

Le nouveau tarif d'assurance-automobile

Jean Dalpé

Volume 21, Number 1, 1953

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103248ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103248ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dalpé, J. (1953). Le nouveau tarif d'assurance-automobile. *Assurances*, 21(1), 22–27. <https://doi.org/10.7202/1103248ar>

Le nouveau tarif d'assurance-automobile

par

JEAN DALPÉ

22

Le 1er avril, est entré en vigueur un nouveau tarif d'assurance automobile dans la province de Québec. Comme nous l'avions anticipé, il y a eu une augmentation dans l'ensemble, qui atténue dans certains cas la réduction accordée à ceux qui ont conduit leur voiture sans accident depuis trois ans. Il est difficile de donner avec précision une étude des modifications apportées au tarif. Essayons tout de même de les résumer, en indiquant les points principaux:

1° — La première observation, c'est que la hausse du tarif est générale. Hausse de la prime des dommages corporels et matériels,¹ des dommages à l'auto,² et de l'assurance incendie et vol³. Hausse variable, cependant, qu'il n'est pas possible de déterminer exactement en un pourcentage moyen;

2° — Comme on l'avait annoncé, on accorde une ristourne de 20 pour cent pour la prime des dommages corporels et matériels aux tiers dans les trois régions, A, B, C. D'un autre côté, comme on a au préalable augmenté le tarif de base, celui qui a droit à la réduction:

a) paye cette année \$46 au lieu de \$55 l'année dernière pour les dommages corporels et matériels s'il limite la garantie à cela.

¹ Entre 5 et 6% en arrondissant le chiffre.

² Environ 20%.

³ Taux variables dans les diverses régions. A Montréal, par exemple, une Ford et une Monarch sont classées 3 dans le nouveau tarif et 7 et 9 dans l'ancien. La prime est de \$12.30 en regard de \$7.20 et \$8.80 pour l'incendie et le vol.

ASSURANCES

b) s'il ajoute l'incendie et le vol à sa police ¹ :

	1953	1952
\$5/10,000. et \$1,000.	\$46.00	\$55.00
Feu et vol	<u>12.30</u>	<u>7.20</u>
	\$58.30	\$62.20

c) et s'il a l'assurance des dommages à l'auto par collision ou capotage, avec franchise de \$100. par exemple ² :

	1953	1952
\$5/10,000. et \$1,000.	\$46.00	\$55.00
Collision	61.00	50.00
Feu et vol	<u>12.30</u>	<u>7.20</u>
	\$119.30	\$112.20

23

On a annoncé à l'assuré une réduction de 20 pour cent; ce qui est exact. Mais quand on tient compte des majorations, on force l'assuré à payer plus cher dans certains cas; ce qui est une manière assez élégante pour un actuaire de trancher le problème de la prime, mais dont l'assuré appréciera le goût lorsqu'il soldera la note.

Pour avoir droit à la réduction dans le cas des dommages aux tiers, l'assuré doit a) se servir de son automobile pour fins de promenade uniquement; b) ne pas la laisser conduire par un moins de 25 ans; c) n'avoir eu aucun accident entraînant un versement d'indemnité ou la constitution d'une réserve par l'assureur depuis trois ans.

Ceux qui ont droit à la réduction sont donc le petit nombre.

3° — Dans le cas de la voiture utilisée pour affaires, la hausse de tarif est également très nette dans tous les cas, bien que les résultats du groupe soient moins mauvais. Ainsi, pour une voiture Ford 1951, la prime est comme suit:

¹ Cas d'une voiture Ford.

² Cas d'une voiture Ford également.

A S S U R A N C E S

	1953	1952
Responsabilité civile: \$5/10,000 et		
\$1,000	\$104.00	\$99.00
Collision - \$100.	110.00	90.00
Feu et vol	<u>12.30</u>	<u>7.20</u>
	\$226.30	\$196.20

24 4° — On a également augmenté le barème des maxima. Ainsi pour une voiture particulière, la hausse est de 20 à 50% selon les cas. On ne fait, en somme, qu'accentuer la hausse des années précédentes, hausse que le marché de Londres a fortement contribué à accentuer à la suite de sinistres spectaculaires, comme celui du « Nordick » il y a quelques années.

Voyons le résultat par un exemple ayant trait à une voiture utilisée pour fins d'affaires:

	\$20/40,000. et \$2,000.		\$100,000. en tout	
Responsabilité civile résultant de dommages corporels et matériels:	1952	1953	1952	1953
Surprime	18%	27%	36%	43%

Alors qu'en 1951, la garantie de \$100,000. en tout coûtait 124 pour cent de la prime de base (\$5,000/10,000. et \$1,000), elle revient maintenant à 143 pour cent.

L'explication est facile: de plus en plus, les tribunaux augmentent le quantum des dommages, les exigences des accidentés deviennent de plus en plus grandes avec la dépréciation du dollar et le coût des réparations va croissant avec les exigences des syndicats ouvriers et la hausse du prix des pièces. Tout cela se paie comme n'importe quoi.

5° — Le risque du passager à titre gratuit reste à \$7.00, malgré la hausse de la prime. C'est donc qu'il ne tient plus, dans les préoccupations des assureurs et de leurs actuaires, la place qu'on lui assignait à l'époque où on voulait le supprimer de la loi de Québec et de l'assurance, comme on l'a fait dans les autres provinces, où la personne transportée accepte à ses frais le risque du voyage.

6° — La différence de prime entre les compagnies dites indépendantes et les sociétés membres de la C.U.A. est de plus en plus faible. Elle est un peu plus forte dans le cas de Lloyd's, mais la marge est moins grande qu'auparavant. La différence est beaucoup moins forte également entre la police individuelle et la police de groupe, dite « *synthetic fleet* ». Et il est question de supprimer entièrement les groupes de ce genre.

7° — Comme nous l'avons noté précédemment, les assureurs de la C.U.A. ont diminué le taux de commission à 15 pour cent dans l'ensemble du Canada. Cela a soulevé une forte opposition dans la province d'Ontario, en particulier, parmi les courtiers et agents. Il sera curieux de voir quels résultats pratiques auront les observations faites par les agents et courtiers et leur attitude assez ferme. Nous y reviendrons dans une prochaine chronique.

8° — Pour les camions, la hausse du tarif est d'autant plus grande dans certains cas qu'on a changé le classement de certaines voitures.

Les laitiers, par exemple, sont encore classés W, mais la prime pour un camion de trois tonnes, travaillant dans un rayon de trente milles, passe de \$173. à Montréal en 1952, à \$220. en 1953.



En terminant, nous attirons à nouveau l'attention sur une solution apportée au problème de tarification par une compagnie en particulier. Cette solution a trois aspects:

- a) laisser le tarif au niveau de 1952.
- b) accorder une réduction à ceux qui n'ont pas eu d'accident depuis trois ans.
- c) augmenter ceux qui, en trois ans, ont eu plus d'un accident.

Si on accorde une réduction à ceux qui la méritent, on impose une charge à ceux qui ont des sinistres. En accentuant assez l'augmentation, on pousse les moins bons risques vers d'autres assureurs. S'ils acceptent la surprime, ils prennent leur part des frais accrus par leur comportement. Sinon, ils vont ailleurs et ils assurent une sélection automatique sans heurts, sans discussion.

26

Cette solution nous paraît excellente. Si elle est bien appliquée, sans trop de brutalité, nous croyons que l'assureur y trouvera des avantages réels parce qu'il donnera à son portefeuille la stabilité nécessaire, tout en s'assurant une sélection qu'il obtiendrait difficilement autrement, même par des augmentations régulières de tarif qui ne résolvent pas le problème puisqu'elles n'accordent presque aucun avantage à l'ensemble des bons risques et aucune charge particulière aux mauvais.

Il nous semble que les techniciens, chargés chaque année de reviser le tarif, auraient avantage à réfléchir à l'aspect psychologique de l'assurance automobile, trop longtemps négligé, mais qui a son importance. Tant qu'on ne fera pas comprendre à l'automobiliste imprudent, maladroit ou malchanceux qu'il doit payer les frais de sa maladresse ou de ses imprudences, on n'obtiendra pas une collaboration suffisante de sa part. Il y aura toujours des maladroits, des malchanceux et des imprudents, mais tant qu'ils ne sauront pas qu'ils payeront leurs erreurs, soit en perdant leur permis de chauffeur, soit en payant beaucoup plus cher que la prime normale, on ne pourra diminuer le danger qu'ils présentent. Si on ne peut atténuer le risque, qu'on fasse au moins payer par ceux qui le créent le coût de leurs actes. Tout est dans l'appréciation des faits, évidemment.



Le *Financial Post* a donné les résultats de l'assurance

ASSURANCES

automobile en 1952 dans son numéro du 18 avril 1953. En résumé, voici le pourcentage des sinistres aux primes nettes perçues ¹ depuis 1948 pour l'ensemble du Canada :

Années	Pourcentage
1948 ...	53.13
1949 ...	51.68
1950 ...	51.32
1951 ...	61.07
1952 ...	55.40

27

Nous constatons ici la même chose que pour les chiffres de la province de Québec: les résultats ne sont pas aussi mauvais dans l'ensemble qu'on veut bien nous le faire croire. Il s'agit évidemment de primes souscrites et non de primes acquises, mais malgré cela si l'on tient compte du nouveau pourcentage de 37 reconnue par les assureurs pour leurs frais, il faut conclure que l'assurance automobile n'est pas aussi désastreuse qu'on le prétend.

Quand on examine les résultats individuels des sociétés, on en vient à la conclusion:

a) Que dans l'ensemble les sociétés indépendantes s'en tirent mieux que les autres, probablement en exerçant un meilleur contrôle que les compagnies syndiquées.

b) Qu'à de rares exceptions près, les sociétés, ayant le plus fort chiffre d'affaires, ont les plus mauvais résultats et de façon assez soutenue. À telle enseigne qu'on trouve dans ces résultats mêmes l'explication de l'insistance mise par leurs représentants à demander une augmentation du tarif.

Aussi, il semble que les mauvais résultats soient en fonction directe de l'importance du chiffre d'affaires, à de rares exceptions près.

¹ Primes souscrites (*written*) et non acquises (*earned*).