

Nouveaux propos sur l'assurance automobile

Gérard Parizeau

Volume 37, numéro 1, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1102469ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1102469ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Parizeau, G. (1969). Nouveaux propos sur l'assurance automobile. *Assurances*, 37(1), 13–22. <https://doi.org/10.7202/1102469ar>

Nouveaux propos sur l'assurance automobile

par

GÉRARD PARIZEAU

I — Une différence de tarif entre Montréal et Toronto est-elle justifiable ?

13

On s'étonne fréquemment qu'il y ait une différence aussi considérable entre le tarif automobile de l'Ontario et celui du Québec. Pour le comprendre, il faut examiner la statistique comparative des sinistres.¹ À titre d'exemple, voici les chiffres qui ont trait aux villes de Montréal et de Toronto, depuis trois ans.

Et d'abord *le nombre de voitures assurées* de 1965 à 1967. Ce tableau nous permettra d'apercevoir un premier aspect de la question.

	Québec	Ontario	Montréal	Toronto
1965	897,794	1,691,504	458,681	541,922
1966	939,612	1,782,366	475,297	572,024
1967 ²	826,644	1,566,537	418,232	502,376

Puis, *le coût total des sinistres*:

	Québec	Ontario	Montréal	Toronto
1965	\$64,298,064.	\$78,720,488.	\$34,694,517.	\$28,150,875.
1966	\$73,127,448.	\$84,565,200.	\$37,860,394.	\$29,369,277.
1967	\$70,956,475.	\$77,129,256.	\$35,856, 883.	\$26,234,780.

¹ Il a fallu choisir parmi les chiffres, tant le problème de la statistique et de la tarification est complexe. Dans tous les cas, nous nous limitons aux voitures de promenade et à la statistique des dommages corporels et matériels (voitures de fermiers exclues).

² Dans tous les cas, les chiffres de 1967 sont incomplets. On ne peut les utiliser que pour comparer la statistique d'une même année. Comme les autres, ils sont tirés de "Automobile Experience — Board and non Board Companies".

A S S U R A N C E S

En somme, avec environ 50 pour cent des voitures assurées, Québec a un coût total de sinistres égal, à dix pour cent près, à celui de l'Ontario. Et Montréal, avec 80 pour cent des autos assurées à Toronto, parvient à avoir un coût de sinistres qui est d'environ un tiers plus élevé.

Et, enfin, le coût des sinistres par véhicule assuré, à Montréal et à Toronto:

14

	Montréal (1)	Toronto (2)	Différence (3)	Pourcentage (De 3 à 1)
1965	\$75.64	\$51.95	\$23.69	31.32%
1966	\$79.66	\$51.34	\$28.32	35.56%
1967	\$85.73	\$52.22	\$33.51	39.09%

Ce qui ressort de ces derniers chiffres, c'est d'abord que le coût-sinistre par voiture assurée reste à peu près stable à Toronto, de 1965 à 1967: la diminution du nombre des sinistres compensant à peu près la hausse du coût technique par véhicule. Tandis qu'à Montréal, s'il y a eu une réduction de fréquence, celle-ci est très insuffisante pour compenser la hausse du coût.

Pour établir une comparaison valable, même si elle est très simplifiée, voyons maintenant la prime d'une voiture de promenade¹ Chevrolet Impala en 1967, à Montréal et à Toronto, pour les dommages aux tiers (\$100,000.) les dommages à la voiture (—\$100.), les frais médicaux et l'assurance combinée (—\$25.)². Cette voiture est celle d'un assuré, âgé de 30 ans, qui l'utilise uniquement pour fins de promenade et qui n'a pas eu d'accident depuis trois ans. C'est le cas où l'assurance coûte le moins cher aux deux endroits, selon une

¹ Voiture autre que de fermier, celle-ci étant tarifée séparément, comme nous l'avons noté.

² Dans les deux cas, il s'agit d'une Chevrolet Impala; promenade, 3 ans sans accident.

A S S U R A N C E S

méthode de calcul identique:

	Toronto	Montréal	Différence en %
\$100,000.	\$ 76.00	\$ 99.00	23.2
\$ 2,000.	\$ 4.00	\$ 5.00	25
\$ Fr. 100.	\$ 51.00	\$101.00	49.5
\$ Fr. 25.	\$ 10.00	\$ 33.00	69.6
	\$141.00	\$238.00	47.5

Qu'il y ait eu en 1967, entre les deux villes, une différence de prime de \$23.00 pour les dommages corporels et matériels, c'est un fait. Mais comment veut-on qu'il en soit autrement quand, en trois ans, le coût comparatif des sinistres a augmenté de 31.32% en 1965 à 39.09% en 1967. Qu'on se limite à une différence de prime de 23.2%, il n'y a rien que de très raisonnable.¹ Si la différence n'a pas été plus grande, c'est simplement qu'on a comprimé le tarif le plus possible pour les dommages aux tiers, en tenant compte de raisons d'opportunité seulement.

15

Pour critiquer la différence de prime, dans l'ensemble, on invoque généralement la diminution des sinistres dans la province de Québec. On ne peut ignorer que le coût moyen par sinistre y a augmenté considérablement, si la fréquence et le nombre des accidents ont diminué. Il ne faut pas oublier que l'assurance est une affaire comme une autre. Aussi, les tarifs doivent-ils suivre le coût technique, aussi bien que le coût d'administration, puisque ce sont les assureurs qui doivent combler le déficit et non l'État. La méthode de tarification en tient compte. Qu'on la trouve inefficace, incomplète ou fautive, c'est une autre question, dont le surintendant des assurances ou les spécialistes seuls peuvent juger. Si le surintendant est satisfait, il faut s'incliner et demander qu'on fasse autre chose. Quoi? Mais c'est à la fois très simple et

¹ Par ailleurs, pour les dommages à l'auto, pour l'incendie et le vol, la différence a diminué considérablement en 1968 et en 1969, parce que les résultats à Montréal se sont améliorés beaucoup à la suite d'une épuration efficace faite par la police.

compliqué, étant donné l'état actuel des esprits. Qu'on cesse de protester contre le seul coût de l'assurance et qu'on demande, qu'on exige même des mesures précises.

16 Et surtout qu'on ne s'imagine pas qu'on va tout régler en demandant au gouvernement de s'occuper lui-même de l'assurance. Quand on pense qu'il est parvenu à tripler le coût initial de l'assurance-hospitalisation, en quelques années, on reste rêveur en songeant à ce qu'il pourrait faire s'il administrait lui-même l'assurance automobile. On a raison de trouver cher le prix de la garantie. Mais au lieu de vouloir l'intervention de l'État à tout prix, qu'on lui demande de mettre de l'ordre dans sa maison et d'appliquer d'abord les règles qu'il a posées. Les assureurs sont suivis de trop près pour abuser; le contrôle est, en effet, très sévère. Or, encore une fois, si la fréquence des accidents diminue, par contre, le prix moyen des sinistres augmente allégrement, comme on l'a vu précédemment; ce qui maintient ou augmente le coût total. De cela, les assureurs ne sont pas responsables. Peuvent se battre la coulpe tous ceux qui exagèrent leurs réclamations, leurs frais, leurs imprudences et leur je-m'en-fichisme, sans oublier le bon garçonnisme de certains juges, l'indifférence de certains services administratifs et, dans bien des cas, chez les gouvernants, une fausse conception de la liberté. Qu'on cesse donc de se plaindre du coût de l'assurance pour en étudier les causes profondes et pour protester à bon escient. Tant qu'un autobus scolaire pourra circuler presque sans freins, qu'on laissera conduire des gens âgés de 95 ans, qu'on renouvellera le permis d'un conducteur condamné à quatre reprises pour avoir conduit une automobile alors que ses facultés étaient affaiblies, qu'on autorisera une personne souffrant de sclérose en plaques à conduire une automobile, on diminuera peut-être le nombre d'accidents total grâce à de meilleures routes, mais insuffisamment pour contrebalancer l'effet de la hausse

du coût de règlement et, surtout, insuffisamment pour apporter une solution définitive au problème de l'assurance automobile, que l'initiative privée ou le gouvernement ait la tâche de l'administrer.

**II — Le nouveau tarif d'assurance automobile
dans la province de Québec ¹**

17

Comme chaque année, la question se pose: comment se compare le nouveau tarif avec celui de l'année précédente? Il représente cette fois, une hausse moyenne de 4 pour cent par rapport à celui de 1968, disent les uns; dans l'ensemble, il n'a guère augmenté, disent les autres. Enfin, il y a ceux qui désirent nuancer leur réponse. Nous sommes de ces derniers. En effet, il est impossible d'exprimer une opinion précise, comme toujours, car si le tarif est dicté par les calculs de l'ordinateur, la méthode de tarification est assez complexe. Elle tient compte principalement des garanties désirées, de la marque, de l'usage, de l'âge des conducteurs, du dossier de l'assuré, des résultats régionaux et du fait qu'il s'agit d'une assurance individuelle ou collective. C'est ainsi que, pour les villes de Québec et de Montréal, la prime d'une Chevrolet Impala s'établit ainsi pour une voiture de promenade, dont le propriétaire n'a pas eu d'accident depuis trois ans:

Garantie	MONTRÉAL		QUÉBEC	
	Prime	% sur 1968	Prime	% sur 1968
Dommages aux tiers (\$100,000.)	\$ 121.	+ 11	\$ 119.	+ 15.5
Frais médicaux (\$2,000.)	\$ 5.	—	\$ 5.	—
Collision (\$100.)	\$ 84.	— 7	\$ 87.	— 6.4
Assurance combinée (\$25.)	\$ 18.	— 21.7	\$ 17.	— 26
TOTAL	\$228.	+ .4	\$228.	+ 1.7

Si l'on prend ce seul exemple, qui est assez caractéristique, on doit conclure:

¹ Avec la collaboration de M. Richard Allard.

A S S U R A N C E S

a) que, pour l'assurance ayant trait aux quatre garanties, dans la région de Montréal, l'augmentation est de .4 pour cent, mais qu'à Québec, elle est de 1.7. Dans les deux cas, la hausse est minime, comme on peut le constater.

18 b) mais, par contre, que pour les dommages corporels et matériels isolément, la hausse est de 11 pour cent dans la région de Montréal et de 15.5 pour cent dans celle de Québec. Pour celui qui ne s'assure que contre les dommages à sa voiture, la baisse est d'environ 6 pour cent dans les deux régions. Pour l'assurance combinée, elle est de 21.7 pour cent dans un cas et de 26 pour cent dans l'autre.

Par ailleurs, si au lieu de n'avoir eu aucun accident en trois ans, l'assuré en a eu un en 1968, entraînant des dommages à sa voiture et aux tiers, la prime au départ est d'environ 60 pour cent plus élevée en 1969 pour ces mêmes garanties, parce que l'assuré perd la réduction accordée pour l'absence de sinistres durant trois ans.

La prime totale devient alors pour les quatre garanties:

a) Avec un accident en 1968:

	Montréal	Québec
\$100,000.	\$202.	\$199.
2,000.	5.	5.
100.	140.	145.
25.	18.	17.
	\$365. ¹	\$366. ¹

b) Sans accident depuis trois ans:

	Montréal	Québec
\$100,000.	\$121.	\$119.
2,000.	5.	5.
— 100.	84.	87.
— 25.	18.	17.
	\$228.	\$228.

¹ Soit environ 60 pour cent de plus.

A S S U R A N C E S

Encore une fois, l'exemple précédent est pour une Chevrolet Impala, utilisée pour fins de promenade par un plus de 25 ans.

Poussons l'étude plus loin, en analysant l'assurance de la même voiture, utilisée pour fins d'affaires et avec laquelle l'assuré n'aurait pas eu d'accident depuis trois ans. La prime totale s'établit alors ainsi pour les quatre garanties:

	Montréal	Québec
Prime de 1969 (promenade et affaires) ...	\$285.	\$285.
Au lieu de promenade seulement	\$228.	\$227.
Soit une augmentation sur 1968 de	1%	1.7%

19

Si l'on s'en tient à l'analyse des chiffres qui précèdent, la conclusion est très nette: l'augmentation est négligeable dans l'ensemble.

Sauf:

a) s'il s'agit de l'assurance des dommages aux tiers seulement où, encore une fois, elle atteint de 11 à 15 pour cent environ dans l'une et l'autre des régions;

b) si l'assuré laisse conduire sa voiture par sa fille âgée de moins de 25 ans. Alors, la majoration pour les quatre garanties sera de 14 ou de 15 pour cent environ selon la région, par rapport à 1968. Jusqu'ici, les adolescents boutonneux étaient craints comme la peste. Presque tous devaient avoir un ou des accidents, comme plus jeunes ils avaient eu la rougeole ou la rubéole. Pendant longtemps, les filles n'entrèrent pas dans cette catégorie de casse-cou. Elles y ont pénétré depuis deux ans, quand on s'est aperçu que, comme les jeunes mâles, elles avaient l'orteil vif et le goût des pneus qui crient dans les virages.

A S S U R A N C E S

Que penser de tout cela ? Mon Dieu ! Pas grand chose, sauf :

i) que dans quelques cas particuliers, le tarif est resté assez semblable à ce qu'il était, malgré le vœu pieux de quelques assureurs qui voulaient bien davantage.

20 ii) que, si les moins de 25 ans dans l'ensemble continuent d'être tarifés un peu plus haut qu'en 1968 (+2%) et substantiellement moins qu'en 1967, ils doivent quand même payer \$506. à Montréal et \$509. à Québec contre \$228. pour un plus de 25 ans dans les mêmes villes et pour le même exemple.

iii) que, depuis trois ans, les primes de certaines garanties ont été réduites sensiblement. Ainsi à Montréal et à Québec :

	Montréal	Québec
Pour les dommages par collision	— 16.8	— 13.8
Pour l'assurance combinée	— 45.4	— 48.5

Que peut-on conclure devant de pareils écarts ? Bien des choses, mais en particulier qu'en trois ans, de 1965 à 1967 :

a) le nombre de sinistres (collision) a diminué d'environ 10 pour cent alors que le coût de réparation augmentait beaucoup plus. Par ailleurs, à Montréal, la prime diminuait de 16.8 pour cent.

b) le nombre de sinistres (feu et vol) est resté à peu près le même, alors que la prime pour l'assurance combinée diminuait de \$33. à \$18., soit de 45.4 pour cent.

Devant cela, ne peut-on mettre un peu en doute l'efficacité immédiate de la méthode de tarification ? L'ennui, c'est qu'on tarife en fonction du passé et qu'on tente, dans chaque cas, de corriger une situation antérieure et non d'anticiper suffisamment les résultats à venir.

Nous croyons qu'on exposera l'assuré à de pareils écarts, tant qu'on procédera comme on le fait actuellement. Si, à cause d'inévitables erreurs de prévision on force l'assuré à payer trop cher dans certains cas, ne vaudrait-il pas mieux admettre carrément que s'il doit payer trop cher, à la fin de l'année, il aura droit à une ristourne, comme le font certains assureurs de type mutuel ? Il y aurait un travail assez considérable pour l'établissement des ristournes. Mais la mécanisation ne met-elle pas à la portée de l'assureur un merveilleux instrument qui permettrait de rembourser facilement le trop-souscrit, après avoir appliqué une formule qui permettrait de constituer les réserves nécessaires ? C'est une manière de procéder qui réussit à bien des sociétés mutuelles. Pourquoi ne donnerait-elle pas des résultats psychologiquement et effectivement avantageux pour l'assureur et l'assuré : ces deux associés dans une même opération ? Je sais qu'en m'exprimant ainsi je bouscule bien des idées et des traditions solidement établies. Mais dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, ce n'est pas par l'immobilisme qu'on résoudra les problèmes. En des temps nouveaux, il faudrait apporter des solutions nouvelles : celle-là ou une autre. Il vaut la peine qu'on y réfléchisse et qu'on essaie de sortir de l'ornière sans attendre une commission d'enquête, comme celle que l'on a instituée en Colombie britannique. C'est généralement le propre de ces organismes de ne pas craindre d'ébranler les colonnes du Temple.



Si l'on veut comprendre la difficulté de conclure, voici un tableau qui peut servir de clef au nouveau tarif. Il indique en pourcentage les augmentations ou les diminutions dans la province de Québec, suivant les régions et les risques :

A S S U R A N C E S

		Voitures particulières ¹				
Région		D. corporels et matériels aux tiers %	Collision %	Garanties combinées %	Risques énumérés %	Modifi- cations approx. en %
22	Québec 1	+ 11	— 7	— 21	+ 2	+ 3.4
	2	+ 15	— 7	— 25	— 25	+ 6.5
	3	+ 22	— 5	+ 18	+ 7	+ 14.7
	4	+ 15	— 11	+ 11	— 10	+ 9.2
	5	+ 12	— 5	+ 14	— 9	+ 8.5
	6	+ 11	— 11	+ 23	— 4	+ 6.5
	7	+ 6	— 12	+ 18	N. C.	+ 2.5
Îles de la Madeleine		N.C.	N.C.	N.C.	+ 7	Nil
Province au total		+ 11.8	— 7.9	— 11.9	— 4.6	+ 5.1
		Véhicules commerciaux				
Groupe		D. corporels et matériels %	Collision %	Garanties combinées %	Risques énumérés %	Modifi- cations en %
22	Québec 1	— 3	— 5	+ 15	+ 20	— 2.2
	2	+	N. C.	N. C.	— 10	+ 3.7
	3	+ 6	— 5	N.C.	— 10	+ 3.2
	4	+ 11	— 3	N. C.	+ 5	+ 7.9
	5	N.C.	— 20	+ 17	+ 20	— 2.1
	6	+ 11	— 8	+ 23	+ 25	+ 8.6
	7	+ 13	— 17	— 9	+ 10	+ 7.2
Îles de la Madeleine		— 25	N.C.	N. C.	N. C.	— 19.0
Province au total		+ 3.0	— 7.2	+ 8.5	+ 12.7	+ 2.0

Devant cela, on peut comprendre notre embarras à exprimer une opinion d'ensemble. Qu'on s'y essaie, nous l'admettons, mais avec quel risque d'erreur dans l'application pratique !

¹ Il s'agit là des suggestions et des constatations du IBC. Elles sont à la fois complexes et détaillées, comme l'est la méthode de tarification des assureurs automobiles. Qu'on l'accepte ou qu'on la critique, il faut admettre qu'elle tend à traiter chacun le plus équitablement possible dans l'immédiat, même si elle n'y réussit qu'avec un décalage.