

Faits d'actualité

R. M.

Volume 59, Number 2, 1991

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1104839ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1104839ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

M., R. (1991). Faits d'actualité. *Assurances*, 59(2), 245–255.
<https://doi.org/10.7202/1104839ar>

Faits d'actualité

par

R. M.

I Le rapport annuel sur la tarification en assurance-automobile au Québec

Le rapport de l'Inspecteur général des institutions financières, déposé le 30 avril à l'Assemblée nationale par la ministre déléguée aux Finances, révèle un déficit ¹ d'exploitation d'environ 200 000 000 \$ pour l'année 1990, dans le cas de l'assurance-automobile. Le déficit de l'an dernier totalisait 176 000 000 \$ et celui de 1988 atteignait 87 000 000 \$.

245

L'Inspecteur général explique cette hausse du déficit, entre autres choses, par une augmentation du coût des sinistres de l'ordre de 6,5 %, principalement dans la catégorie des automobiles de tourisme.

L'ensemble des primes souscrites en assurance-automobile totalise 1,64 milliard \$ pour 1990, contre 1,57 milliard \$ pour 1989.

Le nombre des assureurs exploitant la branche automobile a légèrement fléchi, passant de 140 à 127 entre 1988 et 1990. On peut attribuer la cause de cet état de fait aux diverses acquisitions et fusions de compagnies d'assurances. La part du marché des assureurs québécois, en assurance-automobile, se situait à 54 % en 1989, contre 48 % en 1987.

II. Le volume-primes de l'assurance-automobile en Ontario

Le volume des primes d'assurance-automobile de l'Ontario se chiffre à 4,1 milliards \$ par année et représente 30 % du volume-primes de l'assurance I.A.R.D. au Canada, qui totalisait dans l'ensemble 12,8 milliards \$ en 1989.

¹Excédent des sinistres et frais d'exploitation sur les primes totales gagnées par les assureurs.

Cette statistique révèle l'importance et l'intérêt de la réforme de l'assurance-automobile présentement en cours en Ontario. L'étatisation totale de l'industrie ontarienne signifierait un manque à gagner de 4 milliards \$ au niveau des primes, alors que l'étatisation partielle, selon le modèle québécois, c'est-à-dire sur le plan des dommages corporels, entraînerait une diminution des primes de l'ordre de 2 milliards \$.

III. Réimposition de la taxe de 3 % sur les primes d'assurance-automobile en Ontario

246

Le récent budget du nouveau gouvernement ontarien, déposé à la fin d'avril, témoigne d'une volonté de lutter contre l'inflation mais entraîne un déficit record provincial évalué à 9,7 milliards \$. Ce budget réintroduit la taxe de 3 % sur les primes brutes d'assurance-automobile, laquelle avait été abolie en juin dernier par le précédent gouvernement. Cette mesure fiscale permettrait de recueillir une somme de 50 000 000 \$ dans les coffres de l'État. Cette modification est applicable dans le cas des années d'imposition prenant fin après le 29 avril 1991.

IV. Conférences diverses en assurance

Londres, les 1^{er}, 2 et 3 juillet : *World Insurance Congress*. Congrès intéressant les administrateurs et les cadres des sociétés d'assurances et de réassurance. Le thème choisi : *Restructuring For Opportunity*. Voici les sujets qui ont été traités :

1. *The Distribution System*
 - a. *Brokering Insurance Worldwide*
 - b. *Captive Insurers: Their Role in the Marketplace*
 - c. *Private Insurers: Their Role in the Marketplace*
2. *Coping With Catastrophes*
 - a. *Assessing the Risk*
 - b. *Following a Catastrophe*
 - *The Broker's Role*
 - *The Insurer's Role*

- *The Reinsurer's Role*
 - *The Banker's Role*
 - *A Policyholder's Response*
3. *Global Restructuring of Insurance Markets*
- a. *An American Viewpoint*
 - b. *A European Viewpoint*
 - c. *A Japanese Viewpoint*
 - d. *The Eastern Bloc*
 - e. *Rethinking Risk Management*

247

Montpellier, les 17 et 18 juin 1991. Forum sur le financement des risques et les compagnies d'assurances captives dans la communauté européenne.

New York, les 8 et 9 avril 1991. *Evaluating Investment Strategies for Insurance Companies in 1991.*

Bermudes, les 5, 6, 7 et 8 mars 1991 : *The 15th International Captive Insurance and Reinsurance Forum. Significant Tax Developments: at the Bermuda conference, specialists in captive tax issues have interpreted the significance of recent decisions (Sears, Harper, Amerco) and the renewed possibility of full deductibility of premiums paid to single-owner captives.*

Topics of special interest in this year's conference are:

- *Pollution liability and captive insurance companies;*
- *Postretirement medical liability and captive insurance companies;*
- *Financial reinsurance — its uses and limitations.*

Orlando, les 8 et 9 avril 1991. *An important seminar under the theme Insurance: The Next Big Casualty? Intensive overview on developments in State and Federal Regulation, on Life Insurance Solvencies issues and Property and Casualty and Reinsurance Issues.*

Madrid, du 10 au 14 mai 1992. À venir, la première rencontre mondiale des assurances. Sous le thème *L'assurance au*

coeur du XXI^e siècle, la conférence abordera cinq grands sujets qui retiennent l'attention de l'industrie de l'assurance à l'échelon international :

- Solvabilité et libéralisation dans l'assurance;
- Informatique;
- Formation, expérience, coopération;
- Marketing et distribution;
- Réassurance.

248

V. Les résultats de 1990 en assurance de dommages, au Canada

Tirés de la revue *Canadian Insurance*² et représentant 99,7 % des statistiques de l'ensemble des assureurs (et réassureurs) de dommages au Canada, les résultats de l'année 1990 ont connu une progression de 6,8 % par rapport à l'an dernier au niveau des primes nettes émises, qui totalisent 14,2 milliards \$. Le rapport des sinistres aux primes acquises se chiffre à 78,4 % pour 1990, contre 79,5 % pour 1989. Les pertes d'opération (déficit technique), qui se sont montées à 1,27 milliard \$ en 1990, ont été moindres que les pertes de 1,36 milliard \$ affichées en 1989. Toutefois, les revenus de placement ont totalisé 2,51 milliards \$ en 1990, tout comme en 1989. En conclusion, les profits nets après impôt ont atteint 947 millions \$ en 1990, contre 918 millions \$ en 1989. Le rapport combiné de 1990, soit 109,31, se compare favorablement à celui de 1989, qui s'élevait à 112,08.

Voici un aperçu sommaire des chiffres de *Canadian Insurance*, pour 1990 :

	Primes nettes émises (000)	Primes nettes acquises (000)	Rapport des sinistres aux primes (%)	Rapport combiné (%)
(1)	10 382 499 \$	10 126 788 \$	76,94	108,60
(2)	2 694 885 \$	2 592 395 \$	84,70	111,44

²Vol. 96, n° 5, 1991 : une publication de Stone & Cox.

Faits d'actualité

(3)	1 081 632 \$	1 046 549 \$	78,30	112,47
(4)	<u>53 753 \$</u>	<u>61 118 \$</u>	<u>44,06</u>	<u>82,36</u>
	14 212 769 \$	13 826 850 \$	78,35	109,31

(1) *Agency Companies*

(2) Assureurs directs

(3) Réassureurs

(4) Assureurs d'hypothèques

249

VI. *Global Risk Management Unit*

Reconnaissant l'importance grandissante de l'internationalisation des marchés d'assurance, l'assureur américain CIGNA est l'un des nombreux assureurs à mettre au point, pour les grandes sociétés multinationales, un produit et des services spécifiquement adaptés à la maîtrise des risques et aux concepts d'assurance globale.

Annoncé le 22 janvier 1991, le programme appelé *Global Risk Management (GRM)* comprend non seulement un éventail de garanties mais encore les services les plus diversifiés : administration, gestion des sinistres, prévention, services techniques, consultation, services informatisés dans le traitement des réclamations. CIGNA opère dans plus de soixante-dix pays dans le monde.

VII. L'amiantose et les réassureurs

Six grands réassureurs se sont rencontrés à Londres, en mars dernier, afin de discuter du processus de règlement des sinistres résultant des dommages personnels qui découlent de l'amiantose. La discussion portait principalement sur la nature précise des informations requises par les assureurs en vue de régler ou d'accélérer le traitement des sinistres des cédantes. Il a été convenu, sous l'égide du *LMCS (London Market Claims Services)*, d'établir un réseau européen informatisé, dont l'appellation serait *LARI (London Asbestos Reinsurance Information)*.

VIII. Groupe d'étude chez Lloyd's pour analyser l'impact de la crise bancaire américaine

Un groupe de syndicats des Lloyd's, constitué en comité (Financial Institution Working Committee) sous la direction du syndicat 623, Beazley, Furlonge & Hiscox Ltd., étudiera l'ensemble des données disponibles permettant de connaître les causes et l'étendue exactes des faillites bancaires et de celles des caisses d'entraide, aux États-Unis.

250

Selon les récentes estimations, le coût de cette crise financière totaliserait 500 milliards de dollars, étalés sur quarante ans. Certaines pertes seraient recouvrables des assureurs, dont un montant de 5 milliards de dollars des assureurs londoniens, selon le *London Market Newsletter*.

Business Insurance, dans son édition du 25 février dernier, mentionnait l'existence d'un rapport préliminaire du syndicat Beazley, Furlonge & Hiscox Ltd., intitulé "The Saving and Loan Crisis and Its Implications for The London Insurance Market".

IX. La part du marché québécois de l'assurance par les caisses Desjardins

Selon une récente estimation donnée par M. John Harbour, la vente d'assurances dans les caisses Desjardins totaliserait 268 millions \$ à la fin de l'exercice 1990. Les trois filiales qu'il dirige, soit NorGroupe, La Sécurité et Assurances Générales des Caisses Desjardins, signifient une part de marché de 8 % en 1990, contre 6 % en 1989 et 3,7 % en 1987, au moment de la création de cette dernière société.

X. Le vol d'automobiles au Québec

Deux compagnies d'assurances québécoises se sont récemment prononcées sur l'ampleur que prend le vol d'automobiles au Canada. Pour le Groupe Desjardins, Assurances générales, il s'agit d'un phénomène qui affecte l'ensemble de l'industrie de l'assurance. On a enregistré 7 716 vols à Toronto et 16 203 vols à Montréal en 1989. Pour le Groupe Laurentienne Générale, Compagnie d'assurance inc., la fréquence des vols d'automobiles a

pris des proportions alarmantes et contribue aux lourdes pertes assumées annuellement par les assureurs canadiens.

XL Tarifs canadiens en assurance-automobile

La Revue *Thompson's* du 22 février 1991 donne une illustration des primes en vigueur au 1^{er} janvier 1991 dans les différentes provinces, selon les statistiques du Bureau d'assurance du Canada.

En effet, les taux sont établis en tenant compte de divers facteurs, dont la catégorie d'automobile, le lieu d'utilisation, la sinistralité, l'expérience du conducteur, la fréquence des accidents et les coûts de réparation.

251

Voici les tarifs canadiens au 1^{er} janvier 1991, pour une Chevrolet Cavalier conduite par une personne âgée de 25 ans, qui n'a pas subi d'accident depuis les cinq dernières années et qui conduit son véhicule principalement pour ses loisirs ou pour se rendre à son travail (16 km entre le lieu de travail et le domicile). Les statistiques tiennent compte de garanties, limites et franchises comparables.

- **Terre-Neuve**
 - St. John's: 537 \$
- **Nouvelle-Écosse**
 - Dartmouth: 543 \$
- **Nouveau-Brunswick**
 - Saint-Jean : 728 \$
- **Québec**
 - Montréal : 950 \$
 - Sherbrooke : 601 \$
- **Ontario**
 - Ottawa : 718 \$
 - Peterborough : 544 \$
 - Toronto : 966 \$

	- Windsor :	931 \$
	- Sault-Sainte Marie :	722 \$
	• Manitoba	
	- Winnipeg :	659 \$
	• Saskatchewan	
	- Regina :	628 \$
	• Alberta	
252	- Edmonton :	775 \$
	- Lethbridge :	640 \$
	• Colombie-Britannique	
	- Vancouver :	932 \$
	- Kelowna :	768 \$
	- Prince George :	851 \$

XII. Pools d'assurance nucléaire : remboursement de primes

Selon *International Insurance Monitor* (novembre 1989), les exploitants de centrales nucléaires auraient reçu un remboursement de 9 millions \$ sur les primes payées à deux pools d'assurance responsabilité nucléaire, à savoir ANI et MAELU. En vertu d'un programme nommé *Industry Credit Rating Plan*, 70 % des primes annuelles sont déposées dans un fonds de réserve, lequel ne doit être utilisé que pour le paiement des réclamations et des frais. Or, ce programme stipule que les fonds non consacrés aux frais susmentionnés, sur une période de dix ans, doivent être retournés aux membres assurés. La somme de 9 millions \$ dont il est ici question représente le montant total retourné aux assurés entre 1957 et 1988, soit depuis la création des pools ANI et MAELU.

XIII. Deux lois d'intérêt privé : *Loi concernant La Laurentienne* (Projet de loi 253 : sanctionné le 22 juin 1990) et *Loi concernant Assurance-Vie Desjardins et La Sauvegarde* (Projet de loi 249 : sanctionné le 22 juin 1990)

La première loi fait le constat de la réorganisation et des transactions survenues, lesquelles ont prêté vie, en 1988, à La Laurentienne Vie Inc., nouvelle entité qui émettra tous les nouveaux contrats et gèrera les avoirs de la Laurentienne Vie actuelle. Cette dernière est une compagnie à capital-actions issue de la transformation de la Laurentienne, mutuelle d'Assurance.

253

Cette législation a pour but d'améliorer la position concurrentielle de la Laurentienne Vie et de favoriser sa croissance à long terme.

La seconde permet la fusion de Assurance-Vie Desjardins, compagnie mutuelle d'assurance de personnes et de La Sauvegarde, Compagnie d'assurance sur la Vie Ltée, compagnie à capital-actions. La nouvelle entité à capital-actions est dorénavant soumise aux lois du Québec.

XIV. Diminution des coûts d'assurance-automobile

Lors du discours du budget, le 2 mai 1991, le ministre des Finances a annoncé une réduction des contributions d'assurance-automobile pour l'immatriculation des véhicules de promenade. À compter du 1^{er} août 1991, les contributions passeront de 99 \$ à 85 \$, ce qui permettrait de retourner aux automobilistes une somme d'environ 37 millions \$.

XV. Frais de dépollution à Saint-Amable

Les coûts de décontamination du dépôt de pneus brûlés de Saint-Amable seraient évalués à 10 millions \$ environ, selon les prévisions. Le montant définitif serait toutefois connu lors du dépôt, par certaines firmes spécialisées, des soumissions demandées par le ministère de l'Environnement, et sous réserve de l'enveloppe budgétaire dont dispose le gouvernement.

Le dépôt pollué contiendrait 12 000 tonnes de terre contaminée, un peu moins de 800 000 carcasses de pneus calcinés,

4 000 mètres cubes de noir de carbone dû à la combustion de quelques millions de pneus, 80 000 litres d'huile, 80 000 litres d'eaux contaminées et 800 tonnes de ferraille. Le site contiendrait en outre plusieurs produits toxiques pour l'écosystème.

XVI. Catastrophe au Bangladesh : triste record

254

Deux cyclones se sont abattus successivement, en avril et en mai, sur le Bangladesh, pays dont l'histoire est riche en catastrophes naturelles (on se rappellera le cyclone de 1970 : 500 000 morts). Le bilan non officiel de ce désastre, qui constitue l'une des plus grandes catastrophes du siècle, fait état de 200 000 morts et de 5 000 000 de sinistrés. Au plan des dégâts matériels, on estime à 700 000 le nombre d'habitations détruites et à 1,5 milliard \$ le montant des dommages.

En septembre 1988, le pays, noyé sur 60 % de son territoire, était à la dérive. L'inondation avait fait 1 700 morts, 45 000 000 de sans-abri et les coûts avaient totalisé 1,3 milliard \$.

Plusieurs équipes d'experts en provenance de différents pays étudient le plan d'ensemble de travaux qui devraient permettre d'endiguer les trois fleuves du pays. La charge financière de ces grands travaux serait évaluée à plus de 5 milliards \$. Par ailleurs, à la suite de cette récente tragédie, de nombreux pays ont décidé d'accorder une aide financière au Bangladesh.

XVII. Catastrophe écologique au Kowelt

Outre la pollution du littoral du golfe Persique pendant la guerre contre l'Irak, le sabotage par les Irakiens de 600 puits de pétrole a provoqué une catastrophe écologique sans précédent. La vaste plaine désertique du Burgan, deuxième champ pétrolifère du monde, est un immense cratère parsemé de puits en feu. Depuis la fin de mars, les «pompiers du Texas» ont réussi à éteindre près de 90 puits, peut-on lire dans *Le Devoir* du 8 mai 1991. L'ampleur de la catastrophe est troublante. Dans une autre publication, on rapporte que ce sont les puits non allumés, mais endommagés, d'où jaillissent en permanence des gerbes de gaz chargées de pétrole, qui représenteraient le danger de pollution le plus grave pour l'émirat. L'absence de grandes quantités d'eau, sans lesquelles il est

impossible de se protéger des fortes chaleurs dues à l'incendie, constituerait également un grave problème.

Les spécialistes estiment qu'il faudra un an pour colmater tous les puits, au rythme de 50 par mois.

Le décès de M. Eric Pearce

Nous avons appris avec regret le décès, en décembre 1990, de M. Eric Pearce, dont une partie de la carrière fut intimement liée à l'évolution du groupe Sodarcan et, en particulier, de La Nationale et de le Blanc, Eldridge, Parizeau. Nous nous souvenons de lui comme d'un homme érudit et dévoué ayant consacré beaucoup de temps à la formation professionnelle. Sa collaboration à la revue *Assurances* fut précieuse. Nous pensons à ses articles sur l'ombudsman (assurances) en Grande-Bretagne et à ses nombreuses études techniques sur la réassurance.

255

En 1979, il publia un livre intitulé *Reinsurance*, qui regroupait une série d'articles portant sur différents aspects de la réassurance, dont plusieurs avaient déjà été publiés par l'auteur dans la revue *Assurances*.

En outre, M. Pearce fut coauteur d'un livre intitulé *French for Insurance Officials*, écrit en collaboration avec W.A. Dindale. Il y traita, pour les lecteurs francophones, de différentes branches d'assurance (accident, feu, vie, aviation, maritime) et de la réassurance, le tout suivi d'un lexique français-anglais et anglais-français.

La Revue désire exprimer à la famille de M. Pearce ses plus sincères condoléances.