

## De quelques problèmes de l'assurance dans la province de Québec

Gérard Parizeau

Volume 41, numéro 2, 1973

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103777ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103777ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Parizeau, G. (1973). De quelques problèmes de l'assurance dans la province de Québec. *Assurances*, 41(2), 121–131. <https://doi.org/10.7202/1103777ar>

# De quelques problèmes de l'assurance dans la province de Québec

par

GÉRARD PARIZEAU<sup>1</sup>

Par quoi commencerai-je ? Par l'assurance automobile, cet enfant terrible avec ses problèmes au Canada d'abord, puis dans la province de Québec en particulier. Tout le monde s'en plaint sur tous les tons et sous tous les climats, car les primes n'ont cessé d'augmenter depuis quelques années, comme le prix de tout, pour les raisons que vous connaissez.

121

Chose curieuse, au Canada comme en France, si chacun admet que le prix du beurre soit en hausse, comme les honoraires du médecin ou du dentiste, on s'objecte à ce que le tarif automobile suive la marche du temps. Il est vrai que dans notre province, celle de Québec, les primes atteignent le plus haut niveau de tout le pays. On ne peut impunément avoir une fréquence et un coût moyen des sinistres plus élevés que partout ailleurs ! Bon enfant, le gouvernement provincial (de qui relèvent les assurances) a accepté jusqu'ici les hausses de tarif sans trop protester. Mais rien ne va plus ! Aussi, a-t-on décidé de faire ce qu'on fait dans les moments de mécontentement électoral. Au lieu d'appliquer sévèrement les lois, règles et réglementations dont on dispose, on a nommé une commission d'enquête qui siège sous la présidence d'un actuaire muet comme une règle à calcul. Aucune fuite ne s'étant produite, même si elle est devenue l'habitude dans les régimes démocratiques, nous en sommes réduits aux conjectures. Il est possible de prévoir qu'on recommandera :

- a) l'indemnisation sans égard à la faute,

---

<sup>1</sup> Exposé de Monsieur Gérard Parizeau à un séminaire de le Blanc et de Nicolay à Versailles, en mars 1973.

b) et, peut-être, la nationalisation éventuelle de l'assurance automobile si toutes les autres solutions ont été appliquées sans le succès désiré.

122 Partie de l'Ouest, celle-ci a gagné récemment une autre province de la plaine, le Manitoba et, la plus éloignée, la Colombie britannique, qui a tout pour elle : climat tempéré, vallées productrices de fruits et de légumes en primeur, puissante industrie du bois, ouverture sur l'Orient, hautes montagnes d'une splendeur inouïe, richesses de toutes sortes; mais elle, aussi, souffre du mal du siècle, la contestation étudiante, ouvrière et politique.

Imposera-t-on la nationalisation de l'assurance automobile dans le Québec ? Je ne le crois pas, tout au moins dans l'immédiat. La Saskatchewan a donné l'exemple dès 1942 et avec un succès qu'il est difficile de juger au point de vue du coût, car une comptabilité d'État accueillante permet d'absorber les déficits sans trop laisser de traces. Le Manitoba a suivi récemment, au lendemain d'une élection où la majorité dépendait d'un seul député qui oscilla d'un parti à l'autre avant de se fixer. Demain, ce sera le tour de la Colombie britannique, comme je viens de vous le dire.

Comment expliquer cette opposition de l'Ouest rural et de l'Est industriel dans ce domaine de l'assurance ? Pour comprendre, il faut se rappeler que les deux régions ont une orientation divergente. La région de l'Ouest, celle de la Plaine en particulier, a été peuplée en grande partie par les immigrants venus de Grande-Bretagne, mais surtout de Russie, d'Allemagne, d'Ukraine et d'Europe centrale. Ils sont là depuis une, deux générations, trois au plus, incomplètement adaptés et plus influencés par les États-Unis que par le Canada. Chose curieuse, ils forment à certains endroits des îlots restés eux-mêmes. À tel point que, devant la politique de bilinguisme inaugurée par M. Pearson et accentuée par M.

Trudeau, on commence à réclamer le multilinguisme et le droit d'être formé dans sa langue maternelle. C'est le cas, par exemple, des Ukrainiens.

En grande partie rurales, ces populations ont vécu jusqu'ici surtout de la culture du blé et ont attendu presque tout de l'État central et de ses politiques, jusqu'au moment où l'on a découvert de riches dépôts pétroliers qui permirent aux gouvernements provinciaux de faire beaucoup pour leurs gens sans obérer leur budget. D'où cette confiance dans l'État-Providence qui distribue la manne par le truchement de la Régie des ventes du blé. Pour montrer à quel point le dirigisme intervient dans la liberté individuelle, il y a quelques années le gouvernement fédéral est allé jusqu'à voter aux provinces de la Plaine cinq cent millions de francs, pour convaincre les gens de diminuer leurs emblavures de blé, à cause des énormes réserves en entrepôt, alors que, cette année, on leur recommande de les augmenter devant les besoins de la Russie et de la Chine.

123

Dans l'Est du pays, la situation est tout autre. Si les gouvernements ont nationalisé l'électricité, ou ont créé une régie des alcools, de la responsabilité patronale et d'assurance-chômage, de la télévision et des transports, ce n'est pas d'eux que, traditionnellement, sont venues l'activité économique et la prospérité, mais de l'initiative privée. Il est vrai que des syndicats ouvriers, bien organisés et très dynamiques, s'opposent à l'emprise capitaliste. Mais malgré une lutte âpre, celle-ci est encore très forte. Par ailleurs, chose curieuse, les syndicats ne sont pas encore parvenus à convaincre leurs membres d'appuyer à fond le Nouveau parti démocratique dont les performances électorales sont limitées.

Devant cela, on se pose une question : que se passera-t-il chez nous, gens de l'Est réputés moins instables, devant ce bouillonnement des esprits en faveur de la nationalisation de

l'assurance automobile, qui gagne l'Ouest du pays graduellement ?

124

L'Ontario tiendra, semble-t-il. Québec serait tentée d'écouter la voix des sirènes prolétariennes mais dans quelle mesure ? Cela on ne le sait pas exactement. Au Québec, rien ne doit changer, disait-on encore à l'époque où Louis Hémon écrivait « Maria Chapdelaine », pour la plus grande édification de nos amis de France, de Navarre et autres lieux. Si ce n'était pas entièrement vrai à l'époque, ce l'est de moins en moins, je vous l'assure. Fort heureusement d'ailleurs, dans un monde où l'on n'a plus le temps ni le loisir de s'ennuyer.

Si l'invite des syndicats est pressante en faveur de la nationalisation, il semble aussi que nos gouvernants soient très attirés par les réserves accumulées par l'assurance automobile. Elles sont bien tentantes pour un état qui a de grands besoins financiers, avec ses problèmes sociaux et éducatifs et, surtout, avec le dernier de ses projets d'infrastructure, celui de la Baie de James. Il montre déjà un appétit vorace qui deviendra gargantuesque au fur et à mesure que les travaux avanceront dans une nature isolée où tout doit être amené à cales d'avion.

Malgré tout, encore une fois, je ne crois pas à la nationalisation de l'assurance automobile dans la province de Québec dans un avenir rapproché. Elle menacerait trop la survie des sociétés canadiennes, à un moment où la canadianisation des entreprises a pris une telle importance dans l'économie du pays. De plus, il faut se rappeler que l'État se méfie de lui-même. S'il n'applique pas toujours les règles et les lois, il sait que ses résultats seront pires qu'avec l'initiative privée. Veut-on un exemple de sa méfiance envers lui-même ?

Le gouvernement provincial assure ses voitures automobiles contre les dommages aux tiers. Il s'assure aussi contre la responsabilité civile dans certains cas. S'il agit ainsi c'est

qu'il craint les règlements dictés non par la raison stricte, mais pour des motifs que la raison ne reconnaît pas toujours.

Je ne crois donc pas à la nationalisation ou peut-être ne veux-je pas y croire, ce qui est une nuance de pensée.

Si vous m'invitez à nouveau l'année prochaine, je serai sûrement en mesure de vous en dire davantage. Pour l'instant, je passe à *l'indemnisation sans égard à la faute ou sans égard à la responsabilité*. Vous connaissez déjà les idées du professeur Tunc sur le sujet. Aux États-Unis, elles ont leur contrepartie et leur origine, certainement dans les écrits des professeurs Keith et O'Connell, de Harvard. Elles gagnent du terrain chez nos voisins et chez nous, malgré l'opposition très vive du Barreau des deux côtés de la frontière et d'un bon nombre d'assureurs, qui en parlent avec une crainte semblable à celle qu'avaient, au début, certains vieux médecins face aux antibiotiques. Ils en admiraient les effets immédiats, mais ils en craignaient les séquelles ou les résultats lointains sur l'organisme.

125

Comme vous le savez, l'indemnisation sans égard à la faute ne recherche pas la responsabilité du sinistre, pivot de notre système actuel; elle établit au départ que l'accidenté doit recevoir une somme variable suivant le dommage qu'il a subi, jusqu'au niveau d'un certain palier; tout comme l'ouvrier blessé au travail est indemnisé quelle que soit sa faute ou celle du patron. Si l'on a un accident d'automobile ou si on y est mêlé, on a immédiatement droit au remboursement des frais encourus, sans discussion, pourvu qu'on fasse la preuve du sinistre et de la dépense. Certains veulent se limiter aux dommages corporels, d'autres englobent également les dommages matériels. D'autres suggèrent qu'on permette le recours contre le tiers responsable au-delà d'une certaine somme; d'autres, enfin, veulent supprimer tout recours dans le cas des dommages matériels.

Et c'est ainsi qu'avec ce système nouveau, la responsabilité individuelle, la faute ou l'absence de faute, cessent d'être le facteur dominant au-dessous d'un certain seuil. Au premier abord, il semble qu'il y ait là une solution heureuse à bien des retards et à bien des abus. D'un autre côté, seule l'application permettra d'en déterminer les avantages réels, quoiqu'on puisse les imaginer par l'assurance dite de « collision ou de capotage », qui ne laisse subsister l'idée de faute qu'au niveau du recours.<sup>1</sup> Dans la pratique, il est vrai, cette garantie conserve l'inconvénient de la franchise et elle n'est pas à l'abri de la violation de certaines conditions comme la conduite en état d'ivresse. Mais comme il est difficile de démontrer celle-ci auprès des tribunaux malgré l'ivressomètre ! Après en avoir reconnu l'utilité, on en a rendu l'usage bien difficile, en accordant à l'automobiliste incriminé le droit de se refuser au test hors de la présence de son avocat. Comme il semble qu'après deux heures, les indications ne soient guère valables, on permet ainsi au présumé coupable d'éviter les conséquences de son acte. Comme quoi une mesure parfaitement valable peut être réduite dans ses effets par l'application d'une règle de droit parfaitement justifiable.

Pour juger ce qui se passe dans notre pays, il faut tenir compte que l'uniformité des mesures et des dispositions est difficile à obtenir, car l'assurance relève non du gouvernement central, mais des gouvernements provinciaux. Or il y a dix provinces, plus les Territoires du Nord-Ouest qui commencent là où finissent les provinces. La situation est moins compliquée que chez nos voisins toutefois où cinquante gouvernements intérieurs font ce qu'ils veulent tant que l'État

---

<sup>1</sup> D'après l'expérience tentée dans l'État du Massachusetts, chez nos voisins, il semble que les résultats soient favorables, même si, suivant certains, l'application du système pose autant de questions qu'elle apporte de réponses. Voir, à ce sujet la page 163 pour une courte étude de ces résultats. Il faut signaler ici la recherche entreprise par le Bureau d'Assurance du Canada. Pour essayer d'établir des tarifs comparés, on travaille en ce moment sur vingt-cinq mille dossiers.

fédéral ne parle pas d'intervenir pour mettre un peu d'ordre dans une menaçante pagaille. Pour essayer d'établir quelques règles communes au Canada, il y a, il est vrai, l'Association des surintendants d'assurance, dont l'influence se fait sentir dans l'immédiat ou dans un avenir plus ou moins lointain. Il y a aussi dans certaines provinces l'intervention possible d'un ministre qui, à la veille des élections, impose une mesure particulière en disant simplement : « si, vous assureurs, n'y voyez pas vous-mêmes, nous allons intervenir ». C'est ce qui est arrivé un jour dans l'Ontario, quand on a créé la répartition automatique des mauvais risques sous le nom générique de « Facility »; ce qui n'était pas une solution de facilité, mais d'urgence. Et c'est ainsi qu'on a créé à côté des bons risques c'est-à-dire les risques normaux, la catégorie des moins bons ou des mauvais. Ces derniers sont traités à un niveau de prime plus élevé et ils donnent lieu à une répartition automatique entre tous les assureurs. Créé sous la menace du fouet, ce groupe nouveau a eu comme conséquence inattendue la croissance rapide de certaines petites sociétés qui ont profité de l'occasion pour répartir leur problème d'expansion entre les autres. Voici en résumé où nous en sommes actuellement avec le problème de l'indemnisation sans égard à la faute :

127

a) Il y a d'abord les provinces qui l'imposent au premier niveau, c'est-à-dire jusqu'à concurrence d'une somme plafonnée. Ce qui permet de supprimer le plus grand nombre des poursuites. Au delà, le recours subsiste et aussi la possibilité de s'assurer. C'est le cas de la Saskatchewan, du Manitoba et peut-être demain, celui de la Colombie britannique.

b) Puis, les provinces qui, comme l'Ontario, rendent obligatoire la souscription d'une assurance complémentaire de \$10.000 contre les accidents individuels tout en conservant la notion de responsabilité.



c) Et, enfin, (c'est le cas du Québec), celles qui gardent la règle de la faute, mais permettent à l'automobiliste de compléter sa police-auto à l'aide d'une assurance contre les accidents individuels, moyennant une surprime. Avec l'entente que l'automobiliste et les personnes transportées se voient offrir une indemnité plafonnée à \$5.000 tout en conservant leur droit de recours contre le tiers responsable. En somme, dans le Québec, l'idée d'indemnisation est la même que dans les provinces les plus avancées, pour les dommages corporels tout au moins, avec des variantes et des limitations différentes. Ira-t-on plus loin d'ici quelques mois dans la province de Québec ? C'est souhaitable, car en uniformisant dans la mesure du possible on supprimera bien des lenteurs, bien des frais et bien des injustices.

D'autres idées sont dans l'air. Ainsi le désir de comprimer les frais d'administration au minimum. À ce sujet, certaines suggestions sont valables. Ainsi,

1°) La nomination d'un seul expert après le sinistre, pour les parties en cause et l'usage de formules de règlement inspirées de votre I.D.A. pour les cas les plus faciles.

2°) La centralisation des dossiers-sinistres dans un ordinateur commun auquel auraient accès tous les assureurs. Ce qui supprimerait la course au dossier et ce qui faciliterait la sélection au moment de l'acceptation.

3°) Pour hâter les choses, la dictée par téléphone du rapport de l'expert à l'ordinateur commun, immédiatement après les sinistres, une fois l'enquête préliminaire terminée.

Il y a là des éléments empruntés à des sources diverses qui devront être mis au point, mais qui hâteront ou simplifieront les règlements et les rendront moins coûteux. Cela se fera quand les assureurs comprendront que ce qui compte, ce n'est pas tant de garder telles ou telles affaires que de conserver le droit de les traiter.

De son côté, le gouvernement du Québec semble prêt à sévir plus sévèrement. Récemment, il a passé une loi prévoyant l'attribution de douze points à chaque automobiliste. Ceux-ci vont en décroissant suivant la gravité de la contravention. Une fois les douze points supprimés, le permis de conduire est annulé. Le gouvernement veut aussi augmenter les amendes. Mais ira-t-il, comme dans l'Ontario, jusqu'à exiger 600 Francs nouveaux de celui qui conduit à 150 kilomètres à l'heure, là où il n'est pas censé dépasser cent. De toute manière, ce n'est pas le chiffre de l'amende qui compte autant que son application stricte. Or à ce point de vue, les gens du Québec, affirme-t-on, sont restés très latins. Ils ne détestent pas trouver des accommodements avec le Ciel.

129

Je voudrais vous dire un mot également du *mass marketing* ou *mass merchandizing*, cette méthode de vente venue avec fracas d'outre-frontière mais qui se traitait déjà depuis longtemps dans notre pays, sous des noms divers. Théoriquement, l'un est la chose et l'autre l'exécution. Dans les deux cas, il s'agit d'opérations et de technique de la vente : les deux donnant lieu dans notre domaine à l'étude du marché (*marketing*) et à celle de la distribution ou à la vente en soi (*merchandizing*). En poussant les choses très loin dans d'autres domaines, on en est venu à Monte Carlo à des variations de sens comme celle-ci : « *Nuit marketing* ». Il y a là une forme de français qui laisse songeur.

Le « *mass marketing* » ou « *merchandizing* » c'est tout simplement l'assurance groupe accidents, automobile et incendie, destinée au personnel d'une entreprise, comme il y a l'assurance vie collective ou de groupe. Dans un domaine différent, on accorde aux employés des primes et des conditions que ne justifie rien d'autre que l'appartenance à une même entreprise. Si, au début, on cherchait une justification dans le fait que l'opération donnait lieu à une démarche unique et à un chèque collectif remis par la société pour l'ensemble du

personnel assuré, il a fallu revenir à la police individuelle, groupant des garanties, il est vrai, mais faisant l'objet d'opérations séparées : seule l'intervention de l'entreprise survenant au moment de la discussion et de la souscription collective.

130 Les cabinets importants en traitent couramment. On le leur reproche. Mais ils prennent l'attitude : que la loi s'y oppose et nous cesserons; dans l'intervalle, nous ne pouvons, en vertu de la règle de la jungle, laisser les grands cabinets étrangers ou certaines sociétés utiliser cette méthode de vente sans faire de même. Nous savons qu'ainsi on perd le contact personnel avec le client, qui a son importance, mais qui relève plus du travail artisanal (non à dédaigner) que de la production en série, en vrac, avec ses défauts impersonnels. On y est acculé par la lutte à laquelle se livrent en ce moment la grande, la moyenne et la petite entreprise, face à l'envahissement du marché par les assureurs américains. Vous connaissez vous-mêmes cette bagarre actuellement par le truchement des cabinets britanniques qui s'attaquent à votre clientèle, après avoir été acquis par des capitaux anglais ou U.S. Au Québec, elle est très vive.

Messieurs, voilà quelques idées qui ne sont que des points de repère. J'aurais aimé vous parler de bien d'autres choses : de cette assurance contre la responsabilité des administrateurs qui suit son petit bonhomme de chemin et, longuement, du projet d'assurance collective pour les hôpitaux de la province de Québec dont on vient de nous confier la mise en marche en collaboration avec trois autres cabinets de courtage. Grâce à votre Président, Monsieur Jean Redier, je suis allé chercher quelques idées à Lyon. J'avais songé aussi à traiter de la responsabilité civile en opposant les habitudes des États-Unis où l'avocat paie tout sans autre engagement pour l'accidenté que de lui verser un pourcentage de l'indemnité qui lui est accordée. C'est la méthode du tout ou rien du joueur de poker ou

de la roulette que notre pays récuse. Il y a aussi la création d'un tribunal des petites créances et, pour terminer, la concurrence très âpre à laquelle se livrent, en ce moment, les assureurs américains au Canada. Mais le temps que je m'étais accordé ne me le permet pas.

---

**FORCES, numéro 22, 1973.**

*Forces* est la revue de l'Hydro-Québec. Très bien présentée, elle est maintenant en vente, après avoir été longtemps un simple organe publicitaire de la Commission; organe somptueux, auquel collaborait assez régulièrement l'intelligentsia canadienne. J'y ai moi-même fait paraître un article au sujet de la cogestion au Canada, il y a quelques années. Si j'ai eu raison à ce moment-là pour l'entreprise privée, comme je me suis trompé pour le milieu universitaire! Je l'avoue en toute simplicité.

131

Le dernier numéro contient trois entrevues de gens célèbres comme McLuhan, Galbraith et Marcuse, menées par Jean Paré, Eric Gourdeau et Marcel Rioux. J'ai particulièrement aimé celle du professeur Rioux qui pose à son interlocuteur des questions précises et clarifie les réponses d'un homme dont les ukases sont souvent brumeux; ce qui ne l'a pas empêché de jouer un rôle dans l'orientation de la jeunesse étudiante depuis quelques années. Ce qui est assez amusant, c'est de voir décrite la vie assez somptueuse que mène Marcuse en Californie ou tout au moins le cadre où il accepte de vivre, lui qui emprunte à cette société qu'il condamne ce qu'elle a de plus plaisant et agréable dans un pays beau, chaud, riche et qui le traite bien même s'il cherche à en ébranler la structure politique. C'est un des avantages de cette civilisation américaine dont on dit beaucoup de mal, mais à qui on ne peut reprocher de ne pas laisser vivre en paix ceux qui la critiquent. McLuhan et Galbraith nous apportent chacun par le truchement de ceux qui les questionnent des pensées et des idées qui font réfléchir, même si parfois on est très agacé. Et que de belles photographies et quelle magnifique typographie!

En somme, une bien belle revue, dirigée par Jean Sarrazin qui y trouve un exutoire à ses initiatives intellectuelles. Elle est exportable puisqu'on y trouve en anglais, en espagnol et en allemand des textes dont le point de départ est le français: langue de travail à l'Hydro-Québec. Ce qui est un autre exemple à mentionner et à suivre. — G.P.