

Assurances et gestion des risques Insurance and Risk Management

Faits d'actualité Assurances et gestion des risques

Rémi Moreau

Volume 71, Number 1, 2003

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1106977ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1106977ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (print)

2371-4913 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Moreau, R. (2003). Faits d'actualité : assurances et gestion des risques. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 71(1), 163–184. <https://doi.org/10.7202/1106977ar>

Faits d'actualité

Assurances et gestion des risques

par Rémi Moreau

A – ASSURANCES

I. Une importante marée noire sur la façade européenne atlantique

Le pétrolier *Prestige*, qui a sombré le 19 novembre dernier au large de la Galice, au nord-ouest de l'Espagne, a déversé dans la mer une partie de ses quelque 77 000 tonnes de mazout, soit quelque 9 000 tonnes (plus de deux fois la cargaison du pétrolier *Erika*, qui avait sombré en 1999 au large de la Bretagne). Cette marée noire d'une grande ampleur a menacé non seulement les rivages espagnols (les côtes de la Galice), mais aussi les côtes portugaises et françaises. Deux mois plus tard, à la mi-janvier, les boulettes et galettes de fioul continuaient à menacer toute la façade atlantique.

Il demeure néanmoins qu'il s'agit de la pire catastrophe écologique jamais subie par la Galice : une côte polluée sur 400 kilomètres et plus de 6 000 pêcheurs en chômage. Sur le rivage, les nappes ont pénétré une bande fragile de 35 km entre le cap Finisterre, riche en coquillages, et Malpica. La zone est également réputée pour ses coquillages, ses poulpes et ses crabes. Des dizaines de plages et criques ont été souillées par du fioul épais et la faune côtière fut sévèrement affectée.

En France, les premières plaques mazoutées ont été découvertes sur les plages des Landes, puis en Gironde, en Charente-Maritime sur l'île de Ré et l'île d'Oléron, et dans les Pyrénées atlantiques, menaçant ainsi tous les départements du sud-ouest de la France, qui ont eu à affronter les mottes de mazout lourd.

Le *Prestige* gisant à 250 km des côtes de la Galice à 3 600 mètres de profondeur, les experts ont souhaité qu'à cette profondeur le gros de sa cargaison se solidifierait, limitant de ce fait la pollution côtière. Comme le fioul continuait toujours à couler, l'équipage du « Nautile », le véhicule de l'Institut français de recherches pour l'exploitation de la mer (Ifremer), a réussi à obturer, en décembre, un des orifices par lequel s'échappait le fioul. Il avait jusqu'au 20 janvier pour mettre l'épave en sécurité et réparer toutes les fissures.

La côte du nord-ouest de l'Espagne a essuyé les conséquences de plusieurs avaries de pétroliers ces dernières années. La pire catastrophe est survenue en 1992 quand le tanker grec « *Agean Se* » avait perdu plus de 80 millions de litres de pétrole brut après s'être échoué près de La Corogne.

Le *Prestige* est un bâtiment classé par ABS, battant pavillon Bahaméen, appartenant et étant géré par des intérêts grecs par le biais d'une société libérienne et aurait été affrété par une société suisse. Le navire, propriété de la compagnie Mare Shipping Incorporated, enregistré au Liberia, faisait route vers Singapour lorsqu'il a été pris dans la tempête. Les autorités espagnoles ont mentionné que le pétrolier n'avait pas subi d'inspection depuis 1999 malgré des escales régulières à Gibraltar, des accusations démenties par la Grande-Bretagne.

Le gouvernement espagnol a déclaré qu'il intenterait une poursuite judiciaire contre le propriétaire du pétrolier et son capitaine. Il a réclamé de leurs assureurs un montant de 60 millions d'euros à titre de dépôt pour faire face aux éventuelles réclamations.

Construit en 1976, le pétrolier à coque simple contrevient ainsi à la réglementation européenne qui exige que les transporteurs pétroliers soient dotés d'une double coque.

Il était assuré par la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd, une mutuelle londonienne de propriétaires de bateaux, qui assure 90 % des navires de la planète. Les assureurs du pétrolier ont annoncé, quelques jours plus tard, le versement initial d'une indemnité d'environ 25 millions de dollars pour répondre aux premières demandes de dédommagement. Le directeur général Paul Hinton de A. Bilbrough & Co, qui gère le portefeuille d'un club d'indemnisation londonien, a mentionné que le paiement a été fait automatiquement au nom de la Convention de responsabilité civile.

Par ailleurs, selon le quotidien *La Tribune*, la perte du navire libérien coûterait au plus 38 M\$ répartis notamment entre le corps du

bateau et la marchandise. En outre, au titre de la responsabilité civile du navire, le plafond de la couverture est de 22 M\$, d'après la convention de Bruxelles de 1969, révisée en 1992.

Le FIPOL intervient au-delà de ces montants en cas de faute inexcusable du propriétaire du navire. L'International Oil Pollution Compensation Funds (FIPOL, en français) a provisionné 184 millions d'euros pour indemniser les victimes espagnoles, portugaises et françaises du pétrolier Prestige, mais il s'agit d'une aide complémentaire suivant l'application du « principe pollueur payeur ». 25 millions d'euros resteraient à la charge de l'assureur du navire. Le FIPOL ne suffirait pas à indemniser les victimes. Uniquement le nettoyage des côtes espagnoles coûterait 133 millions d'euros. La facture totale des frais de nettoyage dépasserait un milliard d'euros.

« Les désastres comme celui du Prestige révèlent l'impuissance des autorités européennes (...) et suscitent des doutes quant aux responsabilités lorsque l'intérêt public interfère avec les intérêts privés », mentionnait, au lendemain de la catastrophe, l'éditorialiste du grand quotidien espagnol *El Pais*.

2. La marée noire de 1999 : les indemnisations de la marée noire de l'Érika n'épongeront pas la note

Trois ans après la marée noire de l'*Erika*, qui a sombré le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, l'indemnisation des victimes suscite toujours la controverse : 500 millions, 700 millions, un milliard d'euros, ... Les experts se contredisent pour évaluer le montant de la catastrophe. Une seule chose est acquise : la somme allouée par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et par l'assureur de l'armateur, soit au total 182 millions d'euros, sera insuffisante à éponger le coût économique de l'événement.

Les dossiers d'indemnisation se remettent à affluer, alors qu'approche la date limite de dépôt des réclamations, fixée par le Fonds, soit la date anniversaire du 12 décembre 2002. Le 4 décembre dernier, selon le dernier pointage, 6 468 demandes, pour un montant de 177 millions d'euros, étaient parvenues au bureau de Lorient qui les centralise. Les dossiers émanent de particuliers sinistrés, d'entreprises et de collectivités territoriales. Ils vont de quelques milliers à 10 millions d'euros pour la plus importante, émanant de la compagnie Brittany Ferries. L'État devrait également soumettre ultérieurement sa créance, essentiellement constituée des frais du plan Polmar, qui atteint 144 millions d'euros.

TotalFinaElf, le propriétaire responsable, a déboursé environ 180 millions d'euros.

Voici la liste des principaux tankers pollueurs depuis 1967 :

PRESTIGE	2002 (Galice, Espagne)
IEVOLI-SUN	2000 (au large du Cotentin)
ERIKA	1999 (Côtes bretonnes et vendéennes)
SEA EMPRESS	1996 (Milford Haven, Grande-Bretagne)
BRAER	1993 (Shetland, Grande-Bretagne)
AGEAN SEA	1992 (La Corogne, Espagne)
HAVEN	1991 (Gênes, Italie)
EXXON VALDEZ	1989 (au large de l'Alaska)
TANIO	1980 -
BETELGEUSE	1979 (Irlande)
AMOCO CADIZ	1978 (Côtes bretonnes)
URQUIOLA	1976 (La Corogne, Espagne)
TORREY CANYON	1967 (Iles de Scilly, Grande-Bretagne)

En somme, depuis 35 ans, derrière la majorité de ces tankers pollueurs, généralement non conformes, c'est plus de 700 000 tonnes d'hydrocarbures qui furent déversées sur les côtes britanniques, françaises et espagnoles.

3. Le sida a tué plus de trois millions de personnes en 2002, dont 2,4 millions d'Africains

L'Onusida a lancé un nouveau cri d'alarme à l'occasion de la publication, mardi 26 novembre, de ses données annuelles. L'épidémie mondiale ne cesse de progresser et menace de devenir incontrôlable dans deux nouvelles régions, l'Asie et l'Europe orientale. Cinq millions de personnes ont contracté le VIH en 2002, autant qu'en 2001, et le nombre de décès a augmenté, passant de 3 millions à 3,1 millions. L'Inde et la Chine, où les données statistiques apparaissent largement sous-estimées, sont des pays massivement touchés par le fléau. L'Afrique continue à vivre une véritable catastrophe, 2,4 millions d'Africains étant morts du sida en 2002. L'Onusida constate que « le monde s'est contenté de rester sans rien faire alors que VIH/sida balayait » certains pays africains. Dans quatre pays d'Afrique australe, la prévalence du VIH chez l'adulte dépasse les 30 %.

Déjà hors de contrôle en Afrique subsaharienne, l'épidémie mondiale de sida pourrait devenir impossible à maîtriser dans deux autres régions du monde : l'Asie et l'ensemble « Europe orientale et

Asie centrale ». En publiant son rapport annuel, le mardi 26 novembre, l'Onusida n'a pas caché son inquiétude. Près d'un million de nouvelles contaminations par le VIH ont eu lieu en 2002 en Asie du Sud et de l'Est et 250 000 personnes de plus ont contracté le virus du sida en Europe orientale et en Asie centrale. L'Inde, la Chine et la Russie sont de véritables bombes à retardement où l'épidémie croît à des vitesses vertigineuses.

À la fin 2002, le nombre de personnes infectées par le virus du sida dans le monde s'élevait à 42 millions, soit 2 millions de plus qu'il y a un an, les femmes représentant désormais la moitié des adultes touchés. L'Afrique compte, à elle seule, 30 millions de sidéens.

Si rien n'est fait, met en garde l'Onusida, les projections pour plus d'une centaine d'États à faible ou moyen revenu font redouter 45 millions de nouvelles contaminations d'ici à 2010, dont plus de 40 % en Asie et dans le Pacifique.

4. La Loi 110 intitulée *Loi modifiant la Loi sur les assurances et d'autres dispositions législatives* a été adoptée par l'Assemblée nationale

Déposée en mai dernier, la Loi a pour but de s'harmoniser avec la réforme fédérale canadienne sur la démutualisation et avec la nouvelle loi fédérale C-8 entrée en vigueur en 2001.

La nouvelle législation permet, entre autres aspects, de transformer une mutuelle d'assurance en une compagnie d'assurance à capital-actions et d'autoriser une banque à devenir propriétaire d'une compagnie d'assurance à charte québécoise. Les pouvoirs de placement des assureurs québécois seraient également élargis, tout comme leur champ d'activités dans le domaine des produits et services financiers, tels les cartes de crédit, les comptes chèques ou d'épargne. Enfin, une compagnie d'assurance de personnes pourrait opérer dans l'assurance de dommages sans devoir créer une nouvelle entité légale distincte.

5. L'expansion européenne de Canada-Vie

La Corporation financière Canada-Vie a annoncé l'acquisition des activités allemandes en assurance vie de l'entreprise Prudential UK pour 205 millions de dollars. Canada-Vie ne s'attendait pas à un impact sur ses profits en 2002 mais prévoyait ajouter quatre cents l'action à ses profits de 2004. Par cette acquisition, Canada-Vie met la main sur 120 000 polices et ajoute un groupe de contact de près de 7 000 courtiers.

Le vice-président principal, Division de l'Irlande de la Canada-Vie, Tom Barry, a affirmé que cette acquisition, sous le nom de SALI, fait de la Canada-Vie Europe une des cinq plus importantes compagnies en matière de marché lié au courtage et un chef de file dans le domaine de l'assurance contre le risque de maladie grave. La transaction fut conclue en janvier dernier.

La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, fondée en 1847, fut la première société d'assurance vie canadienne.

6. L'acquisition de la compagnie d'assurance Canada-Vie par la compagnie Great-West donne naissance à un géant canadien de l'assurance

La compagnie d'assurance Great-West, contrôlée par la Corporation Power, a annoncé à la mi-février son intention d'acquérir la totalité des actions ordinaires de Canada-Vie. Cette transaction, évaluée à 7,3 milliards de dollars, donnera naissance à un géant de l'assurance, le premier assureur canadien, à condition qu'elle soit approuvée par les organismes de réglementation.

L'acceptation de cette offre coupe l'herbe sous le pied de la Corporation financière Manuvie qui, en décembre dernier, faisait une offre d'achat non sollicitée (dite hostile) à l'endroit de sa rivale Canada-Vie, une offre à la hauteur de 6,4 milliards de dollars.

Le moratoire sur les fusions hostiles dans le secteur de l'assurance, mis en place lorsque les sociétés d'assurance mutuelles s'étaient démutualisées pour s'inscrire en bourse en 1999, s'est terminé au début de 2002.

Le nouvel assureur se classerait ainsi au quatrième rang dans le secteur de l'assurance sur la vie en Amérique du Nord et au dixième rang dans le monde.

7. La fin de Gerling Re

Les attentats du 11 septembre 2001 ont fait leur première grande victime dans le monde si policé de la réassurance : Gerling Re. Le conseil de surveillance du sixième réassureur mondial a mis un terme à ses activités de réassurance non vie, le 28 octobre dernier. Et du même souffle, il autorisait la création d'une nouvelle société en réassurance vie : Gerling Life Insurance.

Quelques semaines auparavant, l'héritier et petit-fils du fondateur, Rolf Gerling, avait démissionné de son mandat de président

du conseil de surveillance afin de faciliter l'entrée d'un repreneur. Depuis plusieurs décennies, Gerling Re était une figure emblématique de la réassurance européenne, jouxtant compétence, savoir-faire et continuité.

Le solde négatif en réassurance non vie, avoisinant les 2 milliards d'euros, était constitué, notamment, d'affaires américaines, à concurrence de 1 milliard d'euros, mises en « run-off » en début d'année (cette opération consiste à gérer les sinistres des compagnies d'assurance et de réassurance qui ont mis fin à leurs activités de souscription et de mener leurs dossiers à terme).

Puis, à la fin de novembre, Gerling annonçait la vente de ses activités de réassurance, pour un montant de 200 millions d'euros, à un consortium dirigé par l'ex président du directoire de Frankona Re.

Le groupe Gerling, qui s'est départi de ses activités de réassurance, le 1^{er} janvier dernier, serait sur le point de céder son secteur risques industriels et assurance vie à l'assureur allemand HDI. Au dernier moment, HDI s'est retiré au profit d'Acxit, un consortium financier.

8. Le plan de sauvetage de SCOR par son nouveau président, Denis Kessler

Les membres du conseil d'administration du premier réassureur français, prenant conscience que les abyssales pertes techniques et financières du réassureur risquaient de l'anéantir, ont appelé au mois de novembre un sauveur charismatique à son chevet : Denis Kessler, alors président de la FFSA, l'un des plus fins connaisseurs du monde de l'assurance et de la réassurance.

SCOR a fait face à une perte nette de 278 millions d'euros en 2001 (les pertes du World Trade Center pesant pour 200 millions d'euros) et anticipait une autre perte nette de 400 millions d'euros en 2002 (635 millions de dollars) – les pires résultats depuis ses 33 ans d'histoire. Le nouveau président de SCOR, dès sa nomination, a annoncé ses priorités : restaurer la confiance et se consacrer à une augmentation de capital : une opération réussie, confirmée le 27 décembre dernier, permettant d'injecter 381 millions d'euros d'argent frais dans le groupe. L'autre étape du plan de redressement a été annoncée le 23 janvier dernier, visant à modifier le conseil d'administration. Puis, plus récemment, Denis Kessler nommait Patrick Thourot, l'ancien patron de Zurich France, comme numéro deux du groupe.

À cet égard, SCOR annonçait, à la fin de novembre, une augmentation de son capital de 381 millions d'euros, garantie à hauteur de 75 % par 10 partenaires (dont 5 mutuelles) et un syndicat bancaire dirigé par BNP Paribas, à savoir : Groupama; Maaf; Macif; Société générale; MMA; la CDC; Crédit Agricole Prédica; CNP; Generali France et Matmut, Generali France Groupama et Matmut.

Pour le grand réassureur français, 2003 signifie l'année du redressement. Mais le défi est élevé, si l'on en juge par la sinistralité élevée au troisième trimestre, du fait des sévères inondations en Europe centrale et en Allemagne, sans compter les provisions pour dépréciations et les moins-values réalisées sur actions relatives à son investissement dans Swiss Life, dont les résultats, depuis deux ans, sont lourdement déficitaires.

9. Munich Re dans le rouge en 2002

Devant l'ampleur des dépréciations d'actifs boursiers inscrites au troisième trimestre pour un montant de 2,7 milliards d'euros, le réassureur allemand Munich Re a annoncé, en novembre dernier, une perte de 859 M\$ pour le troisième trimestre de 2002.

Le réassureur a prévenu qu'il continuerait à subir le contrecoup de ses investissements massifs en actions jusqu'à la fin de l'année, lesquels représentent plus de 30 milliards d'euros, soit environ 20 % de l'ensemble de ses placements financiers.

Selon le réassureur, il n'est pas impossible que de nouvelles dépréciations d'actifs viennent plomber ses comptes d'ici la fin de l'année. En deux trimestres, il a vu fondre ses fonds propres de 14 % sur un an. Ses dirigeants nient avoir l'intention de procéder à une augmentation de capital.

En outre, le réassureur a dû, en 2001, injecter 1 milliard de dollars dans sa filiale américaine American Re et a annoncé qu'une nouvelle injection de 2 milliards de dollars serait nécessaire en 2002.

10. Les catastrophes de 2002 selon deux réassureurs, Swiss Re et Munich Re

Sigma – Swiss Re

Le volume mondial des primes en 2001 se chiffrait à 2 408 milliards de dollars US, soit 1 439 milliards de dollars US en assurance de personnes et 969 milliards de dollars US en assurance de dommages, une augmentation de 1,0 % par rapport à 6,8 % en 2000. En 2001, l'ardoise des réclamations fut particulièrement sévère.

Sigma a enregistré pour 2002 plus de 300 événements majeurs, dont le total des dommages économiques, estimé à 40 milliards de dollars US, se situe en dessous de la moyenne depuis 1990, soit 68 milliards de dollars. Sur le plan des pertes assurées, elles totalisent environ 12 milliards.

Les catastrophes naturelles à elles seules ont coûté quelque 10 milliards de dollars US. Force est de citer les deux vagues d'inondations qui ont touché l'Europe en juillet et en août (3,2 milliards US) ainsi qu'en septembre (440 millions de dollars US). Aux États-Unis, une série de tornades en avril ont occasionné des dommages assurés se chiffrant à 1,5 milliard US. Puis, l'ouragan Lili, qui a balayé en septembre les Caraïbes et les côtes américaines, a provoqué des dommages estimés à 650 millions de dollars US.

Les catastrophes techniques ont occasionné des dommages à concurrence de 2 milliards de dollars.

Quelque 19 000 personnes auraient péri en 2002 dans le monde à la suite de catastrophes naturelles ou techniques.

Munich Re

Sur le plan des pertes de vie, Munich Re a estimé que 11 personnes sont mortes en 2002 au cours de catastrophes naturelles, par rapport à 25 000 en 2001, une année marquée par les tremblements de terre en Inde et au Salvador.

Alors que l'ensemble des pertes économiques ont atteint 55 milliards de dollars, les pertes assurées découlant des catastrophes naturelles de 2002 ont totalisé 11,5 milliards de dollars, selon Munich Re.

En 2001, en termes de charges, le coût des attentats du de 2001 a fait passer le poids des sinistres non naturels au-delà des charges des sinistres naturels pour la première fois depuis 1990. En 2002, la situation est revenue à la normale. Globalement, les crues et les tempêtes ont représenté, en 2002, plus de 70 % des catastrophes recensées (500 sur 700).

Munich Ré s'attend dans les années à venir à une aggravation des dommages et à une poursuite ininterrompue de la tendance au réchauffement climatique. Autant d'éléments qui devraient inciter le réassureur allemand à poursuivre l'augmentation du prix de ses polices non vie.

11. L'assurance maritime durement frappée en 2002

Suite au naufrage du Prestige, dont les 60 000 tonnes de fioul continuent à polluer les littoraux espagnol, portugais et français, le Tricolore, un navire norvégien transportant plus de 2 800 voitures neuves haut de gamme, a coulé le 14 décembre dernier au nord de Dunkerque. Le lendemain, le Kariba, porte-conteneurs immatriculé aux Bahamas, heurtait l'épave du Tricolor. Puis le Mistral, un navire sismique ultramoderne, a pris feu et coulé au large de Trinidad, le 21 décembre 2002.

Mais le mois d'octobre 2002 fut particulièrement horrible pour l'assurance maritime : incendie d'un paquebot au Japon, explosion du Limburg au Yemen, échouement d'un vraquier en Nouvelle-Zélande, échouement d'un vraquier en Grèce, échouement d'un roulier au Japon, avec à son bord quelque 3 300 véhicules, échouement d'un autre roulier aux Antilles, et naufrage d'un autre vraquier au large du Sri Lanka.

Ces sinistres représenteraient, à eux seuls, le tiers de l'encaissement mondial des assureurs corps. Des hausses de primes sont envisagées sur l'année en cours et possiblement l'an prochain.

12. Les sinistres en assurance aviation en 2002 : un cru exceptionnel

Les sinistres aviation en 2002 ont été largement inférieurs à ceux de l'année précédente, se chiffrant, selon un consultant de la société Airclaims Ltd., à 1,1 milliard de dollars, par rapport à 6,1 milliards de dollars en 2001, l'année « horribilis ». Il s'agit d'un résultat record depuis de nombreuses années. Sur le long-terme, on prévoit que les sinistres annuels, dans cette branche, devraient se stabiliser autour de 2 milliards de dollars US.

En 2002, on a enregistré 35 accidents dramatiques, causant la mort de 985 passagers.

13. Le risque des ondes

Le risque des ondes, à savoir les champs électromagnétiques – antennes relais, pylônes électriques et autres radiations émises par les téléphones cellulaires – semble effrayer les compagnies d'assurances canadiennes, qui ont décidé d'exclure de leurs contrats de responsabilité civile, à compter de 2003, la couverture des risques associés à ces ondes.

La crainte des assureurs est que ce risque mette en péril, à moyen terme, leur santé financière.

14. La formation continue en assurance de personnes

La Chambre de la sécurité financière a lancé, en novembre dernier, son dernier-né en matière de formation, intitulé « Activités de formation continue ». Ce répertoire 2003 recense toutes les activités UFC dispensées par la Chambre. Le répertoire constitue un outil intéressant pour planifier les activités des membres de la Chambre et leur permettre de se conformer aux exigences en matière de formation continue, un programme devenu obligatoire en 1999. Le contenu de ce répertoire est mis à jour annuellement.

15. Les assureurs automobile canadiens sont déterminés à renouer avec la rentabilité en 2003

Une hausse généralisée des tarifs chez la plupart des assureurs canadiens souscrivant l'assurance automobile devrait permettre d'abaisser les pertes techniques. La rentabilité du secteur de l'assurance automobile passe non seulement par la hausse des tarifs mais aussi par certaines décisions douloureuses, notamment dans la réduction du personnel, et par une révision législative et réglementaire.

À cet égard, l'Assemblée législative de l'Ontario a adopté une double législation en relation avec le problème de la réglementation des tarifs en assurance automobile, d'une part sous le couvert du projet de loi 165, qui propose aux assurés de bénéficier d'une réduction de primes sous certaines conditions (réduction des coûts des soins via des cliniques médicales choisies par les assureurs, réparations en cas de collision), et, d'autre part, en vertu du projet de loi 166 permettant aux assureurs de fixer eux-mêmes leurs tarifs.

16. Le système de tarification CLEAR en assurance automobile

L'industrie de l'assurance automobile semble s'ouvrir de plus en plus, huit ans après son lancement, au système de tarification Canadian Loss Experience Automobile Ratio (CLEAR), géré par le Centre d'information sur les véhicules (CIV). Autrefois dénigré en raison d'incohérences statistiques (certains modèles récents de voitures coûtaient moins cher que des modèles anciens) et de son insensibilité à l'expérience, qui différait grandement d'une province à l'autre, il semble maintenant que le système, davantage raffiné, soit au point et que la méthodologie soit améliorée. Sa fiabilité et son efficacité sont constatées par la majorité des assureurs automobiles canadiens, dont Cooperators, Assurances Générales Desjardins, le Groupe CGU, Dominion du Canada et Economical Insurance Group.

Au Québec, selon un représentant de Assurances Générales Desjardins, le système est efficace à 90 %, mais il ne fait pas l'unanimité. Par exemple, ING Canada et AXA Assurances hésitent à l'utiliser au Québec, bien qu'ils l'utilisent dans le reste du Canada.

17. Le fléau des moisissures rend les assureurs canadiens craintifs

Après la pollution, l'amiante, la mousse isolante d'urée formaldéhyde, les prothèses mammaires et le risque terroriste, le fléau des moisissures rend les assureurs canadiens nerveux.

Aux États-Unis, ce risque a pris une ampleur considérable. En 2001, les assureurs, uniquement en assurance résidentielle (Homeowners insurance) ont versé à leurs assurés plus d'un milliard de dollars, soit un montant cinq fois plus élevé qu'en 2001. À titre d'exemple, un tribunal avait accordé une indemnisation de 32 millions de dollars US à une famille texane indisposée par les moisissures toxiques et rendant leur propriété inhabitable. Farmers Insurance Group a dû payer l'amende imposée par le tribunal après qu'un jury eût statué que l'assureur avait fait défaut de s'assurer que les réparations liées à une fuite d'eau avaient été effectuées convenablement.

Les assureurs canadiens craignent que le phénomène prenne de l'ampleur au Canada. Depuis trois ans, on dénombre près de 10 000 poursuites reliées aux moisissures au Canada et aux États-Unis, la moitié ayant pour cible des compagnies d'assurance. La taille des poursuites au Canada ne peut se comparer à celles intentées chez nos voisins. À titre d'exemple, un tribunal de Californie a accordé 15,5 millions de dollars à un propriétaire de maison qui alléguait la mauvaise foi de son assureur.

Le Bureau d'assurance du Canada a créé, à cet égard, un comité formé de représentants d'assureurs, de réassureurs et d'autres experts afin de déterminer l'impact de ce risque lié à la rédaction des polices d'assurance. Le risque des moisissures n'affecterait pas seulement les propriétaires de maisons ou d'immeubles, mais aussi les entrepreneurs en construction, en rénovation et en nettoyage.

Face à ce risque, les questions de prévention devraient prendre une grande importance, notamment par l'élimination des infiltrations d'eau, par l'établissement de test véritablement fiable à propos la toxicité et par la preuve scientifique d'une relation entre une éventuelle maladie et la moisissure.

18. La faillite du bancassasseur américain Consec

Avec des actifs chiffrés à 52,2 milliards de dollars, Consec a annoncé, à la mi-décembre, qu'elle se plaçait sous la protection de la loi américaine sur les faillites. Cette société d'assurance et de crédit immobilier a déposé son bilan auprès d'un tribunal de Chicago après n'avoir pu honorer ses engagements bancaires et obligataires.

L'entreprise, dont les dettes en souffrance atteignent six milliards de dollars, accumulait les déficits depuis une série d'acquisitions ces dernières années. La faillite était attendue depuis plusieurs mois par les analystes et les agences de notation, le titre ayant été radié du New York Stock Exchange l'été dernier. Le groupe avait lui-même évoqué cette perspective en novembre dernier, lors de la publication d'une perte trimestrielle de 1,77 milliard de dollars.

La déconfiture de Consec, la troisième plus lourde faillite de l'histoire des États-Unis par l'importance de ses actifs, se classe immédiatement après celles de l'opérateur télécoms WorldCom (actifs de 107 milliards de dollars US) et du courtier en énergie Enron (actifs de 63,4 milliards de dollars US).

B – GESTION DES RISQUES ET MARCHÉS ALTERNATIFS

1. Un nouveau modèle d'exposition au risque de catastrophe élaboré par AON Re

Le grand courtier américain AON Re a développé, de concert avec Impact Forecasting, une filiale de AON Risk Technologies, un programme modélisant les risques de pertes liées aux dommages matériels et aux accidents du travail face aux catastrophes naturelles ou aux risques terroristes.

Le modèle lié aux catastrophes naturelles, telles que le tremblement de terre, couvrirait tout risque susceptible de se produire sur le territoire américain et prendrait en compte un éventail de scénarios reliés aux types de pertes, notamment quant au nombre de victimes, quant à la hauteur des dommages matériels et quant aux prévisions liées aux pertes financières encourues par voie de conséquence.

Le modèle lié aux attentats terroristes examinerait tous les sites visés potentiellement ainsi que les sites avoisinants.

2. La veille concurrentielle, un produit intéressant en assurance et en gestion des risques

Selon *L'Argus de l'assurance*, la Capa Conseil veut relancer son produit de veille concurrentielle. Il a déjà séduit 80 sociétés d'assurances, institutions de prévoyance et mutuelles santé et apporté un chiffre d'affaires de 800 000 euros en 2002. Mais Capa n'entend pas se contenter de cet apport et vise pour 2003 un chiffre d'affaires de 1 M d'euros.

La veille concurrentielle propose une gamme de prestations permettant de bénéficier d'une analyse de l'actualité et des évolutions clés en matière d'assurance. Outre le bimensuel de l'actualité, la veille stratégique et concurrentielle de Capa propose trois niveaux d'information : la tendance, qui dégage les faits marquants du mois, le point de vue, qui analyse un seul thème d'actualité et l'analyse stratégique, qui met en perspectives les principales évolutions observées, identifie les impacts sur les sociétés et facilite la prise de décision pour les directions générales.

La Capa n'hésite pas à s'engager et veut plus que jamais jouer un rôle de veille, d'intelligence économique pour son marché de prédilection en s'appuyant sur le web.

3. La gestion intégrée des risques d'entreprises (ERM) au Canada

La gestion intégrée des risques d'entreprise (ERM) gagne en popularité auprès des entreprises, selon une étude réalisée par l'Université de Calgary. Cette étude découle d'un sondage réalisé en 2001 auprès de 335 membres de RIMS Canada. Sur les 118 gestionnaires de risques qui ont répondu au questionnaire, 37 ont répondu qu'ils utilisaient la gestion intégrée des risques au sein de leur entreprise et 34 ont mentionné qu'ils étaient très intéressés à la mettre en application dans un proche avenir.

4. L'importance de la gestion des risques intégrée des entreprises (ERM) au sein des compagnies d'assurance américaines

Suite à un sondage préparé par la firme Tillinghast-Towers Perrin, les assureurs américains seraient de plus en plus intéressés à utiliser, dans le cadre de leurs opérations, les principes de la gestion des risques intégrée des entreprises (ERM). En effet, 94 des dirigeants des compagnies interrogées ont mentionné qu'ils accordaient

de plus en plus d'importance à un modèle de ERM. Les résultats du sondage peuvent être obtenus, sur demande, en s'adressant par courriel à robbyn.hennessy@tillinghast.com

5. Les vols d'automobiles en 2001 – Statistique Canada

Suite à une enquête de Statistique Canada, le taux de criminalité au Canada en 2001 a augmenté pour la première fois depuis 10 ans, notamment sur le plan des vols d'automobiles. À titre d'exemple, entre 1997 et 2002, plus de 300 000 automobiles ont été volées au Canada, dont 170 000 en 2001, soit une hausse de 5 % par rapport à 2000 et de 10 % par rapport à 1991.

De plus, selon le BAC, le taux de récupération des voitures volées a diminué également. Les services d'enquête du BAC ont récupéré pour 11 millions de véhicules en 2001. Le taux de récupération des automobiles volées est passé de 85 % en 2000 à environ 70 % en 2001.

Notre confrère, le *Journal de l'assurance* (septembre 2002) précise que le Port de Montréal implantera deux scanners d'ici deux ans, qui passera au peigne fin les conteneurs, une mesure qui devrait diminuer le nombre de véhicules volés envoyés à l'étranger.

Le journal publie également un tableau sur les vols de voitures au Canada, préparé par le Groupement des assureurs automobiles :

	2001	2000	Variation
Ontario	50 067	48 284	3,7 %
Québec	42 054	42 458	-1,0 %
Colombie-Britannique	33 242	29 266	13,6 %
Alberta	17 467	14 893	17,3 %
Manitoba	13 206	11 797	12,0 %
Saskatchewan	7 986	7 635	4,6 %
Nouvelle-Écosse	2 755	2 864	-3,9 %
Nouveau-Brunswick	1 765	1 556	13,4 %
Terre-Neuve et Labrador	634	642	-1,3 %
Île-du-Prince-Édouard	272	218	24,8 %
Nunavut	241	199	21,1 %
Yukon	239	245	-2,5 %
Total	170 213	160 268	6,2 %

6. La crise du verglas, 5 ans après : une prise de conscience de sécurité et de prévention

En janvier 1998, environ 100 mm de verglas plongèrent le sud-ouest du Québec dans une crise sans précédent : 1 000 pylônes effondrés, 100 000 personnes évacuées dans des centres d'hébergement et 1,4 million de Québécois éclairés à la chandelle. Ce sinistre a coûté environ 1,4 milliard de dollars à l'industrie de l'assurance. Mais il a aussi révélé des points faibles dans le filet de la sécurité publique. La direction de la sécurité civile de l'époque fut critiquée pour son manque de préparation et sa lenteur à réagir.

La direction de la sécurité civile a entamé une vaste réforme de son fonctionnement après le dépôt du rapport Nicolet en 1999. Le gouvernement provincial a aussi créé la Loi sur la sécurité civile, dont les orientations et les règlements seront applicables en 2003.

Plusieurs municipalités touchées par le verglas en 1998 ne s'étaient jamais préparées à affronter une telle catastrophe, pas plus que le ministère de la Sécurité publique. Le gouvernement ne maîtrisait pas la situation et la débrouillardise de la population a sauvé les meubles. Mais un tel fiasco n'arrivera plus, promettent les responsables de la sécurité civile, notamment avec l'application de la nouvelle Loi sur la sécurité civile, adoptée il y a un an.

Selon la direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie, un organisme issu de la nouvelle Loi, toutes les municipalités du Québec devront se doter d'un plan de sécurité civile en 2003 dans le cadre de l'application des règlements de la nouvelle Loi. La Loi sur la sécurité civile obligera les MRC (municipalités régionales de comté) et les villes à se mettre à jour en matière de mesures d'urgence. Mais au-delà de ces préparatifs, l'administration publique compte aussi implanter une « culture de la sécurité civile » dans la population.

7. La prévention urbaine

Plusieurs villes commencent à prendre conscience de l'importance de la prévention des risques et de la communication pendant des catastrophes. À Montréal, les autorités ont réagi en apprenant que la ville avait été identifiée comme cible potentielle d'attentats terroristes, en mettant sur pied une escouade spéciale d'intervention (une équipe de 500 personnes serait prête en juin 2003), qui sera en mesure d'intervenir en cas d'effondrement de gratte-ciel, d'attaques chimiques ou bactériologiques, de désastres nucléaires, de problèmes

de foule dans le métro. À Vancouver, les pompiers ont été initiés aux opérations de sauvetage dans les décombres et pour faire face à des événements comme ceux du World Trade Center. À Vancouver Nord, un service municipal a été créé (North Shore Emergency Management Office) pour donner des sessions gratuites d'information à la population portant sur les catastrophes naturelles, quoi faire et comment survivre lorsqu'elles surviennent. Toronto et certaines villes ontariennes disposeraient aussi d'équipes d'intervention en cas d'attaques chimiques, bactériologiques ou nucléaires.

8. Les CAT bonds, un outil de planification financière de plus en plus utilisé aux États-Unis

Alors que les marchés traditionnels d'assurance sont de plus en plus durs (*hard market*) – une situation qui pourrait perdurer jusqu'en 2005, selon Kurt E. Karl, économiste en chef, Swiss Re Economic Research and Consulting, North America – on assiste, du côté des entreprises, à un intérêt croissant pour les programmes de transfert de risques, tel *Alternative Risk Transfer Solutions (ART)* développé par Swiss Re.

Un des programmes les plus performants chez Swiss Re en 2002 fut celui des CAT bonds, qui a connu une progression de 100 % par rapport à l'année précédente, en raison des changements dans l'économie, « *which are making CAT bonds, like many other ART products, a more cost-effective form of risk transfer* ».

Source : « CAT bonds, Bright future or ... », by Michael J. Moody, Rough Notes, Section Enterprise Risk Management, November 2002.

9. Sécurité des véhicules – sondage aux États-Unis

Un sondage mené aux États-Unis par Insurance Research Council (IRC) révélait que 90 % des consommateurs ayant acheté une automobile considéraient que la sécurité liée à leur véhicule avait été un facteur déterminant dans leur décision d'achat ou de location. Le dernier sondage de cette nature, qui remontait à 1999, démontrait alors un intérêt de 78 % de consommateurs en faveur de la sécurité des véhicules. Le lecteur pourra avoir plus de détails du sondage en s'adressant au IIR (e-mail : irc@cpcuiia.org), en visitant leur site web (www.ircweb.org) ou en communiquant directement par téléphone (610) 644-2212 ext. 7569 ou par fax (610) 640-5388.

10. Le secret bancaire suisse

L'Union européenne envisagerait de contraindre la Confédération suisse à abandonner le fameux secret bancaire, ce qui serait tragique pour ce pays qui gère des Fonds étrangers atteignant 1 370 milliards d'euros, y compris les dépôts fiduciaires. Plus de 30 000 personnes travaillent dans le secteur de la gestion de fortune en Suisse.

11. L'État français renforce la surveillance des marchés et des sociétés

Un projet de loi de sécurité financière préparé par le ministre de l'économie, Francis Mer, et le garde des sceaux, Dominique Perben, a été transmis au Conseil d'État le 20 décembre 2002, après arbitrage du premier ministre. Il crée une autorité des marchés financiers plus forte et plus autonome. Les commissaires aux comptes vont également être davantage contrôlés et le démarchage à domicile encadré. Le texte, examiné au Parlement, comprend trois volets.

- Le premier volet est consacré à la modernisation des autorités de contrôle et donnera notamment naissance à deux nouvelles autorités : l'Autorité des marchés financiers (AMF) et la Commission de contrôle des assurances, des mutuelles et des institutions de prévoyance (CCAMIP).
- Le deuxième volet de la loi est consacré à la « *sécurité des épargnants et des assurés* ». Il réforme notamment le cadre juridique du démarchage en matière bancaire et financière (inchangé depuis 1972) et encadre l'exercice de l'activité de « *conseiller en investissements financiers* », qui n'est régie par aucun texte.
- Le troisième volet est consacré à la modernisation du contrôle légal des comptes et à la transparence. Un même contrôle pour les mutuelles et les assurances.

Afin de renforcer l'efficacité de la surveillance du secteur de l'assurance, le projet de loi de sécurité financière institue un organe unique pour contrôler toutes les entreprises, qu'elles appartiennent au secteur marchand ou à celui de la mutualité et de la prévoyance.

12. Une loi française sur la gestion des risques

Le ministre français de l'Écologie a présenté, en début de janvier 2003, au conseil des ministres, un projet de loi « *tendant à renforcer la prévention des risques technologiques et naturels* ». Ce texte

s'articulerait en deux parties : la première, consacrée aux risques technologiques, tente de tirer les conséquences de l'explosion de l'usine Grande Paroisse-AZF de Toulouse, le 21 septembre 2001; la seconde a trait aux risques naturels, principalement aux inondations, alors que les crues ont frappé sévèrement en 2002.

Le texte de loi a un triple objectif, dans un contexte où l'évolution des conditions climatiques est conjuguée avec celle des mentalités : « travailler sur les terrains qui engendrent le risque ou participent à son aggravation, développer une conscience et une culture du risque dans la population et donner aux pouvoirs publics des instruments de prévention efficaces ».

En voici les principaux points :

- informer les acheteurs de biens immobiliers à l'occasion des transactions;
- sensibiliser les populations, sous forme de réunions publiques dans les communes au moins tous les deux ans, en présence de représentants de l'État et des assureurs;
- mieux surveiller les crues et donner aux collectivités territoriales les moyens de mettre en place leur propre dispositif de veille et d'intervention en matière de prévention des inondations;
- favoriser l'écoulement des eaux en rendant plus efficaces les zones d'expansion des crues (imposition de servitudes sur telles zones, interdiction d'aménagements ou d'ouvrages qui modifieraient l'écoulement des eaux; restauration du déplacement naturel des cours d'eau;
- rétablir le « bocage » (replantation des haies dans les campagnes, barrages naturels, efficaces contre le ruissellement);
- élargir l'indemnisation et le champ d'intervention du fonds de prévention des risques naturels, dit « fonds Barnier », les sommes disponibles pouvant servir à indemniser l'expropriation dans des zones inondables où les vies humaines sont en péril.

La Loi est destinée à instaurer « une plus grande conscience du risque », justifiait la ministre de l'Écologie, rappelant que des mesures sont actuellement en cours d'élaboration au niveau européen. Au moment où la ministre de l'écologie présentait, le vendredi 3 janvier 2003, un projet de loi pour permettre de mieux prévenir les risques de catastrophes naturelles et industrielles, des résidus de fioul lourd, provenant des soutes du pétrolier bahamien *Prestige*, qui s'est échoué

le 19 novembre 2002 au large de la Galice avec 77 000 tonnes de pétrole à son bord, ont été découverts sur les plages des Landes, puis en Gironde et en Charente-Maritime sur l'île de Ré et l'île d'Oléron. Du moins quant à cette première vague, il s'agirait d'une pollution perlée, diffuse, tout aussi catastrophique sur le plan écologique qu'une véritable marée noire. Le projet de loi français sur les risques technologiques et naturels ne traiterai pas, cependant, des conséquences de la marée noire et des moyens d'y remédier.

13. Les Quinze deviendront Vingt-cinq

L'Union européenne (l'UE) a décidé, en décembre dernier, à Copenhague, d'un élargissement à dix nouveaux pays. Treize ans après la chute du communisme en Europe, l'UE va finalement pousser ses frontières jusqu'à la Russie et l'Ukraine. À compter du 1^{er} mai 2004 la Pologne, la Hongrie, la République tchèque, la Slovaquie, la Slovénie, Malte, Chypre et les trois anciennes républiques baltes de l'ex-URSS, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie, devraient devenir officiellement membres de l'UE.

Ces différents pays candidats ont cependant prévu d'organiser des référendums avant de ratifier le traité d'adhésion dont la signature est prévue à Athènes à la mi-avril. La nouvelle Europe à 25 compterait ainsi plus de 450 millions de citoyens, soit 75 millions de plus.

14. Pas d'assurance sans prévention

Le dernier Congrès annuel 2002 de Feprabel (Belgique) s'est déroulé sous le thème de la prévention. La prévention, nécessaire à la sécurité des personnes et des biens, prend aussi en compte la rentabilité et la sécurité financière des entreprises. Parmi les sous-thèmes qui ont été développés : le pouvoir politique et la prévention, le facteur humain dans l'exposition au risque, la sécurité informatique et la prévention sous l'angle juridique (ex. les devoirs de l'assuré en cas de sinistre et les frais de sauvetage).

15. Un pas important vers un vaste marché financier unique en Europe

Malgré l'introduction de l'euro, les marchés financiers de l'Union Européenne restent aujourd'hui fortement cloisonnés et les consommateurs souvent privés d'accès directs aux institutions financières transfrontalières. C'est pour s'attaquer à ce problème que la Commission européenne présentait, en 1999, un plan d'amélioration

du marché unique des services financiers et qui a permis au Conseil européen d'adopter, en décembre dernier, après 18 mois de négociations, une directive qui définit les pratiques inadmissibles portant notamment sur les opérations d'initiés et les manipulations de marché (abus de marché). L'intégrité du marché européen est la clé conduisant au marché financier unique.

La nouvelle directive est une directive cadre qui se borne à énoncer les principes essentiels applicables à la matière qu'elle régit. Les modalités techniques seront traitées séparément, par des mesures d'exécution que prendra la Commission, sous le contrôle du Comité européen des valeurs mobilières et du Parlement européen.