

Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada



DANS CE NUMÉRO :

FAITS D'ACTUALITÉ	69
Le 225e anniversaire du Sun Insurance Office. La Canadian Underwriters' Association. La lutte contre l'incendie. Visite au Lloyd anglais.	
LA SÉLECTION DES RISQUES EN ASSU- RANCE SUR LA VIE par J.-Paul Vallerand ..	75
LE CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMO- BILE par Gérard Parizeau	84
ACCIDENTS D'AUTOMOBILE	99
Revue de la jurisprudence, par Léon Faribault.	
APERÇU STATISTIQUE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU CANADA	110
LU	112

**ASSURONS-NOUS dans des COMPAGNIES DE
" CHEZ NOUS "**

**dont la solidité et la réputation
sont indiscutables**



Aux courtiers et agents d'assurances nous offrons la police conjointe de la **CANADIAN NATIONAL FIRE UNDERWRITERS AGENCY** qui est garantie par l'actif total des compagnies suivantes, lequel s'élève à près de \$7,000,000.



La Cie d'Assurance Mutuelle du Commerce contre l'Incendie
Etablie en 1909

La Mercantile, Compagnie d'Assurance contre le Feu
Etablie en 1907

La Stanstead & Sherbrooke Fire Insurance Company
Etablie en 1835

La Missisquoi & Rouville Fire Insurance Company
Etablie en 1835



O. Payette Incorporée

AGENTS PRINCIPAUX

465, rue St-Jean - - - Montréal

Tél.: MARquette 7580-89

GENERAL AUTO REPAIRS LIMITED

B. MIGNAULT

●

La plus grande maison à Montréal
se spécialisant dans les réparations
d'automobile.

●

ROYAL GARAGE

Tél. MARquette 3511



1782-1935

Depuis 153 ans, la

PHOENIX ASSURANCE COMPANY, LIMITED DE LONDRES, ANGLETERRE

jouit de la confiance du public.

Siège social pour le Canada : 480, rue St-François-Xavier - Montréal

Directeur pour le Canada :

C. W. C. TYRE

Inspecteur en chef :

Arthur BAYARD

Actif : \$170,000,000

(Y compris les fonds d'assurance-vie)

La Compagnie fait affaires au Canada depuis 131 ans.

1804-1935.

SOLIDE

Fondée en 1869

PROGRESSIVE

Capital payé: \$3,000,000.00

NEW HAMPSHIRE FIRE INSURANCE CO.

Département canadien:

276 OUEST, RUE ST-JACQUES,

MONTRÉAL

R. de GRANDPRÉ, Gérant

FIXEZ-VOUS UN BUT

Prenez la résolution d'économiser \$50, \$100, \$500 ou \$1,000 en trois mois, six mois ou un an. Ce but fixé, ne le perdez jamais de vue. Persévérez, malgré les difficultés du début. Vous l'atteindrez. Vous le dépasserez. Ouvrez aujourd'hui un compte d'épargne à la

BANQUE CANADIENNE NATIONALE



Fondée en 1828

L'UNION

Compagnie d'Assurances contre
l'incendie, les accidents et risques
divers. de Paris. France.

Incendie, Vol, Automobile

Actif excédant \$37,000,000

DEMANDEZ NOS FAUX

J. P. A. GAGNON, Gérant

455, rue St-Jean, Montréal

O. LEBLANC & CIE, LIMITÉE

AGENTS GÉNÉRAUX

Union Marine & General

Insurance Co. Ltd.

Anglo Scottish Insurance Co. Ltd.

Royal Scottish Insurance Co. Ltd.

Patriotic Assurance Co. Ltd.

Compagnie française du Phénix

276, RUE SAINT-JACQUES OUEST,

MONTRÉAL

Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Prix :
L'abonnement : \$1.00
Le numéro : 25 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU
Publicité: FRANÇOIS DESMARAIS

Administration :
334, rue Notre-Dame est,
Montréal

69

3e année

MONTRÉAL, OCTOBRE 1935

Numéro 3

Faits d'Actualité

Le 225e anniversaire du Sun Insurance Office

1710-1935, deux dates que séparent deux cent vingt-cinq années, au cours desquelles l'assurance contre l'incendie a pénétré dans tous les pays du monde et a pris une formidable expansion. Toute l'histoire du *Sun Insurance Office* s'écrit entre ces deux moments. Fondé vers avril 1710, il se développa lentement, sûrement, malgré les difficultés qu'entraînaient la connaissance insuffisante du métier, les terribles coups du sort qu'étaient les conflagrations et les bouleversements économiques que déclanchaient les crises et les guerres. À tout cela, le *Sun Insurance Office* a survécu, comme un magnifique exemple de la solidité financière des grandes entreprises anglaises. Et aujourd'hui, ses filiales couvrent le monde. Sans compter ses agences en Grande-Bretagne, elle a cinq bureaux en Afrique, quatre aux Etats-Unis, deux au Canada, un en Argentine et en Chine, deux aux Indes, trois au Japon, dix en Australie et vingt-neuf succursales ou agences en Europe.

C'est une longue nomenclature qu'il faudrait pour faire voir le réseau des agences qui, tel une vaste toile d'araignée, couvre les pays les plus peuplés. Nous nous en tenons à une rapide énumération pour rappeler l'essor de cette grande société anglaise qui, partie de peu, a suivi le sort de l'expansion économique de l'Angleterre.

70 **La Canadian Underwriters' Association**

Ce nouveau syndicat est né, comme on sait, d'un congrès tenu en juin dernier à la Malbaie. Il devait réunir tous les groupements d'assureurs de l'est du Canada, mais par suite de certaines difficultés, le projet n'a pu qu'être partiellement exécuté. Seuls ont adhéré les plus importants des syndicats: *Canadian Fire Underwriters' Association* — pour l'assurance-incendie — *Canadian Casualty Underwriters' Association* et *Canadian Automobile Underwriters' Association*. Tel quel, le nouvel organisme représente une force dont l'influence rayonnera dans les provinces les plus peuplées du Canada, Québec et Ontario, qui donnent le ton dans le domaine de l'assurance.

Il sera intéressant de voir ce qui sortira de ce mouvement tournant, dont l'objet avoué est de diminuer la dépense, mais dont la fin réelle est beaucoup plus vaste. Mais quelle que ce soit celle-ci, on peut s'attendre sous peu à voir tenter la réalisation des projets de défense contre les non-adhérents, dont la première étape a subi un commencement d'exécution le printemps dernier. Quand on songe aux abus dont les sociétés syndiquées sont en butte depuis quelques années, on comprend très bien que celles-ci songent à se protéger. Y réussiront-elles complètement cependant? Il est permis d'en douter, tant sont ardues ces mouvements d'ensemble, qui groupent des éléments disparates et obéissant à des directives venues de milieux dont les intérêts et les traditions sont très diffé-

rents. Quelle que soit l'importance des résultats obtenus, ce sera autant de pris, comme dit l'autre. Assurément, mais à la condition qu'on n'aille pas trop loin dans la voie de la restriction. Il est un point qu'on ne peut dépasser sans voir l'effet des mesures faussé par les réactions qu'elles entraînent tant à l'extérieur du groupe qu'à l'intérieur.

La lutte contre l'incendie

71

En octobre, les autorités fédérales, aidées par les services municipaux et par la molle bonne volonté de quelques-uns, organisent la lutte contre l'« incendie dévastateur » durant une semaine. Le mouvement est aussi louable que les résultats sont peu tangibles. On affiche partout que le feu est un dangereux ennemi, que, chaque année, il détruit des biens et cause la mort de milliers de personnes; on prononce aussi quelques discours. Puis, le silence tombe jusqu'à l'année suivante. Et cependant, quels désastres le feu cause en Amérique au milieu de l'apathie générale! A cela, il semble qu'il n'y ait d'autre raison que l'indifférence née de l'habitude. Depuis toujours on a vu brûler des immeubles construits en matériaux combustibles, rebâties de la même manière, mais de plus en plus mal semble-t-il, au fur et à mesure que les règlements municipaux subissaient davantage la marque débiliteuse de la démagogie. On se plaint de temps en temps que l'assurance coûte cher; mais on ne réfléchit pas que cela est dû au nombre et à l'étendue des sinistres que causent la négligence et, encore une fois, l'indifférence à peu près générale, malgré les progrès réalisés depuis trente ans dans la protection individuelle ou collective contre l'incendie. Cela continuera, à notre avis, tant qu'on n'aura pas développé dans le public la crainte de la responsabilité, entre autres choses. Déjà quelques articles du Code civil imposent une présomption de faute au locataire, mais qui songe à en profiter sauf dans les cas de négligence par trop évidente?

Tant qu'on ne se décidera pas à appliquer des sanctions plus sévères contre les responsables, on restera en butte à l'apathie de ceux qui, se sachant assurés, ne veulent rien faire pour éviter un sinistre dont ils ne subiront pas les conséquences. Quand on aura éveillé l'attention par la crainte des sanctions on aura plus fait pour la cause de la conservation que tous les discours, les placards et la publicité — bons en soi, mais insuffisants — auxquels le mois d'octobre donne lieu chaque année.

72

Visite au Lloyd anglais

La qualité des matériaux employés, la hauteur et la dimension des pièces, tout cela donne à l'immeuble de Leadenhall Street l'impression de force, de richesse, de stabilité qu'évoque le nom de Lloyd's dans le milieu des assurances. On sent dès l'entrée qu'on est dans un lieu de grandes affaires.

Avec mon guide, français par son père mais très anglais de stature, de ton et de tournure d'esprit, je pénètre dans *The Room* qui est le centre de toute l'activité. *The Room* est un vaste hall très éclairé qu'occupent les *Underwriting Agents*, c'est-à-dire les fondés de pouvoir, entourés des courtiers. Tout ce monde est assis devant de petits pupitres, qui rappellent un peu les tables à écrire des paquebots, sur des bancs d'aspect vieillot et, d'ailleurs, très inconfortables me glisse mon hôte en souriant. Mais que voulez-vous ces bancs sont une tradition du Lloyd's Coffee House!

On voit des gens qui vont d'une table à l'autre et qui inscrivent quelque chose rapidement sur un bordereau. Ce sont les courtiers qui placent leurs affaires. Ici un pupitre est entouré de plusieurs courtiers, qui attendront peut-être une heure ou une heure et demie que leur tour vienne. Ce n'est pas la criée des halls de bourses, mais c'est le même ordre de travail.

Au-dessus de ces gens qui agissent sans hâte, on entend le bourdonnement des hauts-parleurs suspendus aux plafonniers. Une voix crie des noms qui semblent n'intéresser personne, mais que capte l'oreille intéressée, m'affirme mon compagnon. Il me signale au passage celui d'un de ses subalternes, qui se perd pour moi dans le fouillis des autres.

La voix vient du centre du hall, de cet endroit qu'on appelle *Rostrum* ! Là, un *waiter* somptueusement vêtu d'une mante de soie cerise crie dans le micro les noms que lui jettent des gens rangés autour de lui. Il les lance d'une voix uniforme, sans hâte, ni passion.

73

Tradition que ce nom de *waiter* qu'on lui donne ainsi qu'aux autres huissiers, en souvenir du *Coffee House* de David Lloyd; tradition, la forme de ces bancs inconfortables, dont une vieille estampe de la bibliothèque confirme la forme; tradition également que ce nom de *Captain's Room* où m'entraîne mon compagnon pour prendre le thé. Au même titre que le haut de forme des agents de change ou que la jaquette rose de l'huissier qui défend l'entrée du *London Stock Exchange*, devant lequel je passe un peu plus tard.

Toute la vie anglaise est faite d'ailleurs de ces souvenirs du passé, dont elle se pare plus qu'elle ne vit. Derrière certains usages, charmants et désuets, apparaissent très nettes l'activité et l'énergie d'un peuple qu'il faut voir au travail pour en comprendre les qualités et la puissance.

G. P.

Bertrand, Guérin, Goudrault et Garneau

Avocats et Procureurs

Edifice Insurance Exchange

276 OUEST, RUE ST-JACQUES, - - - MONTRÉAL

SOYONS CONSÉQUENTS...

Les Campagnes d'« Achat chez nous » se multiplient devant l'angoissant problème posé par la décroissance de nos forces économiques.

« Acheter chez nous » ne doit pas se limiter aux seules choses indispensables à notre vie matérielle mais bien s'étendre à toutes les sphères où nous possédons des activités.

Dans le domaine de l'assurance-vie, notre Compagnie vous offre des contrats attrayants, garantis par de solides réserves, et par nos trente ans de Service au Public Canadien-Français.

Réserves: - - \$4,000,000.00

Versé aux assurés: \$8,000,000.00



COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE

“La Sauvegarde”

Siège Social : - - - - Montréal



LA SEULE COMPAGNIE CANADIENNE-FRANÇAISE D'ASSURANCE SUR LA VIE

La sélection des risques en assurance sur la vie

par

J. PAUL VALLERAND, L.S.C.,

Membre associé de l'Actuarial Society of America,
Chargé de cours à l'École des Hautes Études Commerciales
de Montréal.

75

Le rôle du préposé à la sélection des risques dans une compagnie d'assurance-vie est complexe et d'une importance capitale. De son efficacité dépend le profit que la compagnie réalisera sur la mortalité prévue, lequel à son tour exercera une influence sur les dividendes distribués aux assurés. Ce dernier point présente un intérêt tout particulier pour les représentants de la compagnie, ce qui explique la coopération qui existe de plus en plus entre le service de la sélection des risques et celui des agences.

En quoi exactement consiste le rôle du préposé à la sélection des risques appelé *underwriter* en anglais ? Dans les compagnies qui n'acceptent que les risques de choix, ce rôle consiste tout simplement à distinguer les risques présentant certaines anomalies de ceux qui n'en présentent aucune, ces derniers seuls étant acceptés. Dans les compagnies qui assurent les risques tarés, le préposé à la sélection devra classer ces risques en diverses catégories, décider du traitement à apporter à chacune et enfin calculer la surprime nécessaire dans chaque cas. On comprendra facilement que, dans toute compagnie d'une certaine importance, ce travail nécessite l'organisation de tout un service et que seuls les cas spéciaux parviennent au

chef du service, lequel, avec l'aide de médecins formés à ce genre de travail, déterminera en dernier ressort la manière de procéder.

76

Avant d'aller plus loin disons quelques mots d'une méthode très répandue pour l'appréciation des risques en assurance-vie: elle s'appelle la « méthode numérique », ou plus exactement « statistique », vu qu'elle est fondée sur des statistiques de plus en plus complètes, compilées par les compagnies d'assurance-vie et centralisées par les grandes sociétés d'actuaire américaines. Cette méthode a eu des débuts modestes et a rencontré dès les premières années beaucoup d'opposition, et peut-être avec raison, car on n'avait publié jusque là que très peu d'études médicales et, pour ainsi dire, pas de statistiques. Les champions de la nouvelle méthode se rendirent vite compte de cette lacune et se mirent aussitôt à l'oeuvre. Ils entreprenaient un travail gigantesque. Quarante-trois compagnies d'assurance-vie, tant du Canada que des Etats-Unis, y contribuèrent. En 1912, après trois années de labeur, les résultats obtenus étaient publiés sous le nom de *Medico-Actuarial Mortality Investigation*. Dans cet amas de statistiques, on peut trouver mention d'à peu près toutes les maladies connues avec, entre autres détails, le rapport entre la mortalité constatée chez les risques atteints d'une maladie quelconque et la mortalité normale. Ce rapport, ordinairement exprimé en un pourcentage, (par exemple 115% ou 150% de la normale) indique l'excédent de mortalité auquel on doit s'attendre, soit 15% et 50% respectivement dans les exemples précédents. Si un proposant souffre ou a déjà souffert de plusieurs maladies, on additionne ordinairement les excédents successifs pour obtenir l'excédent total. Toutefois il n'en va pas toujours ainsi. Dans certains cas, soit une combinaison d'albuminurie et de surpoids, ou encore, une ou plusieurs attaques de rhumatisme chez une personne souffrant de souf-

fles cardiaques, l'addition des excédents correspondant aux diverses maladies ne donnera pas un excédent suffisant pour couvrir leur présence simultanée chez une même personne. Plusieurs de ces cas spéciaux sont aujourd'hui connus de nos médecins et confirmés par les statistiques. On travaille tout le temps à en découvrir d'autres.

Jusqu'ici il n'a été question que de maladies, mais l'occupation à laquelle se livre le proposant a aussi son importance dans l'appréciation d'un risque. C'est pour cette raison qu'en 1926 paraissait le *Joint Occupational Study* qui, comme son nom l'indique, est une étude de la mortalité constatée dans différentes occupations d'un caractère hasardeux ou dangereux. Pour finir de parler statistiques, mentionnons qu'en 1929 l'*Actuarial Society of America* et l'*Association of Life Insurance Medical Directors* publiaient conjointement une nouvelle étude médicale sous le nom de *Medical Impairment Study of 1929*. Celle-ci constitue un instrument de travail précieux pour celui qui s'occupe de sélection, en lui procurant des données récentes et une multitude de détails d'une valeur incalculable.

77

* * *

Voyons brièvement les principaux points sur lesquels doit porter notre attention pour déterminer la valeur d'un risque.

1. Poids et grandeur.
2. Histoire de famille.
3. Race et nationalité.
4. Antécédents personnels.
5. Etat de santé.
6. Habitudes.
7. Occupation.
8. Genre d'assurance demandé.
9. Résidence.

78

Ces neuf points peuvent être divisés en deux catégories : 1. les six premiers, 2. les trois derniers. Les premiers sont beaucoup plus importants que les seconds, tellement que plusieurs compagnies refuseront d'assurer au tarif régulier tout proposant qui présente un excédent de 25% ou plus pour les six premiers points, même si les conditions très favorables du deuxième groupe permettent d'abaisser l'excédent total au-dessous de 25%. Nous nous empressons d'ajouter qu'un excédent de 25% est ordinairement la limite, au-delà de laquelle tout individu est considéré comme un risque taré.

Lorsqu'un risque ne peut être accepté aux taux réguliers de la compagnie, quels moyens a-t-on pour faire face à l'excédent du taux de mortalité ? Trois méthodes sont à notre disposition : 1. la retenue, 2. la surprime constante, 3. l'avance de l'âge.

Examinons chacune séparément. D'après la méthode de la retenue, appelée *lien* en anglais, si la mort survient dans un certain laps de temps, la compagnie retiendra sur la somme assurée au moment de la mort, un montant déterminé d'avance, appelé retenue. Ce montant, assez élevé la première année, va diminuant d'année en année jusqu'à extinction. Dans certains cas la retenue demeurera constante pendant quelques années, après quoi elle diminuera chaque année d'un montant fixe jusqu'à extinction. Quand la retenue a disparu conformément aux termes du contrat, l'assurance entière devient payable au moment du décès. Cette méthode sert surtout à faire face à un risque additionnel décroissant, tel celui que constituent un ou plusieurs cas de mort causée par la tuberculose dans la famille d'un proposant âgé de moins de trente ans, non atteint lui-même. Cette méthode est aussi employée dans certains cas où le proposant refuse catégoriquement de payer une surprime sous le prétexte qu'il est en parfaite santé. On lui fera alors facilement accepter une retenue sur sa police.

Il est bon d'ajouter que cette méthode a aujourd'hui perdu beaucoup de sa popularité parmi les assureurs, car il est admis que les retenues ordinairement appliquées ne suffisent pas à couvrir l'excédent de mortalité. En outre, cette méthode est prohibée par les lois de plusieurs pays importants, entre autres par celles de plusieurs états des Etats-Unis.

La seconde méthode est celle de la surprime constante, encore très usitée aujourd'hui. Elle s'applique surtout dans les cas d'occupations dangereuses, qui sont ordinairement considérées comme présentant un risque additionnel constant. Une surprime constante sert aussi à couvrir les risques de l'aviation. Dans ce dernier cas, la surprime varie en fonction inverse de l'expérience du pilote, s'il s'agit d'un pilote. Dans tous les cas, elle augmente avec le nombre d'heures que le proposant parcourra et les dangers que présentent les régions qu'il doit survoler.

Enfin, la troisième et dernière méthode, celle de l'avance de l'âge, consiste à demander à un assuré âgé de 35 ans, la prime régulière exigible d'un assuré âgé de 42 ans, ce qui constitue une augmentation de 7 années. L'assuré paie ainsi une surprime égale à la différence entre la prime régulière à 42 ans et la prime correspondant à son âge, 35 ans. Mais ce n'est pas tout. Voici où cette méthode devient intéressante pour l'assuré et aussi pour l'agent, à qui elle fournit plusieurs arguments qui faciliteront son travail, en particulier l'augmentation des dividendes et des valeurs de rachat. Quoique le plus universellement usité aujourd'hui, ce mode de procéder présente de réels inconvénients au point de vue de l'assureur. Le risque taré étant tout simplement traité comme un risque normal d'un âge plus avancé, on voit tout de suite que si cette méthode fait face à un certain excédent de mortalité, elle accroît en même temps les dépenses, puisqu'elle augmente la commission de l'agent, les dividendes de l'assuré et les valeurs de

rachat inscrites dans la police. Le résidu est en réalité insuffisant pour couvrir le risque additionnel durant les premières années de la police et même parfois pendant une assez longue période. Ce mode présente de tels avantages pour la régie interne des compagnies que cela seul pourrait expliquer sa popularité. Il faut aussi remarquer que le proposant n'a en général aucune difficulté à en comprendre le fonctionnement et la raison d'être; ce qui n'est pas à dédaigner.

80

Avant de terminer cet article, qu'il nous soit permis de faire mention de deux autres aspects de la sélection des risques : le risque moral et le risque financier.

Les proposants qui offrent un risque moral sont ordinairement refusés et pour cette raison il y a pénurie de statistiques sur lesquelles on puisse s'appuyer. Toutefois l'*Equitable Life* de New-York a accepté il y a quelque trente ans un groupe de cas présentant un risque moral et elle a constaté dans ce groupe une mortalité trois fois supérieure à la normale. Ce résultat justifie bien l'attitude des compagnies d'assurance envers ces risques.

Il est à remarquer que le point important n'est pas le fait que le proposant se soit à un moment donné égaré du droit sentier de la vertu, mais plutôt d'autres facteurs ordinairement associés à ce genre de risque. Nous avons le droit de supposer que les personnes tombant dans cette catégorie sont pour la plupart des viveurs, qui s'adonnent librement et largement aux plaisirs de la table. Nous pouvons également supposer que ces personnes s'imposent constamment une forte tension d'esprit. Ces deux choses affectent nécessairement le fonctionnement du coeur et des reins, deux organes très importants, à tel point que les sujets atteints n'offrent plus la résistance nécessaire et deviennent la proie facile des maladies.

Un risque moral d'une autre espèce est celui d'un homme qu'on dit trop rusé en affaires. Celui-là vit sous l'effet d'une

inquiétude constante qui l'amènera à brève échéance à de graves maladies nerveuses. Toutefois, avant de critiquer les pratiques commerciales d'un proposant, il est bon de prendre en considération les habitudes et le niveau moral de sa race, et ne pas oublier que ce qui est mal vu chez nous peut paraître tout à fait légitime au marchand des grands bazars de l'Inde et de l'Orient. Ce qui fait que des pratiques qui chez nous tuent un homme par suite des ennuis constants qu'elles lui causent, peuvent ailleurs le laisser, tout à fait tranquille et serein, vivre une vie paisible et mourir à un âge avancé.

81

Enfin, quelques mots sur le risque financier. Ici il s'agit de déterminer le montant maximum, qui peut varier avec le genre d'assurance que l'on est prêt à accorder à un proposant. On voit tout de suite que cette considération ne se présente que dans les cas d'assurance pour des sommes assez élevées.

Plusieurs actuaires s'occupant de sélection se sont efforcés d'exprimer leur pratique en des formules comprenant divers pourcentages dont certains se rapportent au revenu provenant du travail et d'autres au revenu provenant des placements. Toutes ces formules s'équivalent à peu près et sont acceptables autant qu'elles donnent de bons résultats. Elles ne résolvent pas le problème d'une façon entièrement satisfaisante et nous croyons que la vraie manière de surmonter la difficulté est de se demander dans chaque cas si la demande du proposant est normale ou non. S'il était naturel pour les proposant en général de s'assurer pour des sommes quatre ou cinq fois plus considérables qu'ils ne le font aujourd'hui, les compagnies ne constateraient pas pour cela de mortalité plus élevée. C'est quand un proposant pose un acte anormal qu'il doit être surveillé et examiné de plus près.

En terminant cet article, trop court pour l'étendue du sujet étudié, ajoutons que la question de la sélection, quoi-

82

que changeant d'année en année avec le développement de nos connaissances médicales et aussi avec les changements successifs de nos conditions de vie, a réellement un caractère permanent. L'actuaire préposé à ce travail ne tend pas à choisir seulement des risques parfaits, mais plutôt à établir certains cadres dans les limites desquels il est possible aux compagnies d'émettre de l'assurance à des taux réguliers. L'établissement de catégories de risques tarés assez larges pour permettre qu'on offre à chacune un traitement spécial mais uniforme, fait aussi l'objet de son travail; mais son plus grand souci sera toujours l'élimination des risques douteux, où il y a toute raison de croire que l'assuré n'est pas de bonne foi. Vraiment la technique de la sélection des risques doit être tenue tout à fait à la page, afin que les assurés honnêtes soient protégés contre toute une phalange de proposants moins honnêtes qui inventeront tous les moyens imaginables pour essayer d'obtenir de l'assurance sous de fausses représentations, ou tout au moins de l'assurance que l'on est en droit de qualifier de spéculative.

C'est plus qu'une compagnie d'assurance !

C'est plutôt une association d'assurés satisfaits qui a, au cours des huit premiers mois de 1935 —

- Augmenté sa nouvelle production de plus de \$2,200,000.
- Augmenté ses assurances en cours de plus de \$8,500,000.
- Obtenu de ses anciens assurés plus de 40 pour cent de sa production canadienne.

L'ACTIF DÉPASSE MAINTENANT \$100,000,000

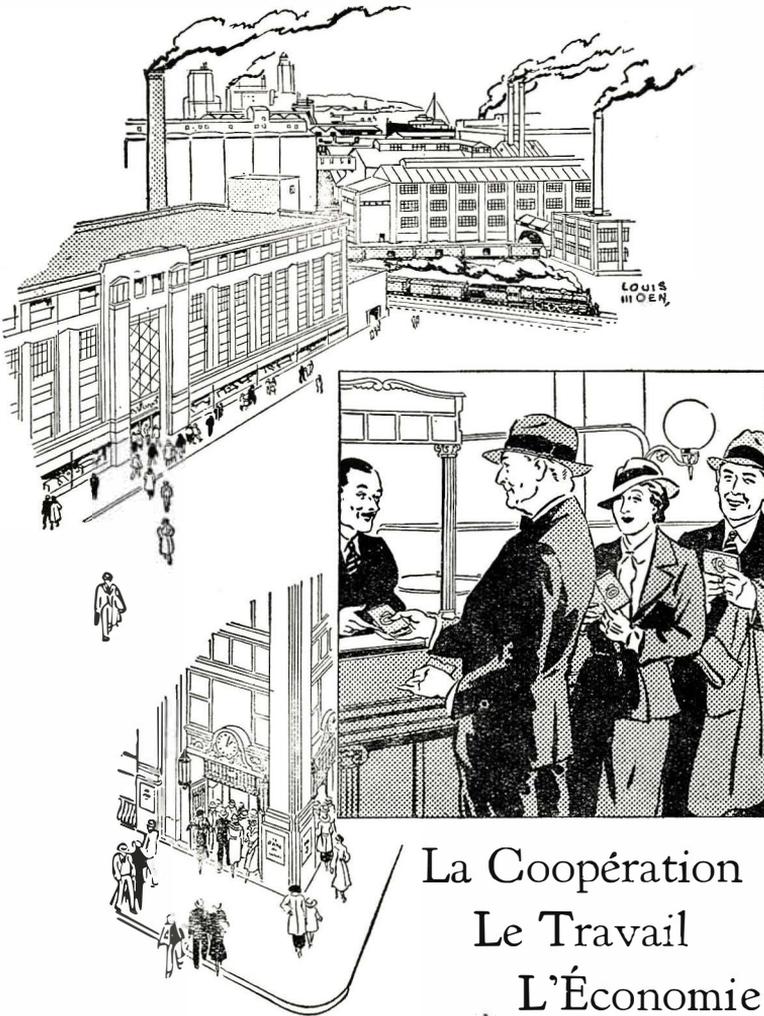
CONFEDERATION LIFE ASSOCIATION

Siège social : TORONTO, Canada

G. JOSEPH ROUSSEAU
INSPECTEUR

Insurance Company of North America
Fireman's Fund Insurance Company

United States Fire Insurance Company
Maryland Casualty Company



La Coopération
Le Travail
L'Économie

sont les facteurs essentiels de tout retour de prospérité.

LA BANQUE D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL

FONDÉE EN 1846

Coffrets de sûreté à tous nos bureaux. :: Service de "La garde des titres" au Bureau Principal.

S525

SUCCURSALES DANS TOUTES LES PARTIES DE LA VILLE.

Le contrat d'assurance automobile

Essai de vulgarisation

par

GÉRARD PARIZEAU, L.S.C.,

Professeur d'assurances à l'École des Hautes Études
Commerciales de Montréal.

84

Le contrat d'assurance-automobile n'est ni clair, ni facile à comprendre au premier abord, comme le sont presque tous les documents dont on se sert en Amérique pour les affaires d'assurances. Rédigé par des gens dont la clarté était le moindre souci, puis modifié et remanié un certain nombre de fois, il est devenu un texte lourd, ambigu, qu'il est nécessaire d'interpréter un peu comme un texte biblique, en accordant à ses clauses — en français tout au moins — un sens qui ne correspond pas toujours aux mots qu'elles contiennent. La version française est un curieux exemple de traduction littérale de ce jargon légal anglo-américain dont on fait couramment usage dans notre pays. Qu'on en juge par cette clause destinée à préciser certains engagements de l'assureur dans le cas d'accidents corporels :

“Relativement aux sections A et B précédentes, l'Assureur s'engage de plus: —

“A indemniser, en la même manière et aux mêmes conditions auxquelles l'assuré y a droit, d'après les présentes, toute personne transportée dans l'automobile, ou la conduisant légitimement, ainsi que toute personne, société ou corporation légalement responsable de la conduite du dit automobile, mais à condition que le dit automobile soit “un automobile privé à passagers” utilisé pour des fins personnelles d'agrément ou usage familial et visites d'affaires (exception faite de la livraison commerciale); de plus, que permission en soit donnée par l'assuré, ou si l'assuré est un particulier, que telle permission provienne d'un membre

adulte de sa maison autre qu'un chauffeur ou serviteur domestique; pourvu, toutefois, que l'indemnité payable en vertu des présentes soit appliquée d'abord à la protection de l'assuré, et le reste, s'il en est, à la protection d'autres personnes y ayant droit en vertu des présentes et ce, en conformité aux instructions que l'assuré en donnera par écrit. L'indemnité prévue en cet alinéa sera refusée (a) à toute personne, société ou corporation, ou à leurs agents et employés, se livrant au commerce de garage, réparations, services en découlant, remisage, entreposage ou ventes d'automobiles, et (b) à toute personne, société ou corporation, relativement à une réclamation résultant de blessures subies par l'assuré lui-même, ou par la personne chargée de la conduite de l'automobile, ou à des dommages à la propriété de l'assuré."

Pour comprendre, il faut refaire les phrases, donner à certains mots — français d'aspect, mais non de sens — l'acception anglaise et, enfin, leur accorder l'interprétation courante. Faut-il blâmer le traducteur. A peine, car la version anglaise est presque aussi nébuleuse.

Comme nous avons dû faire ce petit travail, qui exige de la patience et beaucoup de ténacité, nous avons pensé que le lecteur pourrait profiter de notre effort. C'est dans cet esprit que nous avons rédigé le présent article, qui est tout au plus un essai de vulgarisation.

* * *

On peut diviser le contrat en trois parties :

- I — les déclarations de l'assuré;
- II — la garantie accordée et les conditions posées par l'assureur;
- III — les conditions fixées par la loi.

I — Les déclarations de l'assuré

Elles sont tirées de la proposition d'assurance, qui est la base même du contrat.

Ce sont en résumé :

a) des indications relatives à l'assuré : nom, origine, adresse, profession;

b) des détails précis sur la voiture garantie: description, prix, date d'achat, montant impayé et nom du bénéficiaire, région d'usage, endroit où l'automobile est remise, usage qu'on en fait;

86

c) divers renseignements au sujet des sinistres et des contrats antérieurs et sur l'état physique du conducteur de l'automobile.

Toutes choses qui permettent à l'assureur de jauger le risque, de l'accepter ou de le refuser. Elles ont une telle importance que celui-ci pourra se prévaloir de l'inexactitude des réponses pour refuser de payer. Aussi, trouve-t-on bien en vue, au bas du contrat, une phrase qui met l'assuré en garde contre « toute fausse déclaration ou omission ».

II — La garantie accordée et les conditions posées par l'assureur

Puis vient l'analyse de la protection accordée, que mentionne également la proposition d'assurance. Elle se divise en 7 garanties ainsi groupées :

1° *Responsabilité civile résultant d'accidents corporels* — qui s'appelle en anglais *Public Liability for Bodily injuries*.

On entend par là la responsabilité envers les tiers, née d'un accident causant la mort ou des blessures quelconques. La garantie minima est de \$10,000, jusqu'à concurrence de \$5,000 par victime. La protection illimitée n'existe pas dans notre province; mais on peut s'assurer pour \$300,000, ce qui est à peu près l'équivalent.

2° *Responsabilité civile résultant de dommages matériels*
(*Public Liability for property damage*).

Il s'agit des dommages aux tiers dont l'assuré encourt la responsabilité. Limitée à un minimum de \$1,000, la garantie peut être augmentée à \$20,000 moyennant une surprime.

Dans ce cas comme dans le précédent, l'assureur paie l'indemnité et tous les frais de règlement, qui sont à la charge de l'assuré « à raison du droit de propriété, de l'entretien ou de l'usage de l'automobile » ou, en anglais, « *by the ownership, maintenance or use of the automobile* ». Bizarre assemblage de mots qui, dans la pratique, s'appliquent, semble-t-il, à tous les dommages que l'assuré peut causer à titre de propriétaire ou d'usager de la voiture.

87

L'assureur s'engage aussi, jusqu'à concurrence du montant garanti :

a) à défendre l'assuré en cas de poursuite, à faire l'enquête nécessaire à la constitution du dossier et à payer les frais;

b) à rembourser à l'assuré le prix des premiers soins chirurgicaux;

c) dans le cas de dommages matériels aux tiers, à indemniser pour la privation d'usage;

d) à protéger, au même titre que l'assuré, toute personne ou société encourant la responsabilité de l'automobile à un degré quelconque au moment du sinistre. L'assureur pose, cependant, quelques conditions que voici résumées :

l'assuré garde la préséance;

l'assureur en s'engageant à faire bénéficier la tierce partie de la garantie inutilisée; ⁽¹⁾

l'assuré doit donner son assentiment par écrit;

la garantie s'applique aux seules automobiles particulières;

la voiture ne doit pas servir pour la livraison commerciale, et l'assuré ou un membre adulte de sa famille doit avoir donné l'autorisation de la conduire;

(1) *Errata*. — Cette phrase devrait être réunie à la précédente. Ainsi: « l'assuré garde la préséance: l'assureur ne s'engageant qu'à faire bénéficier la tierce partie de la garantie inutilisée ».

l'automobile ne doit pas être utilisée à des fins se rattachant de près ou de loin au commerce d'automobiles ou de garage.

Exclusions

Sont exclus de toute indemnité dans le cas de dommages corporels ou matériels aux tiers:

88

a) la personne et les effets de l'assuré et ceux du conducteur de l'automobile;¹

b) les enfants et la femme de l'assuré, les employés qui conduisent, réparent ou prennent soin de l'automobile;²

c) s'il s'agit d'un camion, les dommages corporels causés aux passagers;³

d) les choses qui appartiennent à l'assuré, qui sont confiées à celui-ci ou à ses employés ou dont ils ont l'usage;⁴ et enfin celles que l'on transporte dans la voiture.

3° *Dommmages à l'automobile assurée, par la collision avec une chose mobile ou non ou par capotage.*

Cette garantie est connue, à tort, sous le nom de « collision coverage ». À cause de cette appellation maladroite,

¹ *Si la personne qui conduit l'auto est responsable de l'accident, elle doit en subir les conséquences. Si elle ne l'est pas, elle peut réclamer de l'autre partie.*

² *En payant une surprime l'assuré peut se protéger contre le recours en vertu du droit commun que gardent les employés, si ses occupations ne sont pas assujetties à la loi des accidents du travail.*

³ *L'assureur ne veut pas accepter un risque que, logiquement, il ne doit pas encourir.*

⁴ *Comme il s'agit d'une assurance contre la responsabilité envers les tiers, l'assuré ne peut exercer un droit quelconque contre lui-même. On applique la même idée aux choses dont lui ou ses employés ont la charge.*

l'assuré s'imagine parfois être assuré contre tous les dégâts causés par tamponnement, alors qu'il s'agit uniquement de ceux que subit sa voiture.

La prime varie avec le type de voiture et la franchise d'avarie. Celle-ci peut être de \$25, \$50 ou \$100 — au-delà desquels l'assureur paie les frais occasionnés par la réparation jusqu'à concurrence de la valeur vénale de la voiture. Sans franchise, la prime est très élevée.

89

Exceptions

a) la perte imputable à l'incendie ou au vol;

b) les dommages causés aux pneumatiques s'il n'y a pas d'autres dégâts ou à l'équipement extraordinaire et, enfin, aux choses qui se trouvent à l'intérieur de l'automobile: tapis, couvertures, bagages et effets.

4° *Dommmages causés par l'incendie, la foudre ou occasionnés durant le transport par terre ou par eau, y compris les frais d'avarie commune et de sauvetage.*

L'assureur s'engage à verser la valeur vénale³ de l'automobile au moment du sinistre, sauf si le sinistre a lieu à la suite d'un vol. L'exclusion précédente, relative aux choses qui se trouvent dans l'auto, s'applique également à ce cas-ci.

³ *Que veut-on dire par valeur vénale ou réelle? Est-ce la valeur d'usage, c'est-à-dire une somme correspondant aux services que rend la voiture à l'assuré? Est-ce la valeur d'échange, c'est-à-dire le prix que l'assuré aurait reçu s'il avait échangé son automobile contre une autre voiture avant le sinistre?*

C'est, dans la pratique, à peu près la valeur marchande, soit le prix que devrait verser l'assuré pour obtenir une voiture semblable à celle qu'il avait avant le sinistre: au point de vue marque, type et degré d'usure.

Mais cette définition est encore assez élastique pour permettre la discussion.

5° *Dommmages occasionnés par le vol.*

L'assureur se porte garant de l'automobile et de son équipement jusqu'à concurrence de la valeur vénale; sauf

a) si le vol est commis par un membre de la famille de l'assuré ou un employé chargé de la conduite, de la réparation ou de l'entretien de l'automobile;

90 b) s'il y a conversion frauduleuse ou délit imputable au créancier gagiste, à l'acquéreur ou au locataire.

Est, enfin, exclu le vol des outils — sauf si l'auto entier est volé — ou des choses contenues dans l'auto dont nous avons fait mention précédemment.

Ajoutons que, comme dans le cas des dommages par collision, la garantie « vol » peut s'accompagner d'une franchise de \$50.

6° Aux garanties précédentes s'ajoute celle du *bris des glaces*, dont la prime est faible.

*

Voilà, dans ses grandes lignes, la deuxième partie du contrat. Avant de passer à la troisième, il faut, cependant, examiner les « exclusions générales » qui s'appliquent, comme leur appellation l'indique, à toutes les garanties précédentes, sauf dans un cas.

Notons donc que le contrat est immédiatement frappé de déchéance si

1° l'assuré emploie l'auto pour un usage autre que celui qu'indique la police: taxi au lieu d'affaires ordinaires ou de promenade, par exemple;

2° l'assuré accepte de transporter des passagers à titre onéreux : taxi, omnibus « jitney », etc. ou s'il loue la voiture pour un usage quelconque;

3° la voiture assurée est attachée à une remorque. Cette exception ne s'applique, toutefois, qu'aux trois premières rubriques;

4° l'auto prend part à une épreuve de vitesse quelconque;

5° l'on s'en sert pour des fins illicites ou pour le transport d'explosifs;

6° si le sinistre se produit hors du Canada, des États-Unis ou de Terre-Neuve.

III — Les conditions fixées par la loi.

Nous avons choisi cette rubrique pour montrer la différence entre les stipulations précédentes, imposées par l'assureur, et celles qui apparaissent dans le contrat, à tort d'ailleurs, sous le nom de « Conditions statutaires ». Le titre est inexact, en effet, car celles-ci sont tirées en grande partie de la loi d'Ontario, qui n'est pas censée régir les affaires d'assurances dans notre province. Pour l'assurance-automobile, on se trouve dans cette curieuse situation: on applique à peu près les règles posées dans une province voisine, en les complétant par les prescriptions du Code civil et de la loi des Assurances de Québec qui ont trait à l'ensemble des affaires d'assurances.¹

Voyons donc ces conditions, auxquelles la pratique donne le nom de « statutaires ». Nous les grouperons ainsi en les résumant pour qu'on en saisisse mieux la portée :

a — Faits qui entraînent la déchéance du contrat;

b — Risques exclus;

c — Conditions qui ont trait au règlement des sinistres;

d — Conditions diverses.

¹ *Il est curieux que le parlement de Québec, si jaloux de ses prérogatives, ne soit pas intervenu, comme il l'a fait pour les affaires d'assurance contre l'incendie. Ce serait son droit, car le Conseil privé a confirmé le bien-fondé de l'intervention provinciale en matière de contrats.*

a) *Faits qui entraînent la déchéance du contrat soit en totalité, soit pour la partie mise en cause.*

92

- 1° Si la police ne contient pas la proposition d'assurance remplie par l'assuré, ou tout au moins la partie la plus importante. (Art. 1).
- 2° Tout fait essentiel, exigé par la proposition, que l'assuré cache, omet ou fausse au détriment de l'assureur. N'est cependant frappée de déchéance que la garantie mise en cause. En l'absence de fraude, les déclarations de l'assuré n'engageront pas sa responsabilité. (Art. 2).
- 3° Tout changement important qui, à la connaissance de l'assuré, modifie le risque; à moins que l'assureur n'y ait consenti moyennant ou non une surprime. Comme dans le cas précédent, la déchéance n'atteint que la garantie mise en cause. (Art. 3).

Exemple : une voiture particulière transformée en taxi.

- 4° Si l'automobile est conduite, avec le consentement de l'assuré. (Art. 5).
 - a) par une personne n'ayant pas l'âge fixé par la loi;
 - b) par une personne en état d'ivresse.
- 5° Sauf convention contraire, si l'assuré n'est pas le propriétaire de l'automobile à titre exclusif. (Art. 6, b).
 Si l'automobile est ou devient grevé d'une hypothèque ou d'une créance privilégiée quelconque. (Art. 6, c).
 Si l'intérêt de l'assuré se modifie au cours du contrat par vente, cession, etc., sauf dans le cas de mort ou de cession prévue par la loi des faillites. (Art. 6, d).
- 6° Dans le cas de coassurance valide ou non, i. e. si une autre police de même nature est en vigueur sans que les coassureurs aient été avertis. Si la coassurance est autorisée,

chaque compagnie sera responsable pour sa part proportionnelle. (Art. 6, 2).

- 7° Si l'assuré accepte la responsabilité d'un sinistre, règle les dommages lui-même ou intervient dans les négociations engagées, sans l'assentiment de l'assureur. (Art. 8, 2).
- 8° Toute fausse déclaration faite sciemment, soit sous serment, soit dans les pièces relatives au règlement. (Art. 11).

b) Conditions ayant trait aux risques exclus

- a) Les dégâts faits par un tremblement de terre ou causés par la guerre ou des troubles militaires et civils. (Art. 6, a).

c) Conditions relatives au règlement des sinistres

Dans le cas de responsabilité envers les tiers.

- 1° L'assuré doit avertir l'assureur par écrit le plus tôt possible, lui donner tous les renseignements nécessaires et lui faire parvenir les documents que le réclamant enverra par la suite: lettres, brefs et autres pièces légales. (Art. 8, 1).
Et subséquemment aider l'assureur à préparer la défense, mais ne pas intervenir sans l'assentiment de celui-ci. (Art. 8, 2).
- 2° L'assuré ne doit prendre aucun engagement sauf à ses frais. (Art. 8, 2).
- 3° Pour bénéficier de la garantie accordée par le contrat, l'assuré devra observer les formalités précédentes. Il ne pourra exiger l'exécution du contrat que si le montant de l'indemnité a été fixé soit par le tribunal, soit de gré à gré entre les parties intéressées avec l'assentiment de l'assureur. Toute poursuite intentée par l'assuré contre l'assureur devra être commencée durant l'année qui suit le jugement ou l'entente. (Art. 8, 3).

Pour les dégâts occasionnés à l'automobile assurée.

94

- 1° L'assuré s'engage à avertir l'assureur, par écrit, en lui donnant tous les renseignements voulus et à protéger la voiture, afin qu'elle ne s'endommage davantage; faute de quoi l'assuré devient responsable de l'augmentation des dégâts. Au besoin, il entreprendra une réparation provisoire; mais il ne fera rien de définitif sans l'assentiment de l'assureur, à moins que celui-ci tarde trop à faire l'examen des dommages. (Art. 9, 1a).
- 2° Après le sinistre, l'assuré devra faciliter l'accès de l'automobile aux représentants de l'assureur afin qu'ils puissent constater les dommages; et ne faire disparaître aucune preuve matérielle du sinistre. (Art. 9, 1a et 2).
- 3° Dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent le sinistre, l'assuré doit remettre à l'assureur une formule assermentée qui mentionne tous les détails dont celui-ci a besoin pour régler le sinistre: lieu, cause et étendue des dommages, nature de l'intérêt de l'assuré, coassurance, gages, etc. L'assuré doit déclarer également qu'il n'a pas causé le sinistre soit par négligence, soit par une intervention quelconque. (Art. 9, 1b).

Si l'assureur le désire, l'assuré devra se soumettre à un interrogatoire sous serment et fournir les pièces justificatives pour démontrer l'exactitude de ses déclarations. (Art. 9, 3).

- 4° *L'indemnité.* — L'assureur sera responsable jusqu'à concurrence de la valeur vénale ou réelle de la voiture au moment du sinistre. Dans le cas d'un dommage partiel, il devra réparer ou remplacer les pièces abimées par d'autres de même qualité, avec l'entente que l'indemnité ne dépassera pas le coût de remplacement de la voiture entière. Si

les pièces sont irremplaçables, l'assureur versera le prix fixé par le fournisseur dans son catalogue le plus récent. (Art. 9, 4 et 9, 5).

L'assureur pourra réparer ou remplacer l'automobile, sauf en cas d'arbitrage. S'il le fait, il aura droit au sauvetage.

L'indemnité devra être payée dans les 60 jours qui suivent la réception des pièces de règlement par l'assureur. S'il y a arbitrage ou simple expertise, l'assureur devra régler les dommages dans les quinze jours postérieurs à la décision. (Art. 9, 11).

95

5° *Arbitrage.* — L'assureur et l'assuré détermineront l'indemnité de gré à gré. S'ils ne peuvent s'entendre sur le montant des dommages ou la qualité de la réparation, ils référeront le débat à deux experts, nommés par chacun d'eux. Si les experts diffèrent d'opinion à leur tour, un arbitre, choisi par eux, tranchera définitivement la question. (Art. 9, 6).

Un juge de la Cour supérieure fera lui-même les nominations. (Art. 9, 7) :

- a — si les parties intéressées ne choisissent pas leur experts ou l'arbitre dans le temps prévu;
- b — si l'expert ou l'arbitre refuse ou est dans l'impossibilité d'agir, ou meurt.

La décision des deux experts ou celle d'un d'entre eux et de l'arbitre est finale. (Art. 9, 8).

Chaque partie paiera l'expert qu'elle aura choisi et la moitié des autres frais d'arbitrage. (Art. 9, 9).

L'arbitrage est obligatoire dans les cas prévus. (Art. 9, 10).

- 6° *Poursuite.* — Pour pouvoir intenter une poursuite l'assuré, doit :
- a) avoir rempli les conditions qui précèdent;
 - b) commencer les procédures avant la fin de l'année qui suit le sinistre. (Art. 9, 11).

d) Conditions diverses

96

Nous avons classé sous cette rubrique les conditions qui n'entrent pas sous les précédentes, à cause de leur caractère plus général.

- 1° La police est censée être conforme à la proposition d'assurance remplie par l'assuré. S'il y a une différence quelconque, l'assureur avertira l'assuré par lettre recommandée et celui-ci pourra refuser le contrat durant la semaine qui suit la réception de l'avis. (Art. 4).
- 2° L'assureur aura le droit de faire examiner l'automobile durant le cours de la police. (Art. 7).
- 3° Les avis et les pièces relatives aux sinistres doivent être envoyés à l'assureur par l'assuré lui-même ou, à son défaut, par son mandataire ou le bénéficiaire. (Art. 10).

Avis à l'assureur. — Ils doivent être adressés au siège de l'assureur dans la province de Québec. Quant à l'assuré, les lettres doivent lui être remises personnellement ou être envoyées à la dernière adresse postale qu'il a donnée à l'assureur. Si l'assuré n'en a laissée aucune, on adressera l'avis au bureau de poste d'où la proposition d'assurance est venue. (Art. 15).

- 4° *Subrogation.* — L'assureur aura le droit de recouvrer de la tierce partie responsable l'indemnité versée à l'assuré. Celui-ci devra faciliter le recouvrement en signant les pièces nécessaires à la subrogation, à la demande de l'assureur. (Art. 12).

5° *Résiliation.* — L'assureur et l'assuré pourront demander l'annulation du contrat. (Art. 13).

Dans le cas de l'assureur, la prime courue ou la ristourne seront calculées au prorata. Dans le cas de l'assuré, elles le seront d'après le barême de courte durée.

Pour résilier le contrat l'assureur devra :

1° avertir l'assuré par lettre recommandée ou en lui faisant remettre la lettre personnellement. Dans le premier cas, l'annulation aura lieu quinze jours après la réception de la lettre au bureau de poste destinataire et, dans le second, cinq jours après la remise du pli.

2° verser en même temps la ristourne.

6° *Modifications.* — La compagnie peut modifier une condition de la police ou y renoncer par avenant, sous la signature de son gérant ou de son fondé de pouvoirs dans la province de Québec. (Art. 14).

97

TAUX RÉDUITS POUR RISQUES CHOISIS

**NEW YORK FIRE
INSURANCE COMPANY**

Fondée en 1832

**AMERICAN EQUITABLE
ASSURANCE COMPANY**

of New York

**MERCHANTS & MANUFACTURERS
FIRE INSURANCE COMPANY**

Fondée en 1849

Corroon & Reynolds

(CANADA) INCORPORATED

Bureau chef au Canada: Insurance Exchange Bldg., MONTRÉAL

Succursale à TORONTO

J. MARCHAND, *Gérant*

Pourquoi *attendre*

● La Dominion Life Assurance rémunère ses agents d'après un mode tout-à-fait nouveau; — elle les associe aux succès de l'entreprise.

● C'est la seule compagnie du pays qui récompense le travail de ses solliciteurs d'une façon aussi équitable.



Parlez-en à nos représentants

The **DOMINION LIFE**
ASSURANCE COMPANY

PAUL BABY
GÉRANT

EMILE DAoust. A.J. PINARD.
GÉRANTS ADJOINTS

Accidents d'automobile

Revue de la jurisprudence

99

Il y a deux ans, nous avons reproduit un article de M. Léon Faribault, avocat au Barreau de Montréal, paru dans la Revue du Droit de juin 1932. Nous avons prié M. Faribault de bien vouloir le mettre à date; mais comme il nous a répondu que les directives de la jurisprudence n'avaient guère changé si le nombre des jugements a augmenté, nous lui avons demandé l'autorisation de présenter à nouveau son travail à nos lecteurs, en leur signalant qu'il s'arrête à 1932.

Le texte original contient un très grand nombre de références aux jugements. Nous avons pensé que celles-ci ne présentaient aucun intérêt particulier pour nos lecteurs, qui veulent des idées générales plutôt que des annotations précises. Nous renvoyons à la Revue du Droit ceux qui désireraient obtenir tous les renseignements. Aux autres, nous rappelons que M. Faribault a voulu dégager l'idée dirigeante des causes qu'il a étudiées. Comme il le fait observer dans le préambule de son article, il a négligé à dessein les faits de la cause pour ne retenir que la portée de l'arrêt rendu par le tribunal.

On trouvera dans les commentaires que nous reproduisons un guide utile pour démêler l'écheveau des jugements.

Premier groupe

Présomption de faute contre le propriétaire ou le conducteur d'un automobile.

I. La loi rend le propriétaire d'un automobile responsable de tout dommage causé à quelqu'un sur le chemin public, par son automobile, à moins qu'il n'établisse que ce dommage ne résulte pas d'une faute de sa part ou de la part de celui qui conduit sa voiture.

II. Il suffit au demandeur d'alléguer et de prouver que le dommage a été causé par l'automobile du défendeur; il appartient à ce dernier d'alléguer et de prouver qu'il n'y a aucune faute de sa part ou de la part de son préposé, s'il veut repousser cette présomption.

III. Il a été jugé, cependant, que, nonobstant la présomption légale, le demandeur doit particulariser la faute qu'il impute au propriétaire.

IV. Le propriétaire a réussi à repousser cette présomption, si la preuve démontre clairement que l'accident n'a pas été causé par sa faute ou sa négligence.

V. Dans le cas d'une collision entre un automobile et une voiture ou un piéton, la responsabilité tombe sur le propriétaire de l'auto, s'il est impossible à la Cour d'établir laquelle des deux parties est responsable.

VI. Jugé, cependant, que cette présomption n'a pas d'application, lorsque l'accident reste mystérieux et inexplicable et que la collision n'est pas due à la négligence du conducteur.

VII. Aussi que cette présomption ne peut résulter d'une impression résultant de preuve, mais qu'il faut une certitude excluant tout doute quant à la faute ou négligence du chauffeur.

VIII. Dans le cas de collision entre deux autos, causant des dommages à un tiers, la présomption existe contre les propriétaires des deux machines, s'il est impossible de savoir lequel est en faute.

IX. Il en est de même, si tous deux sont en faute.

X. La présomption légale existe contre le propriétaire d'un automobile en mouvement qui frappe un auto stationnaire.

XI. . . . contre un conducteur d'auto qui frappe un conducteur de motocyclette qui, à cause d'un arrêt de moteur, pousse sa machine sur le chemin.

XII. . . . contre un propriétaire d'autobus, lorsque le chauffeur le met en mouvement alors qu'un passager est sur le marchepied.

XIII. Elle s'applique aux voitures d'ambulance.

XIV. Mais elle n'existe pas en faveur d'un passager ou d'un voyageur bénévole.

XV. . . . ni dans le cas d'un accident survenu sur un pont à la charge d'une municipalité.

XVI. . . . non plus dans le cas d'une collision entre deux voitures à traction animale, même lorsque cette collision résulte d'un mouvement fait par le conducteur de l'une d'elles dans le but d'éviter d'être frappé par un automobile.

XVII. Le fait qu'un conducteur d'automobile n'a pas de licence ne crée pas de présomption de faute, dans le cas de collision entre deux autos.

XVIII. . . . à moins qu'on n'allègue et prouve une faute de sa part.

XIX. Le recours de la victime doit s'exercer contre celui qui a commis une faute, et non pas contre celui dont la voiture a réellement causé le dommage.

101

Deuxième groupe

Dommages causés par un préposé.

I. Un emprunteur compétent n'est pas un préposé.¹

II. Mais celui qui prête son auto à quelqu'un qui n'est pas compétent, ou qui, à sa connaissance, a déjà commis des imprudences, est responsable des dommages qu'il cause.

IIa. Jugé, cependant, que si l'auto est prêté avec les services du chauffeur, ce dernier demeure le préposé du prêteur.

III. Cependant, la victime d'un accident n'a pas de recours contre un tiers, qui n'est pas propriétaire de l'auto, pour le seul motif qu'il a prêté sa licence au propriétaire de la machine, ou parce que le nom de ce tiers apparaît sur la machine lorsque, avant toute poursuite, la victime aurait pu s'assurer du nom du propriétaire de l'auto.

IV. La femme mariée, propriétaire d'un auto, n'est pas responsable des dommages causés par son mari, lorsqu'il conduit sa machine en son absence.

V. Bien que le père soit, en principe, responsable des dommages causés par son fils mineur, il ne s'ensuit pas qu'il le soit, si cette responsabilité est imposée par une loi spéciale, comme, par exemple, celle qui crée une présomption de responsabilité contre le propriétaire enregistré d'un automobile.

¹ C'est-à-dire la personne qui emprunte une auto.

VI. Le propriétaire d'un automobile est responsable des dommages causés par son auto, pendant qu'il est prêté, avec sa plaque, pour fins de démonstration à un acheteur en perspective, car, alors, le chauffeur de ce dernier est moins le sien que celui du vendeur.

VII. Un prêteur de deniers, qui devient propriétaire d'un auto en vertu d'un contrat de vente à réméré et qui laisse la possession de l'auto à l'emprunteur, alors que le prêteur de deniers figure comme propriétaire enregistré au bureau du revenu provincial, est responsable des dommages causes par sa machine conduite par cet emprunteur.

VIII. Un père n'est pas responsable des dommages causés par son auto conduit par son fils majeur et demeurant avec lui, à qui il l'a prêté ou à qui il le prête constamment.

IX. Un locataire compétent n'est pas un préposé.

X. Cependant, une compagnie qui fait le commerce de location d'automobile est responsable d'un accident causé par le locataire de sa voiture, si elle n'a pas pris les précautions voulues pour se renseigner sur la compétence de ce dernier.

XI. Dans ce cas il faut, cependant, que le poursuivant allègue et prouve cette location inconsidérée.

XII. Une association de propriétaires de taxis doit être tenue solidairement responsable avec le propriétaire réel de la machine, membre de cette association, pour les dommages causés par ce dernier.

XIII. Le vendeur d'un automobile, qui ne fait pas enregistrer le transport de sa machine au Revenu provincial, demeure responsable des accidents causés par cet auto, alors qu'il est conduit par l'acheteur ou son préposé.

XIV. Le propriétaire d'un automobile n'est pas responsable du dommage causé par sa voiture, alors qu'elle est conduite par un garagiste à qui il l'a confiée pour être réparée.

XV. Un propriétaire d'auto n'est pas responsable, si le conducteur de sa machine s'en est emparé à son insu.

XVI. Mais il le sera si ce conducteur, lors de l'accident, est une personne libre, à qui il avait confié quelques instants la garde de sa voiture stationnaire.

XVII. Le propriétaire d'un automobile est responsable du dommage causé par sa machine, lorsque, lors de l'accident, l'employé qui le conduit est dans l'exercice de ses fonctions.

XVIII. Mais non s'il n'est pas alors dans l'exercice de ses fonctions.

XIX. Un employé qui se sert de l'auto de son maître pour lui-même, hors de la connaissance de ce dernier, n'agit pas alors dans l'exercice de ses fonctions.

XX. . . . à plus forte raison, si, en agissant ainsi, il désobéit aux ordres de son maître.

XXI. Il en est autrement, si le maître a permis à son employé de se servir de son auto, à son gré.

XXII. . . . ou si l'employé se méprend sur les ordres de son maître.

XXIII. . . . ou encore si, selon son habitude, il va chercher sa buanderie personnelle.

XXIV. Celui qui, sachant qu'un chauffeur s'est emparé sans permission de l'automobile de son patron, prend place dans cet auto, devient son complice et est responsable des dommages causés par la machine.

XXV. Le propriétaire d'auto qui veut prouver que le conducteur de sa machine n'était pas son préposé lors de l'accident, doit l'alléguer.

103

Troisième groupe

Responsabilité des conducteurs d'automobiles.

I. Un chauffeur doit toujours avoir son automobile sous contrôle, de manière à pouvoir arrêter instantanément devant l'obstacle qui peut surgir.

II. Il doit observer les règlements municipaux, sous peine d'être responsable des dommages qu'il cause.

III. Il y a négligence de sa part, s'il omet d'arrêter quand on lui donne le signal de le faire.

IV. . . . ou s'il néglige d'arrêter pour éviter un accident.

V. . . . ou s'il s'aventure sur un chemin sur lequel il ne peut contrôler sa voiture et s'expose à déraper.

VI. . . . ou si, en approchant d'une voiture à traction animale, il ne prend pas toutes les précautions voulues pour éviter un accident.

VII. . . . s'il conduit à une vitesse de huit milles à l'heure à la chute du jour, sans tenir compte d'un brouillard épais.

VIII. . . . s'il va plus vite que la vitesse permise par la loi.

IX. . . . même en conduisant à la vitesse permise, il lui incombe de prendre toutes les précautions voulues pour ne pas causer de dommages.

X. Il est aussi responsable si, en dépassant une voiture, il coupe trop court en avant du cheval et le blesse.

XI. . . . si, en tentant de dépasser une voiture, il cause des dommages, lors même que le conducteur de la voiture refuse de lui donner le chemin.

XII. . . . s'il tente de dépasser sur la route sans attendre le moment et l'endroit convenables.

104

XIII. . . . ou s'il dépasse un tramway stationnaire ou n'arrête pas à au moins dix pieds en arrière de ce dernier.

XIV. Il est aussi responsable si, à moins d'absolue nécessité, il conduit sa voiture au milieu ou sur la gauche du chemin.

XV. . . . s'il conduit à plus de huit milles à l'heure, en contournant l'angle de deux rues transversales.

XVI. . . . ou en approchant un angle, une courbe ou une intersection.

XVII. . . . s'il prend le risque de traverser une rue devant un tramway qui approche, lorsque le garde-moteur avait raison de croire qu'il arrêterait.

XVIII. . . . s'il traverse le chemin pour entrer sur une propriété privée sans signaler son intention.

XIX. . . . si, à une intersection, il traverse diagonalement, au lieu de contourner, à droite, le centre de cette intersection.

XX. Un propriétaire d'automobile commet une faute, s'il ne munit pas sa machine d'une sirène dont le chauffeur puisse se servir au besoin.

XXI. . . . s'il ne munit pas son auto d'une fermeture à clef pour empêcher qu'il ne soit mis en mouvement, lorsqu'il stationne dans la rue.

XXII. Il n'y a aucune faute de conduire dans un chemin public un automobile portant des décorations.

XXIII. Le fait de laisser un auto stationner sans lumières le long d'un trottoir n'est pas une faute, si la rue est suffisamment éclairée.

XXIV. Un chauffeur commet une faute, s'il n'allume pas ses lumières suivant la loi.

XXV. . . . mais il n'est tenu de les allumer qu'une heure après le coucher du soleil.

XXVI. La règle qui veut que celui qui vient sur un chemin cède le passage à celui qui vient à sa droite, sur l'autre chemin, ne s'applique que lorsque les deux voitures arrivent en même temps à une intersection.

XXVII. . . . mais la voiture qui arrive la première à l'intersection a priorité sur l'autre, nonobstant toutes dispositions contraires.

XXVIII. Cette règle ne s'applique pas à celui qui débouche d'un chemin privé.

XXIX. . . . elle ne s'applique pas, non plus, à un tramway, car celui-ci, ne pouvant laisser ses rails, a priorité, et le garde-moteur ne peut être taxé de négligence, si, d'ailleurs, il conduisait avec prudence.

XXX. Un chauffeur n'est pas libéré de sa responsabilité, pour avoir frappé un piéton, simplement parce qu'il a sonné et qu'il avait droit de passage entre deux intersections, s'il pouvait arrêter et ne l'a pas fait.

XXXI. Les piétons ont le droit de franchir les rues à l'endroit où ils veulent, mais s'ils le font ailleurs qu'au coin des rues, ils doivent prendre plus de précautions.

XXXII. Jugé, cependant, que les piétons qui traversent ailleurs qu'aux intersections, dans un endroit où il y a foule, n'ont aucun recours, s'ils sont frappés par un automobile conduit avec prudence.

XXXIII. Un piéton qui s'engage sur la rue sans voir un automobile qui circule en contravention à la loi du trafic et qui, après l'avoir aperçu, fait de faux mouvements sous l'empire de la peur, ne commet aucune faute.

XXXIV. Quand une personne est placée soudain dans une position périlleuse, on ne peut exiger d'elle le même degré de prudence que de celle qui a tout le temps voulu pour exercer son jugement.

XXXV. Est seul responsable d'un accident le propriétaire d'un animal qui le laisse libre sur le chemin, si cet animal s'élance à l'improviste devant un automobile.

XXXVI. . . . aussi le charretier qui traverse la rue soudainement et sans avertissement.

XXXVII. . . . aussi le conducteur d'attelage qui débouche d'un chemin privé sans s'assurer que le chemin est libre.

XXXVIII. . . . aussi celui qui place sa voiture en biais sur une rue, de manière à ce qu'elle en dépasse le centre, si l'auto qui la frappe était conduite à droite et prudemment.

XXXIX. Ne constitue pas une faute l'omission de placer des lumières, le soir, sur une voiture à traction animale circulant sur un chemin public.

XL. . . . non plus, le fait de ne pas confier à un gardien une voiture stationnaire près d'un trottoir, si l'absence de ce gardien n'a pas contribué à l'accident.

XLI. Les règlements de vitesse s'appliquent aussi bien aux motocyclettes qu'aux automobiles.

106

XLII. Le chauffeur qui traîne avec un câble une autre machine à la remorque doit prendre les moyens nécessaires pour faire connaître aux autres véhicules le danger qu'offre ce câble.

XLIII. Le fait pour un conducteur d'automobile de suivre les signaux lumineux automatiques n'est pas une excuse, s'il ne se conforme pas aux règles générales de la prudence.

XLIV. . . . non plus, s'il suit les instructions d'un agent du trafic.

XLV. Jugé, cependant, que le conducteur d'auto qui, suivant l'avis d'un gardien préposé par une municipalité pour diriger le trafic dans une rue en réparation, s'engage du côté gauche et vient en collision avec un tramway, a un recours en dommages contre la municipalité.

XLVI. Un conducteur d'automobile est responsable des dommages causés à un occupant de sa voiture dans un accident résultant de sa négligence.

XLVII. . . . mais non pas, si l'accident est causé par la faute d'un tiers.

XLVIII. Le fait d'avoir des enfants dans son auto ne constitue pas une faute, et on ne peut inférer de ce seul fait que l'attention du conducteur a été détournée.

XLIX. Dans une collision entre deux autos, la victime peut recouvrer la totalité des dommages soufferts de l'un ou l'autre conducteur, si tous deux sont en faute à quelque degré.

L. Jugé, cependant, que, si, dans une collision, les deux conducteurs sont en faute, il n'est pas nécessaire d'apprécier l'étendue de la faute de chacun d'eux, et l'action sera alors renvoyée sans frais.

LI. Celui qui conduit un auto sur un boulevard est excusable de présumer que celui qui veut le traverser arrêtera avant de le faire et regardera à sa droite.

LII. Les automobiles à incendie ou les ambulances n'ont aucun privilège leur permettant d'excéder la vitesse permise par la loi.

LII. Les corporations municipales qui édictent des règlements pour faciliter le passage des voitures à incendie doivent signaler d'une manière effective le passage imminent de leurs voitures, si elles veulent éviter la responsabilité d'une collision.

LIV. Une municipalité est responsable des dommages subis par un automobile qui se heurte à une zone de refuge, parce que celle-ci n'est pas suffisamment éclairée.

LV. Une corporation municipale n'est pas tenue d'ériger de chaque côté de son chemin une clôture suffisante pour arrêter un automobile. Elle n'est pas, non plus, responsable d'un trou situé à côté de l'assiette du chemin. 107

LVI. Dans le cas d'accident dans une route sous le contrôle du gouvernement provincial, le recours de la victime est contre ce dernier, et non pas contre la municipalité où est située cette route.

LVII. Un conducteur négligent est responsable, s'il frappe un enfant qui se jette subitement devant lui.

LVIII. Il n'est, cependant, pas responsable s'il n'y a aucune négligence de sa part.

LIX. Un enfant de neuf ans peut être responsable d'un accident d'automobile.

LX. . . . aussi un enfant de sept ans.

LXI. . . . mais non pas un enfant de quatre ans et demi.

LXII. Jugé, cependant, qu'un enfant de moins de huit ans ne peut commettre une faute.

LXIII. Ce n'est pas la faute d'un tiers, si un conducteur d'auto dévie de sa route pour éviter de frapper un enfant qui se précipite soudainement devant lui, et cause des dommages à quelqu'un.

LXIV. Il y a faute commune, si un automobile a tourné à gauche à angle droit sur un pont et a frappé un garde-fou, qui a cédé, parce qu'il était en mauvais état.

LXV. . . . si un accident arrive sur un pont dangereux et que la vitesse de l'auto excède huit milles à l'heure.

LXVI. . . . si une collision résulte du fait que l'auto allait trop vite et que la voiture frappée n'a pas incliné à droite pour donner le chemin, sur demande.

LXVII. . . si un des chauffeurs n'a pas attendu d'avoir la voie libre pour dépasser, alors qu'il y avait un signal de danger à cause du mauvais état du chemin.

LXVIII. . . si un chauffeur dépasse à droite un autobus, qui s'est arrêté illégalement sur la moitié gauche du chemin pour laisser descendre un voyageur.

108

LXIX. Si une voiture n'a pas été arrêtée lorsqu'elle pouvait l'être, bien que son conducteur eût droit de passage, et qu'elle a été frappée par un auto qui devait lui céder le passage.

LXX. . . si un piéton qui traverse une rue sans regarder est frappé par un auto qui va trop vite.

LXXI. . . si un auto qui va trop vite frappe un enfant de huit ans qui fait irruption derrière un tramway, sans s'assurer s'il y a danger.

LXXII. . . si un auto, qui va trop vite, frappe un piéton qui traverse la rue immédiatement en descendant d'un tramway, au lieu de se rendre à l'intersection.

LXXIII. . . si un enfant de sept ans est frappé par un auto, alors qu'il traverse une rue ailleurs qu'à une intersection.

LXXIV. . . si un chauffeur n'arrête pas sa machine à au moins dix pieds en arrière d'un tramway au repos et frappe un voyageur qui en descend et traverse la rue sans regarder.

LXXV. . . si un tramway allant à grande vitesse frappe un auto dont le chauffeur, ayant vu le tramway à une distance de 125 pieds, s'engage, cependant, sur la voie.

LXXVI. . . si un chauffeur ne peut arrêter instantanément, lorsqu'il croise sur la route un troupeau sous la garde de conducteurs trop jeunes et inexpérimentés.

LXXVII. Dans le cas de collision entre deux autos, si les deux chauffeurs sont en faute, le tiers, blessé dans la collision, a un recours solidaire contre chacun d'eux.

LXXVIII. La victime d'un accident a un recours contre les constructeurs, les agents généraux, les manufacturiers et les vendeurs d'automobiles pour les dommages causés par les défauts de leurs machines.

LXXIX. Un fils mineur peut, par son tuteur autorisé, poursuivre son père en dommages à la suite d'un accident d'auto.

LXXX. La manière d'arrêter un auto en cas de nécessité est de couper le courant et d'appliquer les freins, et non pas de mettre la machine en petite vitesse avant d'appliquer les freins.

LXXXI. Le recours du propriétaire d'une machine brisée dans un accident n'est pas limité aux réparations apparentes, mais il a aussi le droit de faire, aux frais de celui qui a causé l'accident, un examen complet de sa voiture.

LXXXII. Si un auto est tellement endommagé qu'il ne peut être réparé, son propriétaire a le droit de réclamer de la personne en faute sa valeur actuelle pour lui, et non pas le prix auquel cet auto aurait pu être vendu avant l'accident. Il n'est pas juste, non plus, de calculer la valeur de la machine en déduisant de son prix d'achat un certain montant pour sa dépréciation suivant une échelle purement arbitraire.

LXXXIII. Il existe, dans notre droit, une action en dommages en faveur du tiers qui souffre des dommages par suite des blessures subies par la victime.

SÉCURITÉ



Fondée

en 1845

Actif total \$266,982,840

Bureau chef au Canada:

500 PLACE D'ARMES
MONTREAL

Gérant:

ALLAN F. GLOVER

Assistants-Gérants:

F. M. MAY

H. CHURCHILL-SMITH



RHODE ISLAND INSURANCE CO.

Siège social canadien:

MONTREAL

INCENDIE — AUTOMOBILE

460, RUE ST-JEAN

J. R. LACHANCE, Gérant

Aperçu statistique de l'assurance automobile au Canada

De création récente, l'assurance-automobile n'a pas l'importance des autres types, plus anciens et ayant un champ d'action plus étendu. Elle tient, cependant, une place de premier plan parmi les assurances contre les accidents de toute nature dites *Casualty Insurance* en anglais. Ainsi, en 1933, les primes souscrites ont dépassé treize millions contre un total de vingt-sept, réparti entre vingt-quatre catégories différentes.

Voici, comme premier tableau, la répartition des primes entre les sociétés assujetties ou non au contrôle fédéral. À cela, il faudrait ajouter la statistique des sociétés non enregistrées, que ne donnent pas les relevés officiels.

A — Primes nettes souscrites au Canada —

	1934	1933	1932
Sociétés relevant du contrôle fédéral	\$11.921.983	\$11.933.574	\$14.466.618
Sociétés relevant du contrôle provincial	\$ 1.403.627	\$ 1.309.555	\$ 1.350.363
	\$13.325.610	\$13.243.129	\$15.816.981

*

Combien de sociétés traitent l'assurance-automobile au Canada et comment peut-on les diviser suivant leur pays d'origine? Voilà la question à laquelle répond le second tableau.

A S S U R A N C E S

B — Nombre de sociétés qui se répartissent les affaires

	(Juridiction fédérale)	1933
Sociétés canadiennes		35
Sociétés britanniques		53
Sociétés étrangères		82
	Nombre total	170

*

111

Enfin, pour terminer, quels résultats l'assurance-automobile a-t-elle donnés de 1931 à 1934? La comparaison des primes et des sinistres nous l'indiquera.

	Primes perçues	Sinistres encourus	%
1931	16,825,020	9,786,185	58.16
1932	14,466,618	7,388,313	51.07
1933	11,933,574	5,235,197	43.87
1934	11,921,983	6,073,340	50.94

Le bilan se traduit à peu près ainsi:

1° — Depuis quatre ans, les sinistres et les primes ont été en décroissant, sauf en 1934.

2° — Le pourcentage de l'un à l'autre a diminué assez sensiblement, laissant un bénéfice industriel substantiel en 1933 et suffisant, quoique faible, en 1932 et 1931.

3° — Et cela, malgré la diminution des tarifs dans certaines parties du pays, comme la province de Québec, où se trouve une bonne partie des automobiles assurés.

THE HALIFAX FIRE

Fondée en 1809

INSURANCE COMPANY

Fondée en 1809

(La plus ancienne compagnie canadienne d'assurances)

276, ST-JACQUES OUEST

MONTRÉAL

NELSON CHEVRIER, Gérant provincial

LU

Le manuel de l'inspecteur et de l'agent (assurance sur la vie)

Par

Antoine Roux

édité par L'Argus, 2, rue de Châteaudun, Paris (9e). 50 francs.

112

Voilà un livre comme nous en souhaiterions au praticien canadien. Ouvrage écrit pour l'agent et le courtier, il effleure l'aspect mathématique, mais il étudie à fond les problèmes pratiques que pose l'application du contrat d'assurance sur la vie en France. Après avoir rapidement passé en revue les principaux contrats courants, l'auteur a examiné avec soin les divers aspects de la police et de l'opération d'assurance, au point de vue légal en particulier.

Si ce livre ne peut être utile à tous nos agents, il rendra service à ceux qu'intéresse l'étude comparée des méthodes et, surtout, à ceux qui désirent enrichir leur vocabulaire de termes à peu près inconnus au Canada, où l'emploi constant de l'anglais a créé un charabia dont se contentent trop de gens, satisfaits lorsque les mots ont une consonance et une allure vaguement françaises. *Application* est, dans ce vocabulaire, un des termes qui résistent le mieux aux attaques. Sous le prétexte facile qu'il est de notre langue, on lui donne un sens qu'il n'a pas. Celui qui se donnera la peine de lire le manuel de M. Roux verra que "proposition" rend exactement le sens que les Anglais donnent à "application". Il y trouvera bien d'autres choses. Est-ce à dire, cependant, qu'il devra employer toutes les expressions que la pratique française a acceptées. Nous ne le croyons pas, car vraiment certaines s'éloignent trop de la nôtre. Il y a là un choix intelligent à faire, comme notre collaborateur Thuribe Belzile nous en donne l'exemple dans ses chroniques de vocabulaire.

L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES

Affiliée à l'Université de Montréal

*Prépare aux situations supérieures du commerce,
de la finance et de l'industrie*

COURS DU JOUR — COURS DU SOIR

COURS PAR CORRESPONDANCE :

comptabilité, mathématiques, droit civil, droit commercial, langue anglaise, langue française, économie politique, géographie économique, histoire universelle, langues étrangères (anglais, italien, espagnol, allemand), d'après la méthode linguaphone.



**Nous attirons particulièrement l'attention des courtiers
et agents d'assurances, des employés des sociétés
d'assurances, sur nos cours de droit, d'économie poli-
tique, de langue française, anglaise, etc.**



TOUS RENSEIGNEMENTS GRATUITS SUR DEMANDE

AU DIRECTEUR

535, avenue Viger, Montréal

J. E. CLÉMENT Inc.

annoncent qu'ils ont adjoit à leur organisation une forte
compagnie anglaise

EXCESS INSURANCE CO., LTD.

Siège social: Londres, Angleterre

Actif excédant \$9,000,000.

Les facilités de cette compagnie ainsi que celles de

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA CONTRE L'INCENDIE

et celles de

LA NATIONALE DE PARIS, FRANCE

sont à la disposition des agents qui désirent se procurer un marché
« non-Tarif » permanent.

Bureau central au Canada : 465, rue St-Jean, Montréal

INCENDIE AUTOMOBILES ACCIDENTS VOL

LA FONCIÈRE

CIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE

LA FONCIÈRE

CIE D'ASSURANCES

contre les Risques de Transports et les Accidents de toute nature

SUSSEX FIRE

INSURANCE COMPANY

L'actif total dépasse \$25,000,000.00

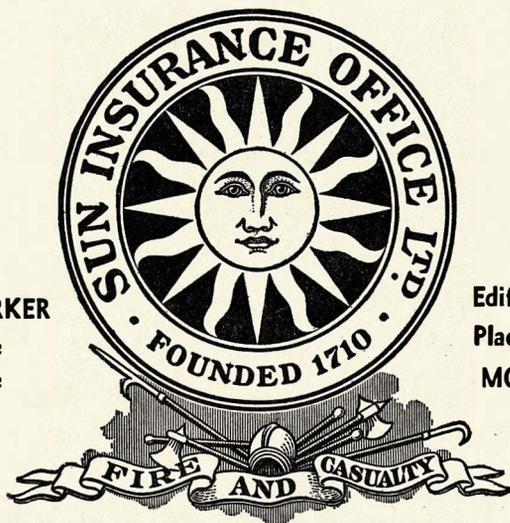
Demandes d'agences sollicitées

P. J. PERRIN, agent général R. F. GOUR, sous-agent général

Chambres 504-505 Edifice Lewis

465, RUE ST-JEAN, MONTRÉAL Tél. MArquette 7571-7572-7573

La PLUS ANCIENNE COMPAGNIE d'ASSURANCE au MONDE



HENRY PARKER
Gérant de
succursale

Edifice Aldred
Place d'Armes
MONTRÉAL

1710 225ÈME ANNIVERSAIRE 1935

Avec les compliments du

NATIONAL ADJUSTING OFFICE

Expertises après incendie pour le compte
de l'assureur

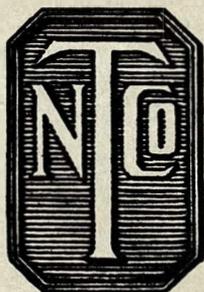


ÉDIFICE LEWIS

465, RUE ST-JEAN, MONTRÉAL

P. BRUNET
E. FAILLE

Tél. MArquette 2467



VALEURS DE PLACEMENT CANADIENNES

**Gouvernements
Municipalités
Services Publics
Industries**

Nos services sont à votre disposition

NESBITT, THOMSON
and Company Limited

355, rue Saint Jacques ouest, Montréal, Qué.

Succursales dans les principales villes du Canada