

La réduction du taux, mentionnée ci-dessus, ne découle pas de la réglementation des taux par le gouvernement, mais d'une concurrence énergique parmi les différents groupes d'assureurs, bien que certains d'entre eux, en présence de la tendance actuelle vers des proportions de pertes plus élevées et un déclin des ventes, puissent mettre en doute l'effet salutaire de la concurrence qui a déterminé l'échelle moins élevée des primes.

Assurance contre les accidents.—La plupart des compagnies d'assurance-feu à charte fédérale s'occupent d'un ou de plusieurs autres genres d'assurance, tels que l'assurance-automobile, l'assurance contre les accidents personnels et la maladie, la grêle, l'assurance-cautionnement et autres genres touchant la personne et la propriété. Ces genres d'assurance toutefois, ont progressé à une cadence plus rapide que l'assurance-feu et en 1940, pour la première fois, le volume d'assurance contre les accidents dépasse celui de l'assurance-feu; cette tendance s'accroît jusqu'à ce qu'en 1945, l'assurance contre les accidents s'établisse à plus de 69 millions de dollars, tandis que l'assurance-feu excède tout juste 58 millions. Les diverses assurances contre les accidents qui, à l'heure actuelle, enregistrent le taux d'augmentation le plus prononcé, sont l'automobile, les accidents personnels et la maladie et la propriété personnelle.

Nombre de compagnies actives.—Le nombre de compagnies actives dans le domaine de l'assurance-feu et de l'assurance contre les accidents a augmenté sensiblement; présentement, d'après les chiffres du département, il est de 320 contre 280 en 1929. Bien que cette augmentation atteigne les compagnies de toutes nationalités, canadiennes, britanniques et étrangères, le changement le plus marqué se produit dans le dernier groupe, probablement en raison des restrictions sur les pouvoirs accordés par la charte des compagnies situées aux Etats-Unis.

Jusqu'à ces derniers temps, la politique des divers Etats des Etats-Unis, qui organisent la majorité des compagnies d'assurance dans ce pays, a été d'interdire à une compagnie autorisée à vendre de l'assurance-feu, par exemple, de vendre tout autre genre d'assurance personnelle, de sorte que cette compagnie n'a pas le droit d'émettre des polices d'assurance contre les accidents personnels et la maladie ou des polices d'assurance-responsabilité pour blessures infligées à autrui. Ainsi, bien que cette compagnie puisse émettre une police-d'assurance contre le feu, la collision, le vol et les dommages à la propriété, la police ne peut contenir une clause de responsabilité en vue d'indemniser l'assuré contre les réclamations d'un tiers pour blessures personnelles. Pour obvier à cet obstacle, les compagnies d'assurance-feu en sont venues soit à se constituer en sociétés, soit à faire l'acquisition de compagnies séparées contre les accidents en vue de vendre les genres de polices qui comportent l'assurance sur la personne. Comme les compagnies britanniques jouissent, de façon générale, de multiples pouvoirs et que les lois spéciales en vertu desquelles sont constituées les compagnies canadiennes ne pouvoient qu'à une restriction, à savoir que les fonds, l'actif et les comptes du commerce de l'assurance-vie effectué par les compagnies qui font aussi le commerce de l'assurance-feu et de l'assurance contre les accidents soient tenus tout à fait séparément, il n'y a pas eu tendance, parmi les compagnies, à se multiplier.

Il y a lieu de se réjouir du fait que plusieurs Etats songent présentement à réviser leurs lois en vue de permettre la combinaison des principaux genres d'assurance contre les accidents avec l'assurance-feu. L'Etat de New-York, par exemple, lors de la session de la législature en 1946 et 1947, a aboli la restriction en ce qui concerne l'assurance-automobile mentionnée ci-dessus.