

Documents

Volume 18, Number 3, 1950

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103188ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103188ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

(1950). Documents. *Assurances*, 18(3), 105–120.

<https://doi.org/10.7202/1103188ar>

Documents

I. — Lois sécuritaires de l'automobile au Canada ¹

Le but de ces lois est d'empêcher les personnes imprudentes et financièrement irresponsables de conduire des automobiles par nos chemins.

Huit de nos provinces ont des lois sur la responsabilité financière qui imposent de lourdes amendes aux automobilistes qui ne peuvent s'acquitter de jugement rendu contre eux pour blessures ou dommages à la propriété. Ces lois s'appliquent aux étrangers comme aux résidents de la province. Advenant un accident, si l'automobiliste ne peut prouver qu'il est financièrement responsable, il devra subir certains délais, peut-être faire saisir son automobile, être en butte à d'autres complications, sans compter la perte d'argent.

Ces lois peuvent se diviser en trois grandes classes:—

- (a) Celles qui empêchent une personne de rouler automobile ou de s'en déclarer propriétaire tant qu'il existe contre

¹ On trouvera ci-après un article paru dans le numéro de juin 1950 de la revue « Board Advocate », l'organe du Dominion Board of Underwriters. Nous reproduisons cet article avec l'autorisation des intéressés. Si la langue est boiteuse, les renseignements sont intéressants.

lui un jugement pour accident d'automobile. Avant qu'on lui permette de rouler automobile de nouveau, il doit, en plus d'acquitter les frais du jugement, établir qu'il est responsable financièrement, advenant un accident dans l'avenir.

106

- (b) Celles qui empêchent d'autres personnes de conduire une automobile, si elles ont été condamnées pour une offense, telle que conduite dangereuse, défaut d'arrêter après un accident, conduite sous l'influence de l'alcool, etc. et cela tant qu'elles n'ont pas établi qu'elles sont financièrement responsables. Ces lois s'appliquent même s'il n'y a pas eu d'accident.
- (c) Les lois qui stipulent que tout automobiliste impliqué dans un accident d'automobile causant des blessures corporelles ou endommageant la propriété d'autrui au-delà d'un minimum stipulé, se verra retirer immédiatement son permis de conduire et l'enregistrement de son véhicule ou encore saisir sa voiture, à moins de pouvoir prouver qu'il est en mesure d'acquitter les frais de tout jugement contre lui à la suite d'un tel accident.

Responsabilité requise

- (1) Une police d'assurance « automobile » avec limite de \$5/10,000 pour blessures corporelles et \$1,000 pour dommages à la propriété.

ou
- (2) Un lien d'une compagnie de cautionnement pour les mêmes montants.

ou
- (3) Un dépôt d'argent ou des garanties acceptables au montant de \$11,000.00 entre les mains du Trésorier de la province.

PROVINCE	ACCIDENTS Quand le propriétaire ou le chauffeur ne peut payer les dommages		CONDAMNATIONS Applicable aux Etats-Unis	JUGEMENTS			Fonds et limites pour jugement non-acquitté	Saisie d'auto pour accident où preuve d'assurance manque	La carte d'ass. doit être portée par chauffeur	Automobiliste resp. des accidents aux passagers qui ne paient pas dans voiture privée	Autres caractéristiques
	Preuve de resp. fin. requise	Dommages min. à la propriété		Règlement requis ainsi que preuve de resp. fin.	Dommages min. à la propriété	Applicable au jugement aux E.-U.					
Alberta	Oui	\$75	Oui	Oui	\$100	Oui†	Oui (5/10&1) *	Oui (6)	Non	Négligence grossière	(1) (7)
Colombie Britannique	Oui	\$50	Oui	Oui	\$50	Oui	Oui (5/10)	Oui	Oui	Négligence grossière	(1) (2) (5)
Manitoba	Oui	\$25	Oui	Oui	\$25	Oui	Oui (5/10) *	Oui	Oui	Négligence grossière	(2) (5)
Nouveau-Brunswick	Oui	\$100	Oui	Oui	\$100	Oui†	Non	Non	Non	Non	(1)
Nouvelle-Ecosse	Oui	\$50	Oui	Oui	\$50	Oui†	Oui (5/10&1)	Non (6)	Oui	Négligence grossière	(1) (7)
Ontario	Oui	pas de min.	Oui	Oui	pas de min.	Oui†	Oui (5/10&1) *	Non	Non	Non	(1) (4)
Ile du Prince Edouard	Oui	\$50	Oui	Oui	\$50	Oui	Oui (2/4)	Oui	Oui	Oui	(2) (5)
Saskatchewan	Oui	\$50	Oui	Oui	\$50	Oui†	Non	Non	Non	Négligence grossière	(3)

† Sous réserve des dispositions de responsabilité aux E.-U.

* Applicable aussi aux blessures infligées par chauffard.

- (1) On peut exiger preuve de responsabilité financière avant de remettre permis à personne de moins de 21 ans, et plus de 65 ans.
- (2) On peut exiger preuve de responsabilité financière pour toute cause raisonnable.
- (3) Assurance obligatoire d'après le plan de compensation rédigé par le bureau des assureurs du Gouvernement.
- (4) On peut exiger preuves de responsabilité financière quand le registrateur, tenant compte du dossier, le juge à propos.

(5) Permis et enregistrements sont suspendus advenant une suspension en vertu d'une loi analogue dans une autre province ou un autre état.

(6) La pratique veut que si la preuve de responsabilité financière n'est pas fournie sur demande, les plaques de permis doivent être retournées au registrateur tant que les dommages concernés n'ont pas été payés et que la preuve de responsabilité financière pour l'avenir n'a pas été défrayée.

(7) Permis suspendu si la responsabilité financière n'a pas été établie comme existant avant l'accident.

Québec En mars 1949, une loi touchant la protection du public sur la route est entrée en vigueur; en vertu de cette loi, un juge ou magistrat peut pour certaines causes suspendre le permis de conduire et le certificat d'enregistrement du véhicule et exiger, avant de rétablir le propriétaire ou conducteur dans son droit, que celui-ci produise une preuve de responsabilité financière.

NeuveTerre- Pas de loi sécuritaire.

II. — Le problème de la sécurité de la route.

La causerie, prononcée par M. Etienne Crevier, à une réunion du Club Richelieu à Trois-Rivières, nous paraît avoir sa place ici, après le tableau précédent. M. Crevier revient sur un sujet qu'il a traité dans notre revue. Il est particulièrement bien placé pour le présenter, étant directeur d'une société d'assurance dont le personnel constate chaque jour les faiblesses et les insuffisances de la loi actuelle. — A.

108

Ce problème, grave en soi et dans ses conséquences, c'est celui que l'automobile pose tous les jours et qu'un homme d'assurance, par la connaissance immédiate et précise qu'il a de ses manifestations, est plus en mesure d'apprécier.

Vous savez sans doute qu'il y a, non seulement en chiffres absolus, mais aussi proportionnellement à la population, plus d'automobiles aux Etats-Unis qu'au Canada. Mais savez-vous que, toutes proportions gardées, il y a plus d'accidents mortels causés par l'automobile au Canada qu'aux Etats-Unis ? Savez-vous, pour plus de détails, que les indemnités versées au Canada par les compagnies d'assurance, par suite des accidents d'automobile, se sont élevées en 1949 à près de 40 millions de dollars ? Savez-vous qu'au cours de la même année ces accidents ont blessé plus de 45,000 personnes et tué 2,100 hommes, femmes et enfants ?

Qu'est-ce que cela représente ? Cela représente des pertes financières considérables, qui, même compensées par l'assurance, sont une destruction irrémédiable de richesses. Cela signifie aussi des pertes immenses en capital humain, des souffrances physiques et morales incalculables, maint avenir brisé. Cela veut dire enfin des taux d'assurance-automobile plus élevés.

L'établissement des taux d'assurance-automobile n'est pas un mystère. Ces taux sont basés sur des faits et même sur des faits contrôlés. Ils ne sont pas le résultat de décisions arbitraires de la part des compagnies. Celles-ci soumettent régulièrement aux gouvernements les montants qu'elles ont perçus en primes et versés en indemnités. Or, ce sont ces chiffres qui, plus que tout autre facteur, servent à établir les taux, en permettant de les ajuster suivant les résultats obtenus.

109

Le nombre et le coût des accidents constituent donc l'élément essentiel des taux d'assurance-automobile. Cela ressort d'ailleurs de la comparaison des chiffres touchant les primes et les réclamations de chaque province du Canada. On constate que, dans les provinces où les accidents sont moins fréquents et moins coûteux, les primes sont moins élevées et que, si la province de Québec a les taux d'assurance les plus élevés du pays, elle est précisément la province où le taux des accidents et la moyenne des réclamations sont les plus forts.

Vous vous demandez sûrement si l'on peut corriger une telle situation. Sans doute; d'ailleurs un grand nombre d'États, aux États-Unis, et plusieurs provinces, au Canada, y sont parvenus en employant divers moyens, dont je voudrais vous exposer les trois principaux.

Vous conviendrez que l'objet de toute législation réglant l'usage des véhicules-moteurs doit être d'abord de diminuer la fréquence des accidents sur les routes et ensuite de pourvoir à une indemnisation raisonnable des victimes des chauffeurs.

Le premier moyen — et celui qui jusqu'à récemment avait été le plus efficace et le plus répandu — c'est le type de loi qu'on appelle loi de solvabilité (Financial Responsibility Law). La plus ancienne loi de ce genre remonte à 1926 et a été adoptée par l'État du Connecticut. Depuis cette date,

la plupart des Etats des Etats-Unis ont adopté des lois semblables. Au Canada, toutes les provinces, à l'exception de la province de Québec et de Terre-Neuve, ont inséré dans leurs lois des véhicules-moteurs ou dans leurs lois de circulation routière des dispositions relatives à la solvabilité des automobilistes.

110

En résumé, ces lois de solvabilité stipulent que tout propriétaire ou conducteur d'automobile contre qui un jugement exigeant des dommages-intérêts a été rendu, soit pour des blessures ou la mort, soit pour des dégâts matériels s'élevant à plus de \$25.00, verra son permis de conduire suspendu jusqu'à ce qu'il ait exécuté le jugement en question et qu'il ait prouvé sa solvabilité pour l'avenir.

On reconnaît généralement trois façons de prouver sa solvabilité: la production d'une police d'assurance-automobile ou d'un cautionnement d'une compagnie de garantie ou encore le dépôt d'un montant en espèces ou de valeurs mobilières auprès de l'autorité provinciale compétente. La façon la plus courante, c'est évidemment la production d'une police d'assurance-automobile.

Les dispositions relatives à la solvabilité des automobilistes constituaient une amélioration remarquable sur les mesures législatives antérieures, parce qu'elles empêchaient de circuler sur les routes les conducteurs incapables de satisfaire aux jugements portés contre eux.

Suivant une telle loi, si, après un accident, un automobiliste ne peut établir sa solvabilité, son permis sera suspendu et il ne pourra plus conduire une automobile. Malheureusement, me direz-vous, la pauvre victime de ce premier accident sera privée d'indemnisation. C'est là évidemment une faiblesse des lois de solvabilité et je vous indiquerai tantôt comment on a comblé récemment cette lacune. De plus, ces lois, comme je viens de vous l'indiquer, ne peuvent tenir effective-

ment hors de la route un automobiliste négligent et insolvable que si ce dernier est condamné par un tribunal et ne satisfait pas au jugement porté contre lui. Trop souvent, comme certains d'entre nous ont eu l'occasion de s'en rendre compte, des accidents sont causés par des gens que l'on sait à l'abri de tels jugements ou dont les moyens financiers sont limités. Dans de tels cas, les victimes ne poursuivent pas l'auteur de l'accident, sachant d'avance qu'elles ne pourront se faire indemniser. Comme résultat, non seulement la victime ne reçoit pas d'indemnité, mais ces conducteurs imprudents et insolubles continuent de circuler sur les routes. C'est là une autre faiblesse de ce système.

111

L'expérience acquise dans l'administration des lois de solvabilité a permis d'élaborer récemment une législation connue sous le nom de « loi de solvabilité et de sécurité » (Safety Responsibility Law). Cette nouvelle législation a fait disparaître certaines imperfections des lois de solvabilité. Elle a rendu plus complète l'indemnisation des victimes des accidents d'automobile et contribué à réduire le nombre des accidents.

C'est là le deuxième système dont je veux vous parler. La législation relative à la solvabilité et à la sécurité a pris naissance dans l'Etat du New Hampshire et fut ensuite adoptée par l'Etat de New York. Ces sortes de lois font maintenant partie des statuts d'une vingtaine d'Etats des Etats-Unis.

Dans notre pays, c'est au Manitoba que revient l'honneur d'avoir pris l'initiative dans ce domaine, en 1946. Cette province a rédigé une loi vraiment efficace qui a produit d'excellents résultats. Des dispositions semblables ont depuis été adoptées, avec des variations, par la Colombie britannique, l'Ontario, l'Alberta, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

Les principales dispositions de la loi de solvabilité et de sécurité en vigueur dans le Manitoba sont les suivantes:

112

Advenant un accident d'automobile occasionnant des blessures ou la mort ou encore des dégâts matériels s'élevant à plus de \$25.00, le permis de conduire et l'enregistrement de tous les véhicules-moteurs inscrits au nom de la personne conduisant ou possédant un véhicule-moteur mêlé à l'accident sont suspendus, à moins que le conducteur ou le propriétaire n'ait déjà donné une preuve de sa solvabilité.

De plus, tout véhicule-moteur mêlé à l'accident est confisqué, à moins qu'on n'ait déjà donné une preuve de solvabilité. Le véhicule demeure confisqué jusqu'à ce que le propriétaire ou le conducteur dépose un montant suffisant pour couvrir toute réclamation pouvant résulter de l'accident et qu'il fournisse en outre une preuve de solvabilité pour l'avenir.

Partout où de telles lois ont été adoptées et appliquées rigoureusement, les résultats ont été excellents. On a vite constaté une diminution du nombre des accidents occasionnant des blessures, cependant que les conducteurs imprudents et insolubles étaient écartés de la route. L'efficacité de ces lois a également eu comme conséquence la diminution des taux d'assurance-automobile. Les résultats ont été les meilleurs là où l'on a pratiqué la confiscation des véhicules mêlés à des accidents, c'est-à-dire dans le Manitoba et la Colombie britannique, les deux seules provinces du pays où existe cette disposition.

Les premières lois de ce genre avaient également des faiblesses, dont les deux principales étaient les suivantes:

Aucune disposition ne permettait à la victime d'un chauffeur « à l'abri d'une condamnation » d'être indemnisée lorsque le conducteur n'avait pas été antérieurement mêlé à un accident et que, par conséquent, il n'avait pas été obligé

de prouver sa solvabilité. De plus, aucune disposition ne couvrirait le cas de la victime d'un chauffard.

La loi de solvabilité et de sécurité mise en vigueur au Manitoba a corrigé ces faiblesses. Plus tard, toutes les autres provinces, à l'exception de Québec, Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve, ont aussi adopté une mesure pour couvrir le cas de la victime du premier accident d'un conducteur insolvable. A cette fin, les provinces que je viens de mentionner ont institué un fonds garantissant l'exécution des jugements (Unsatisfied Judgment Fund). Ce fonds est généralement constitué par la perception d'une cotisation minimale exigée tous les ans du propriétaire de chaque véhicule-moteur au moment de l'enregistrement.

113

Grâce à ce fonds, toute personne qui a obtenu un jugement lui accordant des dommages-intérêts pour des blessures ou la mort résultant d'un accident d'automobile, et qui n'a pu faire exécuter ce jugement par le débiteur, peut être indemnisée jusqu'à concurrence des limites fixées par la preuve de solvabilité.

Une fois indemnisée à même le fonds, la victime transporte son droit d'indemnité au fonds et le débiteur se voit ensuite refuser le droit d'utiliser un véhicule-moteur tant qu'il n'a pas entièrement remboursé le montant au fonds et qu'il n'a pas donné de preuve de sa solvabilité pour l'avenir. De cette façon, les victimes du premier accident d'un conducteur insolvable peuvent obtenir une indemnité après que jugement a été rendu en leur faveur.

Dans le Manitoba, la victime d'un chauffard doit obtenir jugement contre le registrateur des véhicules-moteurs comme défendeur nominal avant de pouvoir être indemnisée à même le fonds. C'est le moyen que l'on a trouvé pour prévenir les réclamations fictives et frauduleuses; toutefois,

cette mesure n'a pas été en vigueur assez longtemps pour que son efficacité soit établie d'une façon certaine.

114

Mais, me direz-vous, qu'arrive-t-il d'un conducteur qui désire établir sa solvabilité au moyen d'une police d'assurance-automobile et qui s'en voit refuser l'émission par les compagnies d'assurance ? Pour éviter toute injustice et toute exigence excessive, les compagnies d'assurance ont elles-mêmes institué des systèmes d'attribution des risques permettant à toute personne incapable d'obtenir de l'assurance de trois compagnies quelconques de faire une demande d'assurance à un comité spécial, après avoir rempli certaines formalités. Ces systèmes, qui existent partout au Canada sauf dans Québec, Terre-Neuve et l'Île du Prince-Édouard, ont permis d'accorder au conducteur « malchanceux », qui doit donner une preuve de solvabilité pour l'avenir, une dernière chance de conserver l'usage de son automobile. Ils constituent en même temps pour lui un avertissement sérieux de conduire plus prudemment à l'avenir.

Le dernier moyen dont je veux vous parler et que le public confond ordinairement avec les lois de solvabilité, c'est l'assurance obligatoire.

Elle n'existe nulle part ailleurs en Amérique du Nord que dans l'État du Massachusetts et dans la province de Saskatchewan. Au Massachusetts, elle est réalisée par l'intermédiaire des compagnies d'assurance, tandis qu'en Saskatchewan, elle est administrée directement par l'État.

Ce système comporte, entre autres désavantages, celui de n'être nullement une mesure de sécurité. Sous ce régime, chacun est moins prudent parce qu'il se sait assuré. Le jeu normal de la sélection des risques pratiquée par les compagnies d'assurance, laquelle a pour effet d'éloigner les mauvais conducteurs de la route, ne peut exister. L'assureur doit assurer tous les risques, bons ou mauvais. Ce système tend

donc davantage à laisser en circulation des conducteurs indésirables. De plus, au Massachusetts, le gouvernement a été amené à fixer lui-même les taux et, dans ces conditions, l'opportunisme politique a produit des effets désastreux. Ainsi, quelques-unes des compagnies d'assurance les moins importantes ont fait faillite à cause des taux insuffisants établis par l'Etat.

L'assurance obligatoire a entraîné au Massachusetts une augmentation du coût de l'assurance. Le montant moyen des réclamations s'est considérablement accru, la fréquence des réclamations est aussi devenue plus forte, cependant que les réclamations frauduleuses se multipliaient.

115

En somme, dans cet Etat, l'assurance obligatoire ne s'est pas avérée une mesure de prévention des accidents. On constate d'autre part que sous le régime des lois de solvabilité et de sécurité, si personne n'est obligée de s'assurer, en revanche toute personne doit répondre de ses actions. C'est précisément cette conscience de ses responsabilités qui fait de toute personne un meilleur chauffeur.

Comme je vous l'ai dit, nous n'avons adopté jusqu'ici, dans la province de Québec, aucune de ces mesures. Vous vous demandez alors ce que nous pouvons faire chez nous pour résoudre notre problème.

Nous devons d'abord reconnaître la gravité de la situation, puis, d'une part, être de bons conducteurs et, d'autre part, aider le gouvernement à sévir contre les mauvais conducteurs. En ce qui nous concerne, prêchons l'évangile de la prudence au volant et pratiquons-le. Pratiquons-le, car l'exemple est le meilleur enseignement, et prêchons-le auprès de tous ceux avec qui nous venons en contact: dans notre famille d'abord, auprès de nos amis, dans les divers groupements auxquels nous nous mêlons. Appuyons de nos paroles

et de nos actes les mouvements qui ont pour objet d'accroître la sécurité de la route.

De plus, pour empêcher les automobilistes moins bien disposés d'annuler en quelque sorte l'action des hommes de bonne volonté, encourageons les autorités publiques à sévir sans merci contre les mauvais conducteurs.

116

La législation actuelle contient d'excellentes dispositions tendant à obliger les automobilistes à conduire prudemment et à éloigner de la route les conducteurs dangereux. Cela est vrai surtout depuis que la Loi des véhicules-automobiles a été amendée, en 1949, de façon à donner aux tribunaux des pouvoirs assez étendus en matière de suspension des permis de conduire et des enregistrements de véhicules, non seulement quand il y a eu accident, mais même quand il y a simplement eu conduite dangereuse.

Vous avez peut-être constaté vous-mêmes, par la lecture des journaux, que les tribunaux se sont prévalus de ces nouvelles dispositions de la loi et il est à souhaiter qu'ils continuent d'appliquer ces mêmes dispositions avec une juste rigueur. Les bons conducteurs et le public en général ne peuvent qu'applaudir à une telle action, destinée à sauvegarder leur vie et leurs biens.

Ici encore, c'est sur chacun de nous que repose l'ultime responsabilité d'une plus stricte observance de la loi. Combien tentent d'éluder les conséquences de leurs actes en faisant jouer certaines influences et combien voient d'un œil trop indulgent ces procédés condamnables ? N'est-il pas vrai aussi, malheureusement, que nous attachons trop peu d'importance aux violations de la loi, quand l'expérience enseigne qu'elles sont la principale cause des accidents ?

En effet, les statistiques établissent hors de tout doute que le facteur humain — c'est-à-dire, en somme, la façon de conduire — est le facteur primordial des accidents d'auto-

mobile. Ceux-ci sont presque toujours évitables, car ils ne dépendent ni de l'état des voitures, ni de l'état des routes, sauf dans une proportion presque négligeable. Les principales causes des accidents d'automobile sont le goût de la vitesse, la manie de conduire autrement que du bon côté de la route, la maladie de vouloir dépasser tout le monde ou de ne jamais vouloir être dépassé. Il est remarquable aussi que les conducteurs de moins de 25 ans causent environ 30% des accidents, tandis qu'ils ne représentent qu'une fraction minime du nombre total des conducteurs. N'hésitons donc pas à assumer nos responsabilités et à seconder le gouvernement dans ses efforts pour réduire au minimum les accidents de la route.

117

Pour le moment, donc, il ne s'agit pas tant de créer une législation nouvelle que d'appliquer rigoureusement les lois existantes. Je suis convaincu que nous pouvons, avec les moyens dont nous disposons déjà, améliorer sensiblement la sécurité de la route. Il n'y aura lieu, à mon avis, d'adopter une législation de solvabilité et de sécurité comme celle que je vous ai exposée que plus tard, si les conditions l'exigent.

De toute façon, n'oublions pas que ce sont les accidents d'automobile qui déterminent les taux d'assurance et que tant que les accidents augmenteront les taux d'assurance s'accroîtront également.

Chacun de nous est directement intéressé à la prévention des accidents de la route et notre effort à chacun est la première condition de succès dans ce domaine. Le grand nombre des accidents qui se produisent dans notre province semble être le résultat d'un esprit indiscipliné, d'un manque de civisme, d'une attitude insouciant malheureusement plus répandus dans notre population canadienne-française que chez nos compatriotes de langue anglaise. Il faudra absolument, de gré ou de force, changer cette mentalité des nôtres et la

remplacer par le sens des responsabilités, le souci du prochain et le respect de la loi, si l'on veut obtenir une amélioration sensible de la situation qui existe dans notre province. Il appartient à chacun de nous de faire sa part dans ce sens.

III. — Majorer un inventaire est une cause de nullité du contrat.

118 C'est ce que la cour Supérieure a affirmé à nouveau dans la cause de *Côté v. Cie d'assurance Mutuelle du Commerce contre l'incendie*.

Voici les notes du juge Côté, qui établissent les principes posés:

« La Cour préfère s'attacher exclusivement à la portée juridique de l'article 15, du contrat d'assurance, qui est la répétition de l'article 2488 du C. c., pour déterminer si la défenderesse peut, réellement, suivant les faits prouvés, les opposer au demandeur, et dans l'affirmative, conclure irrévocablement et légalement au rejet de l'action intentée.

« Cet argument étant péremptoire, il convient de le décider d'abord.

« Cet article 15 du contrat d'assurance intervenu entre les parties, se lit comme suit:

« 15. Toute fraude ou fausse représentation dans une déclaration, au sujet de l'une des formalités ci-dessus, invalide la réclamation.

« Art. 2488 C.c. Les fausses représentations ou réticences frauduleuses de la part de l'assureur ou de l'assuré, sont dans tous les cas, des causes de nullité du contrat, que la partie qui est de bonne foi peut invoquer.

« Une jurisprudence uniforme et abondante a établi que de fausses déclarations, une surévaluation volontaire par l'assuré vis-à-vis de l'assureur, des objets détruits par un incendie, équivalent à dol ou fraude de la part de l'assuré, et que partant, le contrat d'assurance devient invalide, l'action de l'assuré devant être renvoyée.

« Dans *The Western Assurance Co. v. Garland*, 12 B.R. p. 530, (1903) 12 K.B. (Qué.) 530) à la page 540 dudit jugement, on lit :

« The insured can only recover the value proved to be lost in case of fire, and an estimate in round figures at the time of the application should not be treated as a ground of nullity unless there be such an inaccuracy as creates a suspicion of fraudulent intent, which cannot be said to exist in the present case.

« *Adler v. Great American Insurance Company of New York*, 37 B.R. p. 535 (1924) 37 K.B. (Qué.) 535. Dans cette cause où la Cour d'appel, confirmant la Cour Supérieure, a rejeté la réclamation, on peut constater à la page 537, que l'assuré avait exagéré, amplifié sa réclamation.

« A la même page, on lit ce qui suit :

C'est la fausseté d'une déclaration que l'on exigeait sous serment et qui devait être vraie, qui constituerait la fraude et provoquerait la nullité du contrat.

« Plus loin on lit :

... elle (la fausseté) doit être telle que l'assuré n'a pu, en la faisant, être de bonne foi.

« Page 538, au sujet de l'augmentation des quantités, la Cour explique que l'assuré doit au moins fournir des explications ou disculpation suffisantes, car autrement, on devra conclure qu'il a sciemment trompé.

« *The North British & Mercantile Insurance Company v. Louis Tourville and others*, (1896) 25 S.C.R. 177, p. 189;

« If, as it has been well remarked (*Wills on Circumstantial Evidence*, p. 32; *Bentham, Rationale of Judicial Evidence*, Vol. 7 p. 76) the force and effect of circumstantial evidence depend upon its incompatibility with, and incapability of, explanation or solution upon any other supposition than that of the truth of the fact which it is adduced to prove,

the appellants' case is as clearly made out as a case of this nature can ever possible be.

« P. 195:

120

Over-insurance must be put a stop to, as much as it is in the powers of the courts to do it. Therein lies one of the greatest source of fraud in connection with the insurance business. If the assured is not in part a co-assurer with the company, that is to say, if the parties to the contract have not a common interest in the preservation of the property insured, one of the most efficient safeguards against fraud and crime is removed. Any such contract where the assured might expect to make a profit by the destruction of the property insured is, in law, tainted with immorality. And to require from a company, when called upon to pay a loss over which hangs any suspicion, a stronger proof than the appellants have made in this case to defeat a fraudulent claim, would be virtually to leave the assurer at the mercy of the assured, a result which obviously, in the companies' interest, should by all possible means be averted. *Interest reipublicae ne maleficia remaneant impunita.*