

Faits d'actualité

R. M.

Volume 59, numéro 1, 1991

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104828ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104828ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

M., R. (1991). Faits d'actualité. *Assurances*, 59(1), 129–137.
<https://doi.org/10.7202/1104828ar>

Faits d'actualité

par

R. M.

L **Projet de loi sur le *Code civil du Québec***

Le ministre québécois de la Justice, M. Gil Rémillard, a déposé à l'Assemblée nationale, en décembre, le projet de loi 125 intitulé *Code civil du Québec*. Ce volumineux document, dont l'objet est de remplacer le *Code civil du Bas-Canada* adopté par le chapitre 41 des lois de 1865 de la législature de la province du Canada, était attendu impatiemment depuis la tenue d'audiences publiques en commission parlementaire, à l'automne 1988.

129

Le *Code civil du Québec* comprend 10 livres, à savoir :

- *le Livre premier* : Des personnes;
- *le Livre deuxième* : De la famille;
- *le Livre troisième* : Des successions;
- *le Livre quatrième* : Des biens;
- *le Livre cinquième* : Des obligations;
- *le Livre sixième* : Des priorités et des hypothèques;
- *le Livre septième* : De la preuve;
- *le Livre huitième* : De la prescription;
- *le Livre neuvième* : De la publicité des droits;
- *le Livre dixième* : Du droit international privé.

Les dispositions ayant trait à l'assurance se retrouvent au Livre cinquième portant sur les obligations. Cette partie fort importante du droit des obligations a fait l'objet d'un avant-projet de loi en 1987, également discuté en commission parlementaire et qui fit l'objet d'intenses critiques. Les deux principaux sous-titres du Livre cinquième portent sur les obligations en général et sur les contrats nommés. Le contrat d'assurance est traité au chapitre quinzisième du titre 2 sur les contrats nommés.

On observe l'apport de plusieurs modifications aux dispositions d'assurance, suivant l'avant-projet de loi. La Revue en fera l'analyse au cours des prochains mois.

II. **Projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière***

Le projet de loi 108, présenté par le ministre des Transports, vise les objets suivants :

- Élargir le champ d'application du *Code de la sécurité routière*;
- Accroître le contrôle routier;
- Augmenter les amendes dans le cas de certaines infractions;
- Simplifier le processus d'immatriculation et d'émission des permis et modifier certaines règles actuelles;
- Régir la reconstruction de véhicules gravement accidentés;
- Introduire des mesures destinées à diminuer le taux d'accidents;
- Instaurer de nouvelles règles relatives aux véhicules hors normes, aux stationnements pour les personnes handicapées, à la définition de certains véhicules, à des règles de circulation, de signalisation et de procédures.

130

III. **Nouvelle tarification en assurance-automobile**

Une nouvelle tarification en assurance-automobile pourrait être instaurée au Québec en 1992, dans la foulée des dispositions modifiant le *Code de la sécurité routière* par le projet de loi 108. En effet, la tarification du régime public d'assurance-automobile serait modulée selon le nombre de points d'inaptitude et selon le nombre de suspensions ou de révocations de permis pour chaque conducteur : on estime ainsi que le montant de la prime serait en relation avec le risque plus personnalisé que représente chaque assuré, à savoir : possibilité d'une réduction des primes (hypothèse à l'étude actuellement) dans le cas des conducteurs n'ayant accumulé aucun point de démérite, par opposition à des augmentations progressives en fonction du nombre de points inscrits au dossier. Le Gouvernement désire ainsi s'en tenir au principe de la neutralité, c'est-à-dire

que les augmentations visant une minorité de conducteurs devraient apporter des diminutions à l'endroit des conducteurs peu ou non pénalisés.

IV. Barcelone : les Jeux sont assurés

Le bref article de Didier Burg, dans le numéro 6193 de *L'Argus* (p. 3319) fait valoir la nature des garanties d'assurance souscrites par le comité organisateur des Jeux olympiques de Barcelone, jusqu'à concurrence des sommes et des primes suivantes :

131

- *Assurance responsabilité civile*
11 milliards de pesetas (121 000 000 \$) par sinistre
[prime : 57 millions de pesetas (627 000 \$)];
- *Assurance annulation d'événement*
15 milliards de pesetas (165 000 000 \$) par sinistre
[prime : 375 millions de pesetas (4 125 000 \$)];
- *Assurance des équipements électroniques et de télécommunication*
5 milliards de pesetas (55 000 000 \$)
[prime : 29 millions de pesetas (319 000 \$)];
- *Assurance des biens immobiliers et mobiliers*
immeubles : 2,5 milliards de pesetas (27 500 000 \$),
meubles : 500 millions de pesetas (5 500 000 \$)
[prime : 19 millions de pesetas (209 000 \$)];
- *Assurance des frais médicaux et des accidents
(aux participants, aux membres et aux spectateurs)*
2,5 milliards de pesetas (27 500 000 \$)
[prime : 68 millions de pesetas (748 000 \$)];
- *PRIME TOTALE*
671 millions de pesetas (7 381 000 \$).

V. **Étatisation de l'assurance-automobile en Ontario ?**

Notre homologue *Le Portefeuille*¹ publie un extrait du discours du trône prononcé lors de la première session du 35^e parlement de l'Ontario, dirigé par M. Rae. Le voici :

132

"Leadership is often about choosing when and where to intervene. We believe that in many areas the market can and should take the lead, with the public sector playing a facilitating role. But in certain cases, such as the delivery of auto insurance, public leadership is a more effective and equitable solution.

"After a period of discussion, we will introduce, in the spring, a bill to reorganize the delivery of car insurance to the driving public. We plan to examine the experiences of Manitoba, Saskatchewan, British Columbia and Quebec, other jurisdictions in North America and our previous provincial plans.

"Our intention is to create a system that will provide the best service at a reasonable cost to drivers, and at the same time ensure access to a fair settlement of claims for personal and other damages. We believe that a driver-owned plan can provide to the best service to the public."

VI. **La guerre du golfe Persique : Impact sur les assurances**

Avant la date de l'ultimatum fixé par l'O.N.U. à l'Iraq, les primes d'assurance étaient en forte hausse. En Angleterre, le comité des risques de guerre du syndicat des Lloyd's a décidé de laisser à la discrétion des assureurs la hausse des primes sur les navires empruntant le Golfe ou séjournant dans ses ports. Dans certains cas, les primes auraient triplé. Les primes en assurance aviation ont subi également de fortes majorations, quand les assurances étaient disponibles : les primes pour Ryad furent multipliées par dix, celles pour Tel Aviv, par vingt.

¹Vol. 7, n° 7, décembre 1990.

Au début des hostilités, soit le 15 janvier, la surprime imposée était comparable à celle de 7,5 % en vigueur durant la guerre Iran-Irak². Selon M. Stephen Merrett, président de Merrett Holdings PLC, le total des sinistres payés durant les sept années du conflit a dépassé le milliard de dollars.

Au fil de la guerre du Golfe, les primes ont considérablement augmenté, tant pour ce qui est des risques reliés à la guerre que des risques usuels, et plus encore quant à certains risques extraordinaires, tels les actes de terrorisme, les enlèvements et rançons et les dommages à l'environnement. Dans certains cas, on parle d'augmentations de 500 % à 2 000 % : risques aériens et maritimes au Moyen-Orient. Au surplus, les assureurs encore disponibles se réservent le droit de modifier les garanties et les tarifs, ou même d'annuler les contrats, dans un délai de 24 heures. Voici certains exemples :

133

- Un navire se rendant dans un port d'Arabie fut assuré pour la durée du trajet (7 jours) jusqu'à concurrence de sa valeur, moyennant une prime de 4 % de sa valeur : $15\,000\,000 \$ \times 4 \% = 600\,000 \$$;
- Un avion de la Pan Am est assuré moyennant une prime de 160 000 \$ par vol sur Ryad et de 60 000 \$ sur Tel Aviv : ces augmentations représentent environ 10 fois la prime usuelle;
- Un autre transporteur, évalué à 50 millions \$, s'est vu servir des primes de 125 000 \$ pour Tel Aviv, de 100 000 \$ pour Bahrain et de 40 000 \$ pour Le Caire;
- Plusieurs compagnies de transport et des compagnies pétrolières furent obligées de résilier les garanties couvrant leurs installations et leurs opérations.

Les risques de guerre proprement dits sont assurés par un nombre restreint d'assureurs spécialisés. Deux agences gouvernementales américaines sont les plus actives, à savoir Federated Aviation Administration et Maritime Exportation. Parmi les

²Les assureurs londoniens rapportent des réclamations totalisant 1 milliard \$ en 8 ans de conflit. La moyenne annuelle des primes sur le marché de Londres, de l'ordre de 125 millions \$, n'aurait pas suffi à payer l'ensemble des sinistres.

assureurs privés, notons Lloyd's London, Chubb & Son inc. et American International Underwriters inc.

En ce qui concerne les assurances de personnes, les assurances vie ne comportent généralement pas d'exclusions contre le risque de guerre; toutefois, les nouvelles demandes émanant de militaires peuvent être refusées ou acceptées moyennant une surprime. Au niveau des assurances accident et des assurances salaire, plusieurs contrats comportent une exception quant au risque de guerre.

134

VII. Les résultats du troisième trimestre de l'année 1990

Les résultats d'opération des assureurs canadiens (biens et responsabilité) se résument comme suit, suivant la revue *Quarterly Economic Review*, publiée en janvier 1991 :

	(000)
• Primes nettes émises :	3 486 717
• Sinistres et frais d'expertise	2 565 244
• Rapport des sinistres aux primes :	76,2 %
• Pertes techniques :	235 921
• Revenus nets de placement :	589 308
• Rapport combiné :	107,0 %

Les primes nettes émises sont supérieures à celle du trimestre de 1989 (3,3 milliards \$) mais le rapport des sinistres aux primes est comparable en raison des sinistres et frais d'expertises qui furent supérieurs à ceux de l'an dernier (2,4 milliards \$).

Un redressement des tarifs n'est pas encore annoncé et tout porte à croire qu'il ne serait pas amorcé en 1991, tant au Canada qu'aux États-Unis. Malgré la prédiction d'une forte hausse des sinistres en 1991, les experts prédisent une augmentation modeste des primes, en fin d'année, dans l'ensemble des branches d'assurance plutôt que des augmentations spectaculaires dans certaines branches particulières.

Certains facteurs pourraient toutefois modifier les prévisions, notamment la baisse anticipée des taux d'intérêt, la durée de la récession et les effets financiers de la guerre du Golfe. Au Canada,

la TPS devrait également avoir un impact sur la hausse des frais d'opération des assureurs.

Voici certaines prévisions du Bureau d'assurance du Canada sur le cycle en cours, selon *Quarterly Economic Review* (janvier 1991) :

"Forecasting is currently hazardous because of uncertainty created by the Gulf War. The current projection assumes that the war does not last beyond spring and that economic recovery will be led by lower interest rates. Short-term interest rates are expected to fall by at least 100 basis points by the end of the year, with the prime rate at 11.00% or lower. This pattern of lower rates will reduce the value of the Canadian dollar, boost motor vehicle sales and start a housing recovery. Recovery will be slow and selective, giving mediocre growth in late 1991 and 1992.

135

"This type of cyclical recovery will prolong the underwriting cycle and depress profits in the insurance industry until after the overall economy has recovered. The key factor is investment income in insurance firms. High returns on most fixed income investments will be reduced by the cyclical decline in interest rate, and the loss of investment income will temporarily reduce profits. Premium income will be slow to accelerate in the recovery due to competitive forces, while claims costs will resume an aggressive upward pattern.

"If the Gulf War lasts more than three to six months, it will fundamentally delay the course of the North American economy, the pattern of the general economy and the underwriting cycle for the property and casualty industry."

VIII. Perte des récoltes de citrons catastrophique aux États-Unis

La perte des récoltes de citrons aux États-Unis, due au gel survenu avant Noël, dépasserait 350 millions de dollars, selon les plus récentes estimations. Pour certains assureurs, il s'agit de la seconde plus importante catastrophe naturelle depuis le tremblement de terre de San Francisco, en 1906.

Voici un extrait d'un article paru le 8 janvier 1991 à ce sujet, dans la publication *Journal of Commerce* :

136

"The state's two largest carriers, State Farm Insurance Co. of Bloomington, Ill., and Farmers Group of Los Angeles, showed a combined loss of \$80 million resulting from freeze-related damages during a two-week siege beginning during the Christmas holiday. Total insured losses are expected to exceed \$150 million.

"Bill Nielson of Exeter, Calif.-based Nielsen & Associates Insurance Agency, said that California's \$17.5 billion agriculture industry suffered tremendous losses as a result of the freeze.

"William Siroloa, State Farm superintendent of communications, said his company was caught off guard by the tremendous damage caused by the sudden freeze. He predicted \$32.5 million in claims from 17,000 policyholders."

Pour le moment, les pertes potentielles ayant trait à d'autres formes de récolte (brocolis, oranges, fraises, céleris, artichauts) ne sont pas disponibles. Plus d'une vingtaine d'États américains seraient touchés par cette catastrophe naturelle.

IX. Loi sur les banques et les opérations bancaires

Suivant une tradition de révision décennale, au début de chaque décennie, de la *Loi sur les banques*, M. Gilles Loisel, ministre d'État (Finances) a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-95 intitulé *Loi sur les banques et les opérations bancaires*.

Les principaux éléments de changement apportés par le projet de loi s'inscrivent dans le cadre d'une réforme plus globale des lois sur les institutions financières fédérales présentée par le ministre à l'automne 1990, concernant les banques, les compagnies d'assurances et les associations coopératives de crédit.

Les révisions proposées dans le cas de la *Loi sur les banques* permettraient aux banques à charte d'avoir un capital largement réparti, d'être sur la voie d'une large répartition ou d'appartenir directement à des institutions financières réglementées, à capital réparti. Voici la distinction faite dans le document explicatif de la réforme quant aux banques de l'annexe I et celles de l'annexe II :

137

«Banques de l'annexe I

«Dans le cas des banques de l'annexe I, qui comprennent les six grandes banques canadiennes, la *Loi sur les banques* révisée maintiendrait le régime actuel de large répartition du capital. C'est le régime appliqué sous une forme ou une autre dans tous les pays occidentaux, de même qu'au Japon. On aurait ainsi l'assurance que les six grandes banques canadiennes garderaient un capital largement réparti, sans qu'une personne ou un groupe de personnes associées puisse détenir plus de 10 pour cent d'une catégorie d'actions.

«Banques de l'annexe II

«L'actuelle *Loi sur les banques* permet à un Canadien ou à un groupe de Canadiens de créer une banque de l'annexe II et de garder son capital fermé pendant les 10 premières années d'obtention d'une charte de banque. Le capital doit ensuite être largement réparti. Ces dispositions seraient maintenues dans la nouvelle *Loi sur les banques*.

«La nouvelle *Loi sur les banques* continuerait aussi de permettre à une banque étrangère de demander l'autorisation d'établir au Canada une filiale de banque étrangère, sous forme de banque de l'annexe II.»