

Faits d'actualité

Gérard Parizeau

Volume 15, Number 2, 1947

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103095ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103095ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, G. (1947). Faits d'actualité. *Assurances*, 15(2), 55–62.
<https://doi.org/10.7202/1103095ar>

Assurances

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

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe,
Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

55

Prix au Canada:
L'abonnement: \$1.00
Le numéro: 25 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration:
Ch. 21
84 ouest, rue Notre-Dame
Montréal

15e année

MONTRÉAL, JUILLET 1947

No 2

Faits d'actualité

par

GÉRARD PARIZEAU

L'assurance contre l'incendie n'est pas qu'une affaire

L'assurance contre l'incendie est une affaire comme une autre. Si elle est traitée par une société par actions, elle doit rapporter. C'est à la fois un truisme et une condition essentielle à l'essor de la société, à sa solidité financière et à la sécurité des capitaux assurés. Mais ce n'est pas qu'une affaire!

Depuis quelques années dans la province de Québec, les résultats n'ont pas été bons ¹ pour les raisons que nous signalions dans le numéro d'avril 1947. Comme ils sont également mauvais ailleurs, aux États-Unis en particulier, les sociétés

¹ Voici les résultats en pour cent des primes acquises: 1946 - 59.95 et 1945 - 62.63.

56

restreignent leur plein, annulent ce qui leur semble peu désirable ou mauvais et refusent de renouveler un grand nombre de polices. Dans notre dernier numéro, nous écrivions ceci : « Qu'on les veuille ou non, les risques hasardeux existent. Quoi qu'on fasse, en effet, il y aura toujours des garages, des ateliers mécaniques, des fonderies, des ateliers de menuiserie, des usines de toute espèce où il y a un danger de combustion, de destruction totale ou de dommages importants. Ceux-ci peuvent présenter plus ou moins de danger suivant le soin ou la négligence de l'exploitant et la qualité de l'installation. Nous sommes d'accord sur le fait qu'un assureur doit suivre certaines règles pour l'acceptation des risques et qu'il ne peut prendre tout et sans limitation de montant. Mais de là à refuser presque tout, comme certains le font, à réduire sa part à un faible plein, à prendre peur quand *on prend un bouillon* avec un groupe particulier de risques, il y a une marge, comme on dit familièrement. »

Si nous revenons sur le sujet, c'est que la situation tend à s'aggraver.

Il ne faudrait pas oublier que l'assurance contre l'incendie, comme les autres garanties, a une fonction sociale. Cette fonction consiste à protéger des capitaux menacés. Ceux qui la remplissent doivent se pénétrer de cette idée et ne pas croire que c'est en passant les moins bons ou les mauvais risques à d'autres qu'ils rempliront le devoir qui incombe à chacun d'eux, individuellement et collectivement. S'ils ne veulent garder que les bons et remettre au voisin le soin d'accepter les autres, il est évident qu'on atteindra un point où le gouvernement devra intervenir. Je pense que personne ne le souhaite à une époque où la nationalisation est à la mode dans un très grand nombre de pays et où elle est au programme de certains partis dans le nôtre.

Qu'on s'efforce de redresser les tarifs, là où ils doivent l'être, qu'on impose des améliorations ou des modifications à certains assurés, qu'on multiplie les inspections et qu'on insiste pour que les recommandations des inspecteurs soient suivies, qu'on constitue un *pool* au besoin, d'accord ! Mais qu'on refuse un risque dès qu'il n'est pas tout à fait normal ou dès qu'il fait partie d'un groupe un peu ou très dangereux, cela c'est une défense qui, pour être naturelle, n'est ni rationnelle, ni prudente. Pour peu qu'on continue dans cette voie, on s'exposera à des mésaventures dont le passé nous offre, entre autres, un exemple désagréable et coûteux.

57

Après un siècle et quart

A l'occasion de son cent vingt-cinquième anniversaire, le *Board of Trade* de Montréal a reçu les représentants d'un certain nombre des plus anciennes entreprises de Montréal. Il y avait là des gens de la Banque de Montréal, fondée en 1817, de la *Montreal Gazette* qui a repris la *Gazette* de Fleury Mesplet née en 1778, des entreprises Molson, de la Phoenix de Londres venue s'installer à Montréal en 1804, de Saint-Sulpice et de l'Hôtel-Dieu, dont les débuts remontent aux premiers temps de la colonie.

Il est excellent qu'on ait songé à rappeler l'existence de vieilles entreprises dans une ville où les souvenirs du passé disparaissent rapidement. Parce que les plus vieux immeubles se trouvaient dans le quartier du port, on les a sapés les uns après les autres pour ouvrir des rues ou pour rebâtir des immeubles nouveaux : cubes de béton ou de brique, sans grâce pour la plupart et dont la valeur utilitaire ne sera pas longue parce qu'on les a élevés dans des rues étroites ou dans des quartiers encombrés, sans tenir compte des données temporaires de l'urbanisme.

De leur côté, la plupart des maisons d'affaires ont disparu. Les plus faibles ont été englobées dans des entreprises

plus fortes; d'autres ont été liquidées à la mort de leur chef, qui n'avait pas su se former des remplaçants ou dont les fils ont préféré les carrières libérales à celles du commerce et de l'industrie. Et c'est ainsi qu'après un siècle on n'a guère pu réunir que les représentants de dix-neuf entreprises pour fêter le cent vingt-cinquième anniversaire du *Board of Trade*.

Une nouvelle loi de la circulation dans l'Ontario

58

Le premier juillet, la *Ontario Highway Traffic Act* a été modifiée dans le sens de la loi du Manitoba. Cela mérite d'être signalé parce que nos voisins admettent ainsi que leur loi¹ était insuffisante et qu'il fallait la corriger. Jusqu'ici, dans l'Ontario, tout automobiliste, qui avait violé certaines dispositions de la loi de la circulation ou qui n'avait pu verser à un accidenté l'indemnité à laquelle il avait été condamné par un tribunal, se voyait retirer son permis de chauffeur. Il ne pouvait l'obtenir de nouveau qu'en produisant une police d'assurance automobile. De cette manière, les chauffeurs les plus dangereux étaient écartés de la route parce que, comme bien l'on pense, aucun assureur ne voulait assurer un automobiliste trop imprudent ou condamné pour ivresse.

Si la loi fonctionnait bien dans l'ensemble et si elle avait contribué à augmenter fortement le nombre des automobilistes assurés, elle ne parvenait pas à régler tout le problème. En effet, n'étaient forcés de s'assurer ou ne disparaissaient de la route que ceux à qui on imposait l'assurance. Tous ceux qui couraient leur chance, comme on dit familièrement, sans aucunes ressources personnelles, s'exposaient à un premier accident sans aucun moyen d'indemniser leur victime. Pour obvier à cela, la province du Manitoba avait créé un fonds de garantie ou *Unsatisfied Judgment Fund*, à même lequel tout accidenté pouvait demander d'être indemnisé à la suite d'un

¹ Financial Responsibility Law

sinistre, après avoir démontré qu'il avait poursuivi l'auteur du sinistre sans pouvoir rien toucher. Le montant maximum était de \$5,000. et \$10,000. pour les dommages corporels et de \$1,000. pour les dommages matériels. Ce fonds¹ fut constitué à l'aide d'une faible contribution d'un dollar par automobiliste perçu au moment de l'émission du permis. Les résultats ont été si bons que la somme a bientôt été réduite à cinquante cents.

Dans l'Ontario, voici en résumé le sens des dispositions entrées en vigueur le premier juillet :

1° Sera forcé de produire une police d'assurance automobile ou d'assurance-caution ou encore de faire un dépôt correspondant en espèces, tout automobiliste qui après un accident est reconnu coupable des infractions suivantes :

- a) ne pas avoir stoppé à un arrêt obligatoire;
- b) ne pas avoir observé les signaux de la circulation;
- c) avoir tourné dans le sens contraire au règlement, à une intersection;
- d) ne pas avoir signalé en virant;
- e) ne pas avoir eu les phares réglementaires;
- f) avoir eu des freins fonctionnant mal;
- g) avoir conduit une voiture dont le siège avant était encombré.

Ces dispositions sont très sévères comme on voit, peut-être trop. Mais de toute manière, elles ne peuvent qu'améliorer l'observance des règlements et donner à la circulation une plus grande sécurité. Si on examinait toutes les automobiles en circulation actuellement et si on surveillait de très près tous les automobilistes, on en trouverait bien peu, je crois, qui échapperaient indemnes à la sanction.

¹ C'est-à-dire \$5,000 dans le cas d'un accident n'impliquant qu'une victime et \$10,000 dans le cas de deux victimes ou plus.

2° En resserrant les restrictions, on améliore le fonctionnement de la loi. On ne règle pas, cependant, le problème du premier accident. C'est par la création d'un fonds de garantie ou *Unsatisfied Judgment Fund* qu'on y parviendra. En créant ce fonds, on ne fait que suivre l'exemple de la province du Manitoba. Il est probable que la même mesure donnera les mêmes résultats.

60

Et pendant ce temps, dans la province de Québec, rien ne se fait. Parce que les milieux ruraux ne veulent accepter aucune autre restriction, nos gouvernants de quelque parti qu'ils soient n'osent pas passer outre et le public continue d'en souffrir.

La nationalisation des assurances en Argentine

En Argentine, depuis le 26 juin 1947, une nouvelle loi réserve toutes les opérations d'assurances aux compagnies nationales. C'est dire que de ce fait les sociétés étrangères se trouvent écartées du pays, sauf par les voies indirectes de la réassurance. La mesure ne peut plaire aux assureurs anglais et américains qui avaient une forte part des affaires dans ce pays. Qu'on imagine leur réaction si brusquement le Canada et ses provinces décidaient de garder aux sociétés canadiennes l'ensemble de l'assurance traitée au pays.

Il ne nous appartient pas de discuter l'à-propos de la mesure puisque, après tout, « charbonnier est maître chez lui » ! Nous voudrions simplement signaler deux choses à nos lecteurs :

a) En procédant ainsi le gouvernement argentin ignore complètement les règles de la répartition géographique des risques; répartition non seulement entre la campagne et les villes et entre les régions, mais entre les pays. Si les affaires des grandes sociétés anglaises, suisses et américaines, présentent une telle stabilité, c'est qu'elles englobent des risques

dans le monde entier. Les résultats désavantageux d'une région, d'un pays, d'un hémisphère sont compensés par les profits réalisés ailleurs. Et ainsi s'établit un équilibre auquel on ne peut atteindre quand on se contente de traiter dans un seul pays et, surtout, quand l'assurance a tendance à se centraliser dans les plus grandes villes, comme c'est le cas dans les pays neufs.

Un autre écueil qui peut mettre une pareille mesure en danger, c'est l'intervention de la politique dans le fonctionnement du fonds national de réassurance. Reste la possibilité que l'Etat réassure l'ensemble ou une forte partie des affaires auprès de sociétés étrangères. En pareil cas, il faut que celles-ci y consentent. Et elles n'y consentiront éventuellement que si l'affaire est bonne, une fois que les protestations des premiers moments se seront tues.

61

b) La nouvelle mesure présente un problème important au point de vue de l'assurance maritime dans le cas des ventes caf. Voici un projet de solution pour les affaires d'importation en Argentine, que nous extrayons d'une lettre circulaire adressée par un assureur à ses clients. On y verra à la fois le sentiment de celui qui se croit lésé et le moyen qu'il suggère pour contourner la difficulté.

"The United States Embassy in Buenos Aires advises that the Argentine Insurance Association has notified its members that the effective date of the much-publicized Decree-Law requiring that Argentine national interests be insured in Argentina, was June 27, 1947.

"Article 14, which is of particular concern to American exporters and importers, specifies "insurance on all classes of goods entering the country, in any manner whatsoever, must be covered by Argentine insurance companies when the transport risk hereto is for account of the receiver and the insurance on all classes of goods leaving the country, in any manner whatsoever, shall likewise be covered when the transport risk overseas is for account of the sender. In the customs house formalities a sworn declaration must be made as to whether the risk has

been covered, in which case a signed copy of the policy must be produced." Infringements of the act will involve the insured and intermediaries in a penalty applied by the executive power of up to twenty-five times the amount of the premium.

"Heretofore you have been assured that your shipments to or from Argentina have been protected by your Open Cargo Policy with this company. Your insurance has been in dollars, and its terms have been in accordance with your requirements. Hereafter, unless your terms of sale or purchase specifically stipulate the transport risk is for your account, the insurance will have to be placed in Argentina, presumably in Argentine currency, and under conditions and rates over which you have no control. There are many points in the law and regulations implementing it which are confusing. For example, the advices suggest that C.I.F. shipments to Argentina are to be deemed for account of the shipper, and insurance in Argentine companies is not required. Normally, after complying with the terms of sale a C.I.F. shipment is considered to be at the risk of the buyer. What definition the Argentine Insurance Association will give to other terms of sale is unknown.

"May we offer the following suggestions, which are made after consultation with counsel: If you consider it to be in your best interest to maintain control of the marine insurance on your shipments, irrespective of terms of sale, care should be exercised —

- (A) To stipulate, in the case of exports from this country to the Argentine, that title to and ownership of the merchandise is in your name and for your account until delivery is made to the consignee; and
- (B) To stipulate, in the case of imports to this country from the Argentine, that title to and ownership of the merchandise is in your name and for your account from the time of being put into transit.

"You may find it advantageous to arrange new terms of sale or purchase as suggested, and if possible, to revise any existing agreements."