

Faits d'actualité

G. P.

Volume 30, numéro 1, 1962

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103442ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103442ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

P., G. (1962). Faits d'actualité. *Assurances*, 30(1), 34–43.
<https://doi.org/10.7202/1103442ar>

Faits d'actualité

par
G. P.

I — Les résultats des "risques assignés"

34 Il sera intéressant de connaître les résultats qu'a donnés dans la province de Québec le plan des risques assignés durant les douze premiers mois de son fonctionnement. On sait ce dont il s'agit: le risque-automobile, pour lequel on ne peut trouver preneur, est imposé d'office à un assureur traitant dans la province où se trouve le domicile de l'automobiliste. On a dit dans cette revue comment se faisait l'attribution des risques¹; il est donc inutile de revenir sur la question. Ce que nous voulons verser au dossier aujourd'hui, c'est la statistique des cinq dernières années dans les huit provinces où l'*Assigned Risk Plan* existait². Voici les chiffres de 1956 à 1960. Chaque exercice tient compte des primes nettes pour un an, mais aussi des sinistres, applicables à l'exercice, qui ont été réglés durant les deux années subséquentes. Pour 1960, on n'a pris en ligne de compte, cependant, que les dix-huit mois se terminant le 30 juin 1961³.

Résultats relatifs aux dommages corporels et matériels
(tous véhicules motorisés et toutes polices)

a) Pour l'ensemble du pays

Année	Primes souscrites	Rapport des sinistres aux primes en % ⁴
1956	\$2,237,360	83
1957	3,034,698	70
1958	5,205,083	54
1959	6,764,247	63
1960	6,904,075	71

¹ Plan d'assignation des risques ou pool des risques assignés, par Robert Parizeau dans "Assurances" d'octobre 1961.

² Ils sont tirés des "Minutes of Proceedings of the Forty-Fourth Annual Conference of the Association of Superintendents of Insurance of Canada". Septembre 1961.

³ P. 163. Ces chiffres comprennent les résultats de tous les assureurs, syndiqués et non-syndiqués.

⁴ Par primes, on entend primes acquises dans a), b) et c) partout où les mots "primes souscrites" ne sont pas mentionnés.

A S S U R A N C E S

b) Par province

Province d'Ontario			Province du Nouveau-Brunswick		
Année	Primes souscrites (en dollars)	Rapport des sinistres aux primes	Année	Primes souscrites (en dollars)	Rapport des sinistres aux primes
1956	\$1,225,191	89%	1956	\$ 88,960	75%
1957	1,733,818	71%	1957	95,455	54%
1858	2,957,609	53%	1958	145,440	52%
1959	3,750,754	63%	1959	186,484	62%
1960	3,768,562	71%	1960	215,664	46%
Province de Nouvelle-Ecosse			Province de l'Île-du-Prince-Édouard		
1956	126,458	91%	1956	11,669	114%
1957	124,261	86%	1957	11,909	45%
1958	183,330	60%	1958	13,724	26%
1959	231,507	70%	1959	18,388	37%
1960	240,707	65%	1960	19,359	79%
Province de Terre-Neuve			Province du Manitoba		
1956	44,095	49%	1956	120,741	53%
1957	39,835	49%	1957	135,996	69%
1958	37,511	22%	1958	227,989	51%
1959	34,197	30%	1959	308,598	81%
1960	37,089	66%	1960	347,085	75%
Province de l'Alberta			Province de la Colombie-Britannique		
1956	184,114	63%	1956	426,132	85%
1957	215,774	58%	1957	677,650	71%
1958	395,214	59%	1958	1,244,266	54%
1959	585,289	61%	1959	1,649,030	62%
1960	543,628	60%	1960	1,731,981	78%

35

Il ressort de ces chiffres:

- a) qu'en cinq ans les primes ont plus que triplé, mais
- b) que les résultats ont varié de cinquante-quatre pour cent en 1958 (chiffre très bas) à quatre-vingt-trois en 1956 (chiffre très élevé). En somme, il y a eu deux années excel-

lentes (1958 et 1959), deux années médiocres (1957 et 1960) et un exercice franchement mauvais (1956). Pour juger ce classement, on peut se baser sur la formule ordinaire, bien théorique cependant, de 33 et 67, tout en tenant compte que la commission est réduite de quinze à dix pour cent pour les voitures particulières et à cinq pour cent pour les camions.

36 c) qu'en traitant séparément les risques normaux et les autres, il est possible d'adopter un barème de primes variable suivant le risque moyen qui permet de faire face à un risque accru par un tarif proportionnellement plus élevé.

d) que, malgré toutes les dispositions prises et la sévérité de leur application, on ne peut empêcher les cas au-dessus de la normale d'augmenter régulièrement et substantiellement.¹ La seule satisfaction qu'on puisse avoir, c'est que, à moins que le risque soit bien mauvais, tout automobiliste est certain d'avoir de l'assurance. De leur côté, les assureurs savent qu'ils recevront pour chaque cas une prime proportionnelle au risque en cours.



Si l'on pousse l'étude plus loin, on se rend compte que, dans l'ensemble des huit provinces:

i — c'est parmi les voitures particulières que se recrute le plus grand nombre des risques assignés et que les résultats sont les moins bons. Ainsi:

	Voitures particulières		Camions	
	Nombre de véhicules	Rapport des sinistres aux primes	Nombre de véhicules	Rapport des sinistres aux primes
1956	30,025	91	4,069	69
1957	33,625	73	3,605	76
1958	47,909	58	4,784	47
1959	63,077	68	5,854	53
1960	68,090	76	5,966	47

¹ Comme on le verra plus loin, le nombre des voitures particulières assignées d'office est passé de 30,025 en 1956 à 68,090 en 1960.

Un premier examen de ces chiffres indique que

a) si les primes totales durant la période ont plus que triplé dans l'ensemble des huit provinces en 5 ans, on semble avoir trouvé ou même dépassé le point d'équilibre pour les camions à l'aide d'une augmentation moindre du revenu-primes;

b) le nombre des voitures particulières englobées a plus que doublé en cinq ans et le revenu-primes, qui en découle, a augmenté de plus de trois fois et demie; tandis que le nombre des camions est passé de 4,069 à 5,966, soit un peu plus d'un et quatre-dixièmes. Dans leur cas, le revenu-primes est passé de \$254,090 à \$462,490 soit une hausse d'un et huit-dixièmes. En somme, à cause d'un contrôle plus grand et, sans doute, parce que le conducteur a besoin de son emploi pour vivre, les camions donnent lieu à des risques assignés beaucoup moins fréquents, ce qui correspondrait à un état d'esprit bien meilleur.

37

c) la prime moyenne en 1960 a été de \$86 environ pour les voitures particulières et d'environ \$77.50 pour les camions. L'ordre est renversé puisque, dans le cours ordinaire des choses, la prime du camion est plus élevée pour les dommages aux tiers que pour la voiture particulière. L'explication, semble-t-il, c'est que le chauffeur de camion sentant sa place en jeu est plus prudent, surtout quand il sait que le risque assigné est sa dernière chance.

d) quelle que soit la sévérité du contrôle routier et de l'application des lois, le plan d'assignation des risques garde une grande utilité. Non seulement le nombre de conducteurs imprudents, maladroits ou qui enfreignent la loi ne diminue pas, mais il augmente: ce qui est partiellement explicable par le nombre plus grand des automobilistes chaque année. Toutefois, l'augmentation est loin d'être proportionnelle dans le cas

des voitures particulières surtout puisque le nombre s'est accru de deux fois et deux-dixièmes en cinq ans.

II — Le marché de Londres et l'assurance de responsabilité civile

38

Depuis quelques années, on sent un raidissement du marché de Londres devant l'assurance de responsabilité civile en Amérique. Les assureurs canadiens, eux-mêmes, ont constaté rapidement que la réassurance devenait de plus en plus difficile et coûteuse à obtenir. Nous trouvons l'explication de cette attitude nouvelle dans une conférence prononcée par M. B. D. Cooke et parue dans le volume 57 du "Journal of the Chartered Insurance Institute" (1960). En voici un extrait:

"I would like to say a few words about casualty business. The American casualty business which is placed in the London market is mainly public liability and workmen's compensation. Time was, up until perhaps twenty years ago (it not being the custom in America to issue unlimited policies) when a man was quite happy to have public liability coverage for \$5,000 any one person, with a limit of \$10,000 any one accident, and \$2,500 for property damage. The fact that the insured limits were so low did not cause anybody particular concern, for they were regarded as reasonably adequate. Certainly anyone who took out a policy for \$25,000 any one person, \$50,000 any one accident for bodily injuries, and \$10,000 for property damage was regarded as quite pessimistic.

"A policy for \$50,000 any one person, \$100,000 any one accident, bodily injury, and \$10,000 for property damage was quite rare so far as American insurance companies were concerned. What was frequently done was to take a policy for \$5,000/\$10,000 limits in an American company and place a policy in the London market for limits in excess of these figures at 50% or 60% of the admitted company's premium.

London underwriters made good underwriting profits on this business.

“Today the situation is entirely different. Whilst there has been a tremendous increase in public liability losses in this country, public liability losses in the United States have been staggeringly greater. There are two main reasons for this. First, insurance companies in America are looked upon as fair game, with no holds barred and no closed season. Juries, if they suspect that an insurance company is paying the damages, bring in sky-high verdicts in favour of plaintiffs. Secondly, lawyers in America may legally take on claims on a ‘no cure, no pay’ basis. Many American lawyers specialise in this business, and their fees are often 50% of the amount of damages they collect for their clients. Where twenty years ago a jury might have awarded \$15,000 to \$20,000 to a man who lost a leg, today they say, ‘Ah, poor fellow, let’s give him \$100,000’. Then it occurs to someone on the jury that the poor fellow’s lawyer will get 50% of the award, and so they revise their estimate. ‘If we want him to get \$100,000,’ they conclude, ‘we must give a verdict of \$200,000’. And they do. This kind of ‘inflation by jury’ has reached the point in the United States where verdicts in favour of one person often amount to \$200,000 or \$300,000, and in 1958 a verdict of over \$850,000 was given to one man.”

39



La situation n'est pas aussi mauvaise que cela au Canada. Les tendances sont les mêmes, cependant, à savoir l'augmentation des montants d'assurance et des indemnités en cas d'accident, les réclamations à propos de tout et de rien et la générosité de plus en plus grande des jurés envers les accidentés. C'est à dessein que nous employons ces mots, car

si les exigences et les indemnités continuent d'être très inférieures à celles d'outre-frontière, elles augmentent. Et c'est pourquoi il nous a semblé intéressant de présenter le texte de M. Cooke à nos lecteurs.

III — Population et peuplement du Canada

40

La population canadienne et la colonisation du Grand-Nord, voilà le thème du dernier congrès de la Société Royale qui a eu lieu à Montréal en juin 1961.¹ Il s'agit d'un double sujet d'une importance capitale pour un pays immense, dont les besoins de population sont considérables.² S'il doit continuer son essor, le pays doit se peupler, mais comment, dans quelles régions et malgré les objections et les oppositions que soulève l'immigration en masse: opposition de groupes qui ne veulent pas être débordés, qu'il s'agisse du travail ou des éléments ethniques. Ainsi, toute une partie de l'opinion est défavorable à une migration qui menace de créer le chômage ou de noyer l'élément français dans un tout étranger qui s'oriente vers le groupe anglophone parce que l'étranger se tourne vers le milieu qui lui paraît le plus favorable à son établissement. Il y a aussi l'impression que l'on paie bien cher une immigration qui cherche le plus tôt possible à passer chez nos voisins. Tout cela est le problème qu'ont passé en revue les conférenciers de la Société Royale. Ils y ont ajouté l'étude d'une autre question, plus difficile, mais d'un intérêt non moins grand: celui du peuplement des vastes régions nordiques qui sont connues sous le nom de Grand-Nord. Le Grand-Nord, c'est cet immense pays qui s'étend au-delà de la mince région actuellement habitée, contrée inutilisable ou presque pour l'agriculture parce que le sol est pauvre, inexistant ou presque dans la plupart des endroits: sol rocail-

¹ On a réuni les travaux dans une brochure de cent soixante pages intitulée: "Canadian Population and Northern Colonization". La Société Royale du Canada. University of Toronto Press, Toronto.

² On estime sa population à un peu plus de dix-huit millions d'âmes.

leux, raboté par les glaciers, parcouru par les vents qui, à partir d'une certaine latitude, ne laissent aucune végétation que le muskeg, mousses infestées de moustiques de toute espèce et quasi inutilisables. Le climat de tout ce pays est dur, froid; il le rendrait inaccessible s'il n'y avait l'avion. Mais pourquoi alors vouloir le peupler, dira-t-on ? C'est que le sol est riche de fer, de cuivre, d'or peut-être, de vingt matières diverses. Ici et là ont été ouvertes des mines autour desquelles s'est groupée une population que l'on a logée et traitée mieux qu'ailleurs parce que pour la faire venir et l'y faire rester, il fallait qu'il en soit ainsi. Ce sont les conditions de l'essor possible que la Société Royale a mises à l'étude. Quand on sait ce que la Russie a fait de ses régions désertiques en y installant de force des populations entières, on doit se demander ce que nous pouvons faire dans des régions semblables, avec des moyens différents. C'est par là que le livre de la Société Royale du Canada prend un intérêt particulier. Sous le titre de "*Possibilities of Colonization of Northern Canada*", on y a réuni un certain nombre d'études que voici: "*The Rôle of Mineral Resources in the Development and Colonization of Northern Canada*" par W. Keith et J. F. Henderson; "*Possibilities of Light and Heat from Atomic Energy and Other Sources*" par E. W. Humphrys; "*The Living Resources of Northern Canada*" par M. J. Dunbar; "*Man in the North*" par G. Malcolm Brown; "*The Future Colonization of Northern Canada*" par Trevor Lloyd.

41

Il est probable que le Canada continuera son développement parcellaire dans cette immense partie de son territoire tant qu'on se limitera à l'exploitation d'un minerai particulier, d'une mine, tant il est vrai que l'exploitation exige des ressources énormes pour extraire le minerai, après s'être rendu sur place, puis pour le diriger vers le port d'expédition. Comme le chemin de fer et les installations portuaires doivent être construits par l'entreprise, on voit l'énormité des capitaux

42 engagés.¹ Le développement ne peut être qu'assez lent, à moins que le tronc originel ne puisse servir à d'autres entreprises venues se greffer sur son parcours. Peut-être ainsi la pénétration d'un pays aride, dur, mais minéralement riche, pourrait-elle se faire plus rapidement en utilisant d'autre part la collaboration de l'État. Cela faciliterait le processus en apportant à l'initiative privée un apport précieux dans une œuvre immense, coûteuse et très longue quand on ne veut pas employer des moyens coercitifs qui tiennent de la dictature le plus odieuse.

Il est intéressant de noter ici la conclusion de monsieur Trevor Lloyd à ce sujet:

"Some developments in northern Canada cannot, however, await completion of this gigantic scientific stocktaking, for economic and social improvement is long overdue. When planning new industries, better communities, modern transportation, and greater use of the local resources, the authorities will need to take into account the following:

(i) The rôle of the native people should be paramount. They have been dispossessed of their inheritance without fair compensation, and are entitled to adequate education and training to allow them to play eventually a leading part in their native land. My own view is that Canada should follow a policy of absorbing the Eskimos and Indians, at present isolated from other Canadians, into the general community. There is no need for compulsion in this; there are many examples from other lands of the effectiveness of equality of opportunity in education and employment for bringing it about. There is, however, much lost ground to be retrieved. At Canadian universities one is aware of the presence of peoples welcomed from many a distant, under-developed land. I have, however, yet to encounter many students from the not-so-distant under-developed territory of Caughnawaga or the remoter colony of Pangnirtung.

¹ Si les capitaux sont énormes, la population nécessaire à l'exploitation des mines sera relativement très faible tant qu'on permettra à l'exploitant d'extraire le minerai et de l'exporter à l'étranger sans presque aucune transformation. C'est un aspect auquel il faudra très sérieusement songer si l'on ne veut pas continuer la faute que l'on a commise dans le passé avec l'amiante dans les Cantons de l'Est et le fer dans l'Ungava. Il y a là deux erreurs graves de conséquences pour le peuplement et l'enrichissement de régions entières.

(ii) The wildlife and other renewable resources must be carefully preserved for posterity.

(iii) Strict control over non-renewable resources should be retained for the benefit of the community as a whole, and not alienated for the short-term enrichment of speculators, Canadian or not.

(iv) No appreciable development of the Far North is likely without large public investment, whether in scientific surveys or for construction of harbours, airfields, radio aids, roads, railways, towns, schools, and churches. This enormous investment of public funds will surely need to be safeguarded. It seems to me incontrovertible that the common good requires that companies operating in the Far North must include an appreciable proportion of public capital in their financial structure. Such may, in fact, be the only way of ensuring that control over company policies is employed in the interest of this country.

43

Nothing I have said suggests that the immediate future of the Canadian north is a particularly rosy one. Large outlays must be anticipated before there is much income, for the road to national development is always expensive. All we can determine at present is that the resources that may exist in the North will be wisely utilized, that the local residents shall not be exploited, and that planning for the future must be based on a broad, systematic, and thorough scientific appraisal."

Some elements of a Theory of Reinsurance, par Karl Borch.

Dans The "Journal of Insurance", septembre 1961.

Ceux qu'intéresse l'aspect mathématique de l'assurance et de la réassurance trouveront dans cet article une idée nouvelle. Voici comment l'auteur la présente: "This paper will attempt to show that the so-called mathematical theory of risk is made inadequate for proper analysis of the reinsurance problems which insurance companies have to deal with in practice". J. H.