

## L'assurance-transports

L. Gaston Le Blanc

Volume 12, numéro 1, 1944

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103024ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103024ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Le Blanc, L. (1944). L'assurance-transports. *Assurances*, 12(1), 1–19.  
<https://doi.org/10.7202/1103024ar>

# Assurances

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

Enregistrée à Montréal comme matière de seconde classe.  
Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

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

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

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

1

12e année

MONTRÉAL, MAI 1944

No 1

## L'assurance - transports

par

L. GASTON LE BLANC

*"Men of new age must learn or perish.  
The world moves faster, changes faster,  
grows more intricate: hence people must  
adapt to sudden shifts of scene and fortune,  
as so many millions now are doing. They  
must learn strange things often in an un-  
seemly hurry. Wars, mergers, stock market  
collapses, revolutionary inventions, tariff  
wars, trade depressions and all the rest of  
modernity's mad turmoil impose this neces-  
sity upon all of us."*

Walter B. PITKIN.

Le transport sur mer, groupant de fortes valeurs en marchandises, nécessitait seul autrefois l'assurance parce que le transport sur terre était peu développé et ne comportait que des valeurs et des risques négligeables. Mais, avec les

2 progrès des moyens de transport, de nouveaux besoins de protection se firent peu à peu sentir, de nouveaux risques surgirent et l'on eut à envisager de nouvelles méthodes de couverture et de tarification : c'est ainsi qu'est née l'assurance des transports intérieurs, comme un prolongement extrême de l'assurance maritime ou comme son complément inévitable. Nous serions tentés d'affirmer qu'elle tend même à devenir la branche la plus importante de l'assurance; elle est sans cesse à la recherche de nouveaux marchés. La complexité croissante des affaires modernes se reflète dans l'assurance qui est appelée à répondre à de nouveaux besoins : dans un monde qui change constamment elle ne peut piétiner sur place. Le courtier, de nos jours, ne peut demeurer indifférent aux innovations : s'il est agressif et prévoyant, s'il a de l'imagination, il augmentera ses affaires d'une façon appréciable en ayant recours à la variété comme à la souplesse des contrats d'assurance-transports. Il vendra des contrats adaptés aux besoins particuliers de chaque classe de risque; c'est pourquoi cette assurance, contrairement à l'assurance-incendie, se vend plus qu'elle ne s'achète. Il existe donc aujourd'hui une opportunité de plus en plus grande d'assurer plus de risques. Il en résulte en même temps des contrats plus globaux et à la fois plus simples. N'oublions pas non plus que le public acheteur y trouve aussi son compte : l'utilité de l'assurance-transports est amplement prouvée par le fait qu'en Amérique des millions de dollars sont versés en indemnités chaque année pour des pertes causées par collisions, déraillements, renversements, inondations, feux, vols, explosions, ouragans, tremblements de terre, écroulements de ponts et autres risques couverts.

Avant d'aller plus loin, il conviendrait de préciser certaines notions. Tout d'abord, les deux formules d'assurance maritime et d'assurance-transports comportent en général un

élément fondamental, celui de mobilité qu'il est essentiel de ne pas oublier en assurant un risque et en le couvrant par une police d'assurance-transports; sauf dans certains contrats bien déterminés que nous étudierons plus loin, les assureurs ne sont autorisés à émettre une telle police que si le transport est l'élément prédominant du risque et ne lui est pas simplement accessoire. Donc, l'assurance-transports garantit contre des risques multiples des choses de nature mobile, qu'elles soient personnelles ou commerciales. C'est un contrat destiné aux choses seulement, non aux personnes, et dont la caractéristique toujours présente est encore une fois le facteur de transport ou de mobilité. Cependant, il faut dire que certaines classes de risques présentent presque exclusivement un caractère de permanence et que, pour diverses raisons, les assureurs ont convenu de les inclure quand même dans la division d'assurance-transports; c'est le cas des polices, dans le domaine commercial, sur stock de bijoutiers, entreposage de fourrures, enseignes au néon, etc., et dans le domaine public, sur ponts, tunnels, barrages, etc., comme nous le verrons plus loin.

Ensuite, il faut chercher à éviter la confusion des idées où nous conduisent souvent les anglicismes, les mauvaises traductions et un peu l'absence de tradition chez nous dans ce genre d'affaires. Il semble que la meilleure traduction de *Inland Transportation Insurance* ou *Inland Marine*, soit Assurance des Transports Intérieurs ou Inland Marine, c'est-à-dire, des transports effectués à l'intérieur des continents, par opposition à l'assurance maritime. Cette expression a fini par inclure les autres contrats dérivés petit à petit de l'assurance-transports et désignés par l'appellation anglaise de *floaters*, qu'il est peut-être logique de traduire par polices flottantes, ce dernier mot étant évidemment pris dans son sens figuré. On se sert aussi de l'expression police « tous

risques », qui est très indiquée parce qu'elle désigne des polices qui couvrent contre tous les risques à la fois ou du moins contre le maximum de risques assurables. Peut-être pourrions-nous dire aussi polices universelles, parce qu'elles couvrent tout, partout et contre tout. Enfin, pour faciliter notre étude nous trouverons sans doute profit à diviser les divers genres de risques qui font l'objet de l'assurance-  
**4** transports, en trois grandes classes: risques personnels, risques commerciaux, risques publics.

**1. — Risques personnels.**

Parmi les formules les plus courantes de la première catégorie, mentionnons les polices sur argenterie, bagages, effets personnels, bijoux, fourrures, caméras, instruments de musique, instruments de médecins et chirurgiens, objets d'art, collections de timbres, cadeaux de noces, et articles divers. Toutes ces polices sont analogues dans ce sens qu'elles garantissent contre « tous risques » bien que quelques-unes puissent être restreintes à des risques déterminés. Il faut s'entendre cependant et ne pas prendre l'expression « tous risques » à la lettre. Cette seule désignation, dans la réclame ou la vente de ces contrats, deviendra pour le profane une source de confusion et parfois de déception. L'emploi de cette locution est tout de même bien justifié : au lieu de décrire un nombre presque illimité de risques, il était plus simple et généralement plus satisfaisant de couvrir d'abord contre « tous risques » et d'indiquer ensuite, dans un paragraphe distinct et bien clair, les exclusions, c'est-à-dire, les risques que l'assureur n'a pas l'intention de garantir. Dans la classe de contrats qui nous occupe en ce moment, les exclusions se rapportent généralement aux dommages par usure, mites, vermine, défauts, guerre, invasion, révolution, confiscation par l'État, contrebande et trafic illégal.

Il y a quelques années est apparue sur le marché une police qui est un exemple frappant de la tendance moderne des assurances : le groupement des divers contrats dans une seule police globale communément appelée, d'après l'anglais, « PPF » et qui fait beaucoup parler d'elle depuis qu'elle est au monde. Saine et vigoureuse à sa naissance, elle est devenue avec l'âge une bien mauvaise fille : c'est le cauchemar de ses parents, en l'occurrence les compagnies d'assurance, peut-être responsables au fond de son mauvais comportement.

5

Cette police englobe l'assurance-incendie avec les autres contrats « tous risques » décrits tout-à-l'heure pour couvrir dans le monde entier, contre tous risques, sauf quelques exclusions et restrictions, tous les biens meubles d'un individu et de sa famille du même domicile, à l'exclusion des automobiles, des animaux, etc.

C'est, vous le voyez, une police d'une libéralité extrême et vendue aujourd'hui à des taux ridiculement bas : l'expérience nettement défavorable des assureurs a commencé de provoquer une hausse graduelle de tarif et un accroissement de précautions dans l'acceptation des risques. Comme les changements radicaux sont impossibles dans ce domaine, il s'écoulera sans doute encore quelques années avant que nous en arrivions à une police globale portant sur tous les biens meubles et immeubles d'un individu et couvrant chaque catégorie contre des risques multiples, mais spécifiés et à des taux suffisants.

On me permettra d'insister ici sur le facteur le plus important, l'élément indispensable dans l'acceptation et le traitement de tous les risques d'assurance-transports, mais principalement des risques personnels : le dossier de l'assuré. Son rôle est plus important que dans n'importe quelle autre branche de l'assurance. L'assureur doit envisager ici plu-

sieurs problèmes, et si les rapports sur la situation financière et morale d'un proposant sont pour lui d'importance primordiale, il doit cependant approfondir davantage ses enquêtes et obtenir plus d'informations sur tous les aspects d'un risque.

6 On en a un exemple typique dans l'assurance des bijoux : un proposant considéré désirable au point de vue de l'assurance-incendie ou accident peut devenir inacceptable pour une assurance de bijoux. Des individus d'un caractère moral irréprochable et dans une situation financière exceptionnelle, bien acceptables pour l'assurance-incendie, automobile ou responsabilité, ne le sont presque plus pour l'assurance « tous risques » sur bijoux, si leur profession est celle de comédiens évoluant dans des milieux où les risques de vol ou de perte de bijoux sont nombreux. Les divorcés, les femmes habitant seules, les habitués de clubs de nuit, les étudiants, etc., constituent des risques problématiques pour l'assureur. Une demande d'assurance d'effets personnels requerra parfois une étude particulière si elle vient d'un voyageur de commerce.

L'information est donc à la base de l'acceptation des risques et on ne saurait y attacher trop d'importance.

## 2. — Risques commerciaux.

Encore plus que dans le cas des risques personnels et sans doute à une date antérieure, l'assurance-transports sur les risques commerciaux a pris une ampleur considérable. Il était inévitable qu'avec le progrès il en fût autrement, l'assurance terrestre des marchandises en transport étant comme le prolongement naturel de l'assurance maritime. D'ailleurs, diverses causes ont contribué au développement de cette branche de l'assurance; dans le cas des risques personnels, ce fut la richesse accrue des individus et la demande de la

part du public d'une protection de plus en plus large et même contre tous risques; dans le cas des risques commerciaux, ce fut la multiplication des chaînes de magasins et de manufactures entraînant le transport de plus en plus fréquent de marchandises, le développement des ressources naturelles, la consommation de plus en plus rapide des biens déterminant un déplacement de plus en plus fréquent et rapide des marchandises, l'amélioration des routes et de l'organisation du camionnage, ou encore l'adoption de lois d'assurance obligatoire pour les camionneurs, dans certaines contrées des États-Unis ou du Canada.

7

Il est logique de commencer l'étude de cette deuxième partie par le contrat dérivé immédiatement de l'assurance maritime : l'assurance-transports pour expéditeurs, manufacturiers, grossistes, distributeurs, importateurs ou exportateurs. Autrefois, les premières polices du genre ne couvraient que les expéditions sur les Grands Lacs, les rivières et autres voies navigables à l'intérieur du continent. On étendit par la suite l'assurance aux bagages des touristes, aux envois par la poste, par courrier recommandé, par chemin de fer, par camion, et plus récemment par avion. On finit par rédiger, à l'intention des expéditeurs, un contrat précis et simple — ce qu'on ne peut pas dire de bien d'autres polices — couvrant les marchandises durant la période de transport par camion, express, fret ou bateau — parfois avec la permission de 30 jours d'entreposage à partir du moment où les marchandises sortent des établissements des expéditeurs jusqu'à la livraison au destinataire. Cette police couvre ordinairement contre un certain nombre de risques dont les rouliers publics ne sont pas souvent responsables, tels que, sur terre, l'incendie, la foudre, le cyclone, la tornade, l'inondation, la collision accidentelle, le déraillement ou le renversement et l'écroulement de ponts, et sur l'eau, contre l'incendie



8

et les risques maritimes y compris les avaries communes et les frais de sauvetage. Il est possible d'ajouter des risques supplémentaires comme le vol, le tremblement de terre, les grèves, émeutes et troubles civils. Donc, en plus de garantir aux expéditeurs une protection adéquate, une police-transport comporte d'autres avantages au point de vue du règlement après un sinistre : elle garantit l'assuré pour la pleine valeur facturée des marchandises. Tout dommage causé par un risque couvert engage immédiatement la responsabilité de l'assureur, tandis que si l'expéditeur n'est pas assuré et dépend uniquement du transporteur pour l'indemnité il sera peut-être en déficit à cause des restrictions et limites du connaissance ou bien il s'apercevra que le transporteur est insolvable ou incapable de le payer au moment voulu.

Un tel contrat n'est pas destiné aux seuls expéditeurs à l'intérieur du pays, mais aussi aux exportateurs. Il est de même possible de rédiger un contrat semblable pour couvrir les marchandises importées, qu'elles soient en consignation ou non, le tout sujet à certaines conventions établies dans le but de ne pas empiéter sur le domaine d'autres assurances.

L'une des assurance-transports qui a pris le plus d'expansion et qui fera peut-être avant longtemps l'objet d'une loi d'assurance obligatoire, c'est l'assurance des camionneurs. Ceux-ci se garantissent contre leur responsabilité éventuelle dans le cas de perte ou dommage aux marchandises qu'ils transportent pour le compte de leurs clients qui, à l'exception de certaines grandes firmes, détiennent rarement une police d'assurance-transports. La police couvre principalement les risques d'incendie, foudre, vol, collision, renversement, écroulement de ponts, et risques de traversiers, à un taux habituel de 3%. Il est important de noter que cette police contient une règle proportionnelle de 100%. À cause de la fréquence et de l'importance des vols, certaines compagnies, dans le cas

de vol, ne paient que l'excédent de \$25 et excluent ou limitent la protection contre le vol de marchandises très convoitées comme les soieries, les boissons alcooliques, le caoutchouc, les fourrures et les cigares ou cigarettes. L'assurance des marchandises camionnées constitue pour l'assureur des transports intérieurs le plus grave problème. Le pourcentage des pertes s'est presque toujours maintenu à un niveau excessivement élevé. Plusieurs compagnies ont cessé ce genre d'assurance; les autres y vont avec beaucoup de précautions. Les accidents de la route comme la collision et le renversement ont encore plus que l'incendie leur part de responsabilité dans ce désastreux état de choses. Cependant, le risque le plus grand, c'est le vol sur la route et dans les entrepôts de camionneurs. Malgré les efforts conjugués de ces derniers et des assureurs, la situation ne s'améliore pas, au contraire. Deux remèdes apporteraient quelque soulagement, s'ils se généralisaient : l'installation d'une alarme automatique sur les camions — c'est une invention américaine assez récente — et la prise d'empreintes digitales des chauffeurs de camions.

9

Pour varier le paysage, revenons pour quelques instants à un mode de transport presque désuet et en voie de disparition dans notre grande ville : le transport par traction animale. Il existe une police contre les risques de transport et de collision destinée aux laitiers, boulangers et autres propriétaires de voitures de livraison ou de promenade; elle couvre, en tous endroits, les voitures et accessoires contre les risques d'incendie, de transport et de collision; elle garantit les chevaux contre les mêmes risques pourvu que l'accident cause la mort de l'animal ou la rende immédiatement nécessaire. Le montant d'assurance est divisé en trois sections : un montant global sur les chevaux avec une limite sur chacun, un autre sur les voitures, et un dernier sur les accessoires. Comme dans

nombre d'autres cas, le taux est basé sur le taux-incendie des remises ou écuries auquel on ajoute un chargement pour les risques supplémentaires, et la police contient la règle proportionnelle de 100%.

10

Une autre sorte d'assurance flottante beaucoup plus répandue est celle qui couvre, à l'intérieur d'une province, du pays ou du continent, le matériel, l'outillage, les accessoires et les instruments divers employés par les entrepreneurs en construction, les arrimeurs, les arpenteurs, les entrepreneurs de pompes funèbres, les acteurs ou encore les cinéastes. Les polices pour ces divers risques se ressemblent à peu près toutes dans ce sens qu'elles contiennent une règle proportionnelle généralement de 100% et qu'elles couvrent presque les mêmes risques, tels que l'incendie, la foudre, l'ouragan, l'inondation, les accidents de transport et autres risques moins importants auxquels on peut encore ajouter les risques de vol, explosion, tremblement de terre, émeutes, troubles civils, éboulis, etc. Les dommages qui ne sont pas prévus dans ces genres de contrats sont en général ceux qui résultent des risques de guerre et de grève; de plus ne sont pas prévus les dommages dus à l'usure ou au bris accidentel durant le fonctionnement du matériel.

Pour illustrer jusqu'où va l'assurance, il est curieux de noter ici, en ce qui concerne l'assurance des entrepreneurs de pompes funèbres, qu'il nous est permis d'émettre au nom d'un embaumeur une police flottante pour couvrir sa responsabilité en cas de dommages à toute chose commise à ses soins, y compris les cadavres !

Il y a aussi l'assurance des dépositaires tels que les teinturiers, les nettoyeurs et les blanchisseurs. La police couvre les effets ou marchandises de leurs clients pendant qu'ils les ont en leur possession, durant le transport comme dans leurs établissements et agences. En ce qui concerne le risque

de vol qu'une telle police couvre en plus des risques de feu, explosion, accidents de transport, tornade, inondation, tremblement de terre, émeutes et troubles civils, il est important pour l'assureur, l'agent et l'assuré de noter que la police n'assure pas contre le vol ou la disparition de pièces ou d'articles détachés d'un lot, si ce n'est un vol avec effraction ou à main armée, non plus que la perte due à une erreur de livraison, la destruction des effets par négligence ou toute perte inexplicable qui ne peut être sûrement attribuée à l'un des risques garantis.

11

La tarification de ce genre de risque est assez particulière : elle est basée sur le chiffre d'affaires de l'entreprise et le groupement de diverses primes qui tiennent compte des risques couverts. Après avoir versé une prime provisionnelle dès l'émission de sa police, l'assuré déclare chaque mois à l'assureur le montant de ses recettes brutes sur lequel il paie une prime à un taux variant de 10¢ à \$2.00 par \$100 de recettes.

Quant au montant d'assurance, il est indiqué dans la police sous forme de deux maxima, l'un dans l'établissement, les succursales et agences de l'assuré et l'autre durant le transport. Comme il est difficile pour un blanchisseur, par exemple, de déterminer la valeur de tout ce qu'il détient pour le compte de ses clients, l'assureur lui consent un montant qui suffirait probablement à le couvrir en cas de catastrophe.

Dans l'acceptation aussi bien que la tarification d'un risque, on doit porter une attention particulière à l'organisation et à l'état matériel de l'établissement de l'assuré.

Une autre formule d'assurance qui s'est généralisée comme la précédente, c'est l'assurance des clients de fourreurs. Voici un contrat offert aux marchands de fourrures pour assurer contre tous risques les vêtements de fourrures qui leur sont remis par leurs clients, pour entreposage, net-

toyage et réparation. La police couvre à partir du moment où la cliente confie ses fourrures au marchand jusqu'à ce que celui-ci les lui retourne pour l'hiver; cependant, le marchand est autorisé par l'assureur à émettre des certificats d'assurance annuelle qui garantissent la cliente même quand elle est en possession de ses fourrures durant le reste de l'année.

**12**

La tarification est basée sur le taux d'assurance-incendie sur fourrures entreposées, augmenté d'un chargement pour les risques supplémentaires. Quand il y a émission de certificats, on fixe un taux à part pour ceux-ci. Quant à la prime d'entreposage, elle se paie d'abord sous forme de prime provisionnelle, l'assuré communiquant chaque mois la valeur des choses entreposées le dernier jour du mois : il ne paye ses primes qu'après épuisement de la prime provisionnelle.

A cause des valeurs considérables en jeu, l'assureur attache une grande importance à la construction de l'immeuble, mais surtout à la voûte où les fourrures sont gardées: les compagnies prudentes n'acceptent généralement pas les voûtes qui ne sont pas l'épreuve du feu et n'ont pas de porte d'acier avec combinaison, non plus que les risques où il n'y a pas de système électrique d'alarme contre le vol.

Une assurance moins connue, c'est l'assurance « tous risques » sur stock de bijoutiers, détaillants, grossistes ou manufacturiers.

Voilà une police complète et universelle qui couvre les marchandises, l'ameublement, l'outillage, les accessoires et même la monnaie dans le coffre-fort. La protection s'étend aussi aux marchandises des clients, à celles envoyées dans d'autres manufactures, ateliers ou magasins de bijouterie, ou marchandises confiées aux voyageurs de l'assuré comme à celles envoyées par la poste ou autrement à ses clients.

Certains dommages cependant ne sont pas prévus; par exemple, la malhonnêteté des employés de l'assuré ou d'autres personnes déterminées n'est pas couverte, non plus que les dommages au cours de réparations, le bris d'objets de nature fragile, sauf s'il est causé par incendie, vol ou accident de transport. Sont aussi exclus les risques de guerre, de disparition mystérieuse, de vol dans des automobiles laissés sans surveillance.

L'acceptation et la tarification d'un tel risque reposent sur de nombreux facteurs et, entre autres, les inventaires, la nature des marchandises, la construction des voûtes et coffres-forts, le système d'alarme, la valeur confiée aux voyageurs, le montant des envois postaux ou autres et le taux d'assurance-incendie.

Il existe encore une grande variété — nous pourrions nous rendre à 57 — de contrats d'assurance-transport destinés aux commerçants, aux industriels et aux établissements de toutes sortes. Vous me permettrez sans doute de passer brièvement en revue les plus importants.

Une assurance qui peut causer des soucis à l'assureur qui n'exerce pas la plus grande prudence dans l'acceptation et la tarification des risques, c'est l'assurance des échantillons de voyageurs. La police couvre partout contre tous risques ou contre des risques multiples les échantillons — et non les marchandises — confiés aux vendeurs, à l'exclusion de toute protection dans les salles d'échantillons ou autres locaux appartenant à l'assuré ou loués par lui. En plus des exclusions habituelles, des risques d'usure, de guerre et autres, on remarque l'exclusion du risque le plus dangereux, c'est-à-dire, le vol dans les automobiles sans surveillance. On peut cependant couvrir le risque de vol avec effraction moyennant une augmentation de taux. Instruites par l'expérience, certaines compagnies ajoutent même dans

ce dernier cas une restriction supplémentaire en ne couvrant pas le vol avec effraction entre 8 heures du soir et 8 heures du matin, à moins que l'automobile ne soit remisé dans un garage.

14

Nous avons vu que certains expéditeurs envoient leurs marchandises par bateau, chemin de fer ou camion, et que nous avons des contrats à leur disposition; mais il y a encore d'autres maisons dont les marchandises se prêtent au mode de livraison par la poste — par exemple les comptoirs postaux, les librairies, les manufacturiers de chapeaux et de manteaux. L'assurance des colis postaux répond à leurs besoins sous forme d'une police contre tous risques qui protège les marchandises à partir du moment où elles sont confiées aux postes jusqu'à ce qu'elles soient livrées à destination. La police exclut la monnaie, les valeurs mobilières, certaines sortes de marchandises et ne prévoit pas entre autres les dommages dus à la guerre, à un emballage défectueux ou à une adresse insuffisante. L'assureur met différentes formules de couverture à la disposition de ses clients; la police ordinaire pour chaque envoi, la police d'abonnement avec déclarations périodiques et la police annuelle jointe à un livret de coupons. L'une ou l'autre des formules s'emploie suivant que les envois se font à l'intérieur du pays ou sont destinés à l'étranger. Ce genre d'assurance a pris encore plus d'importance chez nous depuis l'expansion de notre commerce avec les Antilles et l'Amérique Latine.

Les envois de monnaie et de valeurs diverses exclus par cette dernière police peuvent être couverts à l'aide de la police « tous risques » pour le courrier recommandé, qui est employée couramment par les banques, les courtiers et diverses institutions financières. On assure les envois de courrier recommandé effectués par la poste ordinaire, par express ou par la poste aérienne. Cette police se présente sous deux formules : la plus courante, la police d'abonnement avec

rapports périodiques et la police annuelle à prime unique, basée sur une estimation des envois.

On notera sans doute avec intérêt que la responsabilité de l'assureur est limitée au montant déclaré et en tous cas au coût de remplacement. Les titres non négociables peuvent être déclarés au prix du marché moins 10%; mais dans ce cas l'assureur ne répondra que du coût d'une nouvelle émission et des frais résultant directement de la perte.

15

Une assurance dont l'expansion est entravée par la législation de temps de guerre, c'est l'assurance des ventes à tempérament. Destinée aux marchands qui vendent d'après le plan des paiements différés, elle protège le vendeur jusqu'à ce que s'éteignent ses droits sur la marchandise vendue à crédit, c'est-à-dire, jusqu'au dernier paiement de l'acheteur. La police garantit les risques de transport et, chez l'acheteur, le risque d'incendie ordinairement. Il existe deux formules: l'une qui protège les intérêts du vendeur seulement, l'autre les intérêts du vendeur et de l'acheteur à la fois. Dans le premier cas, une police annuelle est émise dont la prime est basée sur l'estimation de la moyenne des soldes dus au vendeur et sujette à correction à l'échéance. Dans le deuxième cas, on émet conjointement avec la police et pour chaque vente des certificats annuels qui s'annulent au moment où l'acheteur verse son dernier paiement.

Une assurance apparentée à cette dernière est celle des risques d'installation; il arrive parfois que le vendeur conserve des intérêts dans une marchandise — par exemple de la machinerie lourde — jusqu'à ce qu'elle soit définitivement installée chez son client. Il doit donc se protéger contre les accidents susceptibles d'endommager sa marchandise, à partir du moment où elle sort de son établissement jusqu'à ce qu'elle soit installée chez l'acheteur, et même parfois pour un temps limité après l'installation.



Il existe aussi plusieurs autres formules plus ou moins uniformes pour couvrir des risques commerciaux, industriels ou scientifiques comme dans le cas des expositions, des établissements de finissage, des propriétaires de radium, des locateurs de phonographes, etc.

### 3. — Risques publics.

16 Malgré la demande restreinte d'assurances pour les risques que je me permettrai de qualifier de publics, par opposition aux risques personnels et commerciaux que je viens de traiter, il peut être intéressant de rappeler ici que les compagnies sont autorisées à couvrir dans une police d'assurance-transports, mais à certaines conditions seulement, les ponts, les tunnels, les barrages et divers moyens, véhicules ou instruments de transports et de communication. D'une façon générale, l'assurance de tels risques ne s'applique pas aux édifices ni à leur contenu et doit couvrir d'autres risques en plus de l'incendie, la tornade, les extincteurs automatiques, la grêle, l'explosion, le tremblement de terre et les émeutes et troubles civils. Ces risques sont exclus dans le cas des quais et des cales. Par contre, d'autres équipements de navigation et de transport, y compris les cales sèches et les chemins de fer des ports peuvent être assurés contre tous risques. Sont aussi assurables à peu près de la même façon, les pylônes radiophoniques, les lignes de transmission de pouvoir électrique, les systèmes de tuyaux d'alimentation des municipalités, l'équipement spécial ou des unités séparées de chemins de fer. Il se peut que l'on ne connaisse ici que l'assurance des ponts, des pylônes radiophoniques et du matériel roulant spécialisé comme celui de compagnies d'huile. En fait, les libellés des polices sont, autant que je le sache, de provenance américaine. Leur rédaction est conforme aux définitions et interprétations adoptées aux États-Unis, en 1933, par un congrès national

des commissaires d'assurances. Le congrès promulgua alors ce qui est encore connu sous le nom de *Nation-Wide and Interpretation of the Insuring Powers of Marine and Transportation Underwriters*. C'était l'heureux résultat d'un effort considérable de la part des représentants de compagnies et de courtiers d'assurance-incendie, transport et accident en vue de délimiter leurs frontières respectives. L'année suivante, c'était au tour des surintendants d'Assurances de plusieurs provinces canadiennes d'adopter, dans le même but, ce qui est resté connu sous le nom de *Définitions Uniformes*.

17

●

### Problèmes et tendances.

Depuis dix ans, une grande partie de toutes ces sortes d'assurances que nous venons d'étudier ont pris un essor considérable. Par conséquent, la concurrence s'est accentuée et le problème aigu qu'a fini par susciter la vie mouvementée de la police globale ou *PPF* a été l'occasion déterminante pour la majorité des assureurs des transports — au delà de 87 compagnies — de se former en une association dite *Canadian Inland Underwriters Association*. Fondée dans le but de corriger les méfaits d'une concurrence effrénée, d'uniformiser les taux et conditions des contrats et de réglementer les commissions, cette association est appelée à rendre de grands services, malgré ses imperfections et certaines critiques injustes.

Elle ne contrôle actuellement que l'assurance des risques personnels dont il est question dans la première partie de cette étude; sa juridiction s'étendra peu à peu aux autres catégories d'assurance-transports. On imagine qu'ainsi groupés les assureurs seront plus en mesure de promouvoir les bonnes pratiques d'assurances, d'échanger les informations d'intérêt commun, de travailler au développement et à l'avancement

de toutes les formules d'assurance-transports, d'étudier les divers risques, de trouver et de promouvoir des moyens raisonnables et appropriés de les réduire, ou encore de simplifier et de préciser les méthodes de tarification.

18

Avant d'en arriver à cette dernière étape, nous avons donc suivi l'adaptation progressive et facile des contrats d'assurance-transports à l'évolution de la vie et des affaires modernes, en même temps que nous avons constaté la superposition fréquente et inévitable de couvertures semblables dans le développement de ces contrats à côté des autres formes régulières de l'assurance.

C'était donc reconnaître que les intérêts du public et de la profession seraient mieux sauvegardés par la coordination des efforts des trois principales catégories d'assureurs — transport, incendie, accidents — en fondant des associations pour répondre plus efficacement aux besoins de l'assurance générale.

Après cette vue d'ensemble on est frappé par la complexité grandissante des affaires d'assurance. Plutôt qu'aux complications inhérentes aux affaires modernes, nous devons sans doute l'attribuer aux complications de plus en plus graves des problèmes mondiaux, dans l'ordre politique, dans l'ordre social, dans l'ordre économique et, pour le moment hélas, dans l'ordre militaire. C'est pourquoi nous devons tous collaborer soigneusement à modeler toute la structure moderne de l'assurance afin qu'une fois terminée, elle puisse continuer à porter ses pleines responsabilités et à servir de fondation nécessaire à la sécurité de l'individu et de l'homme d'affaires. Dans cette immense évolution, notre jeune génération peut trouver des occasions d'avancement et doit par une préparation adéquate se tenir prête à envisager et à résoudre les problèmes de l'avenir. Il est évident que le besoin de conseillers experts se fait de plus en plus sentir.

Il se dégage aussi de toutes ces observations sur la tendance moderne des assurances une note prédominante, celle du service : tant que nous n'aurons pas compris la leçon constituée par l'assurance-service, nous n'aurons rien compris, le service étant aujourd'hui un grand facteur de succès dans l'assurance. Ce qui nous amène à conclure que le rôle de l'assurance-transports apparaît de plus en plus important et prometteur.

---

### Floater Policy.

Peut-on traduire *floater policy* par police flottante ? Mon collègue et ami Gaston LeBlanc accepte le terme mais, semble-t-il, avec un peu d'hésitation. D'autres y mettent moins de réserve, ou peut-être d'amabilité, et condamnent l'expression en disant qu'il n'y a rien de commun entre les deux. Certains mêmes en font des gorges chaudes et croient à une plaisanterie. Quel bateau, disent-ils, veut-on nous monter là ? Quoique au premier abord « police flottante » puisse sembler risible, il suffit pour en comprendre le sens de songer à l'expression « dette flottante » que le vocabulaire financier oppose à la dette consolidée, c'est-à-dire celle qui prend la forme d'obligations à long terme, qui est fixe. La dette flottante, d'après le « Dictionnaire d'Economie Politique » de Léon Say et de Joseph Chaibley, c'est « l'ensemble des capitaux qui servent de fonds de roulement et qui sont employés aux besoins journaliers du Trésor ».

Pour traduire *floater policy* pourquoi ne pas dire police flottante, en donnant à ce dernier mot un sens de mobilité, d'extensibilité, d'absence de fixité que l'on trouve dans « dette flottante » ?

La caractéristique d'un contrat de ce genre, c'est qu'il n'assure pas à un seul endroit, mais généralement dans plusieurs pays ou dans le monde entier. C'est si l'on veut un manteau flottant, qui entoure le corps sans en épouser exactement la forme. G. P.