

## Faits d'actualité

Jean Dalpé

Volume 32, numéro 3, 1964

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103522ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103522ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1964). Faits d'actualité. *Assurances*, 32(3), 119–131.  
<https://doi.org/10.7202/1103522ar>

# Faits d'actualité

par

JEAN DALPÉ

## I — L'assurance vie temporaire

119

Un grand nombre de gens croient que l'assurance temporaire est la solution à leur problème d'assurance sur la vie. La prime tenant compte du coût d'année en année, ils se convainquent facilement qu'ainsi ils immobilisent le minimum d'argent, tout en apportant à des situations particulières (de famille ou d'affaire) la réponse immédiate la moins coûteuse. Ils ont raison dans bien des cas mais, semble-t-il, la formule n'est pas aussi satisfaisante qu'on le croirait au premier abord. Ainsi, le professeur Arthur L. Williams<sup>1</sup> a relevé en quelques tableaux ce que sont devenues aux États-Unis quelque vingt-mille polices d'assurance temporaire de 5 ans, 10 ans, 15 ans, 20 ans et temporaire-65 ans; ce qui est en somme la forme la plus répandue de cette assurance. Voici un tableau qui indique ce qui est advenu du groupe original après 5 ans, 10 ans, 15 ans et 20 ans.

En pourcent du chiffre initial	Après			
	20 ans	15 ans	10 ans	5 ans
Polices en vigueur ... ..	0.2%	0.8%	3.7%	14.0%
Polices venues à échéance ... ..	8.9	8.8	10.2	7.7
Non maintenues en vigueur ... ..	38.0	26.1	27.5	29.4
Décès ... ..	1.0	1.0	1.1	0.6
Converties en d'autres types ... ..	51.9	63.3	57.5	48.3

Ainsi, en résumé, après 5 ans, il n'y a plus que 14 pour cent des polices en vigueur, alors que 48.3 pour cent ont

<sup>1</sup> Dans "The Journal of Risk and Insurance" de septembre 1964.

été converties en d'autres types, et 29.4 pour cent n'ont pas été maintenues en vigueur. En 20 ans, les résultats sont encore plus curieux puisque les pourcentages sont dans l'ordre précédent: 0.2, 51.9 et 38 pour cent.



120 En partant de là, faudrait-il condamner l'assurance temporaire en invoquant les résultats pratiques qu'elle donne dans l'ensemble chez nos voisins. Non assurément, car l'assurance temporaire est une forme utile d'assurance; mais nous pensons qu'on ne doit pas y chercher l'unique solution du problème que posent la situation familiale ou la garantie même momentanée d'un problème d'intérêt strictement commercial ou financier. Personnellement, nous croyons qu'on doit y chercher tout au plus une réponse complémentaire à un besoin momentané ou limitée à une période de plus ou moins longue durée.

Il est intéressant de noter ici les conclusions du professeur William dans son article intitulé "Some Empirical Observations on Term Life Insurance" qui a paru dans le numéro de septembre 1964 de "The Journal of Risk and Insurance". Les voici en résumé:

"The key areas, in this follow-up study of what happened to the term insurance after purchase, are lapse and conversion. The data shows that such contracts do not tend to remain in force as term insurance. Thus, after fifteen to twenty policy years of exposure less than one per cent were still in force. This has some serious implications as regards some of the newer long-term policies such as term to expectancy and the life expectancy policy. With ten years of experience only three and one-half per cent were still in force and with five years experience only one policy in seven was still active as term insurance.

"An important finding of this study was the experience relating to the expiration of term insurance. The data indicate that less than one

policy in ten will survive to the end of the period for which it was originally written or until the end of the period(s) for which it was renewed. Another important finding from the data was the fact that only about one per cent of the insurance resulted in death claims.

"The really significant feature about the contract experience is the fact that almost ninety per cent of the term policies are either lapsed or converted. The long run experience seems to indicate that about fifty per cent of the policies will be converted and slightly less than forty per cent will lapse. This large incidence of lapse should be of great concern to the life insurance industry since it implies that four out of ten policyholders were possibly dissatisfied with their term policies."

121



Ces conclusions s'appliquent-elles également au Canada? Il est fort possible qu'elles soient valables tant les deux marchés de l'assurance se ressemblent par leurs méthodes de production, par la réaction et le comportement des assurés devant les problèmes d'assurance. Si nous avons accordé autant d'espace à cette étude empirique, comme l'auteur lui-même l'a désignée, c'est qu'elle nous paraît souligner un aspect important de l'assurance temporaire dans un pays où, comme le nôtre, cette formule de garantie est très répandue.

## **II — Importance des affaires de groupe en assurance sur la vie**

Dans l'excellent bulletin périodique de la Compagnie Suisse de Réassurances,<sup>1</sup> nous relevons des statistiques intéressantes sur l'augmentation des assurances vie collectives dans divers pays et sur la part qu'elles représentent dans le portefeuille de l'assurance en vigueur. En voici quelques exemples ayant trait à certains pays où l'assurance de groupe a une importance particulièrement grande:

---

<sup>1</sup> Experiodica, No 18, Zurich.

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

								Affaires nouvelles	Portefeuille (pourcentage des affaires de groupe)
Suisse	1962	...	...	...	...	...	...	53.6	30.1
	1950	...	...	...	...	...	...	18	12.3
Allemagne	1962	...	...	...	...	...	...	10	13.9
	1950	...	...	...	...	...	...	7.9	9.7
France	1962	...	...	...	...	...	...	80.9	55.4
	1951	...	...	...	...	...	...	62.2	37.5
Suède	1962	...	...	...	...	...	...	63.3	54.8
	1953	...	...	...	...	...	...	19.8	5.6
Canada	1962	...	...	...	...	...	...	25.5	33.7
	1950	...	...	...	...	...	...	13.2	16.1
États-Unis	1962	...	...	...	...	...	...	19.6	30.9
	1950	...	...	...	...	...	...	21.1	20.4

122

Il est curieux de noter a) les progrès réalisés par l'assurance de groupe dans la plupart des pays du monde où l'assurance est très répandue, sauf en Allemagne où les progrès sont relativement lents;

b) l'extraordinaire importance de l'assurance collective dans certains pays comme la France et la Suède.



Il est aussi intéressant de souligner l'influence exercée dans ce domaine par les assureurs, les grandes et les moyennes entreprises d'une part et, de l'autre, par les syndicats ouvriers.<sup>1</sup> Ainsi, on est parvenu à augmenter la garantie accordée aux assurés de faibles moyens financiers, sans avoir recours à l'assurance populaire, d'autant plus coûteuse qu'elle est souscrite individuellement et payée à la petite semaine. Si, pendant longtemps, cette dernière forme de garantie a rendu service à la classe ouvrière, la formule collective de l'assurance, à laquelle on a maintenant recours, apporte aux petites bourses une aide beaucoup plus valable. Dans sa

<sup>1</sup> Ces commentaires sont de nous.

conception actuelle, elle peut assurer la continuité du salaire après la mort du chef de famille pendant beaucoup plus longtemps que l'assurance populaire, à égalité de prix. Pourvu qu'elle ne coûte pas trop cher, cette dernière continue, cependant, d'avoir une certaine utilité puisqu'elle permet de payer les derniers frais.

### **III — Départ de Monsieur Kenneth R. MacGregor**

123

M. Kenneth R. MacGregor vient de quitter son poste de surintendant fédéral des assurances pour prendre la présidence de la Mutual Life of Canada, l'une des sociétés mutuelles les mieux administrées au Canada. Nous voudrions joindre nos félicitations à celles qui lui ont été offertes dans d'autres milieux. En quittant son poste d'Ottawa, M. MacGregor laisse le souvenir d'un haut fonctionnaire intègre, intelligent et qui a su contrôler les affaires d'assurances relevant du gouvernement fédéral avec autant de prudence que de fermeté. Il a ainsi empêché les aventures, les pertes hors de proportion avec les ressources individuelles, tout en veillant à ce que la législation évolue en tenant compte des besoins du public et des assureurs. On lui doit aussi des études d'ensemble fort intéressantes dans son Rapport annuel et des conférences qui ne manquent ni de valeur, ni de courage.

C'est par ce compliment bien mérité que nous voulons terminer cet hommage, tout en souhaitant la bienvenue à son successeur, Monsieur Richard Humphrys.

### **IV — Les primes d'assurance automobile ont-elles augmenté depuis 1958 ?**

C'est à cette question que répondait monsieur Michel Parizeau, au cours de la "Table ronde" que consacrait récemment "Le Devoir" à la sécurité routière et à l'assurance automobile au Québec.

Voici d'abord la question posée par M. Jean-Guy Lefebvre, puis la réponse de M. Parizeau.

**M. Lefebvre :** Avant que le régime provincial d'indemnisation ne soit mis en vigueur, les primes se situaient à un certain montant. Depuis l'établissement du système, les primes ont continué à monter. Les primes seraient-elles encore plus élevées si le gouvernement n'avait établi le Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents ?

**124 M. Parizeau :** Vous réagissez, M. Lefebvre, comme la plupart des membres du public quand vous affirmez que les primes n'ont cessé d'augmenter. J'ai fait préparer des calculs sur la base des tarifs en vigueur au cours de chaque année, en me basant sur une voiture de type américain courant, une voiture de la même année: j'ai utilisé, en somme, la tarification de 1958 pour une voiture de 1958, la tarification de 1959 pour une voiture de modèle 1959, etc. Dans chaque cas, j'ai tenu compte d'une limite de \$50,000 pour responsabilité, frais médicaux, \$2,000, pour dommages causés par collision sujet à une franchise de \$100 et la garantie combinée. J'en suis arrivé aux résultats suivants, et ceci pour une voiture utilisée à des fins d'affaires et de promenade, sans chauffeur occasionnel de moins de 25 ans et n'ayant pas eu d'accident depuis trois ans, et cela pour chacune des années. Voici les chiffres d'année en année: en 1958, à Montréal, la prime était de \$234; elle augmente à \$247 en 1959; elle baisse à \$212 en 1960; elle baisse encore à \$207 en 1961; elle remonte à \$225 en 1962; elle baisse de nouveau à \$214 en 1963 et remonte à \$254 en 1964. Ces chiffres montrent qu'en 1963, les primes étaient inférieures à ce qu'elles étaient en 1958, toujours pour un même type de voiture de la même année avec le même dossier.

Cette confusion dans les esprits est sans doute attribuable au système actuel de classification. Au moment où leur prime baissait, il arrivait très fréquemment que les individus intéressés avaient eu un accident au cours de l'année précédente ou avait changé de modèle de voiture, ce qui les faisait automatiquement changer de classe. Le client ne ressentait pas du tout alors la réduction dans la prime. Lorsque, de fait, il avait eu un accident ou qu'il changeait de voiture pour un modèle de valeur plus grande, le tarif augmentait. Je fais immédiatement une suggestion qui a déjà été présentée à maintes reprises, mais qui est probablement trop logique pour être acceptée: les assureurs devraient déterminer leurs tarifs par classes comme ils le font actuelle-

ment et indiquer sur la police le montant de la prime pour la classe en question; on indiquerait immédiatement ensuite le crédit accordé au conducteur pour l'absence de sinistre au cours des années précédentes. Le montant de la prime nette serait ainsi clairement connu du conducteur. L'individu recevant sa facture de renouvellement verrait, s'il a eu un accident au cours de l'année précédente, que sa prime n'a pas augmenté, mais qu'il a perdu le crédit dont il bénéficiait antérieurement. Le résultat pratique serait le même, mais au point de vue psychologique, chacun saurait plus clairement à quoi s'en tenir.

Il y a là des faits que l'on ne connaît pas ou que l'on ignore quand on parle d'assurance automobile dans la province de Québec. En somme, le tarif de 1958 avait pour objet de corriger le résultat des baisses antérieures à 1957, comme la hausse de tarif de 1964, et peut-être celle de 1965, auront pour effet de corriger les diminutions qui se sont produites de 1960 à 1963, comme le montre M. Michel Parizeau dans son exemple. Celui-ci illustre bien la réaction brutale à laquelle on peut s'attendre quand le tarif suit non pas les besoins, mais la marche facile de la concurrence. L'assureur laissé seul est constamment empêché de demander trop par la lutte engagée avec ses concurrents. Le problème actuel, ce n'est pas qu'il exige trop, mais qu'il reçoive assez pour faire face aux indemnités et pour constituer ses réserves. Si on ne lui permet pas d'agir ainsi, on l'expose à la faillite. C'est ce qu'ont constaté beaucoup d'assurés dans notre province.

125



C'est aussi ce que note le surintendant de Québec dans le numéro du "Devoir" auquel nous faisons allusion précédemment. Voici un extrait de son texte à ce sujet:

"L'industrie de l'assurance-automobile traverse présentement des années où elle doit continuellement assumer des pertes d'opérations et l'année 1963 fut plus désastreuse que les précédentes.

"Quand les dépenses, pour le paiement des réclamations et de l'administration, excèdent le revenu des primes et que cette situation



## ASSURANCES

se prolonge indûment, l'industrie de l'assurance-automobile, qui ne peut indéfiniment opérer à perte, doit recourir à une hausse des primes: ce qui a dû être fait pour l'année 1964.

125 "Le public assuré ne peut placer le blâme pour cette hausse de primes sur les seules épaules de l'industrie. En effet, le nombre et la gravité des accidents sont responsables, en majeure partie, de la mauvaise expérience connue par l'industrie en ces dernières années. Les causes des accidents nombreux et sérieux sont la vitesse illégale, le dépassement interdit, l'abus de l'alcool, le piètre état de la voiture. etc. C'est dire que la prudence, la sagesse et l'abstinence pourraient réduire substantiellement la fréquence et la gravité des accidents.

"Il semble bien que le seul moyen sûr d'empêcher la hausse des primes, sinon d'amener une baisse dans les primes, consiste pour les automobilistes assurés à conduire avec prudence et, pour les victimes d'accidents, à formuler des réclamations raisonnables à tous égards."

### V — Le rapport du surintendant des assurances du Canada pour l'exercice 1963

Chaque année, le rapport du surintendant est remis au ministre des Finances vers le 15 avril. Il est ensuite publié et distribué au public en trois volumes de tailles différentes. Le premier résume la situation générale des assurances qui relève du contrôle fédéral. Le second traite de la situation particulière des sociétés autres que vie. Enfin, le troisième présente les données précises exigées par le contrôle fédéral des sociétés d'assurance sur la vie.

Voici, extraits du premier volume, les chiffres relatifs aux profits et aux pertes techniques faits ou subies par les assureurs inscrits auprès du contrôle fédéral de 1954 à 1964.

Année	Résultat technique	% des primes acquises	Nombre d'assureurs ayant subi une perte technique	% au nombre total de compagnies
1954	\$25,000,000	5.0%	141	36%
1955	10,000,000	1.9	169	43
1956	—29,000,000	— 5.3	272	67

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

1957	—69,000,000	—11.3	304	78
1958	— 1,000,000	— 0.1	205	54
1959	19,000,000	2.6	163	44
1960	36,000,000	4.7	138	36
1961	40,000,000	5.0	113	30
1962	7,000,000	0.8	187	50
1963	—59,000,000	— 6.8	235	63

Pour avoir un tableau complet de la situation, il faudrait ajouter à cela les résultats des compagnies à permis provinciaux et Lloyd's, London. Tels quels, ils sont intéressants, cependant, parce qu'ils indiquent la crise de 1956 et 1957, puis la reprise qui s'amorce en 1958 et qui continue jusqu'à 1962; puis enfin la chute brutale correspondant, comme en 1957, à une diminution des tarifs à une époque de risques croissants. Le bilan de dix ans s'établit à une perte nette de 21 millions. Il faut noter aussi que, pendant cette période, de 113 assureurs (chiffre minimum) à 304 (chiffre maximum) ont fait une perte technique selon les années; ce qui n'est pas sain et ce qui justifie pleinement le surintendant fédéral des assurances de jeter un cri d'alarme comme il l'a fait quelque temps avant son départ.<sup>1</sup>

127

### VI — De quelques mesures d'auto-défense

Le ministre des Finances a annoncé récemment que les Chambres seraient appelées prochainement à étudier certaines modifications aux lois fédérales des assurances. Dans l'ensemble, celles-ci nous paraissent se ramener aux deux aspects suivants, au point de vue qui nous intéresse:

a) Les sociétés d'assurance <sup>2</sup> pourront à l'avenir placer leurs fonds en actions ordinaires jusqu'à concurrence de 25 pour cent de leur actif au lieu de 15, comme on le leur per-

<sup>1</sup> Kenneth R. MacGregor dans "The Law and Profits", 15 novembre 1963, Canadian Underwriter.

<sup>2</sup> Ainsi que les sociétés de Fiducie et de Prêts.

mettait jusqu'ici. De plus, on porte de cinq à sept pour cent de l'actif les placements non autorisés par la loi. Enfin, dernière chose très importante, si les cours sont dépréciés en fin d'exercice, au moment où la valeur des actions est déterminée pour le bilan, on pourra répartir la perte sur trois années au lieu d'en tenir compte immédiatement dans le rapport financier du 31 décembre.<sup>1</sup>

128

Il sera intéressant de voir comment les entreprises d'assurance réagiront. Jusqu'ici, les sociétés autres que vie profitaient des dispositions de la loi, plus que les assureurs-vie, probablement parce que leurs affaires ont davantage un caractère immédiat. Les sociétés canadiennes et américaines d'assurance sur la vie étaient beaucoup plus hésitantes à cause de l'échéance du 31 décembre, de la très longue durée de leurs opérations et des crises boursières comme celle de 1929, qui ont laissé une inquiétude latente dans les esprits. Il est possible qu'en leur permettant de reporter la liquidation de la perte sur plusieurs exercices, on les incite à prendre une part plus importante de l'essor industriel et commercial du pays.<sup>2</sup> C'est sans doute cela que le ministre des Finances a dans l'esprit. Il songe aussi à freiner l'influence financière américaine qui, d'année en année, prend plus d'ampleur dans notre pays.

On retrouve la même intention dans deux autres mesures: celles-la beaucoup plus précises. La première per-

<sup>1</sup> Signalons que la province de Québec s'en tient encore à la valeur au 31 décembre.

<sup>2</sup> Actuellement, la participation est faible. En voici deux exemples:

	Compagnies canadiennes autres que vie (* )	Compagnies canadiennes vie (**)
Actif admis au 31 décembre 1963 .....	\$670,134.000	\$10,522,735.000
Placements en actions .....	\$ 86,350.000	\$ 573,590.000
Pourcentage .....	12,8	5,4

\* Rapport du Surintendant pour 1963. P. 72 et 73.

\*\* Rapport du Surintendant pour 1963. P. 31A.

mettrait à une société canadienne d'assurance vie de se porter acquéreur d'une autre compagnie d'assurance vie. Jusqu'ici, si la chose était possible à une compagnie étrangère, elle ne l'était pas au Canada pour une compagnie canadienne; ce qui était une bien curieuse conception, destinée il est vrai à empêcher la création de trop grandes entreprises ou la consolidation entre quelques mains d'une trop puissance force financière. Mais si la chose était possible à l'étranger ou si, au Canada, elle se faisait par des moyens indirects, il valait mieux régulariser et permettre aux Canadiens ce que l'étranger pouvait faire en dehors du pays.

129

Une deuxième mesure tend, encore davantage, à empêcher la main mise de l'étranger sur les sociétés financières du pays. Voici, en résumé, les dispositions que l'on annonce pour l'avenir:

i) Pas plus de 25 cent des actions d'une société ne peut être détenu par des non-résidents, c'est-à-dire par des personnes demeurant à l'étranger.

ii) Le nombre maximum d'actions appartenant à un non-résident ne doit pas dépasser dix pour cent du capital.

iii) Si les actions d'un non-résident sont au nom d'une personne habitant le Canada, il n'y aura aucun droit de vote attaché à ces actions, tant que la situation demeurera ainsi.

Si ces mesures paraissent difficilement explicables au premier abord, dans un pays qui a besoin de l'étranger pour se développer, il faut comprendre qu'elles sont un réflexe de défense tout à fait normal. Quand on sait ce que représentent les grandes sociétés financières dans la vie économique et la part des capitaux indigènes qu'elles ont attirée, on comprend que l'État cherche à en conserver la propriété à ses nationaux. D'autant plus que, dans l'ensemble, il faut des achats d'actions relativement peu élevés pour assurer la domination des

130 entreprises financières par l'étranger, qui est prêt à payer n'importe quel prix pour mettre la main sur les sources mêmes de la finance au Canada. Y a-t-il là une manifestation de xénophobie ? Nous ne le croyons pas. En somme, l'État cherche d'une part à permettre aux grands catalyseurs de capitaux de s'intéresser davantage à l'industrie et au commerce. De l'autre, il tend à empêcher l'étranger de s'emparer des sociétés financières les mieux pourvues en capitaux. Il ne veut pas lui en refuser l'entrée, mais il cherche à éviter qu'il ne mette la main sur une trop forte part des entreprises dominantes. L'intention n'est pas nouvelle puisqu'on l'admet déjà dans certains pays d'Europe et presque partout où le milieu n'est pas assez fort pour résister aux énormes pressions de l'extérieur.

#### **VII — L'accident d'avion, menace pesant sur l'entreprise**

On a annoncé récemment qu'un certain nombre d'officiers de l'État-Major russe étaient morts au cours d'un voyage en avion, alors qu'ils se rendaient aux obsèques d'un homme politique derrière le rideau de fer. Le fait brutal rappelle le risque que le transport aérien fait courir chaque jour à un corps public ou aux grandes entreprises. Il y a quelques années aux États-Unis, un accident avait sapé ainsi les têtes dirigeantes d'une grande affaire. A Sainte-Thérèse, lorsqu'un DC 8 s'écroura, deux membres du conseil d'une importante maison d'agents de change restèrent dans les décombres; un troisième ne dut la vie qu'à un bien curieux concours de circonstances.

Tout cela est malheureusement inévitable. L'avion est entré dans notre vie comme un précieux moyen de transport. Il permet d'accomplir rapidement un travail de plus en plus exigeant. Certaines entreprises ont même leurs propres avions pour le haut personnel, ce qui est souvent indispensable en Amérique ou en Europe si l'on veut que les dirigeants, tant

dans les affaires que dans la politique, puissent se transporter rapidement d'un bout à l'autre d'un immense continent. Le missionnaire, l'explorateur, le prospecteur de mines parcourent aussi de très grands espaces grâce à ces étonnants pilotes que l'on appelle en Amérique des *bush pilots*, adroits, audacieux et un peu casse-cou, qui rappellent les aviateurs du début, à une époque où l'aviation était une grande aventure où les qualités individuelles comptaient plus que l'appareil lui-même.

131

L'avion est une merveilleuse conquête de l'homme sur les lois de la pesanteur. Mais il faut se rappeler qu'il est encore faillible et qu'en un seul accident le haut personnel d'une maison peut être fauché. Dans certaines familles, le père et la mère ne voyagent jamais dans le même avion. Est-ce qu'on ne devrait pas suivre cette directive dans les affaires, afin que l'accident ne soit pas un coup trop dur pour l'entreprise. Nous pensons en particulier aux affaires moyennes ou petites, dont l'avenir repose sur un ou plusieurs hommes. Que dire aussi des avions spéciaux qui transportent une centaine de médecins, d'avocats, d'hommes d'affaires, de spécialistes en même temps ? On ne songe pas à ce que la chute de l'avion pourrait représenter pour une profession, une région, un pays. Si l'individu n'échappe pas à son destin, collectivement ne pourrait-on pas l'exposer le moins possible ?