

Assurances

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

Directeur: GÉRARD PARIZEAU



DANS CE NUMÉRO :

LA SITUATION ÉCONOMIQUE AU CANADA par Paul Paradis	105
IMPORTANCE ET RÉPERCUSSIONS DE L'ASSURANCE AU CANADA par Gérard Parizeau	113
L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET LA CIRCULATION par Roger Lacoste	123
DE LA RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DANS QUÉBEC par Guy Merrill Désaulniers	131
ARRÊTS ET JUGEMENTS par Roger Brassard ..	141
VIEUX PAPIERS	145
VOCABULAIRE D'ASSURANCE SUR LA VIE LU	149
La pénétration du continent américain par les Canadiens français. Fire Insurance Inspection and Underwriting. Casualty Lectures of 1938-1939.	163

**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 Compagnie d'Assurance Canadienne Mercantile
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



1782-1939

Depuis 157 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

Surintendant des agences (Québec)

Arthur BAYARD

Actif : \$170,000,000

(Y compris les fonds d'assurance-vie)

La Compagnie fait affaires au Canada depuis 135 ans.

1804-1939

LA
SUN LIFE
ASSURANCE
COMPANY
OF CANADA
ASSURE UNE
PROTECTION
COMPLÈTE

SIÈGE SOCIAL

-

MONTRÉAL

Assurances

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

Enregistrée à Montréal comme matière de seconde classe.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

105

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

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration:
Ch. 43
84, rue Notre-Dame ouest
Montréal

7e année

MONTRÉAL, OCTOBRE 1939

Numéro 3

La situation économique au Canada

par

PAUL PARADIS

Les événements se sont précipités avec une très grande rapidité depuis le mois de juillet et l'Europe est encore une fois en guerre. Jusqu'au dernier moment, nous pouvions croire que les demandes allemandes allaient être satisfaites pacifiquement, et qu'on assisterait à un second Munich. Les démocraties en sont, cependant, venues à comprendre que l'équilibre des puissances en Europe était sérieusement compromis et qu'il serait désastreux pour elles de laisser l'Allemagne poursuivre plus longtemps ses desseins d'hégémonie sur le reste du monde occidental.

La réaction des affaires et des marchés financiers à la déclaration de guerre a été bien différente de ce qu'elle avait été en 1914. Il est vrai que cette fois, la surprise a été beaucoup moins grande, vu que les événements de ces dernières années avaient suffisamment indiqué qu'une guerre éventuelle ne pouvait plus être bien longtemps différée. Au lieu d'une panique financière, la guerre a déclenché une avance très rapide et très marquée des marchés financiers, laquelle s'est appuyée sur une combinaison de facteurs saisonniers de reprise avec une augmentation brusque de la demande pour un grand nombre de matières premières et de marchandises diverses en anticipation d'une hausse substantielle des prix.

La nature a été particulièrement favorable au Canada cette année. Le résultat des cultures par tout le pays a été excellent à très peu d'exceptions près. Les plus récents estimés du Bureau Fédéral de la Statistique évaluent la récolte de blé à 422,000,000 de boisseaux, soit 96,000,000 de plus que l'an dernier. La guerre aura eu au moins un résultat favorable en causant une augmentation suffisante dans le prix du blé pour libérer le gouvernement fédéral de toute aide aux fermiers de l'Ouest, le prix du marché ayant en effet dépassé le minimum de 70 cents garanti par l'Office du blé.

Dans les provinces de l'est, les conditions climatériques ont également été favorables aux cultures et les rendements ont été au-dessus de la moyenne presque partout malgré un printemps tardif qui a retardé les ensemencements.

Le redressement des affaires, amorcé à la fin du printemps, a continué de se manifester durant les mois d'été, mais il a été intensifié considérablement par l'entrée du pays en guerre. Immédiatement, toutes les ressources et les industries ont été mobilisées pour être mises en état de fournir un effort maximum pour la défense de l'empire. Les besoins maté-

riels de la présente guerre seront infiniment plus grands que ceux du conflit de 1914, à cause de la plus grande mécanisation des armées et de la plus grande utilisation d'engins de guerre de toutes sortes. Le Canada est particulièrement bien situé pour fournir du matériel de guerre aux Alliés, et ce sera de ce côté sans doute que portera sa contribution la plus efficace.

Déjà, l'industrie canadienne a pris un essor considérable et nombre d'usines qui marchaient au ralenti depuis longtemps produisent maintenant à plein rendement ou se préparent activement à exécuter d'importantes commandes. Afin d'éviter d'être pris au dépourvu par l'augmentation rapide du trafic ferroviaire en temps de guerre, nos chemins de fer ont récemment placé de fortes commandes de matériel roulant. Une fois ces commandes remplies, les usines de matériel de chemin de fer seront en mesure d'être transformées rapidement pour la fabrication d'armes et de munitions, tout comme elles l'ont été durant la dernière guerre.

La reprise industrielle entraîne naturellement une augmentation de l'emploi et du pouvoir d'achat de la population; ce qui a un excellent effet sur le commerce de détail et sur les industries de consommation.

L'industrie de l'alimentation a été particulièrement stimulée par la panique qui s'est développée dans l'achat de certaines denrées. Nous croyons, cependant, que la population finira par s'habituer à l'état de guerre et que les achats redeviendront plus normaux dans quelque temps.

Contrairement à ce qui est arrivé en 1914, nous entrons en guerre avec une très forte dette publique et comme nos dépenses de guerre seront vraisemblablement beaucoup trop élevées pour être payées à même les revenus du pays, il nous faudra encore une fois avoir recours à l'emprunt pour en

défrayer le coût. Où nous conduiront ces nouveaux emprunts dans le cas d'un conflit de longue durée? C'est là une question à laquelle il est assez difficile de répondre avec certitude à l'heure actuelle, mais que nous ne devons jamais perdre de vue si nous voulons conserver une véritable perspective de la situation.

108

Le placement des capitaux en temps de guerre présente de sérieuses difficultés. En plus d'avoir à faire face aux risques ordinaires inhérents à tout placement, le capitaliste doit tenir compte des changements brusques qui s'opèrent souvent dans les conditions économiques et dans les marchés financiers en temps de guerre, ainsi que dans le rythme de la production et des prix. Le plus grand danger de la situation actuelle est la possibilité toujours présente que la guerre dure juste assez longtemps pour causer une inflation de prix et une accumulation d'inventaire, ainsi que la transformation de nombreuses usines en vue de la production intensive de matériel de guerre, mais pas assez cependant pour permettre l'écoulement de ces inventaires et l'exécution de commandes importantes.

Ce sont ces risques qui limitent l'appréciation des valeurs mobilières sur les marchés malgré la hausse astronomique des profits industriels. Ces derniers, cependant, ne seront certainement pas aussi élevés que durant la dernière guerre à cause des très fortes taxes imposées par l'Etat. Par conséquent, il est tout à fait improbable que les marchés financiers accusent une hausse comparable à celle qui s'est produite durant la dernière guerre.

Le capitaliste et le spéculateur doivent donc exercer une vigilance et une prudence particulières dans le choix de leurs placements. Au fur et à mesure que la guerre continuera, ils devront améliorer graduellement la qualité des valeurs qu'ils détiennent afin de limiter autant que possible les risques spécu-

latifs à l'approche de la cessation des hostilités et de l'activité industrielle extraordinaire qui en découle.

Après une hausse rapide qui a suivi la déclaration de la guerre, les marchés financiers n'ont fait que se maintenir dans des limites relativement étroites depuis plus d'un mois. L'étude des moyennes ne révèle pas cependant une image exacte de la tenue individuelle des titres. Si un grand nombre d'entre eux représentant des industries qui profitent de la guerre ont montré une appréciation considérable, d'autres par contre n'ont fait que se maintenir ou ont même baissé sensiblement. Cette différence dans la tenue des valeurs indique bien la nécessité d'une sélection judicieuse des placements mobiliers.

109

La situation actuelle est trop complexe pour permettre de faire des prédictions sérieuses au sujet de l'avenir même prochain des marchés mobiliers. Nous pouvons raisonnablement espérer que la disparition des rumeurs de paix, le début de véritables hostilités sur le front ouest ainsi que l'amendement de la loi de neutralité américaine, pourraient bien avoir une répercussion favorable sur la tendance des marchés

**Si « ASSURANCES » vous intéresse,
ABONNEZ-VOUS !**

G. JOSEPH ROUSSEAU
INSPECTEUR

Insurance Company of North America
Fireman's Fund Insurance Company

United States Fire Insurance Company
Maryland Casualty Company

A S S U R A N C E S

mobiliers américains et canadiens d'ici quelques semaines.
L'avenir plus lointain reste dans le domaine des conjectures.

16 octobre 1939.

PRINCIPAUX INDICES DES AFFAIRES CANADIENNES

		1939	1938	Fluctuations
	Indice de l'Activité économique (B. F. S.) 23 septembre	110.2	108.3	+ 1.7%
110	Indice de l'Emploi (B. F. S.) 1er septembre	119.6	115.1	+ 3.9%
	Prix des Matières premières 23 septembre	77.9	74.4	+ 4.7
	Wagons chargés (semaine 23 septembre)	72.157	60,664	+ 18.9
	(1er janvier à date)	1,761,591	1,725,693	+ 2.
	Bâtiment (contrats adjugés) septembre	19,379,000	\$19,535,000	— .8
	(1er janvier à date)	150,782,000	143,462,000	+ 5.1
	Production d'énergie électrique (1er janvier au 31 août) ...	18,239	16,782	+ 8.
	Millions K. W. H.			
	Production de l'acier (août) (tonnes)	122,019	82,871	+ 47.5
	8 premiers mois	813,309	837,449	— 2.8
	Exportations (8 mois)	\$670,023,000	\$580,937,000	+ 15.3
	Importations (8 mois)	\$442,367,000	\$449,541,000	— 1.5

QUELQUES INDICES DES AFFAIRES AMÉRICAINES

		1939	1938	Fluctuations
	Indice de l'Activité des Affaires (B. W. semaine 30 septembre)	119.2	92.5	+ 28.9%
	Production de l'acier (% cap.) 30 septembre	87.5	47.9	+ 83.
	Production d'Énergie Électrique (Millions K.W.H.) semaine 30 sept.	2470	2210	+ 11.7
	Wagons chargés (semaine 23 sept.) ...	814,828	669,704	+ 21.7
	Index du prix des matières premières Annalist (30 septembre)	81.5	79.9	+ 2.

Les
**COMPAGNIES D'ASSURANCES GÉNÉRALES
CONTRE L'INCENDIE, ACCIDENTS, VOL, Etc.**

Siège Social : PARIS, FRANCE

ASSURANCES :

**Incendie, Explosions, Loyers, Bénéfices, Extincteurs automatiques,
Automobiles, Accidents individuels, Transports intérieurs,
Maladies, Cambriolage, Vol, Cautionnements, Garanties,
Responsabilité, Bris de Glaces.**

Actif Global du Groupe : au-delà de \$156,000,000.

Groupe fondé en 1819



**COMPAGNIE FRANÇAISE DU PHÉNIX
CONTRE L'INCENDIE**

Siège Social : PARIS, FRANCE

Assurances contre l'incendie et automobile.

Actif Global du Groupe : au-delà de \$73,000,000.

Groupe fondé en 1819



A. SAMOISSETTE

Gérant Général pour le Canada

RENÉ MASSÛE

Surintendant des Agences

L. C. FONTAINE

Inspecteur

J. H. CLÉMENT

Surintendant du Service-Accidents

L. A. MÉTHOT

Inspecteur à Québec



Siège au Canada :

276, RUE ST-JACQUES OUEST

MONTRÉAL, Qué.



REPRÉSENTANTS DEMANDÉS



Environ un cinquième de la population
du Canada et des Etats-Unis
est maintenant assuré
par la
Metropolitan



**METROPOLITAN
LIFE INSURANCE
COMPANY
NEW-YORK**

Direction générale au Canada - OTTAWA

HARRY D. WRIGHT

Deuxième Vice-Président et Gérant au Canada

Importance et répercussions de l'assurance au Canada⁽¹⁾

113

par

GÉRARD PARIZEAU, *professeur*
à l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal.

Pour la plupart des gens, l'assurance c'est l'occasion de recevoir la visite d'agents tenaces, encombrants, mais inévitables, qui entreraient par la fenêtre si on ne les accueillait par la porte. C'est aussi le chèque qu'on verse, malgré soi, à intervalles réguliers, en prévision d'événements détestables. C'est encore la certitude que tout le monde touchera, sauf soi. Ce serait un acte d'héroïsme, comparable à celui du pélican, dont notre adolescence s'est apitoyé, si ce n'était avant tout un acte de prévoyance qu'un auteur français, grand amateur de slogans, comme on aime à dire en France, a qualifié de « vaccin contre le hasard ».

*

En 1867, quand les pères de la Confédération ont imaginé notre régime constitutionnel, l'assurance tenait au Canada si peu de place dans la vie économique qu'on a omis de répartir les pouvoirs respectifs des provinces et du gouvernement central. Comme résultat, on n'est pas encore très sûr des droits de chacun. Périodiquement, une querelle de plaideurs donne lieu à un jugement du Conseil privé, qui tranche un

⁽¹⁾ Article reproduit de l'Actualité Economique, numéro d'octobre 1939.

point, sans vider la question. Tout irait cahin-caha si, en pays britannique, l'usage débordant le cadre des lois ne créait une situation de fait dont la pratique s'accommode.

114

Un chiffre donnera une idée de la faible importance de l'assurance à cette époque. En 1869, par exemple, les capitaux-vie assurés atteignaient environ 36 millions de dollars. En 1900, ils dépassaient à peine 431 millions; tandis qu'en 1937, ils étaient de près de sept milliards. Pour préciser l'importance actuelle de l'assurance, il faut ajouter la statistique de l'assurance-incendie et de toutes ces garanties qui constituent le champ presque illimité de l'assurance. Dans l'ensemble, on arrive à un revenu-primés, en 1937, d'environ 287 millions² sans tenir compte de l'assurance maritime dont la statistique échappe traditionnellement au contrôle fédéral.

Pour compléter l'aperçu de l'importance des affaires d'assurances au Canada, voici quelques chiffres qui ont trait à l'assurance-vie. En regard des primes annuelles de 205 millions de dollars, il faut d'abord citer l'actif total des sociétés-vie canadienne et l'actif au Canada des sociétés britanniques et étrangères qui s'élevaient à 2,700,000,000 de dollars à la fin de décembre 1937 contre 2,100,000,000 en 1931; soit une augmentation de 600 millions en 6 ans. Tout en situant l'assurance-vie dans l'économie canadienne, ces chiffres indiquent qu'on se trouve devant une formidable entreprise qui opère graduellement la centralisation des richesses au Canada, comme aux États-Unis où l'actif des sociétés d'assurance-vie atteignait 23 milliards de dollars vers 1935. Petit à petit, comme les banques d'ailleurs, l'assurance attire à elles les économies de la nation entière. Devant les aléas du placement depuis 1929, devant aussi la magnifique tenue des assureurs pendant la crise

(2) Ce chiffre est approximatif. Parce que le service fédéral des assurances exerce un contrôle limité sur les affaires d'assurance au Canada, le Rapport annuel du Surintendant ne contient pas la statistique complète.

et grâce, enfin, à une production intensive comme on n'en connaît dans aucune autre industrie, nos gens se sont laissés convaincre que leurs capitaux trouveraient dans l'assurance toute la sécurité voulue. Sous l'effet d'un véritable pilonnage psychologique, ils ont orienté leurs économies — avec de nombreux avantages d'ailleurs — vers la voie nouvelle. Les moins de quarante ans en particulier s'y sont lancés à fond de train; au point que l'épargne individuelle est parmi eux presque inexistante. Une fois payés le loyer, la nourriture, le costume et les autres frais qui constituent le nécessaire et le superflu, il reste tout juste de quoi verser les primes. Ainsi, il est vrai, se constitue la réserve qui jouera un jour le rôle qu'on attend d'elle. En cas de mort, d'accident ou de simple gêne financière, elle remplacera le revenu disparu ou diminué; elle empêchera la ruine ou elle compensera une perte aussi brutale qu'inattendue. Et ainsi, l'assurance aura rempli la fonction que lui assignent, en Amérique, des gens qui ont en elle une foi assez grande pour lui confier le soin de garantir l'avenir de leur famille. Par un curieux effet des choses, cependant, il est des ménages où, mort, l'assuré pourvoirait mieux aux besoins des siens que vivant. C'est un paradoxe qui a souvent sa contrepartie dans l'instabilité du budget familial. Parce que ses épargnes sont généralement faibles, l'assuré est exposé à se surcharger sous la poussée des producteurs dont la rémunération est fonction de la vente et non des services rendus. En temps de crise, l'assuré se voit forcé de jeter du lest. Parce qu'il ne peut tenir le coup, il emprunte, puis annule ou renonce tout de suite à une charge devenue trop lourde. C'est ainsi que de 1928 à 1933, les valeurs de rachat ont passé de 25 à 91 millions de dollars au Canada pour les seules sociétés assujetties au contrôle fédéral. En 1933, les assurances annulées ont atteint 785 millions, soit 120 p.c. des nouvelles affaires souscrites. C'est la rançon d'une économie instable et d'un engoue-

ment qu'expliquent notre mentalité d'Américains et les méthodes de production des assureurs.

116

Cette première répercussion de l'assurance sur l'individu est-elle bonne, mauvaise ou simplement inévitable? Quoi qu'on en pense, il n'est pas possible de condamner l'assurance en soi tant les services rendus sont précieux. On peut tout au plus demander des réformes comme la modification du mode de rémunération des producteurs. L'assurance a en effet trop fait ses preuves depuis quelques années pour qu'on en pense autrement. C'est la conclusion à laquelle sont arrivées les commissions officielles auxquelles on a confié le soin de faire enquête au Canada.

*

Les sociétés d'assurance exercent une influence considérable sur le marché financier. Celui-ci, à son tour, réagit sur les sociétés elles-mêmes. Cette influence réciproque est un sujet vaste, mais il est possible d'en donner un aperçu assez précis à l'aide de quelques faits et de quelques chiffres. À la fin de 1937, les placements de toutes les sociétés-vie au Canada s'élevaient à 2,600,000,000 de dollars environ et ceux des sociétés canadiennes atteignaient à peu près 2,137,000,000 dollars. Dans ce dernier cas, voici les principaux postes :

Obligations	1 milliard, soit	49 p.c. de l'actif total
Actions	315 millions, soit	14 p.c. " " "
Hypothèques	298 " " " " "	soit 13 p.c. " " "
Prêts sur polices ...	260 " " " " "	soit 12 p.c. " " "

Quand on examine ces chiffres de plus près, on se rend compte que les sociétés détenaient pour 246 millions d'obligations du gouvernement fédéral, pour 149 millions de titres des provinces et pour 141 millions d'obligations des municipalités. Par suite de l'entente qui règne entre les assureurs-vie par le truchement de syndicats professionnels comme la *Canadian Life Officers Association*, on peut immédiatement se rendre

compte du rôle que les sociétés d'assurance peuvent jouer dans l'établissement et le maintien des cours et dans la stabilisation du taux de l'intérêt. Si les assureurs sont à l'affût d'un rendement maximum, l'importance de leurs placements leur impose de lutter contre l'instabilité et la faiblesse des cours, dont le contrecoup se fait immédiatement sentir sur une part importante de leur portefeuille. Leur pouvoir d'achat leur donne une puissante influence qu'elles exercent dans le sens de leurs intérêts, mais aussi de l'intérêt général, car la loi a prévu un contrôle de leurs affaires par l'État.

117

L'achat d'actions par les sociétés d'assurances a toujours soulevé de nombreuses polémiques. Certains États américains s'y sont opposés, tel New-York. D'autres l'ont permis. Au Canada, depuis longtemps on l'autorisait avec certaines restrictions. Et c'est ainsi qu'une grande entreprise canadienne en particulier, a pu se constituer un très gros portefeuille d'actions ordinaires qui lui a apporté tour à tour de grands avantages et de grands ennuis. De grands avantages, parce que ses placements lui ont permis de prendre une part directe à la grande prospérité de l'après-guerre; de grands ennuis parce que les mêmes placements, qui avaient fait merveille jusqu'à 1929, l'ont rendue vulnérable et l'ont exposée au jugement hâtif du public, quand la crise a fait des coupes sombres dans la cote. La reprise industrielle, qui s'est fait sentir vers la fin de 1934, a eu cet heureux effet d'améliorer le rendement moyen de ses fonds, tandis que le faible rendement des titres hypothécaires ou obligataires causait l'effet contraire parmi ses concurrents, qui s'étaient le plus opposés à sa politique de placement.

L'État est intervenu durant la crise et il a imposé des restrictions plus sévères tout en ne demandant pas la liquidation immédiate des titres ordinaires; ce qui aurait risqué de

bouleverser le marché complètement, tant étaient importantes certaines participations. On imagine facilement l'effet produit en pleine crise par la seule menace de vendre des millions d'actions ordinaires comme en détenaient certains assureurs. La simple rumeur de liquidation forcée aurait affolé le marché de New-York et, à plus forte raison, celui de Montréal. C'est devant cette perspective que les législateurs se sont contentés de fixer un plafond aux opérations à venir.

En conservant de très fortes participations dans le capital-actions d'un grand nombre de sociétés industrielles, certaines compagnies d'assurances y ont gardé une influence dont l'importance des titres détenus donne une idée précise. Par contre, elles tiennent de ces titres mêmes une vulnérabilité encore accrue, par le contrôle à la fois excellent et dangereux du public en période de crise.

Par les prêts hypothécaires, les sociétés d'assurances exercent également une influence directe sur le marché monétaire et sur le bâtiment lui-même. À Montréal, par exemple, des quartiers entiers comme Verdun, Notre-Dame de Grâce et récemment Hampstead et Côte-des-Neiges se sont construits en grande partie avec les fonds des sociétés d'assurance, qui ont trouvé là un débouché, parfois trop facile, aux énormes capitaux dont elles disposaient. Avec ou sans la collaboration de l'État, elles ont fortement aidé à maintenir le taux d'intérêt des prêts hypothécaires dans l'est du pays. Dans l'ouest, leurs placements semblent avoir été moins heureux, et il est probable qu'elles ne sont pas étrangères à la fondation de la Banque hypothécaire centrale. Deux cent quatre-vingt-dix-huit millions de capitaux leur en donnaient évidemment le droit.

*

Les chiffres qui précèdent auront convaincu le lecteur que l'assurance a pris dans notre vie économique et sociale une

importance prépondérante. Par les capitaux dont elles disposent et par l'emploi qu'elles en font, les compagnies exercent une influence considérable sur le marché financier. Mais inversement, celui-ci agit directement sur la liquidité et sur la situation générale des sociétés. Une chute ou une hausse des cours agissent immédiatement sur la valeur des placements et, par conséquent, sur la situation financière de l'entreprise, puisque l'actif est, en très grande partie, formé de valeurs mobilières. Une baisse de 5 points de certain titre, par exemple, se serait traduite par une perte de deux millions pour le portefeuille que je citais précédemment, si elle s'était produite le jour même de la déclaration à l'État. Les obligations offrent le même inconvénient quoique les écarts soient moindres. Par contre, le prêt hypothécaire est moins vulnérable puisque sa valeur ne varie pas au gré de l'inquiétude ou de l'enthousiasme de la foule boursière. Pendant toute la crise, ce fut le grand avantage des tenants de l'hypothèque, dont la situation financière parut, au premier examen, bien supérieure à celle des partisans de l'autre politique.

119

Enfin, si le marché financier exerce une influence directe sur le portefeuille des sociétés d'assurance, la situation économique entraîne une contraction ou une expansion des assurances traitées — ce qui est normal — et une liquidation des assurances souscrites, qui se poursuit à un rythme d'autant plus rapide que la crise s'accroît. Il y a là une saignée qui serait dangereuse si elles se pratiquait sur un corps débile; mais dont l'effet est contrebalancé par un apport de sang nouveau qui, souvent, consolide l'organisme aux dépens de ceux qui le fournissent.

Pour qu'on en juge, voici un tableau des assurances annulées depuis 1932:

Tableau des assurances-vie résiliées de 1931 à 1937 au Canada ⁽³⁾

Fin de l'année	Montant (dollars)	p.c. des affaires nouvelles
1931	654,700,063	73.54
1932	775,508,162	104.09
1933	785,733,939	120.04
1934	635,310,202	92.83
1935	535,496,736	81.42
1936	479,713,243	76.05
1937	434,020,759	63.33

*

Pour éviter que l'assurance ne soit dans notre pays un colosse au pied d'argile, le législateur a confié la surveillance des opérations à des fonctionnaires spécialisés et soutenus par une loi aussi précise que d'un équilibre instable. Quoique la tâche ne fût pas facile, on est parvenu à établir à Ottawa un contrôle efficace bien qu'appuyé sur des bases constitutionnelles discutables. C'est un tour de force, comme on en réalise assez souvent dans les pays Anglo-Saxons, où les bornes imprécises de la Constitution permettent d'adapter la coutume aux besoins.

Dans le domaine de l'assurance, le législateur fédéral est intervenu à plusieurs reprises sans se soucier outre mesure des jugements rendus par le comité judiciaire du Conseil privé. Il a bâti tout un appareil de contrôle, qui suit la société d'assurance dans sa formation, dans son organisation et dans son administration. Il a prévu l'emploi des fonds et la constitution des réserves, l'établissement des tarifs et des contrats, la vérification des tarifs et des résultats. Il a confié au surintendant des assurances le soin de tout surveiller, de tout voir et même, avec l'assentiment du ministre des finances, de suspendre les opérations. Bref, en régime démocratique, il aurait

⁽³⁾ Il s'agit ici des affaires traitées par les sociétés d'assurance qui relèvent du contrôle fédéral.

créé un véritable dictateur si celui-ci n'était prisonnier de la loi qui limite ses prérogatives.

Mais comment s'exercent ces pouvoirs, pense-t-on peut-être ? La patente ou certificat d'enregistrement est le premier et principal échelon. On l'accorde annuellement à la condition que l'assureur remplisse exactement les prescriptions de la loi. Il y a aussi les relevés semestriels ou annuels, qui permettent le contrôle comptable, complété tous les ans par la visite des inspecteurs de l'État et tous les cinq ans par l'expertise des réserves pour l'assurance sur la vie. Si on ajoute à cela la possibilité d'une vérification faite aux frais de l'assureur par des experts-comptables nommés par le surintendant des assurances, on comprendra pourquoi durant la crise de 1929 aucune compagnie d'assurance-vie relevant du contrôle fédéral n'a dû être liquidée aux dépens de l'assuré au Canada, malgré la crise économique la plus dure que l'on ait connue.

121

Voilà le contrôle de l'État. Il en est un autre, celui des assurés, dont on ne se préoccupe guère malheureusement. Sait-on, par exemple, que pour les sociétés d'assurance sur la vie, la loi prévoit l'élection par les assurés à l'assemblée générale annuelle d'administrateurs représentant uniquement les assurés et dont la qualité première est de ne pas être actionnaire ? Sait-on que ces administrateurs ont les mêmes droits que ceux qui sont délégués par les actionnaires ? Sait-on, en outre, que les assurés ont droit d'assister à l'assemblée annuelle au même titre que les actionnaires ? Si on est au courant de toutes ces prérogatives, on a tort de ne pas en profiter, car on se désintéresse volontairement du sort des sociétés qui groupent une part croissante de l'épargne nationale.

**SI « ASSURANCES » VOUS INTÉRESSE,
ABONNEZ-VOUS.**

AGENTS D'ASSURANCE

qui désirez traiter avec des assureurs indépendants,
bien organisés pour collaborer pleinement avec vous,
adressez-vous à

J. E. CLÉMENT Inc.

Gérants au Canada pour

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA
CONTRE L'INCENDIE

•
LA NATIONALE-INCENDIE DE PARIS

•
EXCESS INSURANCE CO., LONDRES

•
Siège social : 465, rue St-Jean, Montréal



UN des plus importants facteurs des succès
étonnants de la Dominion Life a été jusqu'ici
sa manière on ne peut plus équitable et généreuse
de rémunérer ses agents.

Aujourd'hui, tout le monde sait que les agents
de la Dominion Life sont les mieux rémunérés
et que, de plus, la Compagnie les associe à ses
succès plus éclatants d'année en année.

The **DOMINION LIFE** ASSURANCE COMPANY

ÉDIFICE DOMINION SQUARE — MONTRÉAL

PAUL BABY
GÉRANT PROVINCIAL

ÉMILE DAOUST
GÉRANTS ADJOINTS

A. J. PINARD

L'assurance automobile et la circulation

par

Me ROGER LACOSTE

123

Si, en temps d'élections, on tente de démontrer l'importance et la valeur du capital humain, on semble l'ignorer dans les accidents causés par des automobiles. Il est difficile d'estimer la compensation que doit recevoir la victime d'un accident soit pour les blessures subies, soit pour la perte que représente pour les parents la mort de la victime. L'énormité de ces dommages doit, cependant, nous porter à réfléchir.

Les accidents d'automobiles donnent naissance à plusieurs problèmes de première importance, qu'on peut résumer comme suit :

1° Peut-on prévenir les accidents d'automobile et comment ?

2° Qui doit-on tenir responsable des conséquences financières d'un accident ?

3° Comment peut-on assurer la responsabilité financière des personnes déclarées responsables des dommages vis-à-vis d'un tiers ?

Je n'ai pas besoin de reprendre ici les nombreuses discussions auxquelles ces sujets ont donné lieu et les solutions qu'on y a apportées. Le problème constitue un tout qu'il est impossible de séparer, mais qui demande une seule solution. Cependant chacun de ces problèmes peut être considéré à son point de vue particulier.

A. Sécurité sur nos routes

La sécurité de la route, c'est encore le meilleur moyen de prévenir les accidents. Je dois avouer que mon opinion ne vaut pas grand chose à ce sujet, car je ne suis nullement qualifié pour trancher le problème de la circulation. Je signalerai, toutefois, que ce problème dépend :

- 124 1° des tracés faits par nos ingénieurs ; tracés prévoyant l'usage d'automobiles modernes, rapides et puissantes ;
- 2° d'une codification claire et précise du « Code de la Route » par nos législateurs ;
- 3° du travail effectif et rapide de nos divers corps de police ;

Les facteurs combinés peuvent faire beaucoup plus pour la sécurité de nos routes que toutes les campagnes et les annonces réunies, sans la coopération des ingénieurs, législateurs et policiers qui doivent prévoir les conditions dans lesquelles se trouvent les conducteurs d'automobiles. Facilitons la tâche du chauffeur et il évitera les accidents presque malgré lui.

B. La compensation des dommages subis par les victimes

Il est certain que, si les chefs de police concentraient leurs efforts pour assurer la sécurité de la route, le paiement des indemnités aux victimes d'accidents serait un problème de moindre importance ; toutefois, aussi longtemps qu'on circulera sur nos routes il se produira fatalement des accidents, qui entraîneront une compensation.

Notre Code Civil, aux articles 1053 et suivants impose une responsabilité à toute personne qui cause un dommage à autrui. Pour pouvoir déterminer cette négligence et la responsabilité qui en découle il faut que les parties présentent les faits à une cour de justice. Il arrive très souvent que ceux-ci ne peuvent être reconstitués avec précision et conséquemment il

est impossible d'établir exactement les responsabilités de l'accident.

Le recouvrement de l'indemnité est alors subordonné à des frais légaux et de perception élevés. Un prompt règlement ne peut être obtenu qu'au prix de concessions considérables de la part de la victime. Dans les cas de dommages insignifiants la victime est payée trois ou quatre fois la valeur de sa réclamation, lorsque l'auteur de l'accident est un automobiliste financièrement responsable ou porteur d'une police d'assurance; car autrement il ne reçoit rien. Ce système peut rapporter beaucoup aux réclamants frauduleux appuyés d'avocats sans conscience et de médecin sans scrupules.

125

Lorsqu'un réclamant ne reçoit pas une indemnité correspondant aux dommages subis, les conséquences de l'accident sont supportées soit par la personne blessée elle-même, soit par ses fournisseurs qu'elle ne peut payer, par les hôpitaux et les médecins dont elle ne peut acquitter la note, par le propriétaire dont elle ne peut payer le loyer ou par le public en général.

Il y a deux solutions possibles à cet état de choses :

1° Modifier les règles de procédure de façon à aider et à uniformiser le règlement des indemnités dues aux victimes d'accidents. Cela est la tâche du Barreau.

2° Changer le système actuel en un système de compensation qui ressemblerait un peu au système de notre Commission des Accidents du Travail, système par lequel les incapacités et les dommages sont évalués d'avance par une table et un tarif préparés à l'avance.

Les critiques soulevées suffisent, je crois, pour montrer les désavantages de ce deuxième système. Le public de notre province a déjà assez souffert du retrait des réclamations dues aux accidents du travail des mains des avocats sans qu'on lui

enlève de nouveau le règlement des réclamations dues aux accidents d'automobile.

Il est temps que notre Barreau étudie la question sérieusement et adopte un plan uniforme pour régler ces réclamations.

C. Responsabilité financière

126 Quelle que soit la manière d'estimer les dommages subis par les victimes d'accidents, on n'obtiendra le résultat recherché que si on prévoit un moyen efficace d'indemniser la victime.

Actuellement, la victime d'un accident qui obtient un jugement en sa faveur dépend entièrement de la solvabilité de l'auteur de l'accident pour recevoir l'indemnité. En effet, dans la province de Québec il est loisible à un automobiliste d'assurer ou de ne pas assurer son automobile. Les gens les moins fortunés sont ceux qui sont les moins enclins à assurer leur vieille voiture. La situation du réclamant est meilleure lorsque l'auteur du sinistre est assuré.

Récemment aux États-Unis le comité d'étude pour la compensation des accidents d'automobile a fait une enquête sur 3,400 cas d'incapacité partielle temporaire. Cette enquête a donné les résultats suivants :

« 86% des réclamants, dans les cas où les auteurs de l'accident avaient de l'assurance, ont touché une indemnité; seulement 27% des réclamants ont touché une indemnité lorsque l'auteur du délit n'était pas assuré. Les dépenses d'hôpitaux et de médecin ont été payées dans 60% des cas où l'auteur de l'accident était assuré, tandis que seulement 11% des victimes frappées par des personnes ne portant pas d'assurance ont retiré un montant suffisant pour payer leur hospitalisation et le compte du médecin ». Je pourrais continuer à citer de tels exemples à l'infini.

Cet état de choses a amené plusieurs États aux États-Unis et toutes les autres provinces du Canada à voter une loi

dite de « Responsabilité financière ». De son côté, l'État du Massachussets a adopté le 1er janvier 1927 une loi obligeant tous les véhicules à s'assurer. M. Ralph H. Blanchard de l'Université de Colombia a déclaré que cette loi a donné les résultats suivants :

1° Elle a assuré la responsabilité financière dans cet État ;

2° Elle a établi qu'il n'y a aucune relation entre le nombre des accidents et l'assurance prise par les chauffeurs ; de telle sorte qu'on ne peut déterminer d'avance les résultats des accidents.

127

3° Que les résultats directs de cette loi a été de produire une moyenne de réclamations beaucoup plus élevée pour l'automobile assurée que ce qui aurait normalement eut lieu si cette loi n'avait pas été passée.

Quelle que soit la cause de cette augmentation l'on peut dire qu'elle est principalement due au fait des réclamants qui ont produit leur réclamation alors qu'ils ne l'auraient probablement pas fait autrement.

Les compagnies d'assurance de l'État du Massachussets déclarent qu'elles ont perdu beaucoup d'argent soit parce qu'elles ont été forcées d'assurer des risques qu'elles auraient autrement rejetés, soit à cause de la fraude qui se glisse dans les réclamations.

D. Risque du passager

Je dois ici faire remarquer que, d'après le droit commun, l'automobiliste est responsable de son passager mais que la plupart des gouvernements qui adoptent des lois de responsabilités financières excluent le risque du passager en interdisant au passager de faire une réclamation contre le conducteur de la voiture.

Ces lois sont votées sous l'influence des assureurs qui y voient leur intérêt d'abord, sans apercevoir la position désavantageuse dans laquelle est placée la victime d'accident sans indemnité. Ils cherchent ainsi à éviter le paiement de nombreuses réclamations onéreuses, tout en continuant à percevoir les primes.

Conclusion

128

Je dois conclure cette étude trop brève de la situation de l'assurance automobile par les quelques propositions suivantes:

1° Il faudrait que tous les conducteurs ou propriétaires de véhicules automobiles puissent être tenus responsables financièrement des accidents d'automobile ;

2° La législation imposant l'obligation aux conducteurs et propriétaires d'automobiles de s'assurer n'a aucune relation avec les règles de prudence. On doit donc considérer le manque de sécurité comme une menace pour la vie humaine et comme un acte criminel.

3° Les méthodes actuelles employées pour le règlement des sinistres et pour la détermination des dommages doivent être révisées. Il faut forcer les assureurs à rendre plus rapide et plus équitable le paiement des dommages payables aux victimes des accidents d'automobile ;

4° La passation d'une loi de responsabilité financière en cette province est nécessaire et amènerait peut-être un changement des taux d'assurance ;

5° Le public doit apprendre à distinguer entre les résultats inévitables et ceux qui peuvent être éliminés par une législation prévoyante. On ne peut pas supprimer complètement les accidents, mais on peut diminuer considérablement les désastres financiers qui en sont le résultat lorsqu'il n'y a pas d'assurance ou de compensation équitable.

SECRETARIAT DE LA PROVINCE

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.



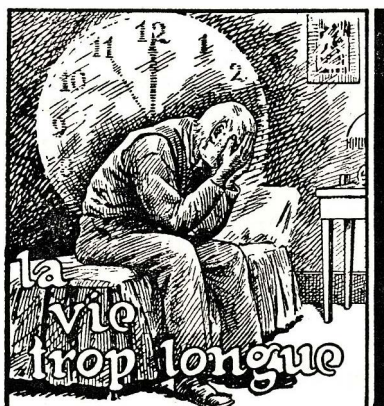
||| Nous attirons particulièrement l'attention des courtiers
et agents d'assurances, des employés des sociétés
d'assurances, sur nos cours de droit, d'économie
politique et de langue française et anglaise. |||



TOUS RENSEIGNEMENTS GRATUITS SUR DEMANDE

AU DIRECTEUR

535, avenue Viger, Montréal



Le jour où l'on ne peut plus gagner, *la vie est trop longue*, si l'on doit dépendre des autres ou s'en remettre à la charité publique.

Une police DOTATION à 60 ou 65 ANS, prise aujourd'hui dans LA SAUVEGARDE, vous garantira le *capital* ou la *rente* nécessaires pour une *vieillesse heureuse* tout en protégeant les vôtres, dès maintenant, contre un décès prématuré.



Siège social
MONTREAL

La Sauvegarde

assurances
sur la vie

De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans Québec^(a) 131

par

Me GUY MERRILL DÉSAULNIERS

II

3° Responsabilité de la compagnie de chemin de fer envers ses passagers

La loi fédérale des chemins de fer n'a édicté que quelques articles concernant le transport des passagers et la responsabilité envers les passagers.

Pour délimiter cette responsabilité nous aurons surtout recours aux jugements rendus par nos tribunaux. Avant de commencer l'étude de la jurisprudence, il serait préférable d'examiner les articles de la loi fédérale des chemins de fer concernant le transport et la responsabilité vis-à-vis des passagers.

À l'article 2, paragraphe 36, le mot transport signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant. À l'article 188 il est statué :

1° — Avant que la Compagnie entreprenne l'établissement d'une gare ou station le long de sa voie, l'emplacement doit être agréé par la Commission.

(a) Voir le numéro d'avril 1939 de la Revue — A.

2° — Chacune des gares ou stations de la Compagnie doit être établie, utilisée et entretenue avec bonnes et suffisantes commodités et facilité pour le service du transport.

3° — La Compagnie doit ériger, entretenir et mettre en service des gares ou stations sur le chemin de fer aux endroits que désigne la Commission et doit fournir les commodités et facilités qu'ordonne la Commission à ce sujet.

132

À l'article 348 il est dit : « Nuls contrats, stipulations, règlements, règles, déclarations ou avis, faits ou donnés par la Compagnie, amoindrissant, restreignant ou limitant sa responsabilité relativement aux transports, ne doivent soustraire la Compagnie à cette responsabilité, excepté de la manière ci-après prévue, à moins que ce genre de contrats, stipulation de règlements, de règles, de réclamations ou d'avis n'ait été d'abord autorisé ou approuvé par ordonnance ou par règlement de la Commission. » Cet article exige donc l'autorisation de la Commission pour qu'une Compagnie de chemin de fer puisse délimiter sa responsabilité par règlement ou autrement.

L'article 390 de la loi délimite directement la responsabilité de la Compagnie en statuant que : « Nulle personne qui a reçu des blessures alors qu'elle se trouvait sur la plate-forme d'un wagon, sur un fourgon à bagages ou sur un wagon à marchandises, contrairement aux règlements imprimés et alors affichés, ne peut réclamer de dommages-intérêts du fait de ces blessures, s'il y avait, lors de l'accident, dans les voitures, places suffisantes pour les voyageurs. »

Cet article a été suivi à la lettre dans un jugement de la Cour Suprême du Canada ¹. Les savants Juges décidèrent qu'un passager dans un train de chemin de fer, qui se tient sur la plate-forme d'un wagon, à l'arrière, et qui est projeté en bas par le mouvement du train n'a pas de recours en dom-

¹ 1938 *Askin vs C. P. R.* 2 D. L. R., 1938, 281.

images contre cette Compagnie s'il y a un règlement qui défend aux passagers de se tenir à cet endroit et si le dit règlement est affiché en conformité de l'article 295 de la loi des chemins de fer.

Quant à cet affichage, la preuve sera suffisante du moment qu'elle établira que le dit règlement était affiché dans la gare où le passager a pris le train, sans qu'il soit nécessaire d'établir que pareil règlement était affiché dans toutes les gares de cette Compagnie. Mais il en est autrement si l'accident survient au moment où un passager sortant de son wagon sur la plate-forme est projeté en bas par un choc violent du wagon ; et les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé, dans la cause de *Dobie vs C. P. R.*² que les employés de la Compagnie ayant été négligents en ne fermant pas la barrière de la plate-forme et que le passager n'ayant enfreint aucun règlement affiché en ce sens qu'il ne s'était pas tenu sur la plate-forme, mais bien qu'il n'y faisait que passer, la Compagnie était responsable des dommages survenus à ce passager.

133

Les Compagnies de chemin de fer sont obligées en vertu de l'article 412 de la loi fédérale de transmettre à la Commission un rapport de tout accident survenu sur leur voie par qui que se soit.

Les Compagnies de chemin de fer, faisant profession de voiturier public en ce sens qu'elle transportent d'un lieu à un autre des personnes ou des choses moyennant rémunération,³ sont soumises vis-à-vis de leurs passagers à toutes les obligations d'un voiturier public.

Cette responsabilité peut se résumer ainsi: « une Compagnie de chemin de fer, voiturière publique, est obligée de

² 3 D. L. R., 1930, 856.

2 D. L. R., 1929, 901.

³ *Roberge vs Cie des Frais Funéraires des Cantons de l'Est.* 62 B. R., 411.

recevoir et transporter tout voyageur qui se présente, et il lui incombe de donner à ce voyageur les facilités voulues pour qu'il puisse sans s'exposer au danger, user de son droit et à défaut, sa responsabilité est engagée en cas d'accident. »

134

Elle est tenue de prendre pour la protection du public toutes les précautions nécessaires, et elle n'est pas exempte de responsabilité, même quand elle a suivi les prescriptions de la loi des chemins de fer ⁴. En tant que voiturières publiques les Compagnies de chemins de fer ne sont tenues d'apporter aux passagers que les soins et l'attention d'un bon père de famille et de ne prendre pour leur protection que les moyens ordinairement acceptés dans de semblables cas.

Si, malgré ces précautions, des accidents surviennent, ils doivent être considérés comme résultant de force majeure. Le contrat de transport est une entente par laquelle le voiturier s'engage à transporter ses passagers en toute sécurité. C'est une promesse que toutes les précautions seront prises et non une garantie qu'il n'y aura pas de dommages. C'est pourquoi les voituriers ne sont responsables que de leur négligence dans l'exécution de leur contrat. Ainsi, un voiturier doit transporter les voyageurs dans une voiture en bon état. Tout dommage causé par une défectuosité de sa voiture le rendra responsable. ⁵ Les Compagnies de chemins de fer en tant que voiturières publiques sont aussi responsables des actes de leurs employés en faute, si ces actes causent du dommage. Ainsi, dans la cause de *Desrosiers Vs C. N. R.*, les savants Juges ont décidé qu'une Compagnie de chemin de fer est responsable si le train repart avec précipitation, sans que ni le chef de train, ni le serre-frein ne prennent la peine de descendre du train sur le quai de la gare et ne s'assurent qu'il n'y a plus

⁴ 1929, C. S. (Archer)
De Grenier Vs C. N. R. 35 R. L., 166.

⁵ 1927 B. R. Boisvert vs Massicotte, 44 B. R., 75.

de voyageurs voulant monter et ne donnent à un voyageur qui s'y trouve le temps raisonnable pour le faire. ⁶

La présomption de faute posée par l'article 1675 du code civil quant à la responsabilité des voituriers pour la perte ou les avaries des choses qui leur sont confiées, ne s'applique pas aux passagers et le poids de la preuve de la faute du voiturier repose sur le passager qui a subi des dommages. ⁷

Ce même principe nous le rencontrons dans un jugement de la Cour d'Appel (*Duvas vs Gagnon* 48 B. R., 202), où il est dit que les voituriers ne sont pas responsables des accidents survenus à leurs passagers quand aucune faute ne peut leur être imputée.

135

Pour rendre le voiturier responsable, il faudra donc prouver que l'accident lui est attribuable à cause de sa faute ou de sa négligence. ⁸ Si l'accident est attribuable à une négligence du passager, la Compagnie de chemins de fer n'en subira pas la conséquence.

Pour bien illustrer ce principe nous rapportons ici un jugement de la Cour d'Appel dans la cause de *Robert vs Quebec Light Heat & Power Co.* "*If a passenger, sitting at the side of a car adjoining the tracks at which cars will pass in the opposite direction, puts his elbow out of the window, at the top of a protective screen beyond the side of the car, he thereby assumes the risk of being struck, and cannot recover damages from the carrier for injuries suffered in such circumstances.*"

1927, B. R. *The Quebec Light Heat & Power Co. vs Robert.*) (44 B. R., 274).

4° Des passages à niveau

Une Compagnie ne peut faire passer son chemin de fer sur une voie publique qu'après y avoir préalablement été

⁶ 1936, B. R. *Desrosiers vs C. N. R.*, 60 B. R., 548.

⁷ 1926, B. R. *Pistnick vs Montreal Tramways*, 41 B. R., 324.

⁸ 1926, C. S. (*Duclos*) *Mills vs C. P. Steamship Ltd.*, 65 C. S., 148.

autorisée par la Commission.⁹ Elle devra dans la construction du passage à niveau suivre les conditions que lui aura dictées la Commission. Mais le fait par une Compagnie de chemin de fer d'avoir contrevenu à ces règlements ne saurait la rendre responsable d'une collision avec un véhicule engagé dans une traverse à niveau, s'il n'est pas établi que cette contravention a été la cause du dommage.¹⁰

136

D'après l'article 264 de la loi fédérale, tout ouvrage au moyen duquel un chemin de fer passe au-dessus d'une voie publique doit être construit et constamment entretenu de manière à offrir un passage sûr.

Cependant la Cour Suprême a décidé, dans la cause d'*Ostrauder vs Michigan Central Railway Co.*,¹¹ qu'aucune obligation statutaire n'était imposée à une Compagnie de chemin de fer en vertu des articles 264 et 265 de la loi fédérale des chemins de fer, concernant les conditions des passages à niveau, et que la décision d'un jury basée seulement sur la croyance d'une telle obligation doit être considérée comme étant de nul effet. Une Compagnie de chemin de fer ne peut être tenue responsable d'un accident survenu à l'intersection d'un chemin public et de sa voie ferrée, à raison du fait que la disposition des lieux aux abords du passage à niveau rend celui-ci particulièrement dangereux. Là où il est impossible d'observer à distance l'approche des trains, c'est une imprudence coupable pour le conducteur d'un véhicule que de s'engager sur la voie ferrée sans s'assurer qu'elle peut être franchie sans danger.¹²

Les Compagnies de chemin de fer ne sont pas obligées d'entretenir les chemins publics; mais, en hiver, aux passages

⁹ *Laurin vs C. N. R.*, 68 C. S., 566.

Booley vs C. N. R., 71 C.L., 465.

¹⁰ *Union Furs Society of Canada Ltd. vs Price Brothers & Co. Ltd.*, 1938 C. S. (Pratte) 44 R. L. 343.

¹¹ D. L. R., 1930, 34.

¹² 1928 C. S. (Lemieux) *Audet & C. N. R.* 67 C. S. 358.

à niveau, elles sont obligées de supprimer dans les chemins publics les obstructions ou les pentes qui résultent du passage de leur chasse-neige et qui rendent la circulation difficile ou dangereuse. Une Compagnie qui néglige de remplir cette obligation doit réparer le préjudice résultant d'un accident de voiture causé par l'état défectueux du passage.¹³ « *L'inclinaison de la montée ou de la descente, selon le cas, sur un abord par lequel une voie publique passe au niveau des rails, ne doit pas excéder un pied d'élévation ou d'abaissement par vingt pieds de longueur horizontale, de l'abord, à moins que la Commission n'en ordonne autrement.* »

137

Dans la cause de *Rapsberry vs C. N. R.*¹⁴, les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé que si un accident est causé directement par le fait que l'inclinaison de l'abord sur lequel le chemin public traverse la voie ferrée n'est pas en conformité des limites statutaires, la Compagnie en sera responsable. En vertu de l'article 267 de la loi fédérale du chemin de fer, on doit également placer et maintenir un avis à chaque endroit où la voie publique est traversée à niveau par le chemin de fer. Cependant, une Compagnie de chemin de fer, n'ayant pas rempli cette obligation, ne sera pas responsable si le manque d'écriteaux n'est pas la cause principale de l'accident.¹⁵

Chaque Compagnie doit faire sur les terres que traverse son chemin de fer, à l'usage des propriétaires de ces terres, des passages croisant la voie ferrée, convenables et commodes pour les besoins de la ferme.

Mais qu'advient-il de ces passages, si, par la suite, le chemin d'exploitation de la ferme se convertit en une rue très fréquentée, bordée de maisons et de lots à bâtir et

¹³ 68., C. S., 416 (confirmé en appel avril 1930).

¹⁴ 3 D. L. R. 1928, 831.

¹⁵ *Colebourne vs Harrop*, 1 D. L. R., 1927, 116.

Mortar vs Quebec Railway, 64 C. S., 272.

entretenu par la corporation municipale ? La Compagnie devra-t-elle agir vis-à-vis de cet ancien passage à ferme comme si c'était une voie publique ?

138

Les Juges de la Cour Suprême dans la cause de *Booley vs C. N. R.*¹⁶ ont rendu le jugement suivant : *“Where a farm crossing had once existed but the proof establishes that such crossing was at the time of an accident and large prior thereto a public communication within the meaning of the Railway act having been for many years a de facto public crossing with the knowledge and acquiescence, if not the approval, of a railway company, and furthermore that the Board of Railway Commissioners had, in several instances, dealt with such crossing as a public highway, though it had never declared it a highway crossing, such crossing should be constructed and maintained in accordance with the standard regulations of the Board of Railway Commissioners affecting highway crossings. The contention of the Railway Company that the crossing was still a farm crossing, cannot be upheld. The Company is responsible for an accident due to the breach of its statutory duty.”* Un passage à niveau appartenant à un particulier et utilisé de temps à autre par d'autres que le propriétaire ne devient pas public dans le sens de la loi et une Compagnie n'est pas obligée d'installer une barrière ou autre moyen de protection, quelque dangereux que soit le passage, à moins que l'installation de ces moyens de protection n'ait été ordonné par la Commission.¹⁷

Nous avons vu au début de ce travail que lorsqu'un train s'approche d'un croisement de voie publique au niveau des rails, il doit faire entendre le sifflet de sa locomotive à une distance de neuf cents pieds au moins avant d'arriver à ce croisement.

¹⁶ 3 D. L. R., 1937, 773.
62 B. R., 193.

¹⁷ 68 C. S., 323.

Dans la cause de *Reynolds vs C. P. R.*¹⁸, les savants Juges de la Cour Suprême ont admis que la décision d'un jury rendant une Compagnie de chemin de fer responsable d'un accident pour ne pas avoir fait entendre le sifflet de sa locomotive dans les conditions exigées par la loi, ne pouvait être mise de côté dans un appel à moins qu'il y ait une très forte présomption, ou qu'il soit presque évident que le signal ait été donné.

139

Aucun train ne peut traverser, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure :

1 — la partie populeuse d'une cité, ville ou village.

2 — une voie publique à un passage à niveau dans un endroit populeux.

3 — une voie publique à un passage à niveau, s'il y est arrivé, subséquemment au premier jour de janvier mil neuf cent cinq, un accident causant des blessures.

4 — une voie publique à un passage à niveau au sujet duquel la Commission a rendu une ordonnance prescrivant certaines mesures de protection.

Une Compagnie qui ne suit pas ces règlements est en faute mais pour imputer à une partie la responsabilité d'un accident, il ne suffit pas d'établir qu'elle a commis une faute, il faut, en outre, que cette faute se trouve la cause déterminante de l'accident.

C'est en vain que le conducteur d'une auto se plaint de la vitesse excessive d'un train qui a frappé sa voiture à un passage à niveau, quand il s'y est aventuré en plein jour, après avoir entendu les signaux règlementaires.¹⁹

¹⁸ 3 D. L. R., 1927, 888.

¹⁹ *Marchesseault vs C. N. R.*, 42 B. R., 355.

Chaque fois qu'un chemin de fer croise une voie publique au niveau des rails, aucune locomotive, aucun tender ou wagon ne peut rester entièrement ou partiellement sur une partie quelconque de cette voie publique durant plus de cinq minutes. Cependant le défaut de se conformer à ce règlement ne rend pas la Compagnie responsable d'un accident et les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé, dans la cause de *Goodwin vs C. P. R.*²⁰, que "*The blocking of a highway crossing by a standing strain larger than the five minutes allowed by s.311 of the Railway Act does not render the railway company liable for injury to an automobile colliding with the train, as the lapse of time went not further than to create the condition in which the accident occurred as distinguished from the cause thereof*".

Il ressort de notre jurisprudence que les tribunaux considèrent les Compagnies de chemin de fer responsables d'accidents non par le seul fait qu'elle ont manqué à une prescription de la loi des chemins de fer, mais bien s'il est prouvé que cette dérogation à la loi a été la cause directe de l'accident.

Les tribunaux semblent aussi admettre que le conducteur d'un véhicule, traversant un passage à niveau, doit prendre les plus grandes précautions possibles avant de s'engager sur la voie ferrée. S'il est prouvé que le conducteur a été négligent ou imprudent et que cette imprudence ou négligence a été la cause de l'accident, il sera tenu responsable et ne pourra rien réclamer.

²⁰ 1933 Supreme Court, 1 D. L. R., 1933, 753.

Arrêts et Jugements

par

ROGER BROSSARD, *avocat*

141

Assurance-vie — Clause de participation quinquennale aux bénéfiques — Annulation de la police avant l'expiration des cinq ans — Non participation.

Dans la cause de *Dupont et al* contre *Dominion Life Assurance Company* (No. 1213 des dossiers de la Cour du Banc du Roi, Montréal), la Cour d'Appel vient de décider que dans les cas où une police d'assurance stipule participation aux bénéfiques et attribution de ces bénéfiques par l'assureur à l'assuré tous les cinq ans, l'assuré n'a aucun droit à sa part des bénéfiques réalisés avant l'expiration des cinq ans, si, pour une raison quelconque, il décide de mettre fin à sa police et d'en exiger la valeur de rachat avant l'expiration des cinq années. Le fait qu'une clause spéciale de la police stipulerait qu'en cas de mort avant l'expiration des cinq ans, le bénéficiaire aura droit aux bénéfiques accrus jusqu'à la mort en outre du montant de la police, ne s'applique pas dans le cas où c'est l'assuré qui annule lui-même sa police.

La clause de participation aux bénéfices tous les cinq ans est une stipulation stricte et elle devient caduque si le contrat est annulé volontairement avant ces cinq ans. Le fait que l'assureur a pu réaliser des bénéfices avant l'annulation du contrat n'y change rien.

142 *Assurance-automobile — Avis d'accident — Négligence par l'assuré de le donner — Contestation par la compagnie — Représentations par l'assuré.*

La majorité des compagnies d'assurance qui assurent les automobilistes contre les accidents mettent une clause spéciale dans leur police à l'effet que l'assuré devra les aviser immédiatement par écrit de tout accident causant des dommages à la personne. Si, malgré cette clause, l'assuré néglige d'aviser la compagnie ou ne le fait que six mois après l'accident sur signification de l'action en dommages de la part de sa victime, la compagnie d'assurance ne sera pas obligée d'indemniser l'assuré.

Le fait que la compagnie, nonobstant le défaut d'avis en temps opportun, a néanmoins consenti à contester l'action intentée à son assuré n'empêchera pas la compagnie, au cas où l'action serait maintenue, de refuser de payer à son assuré ou à son acquit, et d'invoquer le défaut d'avis en temps opportun si, en portant à la connaissance de la compagnie l'action dirigée contre lui, l'assuré a induit la compagnie en erreur en lui représentant par de fausses déclarations qu'il n'était nullement responsable de l'accident.

Bercovici vs Guardian Insurance Company of Canada
C. S. No. 157,955.

Assurance-vie — Fausses représentations, diabète, nullité de la police.

Toute personne qui demande une assurance sur la vie ou contre la maladie doit, si elle souffre de diabète, le déclarer

à son assureur. Si, en connaissance de cause, elle déclare au contraire qu'elle ne souffre d'aucune maladie chronique, cette fausse représentation entraînera la nullité de la police advenant la mort de l'assuré par suite de cette maladie.

Bonneau vs Compagnie d'Assurance Vie L'Industrielle, 45 Revue Légale.

Contrat d'assurance — Avis à l'agent de la compagnie — Demande de nullité par la compagnie d'assurance.

143

Un agent d'assurance qui est autorisé à recevoir et à transmettre des demandes de risque, à percevoir des primes, à accorder des reçus intérimaires, est de ce fait, autorisé, au point de vue juridique, à accepter au nom de la compagnie un avis de changement du risque, quand la police d'assurance ne contient aucune clause en sens contraire. Un avis verbal de l'assuré à l'agent est suffisant, chaque fois que la police ne le prohibe pas expressément; l'avis ainsi donné à l'agent équivaut à un avis donné à la compagnie; la preuve de tel avis peut se faire par témoins.

Sur preuve que l'avis du changement de risque a bel et bien été donné à l'agent, la compagnie d'assurance se verra refuser sa demande de nullité de la police à raison du changement du risque.

Vandal vs The Phoenix Insurance Company of Hartford, 45 Revue de Jurisprudence.

Assurance-vie — Clause de double indemnité — Mort accidentelle — Présomption en faveur de l'assuré.

Lorsqu'une police d'assurance contre les accidents stipule que la compagnie paiera une double indemnité au cas de mort accidentelle, la preuve que l'assuré est mort au cours d'un accident est suffisante pour créer la présomption que la

mort a été causée par l'accident. Si la compagnie prétend que l'assuré n'est pas mort des suites de l'accident, mais d'une maladie de coeur alors qu'il était au volant de l'automobile et avant l'accident entraîné par sa mort au volant, le fardeau de la preuve incombera à la compagnie.

Ferland vs Prudential Insurance Company of America,
C. S. 36,242, Septembre 1938.

144 *Allégations dans un plaidoyer que le demandeur est assuré.*

Les compagnies d'assurance seront sans doute intéressées de savoir que la Cour Supérieure a confirmé une fois de plus le principe qui veut qu'une personne poursuivie en dommages n'a pas le droit d'alléguer que le demandeur a été ou sera indemnisé par une compagnie d'assurance pour les dommages qu'il réclame dans son action.

Dans la cause qui nous intéresse, le défendeur avait allégué ce qui suit :

« A tout événement, le demandeur a reçu de ses assureurs, en vertu de la police d'assurance que ses assureurs ont émise pour couvrir le risque à son automobile, le montant intégral des dommages qu'il réclame du défendeur ».

Antecol vs British American Oil Co. Ltd., C. S.
175,521, Décembre 1938, 42 R. P. Q.

Agent d'assurance — Commission — Saisie de salaire.

Dans la cause de *Beausoleil vs Drouin & Niagara Fire Insurance Company*, le Juge Surveyer a décidé que la commission allouée à un agent par une compagnie d'assurance pour la sollicitation d'assurance et pour la perception des primes dues à la compagnie doit être traitée comme un salaire et est en conséquence saisissable dans la même proportion que le salaire.

C. S. Montréal, 150,989, 42 R. P. Q.

Vieux papiers

Dans de vieux papiers de la Phoenix de Londres se trouvent deux documents assez curieux. Le premier a trait au tarif d'assurance contre l'incendie à Québec vers 1863 c'est-à-dire quelques années à peine avant la Confédération. Le second se rapporte à un règlement municipal de Montréal¹ adopté après 1849, qui confirme l'organisation du service des incendies, formé d'un chef de pompiers et de son assistant, d'un « Foreman of Works », d'un employé chargé de la confection et de la réparation des boyaux et de seize « guardians », à qui revenait le soin de garder les huit postes répartis dans la ville et, fonction assez inattendue, de nettoyer les rues. En tout, vingt hommes, qui constituaient la « City Fire Police ». À ce noyau permanent s'ajoutaient cinq « compagnies » de huit hommes dirigés par un officier et quatre compagnies dites de réserve, formées de trente pompiers volontaires chacune, sous les ordres de deux officiers.

Il y avait un bureau central d'alarme et des postes de signalisation dans divers coins de la ville, répartis entre quatre quartiers.

C'est à cette force embryonnaire qu'était confié le soin de protéger la ville contre l'incendie. Quand on la compare

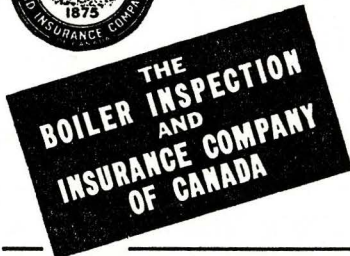
(1) On trouvera en page 147 le texte complet du règlement.

avec ce qui avait existé jusque-là, on conclut à un progrès réel; mais quel chemin il faut encore parcourir avant de mettre Montréal à l'abri des conflagrations. L'outillage ne progresse guère; mais la grande faiblesse d'organisation, c'est le manque d'eau. Pendant longtemps encore on doit compter surtout sur les puits pour éteindre l'incendie. « Dans quelques villes, il y a bien à partir d'un certain moment, des réservoirs, une canalisation d'eau, un aqueduc; mais on est loin du fonctionnement régulier et vraiment efficace. Ainsi à Montréal où on dispose du nouveau réservoir de la Côte à Barron, ou côteau Barron, depuis l'année précédente, on ne peut tirer qu'un filet d'eau des bornes-fontaines quand commence l'incendie de 1852, près de la rue Ste-Catherine »¹.

(1) « L'Evolution de l'assurance contre l'incendie », par Gérard Parizeau.

EXAMEN PAR DES EXPERTS

L'usine génératrice est le coeur de la fabrique. Si elle se brise, tout arrête. Cette compagnie est prête, en tout temps, à en faire l'examen. Avec un personnel de quarante inspecteurs entraînés, appuyés par un département d'ingénieurs spécialisés en mécanique, elle maintient un service d'inspection pour déceler les défauts et les faiblesses cachés avant qu'ils ne causent un désastre.



Ce service vigilant, fruit d'une expérience de plus de 64 ans, explique le fait que 53% de toutes les polices d'assurance sur appareils mécaniques au Canada sont traitées par cette seule compagnie. Les agents savent qu'ils peuvent la recommander en toute conscience.

87, Imm. de la Banque de la Nouvelle-Écosse,
MONTRÉAL

908, Immeuble Federal, 221, Immeuble Curry,
TORONTO WINNIPEG

ASSURANCE SUR APPAREILS MÉCANIQUES EXCLUSIVEMENT



Corporation of Montreal.

BY-LAW

Of the Council of the City of Montreal to regulate the Fire Department, as amended.

AT A SPECIAL MEETING, &c.

1.—The Fire Department of this city shall be under the direction of the Fire Committee of the Council.

2.—The Inspector of buildings, appointed to enforce the laws relating to the construction of buildings in this city, and for the prevention of accidents by fire, termed *Inspector of Buildings*, shall be under the direction of the Fire Committee.

3.—The Fire Department of this city shall be composed of the following officers and men, who shall be known and designated as follows:—

- One Chief of Fire Department.
- One Asst. do do.
- One Foreman of Works.
- One Hose-maker and Cleaner.
- Sixteen Guardians and Drivers.

The above named officers and men, twenty in number, to be called "The City Fire Police."

4.—There shall be a permanent establishment of eight stations, to be numbered from one to eight, in each of which there shall be one Guardian and one Assistant, who shall perform all the duties required of them, and especially the protection of property from fire, and the watering of the streets. Each station shall be supplied with the necessary apparatus, horses, carriages, &c., &c.

5.—There shall be five Companies for the working of Engines, Hose, Hooks, Axes, Ladders and Escapes; each Company shall have one officer and eight members; three of the said Companies shall have one Branchman each; two of the said Companies may be specially called upon to do duty with Hooks, Axes, Ladders and Escapes, when so required.

Each Company will be allowed eight supernumerary members to fill the vacancies caused by absentees.

The whole five Companies shall work as one Company of five sections when so ordered.

6.—There may be established four Reserve or Volunteer Engine and Hose Companies, each consisting of two Officers, one Branchman and thirty Firemen, to be situated as nearly as possible on the Eastern, Northern, Western and Southern boundaries of the City, for the special protection of their respective districts, and which shall also turn out upon general alarms, according to regulations to be made by the Fire Committee.

7. The whole Fire Department shall turn out when ordered for Inspection or Parade, it being understood that at least two Inspections or Parades shall take place annually.

8. The "City Fire Police," and all the members of the several companies, will be entitled to all the privileges, exemptions and immunities appertaining by law to Firemen, and be subject to fines for absence from duty.

9. Rules and regulations for the government and working of the Department, shall be issued from the office of the Chief of the Fire Department, under the sanction of the Fire Committee.

10.—The pay of the officers and men shall be as follows, viz:—

Chief of Fire Department . . .	\$800 per annum.
Assistant do	500 "
Foreman	400 "
Hose Maker and Cleaner	400 "
Eight Guardians	\$365 each "
Eight Assistant do	240 "
Three Companies	356 "
Two do	316 "
Four do (Volunteers). 100 "	" "

FIRE ALARMS.

11.—Alarms of fire shall be communicated to the Central office, and from said office to the several stations by ELECTRO MAGNETIC TELEGRAPHS.

12.—There shall be one chief and two assistant operators, who shall be charged with the working of the Fire Alarm establishment, under rules and regulations to be fixed and determined by the Fire Committee. The said operators shall have charge of the repairs of the Police and Water Department branches, the outlay for such repairs as well as the proportionate cost of working the said lines, to be chargeable to those respective Departments.

13.—There shall be 4 Alarm districts established.

1st District to embrace the following signal stations, viz:—4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 17, 16, and St. George's Church bell.

2nd District—3, 43, 41, 26, 27, 28, 23, 29, 19, 21, 24, 8, 6, and Parish Church, Place d'Armes.

3rd District—45, 42, 46, 47, 48, 35, 32, 31, 34, 38, 36, 37, 39, and Christ Church Cathedral.

4th District—2, 54, 63, 62, 61, 57, 59, 56, 51, 49, 52, 53, and bell St. James Church.

POLICE.

14.—The Chief of Police shall be furnished with keys to open the Alarm Signal Boxes for the use of the officers and constables of the force, for the purpose of communicating alarms of fire, and it shall be their duty to communicate ~~such~~ alarms whenever they shall have reliable information that a fire has occurred or is in progress.

15.—It shall be the duty of the Constables upon their return to their stations from their patrols or beats to report any fire which may have occurred within their observation, such report to include the locality, time when discovered, and whether or not the alarm was given by them to the Fire Department.

16.—It shall be the duty of the Chief of Police and officers in charge of stations to detail such a number of the force to protect property at fires and to maintain order.

17.—The City Fire Police shall be sworn as Special Constables, for the purpose of assisting in the maintenance of order in the City at all times, and more particularly at fires. The Chief of Fire Department shall have rank in the Police force as Sub-Chief, the Assistant and Foreman as Sergeants, and the men as Sub-Constables.

18.—The By-law of the said Council, No. 208, made and passed on the eighth day of October, One Thousand Eight Hundred and Forty-nine, shall be and the same is hereby repealed.

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

*Vous désirez un employé actif, intelligent,
qui vous secondera rapidement ...
un associé peut-être ?*

N'hésitez pas!

**C'est un H. E. C.
qu'il vous faut.**

*Pour tous renseignements, veuillez vous
adresser au secrétaire de l'*

**ASSOCIATION DES LICENCIÉS DE
L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES
COMMERCIALES**

535, AVENUE VIGER

MONTRÉAL

Vocabulaire d'assurance sur la vie ⁽¹⁾

C'est avec plaisir que nous présentons à nos lecteurs de copieux extraits d'un vocabulaire pratique, patiemment réuni par le service de traduction de la Sun Life. On y trouvera un recueil élaboré de termes, d'expressions et de locutions couramment employés, que les traducteurs se sont efforcés de rendre en français aussi fidèlement que possible. Pour qu'on comprenne mieux l'intention des auteurs, voici quelques notes où ils expliquent le but qu'ils ont voulu atteindre et les moyens qu'ils ont employés:

« En présentant ce travail aux employés de la Sun Life Assurance Company of Canada, nous tenons à dire que nous l'avons préparé avant tout pour nos employés canadiens et que nous avons éliminé certaines expressions qui sont d'un usage courant en France pour les remplacer par des termes, parfaitement conformes au génie de la langue française, ordinairement employés au Canada. Ainsi, par exemple, nous traduisons "claim" par "demande de règlement", bien qu'en France on dise "sinistre", et "managing director" par "directeur général", tandis que les Français disent "administrateur délégué". Nous avons aussi, dans quelques cas, conservé des expressions qui figurent depuis de nombreuses années dans nos polices et qu'on pourrait peut-être améliorer un peu, mais qui ont l'avantage d'être comprises par tout le monde. Si nous voulions les changer, il faudrait modifier un grand nombre de cartes d'avenant et de formules connexes, ce qui compliquerait un peu le travail de nos bureaux. »

(1) Pour la première partie, voir « Assurances », numéro de juillet 1939.

Si nous ne partageons pas l'opinion des traducteurs dans tous les cas, nous reconnaissons dans leur vocabulaire un effort intéressant, qui nous justifie de le reproduire ici à l'avantage de nos lecteurs. — A.

— A —

150

AFFIX, TO — To affix one's seal — *Apposer son sceau.*

AGE — Actual age — *Age réel.*

Present age — *Age actuel.*

Two lives of equal age — *Deux personnes du même âge.*

Number of years to add to younger age to obtain two equivalent equal ages — *Nombre d'années qu'il faut ajouter au plus bas âge pour obtenir deux âges égaux correspondant aux âges réels.*

For ages over 85, the rates are the same as at age 85 — *Pour les personnes âgées de plus de 85 ans, les taux sont les mêmes que pour les personnes âgées de 85 ans seulement.*

To be of the full age of 21 years — *Etre âgé d'au moins 21 ans.*

To be of the full age of majority — *Etre majeur.*

Under age — *Mineur.*

AGE-CHANGE — Before the age-change — *Avant la date à laquelle l'âge d'une personne change pour les fins de l'assurance.*

AGENCY — Agency Department — *Service des agences.*

Agency assistant — *Gérant adjoint de succursale.*

Director of agencies — *Directeur des agences.*

AGENT — Collecting agent — *Agent-encaisseur.*

Full-time agents — *Agents consacrant tout leur temps à l'assurance-vie.*

Part-time agents — *Agents ne consacrant pas tout leur temps à l'assurance-vie.*

Agents' retirement allowance plan — *Caisse de retraite destinée aux agents.*

AGREE, TO — Make sure that age agrees with date of birth — *Assurez-vous que l'âge concorde avec la date de naissance.*

The Company agrees to pay to. . . — *La Compagnie s'engage à payer à . . .*

This amendment agrees to the terms of . . . — *Cet amendement ratifie les dispositions de . . .*

I hereby agree that my acceptance of the policy shall operate as a ratification of these changes — *Je conviens, par les présentes, que mon acceptation de la police soit considérée comme une ratification de ces changements.*

151

AGREEMENT — Agent's agreement — *Contrat d'agent.*

Partnership agreement — *Convention entre associés.*

Letter agreement — *Lettre-convention.*

Agreement made between . . . — *Convention passée entre . . .*

The parties of the agreement — *Les parties contractantes.*

Agreement made between . . . — *Convention passée entre . . .*

Discount voucher and agreement — *Reçu d'escompte et entente.*

I hereby renew my agreements — *Je renouvelle par les présentes les engagements que j'ai pris.*

By mutual agreement between the assured and the Company . . . —
L'assuré et la Compagnie pourront conclure une entente pour . . .

AIR (voir aussi AVIATION) — Air service — *Service dans l'aviation ou l'aéronautique.*

Licensed passenger aircraft — *Avion ou aérostat sur lequel on est autorisé à transporter des passagers.*

Regular passenger air route between definitely established airports — *Ligne régulière de passagers entre deux champs d'atterrissage.*

ALIENATE, TO — To alienate his interest under this settlement —
Aliéner les droits que lui confère le présent règlement.

ALLOTTED — The dividends which may be allotted by the Company —
Les dividendes que pourra accorder la Compagnie.

Dividends will be allotted annually — *Les dividendes seront déclarés annuellement.*

Less dividends allotted — *Moins les dividendes alloués.*

A S S U R A N C E S

Dividends contingently allotted to deferred dividend policies — *Les dividendes provisoirement attribués aux polices à dividendes différés.*

The district allotted to an agent — *Le territoire assigné à un agent.*

ALLOTMENT — Dividend allotment — *Allocation de dividendes.*

No allotment of dividends shall be made on the policy unless . . .

— *Les dividendes ne seront crédités à la police que si . . .*

152

The credit towards any allotment of business shall be determined by the Company — *La Compagnie fixera elle-même le crédit relatif à tout chiffre d'affaires.*

ALLOWANCE — Residence allowance — *Allocation relative à la résidence.*

Allowance voucher — *Reçu d'allocation.*

Withdrawal allowance — *Allocation de départ (assurance de groupe).*

Agents' retirement allowance plan — *Caisse de retraite des agents.*

ALLOWED — Discount will not be allowed — *Aucun escompte ne sera accordé.*

Time allowed for making settlement — *Le délai accordé pour le règlement.*

Interest will be allowed on the account — *Le compte portera intérêt.*

The days of grace allowed — *Les jours de grâce auxquels on a droit.*

If your policy were allowed to lapse — *Si vous laissez annuler votre police.*

ALTER, TO — This does not modify or alter the provisions — *Ceci ne modifie ou ne change en rien les dispositions.*

To alter the district by way of addition to, substitution for or reduction of — *Agrandir, changer ou réduire le territoire.*

ALTERATION — Alteration of application — *Modification de proposition.*

Manual alterations — *Changements apportés au manuel.*

ALTERNATIVE — Alternative methods of settlement — *Modes divers de règlement.*

A S S U R A N C E S

The total and permanent disability benefit is alternative to and not in addition to the death benefit — *Le bénéfice en cas d'invalidité totale et permanente se substitue au bénéfice payable au décès, mais ne s'y ajoute pas.*

AMBIGUITIES — Expressions vagues.

AMENDMENT — An amendment agreeing to the terms of . . . — *Un amendement ratifiant les dispositions de . . .*

Amendment form — *Formule de modification.*

153

AMOUNT — Amount at risk — *Montant de la perte éventuelle.*

Amount withdrawn — *Retrait effectué.*

Amounts payable — *Payements.*

Amounts receivable — *Encaissements, espèces à encaisser.*

Amount overdue in respect of current premium — *Arriéré relatif à la prime courante.*

The amount of the instalment under option 2 — *La rente spécifiée d'après l'option 2.*

Ordinary life policy for increasing amounts — *Police Vie entière, augmentation du capital assuré.*

ANNEXED — Annexed hereunto — *Ci-joint.*

ANNUAL — Annual dividend — *Dividende annuel.*

Semi-annual — *Semestriel.*

ANNUALLY — *Annuellement.*

Semi-annually — *Semestriellement.*

ANNUITANT — *Rentier.*

Woman annuitant — *Rentière.*

Non-annuitant employee — *Employé non renté.*

ANNUITY — Annuity payment — *Versement de rente.*

Cash refund annuity — *Rente comportant un remboursement comptant.*

Annuity certain — *Contrat de rente, période déterminée.*

Equivalent ordinary annuity — *Rente ordinaire équivalente.*

General annuity application — *Proposition de rente viagère (formule générale)*.

Immediate guaranteed annuity — guaranteed for . . . — *Rente immédiate — versements garantis pour . . .*

Impaired annuity application — *Proposition de rente viagère (risques tarés)*.

Joint life and last survivor annuity — *Rente conjointe sur deux vies et la vie survivante*.

Life annuity — *Rente viagère*.

Retirement annuity — *Pension de retraite*.

Reversionary annuity — *Rente conditionnelle*.

Units of annuity — *Coupures de rente*.

Annuities upon impaired lives — *Contrats de rente émis sur la vie de personnes entrant dans la catégorie des risques tarés*.

ANTICIPATED — Anticipated endowment — *Dotation anticipée*.

APPEAL — Excellent sales appeal — *Puissants attraits pour le client*.

APPENDIX — *Annexe*.

APPLICABLE — Applicable to this policy — *Applicable à cette police*.

These dividends are applicable to . . . — *Ces dividendes s'appliquent à . . .*

APPLICANT — Country applicant — *Proposant de la campagne*.

Applicant for assurance — *Personne qui demande de l'assurance*.

APPLICATION — Application for assurance — *Proposition d'assurance*.

Application form — *Formule de proposition*.

Application for a College policy — *Proposition demandant une police « Collège »*.

Child's assurance application — *Proposition d'assurance sur vie d'enfant*.

Application for an annuity — *Proposition de rente viagère*.

Application for continuance of Group assurance — *Proposition pour obtenir la continuation de l'assurance de groupe*.

Application for supplementary contract — *Demande de contrat supplémentaire*.

A S S U R A N C E S

Application of the proceeds — *Utilisation du produit.*

To see to the application of the proceeds of the policy — *S'occuper de l'emploi du produit de la police.*

Application for a position — *Demande d'emploi.*

Supervisor of applications — *Directeur des propositions.*

APPLY, TO — Applied in reduction of indebtedness — *Employé à réduire la dette.*

Applied against current premium — *Employé à réduire la prime courante.*

To apply on account of the premium — *A valoir sur la prime.*

To apply in reduction of arrears on Policy No. . . . — *Pour réduire l'arriéré grevant la police no . . .*

To be applied in cash — *Qui devra être versé comptant.*

This shall apply to any policy — *Ceci s'appliquera à n'importe quelle police.*

The T.D.B. shall not apply to any employee over 60 years of age — *Tout employé qui aura plus de 60 ans n'aura pas droit au B.I.T.*

To apply for reinstatement of a policy — *Demander le rétablissement d'une police.*

APPOINTED — Legally appointed tutor — *Tuteur légalement nommé.*

Duly appointed official — *Fonctionnaire dûment autorisé.*

Unless another beneficiary shall have been validly appointed — *A moins qu'on n'ait légalement nommé un autre bénéficiaire.*

APPOINTMENT — *Nomination.*

APPORTIONED — The sum originally apportioned — *La somme attribuée à l'origine.*

Such sum shall be apportioned, share and share alike, to the other children — *Cette somme sera partagée également entre les autres enfants.*

APPRAISER — Chief appraiser — *Evaluateur en chef.*

APPROPRIATEE — *Personne à laquelle des bénéfices ont été attribués.*

- APPROPRIATION — Appropriation of policy — *Avenant d'attribution.*
 Endorsed appropriation form — *Avenant d'attribution revêtu du timbre d'enregistrement.*
- APPROVAL — The Company, on receipt and approval, . . . — *La Compagnie, lorsqu'elle aura reçu et approuvé . . .*
 With the Company's approval — *Avec l'approbation de la Compagnie.*
 Signed, approved and recorded — *Signé, approuvé et enregistré.*
- APPROVED — Approved claim — *Demande de règlement approuvée.*
- APPROXIMATE — The payment of your approximate salary — *Le versement d'une somme représentant approximativement votre salaire.*
- APPROXIMATIONS — These figures are approximations only — *Ces chiffres ne sont qu'approximatifs.*
- ARRANGEMENTS — Unless other arrangements shall have been made by the Employer with the Company — *A moins que l'employeur n'ait fait d'autres arrangements avec la Compagnie.*
 Banking arrangements — *Convention bancaire.*
- ARREARS — Arrears of age — *Arriéré dû à une différence d'âge.*
 To apply on account of arrears on policy No. . . . — *Pour réduire l'arriéré grevant la police No . . .*
 Arrears of premium — *Arriéré de prime.*
- ASSETS — *Actif.*
- ASSIGN — To the executors, administrators or assigns of . . . — *Aux exécuteurs testamentaires, aux administrateurs successoraux ou aux ayants droit de . . .*
- ASSIGN, TO — To assign his interest under this settlement — *Transporter les droits que lui confère le présent règlement.*
 The agent agrees not to assign any commission — *L'agent s'engage à ne céder aucune commission.*
 Any district allotted to an agent is not assigned exclusively to him — *Tout territoire assigné à un agent n'est pas exclusivement réservé.*

A S S U R A N C E S

ASSIGNEE — Assignee under policy No. . . . — *Cessionnaire de la police no . . .*

And assignee, if any — *Et le cessionnaire, si la police a été transportée.*

ASSIGNMENT — Assignment for value — *Transport.*

ASSISTANT — Assistant registrar — *Régistrateur adjoint.*

Assistant secretary — *Secrétaire adjoint.*

Assistant branch manager — *Gérant adjoint de succursale.*

Assistant superintendent of agencies — *Surintendant adjoint des agences.*

Assistant medical officer — *Directeur médical adjoint.*

ASSOCIATE — Associate actuary — *Actuaire adjoint.*

ASSURANCE — Gross assurance — *Montant brut de l'assurance.*

Life assurance — *Assurance-vie.*

Net assurance — *Montant net de l'assurance.*

Level assurance — *Assurance d'un montant fixe.*

Assurance for women — *Assurance sur la vie des femmes.*

Assurance in force — *Assurance en vigueur.*

Plans without assurance — *Polices ne conférant pas d'assurance.*

Dismemberment assurance policy — *Police conférant des bénéfices en cas de perte de membre.*

Reserves on assurances — *Réserves pour polices d'assurance.*

New assurances paid for — *Nouvelles assurances émises (première prime payée).*

Assurance of all employees shall cease upon . . . — *Tous les employés cesseront d'être assurés au moment où . . .*

ASSURED — Sum assured — *Capital assuré.*

Sum to be assured — *Capital à assurer.*

The assured under policy No. . . . — *La personne assurée en vertu de la police no . . .*

ATTACHED TO — Attached to and made part of . . . — *Annexé et incorporé à . . .*

- ATTACHMENT — Seizure or attachment — *Saisie*.
- ATTEMPT — Attempt at self destruction — *Tentative de suicide*.
- ATTEND, TO — To attend professionally — *Donner des soins professionnels*.
 Attending physician's statement — *Déclaration du médecin traitant*.
- ATTORNEY — Attorney for heirs of late . . . — *Représentant des héritiers de feu . . .*
 Power of attorney — *Procuration*.
- AUDIT — Audit notice — *Avis de vérification*.
 Audit certificate for mortgage loan — *Certificat de vérification du prêt hypothécaire*.
 For audit purposes — *Pour fins de vérification*.
- AUDITOR — Internal auditor — *Vérificateur au siège social*.
 The Company's internal auditor — *Le vérificateur de la Compagnie*.
- AUTHENTICATE, TO — *Légaliser*.
- AUTHORITY — Advance authority — *Autorisation relative à une avance de fonds*.
 The agent has no authority to modify . . . — *L'agent n'a pas le droit de modifier . . .*
 Where the Company has authority to do business — *Où la Compagnie est autorisée à faire des affaires*.
 Limit of authority — *Limite des droits*.
 Governmental authorities — *Pouvoirs publics*.
- AUTHORIZE, TO — Personally and to authorize my wife's signature —
Pour moi-même et pour autoriser mon épouse à signer.
- AUTOMATIC — Automatic premium loan — *Prêt automatique de la prime*.
 Automatic nonforfeiture provision — *Clause de non-déchéance automatique*.
- AVAILABLE — Available upon retirement — *Disponible au moment de la retraite*.

List of options available — *Liste des options offertes.*

Options are not available until . . . — *Les options ne peuvent être exercées avant . . .*

These options are not available at maturity — *On ne peut bénéficier de ces options à l'échéance du contrat.*

The dividends are not available to increase the monthly income — *Les dividendes ne pourront pas servir à élever le montant du revenu mensuel.*

This option is not available in the case of Retirement Income Bonds — *Cette option n'est pas offerte aux propriétaires des contrats de « Pension de Retraite ».*

159

The Retirement allowance plan shall only be available to . . . — *Seuls pourront participer à la Caisse de retraite les . . .*

AVERAGE — Average rate — *Taux moyen.*

Average distance per flight — *Distance moyenne parcourue lors de chaque envolée.*

AVIATION (voir aussi AIR) — Aviation form — *Formule relative à l'aviation.*

Aviation hazard — *Danger inhérent à l'aviation.*

Except aviation service — *Aviation non comprise.*

Any form of aviation — *Aviation ou aéronautique.*

Voici quelques expressions qui ont trait à l'aviation: *To fly*, voler. *Flight*, envolée. *Scheduled flights*, envolées régulières (prévues par les horaires). *Non scheduled cross-country flights*, voyages faits en dehors des envolées régulières. *Exhibition flight*, exhibition aérienne. *Test or experimental flights*, vol d'essai ou envolées expérimentales. *Short hop*, courte envolée. *Glider*, aéroglisseur. *Fare-paying passenger*, passager payant sa place. *Passengers flying frequently*, passagers faisant de fréquentes envolées. *Unlicensed pilot*, pilote non pourvu d'un permis. *Student under instruction*, élève-pilote. *Professional pilot*, pilote de profession. *Government planes*, appareils de l'Etat. *Privately owned plane*, aéroplane d'un particulier. *Unlicensed plane*, aéroplane qui n'est pas enregistré. *Take-off*, décollage. *Airport*, aéroport.

— B —

BASED ON — Illustrations based on dividend history — *Projets établis d'après les dividendes effectivement payés dans le passé.*

Based on proof by affidavit — *En s'appuyant sur des déclarations faites sous serment.*

Based on an annual rate of salary — *Calculé sur la base d'un salaire annuel.*

160 BASIC — Basic rate of premium — *Taux de base de la prime.*

BASIS — 1936 basis (dividends) — *Echelle de 1936.*

3 per cent basis — *Taux de base, 3 p. c.*

Policy issued on a standard basis — *Police émise aux conditions ordinaires.*

The policy is continued on the life assurance basis — *La police est maintenue en vigueur comme police d'assurance-vie.*

On the basis of the application therefor — *D'après la proposition qui s'y rapporte.*

The annuity is calculated on the same basis as option III — *La rente est calculée d'après les données de l'option III.*

BEAR, TO — To bear interest — *Porter intérêt.*

Proportion that debt bears to balance of commuted value — *Le rapport qui existe entre la dette et le solde de la valeur escomptée.*

BENEFICIARY — Beneficiary for value — *Bénéficiaire à titre onéreux.*

Contingent beneficiary — *Bénéficiaire en sous-ordre.*

BENEFIT — Total disability benefit — *Bénéfice en cas d'invalidité totale.*

Double indemnity accident benefit — *Bénéfice de la double indemnité en cas de mort accidentelle.*

Family income benefit — *Bénéfice « Revenu pour la famille ».*

Return premium benefit — *Bénéfice du remboursement des primes.*

The policy and its benefits — *La police et les bénéfices qu'elle confère.*

BILL — Unpaid current bills — *Comptes non réglés.*

A S S U R A N C E S

BIND, TO — To bind the Company — *Engager la responsabilité de la Compagnie.*

BIRTH — Birth place — *Lieu de naissance.*
Date of birth — *Date de naissance.*

BIRTHDAY — Age nearest birthday — *Age à l'anniversaire le plus proche.*

BOARD — Fair Wage Board — *Office des salaires raisonnables.*
Board of directors — *Conseil d'administration.*

BODY — Corporate body — *Entreprise.*
Government bodies — *Corps publics.*

161

(à suivre)

*Vous désirez un employé actif, intelligent,
qui vous secondera rapidement . . .
un associé peut-être ?*

N'hésitez pas !

**C'est un H. E. C.
qu'il vous faut.**

*Pour tous renseignements, veuillez vous
adresser au secrétaire de l'*

**ASSOCIATION DES LICENCIÉS DE
L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES
COMMERCIALES**

535, AVENUE VIGER

MONTRÉAL

LA PAIX SOCIALE

fait le bonheur du travailleur;

L'ÉCONOMIE

en assure le bien-être.



LA BANQUE D'ÉPARGNE

DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Fondée en 1846

Coffrets de sûreté à tous nos bureaux

SUCCURSALES DANS TOUTES LES PARTIES DE LA VILLE

8530

LU

La pénétration du continent américain par les Canadiens français, — par Benoît Brouillette, chez Granger frères. Prix : \$1.00. 163

M. Benoît Brouillette est de la région de Trois-Rivières, où, règle générale, on est beaucoup plus près de la nature qu'à Montréal. La proximité de la forêt, le St-Maurice et sa prenante grandeur, le réseau des lacs ont développé en lui un goût de la nature et de ses joies. On retrouve nettement cette influence dans ses livres. Après avoir traité du « Développement industriel de la Vallée du Saint-Maurice », il a étudié « La chasse des animaux à fourrure au Canada », puis, il a présenté « Le Canada par l'image », dans lequel se succèdent les belles images de notre pays.

Cette fois, M. Brouillette expose « La pénétration du Continent américain par les Canadiens français », en un livre qui est de sa manière habituelle : fouillé, rempli d'annotations, de détails précis, de documents. On y trouve tout un dossier sur le sujet qu'a choisi l'auteur ; mais un dossier d'un grand intérêt sur la ténacité, la résistance physique, l'audace de gens qui avaient assez peu le sens du négoce, mais qui possédaient de magnifiques qualités de pionniers. Il les suit à la trace, comme le dit M. l'abbé Groulx dans sa préface, et de son périple il rapporte une grande leçon : celle de l'effort physique insuffisamment allié à l'initiative personnelle. C'est ce qui nous paraît ressortir du livre de M. Brouillette, peut-être à l'insu de l'auteur, dont on sent l'enthousiasme en face de tant d'éner-

gie, de bonne humeur et de résistance dans les randonnées, des « voyageurs » du XVIIIe et du début du XIXe siècle.

Fire Insurance Inspection and Underwriting, — par C. C. Dominge et W. O. Lincoln, aux éditions The Spectator, New York. Prix : \$6.50, aux É. U.

164 Voulez-vous savoir ce que c'est que l'« Aero Automatic Fire Alarm », la « Balloon Frame Construction » ou la « Braced Frame Construction ». Voulez-vous savoir comment on doit installer des portes coupe-feu, des moteurs à essence, des fournaies à air chaud, un hotte à peinture ? Voulez-vous vous renseigner succinctement parfois, mais de façon assez précise, sur les applications de l'assurance incendie, sur les questions relevant de l'inspection ou la protection ? Achetez alors le livre de MM. Dominge et Lincoln. Vous y trouverez une multitude de détails de toute sorte sur votre métier. Le livre est cher ! Assurément, comme tous les ouvrages techniques américains, mais il mérite d'être dans la bibliothèque du courtier à l'affût des meilleures sources de documentation.

La 5e édition de l'ouvrage vient de paraître. Elle contient la dernière mise à date de l'ouvrage.

Casualty Lectures of 1938-39. — Stone & Cox, Ltd., Toronto. Prix: \$1.00.

Stone & Cox, Limited continue la publication des cours donnés aux Insurance Institutes de Montréal et de Toronto. Cette fois, il s'agit de cours relatifs aux assurances contre les accidents, dites casualty, qui englobent les risques les plus divers, de l'automobile à l'assurance maladie, de l'assurance cautionnement à l'assurance des transports fluviaux et terrestres, dans laquelle on fait entrer la gamme des risques les plus divers.

La brochure, qui a 107 pages, contient des détails intéressants et serrant la pratique de près.

LES PREMIERS JOURS DE LA CONFÉDÉRATION

En 1840, la vieille province française de Québec était unie à l'Ontario, alors nommé Haut-Canada. Les territoires ainsi réunis furent appelés Province du Canada. C'était la genèse d'un grand pays. Trente-sept ans plus tard, Québec entra dans la Confédération avec l'Ontario, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

En 1871, quatre ans seulement après la naissance du Dominion du Canada, la Confederation Life Association émettait sa première police dans Québec. Aujourd'hui, des millions de dollars d'assurance confiés à la Confederation Life Association protègent nos familles de Québec.

Confederation Life Association

1253, AVE MCGILL COLLEGE

MONTRÉAL

1824

1939

aux agents et assurés.

**THE YORKSHIRE INSURANCE COMPANY
LIMITED**

ET

**THE LONDON & PROVINCIAL MARINE &
GENERAL INSURANCE COMPANY
LIMITED**

INCENDIE AUTOMOBILES ACCIDENTS

L'actif total dépasse \$82,000,000.

Surplus de l'actif sur le passif en Canada \$4,480,875.

Bureau principal au Canada

ÉDIFICE YORKSHIRE - MONTRÉAL

Gérant pour le Canada
F. E. DUFTY

Surintendant du
Département des Accidents
O. L. DUNCOMBE

Surintendant des Agences, Québec et l'Ontario Est
LOUIS PAUL CARON

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

PRÊTS PERSONNELS

Si vous avez momentanément besoin d'argent, consultez le gérant de l'un de nos 537 bureaux. Il examinera avec plaisir votre proposition et, s'il la juge acceptable, il vous soumettra, au besoin, un plan de remboursement par versements faciles.

La Banque Canadienne Nationale fait tous les jours, à des taux raisonnables, de petits prêts à des particuliers solvables, offrant des garanties suffisantes.

BANQUE CANADIENNE NATIONALE

Actif, plus de \$146,000,000

68 succursales à Montréal



L'UNION

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

Incendie, Vol, Automobile

Actif excédant \$40,000,000

Taux réduits pour risques dans toutes les branches.

J. P. A. GAGNON, Gérant

465, rue St-Jean, Montréal

25ième ANNIVERSAIRE AU CANADA

O. LEBLANC & FILS, 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

266, RUE NOTRE-DAME OUEST

MONTRÉAL

THE

PRUDENTIAL

ASSURANCE COMPANY LIMITED OF
LONDON ENGLAND

Announce les dividendes suivants :

qui seront ajoutés aux polices de participation complète, de la classe canadienne, à l'anniversaire des polices en 1938.

VIE ENTIERE \$23.00

Boni additionnel versé par \$1000 de la somme assurée

DOTATION \$20.00

Boni additionnel versé par \$1000 de la somme assurée

Siège social pour le Canada : - 465, rue St-Jean, Montréal

Bureau-chef pour le Canada: 465, rue St-Jean, Montréal

ANTOINE DESMARAIS, C.L.U.

*Gérant de la succursale Place d'Armes
132 St-Jacques Ouest*

GEO. MAIN, C.L.U.

*Gérant de la succursale Montréal
Edifice Dominion Square*

V I E



F E U



A C C I D E N T S

Avec les compliments du

NATIONAL ADJUSTING OFFICE

Expertises après incendie pour le compte
de l'assureur

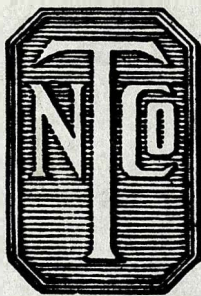


ÉDIFICE LEWIS

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 ST-JACQUES OUEST, MONTRÉAL

Succursales dans les principales villes de Canada