinistres-primés – Québec<sup>(8)</sup>

	Voitures de tourisme	Véhicules utilitaires
1977	58%	52%
1978	71	60
1979	94	93
1980	106	105
1981	94	90
1982	59	60

Toutes les garanties, à l'exception de l'assurance de personnes (Avenant 34) ont connu les mêmes fluctuations. Dans l'ensemble, les résultats ont cependant été plus défavorables pour les garanties du Chapitre B que pour le Chapitre A.

143

Une comparaison avec les résultats de l'Ontario peut être significative, puisque le régime traditionnel de responsabilité civile a été maintenu dans cette province.

Rapports sinistres-primés – Voitures de tourisme<sup>(9)</sup>

	Responsabilité		Collision		Total	
	Québec	Ontario	Québec	Ontario	Québec	Ontario
1977	62%	67%	50%	53%	58%	62%
1978	76	77	69	67	71	74
1979	85	87	104	82	94	86
1980	91	97	120	90	106	96
1981	83	103	104	90	94	98
1982	55	90	61	71	59	81

De ces statistiques, nous pouvons tirer les constatations suivantes :

1. Entre 1978 et 1980, les résultats se sont détériorés davantage au Québec qu'en Ontario ; de même, l'amélioration observée à partir de 1981 est nettement plus marquée au Québec ;
2. Au Québec, les résultats sont plus favorables en responsabilité civile qu'en collision, alors que c'est l'inverse en Ontario ;
3. Pour l'ensemble des cinq dernières années, le taux de sinistres moyen fut de 85% au Québec contre 87% en Ontario.

---

<sup>(8)</sup> Bureau d'Assurance du Canada, *Rapport Statistique sur l'assurance automobile* (livre vert), 1981 et 1982.

<sup>(9)</sup> Ibid.



L'analyse des statistiques indique que les principales causes des fluctuations des résultats techniques sont les mouvements de la fréquence d'accidents et l'ampleur des corrections de tarifs. Le redressement spectaculaire observé au Québec au cours des dernières années confirme l'analyse du comité formé par le Bureau d'assurance du Canada en 1981 pour examiner l'influence du nouveau système d'indemnisation. Ce comité avait conclu que l'expérience désastreuse des années 1979 et 1980 était attribuable à l'insuffisance des corrections de tarifs plutôt qu'à la nature du nouveau régime<sup>(10)</sup>. Ce même comité avait estimé aussi que le régime d'indemnisation directe coûtait, tel que prévu lors de son entrée en vigueur, de 5% à 10% plus cher que le régime de responsabilité traditionnelle et avait entraîné une augmentation du nombre de petits sinistres rapportés plus grande que prévue. Nous avons tout lieu de croire que, malgré la chute de la fréquence d'accidents, ces conclusions sont toujours valables.

## **2. Influence sur la tarification**

Lorsqu'on examine l'évolution des différents facteurs de tarification, la première constatation qui se dégage est que l'influence du nouveau régime a été plutôt limitée. On pouvait penser, en effet, que l'introduction de la Convention d'Indemnisation Directe avec l'abolition de la subrogation entre les assureurs réduirait significativement les écarts de primes entre les différents groupes d'assurés. Or, tel n'a pas été le cas.

Ainsi, les écarts indiqués entre les différentes classes, basées sur l'utilisation du véhicule et les caractéristiques personnelles des conducteurs, sont pratiquement les mêmes que sous l'ancien système. Comment interpréter ce phénomène ? Une première interprétation serait que les écarts observés entre les différentes classes ne refléteraient que des différences d'exposition. Ainsi, la fréquence élevée chez les jeunes conducteurs ne résulterait pas d'une moins grande habileté ou d'une prudence moindre, mais d'une utilisation plus grande ou dans des conditions plus hasardeuses. Cette hypothèse est un peu invraisemblable, compte tenu de l'absence de données au sujet des écarts d'exposition.

---

(10) Bureau d'assurance du Canada, sous-comité sur la Convention d'Indemnisation Directe, *Étude de l'expérience du Québec sous le nouveau régime d'assurance automobile*, juin 1981.

Une autre façon d'interpréter les résultats est de supposer que les événements 'A' : « être responsable d'un accident » et 'B' : « être impliqué dans un accident comme partie non responsable » sont beaucoup moins différents qu'on ne le croit généralement. Dans la grande majorité des accidents, la responsabilité est attribuée entièrement à l'un des conducteurs impliqués. Il est possible que, dans la plupart des cas, le partage 100-0 ne soit qu'une simplification et qu'en réalité les deux parties contribuent à l'accident.

Une telle interprétation permettrait de comprendre pourquoi les facteurs utilisés pour prévoir les accidents « responsables » demeurent valables pour prévoir les accidents « non responsables ».

145

Le dossier de conduite a perdu une bonne part de son efficacité depuis 1978. Ainsi, les statistiques révèlent qu'en 1976-77, l'assuré ayant droit au meilleur dossier pouvait bénéficier d'un escompte de 15%, par rapport au tarif moyen. En 1982, l'escompte indiqué n'est plus que de 6%. Cette réduction n'est pas attribuable au fait que le dossier de l'assuré soit un moins bon indice de sa fréquence, mais plutôt à la proportion exagérée des conducteurs auxquels le meilleur dossier est attribué.<sup>(11)</sup>

L'étude des statistiques de l'Ontario et des autres provinces montre que le déséquilibre de la distribution selon les dossiers n'est pas particulier au Québec. Il n'est donc pas causé uniquement par le changement du système, la concurrence très vive et le fort taux de roulement des affaires y ont aussi contribué. Au Québec, cependant, dans une proportion importante des accidents, l'assureur de la partie responsable n'est pas informé de l'accident. Il va sans dire que ce facteur a accentué la détérioration de l'exactitude des dossiers de conduite.

Ce phénomène doit être considéré comme étant une conséquence négative du système d'indemnisation directe. Il est assez clair, en effet, que la tarification selon le dossier a la faveur du public. De plus, elle peut constituer, pour les automobilistes, une incitation à la prudence. À cet égard, nous pouvons espérer que les assureurs sauront mettre en place les mécanismes requis pour permettre l'échange des informations entre eux, de façon à ce que le dossier de conduite puisse jouer un rôle plus significatif.

---

(11) En 1977, 59% des assurés des classes 01, 02, 03 et 07 avaient droit au dossier 5 ; en 1982, la proportion était de 91%.

C'est au niveau de la tarification selon le véhicule que l'indemnisation directe a eu les retombées les plus intéressantes. Depuis 1978 au Québec, les primes du Chapitre A varient selon la valeur et l'âge des véhicules, alors que ce n'est pas le cas dans les autres juridictions. Voilà qui a certainement facilité l'acceptation de l'assurance obligatoire en rendant le prix de la protection plus abordable aux propriétaires de voitures moins récentes.

146

Déjà, plusieurs assureurs ont modifié la cote d'un grand nombre de modèles de voitures, de façon à refléter leur expérience meilleure ou pire que la moyenne. Avec le temps, cela permettra aux assurés d'identifier les véhicules dont les risques d'endommagement ou les coûts de réparation sont plus élevés et, éventuellement, d'en tenir compte lors du choix d'une automobile. Ici encore, en résulterait une sage allocation des ressources, ce qui n'est pas à négliger dans une société de plus en plus soucieuse des coûts.

### **Conclusion**

Au niveau le plus général, le bilan que l'on peut tracer de la réforme de l'assurance automobile est, tout compte fait, positif.

Le succès du nouveau régime reflète sûrement la qualité des études qui ont contribué à le définir et des personnes qui l'ont implanté. Le Québec d'aujourd'hui compte une foule de compétences reconnues en matière d'assurance, tant au niveau des universités et de la fonction publique que du secteur privé.

Souhaitons que ces différentes ressources pourront être mises à contribution pour assurer la plus grande efficacité possible de ce système d'indemnisation des dommages corporels et matériels découlant des accidents d'automobiles. Car une société ne peut progresser véritablement sans s'interroger sur le bien-fondé des solutions apportées à ses problèmes.