

L'effondrement des structures sociales et ses conséquences en matière d'assurance

M. Marchal and N. H. Wentworth

Volume 40, Number 3, 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103755ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103755ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Marchal, M. & Wentworth, N. (1972). L'effondrement des structures sociales et ses conséquences en matière d'assurance. *Assurances*, 40(3), 194–224.
<https://doi.org/10.7202/1103755ar>

Deux témoignages

L'effondrement des structures sociales et ses conséquences en matière d'assurance

194 Le *Rendez-vous de septembre* a eu lieu à nouveau à Monte-Carlo, en 1972. Il a donné lieu à la présentation d'un certain nombre de travaux, dont nous avons retenu trois. Les deux premiers ont trait aux changements profonds qui ont lieu dans le monde entier en ce moment, et à leurs conséquences. Un Français et un Américain ont exposé leur point de vue : le même, mais présenté bien différemment. Nous avons pensé qu'il intéresserait le lecteur de les confronter puisqu'il s'agit d'une question d'une brûlante actualité. N'est-ce pas ce mardi matin de septembre, où les conférenciers déploraient la violence, que les athlètes israéliens étaient abattus à Munich ?

Le troisième travail a trait aux compagnies captives; ces belles esclaves qui enchantent les uns et inquiètent les autres.¹ Monsieur Bernard Haffner les a présentées déjà dans notre revue avec leurs qualités et leurs défauts. Monsieur Mayes revient sur le sujet et montre la réaction du marché à ces compagnies créées dans l'enthousiasme et qui, parfois, ont des résultats inattendus. G. P.

**I — M. Marchal, administrateur,
directeur général de l'Abeille, I.G.A.R.D.**

Préambule

L'accélération de l'histoire, constatée au cours des récentes décennies, a coïncidé, sur le plan économique-social, avec une remise en cause

¹ Le manque d'espace nous force à le reporter au prochain numéro.

de la plupart des valeurs qui forment, depuis deux mille ans, les caractéristiques de la Civilisation Occidentale.

Les grandes notions de famille, religion, liberté, qui constituaient des facteurs fondamentaux de notre style de vie, sont désormais controversées et soumises à des pressions de dilution qui ébranlent les structures sociales et menacent de les mener au point de rupture.

Cette évolution comporte, dans ses conséquences pour l'Assureur, des aspects négatifs, mais aussi positifs.

Il commence par s'inquiéter de toute modification à l'ordre établi, qui, en perturbant la connaissance statistique des risques, constitue un dangereux élément aberrant; mais, son sens du réalisme aidant, il ne tarde pas à trouver, dans la situation ainsi créée, des ouvertures pour le placement de polices et prestations inédites.

Bien que tous les pays aient, à des degrés divers, été affectés par ce phénomène, nous limiterons nos commentaires au pays que nous connaissons le mieux, c'est-à-dire à la France.

Notre propos est de rechercher dans une première approche quelles sont les forces novatrices qui ont entraîné l'évolution des structures sociales et quelle a été cette évolution.

Nous chercherons ensuite à décrire les conséquences de cette évolution pour l'Assurance.

Nous examinerons enfin les moyens et méthodes propres à mettre nos Sociétés en mesure de se défendre des conséquences négatives de l'évolution.

I — L'évolution des structures sociales

De tout temps, l'humanité a progressé; mais jamais, elle ne l'a fait aussi rapidement que depuis le début du vingtième siècle.

Ce progrès, qui s'accélère encore, se manifeste dans tous les domaines, et il a des conséquences considérables sur les structures sociales.

A — Sur le plan scientifique et technologique, les nombreuses découvertes qu'il serait fastidieux d'énumérer, ont entraîné des modifications considérables de la manière de penser et d'agir :

- Elles ont transformé *le travail* de l'homme, soit en le rendant moins pénible physiquement (développement du machinisme, de l'automatisation), soit en permettant, sur le plan intellectuel, d'effectuer en quelques jours des travaux qu'un savant du siècle dernier n'aurait pas achevés en y consacrant de nombreuses années, voire même sa vie entière.
 - Elles ont bouleversé *les communications* : l'aviation a considérablement facilité les déplacements. Par ailleurs, en rendant présent dans le monde entier, un point quelconque de la terre, la radio, la télévision, le téléphone font accéder à la planétarisation de l'information. Ainsi, les idées nouvelles qui, autrefois, ne sortaient pas d'un cercle restreint, sont maintenant répandues instantanément dans le monde entier.
 - Elles ont permis de réduire les coûts de fabrication, rendant accessibles à des couches sociales de plus en plus étendues des biens qui, autrefois, étaient réservés à une élite fortunée; l'automobile en est certainement l'exemple le plus caractéristique.
 - Enfin, sur le plan bio-médical, les découvertes scientifiques constituent une véritable révolution. Dans les pays développés, la durée de la vie humaine s'allonge continuellement. La mortalité infantile ne cesse de diminuer.
- B — Sur le **plan économique**, les progrès sont immenses, surtout dans les pays développés, où le niveau de vie moyen ne cesse d'augmenter.

La planification française a fixé comme objectif : une croissance élevée pour répondre au « désir de mieux vivre des Français ».

1° Il faut cependant reconnaître que, si les objectifs de développement économique ont été en général atteints, cela ne s'est pas toujours fait sans accentuer certaines inégalités.

Depuis des années, le développement s'est fait *en faveur de l'industrie*, et c'est certainement dans ce sens qu'il se poursuivra. La recherche de l'efficacité a conduit à des mutations rapides frappant des classes mal préparées au changement.

Une prise de conscience de ces conséquences néfastes se manifeste. On en trouve la trace dans le rapport sur les principales options qui commandent la préparation du *VIème Plan* :

Après avoir affirmé la nécessité d'une croissance axée sur une industrie compétitive, les rédacteurs du texte précisent :

« Le Gouvernement ne pense pas toutefois qu'il convienne d'engager la Nation dans la voie de ce qu'on a parfois appelé une « *industrialisation sauvage* », c'est-à-dire visant à tout prix le *maximum de mutation dans le minimum de temps*. »

197

« Un tel mode de croissance n'est pas sans séduction, et l'on peut être, à juste titre, sensible aux marges de choix supplémentaires qu'il procurerait au pays. Il présente, en particulier, bien des attraits pour les agents économiques — entreprises ou travailleurs — les mieux armés pour la compétition. »

« Mais il incombe aux Pouvoirs Publics de mesurer à leur exacte importance les efforts exceptionnels d'adaptation qu'un tel mode de croissance ne pourrait manquer d'imposer à celles des catégories socio-professionnelles qui, dans un premier temps, seraient les plus touchées : intensification délibérée de l'exode agricole, disparition rapide de nombreuses entreprises individuelles de l'artisanat, du commerce et de la petite industrie, accroissement très important du rythme des changements d'emploi des travailleurs salariés, réorientation profonde, inévitable dans cette hypothèse, des dépenses publiques en faveur du seul développement de l'industrialisation. »

« Des efforts violents et brutaux ne correspondent pas au stade de développement que nous avons atteint. Il n'est pas certain qu'ils soient possibles, plus douteux encore qu'ils soient efficaces, ni même qu'ils conduisent dans tous les cas à l'organisation économique la plus rationnelle. « Bien davantage, nous avons besoin d'une croissance ordonnée, régulière, continue et persévérante, qui soit avare de souffrances individuelles, et qui sache faire leur part à la satisfaction des besoins les plus immédiats et aux aides à la mutation, de façon à repousser le seuil au-delà duquel les efforts demandés deviennent trop lourds et où le changement n'est pas accepté, ni maîtrisé. »

« Encourager la mutation en l'accompagnant, tel est le type de croissance que le Gouvernement recommande de viser dans le *VIème Plan*. »

On peut lire dans le même document le passage suivant :

« La solidarité se resserrera, tout d'abord, au sein même de la « Nation. Entre Français, au profit des plus défavorisés; entre régions, « aussi, par un effort persévérant d'aménagement du territoire. »

Il faut voir dans ces textes, à la fois une réflexion critique sur l'évolution au cours des années écoulées, et le désir d'une réaction à cette tendance.

198

2° Un autre élément important de l'évolution économique est constitué par la réduction constante du temps de travail. Certains pays, tels que les États-Unis, ont déjà des entreprises, en nombre sans cesse croissant, qui travaillent sur la base de quatre jours par semaine.

En France, la durée du travail a diminué en moyenne d'une heure par semaine au cours du Vème Plan. Le VIème Plan prévoit une nouvelle réduction d'environ 1 heure et demie.

De plus, la durée du travail est en moyenne plus courte dans le tertiaire que dans l'industrie, et l'importance relative de ce secteur tertiaire ne cesse d'augmenter.

Il en résulte une extension considérable des loisirs; certains auteurs ont parlé d'une « *explosion des loisirs* ».

Toutefois, pour que ce phénomène soit profitable à l'homme, il faudrait bâtir une véritable organisation des loisirs, et, dans ce domaine, bien des progrès restent à faire.

3° Le développement économique entraîne une course implacable vers le gigantisme. Elle se manifeste tant sur le plan de la dimension des sociétés créatrices de biens que sur celui de la dimension des produits.

Le nombre de sociétés multi-nationales se développe au rythme moyen de 10% l'an; certains futurologues estiment que, *vers la fin du siècle*, le monde des affaires sera dominé par 200 entreprises multi-nationales gigantesques. En France actuellement, il est bien venu qu'une entreprise cherche à atteindre « la taille européenne ».

Partout le record est recherché; c'est pourquoi nous voyons s'élever des immeubles-tours de plus en plus hauts, et se construire des voitures de plus en plus rapides, des avions et des pétroliers de plus en plus gros, et des ordinateurs de plus en plus puissants.

De ce fait, lorsqu'un incident survient, il peut avoir des conséquences catastrophiques.

4° Le développement économique ne s'est pas fait sans porter atteinte à l'environnement. La prise de conscience de ce phénomène est récente, mais elle marque une étape décisive de l'histoire de notre économie.

L'homme a, depuis son origine, lutté contre la nature pour tenter d'en tirer d'abord les moyens de son existence, puis ceux de sa survie, et enfin les éléments de son confort. Ayant réussi à maîtriser sans cesse davantage la nature, l'homme s'aperçoit que cette agression continuellement commise peut lui être mortelle : l'air, l'eau, les aliments deviennent pollués au point qu'en France, par exemple, les études sérieuses estiment que la résorption de la pollution coûterait actuellement 60 francs par an et par habitant.

199

C — Le Progrès culturel et ses conséquences

Le développement de l'instruction est considérable. En France, la scolarité est maintenant obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans. Le nombre d'étudiants fréquentant les universités est passé approximativement de 100.000 en 1939 à 600.000 en 1968.

On tend de plus en plus à former des populations de « *travailleurs du savoir* » enclins à regrouper leurs connaissances pour guider leur style de vie en fonction de la classe sociale dans laquelle ils estiment avoir pénétré.

Il en résulte bien des désillusions ! Pour le bachelier, qui s'aperçoit que son diplôme n'a que peu de valeur, pour le licencié en droit qui se retrouve rédacteur contentieux d'une société d'assurances, pour l'ingénieur sorti d'une école, qui trouve difficilement un emploi, le désenchantement est profond et la qualité du travail s'en ressent.

Sur un autre plan, on trouve de moins en moins d'ouvriers qui acceptent des tâches réputées ingrates, ce qui oblige de nombreuses industries à faire appel à la main-d'œuvre étrangère.

D — L'évolution des rapports entre les nations

Depuis 27 ans, les pays d'Europe ont cessé de s'entre-déchirer et se sont engagés, de façon irréversible, dans la voie de l'union économique, qui est peut-être le prélude à une union plus complète.

Il y a là un phénomène dont les conséquences sur les structures sociales sont certaines, bien que difficiles à expliciter.

Les jeunes générations, qui atteignent maintenant l'âge adulte, n'ont pas connu la guerre; pour elles, la notion de patrie n'a pas le même sens que pour leurs pères.

L'insécurité militaire d'autrefois a été remplacée par une insécurité économique, plus diffuse et moins tangible.

200

Quant au service militaire, qui était autrefois l'école de la discipline, alors qu'il était là pour préparer la Nation à répondre à une menace extérieure, il n'a plus guère raison d'être depuis que la France s'est dotée d'un armement nucléaire, et de plus en plus la contestation tend à s'y introduire.

E — L'évolution sociale

Soumise à ces pressions diverses, la conjoncture sociale a amorcé une transformation dont il n'est pas aisé de mesurer l'importance; il n'existe pas encore d'indices de bonheur national ou de conjoncture sociale, semblables à ceux qui suivent les fluctuations de la conjoncture économique.

Il n'est pas erroné de penser que les crises qui surviennent de temps à autre — celle de Mai 1968 en France, par exemple —, sont partiellement occasionnées par une sorte de distorsion ou de déphasage entre la rapidité des progrès de la technique et de l'économie, et la lenteur des ajustements de la sociologie et de la psychologie.

Ce phénomène conduit certains à reconsidérer les finalités de la civilisation actuelle et à contester ce qu'ils appellent la « Société de consommation ». Cet état d'esprit paraît se répandre plus aisément parmi les jeunes.

Par ailleurs, les notions de famille et de religion n'ont plus — nous l'avons dit — la même valeur qu'autrefois; l'autorité parentale est de plus en plus contestée, et l'athéisme de plus en plus répandu.

Dans les entreprises également, l'autorité est de plus en plus discutée, et cela concerne non seulement l'autorité patronale, mais aussi l'autorité syndicale.

Quant au travail, il a cessé d'être un objet de fierté pour devenir une contrainte. Le travailleur d'aujourd'hui est, la plupart du temps,

chargé de tâches répétitives et fragmentaires, définies en dehors de lui. Son sentiment de responsabilité tend à disparaître.

II — Les conséquences de l'évolution pour les assureurs

Il est malaisé de déterminer l'importance de l'évolution des structures sociales sur l'assurance. L'assureur est, bien entendu, alerté par des faits qui viennent à sa connaissance, par des tendances qui apparaissent dans ses résultats; mais pour passer des impressions à l'évaluation objective des conséquences de l'évolution, il y a un pas difficile à franchir.

201

Quoi qu'il en soit, on peut penser que les conséquences sont de deux ordres :

- celles qui sont négatives, car elles entraînent une aggravation des résultats;
- celles, au contraire, qui sont positives parce qu'elles offrent des perspectives nouvelles de développement des marchés existants ou des créations de nouveaux marchés.

Conséquences positives et conséquences négatives peuvent d'ailleurs être étroitement mêlées.



A — Conséquences néfastes

1) Conséquences communes à toutes les branches

Le relâchement des structures sociales, auquel nous avons fait allusion précédemment, entraîne un *abaissement évident de la moralité* qui ne peut qu'avoir des conséquences négatives sur l'évolution des résultats des sociétés d'assurances.

Cet abaissement de moralité est à la source de fraudes nombreuses, que les assureurs peuvent relever dans toutes les branches qu'ils pratiquent, que ces fraudes soient commises à l'occasion de sinistres ou qu'elles soient pré-existantes à ceux-ci, sous forme de fausses déclara-

Il est certain, que beaucoup d'assurés ont toujours vu dans leur assureur un partenaire auquel ils doivent s'efforcer de payer le moins tions tendant à présenter sous un jour fallacieux la matérialité du risque.

possible et duquel ils doivent tenter de recevoir le plus possible. Cette conviction a certainement été renforcée depuis quelques années par la critique systématique d'une société, dite de consommation, dont, aux dires de ses détracteurs, les sociétés d'assurances font partie intégrante. Cela se traduit bien entendu chez une partie de la jeunesse par un mépris total du bien d'autrui sur lequel on s'acharne volontiers avec les conséquences qu'on peut imaginer pour les sociétés d'assurances.

202 D'autres faits, toutefois, intimement liés au relâchement de notre société, constituent une source d'aggravation notable pour les assureurs.

La remise en cause permanente de l'autorité établie, tant au sein des familles qu'au sein des entreprises, a conduit progressivement beaucoup de cadres d'entreprises à un abandon de leurs responsabilités qui ne pouvait et ne pourra qu'avoir des répercussions sur la bonne marche de leurs entreprises et aggraver les dangers qui sont inhérents au fonctionnement de celles-ci.

Curieusement, à cette abdication de leurs propres responsabilités chez de nombreux individus, correspond une recherche systématique et impitoyable de responsabilité, quand il s'agit d'autrui. La société actuelle n'admet pas que les catastrophes soient expliquées par la fatalité. Elle a toujours besoin de trouver un responsable, *de préférence assuré*.

Il existe, enfin, une autre caractéristique de la société actuelle, qui risque de modifier considérablement la physionomie de l'assurance dans les années à venir. Il est, en effet, malheureusement patent qu'actuellement la violence paie, ou, sinon la violence, du moins la force. De nombreux individus ont donc compris que, pour être en position de force, ils doivent se constituer en groupes, qu'il s'agisse de catégories professionnelles ou de syndicats, groupes qui, parlant haut, et résolus à faire peser leur force, obtiennent ce qu'un individu seul n'aurait pu obtenir. L'idée, certes, n'est pas nouvelle puisque c'est celle des syndicats et dans d'autres domaines, des coopératives; mais il est certain que les groupements sont de plus en plus conscients de leur puissance et on peut penser que le temps n'est pas éloigné où l'assureur en tout domaine devra traiter avec eux.

Les facteurs que nous venons d'énumérer ont leurs incidences sur le plan des différentes branches, incidences qui prennent souvent un aspect particulier en fonction des branches.

2) Branche Incendie

La branche Incendie est naturellement l'une de celles qui se trouve la plus frappée par la baisse de moralité et le relâchement des structures sociales.

L'Assemblée Plénière des Compagnies d'Assurances contre l'Incendie dresse, avec une grande rigueur, des statistiques permettant d'apprécier la gravité des risques et de définir les taux de primes. Elle a constaté, en ces dernières années, une aggravation continue des résultats de la Branche *et on peut dire qu'il en a été de même dans de nombreux autres pays.*

203

Il est toutefois difficile de déterminer la cause véritable d'un sinistre et on ne peut certes attribuer uniquement l'aggravation constatée au fait volontaire de l'homme ou à sa négligence coupable. Nous pouvons indiquer cependant qu'une statistique produite en avril 1972 indique que, du 9 décembre 1971 au 26 avril 1972, *31 sinistres importants, survenus en France, ont eu une origine criminelle.* Ajoutons que le coût total de ces sinistres a été estimé à 100 millions de francs, soit *30% de l'ensemble des sinistres industriels survenus pendant la même période.*

Mais une autre cause d'aggravation des risques est liée à l'évolution rapide des structures économiques et sociales. La disparition rapide de nombreuses entreprises individuelles, de l'artisanat, du commerce et de la petite industrie, et leur remplacement par des entreprises de plus en plus importantes ont placé les assureurs incendie devant des risques nouveaux, caractérisés par une énorme concentration de valeurs, source de pertes considérables en cas de sinistre.

Les mutations, qui surviennent actuellement dans le monde agricole, sont probablement également une cause d'aggravation du risque incendie. Dans certaines régions, la valeur vénale des bâtiments est devenue très inférieure à l'indemnité que l'agriculteur peut recevoir si ces bâtiments viennent à brûler. Il est bien évident que, lorsque de telles conditions sont réalisées, le sinistre devient pour l'assuré une bonne affaire.

Sur un autre plan, le déplacement des populations rurales vers les villes, l'arrivée de travailleurs étrangers créent un besoin de logements considérable dans les centres urbains. Il faut construire beau-

coup, rapidement et à bon marché des logements qui ne sont pas faits pour durer. L'assureur en supporte les conséquences, car les constructions légères sont vulnérables, aussi bien à l'incendie qu'aux autres risques annexes, tels que les dégâts des eaux ou la tempête.

Enfin, le renchérissement du prix des terrains, provoqué par les besoins de logements, a favorisé le développement des immeubles-tours, qui constituent un risque fort dangereux pour les compagnies d'assurances Incendie.

204

3) *Branche Automobile*

Il est hors de doute que la possession d'une automobile est une des aspirations les plus immédiates des individus, et spécialement des jeunes.

En ce qui concerne ces derniers, toutes les études effectuées ont montré, sans ambiguïté, que le risque d'accident des jeunes conducteurs dépassait la moyenne d'environ 50%, et était deux fois plus élevé que celui des conducteurs les plus sûrs, qui appartiennent à la tranche comprise entre 35 et 44 ans.

L'automobile est, par ailleurs, maintenant accessible à toutes les couches sociales de moins en moins élevées et par lesquelles elle est ressentie comme un besoin prioritaire. Or, les statistiques montrent que le risque croît à l'inverse du niveau social et intellectuel du conducteur. C'est pour les employés, les ouvriers agricoles et le personnel de service, que le taux d'accident par kilomètre parcouru est le plus élevé; les employés ayant 2,1 fois plus d'accidents que les cadres supérieurs. Cela peut s'expliquer facilement: l'automobiliste peu fortuné néglige l'entretien de son véhicule. Par ailleurs, bien souvent, il entasse dans celui-ci de trop nombreux passagers, faussant considérablement la matérialité du risque assuré.

Sur un autre plan, il est certain que les automobilistes respectent de moins en moins les contraintes posées par le code de la route, et notamment les limitations de vitesse.

Or, il est indiscutable que le risque et la gravité des accidents augmentent considérablement à vitesse élevée. En France, des mesures de limitation de vitesse ont été prises en 1970 sur 13.500 km de routes. La première année, les résultats ont été bons. Mais, en 1971, il

n'en a plus été de même et sur le réseau à vitesse limitée, le nombre d'accidents a augmenté de 6,6 % au lieu de 3,9 % sur l'ensemble du territoire. Cette situation est la conséquence directe du fait que, depuis son institution, la limitation de vitesse a été de moins en moins observée.

Les mesures comparatives faites par l'O. N. S. E. R. en juin 1970 et en juin 1971, font ressortir que le pourcentage des conducteurs ne respectant pas la limitation de vitesse est passé :

- les jours ouvrables, de 4,4 % en 1970 à 8,4 % en 1971, soit presque le double;
- les jours fériés, de 6,3 % en 1970 à 15,4 % en 1971, soit un peu moins du triple.

205

Nous avons vu enfin que les loisirs se développaient. L'atmosphère des villes étant de plus en plus pesante, les citadins prennent la fuite aussi souvent qu'ils le peuvent. Ces migrations hebdomadaires font qu'après chaque week-end, il n'y a plus qu'à faire le bilan d'une hécatombe.

Tous ces facteurs, que nous venons de signaler, font que le risque Automobile s'aggrave continuellement, bien que le réseau routier s'améliore, que les autoroutes soient plus longues, et que des efforts importants soient dispensés pour rendre les véhicules plus sûrs.

4) Branche Vol

La branche Vol est évidemment l'une des plus touchées par l'évolution des structures sociales.

Le relâchement des liens familiaux, le refus de toute contrainte morale, en même temps qu'un appétit croissant de biens matériels, ne peuvent évidemment qu'accroître la délinquance. Ce besoin d'accès rapide aux biens matériels est particulièrement sensible chez les jeunes, qui se voient continuellement sollicités par une publicité intensive et agressive. La délinquance est d'ailleurs facilitée par un certain nombre de facteurs liés à l'évolution sociale. La raréfaction de la domesticité, et même des gardiens d'immeubles, rend évidemment plus facile les délits contre la propriété.

Le développement des résidences secondaires, conséquence de l'élévation du niveau de vie, met à la portée des malfaiteurs des maisons

A S S U R A N C E S

inoccupées pendant une grande partie de l'année; alors que, d'autre part, les absences de plus en plus généralisées des week-ends permettent des attaques faciles sur les résidences principales. Les cambriolages sont d'ailleurs largement favorisés par l'insuffisance de plus en plus fréquente de protection dans les maisons individuelles, elle-même résultant du souci d'économie auquel nous avons fait allusion précédemment. À noter également, en ce domaine, le manque de protection des magasins qui, loin d'être protégés par des rideaux métalliques comme autrefois, exposent, jour et nuit, les objets à vendre dans un souci de publicité.

206

Tous ces facteurs ont considérablement accru la charge des sociétés d'assurance dans la branche Vol depuis quelques années et cela dans tous les pays.

Il existe d'ailleurs certains pays (comme l'Italie) où les demandeurs d'assurance trouvent de plus en plus difficilement des sociétés qui acceptent de les garantir, même pour des risques de simple habitation.

En France la situation s'aggrave continuellement comme le démontrent les chiffres publiés dans le Bulletin d'Information no 5, de mars 1972 du Groupement Technique Accidents :

	1969	1970	1971
Vols coffres-forts	1.369	1.445	1.489
Vols simples	298.599	326.194	342.200
Vols qualifiés	95.106	108.254	118.500
Vols à main armée (armes de toutes catégories)	4.016	4.881	5.340
Hold-up	153	240	427

Il y apparaît que, de 1969 à 1971, l'augmentation a été de :

- 8,8% pour les vols coffres-forts
- 14,6% pour les vols simples
- 24,6% pour les vols qualifiés
- 33,0% pour les vols à main armée
- 79,1% pour les hold-up.

A S S U R A N C E S

En ce qui concerne les vols d'automobiles, les nombres de délits relevés depuis 1962 sont les suivants, pour la France entière :

1962 :	27.705	1967 :	68.595
1963 :	32.093	1968 :	93.412
1964 :	35.438	1969 :	89.460
1965 :	51.902	1970 :	97.305
1966 :	57.956	1971 :	121.522

En neuf ans, le nombre a été multiplié par 4,4 ! Ces vols sont le plus souvent considérés par leurs auteurs comme des « emprunts ». D'ailleurs, plus de 90% des véhicules sont retrouvés, mais, en général, endommagés.

207

Le risque Vol s'est donc fortement détérioré depuis 1968. On serait tenté de faire un rapprochement avec les graves événements du printemps de cette année-là. Il est au moins certain que, depuis cette crise, les forces de police sont accaparées par des tâches de maintien de l'ordre qui ne laissent pas suffisamment de temps pour réprimer les délits de droit commun.

Il en est d'ailleurs de même dans d'autres pays, pour des motifs analogues.

On peut penser aussi que les concentrations de population dans des villes nouvelles, auxquelles ne correspond pas une augmentation proportionnelle de forces de police, constituent également une cause importante d'aggravation du risque Vol.

5) *Branche Responsabilité Civile et Risques Divers*

Les résultats de cette branche s'aggravent depuis plusieurs années. La baisse générale de la moralité — contrairement à ce qu'on pourrait penser, il n'est pas de tout repos pour un assureur de garantir la responsabilité civile des notaires —, l'extension de la notion de responsabilité liée à l'évolution économique et sociale, la recherche à tout prix des responsabilités — voire en particulier dans le domaine de la médecine — sont évidemment des causes importantes de l'aggravation constatée.

Les atteintes à l'environnement constituent aussi une cause d'aggravation du risque responsabilité civile. En raison de la prise de conscience récente des dangers qu'elles font courir à l'humanité, il est

de plus en plus fréquent de voir ceux, qui en sont les victimes, réclamer l'indemnisation des préjudices qu'ils subissent. C'est ainsi que les riverains des aéroports intentent des procès contre les compagnies aériennes, que les voisins de raffineries de pétrole réclament des indemnisations pour les dommages ou les ennuis qu'ils subissent, etc.

6) *Branche Corporels*

208

L'évolution de cette branche est liée bien évidemment à la poussée sociale du risque automobile ; aujourd'hui, les accidents corporels les plus fréquents sont les accidents de la circulation.

La multiplication des loisirs, avec leurs applications sportives à la portée d'un nombre toujours plus important d'individus, est également une source d'aggravation du risque (accidents de ski, noyades . . .).

Il faut enfin remarquer que l'évolution du niveau de vie, qui éloigne de plus en plus les individus des travaux pénibles, a entraîné la création, dans le domaine ménager, de toute une gamme d'instruments qui constituent une source d'accidents.

7) *Branche Grêle*

On pourrait penser que les mutations des structures sociales n'ont pas d'incidence sur cette branche ; en fait, ce serait une erreur.

En effet, il y a un parallélisme étroit entre les évolutions matérielles, techniques et économiques de l'agriculture et celle de la psychologie du monde agricole.

Longtemps isolé dans son exploitation, l'agriculteur revendique maintenant la parité avec les autres catégories socio-professionnelles. Pour satisfaire ses besoins de promotion, il a conscience qu'il doit gagner plus, et surtout qu'il doit mesurer son gain.

Ceci entraîne des conséquences sur deux plans :

a) sur la vente des garanties :

l'agriculteur recherche plus âprement l'assureur offrant les taux les plus bas et les conditions de garantie les plus étendues, et cela lui est d'autant plus facile qu'il est mieux informé.

b) sur le règlement des sinistres :

l'expert n'a plus l'autorité technique et morale indiscutée qu'il avait autrefois, et il a en face de lui un agriculteur qui a appris à évaluer, non seulement sa perte quantitative, mais aussi son préjudice financier. Sous la pression des assurés, les pourcentages de perte accordés sont de plus en plus élevés.

B — Conséquences positives

Fort heureusement, l'évolution des structures sociales n'a pas que des conséquences négatives pour les assureurs. Elle ouvre aussi de grandes possibilités, soit pour le développement des marchés déjà connus, soit pour la création de marchés nouveaux.

209

1) *Développement de marchés existants*

En dix ans, de 1959 à 1969, le montant des primes directes des sociétés d'assurances opérant en France a été multiplié par 3,5, passant de 6,5 milliards de francs à 23 milliards de francs. Ramenés en francs constants, ces montants représentent une progression de 160%, ce qui est tout à fait remarquable.

Il est donc évident que les assureurs ont su exploiter les possibilités que leur ouvraient le progrès économique et scientifique, et le besoin de sécurité matérielle de plus en plus grand ressenti par la population.

Il est significatif de constater que les branches où le développement a été le plus rapide entre 1959 et 1969, sont :

- la Branche « Vol » (primes multipliées par 3,11 en Francs constants)
- la Branche « Automobile » (primes multipliées par 2,93 en Francs constants).

Il faut noter toutefois que les primes ont augmenté plus rapidement que le parc assuré, du fait des hausses de tarif inévitables.

- L'assurance-Crédit (primes multipliées par 3,84 en Francs constants)
- La Branche « Responsabilité Civile » (primes multipliées par 2,74 en Francs constants)

— La Branche « Vie » (primes multipliées par 2,69 en Francs constants).

2) *Création de marchés nouveaux*

210

Nous avons déjà dit que l'évolution sociale s'accompagne d'un besoin de sécurité toujours accru dont bénéficient les assureurs. Il est remarquable de constater que même le développement de la protection sociale de la part de l'État engendre, chez de nombreux individus, un besoin de protection supplémentaire, qui se traduit de manière évidente en France, par le développement important de la branche Maladie.

On peut par ailleurs constater que le développement de la protection sociale, comme du reste l'accroissement de la pression fiscale, s'accompagnent de complexités administratives, qui induisent de plus en plus les individus et les entreprises à recourir à des conseils ou à des sociétés de services, qui, à leur tour, constituent une nouvelle clientèle pour les compagnies d'assurances.

L'évolution sociale crée enfin des marchés nouveaux dans des domaines beaucoup plus spécifiques :

Nous avons déjà parlé des risques de pollution, qui sont appelés très vraisemblablement à prendre un développement considérable pour les assureurs.

Nous pouvons également citer, pour les bailleurs, la garantie d'insolvabilité de leurs locataires. Il est certain que la cherté des loyers rend fort lourd pour les jeunes ménages le dépôt d'un cautionnement généralement exigé par le propriétaire. On tend à remplacer ce cautionnement par une assurance d'insolvabilité en faveur du propriétaire.

De même on recourt de plus en plus à notre époque à des prêts pour l'accession à la propriété immobilière. Les organismes, qui accordent ces prêts, commencent à se préoccuper du risque de chômage pour leurs débiteurs. Il y a là un nouveau marché où les sociétés d'assurances seront appelées à se manifester.

III — Les voies et moyens d'action

Mis en présence de l'aggravation croissante des risques, attribuée aux diverses pressions que subit actuellement la Société, l'assureur doit prendre des initiatives. Elles se situent sur deux plans :

- l'adaptation des tarifs et des garanties
- la prévention.

A — L'adaptation des tarifs et des garanties

Dans toutes les branches où les risques s'aggravent, la solution de facilité consiste à augmenter les tarifs. C'est évidemment une mesure nécessaire, mais il ne faut pas perdre de vue qu'elle n'est pas toujours possible, et lorsqu'elle l'est, qu'elle n'est pas dépourvue d'inconvénients.

Il convient de noter qu'en raison de la nature même de son activité, l'assureur connaît avec retard ses prix de revient. Il ne peut donc pas toujours adapter son tarif aussi rapidement qu'il le faudrait lorsque l'aggravation d'un risque est brutale. De plus, les primes des contrats souscrits pour une longue durée ne peuvent être modifiées à tout moment. La concurrence constitue aussi un obstacle aux revalorisations de tarif.

— Il faut éviter les augmentations forfaitaires uniformes, car ce procédé, en facilitant la concurrence, entraîne l'anti-sélection, et aboutit souvent à des résultats opposés à ceux qui étaient recherchés.

La complexité des tarifs devient alors énorme. À cet égard, le tarif Automobile, qui cherche à « personnaliser le risque », est devenu un ouvrage monumental comportant un nombre de pages impressionnant.

En outre, le fait d'introduire dans le tarif de nombreux critères appréciés en fonction des déclarations des assurés, incite ces derniers à tromper leur assureur, d'autant plus que les disparités des primes entre les catégories sont plus importantes.

— L'augmentation continue des tarifs les mène à des niveaux qui peuvent devenir insupportables, et créer des mouvements d'opinion en faveur de la nationalisation ou de la socialisation des risques.

— L'adaptation des garanties est un moyen de pallier l'aggravation des résultats. On peut commencer par exclure les risques nés du progrès technique (par exemple l'emploi de produits chimiques par les agriculteurs) quitte à les garantir contre paiement d'une surprime. On peut aussi introduire des franchises destinées à moraliser les risques.

Mais pour la mise en œuvre de ces moyens, les difficultés sont les mêmes que pour l'augmentation des tarifs.

B — La prévention

Cette vieille idée et ce vieux principe de l'Assurance qu'est la prévention, à laquelle une importance de plus en plus grande est attachée, apparaît maintenant comme une idée nouvelle susceptible d'apporter une solution au problème posé par la mutation des structures sociales.

212 Le premier et vrai rôle de l'Assurance est de prévenir les sinistres dans toute la mesure du possible, afin d'apparaître comme le dernier rempart, après épuisement de tous les autres moyens. Trop fréquemment la prévention des sinistres est ignorée ou reléguée à la seconde place, au détriment de l'Assurance.

Ce manque de considération, dans lequel est tenue la prévention contre les sinistres, est l'une des causes principales de la gravité des crises que subit actuellement la profession.

Parce que la prévention a été négligée, les assurés sont mécontents de la hausse perpétuelle des taux de primes d'assurances, les Compagnies d'Assurances sont elles-mêmes peu satisfaites de leurs rapports de sinistres à primes, sans cesse plus élevés, enfin, les réassureurs se plaignent de la réduction de leur capacité.

Si les Compagnies d'assurances pouvaient réduire sensiblement leurs sinistres, l'avenir serait plus prometteur, non seulement pour elles, mais aussi pour leurs agents, et leurs réassureurs, tandis que les questions de capacité ne se poseraient pas.

Il apparaît absolument opportun que l'assureur intéresse les assurés à la prévention en accordant à ceux qui suivront ses conseils des abaissements de tarif importants ; l'idéal étant que la prévention, sur un certain nombre d'années, ne coûte rien à l'assuré.

Il est souhaitable que l'assureur puisse intervenir, sinon au stade de la conception, du moins au stade de la construction des édifices, des usines, pour dispenser ses conseils en temps utile. Cela implique de sa part, soit sur le plan général de la prévention, soit sur le plan de chaque société, de disposer d'ingénieurs de sécurité en mesure d'intervenir utilement.

En matière de risque Automobile, les assureurs ont pris une initiative intéressante en créant « La Prévention Routière ». Cet organisme, financé essentiellement par les Sociétés d'assurances, mène des cam-

pagnes pour informer, éduquer, et pour faire prendre conscience à chaque conducteur de ses responsabilités.

Il est bien sûr difficile de mesurer l'efficacité d'un tel organisme ; une tentative a cependant été faite et l'étude a montré combien l'action des assureurs était rentable.

Étant donné le montant des versements effectués, il suffit que l'action de « La Prévention Routière » évite un mort pour une société ayant 125.000 assurés, pour que la contribution de cette société soit rentabilisée. Or, le rapport a montré que ce but était largement atteint du fait de la seule campagne menée pour inciter les conducteurs et leurs passagers à attacher leurs ceintures de sécurité.

213

En matière de prévention et de lutte contre l'Incendie, il faut citer l'existence du laboratoire du feu à Champs-sur-Marne, qui a été créé par les sociétés d'assurances.

Les recherches effectuées par cet organisme sur les matériaux nouveaux, sur les moyens de lutte contre l'incendie, les stages de formation de techniciens et d'ingénieurs qu'il réalise, constituent un effort de prévention d'une grande utilité.

Enfin, les Assureurs participent, aux côtés d'entreprises industrielles, au Centre National de Prévention et de Protection. Cet organisme a créé un ensemble d'activités concernant la documentation, la formation et la recherche en matière de prévention. Il cherche également à développer toute forme de manifestation propre à sensibiliser les entreprises aux problèmes de prévention des incendies.

Il est donc certain que les assureurs devront, dans un avenir très proche, développer ou intensifier leurs actions dans le domaine de la prévention.



II — N. H. Wentworth, président The Continental Insurance Companies ¹

Aux États-Unis on observe l'effondrement de certaines structures sociales, et les conséquences pour l'Assureur ont été considérables. Il faut

¹ Comme on le constatera, les mêmes faits existent aux États-Unis et en France. Les conséquences ne peuvent donc être que les mêmes. Aussi tous deux concluent-ils que la solution est dans la prévention, plus que dans l'augmentation des primes.

Il y a là deux témoignages qu'il nous a paru intéressant de rapprocher.

rappeler ici que le contrôle des assurances est du ressort de chaque état et non pas du gouvernement fédéral.

L'effondrement se manifeste dans la criminalité accrue, dans la nonchalance généralisée, dans les attitudes changeantes des tribunaux, dans la polarisation des groupes qui ont provoqué des désordres civils et des émeutes, dans l'évolution des mœurs qui semble indiquer un abaissement de la moralité et de l'éthique. Ces manifestations ont causé non seulement des tragédies humaines, mais aussi des dégâts et des pertes matérielles énormes, pour la plupart assurées.

214

La situation s'est aggravée en raison d'autres changements sociaux qui dans l'opinion de certains observateurs ne représentent pas sans doute ce qu'on pourrait dénommer « un effondrement des structures sociales ». On peut penser que certains changements ont été en fin de compte utiles au peuple américain. Il est toutefois ironique que les assureurs qui traditionnellement ont rempli un grand rôle d'intérêt public sont devenus, plus que toute autre institution identifiée avec le capital privé, les victimes de cette évolution sociale.

On trouve une preuve de ces autres changements sociaux dans le développement spectaculaire des groupes organisés de consommateurs et dans l'attitude sceptique, même hostile, envers le monde des affaires, démontrée surtout par la jeunesse américaine et par beaucoup d'universitaires. On a vu surgir une foule de questions critiques concernant les responsabilités sociales des dirigeants des entreprises.

Dans ce climat, le peuple américain et les fonctionnaires gouvernementaux s'adressent aux assureurs, souvent d'une manière agressive, pour réclamer la solution de problèmes dont ceux-ci ne sont aucunement responsables. Par exemple, les assureurs sont tenus par la loi de couvrir les risques aggravés en assurance Automobile, d'émettre des polices Incendie dans des régions de brousse combustible, de garantir la continuité de l'offre d'assurance dans les centres urbains délabrés ou tumultueux. On pourrait facilement citer d'autres situations où les assureurs sont obligés d'accepter des risques qu'ils auraient refusés s'ils étaient libres de suivre une politique normale de prudence.

Il est bien évident que l'offre de telles couvertures d'assurance n'allège aucunement la crise de la circulation routière, le problème du logement dans les centres urbains, les désordres sociaux et les autres problèmes fondamentaux qui créent des situations où une partie de la

population ne peut obtenir par les voies normales la couverture dont elle a besoin.

Cette insistance croissante que le public ait un accès raisonnable à l'assurance dont il a besoin indique peut-être une certaine transformation dans l'attitude des autorités de tutelle. Traditionnellement notre système de contrôle par les États a eu le but de protéger l'intérêt public par les moyens suivants : contrôle des conditions générales des polices et des pratiques des entreprises d'assurances, contrôle de leur solvabilité et l'exigence que les primes ne soient ni excessives, ni trop faibles, ni injustement discriminatoires. Mais en général les assureurs retenaient le droit de refuser des risques en conformité avec leur politique de souscription. Dans la plupart des cas, les restrictions imposées par les autorités en ce qui concerne la souscription avaient la finalité de promouvoir le développement par l'assureur d'un portefeuille, composé des risques bien sélectionnés et suffisamment dispersés, ce qui réduisait le danger de grandes pertes concentrées, susceptibles d'atteindre la situation financière de l'assureur.

215

Aujourd'hui les assureurs des branches élémentaires sont obligés d'accepter des affaires déficitaires. Par exemple, les plans dits *Fair*, depuis leur création en 1968 jusqu'au 30 septembre 1971, ont donné aux assureurs une perte technique de \$89 millions. *Fair* est une abréviation qui signifie « *Fair Access to Insurance Requirements* », et de tels plans existent dans 26 états, dans le district de Columbia et à Porto Rico. La loi étatique exige que tous les assureurs des choses (property insurers) opérant dans un état participent proportionnellement à un plan qui vise à fournir une couverture de base pour certains risques qui ne peuvent être placés sur le marché normal. Quelques plans se réfèrent à un état entier, d'autres à une région limitée d'un état ; quelquefois c'est le commissaire des assurances (insurance commissioner) qui désigne la région à laquelle le plan s'applique. Le but essentiel des plans *Fair* était de servir les centres urbains, mais dans certains états importants ils sont devenus des organismes pour les risques difficiles à placer.

Qui va couvrir cette perte de \$ 89 millions et les pertes causées par les autres affaires obligatoires ? Les actionnaires ? Les autres assurés, les bons risques ? Ou le gouvernement devrait-il recourir aux revenus généraux de l'état pour financer les programmes, de sorte que tous les contribuables partagent la charge sociale ? Actuellement la

charge des pertes causées par les assurances obligatoires *Fair* est supportée par les assurés, qui sont capables d'obtenir leur assurance par les voies normales, et par les actionnaires des entreprises d'assurances.

216

On n'exagère pas si on dit que c'est vraiment intéressant que le législateur ait créé cette situation difficile pour les entreprises d'assurances. Les rapports de notre industrie avec la société n'ont jamais été purement économiques, comme c'est souvent le cas pour les affaires en général. Depuis longtemps on considère que l'assurance est une activité d'intérêt public de sorte qu'elle produit non seulement des effets économiques mais aussi des effets sociaux.

Il existe une base légale pour notre conscience sociale. On nous a rarement permis de donner la première priorité à la rentabilité de nos entreprises. Depuis le commencement du développement de notre industrie nous sommes sujets à l'influence et à la tutelle des organes de contrôle gouvernementaux. Nous occupons une place spéciale dans le monde des affaires, parce que dans l'opinion générale nous remplissons un rôle d'intérêt public. Notre responsabilité sociale a été définie par la loi des états, par des décisions légales et par les ordonnances des organes de contrôle de chaque état.

Dans ses opérations quotidiennes, notre industrie a pour objet de promouvoir sans cesse le bien social. Par exemple :

- Elle garantit les épargnes et les investissements de millions de personnes qui sont exposées à des risques naturels ou provoqués par l'homme.
- Elle remplit une fonction importante dans le système de crédit. Les assureurs des branches « Property » et « Casualty » ont étendu leur rôle dans le système de crédit en participant au programme de la *Foreign Credit Insurance Association*, qui garantit les crédits consentis par les fabricants américains à leurs clients étrangers.
- Au moyen de programmes et efforts de prévention — dont la valeur est souvent sous-estimée — notre industrie réduit le risque de pertes pour la société. Les assureurs apportent leur concours dans des domaines spécifiques de la sécurité publique par leur participation aux *Underwriters' Laboratories*, qui ont le but de tester et évaluer la sécurité des produits ; par des programmes de prévention

et de lutte contre l'incendie ; par leur système de classification des risques ; et par leurs efforts de contrôler la pollution moyennant une politique sélective dans la souscription des risques. De plus, des programmes de prévention en matière d'accidents de travail ont contribué à réduire le taux d'accidents mortels de 31.3 pour 100.000 travailleurs en 1945 à 18.1 en 1970, à un coût inférieur à 1% du total des salaires. Enfin, depuis longtemps les assureurs jouent un rôle de premier plan en matière de prévention routière. Notre industrie a contribué plus de \$ 300 millions pour développer la sécurité routière au moyen de divers efforts tels que des campagnes pour éduquer les conducteurs, des films et des appareils d'instruction, des programmes d'inspection des véhicules, le dessin et la promotion des ceintures de sécurité.

- La branche de l'assurance « Property and Casualty » donne emploi, directement ou indirectement, à plus de 500.000 personnes. Dans le marché d'emploi, l'assurance occupe la troisième place après les banques et les communications en ce qui concerne la création d'opportunités d'emploi pour les Noirs.
- Dans des domaines encore plus divers, les entreprises d'assurances coopèrent avec le Gouvernement américain dans des *pools* destinés à couvrir les risques de dommages et de responsabilité civile provenant de l'usage pacifique de l'énergie nucléaire.
- Enfin en tant que l'administrateur de fonds totalisant plus de \$ 50 milliards, notre industrie est une source importante de capitaux pour l'économie.

On voit ainsi que l'assurance au cours normal des opérations produit sans cesse des avantages pour la société. Mais à quel point doit-elle continuer d'accorder des bénéfices sociaux additionnels aux dépens de ses assurés normaux et de ses actionnaires ? Plus important encore, à quel point peut-elle continuer dans ce sens sans mettre en péril son existence économique ?

Il ne suffit pas simplement de maintenir intacts les capitaux propres de nos entreprises. Notre but doit être d'augmenter nos capitaux propres et réserves, afin de pouvoir satisfaire la demande d'assu-

Les allocations au « surplus » — les fonds disponibles pour couvrir rance toujours croissante de l'économie américaine.
les sinistres — devraient provenir des produits financiers, des plus-

values sur des placements en actions et du bénéfice technique. Toutefois il y a quelques années un ensemble de facteurs a causé un rétrécissement général de la capacité relative. Un de ces facteurs a été l'obligation d'accepter des affaires déficitaires. Les chiffres suivants illustrent la diminution relative de la capacité de la branche « Property » et « Casualty » en montrant comment le développement de l'encaissement de primes a de beaucoup dépassé l'augmentation du « surplus ».

218	<i>Exercice</i>	<i>Policyholders' Surplus</i> (Capitaux propres et réserves libres)	<i>Primes</i>
	1960	\$ 11.929.916.532	\$ 14.972.630.545
	1970	18.520.912.881	32.867.026.256

Des estimations pour 1971, qui a été un exercice technique exceptionnellement favorable, indiquent que l'encaissement de primes est passé à \$36 milliards, soit une augmentation de plus de 10%. Les produits financiers ont augmenté d'environ 15% — un nouveau record. Par suite des bons résultats, techniques et financiers, le « surplus » est passé à presque \$20.5 milliards, soit une augmentation d'au moins 10%. Néanmoins, en dépit de ce gain encourageant, le fait est qu'entre 1960 et 1971 le « surplus » n'a augmenté que d'environ 70% tandis que la croissance des primes a été presque le double.

Je suis convaincu que le Gouvernement — et au fond le peuple américain — veulent que la branche « Property » et « Casualty » reste une fonction du secteur privé et opère comme une industrie viable et profitable. Mais si cela est vraiment le désir du Gouvernement, il ne peut espérer l'accomplir s'il persiste à imposer aux assureurs la tâche impossible de trouver des « solutions » superficielles pour les problèmes sociaux de base. Le fait est qu'il incombe au Gouvernement, avec la coopération de tout le monde des affaires et du public, de trouver les vraies solutions pour ces problèmes. Nous voulons que le Gouvernement s'occupe seulement des choses qui ne sont pas du ressort du secteur privé.

Voici quelques mesures que le Gouvernement pourrait prendre afin d'alléger quelques-uns de nos maux sociaux. Elles sont coûteuses mais seulement à court terme. À long terme elles sont le moyen moins cher de créer une société tranquille, harmonieuse et productive.

Par exemple :

- Faire exécuter des lois rigoureuses en matière de circulation routière et d'enregistrement des véhicules afin de réduire le massacre sur nos routes.
- Faire prévaloir la loi et l'ordre au niveau municipal, surtout dans les centres urbains, faire exécuter les codes en vigueur relatifs à la construction, réduire la criminalité urbaine, les vols, les incendies volontaires, les dommages causés par des actes de malveillance, etc. Un sous-produit de ces mesures pourrait aussi être une déférence plus grande pour l'autorité, ce qui réduirait la fréquence des actes aberrants tels que les attaques sur les policiers ou la lapidation des pompiers qui s'efforcent d'accomplir leur devoir.
- Satisfaire le besoin de logements adéquats et améliorer les services de l'enseignement et de la santé pour les pauvres et les défavorisés. Les conséquences de ces mesures serait une amélioration immédiate des attitudes sociales, mais pour l'avenir les bénéfices seraient beaucoup plus grands à mesure que des jeunes générations ayant une bonne santé physique et mentale, et bien instruites, atteignent l'âge adulte et occupent une place responsable dans la société.
- Développer et faire exécuter des programmes plus efficaces contre l'alcool et les drogues afin de réduire les situations anti-sociales provoquées par les abus et l'immodération.

219

Comme toujours, notre industrie des assurances est prête à collaborer avec le Gouvernement et avec d'autres entreprises dans toute initiative constructive. Le concours demandé aux assureurs pourrait se référer au développement de statistiques ou autres données, aux efforts de notre personnel spécialisé, au perfectionnement ou développement de la technologie pertinente ou à la création des opportunités d'emploi. Mais le temps presse.

Le problème de la criminalité, cette importante mesure de la maladie sociale, s'aggrave continuellement. Dans la période de dix ans jusqu'à 1969 le nombre de crimes graves a augmenté de 148% selon les statistiques du « Federal Bureau of Investigation ». En 1971 l'augmentation a été de 6%, et il y a une certaine consolation dans le fait que c'est la moindre augmentation pendant six ans.

A S S U R A N C E S

Exprimant cette situation d'une autre manière, l'*Attorney General* des États-Unis a estimé l'année dernière que le bénéfice brut annuel de l'industrie du crime est de \$50 milliards, provenant en grande partie du crime organisé, du jeu illégal et de l'usure criminelle. Selon l'estimation du Professeur J. Douglas Johnson, directeur des études de prévention criminelle au Pace College à New-York, la perte totale pour le monde des affaires s'élève à plus de \$ 10 milliards par an. De plus, il estime que dans dix ans ce chiffre aura doublé.

220 Ce type de projection semble indiquer un autre défi à l'espoir des assureurs pour une survie profitable.

On peut facilement comprendre la préoccupation des assureurs et de toute la société américaine si on regarde le tableau suivant présentant des statistiques du F.B.I., qui démontrent un accroissement dramatique de la criminalité.

Catégorie de délit	Nombre de délits en 1970	Augmentation par rapport à 1969	Augmentation entre 1960 et 1970
Crimes contre la propriété ..	4.836.800	11,3%	179,7%
Assassinats	15.810	8,4%	75,7%
Vols à main armée	348.380	17,1%	224,4%
Vols avec effraction	2.169.300	11,3%	141,7%
Vols simples (plus de \$ 50)	1.746.100	14,5%	244,9%
Vols d'automobiles	921.400	4,7%	182,9%
Indice total des délits	5.568.400	11,3%	176,4%

Comme nous l'avons déjà dit, l'augmentation globale des délits graves, constatée l'année dernière, a été selon les chiffres préliminaires du F.B.I. la plus basse en six ans. Toutefois pour certaines catégories le rythme de l'augmentation s'est maintenu. Les assassinats, par exemple, ont augmenté de 10%. D'autre part, le taux d'accroissement d'autres catégories a diminué : vols à main armée + 10% ; crimes contre la propriété + 6% ; vols simples (plus de \$ 50) + 5% ; et vols d'automobiles + 2%.

Le fait déconcertant est que le nombre des délits a augmenté beaucoup plus rapidement que la population des États-Unis. La situation en ce qui concerne les vols d'automobiles, par exemple, démontre

cette augmentation disproportionnée de la criminalité. En 1962 quand 66.108.282 automobiles étaient immatriculées aux États-Unis, il y a eu 364.135 vols, soit un vol sur 182 automobiles. Par comparaison, en 1971 quand le nombre estimé du parc automobile était de 93.5 millions il y a eu environ 940.000 vols, soit un vol sur 99 automobiles.

Nous pouvons citer quelques crimes spécifiques qui illustrent les hasards provoqués par les secteurs aliénés de divers mouvements sociaux et anti-sociaux.

- Des installations ont été incendiées dans une mine en Ohio. Le soupçon non confirmé est qu'un conflit ouvrier ait provoqué ce sinistre. Indemnité : \$160.000.
- Dans un lac en Californie une drague flottante explose et sombre. L'auteur probable de ce sinistre : un enthousiaste fanatique de l'environnement qui veut éviter que la commercialisation de la région ne détruise l'équilibre écologique. Indemnité : \$ 100.000.
- Le sabordage d'un bateau-maison en Louisiane. Le propriétaire du bateau était le seul Noir dans le voisinage. Vraisemblablement ce crime a son origine dans le racisme. Indemnité : \$ 18.000.

221

Naturellement on ne peut dire que les États-Unis détiennent un monopole en matière de crime, et les assureurs américains opérant sur une échelle mondiale ressentent également les conséquences de la criminalité étrangère. Un crime international qui a attiré l'attention générale est la piraterie aérienne. Ce péril est devenu l'aspect principal de l'assurance du risque de guerre dans la branche Aviation corps. Depuis 1930 on peut compter environ 350 détournements pour des raisons politiques ou autres motifs, mais de ce nombre presque 300 ont eu lieu après 1968. Et ce chiffre ne comprend pas la menace des attentats à la bombe.

Le besoin véritable qui existe dans la société américaine — et à vrai dire dans le monde entier — dépasse la question de l'assurance contre le crime ; il faut chercher des moyens pour réprimer et réduire la criminalité. La solution du problème ne se trouve pas dans l'assurance, mais dans la prévention. En effet, cette idée de prévention pourrait aussi apporter une solution aux autres problèmes et maux sociaux — l'agitation politique et sociale, le manque de responsabilité qu'on voit partout, l'abaissement apparent de la moralité et de l'éthique. En examinant de plus près quelques-unes des solutions aux problèmes

fondamentaux aux États-Unis — solutions qui consistent à obliger les assureurs d'accepter certaines catégories de risques — on se rend compte des pressions auxquelles les assureurs « Property » et « Casualty » ont été soumis.

Par exemple :

222

Les plans dits Fair. Comme nous l'avons dit précédemment, ces *pools* d'assurance ont produit une perte de \$89 millions à partir de l'été de 1968 — date de leur début — jusqu'au 30 septembre 1971. Ces plans, actuellement au nombre de 28, parce que, comme vous le savez, le contrôle ressort aux états et non pas au Gouvernement Fédéral, ont donné une couverture totale de \$25 milliards dans ladite période. 1.234.582 expertises ont été effectuées, et les plans ont émis 1.004.548 polices et plus de 416.000 renouvellements. Par la loi tous les assureurs « Property » dans un état déterminé doivent participer proportionnellement au plan *Fair* de cet état, dont la finalité est de donner une couverture de base pour certains risques qui ont été refusés par le marché normal.

Cette expression « marché normal » est significative, car on a fait beaucoup d'efforts sur une base théorique pour comparer les résultats des plans *Fairs* avec les résultats du marché « normal » ou volontaire. en ce qui concerne le coût et les taux comparatifs. Mais les conditions et les coûts ne sont pas les mêmes.

Les plans *Fair* dont la clientèle provient principalement des centres urbains ont documenté les différences à l'égard des problèmes d'inspection, des dangers personnels tant pour l'inspecteur que pour l'expert, du taux de sinistres et des problèmes de règlement. De plus, l'évidence s'accumule que les autorités municipales pour plus ou moins les mêmes raisons sont incapables de vérifier les incendies suspects en détail afin de pouvoir intenter une accusation contre les coupables éventuels.

Des preuves de plus en plus nombreuses — rapports des litiges, archives du corps des pompiers, un rapport du grand jury — laissent entendre qu'il existe un problème national dans le domaine de la fraude, des fausses déclarations, des incendies criminels et d'autres abus.

En même temps qu'elle se défend contre ces abus des privilèges, notre industrie poursuit le vrai objectif de la loi. Nous croyons que

nous accomplissons ce but de sorte que tout propriétaire responsable de biens situés dans les régions urbaines a pu obtenir une couverture d'assurance des plans *Fair* à des conditions qui reflètent raisonnablement le risque ou plutôt, comme démontré par l'expérience statistique, à des taux de prime souvent insuffisants.

« *Automobile Assigned Risk Plans* » : En général, un automobiliste incapable d'acheter une assurance Auto par les voies normales peut se diriger vers le plan « assigned risk » de son état pour obtenir une police, pourvu qu'il puisse payer la prime et qu'il possède un permis de conduire valable. Des conditions plus sévères à l'égard de l'obtention d'un permis de conduire et l'application plus rigoureuse des lois de la circulation routière seraient susceptibles de réduire sensiblement ou même d'éliminer la nécessité des plans Automobile « assigned risk » qui, comme les résultats le démontrent, ont un pourcentage élevé d'assurés indésirables dans tous les états. Les plans sont ainsi dénommés parce que les risques sont « assignés » à tour de rôle aux assureurs Automobile établis dans la juridiction de chaque plan. Le nombre de risques attribués à un assureur déterminé est proportionnel au volume de ses affaires Auto dans la juridiction en question.

223

La croissance des plans « assigned risk » a dépassé l'augmentation du parc automobile aux États-Unis. En 1960, le pourcentage des automobiles immatriculées couvert par un plan « assigned risk » a été de 1,46. Par comparaison, en 1970 3,1% de toutes les automobiles immatriculées étaient dans les plans. On estime actuellement que 5% de toutes les automobiles assurées sont relégués aux plans. Dans plusieurs états l'assurance automobile n'est pas obligatoire. Le coût moyen et la fréquence des sinistres ont également augmenté de sorte que le taux des sinistres des plans « assigned risk » est passé de 101% en 1960 à 107% en 1969.

Tandis que la plupart des assurés « assigned risk » paient une surprime basée sur leur expérience personnelle, peu nombreux sont ceux qui paient une prime qui reflète le risque. Le taux des sinistres qui excède les primes et ne laisse aucune marge pour les frais de gestion en est évidemment la preuve. La perte est en effet en grande partie compensée par les assurés « normaux » qui doivent payer une prime plus élevée pour leur police Auto afin de subventionner les conducteurs moins prudents et capables.

Fonds de garantie. Entre 1965 et 1971, 80 assureurs « Property » et « Casualty » ont fait faillite selon la « National Association of Insurance Commissioners ». Des inquiétudes à l'égard des préjudices causés au public par la faillite des compagnies d'assurance ont encouragé la formation des fonds de garantie¹, dont l'idée essentielle est la répartition entre les assureurs solvables des pertes laissées par les compagnies qui ont fait faillite. Un projet de loi a été rédigé en décembre 1969, et 40 états l'ont adopté tandis que 5 autres états ont voté des lois similaires. À l'opposé de ces fonds à répartition postérieure, l'état de New-York administre un fonds de garantie substantiel à répartition antérieure. Un contrôle plus strict des compagnies marginales aurait probablement éliminé ou du moins réduit sensiblement la nécessité des fonds de garantie.

On a introduit un système de vérifications destinées à donner l'alarme de bonne heure, mais on met son efficacité en doute. Ainsi, dans une variation sur un vieux thème, les fonds de garantie servent de « solution » pour un autre problème. On a estimé que les sinistres payés pour les compagnies qui font faillite s'élèvent à \$ 25 millions par an.

On pourrait citer d'autres programmes d'assurances, sous lesquels l'acceptation par l'assureur est obligatoire et auxquels des individus et des entreprises peuvent recourir s'ils ne réussissent pas à obtenir la couverture sur le marché normal. Par exemple, il y a des « pools » et des plans « assigned risks » pour la branche accidents du travail, des « pools » tempête, des plans inondations et des « pools » pour les feux de brousse (partie du plan *Fair* en Californie). En Floride on trouve un « pool » d'assurances spécial qui couvre le risque des dégâts ou des pertes causées aux bâtiments à la suite de l'effondrement des puits pendant la saison de sécheresse.

La vraie solution aux problèmes d'assurances aux États-Unis ne consiste pas à vendre à perte les garanties d'assurance, qu'il s'agisse des assureurs privés ou des plans gouvernementaux. On doit trouver la solution dans le rétablissement de la stabilité sociale. Ce n'est qu'alors que l'assurance sera à même d'accomplir son véritable rôle.

¹ M. Wentworth donne à cette expression un sens qu'elle n'a ni en France, ni au Canada.