

## Ce qu'a été l'exercice 1970

Gérard Parizeau

Volume 39, Number 2, 1971

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103715ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103715ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

Parizeau, G. (1971). Ce qu'a été l'exercice 1970. *Assurances*, 39(2), 89–97.  
<https://doi.org/10.7202/1103715ar>

# ASSURANCES

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

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :  
L'abonnement : \$3.50  
Le numéro : - \$1.00

Membres du comité :  
Gérard Parizeau, Michel Parizeau,  
Gérald Laberge, Jacques Caya,  
Pierre Beaudry, secrétaire  
de la rédaction

Administration :  
410, rue Saint-Nicolas  
Montréal

Courrier de la deuxième classe — Enregistrement N° 1638

89

39<sup>e</sup> année

Montréal, Juillet 1971

No 2

## Ce qu'a été l'exercice 1970<sup>1</sup>

par

GÉRARD PARIZEAU

Le gouvernement provincial a nommé une commission pour l'étude et la refonte des lois qui régissent les assurances dans la province de Québec. Il a également constitué un comité pour l'étude de l'assurance automobile. Cette double initiative est dans le cadre d'un très fort mouvement d'opinion qui demande des réformes et se manifeste dans tout le Canada. Au Manitoba, le gouvernement a nationalisé l'assurance automobile par une voix de majorité. Ailleurs, on a imposé l'assurance obligatoire, ce qui est valable, mais n'est pas une panacée. Ailleurs, sans considérer que le gouvernement a ses propres responsabilités, on a dit: « Messieurs les Assureurs, mettez votre maison en ordre ou nous interviendrons. » Dans la province d'Ontario, un comité a mis à l'étude avec beaucoup d'à-propos, les méthodes de règlement des sinistres. Il est grand temps qu'on s'en préoccupe car les règlements partout

<sup>1</sup>Discours prononcé par le président de la Nationale, compagnie d'assurances incendie et risques divers, à l'assemblée du 11 juin 1971.

90 sont extrêmement lents. De leur côté, dans la province de Québec, les assureurs songent à adapter à nos besoins, tout en la simplifiant, la méthode française de règlements des petits sinistres en assurance automobile. Enfin, dans Québec en 1970, comme dans les autres provinces, on a adopté l'assurance-accident individuelle, greffée à la police-automobile. C'est une première étape (avec l'assurance des frais médicaux) vers l'indemnisation sans égard à la responsabilité que l'on demande à cor et à cri un peu partout, en ce moment, sans qu'on sache très bien où l'on va. On a aussi mis en vigueur l'assurance-maladie d'État le 1er novembre. Il est trop tôt pour voir dans quelle mesure la production en souffrira. Il est probable qu'après une dure période d'adaptation, les assureurs se ressaisiront. Mais qu'il est difficile de conduire des entreprises quand l'État met la main sur des affaires péniblement accumulées, sans songer à payer la moindre indemnité !

Tout cela indique un bouillonnement des esprits qui serait excellent s'il ne prenait parfois une forme assez détestable. Quoi qu'il en soit, il devrait en sortir des idées, des initiatives et des méthodes nouvelles. Avec les résultats de l'exercice 1970, ce me semble être les faits marquants qu'il convient de signaler ici.

La première initiative n'est pas nouvelle dans notre province, comme l'on sait. À plusieurs reprises depuis vingt ans, d'autres comités officiels se sont penchés sur le labyrinthe de nos lois d'assurance. Ils ont indiqué ce qu'il fallait faire pour qu'on s'y retrouve et pour qu'on ne soit pas forcé, comme à l'heure actuelle, de surcharger les contrats d'assurance-incendie, par exemple, d'avenants qui corrigent ce que prévoit une loi désuète ou qui cherchent à adapter à des besoins nouveaux des formules anciennes. Qu'on ne permette pas la coassurance parce que dans des temps lointains des assureurs

d'outre-mer craignaient d'être joués, qu'on soit forcé d'autoriser l'usage de mazout pour fins de chauffage parce que l'emploi des extraits du pétrole est défendu par l'article 10f des conditions dites statutaires; que les travaux de réparations ou de transformations importants soient défendus à moins d'une permission spéciale; qu'on ne sache pas très bien la manière de procéder pour liquider une entreprise (surtout s'il s'agit d'une société mutuelle); que le surintendant des assurances ne connaisse pas exactement l'étendue de ses pouvoirs, tout cela serait aberrant, si la pratique ne s'accommodait tant bien que mal de multiples replâtrages. C'est à cela que les membres de la Commission ont été chargés de remédier. Leur tâche est lourde, parce que trop longtemps on a laissé aller les choses. Il faut souhaiter que, cette fois, leur rapport n'aille pas rejoindre sur les tablettes ceux de tant d'autres hommes de bonne volonté qu'on avait chargés d'apporter une solution au problème. Pour cela, il faut qu'on se hâte d'apporter des textes nouveaux aux législateurs, qui les feront passer dans les faits pendant qu'ils sont en place.

91

De son côté, le comité de l'assurance automobile vient de commencer son travail. Ses membres se trouvent devant un problème non pas insoluble, mais difficile. Il revient à ceci, je crois: est-il possible de faire que les primes diminuent d'année en année, au lieu de croître plus ou moins lentement suivant le cas, avec l'augmentation des coûts de règlement et la fréquence des sinistres? Personnellement, je ne pense pas qu'il s'agit d'une simple question de mathématique, de statistique ou de tarification. Si les primes augmentent, c'est pour un certain nombre de raisons d'ordre psychologique, juridique ou administratif, qu'il ne faut pas oublier si l'on veut cerner le problème et tenter d'y apporter des solutions valables et durables.

L'une des causes les plus graves de conséquences, c'est que l'automobiliste ne prend pas les règlements de la route

## A S S U R A N C E S

au sérieux. S'il raisonne ainsi, c'est d'abord parce que le gouvernement lui-même ne les applique pas avec la rigueur nécessaire. Il est bon enfant; cela se sent, se sait et se constate dans les faits de tous les jours. Or, cela se traduit par une augmentation régulière des accidents, à quoi s'ajoutent :

- a) la hausse du prix de la réparation et des indemnités versées aux victimes;
- 92 b) et une augmentation régulière des autres coûts de règlement.

Qu'on en juge par ces quelques chiffres, relatifs à la fréquence des accidents d'automobiles et au chiffre moyen du coût des dommages corporels et matériels moyens depuis juin 1964 jusqu'à juin 1970<sup>1</sup> dans la province de Québec:

	Fréquence (par cent voitures assurées)		Coût moyen	
	Ontario	Québec	Ontario	Québec
— 1965	9	13	\$546	\$582
— 1966	8.3	12	614	677
— 1967	8.2	11.5	643	767
— 1968	8.7	12	700	772
— 1969	8.7	12	752	830

Si les choses se passent de cette manière, c'est avant tout la faute de l'automobiliste. Mais si l'on veut qu'elles changent d'aspect et qu'on obtienne des statistiques comparables à celles de l'Ontario, par exemple, il faut

- a) que le gouvernement applique avec sévérité les règles de la circulation, qu'il prévoie un certain nombre de mesures très simples, appliquées avec la plus grande sévérité, comme des amendes croissantes, des points décroissant avec les violations, l'examen périodique des véhicules, une plus grande sévérité dans l'octroi des permis, etc. Toutes choses que les assureurs ont dites et redites.

<sup>1</sup> Les chiffres de 1969 s'étalent jusqu'au mois de juin 1970, suivant la méthode suivie.

- b) que tout en étant équitables, les tribunaux soient de plus en plus sévères.
- c) qu'un contrôle plus strict s'applique à certains aspects de la technique.

Autrement, je crains qu'on n'arrive à rien dans un domaine où tout s'enchaîne.

Il faudrait aussi savoir si l'on veut conserver des dispositions juridiques excellentes en soi, mais coûteuses, comme la responsabilité envers les personnes transportées, l'intérêt courant depuis la date de l'inscription de la cause, etc., dispositions qui alourdissent les primes en regard de ce qui se fait ailleurs.

93

Il faut souhaiter également que le comité parvienne à convaincre les services gouvernementaux intéressés d'agir en commun. Déjà un autre organisme étudie les conditions d'une collaboration entre services. Il est urgent que les recommandations de ce comité soient suivies afin qu'on obtienne un résultat que les assureurs recherchent depuis longtemps. Ils connaissent les raisons du coût actuel de l'assurance automobile et ils ne souhaitent qu'une chose, c'est qu'on les aide à appliquer des solutions valables.

D'autres choses pèsent dans la balance, comme on sait. La première, c'est le fonds d'indemnisation aux victimes d'accidents d'automobiles. Alors que dans l'Ontario, on demande une taxe spéciale au moment où l'on remet le permis de conduire, dans le Québec on force les assureurs à payer les frais à même les primes d'assurance automobile. C'est illogique, dira-t-on ? Assurément, mais c'est un autre élément qui empêche la comparaison avec les primes exigées chez nos voisins. Il semble qu'on doive procéder comme eux dans la province de Québec avant longtemps.

La *Facility* ou la réassurance automatique des mauvais risques continue de coûter cher. Elle est un élément avec lequel il faudra compter tant qu'on n'aura pas demandé à ceux qui en profitent de payer les frais. Un rapport sinistres-primés de 94 pourcent n'a jamais été sain. Et cependant, c'est bien dans ce domaine que l'opinion accepterait qu'on augmente le tarif au niveau voulu ! Jusqu'ici, cependant, les assureurs n'ont pas osé; ce en quoi, à notre avis, ils ont eu tort car ils auraient apporté une solution à cet aspect du problème.

94

Si la réassurance automatique ou *Facility* est une mesure excellente au point de vue des relations avec le public assuré, puisque ainsi personne ne reste sans assurance (même les mauvais risques), elle continue de soulever des difficultés de fonctionnement. Trop d'affaires sont passées au Fonds subrepticement par certaines compagnies, avec des tarifs insuffisants. Comme l'écrivait récemment un des réassureurs les plus en vue au Canada: « It appears some automobile insurers in Canada have been unloading anything and everything into the « Facility » without any attention to proper underwriting and rating considerations. »

À tel point que l'on procédera à l'avenir à une « inspection régulière » des livres des compagnies adhérentes. Il y a là une réaction nouvelle de certains qui trouvent la charge trop lourde, si elle doit faire avant tout l'affaire des autres. Il est évident qu'en toute équité, on ne doit pas essayer de trouver dans cet organisme d'entraide un moyen de faire payer aux autres l'expansion anormale de l'entreprise. On sent que la formule n'est pas encore tout à fait au point et qu'on cherche à l'adapter d'année en année aux besoins de l'industrie. Adoptée en hâte pour des raisons d'opportunisme électoral, elle n'a jamais pu être tout à fait précisée dans ses utilisations. Et c'est cela qui, périodiquement, soulève l'ire de ceux qui paient les frais en grande partie.

Parlons maintenant, si vous le voulez bien, des résultats de 1970. Au premier abord, ils sont bien meilleurs que ceux de 1969. Si l'on enlève les chiffres de l'assurance-maladie, souscrite surtout par les assureurs-vie, on a eu, en effet, l'année dernière un léger excédent technique favorable (\$892,000), à comparer à une perte de 40 millions de dollars en 1969, pour l'ensemble du Canada. Cependant, il faut se demander dans quelle mesure on a mis des réserves à contribution pour obtenir ce résultat. Ne peut-on l'attribuer en partie à des bonis de sinistres survenus antérieurement à 1970 ? Ce qui rendrait le redressement moins spectaculaire.

Un lourd déficit est normalement comblé par le produit du portefeuille-titres. Il n'en reste pas moins vrai que l'assureur réagit en force quand il se trouve devant une pareille situation. Il a tendance à considérer que les primes doivent lui permettre de faire face au coût des sinistres et de l'administration, le rendement du portefeuille-titres étant là :

- a) pour faire face au déficit technique s'il y en a un: chose dont la répétition lui semble inacceptable, le tarif, dans son esprit, devant lui permettre de joindre les deux bouts chaque année.
- b) et pour donner à son entreprise la solidité financière indispensable.

Il n'a pas tort, quand on songe à l'importance des risques qu'il accepte, même si la réassurance le met partiellement à l'abri. Il est possible qu'éventuellement les pouvoirs publics demandent qu'on fasse la différence entre le rendement total du portefeuille et celui des placements de l'entreprise qui correspondent à son capital-surplus: l'un devant revenir en totalité ou en partie à l'assuré et l'autre restant à l'entreprise comme rémunération des capitaux engagés et comme facteur de stabilité. Si l'on s'oriente jamais de ce côté, il faudra faire bien attention. D'une part, il ne faudra pas risquer d'affaiblir



les entreprises canadiennes qui font face à la concurrence de puissants assureurs étrangers. De l'autre, il faudra se rappeler que l'assureur est extrêmement exposé aux fluctuations techniques et financières quand ses ressources sont limitées. Or, les réserves sont justement là pour mettre à l'abri aussi bien la société que le public même.

96 Il est curieux de constater comme agissent rapidement les forces correctives après les années difficiles. Quand on perd 40 millions en un seul exercice, il est évident qu'on met tout en marche pour apporter dès l'année suivante, la correction nécessaire: hausse de tarif, diminution des risques douteux ou mauvais, épuration du portefeuille. Pour faire face à des réactions parfois violentes de sa clientèle, le courtier, de son côté, fait le gros dos, grogne, répartit le plus qu'il peut, trouve des marchés nouveaux, en attendant que les assureurs reviennent à des sentiments différents. Les affaires d'assurance ne sont jamais faciles. Elles se gâtent en des moments comme ceux que l'on a traversés en 1969. Puis, elles rentrent à peu près dans l'ordre quand les résultats s'améliorent. C'est ce qui se passera sans doute d'ici un an ou deux.

En somme, 1970 aura été une année de réadaptation, de reprise, de tassement, avec une hausse d'environ 11 pour cent du chiffre d'affaires dans l'ensemble, si l'on exclut l'assurance accident-maladie. En effet, les primes acquises sont passées de \$1,500,000,000 à \$1,670,000,000.

En réassurance, les chiffres sont bien curieux à observer: un groupe perd \$450,000, un autre gagne \$410,000; un troisième a un déficit technique de \$501,000 et un quatrième fait un bénéfice de \$502,000. Un autre groupe perd \$468,000 alors que l'an dernier (exercice difficile) il avait fait des bénéfices techniques de \$27,000. L'analyse est difficile à faire car il s'agit de sociétés étrangères ou canadiennes faisant partie de groupes étrangers, dont les résultats subissent

l'influence des contrats de rétrocession. Pour en venir à une conclusion valable, il faudrait avoir des détails plus précis.

En terminant ces notes sur la réassurance au Canada, il faut, je crois, noter ce qu'un réassureur écrivait récemment à propos des affaires dans le Québec. Voici ce qu'il disait: « In 1970, property insurance results in Quebec are expected once again to be better than average and, although automobile may be marginal, the over-all result is expected to be profitable. Quebec insurance and reinsurance people are knowledgeable in the extreme and it is good to be able — especially in those troubled times — to so indicate ». Il est bon de se l'entendre dire par un réassureur professionnel, alors qu'il est fréquent que la province de Québec soit la tête de Turc sur laquelle on tape avec un plaisir évident à propos de tout et de rien.