
Assurances

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

Directeur : GÉRARD PARIZEAU



SOMMAIRE

L'ASSURANCE-AUTOMOBILE ET LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, par Étienne Crevier	149
FAITS D'ACTUALITÉ, par Gérard Parizeau Pour une revision des conditions statutaires. 1946 dans les assurances. L'incapacité juridi- que de la femme mariée. Le dernier emprunt de la Ville de Montréal. Les placements des sociétés d'assurance-vie aux Etats-Unis. Le ris- que d'aviation en assurance sur la vie. Les placements immobiliers des sociétés d'assuran- ces.	162
COMMENT SE FONT LES TARIFS D'AS- SURANCE-AUTOMOBILE, par G. P.	173
CHRONIQUE DE JURISPRUDENCE, par Dollard Dansereau	175
CHRONIQUE DE DOCUMENTATION, par G. P.	178

Téléphones : MA. 2461-2462-2463

PAUL E. TREMBLAY & CIE

Assurances Générales

465, rue St-Jean

MONTRÉAL



Agents généraux

La Compagnie d'Assurance Canadienne Mercantile
Missisquoi & Rouville

Compagnie d'Assurance Mutuelle contre l'incendie
Jersey Insurance Company

The World Fire & Marine Ins. Co.

Agence Marquette, Limitée

Courtier d'assurances



Agents principaux de la GRANITE STATE FIRE INS. CO.



465, RUE SAINT-JEAN

MONTRÉAL

GENERAL AUTO REPAIRS LIMITED

B. MIGNAULT

●

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

●

1460, RUE GUY

MONTRÉAL

Téléphone : Filtzroy 7466



1782-1947

Depuis 164 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 :

Chef du service des agences (Québec)

Wm. LAWRIE

Arthur BAYARD

Actif, plus de \$204,000,000
(Y compris les fonds d'assurance-vie)

La Compagnie fait affaires au Canada depuis 143 ans.
1804-1947.

PRÉVENIR VAUT MIEUX QUE GUÉRIR

Prévenir l'accident est beaucoup moins coûteux que de réparer les dommages après le sinistre. Voilà pourquoi il est avantageux, tant pour l'agent que pour l'assuré, d'avoir recours aux services spécialisés de notre compagnie.



SPÉCIALISÉE EN ASSURANCE-MACHINERIE
— DEPUIS 69 ANS

The Boiler Inspection and Insurance Company of Canada

Nouvième étage,
ATLAS BUILDING,
TORONTO, Ont.

806, IMM. DE LA BANQUE DE
LA NOUVELLE-ÉCOSSE,
MONTRÉAL

Président

Laurent LÉTOURNEAU, F.C.B.A.

Vice-Président

Hon. Sén. C. VAILLANCOURT, C.B.E., D.S.A.

LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE DES CAISSES POPULAIRES

Siège Social : 50, Côte du Passage, Lévis



ACTUELLEMENT ASSURANCE INCENDIE SEULEMENT

Représentée par des agents licenciés seulement, dont plus de 700 répartis dans toute la province de Québec.



Surintendant d'agences

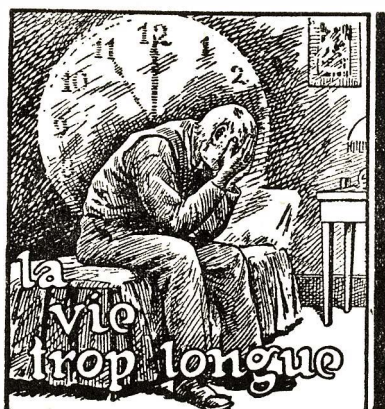
Albert CÔTÉ, I.C.,
Québec

Céram général

J. O. ROBY

Inspecteur

André BLANCHARD, B.A., L.S.C.,
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

Metropolitan
Life
Insurance Company

NEW YORK



DIRECTION GÉNÉRALE AU CANADA • OTTAWA

Assurances

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

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe,

Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

149

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

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration:
Ch. 21
84 ouest, rue Notre-Dame
Montréal

14e année

MONTRÉAL, JANVIER 1947

No 4

L'assurance-automobile et la sécurité de la route dans la province de Québec¹

par

ÉTIENNE CREVIER

*Gérant général de La Prévoyance et Vice-président de Independent
Automobile Insurance Conference*

Dans chaque province, les taux d'assurance-automobile sont établis par les assureurs d'après les résultats obtenus dans cette province. Le nombre et le montant des indemnités versées constituent la base des taux. C'est pourquoi les taux varient d'une province à l'autre, car là où les résultats sont meilleurs, les taux sont plus bas.

A vrai dire, les taux, dans la province de Québec, sont à peu près le double de ceux de l'Ontario, lesquels, à leur

¹ On trouvera ici la causerie prononcée par M. Étienne Crevier devant les membres de l'Association du Transport par Camion du Québec le 17 février 1947.

ASSURANCES

tour, sont plus élevés que ceux des autres provinces. Voici un tableau comparatif des diverses catégories de taux pour chaque province:

TAUX D'ASSURANCE-AUTOMOBILE EN VIGUEUR LE 1er JANVIER 1947

(responsabilité civile, limites ordinaires)

150

Provinces et Territoires		Voitures privées (affaires et promenade)	Voitures privées (promenade seulement)	Camionnage dans un rayon de 30 milles	Camionnage au delà d'un rayon de 30 milles	Camionnage interurbain
Québec	A	\$75.00	\$60.00	\$176.00	\$211.00	\$261.00
	B	69.00	55.00	130.00	156.00	261.00
Ontario	A	37.00	30.00	122.00	160.00	261.00
	B	33.00	26.00	83.00	109.00	261.00
	C	32.00	26.00	61.00	74.00	261.00
	D	25.00	20.00	52.00	70.00	261.00
	E	20.00	16.00	47.00	57.00	261.00
Nouveau- Brunswick		26.00	21.00	52.00	72.00	134.00
Nouvelle- Écosse	A	26.00	21.00	43.00	60.00	134.00
	B	31.00	25.00	43.00	60.00	134.00
	C	26.00	21.00	43.00	60.00	134.00
Ile du Prince-Édouard		22.00	18.00	37.00	45.00	134.00
Manitoba	A	32.00	26.00	68.00	75.00	73.00
	B	8.00	7.00	38.00	49.00	73.00
Saskatchewan	C	11.00	9.00	33.00	42.00	73.00
Alberta	D	22.00	18.00	55.00	67.00	73.00
	E	13.00	11.00	26.00	32.00	73.00
Colombie Anglaise	A	34.00	27.00	90.00	110.00	130.00
	B	17.00	13.00	38.00	44.00	130.00
	C	24.00	19.00	48.00	61.00	130.00
	D	24.00	19.00	48.00	61.00	130.00

A S S U R A N C E S

Il n'y a rien d'étonnant à cela si l'on tient compte de la fréquence des accidents survenus en 1945 :

	TABLEAU 1 Nombre d'accidents par 1000 voitures privées assurées	TABLEAU 2 Nombre d'accidents par 1000 camions assurés
Canada	107	264
Québec	243	456
Ontario	100	274
Nouveau-Brunswick	96	239
Nouvelle-Écosse	63	153
Île-du-Prince-Édouard	85	183
Manitoba	78	181
Saskatchewan	60	142
Alberta	61	119
Colombie Anglaise	84	213

151

Ces chiffres sont encore plus éloquentes si l'on songe que la fréquence des accidents, pour tout le pays, tient compte des accidents survenus dans le Québec et que, par conséquent, ces derniers augmentent considérablement la fréquence moyenne de l'ensemble du Canada. La différence qui existe entre notre province et le reste du pays est donc plus grande qu'elle ne le paraît de prime abord.

Or, la situation semble s'aggraver. À Montréal, par exemple, voici ce que l'on constate pour les neuf premiers mois des années 1945 et 1946 :

	1945	1946	% Augmentation
Accidents	5207	6063	16.45
Personnes tuées	45	71	57.77
Personnes blessées	1954	2395	22.56

Si l'on examine aussi le coût des réclamations survenues en 1945, au Canada, ainsi que dans l'Ontario et le Québec, on découvre qu'il est plus élevé dans notre province.

Ces faits établissent clairement que la fréquence des accidents et le coût des réclamations sont plus élevés dans le Québec que dans toute autre province. Il ne faut donc pas

s'étonner si l'assurance coûte plus cher dans notre province que dans les autres, puisque, comme je vous l'ai dit tantôt, ces facteurs constituent la base du calcul des taux.

Mais, me direz-vous, à quoi tient cette situation ?

152 Plusieurs facteurs entrent ici en jeu pour déterminer ce grand nombre d'accidents qui, chaque année, causent dans notre province des pertes considérables, dont on ne semble pas mesurer l'entière gravité. En définitive, cependant, il semble bien que la cause principale des accidents d'automobiles se trouve chez les usagers de la route et, parmi ces derniers, dans une très forte proportion, chez le conducteur lui-même. C'est en effet à sa négligence qu'il faut attribuer la majorité des accidents. La cause principale, c'est donc le facteur humain.

Le facteur humain, c'est le chauffeur qui n'observe pas les règlements de la circulation; c'est celui qui conduit sa voiture en état d'ivresse; c'est celui qui est incapable de résister à la tentation de dépasser tout le monde; c'est celui qui conduit dans des circonstances dangereuses (pluie, brume, etc.) sans redoubler de prudence; enfin c'est le « malchanceux », c'est-à-dire celui qui semble ne pas pouvoir conduire une voiture sans qu'il lui arrive de temps à autre un accident plus ou moins grave.

Que faire pour améliorer cet état de choses ? Disons immédiatement que l'augmentation des taux d'assurance ne constitue pas une solution. Plus ils sont élevés, moins il y a d'espoir de voir s'accroître le nombre des assurés. Il est généralement admis que le pourcentage des automobilistes assurés, dans notre province, s'établit à quelque 25 ou 30%, tandis que ce pourcentage est beaucoup plus élevé dans les autres provinces, où les taux sont inférieurs aux nôtres. D'ailleurs il ne faut pas oublier que si, au regard de la loi, l'indemnité versée par une compagnie d'assurance est censée consti-

tuer une compensation satisfaisante des dommages subis, aucune somme d'argent ne peut vraiment remplacer un membre disparu, ni les possibilités d'avenir perdues.

Il importe donc avant tout de diminuer le nombre des accidents. Or, c'est une chose que la hausse des taux d'assurance ne saurait faire. Le problème en est donc un principalement d'éducation. Il s'agit de prendre tous les moyens possibles d'inculquer aux usagers de la route, mais surtout aux automobilistes, le sens de leurs responsabilités.

153

Le plus facile de ces moyens serait sans doute une campagne de propagande intensive, dont nos gouvernements prendraient évidemment la direction et qui serait fortement appuyée par nos corps publics. Annonces, placards, causeries, démonstrations, tout cela pourrait être mis en œuvre. Mais serait-ce là le moyen le plus efficace ? Je ne le crois pas.

Rien ne saurait, dans cet ordre d'idées, remplacer la force de la loi. L'homme est un être faible par nature et la crainte des sanctions est ordinairement pour lui le commencement de la sagesse.

Il y a donc lieu, tout en utilisant les moyens mis à notre disposition par la publicité, d'appliquer rigoureusement les lois et les règlements de la circulation actuellement en vigueur. Ces lois et règlements contiennent des dispositions excellentes; on pourrait sans doute les améliorer, mais à quoi bon, si on ne les fait pas observer ?

Ainsi, que fait-on de la disposition de la loi qui oblige le chauffeur (c'est-à-dire celui qui gagne sa vie à conduire une auto) à établir sa compétence en satisfaisant à un examen en trois parties: examen oral, examen écrit et démonstration ? Vous connaissez mieux que moi, messieurs, la sévérité de l'examen subi par vos chauffeurs.

Quant au conducteur (c'est-à-dire toute personne autre qu'un chauffeur), la loi dit qu'il doit connaître le mécanisme

de l'automobile, la façon de conduire et les règlements de la circulation. En fait, se préoccupe-t-on de savoir s'il répond à ces trois exigences ?

154

Ensuite, quelle vérification fait-on de l'état de la voiture et particulièrement des freins, qui, suivant la loi, doivent être en bon état ? Combien de bicyclettes circulent sur nos routes, munies, à l'avant, d'un réflecteur à feu blanc et, à l'arrière, d'un réflecteur à feu rouge, ainsi que l'exige la loi ? Combien d'automobilistes observent cette disposition de la loi qui veut que le propriétaire, le chauffeur ou le conducteur fasse rapport de chaque accident au bureau du revenu, à Québec, dans les huit jours de la date de l'accident ?

En vertu de la loi, le lieutenant-gouverneur en conseil peut exiger de tout candidat un certificat de capacité visuelle et auditive; il peut aussi prendre les moyens de connaître les accidents causés ou subis par un automobiliste et généralement faire tous règlements jugés nécessaires à la mise à exécution de la loi.

De plus, n'est-il pas inadmissible que l'on n'oblige pas les usagers de voitures à traction animale à munir leurs véhicules d'un signal lumineux quelconque ?

Il ne fait pas de doute que l'application rigoureuse des lois actuelles aurait un effet salutaire. Toutefois, le résultat obtenu serait-il suffisant ? Ne pourrait-on pas l'améliorer par l'adoption de mesures nouvelles ? Pourquoi ne pas examiner ce qui s'est fait ailleurs et qui a produit des effets merveilleux ?

Plusieurs pays, tels que l'Angleterre, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont étudié ce problème. Dans presque tous les états des États-Unis et dans les provinces du Canada, sauf la province de Québec, des commissions chargées de l'examen de cette question ont présenté des rapports très intéressants, qui ont donné lieu à de nouvelles législations.

Il est impossible d'étudier ici toutes les mesures adoptées dans les différents pays. Toutefois, sur le continent nord-

américain, dans la majorité des états des États-Unis et dans chaque province du pays, sauf la province de Québec, les législateurs ont adopté ce qu'on appelle des lois de solvabilité des automobilistes, traduction approximative de « Financial Responsibility Laws ».

Remarquez bien que ce ne sont pas des lois d'assurance obligatoire. Il ne peut être question d'examiner ici les avantages et les désavantages de ce mode d'assurance. Disons simplement qu'en Amérique du Nord, seul l'état du Massachusetts a adopté l'assurance obligatoire. Or, bien que celle-ci remonte à environ 20 ans, aucun autre état des États-Unis, ni aucune autre province du Canada n'a adopté une semblable législation. La raison principale, c'est qu'on a constaté que l'assurance obligatoire n'est nullement une mesure de prévention. Elle a même contribué à l'augmentation de la fréquence des réclamations, et par suite, à la hausse du coût de l'assurance.

155

Parmi ces lois de solvabilité des automobilistes, la plus récente et celle qui semble devoir servir d'exemple aux autres provinces, qui songent à améliorer la leur, c'est la loi de la province du Manitoba, entrée en vigueur le 1er décembre 1945. Souhaitons qu'un jour elle soit étudiée sérieusement par nos législateurs. D'ici là, toutefois, examinons-en brièvement les dispositions.

D'après cette loi, quand une automobile est mêlée à un accident dans lequel les dommages matériels s'élèvent à \$25.00 ou plus ou dans lequel une personne est blessée ou tuée, l'enregistrement de la voiture et le permis de conduire sont suspendus indéfiniment, *que le conducteur soit responsable ou non*, à moins qu'il ne puisse *immédiatement* prouver sa solvabilité quant au jugement qui peut être rendu contre lui, jusqu'à concurrence d'un maximum fixé par la loi, et à moins qu'il ne puisse en même temps prouver sa solvabilité quant à tout accident futur. De plus, la voiture est confisquée

et l'enregistrement de tout véhicule-moteur au nom du conducteur est suspendu tant que celui-ci n'a pas établi sa solvabilité ou présenté une quittance pour les dommages causés.

156

La preuve de solvabilité, au moment de l'accident, se fait par la présentation, à l'agent de la circulation, d'une carte rose attestant que l'automobiliste a une assurance en bonne et due forme couvrant sa responsabilité civile ou d'une carte blanche attestant qu'il a fourni l'une des autres garanties prévues par la loi (un dépôt en espèces ou en valeurs mobilières ou un cautionnement d'une compagnie de garantie).

L'absence d'un agent de circulation sur le lieu de l'accident ou la condescendance de l'autre conducteur qui serait disposé à oublier l'affaire ne peuvent sauver personne des conséquences de l'accident, car la loi prévoit des sanctions sévères, sous forme d'amende et de suspension, pour celui qui ne ferait pas rapport d'un accident, tel que défini plus haut, dans les vingt-quatre heures.

De plus, même si un conducteur peut prouver sa solvabilité, son permis de conduire est suspendu s'il a violé certains règlements de la circulation, par exemple en conduisant de façon dangereuse, en conduisant pendant qu'il était sous l'influence de l'alcool, etc.

La loi du Manitoba comprend aussi une disposition établissant un système dit *Assigned Risk Plan*. Ce système, qu'on pourrait appeler système de l'attribution des risques, permet à une personne qui s'est vu refuser par les compagnies d'assurance d'en appeler à un conseil constitué par les compagnies elles-mêmes et, si son dossier n'est pas trop chargé, de se voir référer à une compagnie qui lui accordera une police d'assurance. Les polices ainsi émises le sont à des taux plus élevés, de sorte que les automobilistes ont intérêt à garder leur dossier aussi clair que possible et que les conséquences d'accidents nombreux sont supportées par ceux-là mêmes qui

en sont la cause. Dans le Manitoba, toutes les compagnies d'assurance sont obligées de participer à l'*Assigned Risk Plan*.

Enfin, la loi du Manitoba est complétée par une autre disposition garantissant l'indemnisation des personnes tuées ou blessées dans un accident d'automobile lorsque la personne responsable de l'accident est insolvable. Il s'agit d'un fonds appelé *Unsatisfied Judgment Fund*, c'est-à-dire d'un fonds garantissant l'exécution des jugements rendus contre un automobiliste insolvable. Ce fonds est constitué au moyen de la contribution maximum de \$1.00 que tout automobiliste doit faire lors de l'enregistrement de son auto. Pour avoir le droit de se faire indemniser au moyen de ce fonds, il faut prouver que le débiteur n'a pas les moyens de satisfaire au jugement; en outre, ce débiteur voit son permis suspendu tant qu'il n'a pas remboursé le montant pris à même le fonds et, cela va sans dire, donné une preuve de sa solvabilité pour l'avenir. Le montant que l'on peut tirer du fonds pour chaque cas ne doit pas être inférieur ni supérieur à certaines limites fixées par la loi.

157

Ce fonds n'exempte donc pas l'automobiliste de se procurer de l'assurance, pas plus qu'il n'empêche l'automobiliste assuré d'en profiter lui-même.

Comment a fonctionné jusqu'ici la loi de solvabilité du Manitoba? Quels résultats a-t-elle donnés depuis son adoption? On a constaté d'abord que les automobilistes se sont assurés en plus grand nombre. Après neuf mois de mise en pratique, le surintendant des assurances de cette province pouvait dire que 89% des automobilistes mêlés à des accidents étaient assurés, tandis qu'avant l'entrée en vigueur de la loi, ce pourcentage était aux environs de 25% ou 30%. Il est malheureusement trop tôt encore pour avoir des statistiques sur la fréquence et le coût des réclamations, de même que sur l'évolution des taux d'assurances.

Quant au fonds garantissant l'exécution des jugements (Unsatisfied Judgment Fund), la loi prévoit que, lorsqu'il aura atteint le total de \$175,000, le versement maximum de \$1.00 sera supprimé tant que le fonds ne sera pas descendu à \$100,000. Or, le système a fonctionné si bien qu'au 1er janvier 1947, le montant de la contribution a été abaissé à \$0.50.

158

Puisque l'objet de la loi de solvabilité semble être d'augmenter le nombre des automobilistes assurés, on peut se demander quelle supériorité la loi du Manitoba possède sur le système de l'assurance obligatoire.

Corrigeons tout de suite une fausse impression. La loi du Manitoba s'appelle en réalité « loi de sécurité et de solvabilité ». Son premier objectif est de diminuer le nombre des accidents. Ce n'est qu'après avoir cherché à augmenter la sécurité de la route qu'elle est destinée à mieux garantir l'indemnisation en cas d'accident. Autrement dit, elle attaque le mal à sa racine, puisque moins il y aura d'accidents, plus les taux seront bas et plus il sera facile de s'assurer, donc de procurer une indemnité aux sinistrés.

Au contraire, l'assurance obligatoire rend l'automobiliste moins prudent, puisqu'il se dit qu'il est assuré et que l'autre automobiliste est aussi assuré. On a d'ailleurs constaté dans l'état du Massachusetts, le seul endroit où l'assurance obligatoire existe en Amérique du Nord, un accroissement du nombre et du coût des réclamations. Il va sans dire que les taux d'assurance ont aussi augmenté.

La loi de sécurité et de solvabilité telle qu'elle existe au Manitoba, où elle a été adoptée après des années d'études sérieuses et où elle a été améliorée de façon à englober les derniers perfectionnements, la loi actuelle du Manitoba, dis-je, rend difficile l'obtention d'assurance pour le mauvais chauffeur. Si celui-ci peut encore s'assurer grâce à l'*Assigned Risk Plan*, lorsqu'il a été refusé par plusieurs compagnies d'assu-

circulation sur nos routes, constituent un gaspillage énorme de ressources économiques et de vies humaines.

Loin de moi l'idée que l'automobiliste doit être considéré comme un hors-la-loi; toutefois, l'automobile est un instrument dangereux dont on doit se servir avec la plus grande prudence . Or un système adéquat de sécurité de la route et de solvabilité des automobilistes aurait pour effet non seulement de protéger la vie et les biens de tous les citoyens, mais aussi

160



AGENTS

Vous avez un problème qui sort de l'ordinaire? N'hésitez pas! Soumettez-le-nous! Nous en avons probablement réglé de semblables pour certains de vos 770 confrères qui ont traité avec nous en 1946

276 rue St-Jacques, Montréal



Etablie en 1929

AGENTS PROVINCIAUX

INCENDIE

World Fire and Marine Insurance Company
Connecticut Fire Insurance Company
Planet Assurance Company, Limited
United Firemen's Insurance Company
ACCIDENTS, etc.

Union Marine & General Insurance Company
Imperial Insurance Office

•

DIRECTION

Jean Gagnon
Président

Amédée Geoffrion
Surintendant

Marcel Gagné
Secrétaire-Trésorier

Jos. Rayle
Incendie

Jean Bonhomme
Transports & Marine

Lucien DesRochers
Accidents, etc.

EXAMENS ET ANALYSES DE POLICES
INSPECTIONS — VÉRIFICATIONS DE TAUX
PRÉPARATIONS DE RAPPORTS
ET DE
PROGRAMME D'ASSURANCES

sont autant de services que nous rendons à nos agents.

Faits d'actualité

par

GÉRARD PARIZEAU

162

Pour une revision des conditions statutaires.

Ici ou ailleurs, nous avons écrit à plusieurs reprises que les conditions statutaires qui régissent certaines formes d'assurances dans notre province étaient désuètes, obscures, inadaptées à nos besoins. Aussi est-ce avec plaisir que nous avons pris connaissance du rapport présenté par l'*Insurance Law Revision Committee* de l'Association des surintendants des assurances du Canada. Même si ce document traite surtout de la situation en dehors de la province de Québec, ses conclusions méritent d'être retenues parce qu'elles s'appliquent aussi bien à notre province qu'au reste du Canada. Les voici.

1° — La loi doit être révisée pour la rendre plus simple, plus claire, plus uniforme;

2° — Les conditions dites statutaires ne doivent contenir que des principes généraux et non des clauses détaillées réglant presque toutes les opérations auxquelles le contrat donne lieu;

3° — Les assurances peuvent être divisées en cinq groupes: a) assurance des choses, b) assurance de responsabilité, c) assurance maritime, d) assurance des personnes, e) assurance cautionnement;

4° — L'intervention de la loi doit être le plus limitée possible.

En lisant le texte du rapport, nous nous disions : tout plutôt que le chaos qui règne actuellement dans notre province,

où les conditions des contrats remontent à une époque lointaine. Le replâtrage, auquel on s'est livré, a donné naissance à des documents bourrés de clauses contradictoires, incompréhensibles même pour la plupart des techniciens. C'est le cas de l'assurance contre l'incendie, par exemple. En assurance automobile, on utilise des conditions générales qui sont censées être tirées de la loi, mais qui ne s'y trouvent pas. Même chose pour l'assurance contre les accidents. De plus de nouveaux contrats comme la « *Personal Property Floater* » empruntent des éléments à l'assurance contre l'incendie, par exemple. Or, on n'est pas très bien fixé sur le fait que dans le cas d'un sinistre-incendie les conditions de la loi relatives à l'incendie s'appliquent ou non à ce contrat. La situation est la même pour toutes les polices qu'englobent les risques divers ou *Inland Marine Policies*.

163

Tout cela tient du chaos, comme nous l'affirmions précédemment. Pour y remédier, il suffirait qu'on laisse travailler des avocats sérieux, bien renseignés et disposés à se donner le mal de refondre, de reviser, de simplifier. Ainsi nous aurions des textes adaptés aux besoins des affaires et capables de rendre les services qu'on doit en attendre. Avec d'autres, nous demandons instamment au gouvernement provincial d'intervenir. De lui relève la décision qu'espèrent prochaine tous ceux qui, en attendant, tirent le meilleur parti possible d'une situation embarrassante.

1946 dans les assurances.

Quoiqu'il soit encore un peu tôt pour apporter des précisions définitives sur les résultats de 1946, le surintendant fédéral les a esquissés dans son article annuel de la *Montreal Gazette*. Voici ce qu'il dit en résumé

En assurance contre l'incendie, les capitaux assurés continuent d'augmenter, comme aussi le montant des sinistres.

A S S U R A N C E S

Par contre, le rapport des sinistres aux capitaux assurés reste stable, très au-dessous de la période postérieure à la guerre de 1914, comme l'indiquent les chiffres suivants :

Année	Assurance en vigueur	Sinistres	Perte par \$100
	\$	\$	\$
1918	4,254,856,178	18,204,160	.43
1919	4,723,269,611	16,778,373	.36
1920	5,446,448,329	22,961,085	.42
1921	5,995,193,055	27,572,560	.46
1922	6,184,575,634	32,848,020	.53
1923	6,577,787,239	32,142,494	.49
1944	13,780,456,752	28,921,930	.21
1945	14,606,672,711	30,572,296	.21
1946	15,500,000,000	32,500,000	.21

164

En assurance sur la vie, l'essor continue également, pas aussi fort en pourcentage qu'après 1918, mais plus grand, plus étendu. Qu'on en juge :

Année	Nouvelles assurances	Assurances en vigueur (montant net)	Augmentation de l'exercice
	\$	\$	\$
1918	307,279,759	1,785,061,273	200,018,710
1919	517,863,639	2,187,837,317	402,776,044
1920	630,110,900	2,657,025,493	469,188,176
1921	514,654,111	2,934,843,848	277,818,355
1922	502,279,333	3,171,388,996	236,545,148
1923	548,640,800	3,433,508,673	262,119,677
1944	900,501,491	9,139,484,231	605,390,513
1945	1,002,576,988	9,751,040,835	611,556,604
1946	1,500,000,000	10,750,000,000	998,959,165

Les capitaux, accumulés au cours d'une des périodes les plus actives de notre histoire économique, ne cessent d'affluer, attirés par des agents dont le zèle est soutenu par des méthodes dont le temps a indiqué l'efficacité. Ces capitaux cher-

chent-ils un asile sûr ? Nous ne le croyons pas. Ils sont tout simplement aspirés par une force puissante, irrésistible. S'assurer est devenu en Amérique un acte aussi naturel que se vêtir, manger, se chauffer ou trouver un toit pour dormir. Il suffit d'exploiter régulièrement ce besoin collectif, comme le font les marchands de tout ce qui se mange, se boit ou se consomme. Et il faut admettre que les sociétés d'assurance s'y entendent, pour le plus grand bien du client qui met à l'abri des sommes qu'il gaspillerait autrement.

L'année a accentué le problème du placement des capitaux des sociétés d'assurance sur la vie, note le président de la *Sun Life* dans le même numéro de la *Montreal Gazette*. « En 1929, les obligations à long terme du Dominion rapportait près de 5%. Leur rendement n'est plus que de $2\frac{3}{4}\%$ ». C'est là une autre caractéristique de l'année.



A ce qui précède, nous voulons ajouter quelques observations personnelles, qui ont trait plus particulièrement à la province de Québec et aux assurances autres que vie.

En assurance contre l'incendie, les sinistres ont été nombreux et d'autant plus coûteux que les indemnités ont dû être établies en monnaie dépréciée, alors que, dans la plupart des cas, les capitaux assurés n'avaient pas encore été ramenés au niveau actuel. Sauf dans les milieux où l'on suit de près l'inflation, l'assurance reste trop faible pour la hausse générale des prix. Ainsi existe un décalage qui n'améliore pas une situation rendue mauvaise, il y a quelques années, par une baisse de tarifs étendue et, à notre avis, inconsidérée. Les résultats industriels ont été mauvais, comme l'indiquera prochainement la statistique officielle. A cette situation, les assureurs ont réagi nerveusement par des annulations systématiques de contrats ou par des diminutions de pleins, qui ont entraîné des mouvements d'assurance d'une compagnie à l'autre. Cela a encore

compliqué l'expédition du travail dans la plupart des bureaux. La multiplication des congés (samedi matin ou pont du vendredi soir au mardi matin) ont entraîné de nouveaux retards, qui n'ont pas amélioré la qualité du travail déjà assez faible. Ajoutons que les affaires continuent d'augmenter rapidement, suivant en cela l'activité générale et la marche ininterrompue de l'inflation.

166

Les restrictions apportées à la *Personal Property Floater*, en mars dernier, ont augmenté les capitaux assurés et partant les primes. A l'encontre de ce que l'on attendait, les assureurs ont tenu le coup. Aucune brèche ne s'étant ouverte dans un mur où, en vain, on a cherché une lézarde, les règlements s'appliquent avec une régularité qu'explique seule la crainte d'un retour au chaos précédent.

En assurance-automobile, l'année s'est terminée avec la nouvelle qu'une hausse du tarif d'environ quinze pour cent entrerait en vigueur le premier janvier. La nouvelle est venue tout à coup, après la préparation ordinaire : articles dans les journaux, statistiques, affirmation que la situation dans la province de Québec était au-dessous de tout. Ainsi préparé, le terrain était prêt à l'annonce ordinaire d'une hausse de tarif, la quatrième depuis quelques mois. A notre humble avis, il aurait été mieux d'attendre les résultats du tarif de 1946, avant de se lancer dans une nouvelle hausse que des résultats de six mois et l'application d'une formule actuarielle justifient seuls. En procédant ainsi, on a montré, semble-t-il, plus de confiance en l'apathie du public que d'élémentaire prudence.

La C.U.A. a profité des nouveaux taux pour apporter quelques modifications intéressantes à son tarif. Nous l'en félicitons et surtout du texte français, qui est meilleur que tout ce qu'on a fait jusqu'ici. Il n'y a là, cependant, qu'une amélioration partielle. En se limitant à la correction d'une partie du tarif, on a donné parfois une troisième traduction à la même

expression. Tout en félicitant le syndicat de s'être adressé à un traducteur qui connaît son métier, nous prenons la liberté d'affirmer à nouveau qu'on n'arrivera jamais à un résultat entièrement satisfaisant tant qu'on laissera à un seul homme le soin d'interpréter des textes mis au point par une équipe de techniciens. Comment veut-on qu'un traducteur — quelle que soit sa compétence — puisse trouver sans erreur possible l'expression juste, facile à saisir, qui rendra la pensée exacte d'une équipe, qui, elle, n'a pas accepté le texte d'un seul, mais l'a repris et corrigé, tant qu'il n'a pas rendu la pensée exacte de tous.

167

Tout en apportant cette restriction, nous tenons à féliciter la C.U.A. et son président, à qui nous devons, croyons-nous, ce pas dans la bonne voie.

L'incapacité juridique de la femme mariée.

Dans la province de Québec, les droits de la femme mariée sont restreints. Le Code classe celle-ci parmi les personnes dont les initiatives ont des bornes, qu'il lui faut éviter de dépasser si elle ne veut pas voir ses actes rendus nuls au moment de leur exécution ou par la suite. A tort ou à raison, le législateur a voulu protéger l'épouse et, par elle, la *famille*. On modifiera tout cela bientôt, paraît-il. Et sera très heureux dans certains cas.

Il y a des coutumes qui se sont établies en marge de la loi et qui, pour le moins, semblent étonnantes. Parmi celles-là, il y aurait la nécessité pour le mari d'autoriser l'opération chirurgicale que doit subir sa femme. Nous nous étions laissé dire que rien ne forçait le chirurgien à exiger cette autorisation. Or, voici que le juge Belleau dans la cause de Lalumière vs « X » vient d'établir que si certains actes de la femme sont nuls s'ils ne sont pas permis par le mari, rien n'empêche la femme de se faire opérer sans le consentement de celui-ci, surtout si

c'est pour elle une question de vie ou de mort. Même si la question n'est pas encore définitivement tranchée, le jugement apporte un doute qui supprimera peut-être un jour un usage aussi tenace, que gênant et injuste.

Le dernier emprunt de la Ville de Montréal.

168

Après une discussion qui semblait ne jamais devoir finir la ville de Montréal est parvenue à régler le problème de sa dette. Récemment, on offrait en vente un emprunt de conversion de trente-quatre millions, qui est une des dernières étapes de l'opération. Un long prospectus accompagnait l'offre des titres. Des chiffres qu'il contenait, nous ne voulons retenir que le taux de rendement des obligations, qui varie suivant la date d'échéance. Le voici :

1948	1½%	1960	3%
1951	2¼	1963	3
1953	2½	1968	3
1954	2½	1969	3

Deux constatations ressortent de ces chiffres. La première, c'est que, malgré sa population et sa force économique, Montréal doit payer plus cher pour ses emprunts que de petites villes de la province dont les finances sont plus solidement établies. Une aventure comme celle dont on vient de sortir laisse un souvenir tenace. La seconde, c'est qu'à ce taux de rendement, les titres municipaux posent un problème de placement très sérieux aux sociétés d'assurances aussi bien qu'à tous les prêteurs, petits ou grands.

Les placements des sociétés d'assurance-vie aux États-Unis.

D'après l'*Institute of Life Insurance*, les sociétés d'assurance sur la vie ont fait les placements suivants durant les premiers onze mois en 1945 et en 1946, aux États-Unis :

A S S U R A N C E S

	Achats		Valeurs en portefeuille au 30 novembre	
	11 mois en 1946	11 mois en 1945	1945	1946
Titres du gouvernement fédé- ral	\$2,771	\$6,112	\$21,447	\$19,211
Titres ferroviaires	381	808	2,739	2,784
Obligations de services pu- blics	878	1,099	5,343	5,218
Obligations industrielles et diverses	1,563	822	2,912	1,900
Actions	318	227	1,067	802
Obligations d'états, de com- tés et de municipalités	23	14	590	759
Titres de gouvernements étrangers	339	275	1,639	1,437
Hypothèques de fermes	170	117	798	774
Hypothèques dites F.H.A. ...	186	181	1,299	1,395
Autres hypothèques	1,070	574	4,827	4,414

169

Si nous mentionnons cette statistique, c'est qu'il nous paraît intéressant d'en tirer quelques conclusions d'ordre général, qui s'appliquent également au Canada, croyons-nous :

1° — La souscription aux obligations du gouvernement fédéral est nettement à la baisse (trois milliards au lieu de six) avec le retour à une économie de paix et avec la diminution des besoins de l'État;

2° — l'orientation des placements est très nette vers les obligations industrielles (un milliard cinq cent millions au lieu de huit cent millions) et vers les hypothèques (un milliard quatre cent millions en regard de huit cent millions). C'est une tentative faite pour hausser le rendement moyen à une époque où celui-ci tend à baisser dangereusement. Si un coup de barre n'a pas été donné du côté des actions, c'est que, comme on sait, les assureurs n'ont pas leurs coudées franches de ce côté et que, de toute manière, la liquidité est un facteur de placement non moins important que le rendement.

170

3° — environ la moitié des placements est en titres du gouvernement fédéral; ce qui indique à la fois l'importance des sociétés d'assurances comme créanciers de l'État et leur extrême dépendance de la situation financière du pays. Actuellement, les assureurs et l'État sont intimement liés. A tel point que la prospérité ou même la simple sécurité des assurances sont devenues fonction de l'état des finances du gouvernement. Qu'à la suite d'une inflation déréglée, les affaires de l'État deviennent très embarrassées et l'assurance aura le même sort, tant le gouvernement est devenu un facteur important de l'économie américaine. Il faut souhaiter que d'ici quelques années les assurances puissent étendre davantage le champ de leurs capitaux et diminuer ainsi l'emprise de l'État. Sinon, une pareille interdépendance pourrait bien un jour conduire à la nationalisation pour simplifier la solution d'un problème presque inextricable.

Le risque d'aviation en assurance sur la vie.

Depuis quelques mois, les accidents d'avions transatlantiques se sont multipliés au point de créer une situation sérieuse pour les sociétés de transport. Alors qu'auparavant il était difficile d'obtenir une place dans les grands quadrimoteurs, les journaux nous montrent des avions au-tiers rempli. L'engouement général fait place, momentanément tout au moins, à une inquiétude ou à une méfiance que justifient sinon les résultats d'ensemble, du moins les cas isolés et, il faut l'admettre, désastreux, que les journaux montent en épingle, avec ou sans intention de propagande.

Si la traversée de l'Océan en avion présente encore un risque, l'aviation continentale offre une grande sécurité. Des chiffres parus dans *Life Insurance News* du 29 janvier nous apportent des précisions intéressantes à ce sujet. Si, par exemple, le taux de mortalité par 100,000,000 de passagers — milles était de 4.8 en 1935, il n'était plus en 1946 que de 1.2.

En 1935, 4 pour cent seulement des assureurs-vie ¹ acceptaient de garantir le risque d'aviation sur les lignes régulières aux taux normaux tandis qu'en 1946, 84 pour cent n'imposaient aucune restriction et 14 pour cent demandaient le tarif ordinaire, mais avec un maximum variable.

Il faut conclure de cela que si le risque d'aviation subsiste à cause de la quasi-certitude de la mort en cas de chute de l'appareil, dans l'ensemble il est tellement bien réparti que les assureurs peuvent l'accepter sans hausser leur tarif. Il serait intéressant de savoir comment les résultats des lignes transatlantiques se comparent à ces chiffres et si véritablement les résultats d'ensemble justifient la crainte qui s'est répandue comme une traînée de poudre, à la suite de la publicité que la presse a donnée aux sinistres récents.

171

Les placements immobiliers des sociétés d'assurances.

Au Canada, les sociétés d'assurances étaient autorisées par la loi fédérale de 1932 à se porter acquéreur des immeubles nécessaires à leurs affaires. Elles pouvaient également reprendre le gage d'une hypothèque, si les intérêts ou le capital ne leur étaient pas versés régulièrement. Et c'est ainsi, que certaines sociétés sont devenues propriétaires d'un grand nombre d'immeubles à la suite de la crise qui a sévi entre 1930 et 1939. Ces immeubles, après les avoir saisis, elles étaient censées les vendre, dans un délai ne dépassant pas douze ans. Ainsi, le législateur avait désiré donner aux placements la plus grande liquidité possible. Rien n'empêchait un assureur, cependant, de construire des immeubles considérables qu'il n'occupait que partiellement, en louant le reste de l'espace. Dans certains cas, cela lui valait un rendement plus élevé; dans d'autres, cela lui apportait des satisfactions de prestige, de puissance financière qui établissaient sa réputation.

¹ Compris dans l'enquête du *Life Insurance News*.

Depuis le *National Housing Act* de 1944 (ch. 46)¹ on permet aux sociétés d'assurance-vie de construire des maisons d'un coût modique ou moyen et des immeubles destinés à loger des bureaux ou des magasins. On les autorise également à constituer des sociétés immobilières ou à souscrire les actions de ces sociétés. La loi limite les placements de ce genre à cinq pour cent de l'actif de la société. Quelque modique que soit ce pourcentage, il indique cependant un changement de politique à Ottawa, dicté sans doute par le désir de faciliter la solution d'une des crises les plus graves que nous ayons traversées dans le bâtiment. Il est à craindre, cependant, qu'au moment où l'on aurait le plus besoin de ces fonds pour construire, on ne les trouve pas, car si les assureurs sont disposés à donner à leurs placements la plus grande variété possible, ils répugnent à les mettre dans l'industrie du bâtiment à un moment où le coût de revient est trop élevé et où la qualité du travail est faible. Comme les sociétés doivent faire des placements à long terme, on comprend qu'elles ne veuillent pas immobiliser leurs fonds dans des entreprises dont l'avenir est incertain. Il est probable qu'un peu plus tard, on s'oriente de ce côté, mais pour l'instant on fait peu pour aider à la solution du problème du logement. On ne fera pas davantage, croyons-nous, tant que la situation ne se sera pas améliorée. On se contentera, en attendant, de prêter sur hypothèque, comme on l'a toujours fait, en laissant à l'emprunteur les risques du métier et les bénéfices immédiats. Un rendement de quatre à cinq pour cent fait de la créance hypothécaire un placement suffisamment rémunérateur, pourvu que le gage soit satisfaisant.

Signalons en terminant que, dans l'ensemble des sociétés canadiennes, les placements immobiliers représentaient environ trois pour cent de l'actif et les placements hypothécaires dix pour cent suivant les derniers chiffres officiels.

¹ On lira avec intérêt à ce sujet une étude parue dans le no 830 du *Canadian Insurance Law Service* du 15 janvier 1947.

Comment se font les tarifs d'assurance-automobile

par

G. P.

173

A l'occasion de la récente hausse du tarif d'assurance-automobile, il peut être intéressant de savoir comment et par qui les primes sont fixées

Comme pour l'assurance contre l'incendie, c'est la *Canadian Underwriters' Association* qui est la grande autorité, la seule en fait, puisque les membres de l'*Independent Automobile Conference* se basent sur le tarif de la C.U.A. pour déterminer le leur avec un décalage d'environ dix pour cent, tandis que Lloyd's enlève quinze pour cent dans l'ensemble pour les voitures particulières.

Dans la province d'Ontario, la loi autorise le surintendant des Assurances à exiger de toutes les sociétés d'assurances qu'elles communiquent à un bureau central les chiffres relatifs aux primes perçues et aux sinistres. Ainsi, on a un dossier complet qui permet d'établir la fréquence relative des sinistres et leur pourcentage aux primes souscrites et acquises et, en fin d'exercice, de dresser des tableaux analytiques pour l'ensemble des affaires traitées. Dans la province de Québec, la loi ne donnant pas cette prérogative au surintendant, les assureurs se sont tirés d'affaires seuls. Longtemps, la C.U.A. étant le seul groupement organisé, les chiffres colligés ne comprenaient que les statistiques des compagnies syndiquées; ce qui était inexact puisque manquait une part importante des affaires traitées. Parmi celles-ci, il y avait bien des résultats

supérieurs à ceux de la moyenne établie par la C.U.A., mais il y en avait beaucoup d'autres qui lui étaient très inférieurs. Avec cette manière de procéder on se trouvait devant des statistiques d'autant plus inexactes que les compagnies indépendantes attiraient petit à petit les meilleurs risques par le truchement des polices collectives et des *synthetic fleets*. Lorsque les résultats sont devenus franchement mauvais pour tout le monde, on a conclu une entente et les compagnies indépendantes ont accepté de communiquer leurs chiffres à l'organisme central de la C.U.A. Lorsque l'*Independent Automobile Conference* s'est constituée le mouvement s'est généralisé. Le dossier est maintenant à peu près complet.

Volontairement donc, les assureurs remettent leur dossier à la C.U.A. chaque année (quelque paradoxal que cela puisse paraître) ou à son bureau de statistiques. Les chiffres sont colligés, répartis, analysés suivant la méthode déjà adoptée pour les huit autres provinces et des tableaux sont préparés. Il ne reste plus qu'à les interpréter et à fixer le tarif de la nouvelle année. Ces tableaux groupent des statistiques d'ensemble pour les provinces. Les statistiques ont trait à chaque garantie: responsabilité civile envers les tiers, dommages à l'auto avec les franchises ordinaires de \$25.00, \$50.00 et \$100.00, incendie et vol durant cinq ans. Ils font aussi l'analyse des résultats de chaque année en indiquant le nombre d'autos assurés, la prime acquise, les sinistres encourus, le nombre de sinistres, le pourcentage des sinistres aux primes, la fréquence relative des sinistres et le coût moyen par sinistre. Enfin, ils étudient les résultats a) par région. Ainsi l'île de Montréal et ses environs immédiats, Québec et Lévis d'une part et, de l'autre, le reste de la province de Québec.

b) par type d'automobiles: voitures particulières et camions.

C'est avec les chiffres ainsi réunis que les tarifs sont établis chaque année par régions, types de voitures et garantie.

Chronique de jurisprudence

par

Me DOLLARD DANSEREAU

175

1. — Dépassement.

L'automobiliste A se dirige à droite du chemin, à une vitesse moyenne de trente milles à l'heure. L'automobiliste B, qui suit, signale son approche et tente de dépasser l'automobiliste A. Celui-ci, qui n'a pas entendu le signal et ne voit pas venir l'automobiliste B, se rapproche à ce moment du centre de la route. La collision est inévitable et les deux voitures capotent. L'automobiliste A se pourvoit en dommage contre l'automobiliste B. Celui-ci conteste l'action et cherche à prouver que la collision a eu pour cause la négligence du demandeur.

La cour d'appel, saisie de l'affaire, s'est prononcée en faveur de l'automobiliste A, en se fondant sur le paragraphe 4 de l'article 36 de la loi des automobilistes, qui énonce que l'automobiliste doit, « avant de se ranger à gauche, avertir de son intention ».

L'arrêtiste a résumé de la façon suivante l'opinion de la cour d'appel: « L'automobiliste qui entreprend d'effectuer un dépassement ne doit pas se borner à donner le signal, il doit s'assurer que le conducteur de l'autre véhicule a entendu l'avertissement ».

Davis c. Latulippe, (1946) B. R. p. 300.

2. — Autre dépassement.

176

Un cultivateur menait un cheval attaché à l'arrière d'une voiture. Le cheval était peu nerveux; au fait, deux automobiles avaient dépassé l'équipage sans que le cheval montrât le moindre signe d'agitation. Arrive un camion et le cheval, au moment où ce camion dépasse la voiture, se jette sur la voiture et cause des dommages considérables. Le camionneur plaide que le cheval n'était pas suffisamment gardé; le cultivateur soutient que le camionneur était en faute pour n'avoir pas signalé son approche, comme le veut la loi des véhicules-automobiles.

Comme dans toutes les actions en dommages, le juge a recherché la faute qui avait causé l'accident. Il a observé que le camionneur avait commis une faute en ne se conformant pas aux dispositions de la loi. D'un autre côté, il a déclaré que c'est la faute du cultivateur seule qui était cause du dommage et jugement a été rendu en conséquence.

Asselin c. Ste-Anne Power (1946) C. S. p. 174.

3. — Encore les fausses déclarations.

La cour d'appel s'est prononcée une fois de plus sur le sujet des fausses déclarations. Un automobiliste avait omis, dans sa demande d'assurance, de mentionner un accident survenu antérieurement. Il est vrai que cet accident avait eu lieu seulement quelques jours plus tôt et que la victime n'avait pas encore pris aucune action contre l'automobiliste.

La police d'assurance émise à l'automobiliste fut renouvelée lors de sa première échéance, au moyen d'un certificat de renouvellement ordinaire. Quelques mois plus tard, un nouvel accident obligea l'automobiliste à faire appel à son assureur. Celui-ci déclina toute responsabilité en affirmant:

1. que l'automobiliste, dans sa première proposition d'assurance, avait omis un fait essentiel à l'appréciation du risque;

2. que le renouvellement de la police d'assurance au moyen d'un certificat n'était opéré que sur la base de la véracité des réponses faites dans la proposition originale.

Dans une chronique précédente, nous avons déjà traité ce sujet et montré que le renouvellement est effectué en prenant pour acquis la vérité des réponses renfermées dans la proposition originale. La cour d'appel a maintenu cette opinion.

177

De plus, le tribunal a également considéré que l'omission de déclarer un accident antérieur affectait le jugement de l'assureur sur la valeur du risque. En conséquence, l'action de déclarer un accident antérieur affectait le jugement.

Bertrand c. Cie Française de Phénix, 13 I. L. R., p. 33.

Chronique de documentation

par

G. P.

178

Lexique technique de l'automobile (Français-anglais, anglais-français) Éditions J. et R. Seunac, Paris.

Ce lexique est l'œuvre de trois auteurs, MM. Hazard, Delpeyroux et Valin, qui ont eu pour objet de faciliter les relations entre les services techniques alliés durant la guerre, à l'aide d'un vocabulaire de l'automobile. On a réuni en un lexique :

1) les termes techniques utilisés dans les notices d'instructions et d'entretien qui accompagnent les véhicules d'origines anglaise ou américaine;

2) « les mots les plus courants en matière de routes, outillage, machine-outils, constructions mécaniques et métallurgiques ».

Destinée aux techniciens de l'armée motorisée, cette brochure de cent vingt pages peut également être utile aux traducteurs et à ceux qui, parlant français ou anglais, désirent s'exprimer en termes exacts.

Les assurances au point de vue économique et social, par Jean Fourastié, Commissaire-contrôleur au Ministère des finances. Payot, éditeur à Paris. Prix 140 fr.

Dans la préface de son livre, l'auteur écrit ceci : « Le contraste est frappant entre la pauvreté, ou même l'inexistence des études économiques sur l'assurance et l'abondance ou

même la richesse de la littérature juridique traitant du même sujet ». C'est cette lacune dont M. Fourastié cherche à combler certains aspects. On trouve dans la première partie de son livre une étude théorique assez étendue sur le coût, l'offre et la demande, la production et l'utilité marginale en assurance. Dans la seconde, l'auteur présente de nombreuses statistiques et un aperçu intéressant de l'assurance en Suisse et en France et du marché international des assurances.

179

Voilà un livre bien différent des maints ouvrages américains où le détail empêche souvent d'apercevoir l'essentiel.

Six années d'assurances, 1939-1945, L'Argus, 2, rue de Châteaudun, Paris.

Le courrier de France nous apporte également un livre où l'on s'est efforcé de réunir en un ouvrage de deux cents pages les changements apportés à la pratique et à la législation de 1935 à 1945, en l'absence des soldats prisonniers en Allemagne ou ailleurs et des émigrés qui ont perdu le contact avec la France durant la guerre. Cet ouvrage est né d'une pensée généreuse : servir, lit-on en première page. Pour faciliter l'étude de la pratique aux intéressés, on donne d'abord les modifications survenues, dans chaque domaine, de l'assurance sur la vie et contre l'incendie. Puis, on complète les renseignements en classant sous chaque rubrique une bibliographie des articles et des livres parus depuis 1939. Le livre est suivi d'un index alphabétique et analytique.

Les cahiers de l'assurance populaire. — *Notions professionnelles élémentaires*, par G. Corneau et H. Duval. L'Argus, 2, rue de Châteaudun, Paris 1945.

En trois plaquettes d'une trentaine de pages chacune, les auteurs étudient l'assurance populaire, que l'on appelle souvent industrielle ici, du nom américain *Industrial Insurance*. L'assurance populaire, c'est cette assurance émise par faibles

tranches, que des intermédiaires patients et tenaces vendent aux petites gens, à un prix beaucoup plus élevé que l'assurance ordinaire. En Angleterre et aux États-Unis principalement, cette forme d'assurance a pris une grande importance à la faveur d'une vente tenace, bien organisée et bien suivie. Des sociétés considérables comme la Metropolitan et la Prudential of America aux États-Unis et la Prudential of London en Angleterre en ont tiré la plus grande partie de leurs ressources.

Il est intéressant de lire cette étude d'une branche de l'assurance, dédaignée par les as de la vente, mais qui apporte à beaucoup de monde la pitance journalière. Claire, quoique nécessairement simplifiée, elle apporte, à nous de langue française, des textes intéressants que nous pourrions utiliser avec fruit en les adaptant à nos besoins. Tel quel, ces plaquettes donnent des explications simples et précises d'opérations que les textes anglais ou américains ne permettent pas toujours de faire saisir à des débutants ou à des praticiens dont la connaissance de l'anglais n'est pas suffisante.

A dictionary of Insurance Terms, How to Understand Insurance and buy it intelligently. Employers Mutual Liability Insurance Company of Wisconsin.

Le titre est un peu prétentieux pour une plaquette de soixante pages. La deuxième partie est mieux que la première, cependant. Il s'agit, en somme, d'un petit lexique bien fait, que les *Employers Mutuals of Wausaw*, Wisconsin mettent à la disposition du public. Il contient des définitions fort bien faites de termes qu'on emploie dans les assurances de responsabilité et d'accidents aux États-Unis. Si le titre est d'intérêt uniquement publicitaire, l'ouvrage est intéressant parce qu'on s'est efforcé de ramener à l'essentiel l'explication de termes techniques que les dictionnaires et les encyclopédies ne contiennent pas généralement. De cela et de la présentation typographique, il faut louer l'auteur et les sociétés qui mettent cette

source de documentation à la disposition du public. Ainsi faite la publicité de l'assurance est excellente et elle peut rendre de grands services.

Les publications de la National Fire Protection Association,
Boston, Mass.

Un mot d'abord d'un dépliant qui donne l'historique, un aperçu des initiatives et la liste des livres, plaquettes et tirés à part d'articles parus sous les auspices de la grande Association américaine. On sait ce qu'elle est et ce qu'elle fait, mais il est intéressant de voir son œuvre résumée. Il est bon que périodiquement l'on sache les services que la N.F.P.A. rend depuis plusieurs années.

181

Le *Quarterly d'octobre* 1946 contient les rapides analyses ordinaires d'incendies survenues durant le trimestre précédent, une étude statistique des incendies survenus en 1945, avec la répartition entre les diverses catégories de risques et une étude précise et intéressante sur la ventilation des fours et séchoirs. Celui de juillet 1946 étudie, entre autres choses, les incendies survenus dans deux hôtels, l'un à Chicago et l'autre à Dubuque. On y trouvera un rapport technique sur les causes du sinistre, et l'étude des dommages.

Must Stores Burn? Si le titre frappe immédiatement le lecteur, la brochure ne le déçoit pas. On y trouve une analyse des principaux risques que le feu fait courir aux petits et grands commerçants. Les dossiers de l'Association sont remplis de cas vécus. C'est là qu'on a puisé des exemples qui illustrent le risque mieux que de longues gloses. Dans un second chapitre, l'auteur apporte des solutions sous le titre « The Cures »: *Why automatic Protection? What can be done about basements? Are night Fire inevitable? Don't be Fooled by Brick Walls? Who are your neighbors? Whose Responsibility is it? Defeating the Common Hazard?*

Sous une forme familière et en des formules ramassées, on a dans cette petite brochure d'excellentes suggestions, à un moment où brûler est moins que jamais payant.

182

The Fireman's responsibility in Arson detection indique aux pompiers ce qu'il faut faire dans les cas d'incendie volontaire pour permettre aux autorités compétentes de faire les constatations d'usage. Si cette méthode de travail était plus répandue, elle permettrait d'obtenir à temps les indications qui permettent de prouver le crime. L'incendie volontaire est un des délits les plus difficiles à établir, si l'incendiaire est habile. Pour y arriver, il faut que des indices précis soient recueillis au moment même où les pompiers pénètrent dans l'immeuble en flamme. C'est avec une collaboration aussi exacte que raisonnée que l'on parviendra à prouver la faute et ainsi à venir à bout de criminels dont les actes sont aussi dangereux pour les biens que pour la personne d'autrui.

Avec *Fire and the Air War*, on aborde un champ plus vaste, celui de la lutte contre l'incendie menée durant la guerre dans les pays belligérants. On trouve, dans ce livre abondamment illustré, des études très variées sur les mesures prises en Angleterre, en Allemagne et au Japon, et le rapport officiel du bombardement de Hiroshima et de Nagasaki.

Pour terminer, deux ingénieurs de la *National Fire Protection Association* tirent quelques conclusions des recherches faites durant la guerre pour détruire aussi bien que pour protéger les propriétés menacées. L'impression que laisse ce livre, c'est la grande menace qui pèse sur le monde, si l'on doit jamais subir une autre guerre, plus terrible encore pour les civils que celle de 1939.

Lesson plans on practical firemanship. War Department, Washington.

En première page, cette brochure contient la note suivante: « *T. M. 5-693, Lesson Plans on Practical Firemanship,*

is published for the information and guidance of all concerned. By order of the Secretary of War ».

L'intention est évidente. La brochure est destinée à former des pompiers qui, en temps de guerre rendront des services d'autant plus grands qu'ils seront mieux préparés. En temps de paix, la méthode de formation peut également être utile.

Le document n'apporte pas de renseignements précis. Il donne plutôt un programme d'enseignement, de formation théorique et pratique. C'est donc plus une méthode qu'une source de renseignements. Le document vaut qu'on le signale.

183

Questions and Answers for Examination for Applicants, for Agents' licenses. Department of Insurance, Ontario.

Plaquette de 45 pages où l'on a ramassé les connaissances élémentaires que les autorités ontariennes jugent essentielles à l'obtention du permis d'agent dans la province. Sous la forme de questions et de réponses, c'est la somme que l'on exige du candidat-agent, à qui jusqu'ici on accordait la patente sur sa bonne mine, sa signature et en échange d'un chèque visé par la banque. C'est une première étape vers l'examen sérieux, solide qui, un jour, l'espérons-nous en toute naïveté, fera de l'agent sinon un théoricien, du moins un homme ayant la préparation voulue pour rendre de réels services à ses clients, sans attendre d'avoir commis un nombre suffisant d'erreurs et de bévues aux frais et dépens de ses assurés. L'Ontario nous *dame le pion* une fois de plus puisque notre manuel n'existe qu'à l'état de projet.

Congrès H.E.C., octobre 1945. Association des licenciés de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal.

On trouvera dans cette brochure les travaux présentés au Congrès tenu en octobre 1945 par les anciens élèves de l'École

des Hautes Études Commerciales de Montréal. Signalons, en particulier, les titres suivants qui ont trait aux assurances :

Orientation Professionnelle et assurance-vie,
par Émile Daoust.

Pour une corporation des agents et des courtiers en assurance,
par Gérard Parizeau.

184

L'assurance-chômage, élément de sécurité sociale au Canada,
par Louis-J. Trottier.

Le facteur humain en assurance-automobile,
par Étienne Crevier.

Mission de l'assurance mutuelle contre l'incendie,
par Gaston Leblanc.

Le triangle de l'assurance-vie, par Lucien Ladouceur.

Les droits du bénéficiaire d'une police d'assurance-vie dans la Province de Québec, par Paul Vallerand.

Étude comparée des diverses modalités d'assurance,
par Thuribe Belzile.

Traité pratique de la responsabilité civile, par Henri Lalou,
Doyen de la Faculté libre de droit de Paris. 3e édition,
1943. Librairie Delloz.

La troisième édition de cet ouvrage, parue durant la guerre, nous parvient de Paris. On y trouve une étude d'ensemble extrêmement intéressante sur la théorie et la jurisprudence en matière de responsabilité civile : responsabilité du fait d'autrui (père et mère, artisans, maîtres et commettants) des animaux et des choses qu'on a sous sa garde, responsabilité des fonctionnaires et des personnes morales publiques (État, départements, communes).

Voilà un ouvrage qui peut nous être utile, même s'il traite de mœurs et d'habitudes juridiques qui ne sont pas les nôtres.

Nous le signalons aux avocats et à ceux qui recherchent, dans les textes publiés en France, le vocabulaire dont notre langue technique a un besoin pressant et une méthode de travail.

The Business Law of Aviation, par Gerald O Dykstra et Lilian G. Dykstra, McGraw-Hill Book, Company, New York. Prix : \$4.00.

Bien différent est ce livre qui traite du droit de l'aviation aux États-Unis. C'est un recueil de jugements, conçu à la manière anglaise ou américaine, c'est-à-dire sans aucune recherche d'ordre, d'idées générales, de principe, de théorie. La règle ne venant pas d'un ensemble d'idées générales solidement établies à l'avance, il n'y a pas à demander à ce livre des directives théoriques sur le droit de l'aviation. Qu'on y cherche seulement le texte de certaines lois et les opinions exprimées par les juges qui ont eu à les interpréter dans des cas précis.

185

Après avoir noté que le droit de l'aviation n'existe pas en soi puisqu'il emprunte ses éléments à l'édifice juridique en général, les auteurs écrivent ceci: « *The purpose of this compilation of cases covering the various phases of aircraft law is to give a conception of the legal background and problems in this field, which undoubtedly will constitute the transportation development of the future* ».

On consultera cet ouvrage avec intérêt, même si la lecture en est rendue ardue par des textes inutilement longs, dont il aurait été plus simple à notre avis d'extraire le sens général.

Business Interruption Insurance, Annual or Three Year Policies? Use and Occupancy or Profits Policy? Premium Adjustment Clause. — Guardian Assurance Company.

Publiés par les soins de la Guardian, ces trois fascicules méritent d'être signalés à nos lecteurs. Rédigés en une langue très simple, ils analysent l'assurance des pro-

fits et des frais généraux sous l'une ou l'autre forme. Ces assurances sont assez complexes. Aussi faut-il féliciter la *Guardian* d'avoir voulu communiquer à ses clients une analyse brève, mais bien faite qu'on attribue à son sous-directeur au Canada.

186 L'auteur a très bien résumé, semble-t-il, les aspects principaux de cette assurance. Il a indiqué les différences qui existent entre les *Use and Occupancy policies* et les *Profits policies* et il les a ramenées aux trois points suivants:

- 1° — différence dans le mode de calcul du montant d'assurance;
- 2° — différence dans la période d'indemnisation;
- 3° — différence dans la détermination de l'indemnité.

Cette étude sera utile à ceux qui traitent déjà ce genre d'assurance, aussi bien qu'à ceux qui, n'en faisant pas, désireraient ouvrir un nouveau champ d'action à leur activité.

Comme nous nous proposons d'offrir une analyse de ce genre à nos lecteurs, c'est avec plaisir que nous signalons ici celle de M. Bell.



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

LA PLUS ANCIENNE COMPAGNIE D'ASSURANCE AU MONDE

FONDÉE EN 1710

Sun Insurance Office

LIMITED

—
DE LONDRES, ANGLETERRE

•
BENOIT BERTRAND, gérant provincial

•
Succursale de la Province de Québec:

ÉDIFICE ALDRED, PLACE D'ARMES

MONTRÉAL

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

opérations commerciales, comptabilité et vérification, mathématiques financières, statistiques, droit civil, droit commercial, opérations de banque et de bureau, langue et correspondance commerciale anglaises et françaises, économie politique, géographie économique, langue étrangères (Italien, espagnol, allemand), etc.



||| Nous attirons particulièrement l'attention des courtiers
et agents d'assurances, des employés des sociétés
d'assurances, sur nos cours du soir en droit, en éco-
nomie politique et en langue française et anglaise. |||



TOUS RENSEIGNEMENTS GRATUITS SUR DEMANDE

AU DIRECTEUR

535, avenue Viger, Montréal

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

VOTRE ALLIÉE

Au service du public depuis soixante-dix ans, la Banque Canadienne Nationale se préoccupe d'assurer le succès de ses clients, auquel est lié son propre progrès.

Désireuse de coopérer avec vous, elle vous réservera le meilleur accueil, quelle que soit l'importance de votre entreprise ou de votre compte.

BANQUE CANADIENNE NATIONALE

Actif, environ \$350,000,000

525 bureaux au Canada



L'UNION

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

Fondée en 1828

Incendie - Automobile

Libre quant aux taux

Actif au Canada au 31 déc. 1944

\$730,406

J. P. A. GAGNON, Gérant
465, rue St-Jean, Montréal

Dépôt au gouvernement fédéral à Ottawa excédant \$550,000.

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

*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

**Le travail
plus
l'économie
= La Prospérité**

Aussi inévitablement que le lever du soleil de demain.



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

Fondée en 1846

Coffrets de sûreté à tous nos bureaux

SUCCESSALES DANS TOUTES LES PARTIES DE LA VILLE

Un Dollar

seulement

vous donne droit à

Ensemble!

revue de la Coopération

*qui vous apporte
tous les mois :*

- des études théoriques sur la coopération;
- des réalisations coopératives;
- des commentaires;
- des faits et nouvelles;
- des directives pratiques.

•

REVUE "ENSEMBLE!"
CASE POSTALE 186
QUÉBEC

*Cinq
ans
après*

PRIMES

1941

54,784.44

1942

55,467.39

1943

61,012.24

1944

84,473.80

1945

97,297.70

❁ SOCIÉTÉ ❁
NATIONALE
D'ASSURANCES

AFFILIÉE À LA C.U.A.

41 OUEST, RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL - HARBOUR 3291

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
Prop.

H. GERVAIS
Ass. Dir. Gérant
J.-A. MAROIS
Ass. Dir. et
Expert-évaluateur

Tél. MARquette 2467

THE PRUDENTIAL

**ASSURANCE COMPANY LIMITED OF
LONDON, ENGLAND**

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

LA SÉCURITÉ

COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES DU CANADA



Siège Social - MONTRÉAL

RÉSUMÉ DU BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1945

ACTIF

Espèces	\$ 30,925.48
<i>Valeurs de placement (valeur au marché approuvée par le Service des Assurances)</i>	
Débitures du Dominion du Canada	\$818,372.00
Débitures provinciales—(Province de Québec)	30,900.00
Débitures municipales	28,460.00
Autres débitures	25,765.00
	903,497.00
Dû des agents et autres comptes à recevoir	148,179.27
Autres actifs (y compris Ameublement, Fournitures, Plans, etc.)	1.00
ACTIF TOTAL	\$1,082,602.75

PASSIF

Réserve pour primes non-acquises	356,214.19
Réserve pour sinistres en cours de règlement	69,451.00
Réassurance, taxes courues et autres passifs	34,583.29
	460,248.48
PASSIF TOTAL	460,248.48
Réserve pour Contingences	38,850.00
<i>Comptes des actionnaires—Surplus et Capital</i>	583,504.27
Capital-Actions :	
Autorisé—20,000 actions \$100.00 nominale chacune	
— \$2,000,000.00.	
Emis — 4,250 actions	
	\$1,082,602.75

Disponible pour la protection des assurés.

Réserve pour primes non-acquises	\$356,214.19
Réserves pour Contingences	38,850.00
Capital-Actions	425,000.00
Comptes de Surplus	158,504.27
TOTAL	\$978,568.46

Cette Compagnie ne fait de la réassurance, soit facultative ou sous traité, qu'avec des Compagnies licenciées par et ayant des dépôts au Service des Assurances à Ottawa.

A. SAMOISSETTE

Président et Directeur Général

RENÉ MASSÛE
Surintendant des Agences

YVON TRUDEL
Inspecteur

G. POIRIER
Surintendant

L. A. MÉTHOT
Inspecteur à Québec

REPRÉSENTANTS DEMANDÉS