

Propos sur le nouveau tarif d'assurance-automobile

Jean Dalpé

Volume 24, numéro 4, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1109559ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1109559ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1957). Propos sur le nouveau tarif d'assurance-automobile. *Assurances*, 24(4), 160–165. <https://doi.org/10.7202/1109559ar>

Propos sur le nouveau tarif d'assurance-automobile

par

JEAN DALPÉ

160

Les résultats en assurance-automobile ont été médiocres, sinon mauvais en 1956.¹ Aussi, les assureurs ont-ils réagi immédiatement comme sous une direction unique, ferme. L'intérêt commun est intervenu à point, à nouveau, pour leur faire accepter des directives générales dès le début de l'année.

Depuis trois ans, la concurrence ou la crainte de la concurrence avaient fait réduire les tarifs régulièrement, mais comme toujours, on était allé trop loin. Le dernier exercice s'est chargé de rappeler que rien n'est changé: les accidents d'automobile sont très nombreux et coûteux, les voitures de plus en plus chères, les jugements des tribunaux de plus en plus élevés, les exigences des garages croissantes et presque incontrôlables, les abus presque inévitables. Une fois de plus, l'assurance-automobile a réagi sous les yeux inquiets de ceux qui la manipulent comme une substance dangereuse, aux réactions inattendues, un peu comme un corps chimique dont on connaîtrait mal le point-éclair.

Devant les résultats acquis ou anticipés, la machine à fabriquer les primes s'est mise en mouvement et elle nous présente en ce début d'année, un tarif un peu plus complexe, un peu plus difficile à appliquer, avec des primes un peu plus

¹ Le surintendant des assurances commentait ainsi les résultats de 1956, dans un communiqué de fin d'année: « However the volume of automobile premiums flattened off in 1956 and indications point to little or no increase over the \$180,000,000 written in 1955. This is largely attributable to the rate reductions that became effective in 1954. The loss ratio, based upon premiums earned, was 53 per cent in 1954 but rose to 57 per cent in 1955 and it is evident that a further marked increase to approximately 65 per cent took place in 1956 ».

A S S U R A N C E S

élevées, de dix à onze pour cent a-t-on fait dire aux journaux, ce qui à nouveau est inexact. Qu'on en juge par ces quelques exemples qui ont trait dans la province de Québec à une voiture Chevrolet Bel-Air, 1956, classée 3A, c'est-à-dire qui est utilisée pour affaires et promenade, sans accident depuis trois ans:

	Dommages Corporels et Matériels		Collision		Garantie Globale	
	\$5/10,000.	et \$10,000.	\$100.00		1956	1957
	1956	1957	1956	1957		
Montréal	68	69	63	67	11	11
Chicoutimi	73	90	103	128	11	15.40
Plessisville	52	59	94	100	11	12
Sherbrooke	52	59	94	100	11	12

161

Notons donc, sans plus de précision: 1° — que l'on a remanié le tarif dans le sens de la hausse à cause des résultats défavorables de 1956 et pour corriger un coup de barre trop accentué donné dans l'autre sens en 1955 et en 1956. L'augmentation est, cependant, à ce point variable qu'il est impossible de la fixer par un pourcentage comme l'indiquent bien les chiffres mentionnés précédemment.

2° — que l'on a consenti cependant, des réductions un peu plus grandes qu'auparavant à ceux qui n'ont pas eu d'accident durant trois ans ou deux ans et une diminution nouvelle pour un an; ce qui est équitable puisqu'il s'agit de faire une différence entre un bon risque et un moins bon. Il est curieux qu'il ait fallu trois ans pour en arriver là, cependant. Au lieu d'y aller carrément en reconnaissant la différence à établir, on a commencé par trois ans, puis deux ans et enfin, un an. Et ainsi, au milieu des influences contraires dans les comités, s'est établi le principe de faire une différence entre ceux qui ont eu ou qui n'ont pas eu de sinistre, alors que laissés libres d'agir les *direct writers* ou les sociétés indépendantes y allaient directement sans les tergiversations qui caractérisent l'œuvre des comités, ces corps un peu flottants où s'affrontent les velléités, les craintes et les désirs prudemment avoués d'être

humains qui veulent bien, mais qui hésitent et qui restent la plupart du temps en deçà ou vont au delà de ce qu'il faudrait.

162 3° — que l'on est prêt à traiter le propriétaire de deux ou de quatre voitures particulières, comme un risque d'ensemble, en ne demandant la prime entière que pour le premier véhicule, les autres étant tarifés à un niveau inférieur. C'est étendre le principe de l'assurance-groupe à l'individu, tout en laissant la possibilité de traiter chaque voiture suivant son comportement propre.

4° — que l'on a conservé, en l'étendant encore un peu, la méthode de classification adoptée pour les voitures particulières, il y a trois ans, quand on a repris l'idée du boni pour absence d'accidents. On se trouve maintenant devant quatre groupes principaux entre lesquels on a le choix de classer la voiture à tarifier. Dans ces quatre groupes existent quatre classifications ayant comme point de départ le dossier, c'est-à-dire les sinistres antérieurs, l'âge du chauffeur et l'usage de la voiture. C'est donc entre seize catégories que l'on a le choix de ranger l'automobile. Si l'on ajoute à cela que les compagnies indépendantes et Lloyd's ont leurs propres indications de classement, on comprend que la tarification menace de tourner au rébus avec toutes les chances d'erreur possible. Ce n'est pas nous qui avons voulu cela diraient sans doute les auteurs de la tarification. D'accord, mais pour peu que cela continue, les tarifs-automobile exigeront des spécialistes qui les interpréteront, comme d'autres interprètent les songes. Peut-être notre tarif actuel permet-il de prévoir des différences de plus en plus nombreuses entre les voitures automobiles, mais comme il est utilisé par des êtres humains qui doivent aussi connaître beaucoup d'autres barèmes, sans y être particulièrement préparés, peut-être pourrait-on songer en 1958 à le simplifier ou tout au moins à ne pas le compliquer davantage. C'est le vœu que nous formons au début de la nouvelle année.

5° — que l'on ne s'est pas encore résolu à traiter le problème du dossier individuel en partant d'un tarif minimum augmenté d'une surprime variable suivant le nombre ou la fréquence des sinistres. Au lieu de demander le maximum, pour ensuite arriver au minimum correspondant au dossier, il nous semble qu'on aurait de biens meilleurs résultats en partant du risque normal ou théorique, c'est-à-dire l'assuré qui n'a pas eu de sinistre, et en augmentant la prime initiale d'une charge variable suivant le nombre d'année-accidents. Ainsi, celui qui a eu des sinistres se rendrait mieux compte que s'il n'est pas tarifé au minimum, c'est qu'il a coûté plus que la moyenne et qu'à ce titre il doit payer sa part des frais supplémentaires. Mais n'est-ce pas un peu la même chose avec la manière actuelle de procéder, dira-t-on ? Nous ne le croyons pas, car il y a entre les deux méthodes au moins un élément psychologique différent qui est très important.

163



Le tarif de la province de Québec reste très élevé par rapport à celui de l'Ontario et des autres provinces du Canada. Il y a à cela un certain nombre de raisons d'ordre climatique,¹ juridique,² et routier³ que nous avons exposées ailleurs, mais nous croyons que la cause principale, c'est la trop faible proportion des voitures assurées par rapport aux véhicules en

¹ La partie de l'Ontario où circulent le plus grand nombre des automobiles jouit d'un climat plus propice, moins changeant, que la province de Québec.

² Les lois d'Ontario sont plus précises, plus étendues, plus sévères, mieux appliquées dans l'ensemble que celles du Québec. Ainsi, la *Financial Responsibility Act* donne des résultats très heureux à ce sujet, quand ce ne serait que de sortir de la route les chauffeurs imprudents ou casse-cou dont Québec ne parvient à se débarasser qu'en bien petit nombre. Le risque du passager à titre gratuit, inexistant en dehors de Québec, compte pour une part de la prime dans notre province.

³ Le réseau routier de l'Ontario est dans l'ensemble mieux adapté aux besoins de la circulation.

Grâce, en particulier, à l'aide fédérale, le gouvernement ontarien a pu faire un effort considérable d'amélioration, qui explique en partie pourquoi les accidents sont moins élevés dans l'Ontario et pourquoi les primes d'assurance augmentent dans Québec. Nous disons en partie parce qu'avant d'admettre le tarif de Québec, il faudrait aller au fond de bien des choses qu'on explique peu ou pas généralement.

A S S U R A N C E S

164

circulation. Pour qu'on en juge, voici quelques chiffres que nous tirons de « *Automobile Experience for Bureau and Non-Bureau Companies as of June 30th 1956* », et d'une statistique du Royal Automobile Club.⁴ Ils indiquent le nombre d'automobiles enregistrées et assurées dans les provinces de Québec et d'Ontario, à l'exception des camions interurbains, des taxis, des autobus, des véhicules funéraires et de quelques types de voitures assez peu répandues dans l'ensemble. Nous n'en garantissons pas l'exactitude absolue, puisqu'ils ne comprennent pas tous les éléments du problème, mais nous les croyons assez justes dans l'ensemble pour permettre la comparaison et une conclusion. Les voici :

1955	Ontario	Québec
Nombre de véhicules automobiles enregistrés (Statistiques du R.A.C.)	1,700,000	800,000
Nombre de véhicules assurés (Automobile Experience) (5)		
Voitures particulières	937,000	268,000
Voitures commerciales	158,000	72,000
	1,095,000	340,000

La tendance dans l'Ontario est très nette: les automobilistes s'assurent bien davantage que dans la province de Québec. Quelle qu'en soit la cause, le résultat est précis. S'assurant en beaucoup plus grand nombre, les automobilistes apportent au fonds d'assurance disponible des ressources plus étendues, une sélection facilitée par l'application plus sévère de lois mieux adaptées aux besoins de la circulation, des éléments d'équilibre plus étendus qui facilitent le jeu de la loi des grands nombres et qui, en répartissant suffisamment les mauvais risques, diminuent radicalement les sommes individuelles nécessaires pour faire face aux indemnités. Il y a d'autres

⁴ Voir précédemment.

⁵ Ce sont les chiffres indiqués dans le tableau, plus dix pour cent, suivant la recommandation des préposés qui ont établi la statistique. Ces chiffres ont trait aux voitures faisant l'objet d'une assurance contre les dommages aux tiers.

facteurs en jeu. Nous l'admettons, mais nous croyons que les principaux sont ceux que nous avons exposés précédemment. Tout en ayant leur importance relative, les autres ne sont qu'accessoires.

Qu'on ne croit pas que nous ayons l'admiration béate de ce qui se fait chez nos voisins. Nous leur connaissons quelques défauts assez voyants et agaçants, mais dans le domaine de l'assurance-automobile, ils ont suivi ou précédé les États-Unis dans bien des cas et ils sont très en avance de nous. Autant nous donnons l'impression d'être lents et incapables de nous adapter, autant eux vont de l'avant et n'hésitent pas à innover, quitte à modifier leurs textes ou leurs initiatives au fur et à mesure qu'ils en aperçoivent les faiblesses. Tout n'est pas encore au point chez eux, comme aussi chez nos voisins des États-Unis. Ils le savent et ils cherchent autre chose. Mais dans l'intervalle au moins, ils appliquent des solutions qui, même insuffisantes, ont le mérite d'être meilleures que les nôtres.