

La loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et les responsabilités qui en découlent pour les courtiers et les compagnies d'assurance

Étienne Crevier

Volume 29, numéro 2, 1961

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103412ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103412ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Crevier, É. (1961). La loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et les responsabilités qui en découlent pour les courtiers et les compagnies d'assurance. *Assurances*, 29(2), 79–93.
<https://doi.org/10.7202/1103412ar>

La loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et les responsabilités qui en découlent pour les courtiers et les compagnies d'assurance

79

par

ÉTIENNE CREVIER

Nous reproduisons ici l'allocution prononcée par M. Étienne Crevier devant les membres de l'Association des Courtiers d'assurance de la Province de Québec, au 47ième congrès annuel de cet organisme, tenu à Québec le 31 mai et le 1er juin 1961. Nous croyons que nos lecteurs s'intéresseront à cette étude d'ensemble fort bien présentée par le président de la All Canada Insurance Federation, qui est également membre du comité nommé par le gouvernement pour administrer la nouvelle loi.



Il existe dans la province de Québec, depuis le 10 mai dernier, une nouvelle loi intitulée: "Loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile". De toute évidence, cette loi aura une influence considérable sur les opérations d'assurance-automobile telles qu'elles se pratiquaient jusqu'ici dans la province, et cela, même avant les dates d'application de ses différentes dispositions, qui sont le 1er juillet et le 1er octobre prochains, comme nous le verrons un peu plus loin.

Les courtiers d'assurance, tout comme les compagnies d'assurance, sont donc directement intéressés par cette nou-

velle loi. D'ailleurs, nous désirions tous depuis longtemps une mesure de ce genre, et, de part et d'autre, nous avons mis tout en œuvre pour l'obtenir. C'est donc le fruit de nos efforts communs — et de ceux de plusieurs autres organismes — que nous récoltons aujourd'hui. Nous devons nous réjouir de voir enfin adoptée une mesure qui fera disparaître les lacunes dont souffrait le système en vigueur jusqu'ici.

80

Quel était donc ce système ? D'une part, le courtier concentrait ses efforts sur les meilleurs risques d'assurance-automobile et ne se donnait pas trop de mal pour placer les autres. D'autre part, les compagnies étaient aussi désireuses d'obtenir le plus grand nombre possible de risques d'assurance-automobile, mais n'étaient guère intéressées à en accepter d'autres que les meilleurs. C'était là, jusqu'à un certain point, un but légitime et l'on comprend aisément que, dans ces conditions, les risques moins désirables ne trouvaient pas facilement preneur. Quand aux automobilistes, ils pouvaient, à leur gré, s'assurer ou ne pas s'assurer; c'était, en ce qui les concerne, l'absence absolue de toute obligation, même indirecte, de couvrir leur responsabilité.

Comme conséquence de cette situation, on estime qu'aujourd'hui, dans la province de Québec, près de la moitié des propriétaires d'automobiles ne sont pas assurés. En cas de blessures ou de dommages causés par un insolvable ou un inconnu, les victimes ne peuvent pas se faire indemniser. On a bien décrété, il y a quelques années, que les juges pouvaient suspendre le permis de conduire et l'enregistrement de l'automobile jusqu'à ce que la personne condamnée à payer des dommages ait satisfait au jugement, mais ce droit n'a été exercé que très rarement et, de toute façon, il ne constituait aucune garantie d'indemnisation.

C'est cette faiblesse qu'on a voulu corriger par la nouvelle loi et, tous ensemble, vis-à-vis du public, que nous avons conjointement mission de servir, nous avons maintenant le

devoir de faire en sorte que cette loi atteigne pleinement son but. D'autant plus que cela devrait non seulement apporter de nouvelles affaires à chacun d'entre nous, mais aussi augmenter notre prestige, en répandant partout les bienfaits de l'assurance.

En regard de la situation qui existait jusqu'ici, quelle est donc la situation nouvelle créée par la loi du 10 mai 1961 ?

Premièrement, dès le 1er juillet prochain, une preuve de solvabilité sera exigée dans tous les cas suivants:

81

1. Dans le cas d'un mineur propriétaire d'automobile;
2. Dans le cas d'un commerçant d'automobile et
3. Dans le cas de tout conducteur condamné pour certaines infractions au code de la route ou au code criminel.

Deuxièmement, à compter du 1er octobre prochain, deux dispositions importantes entreront en vigueur au sujet de la responsabilité de l'automobiliste. Ainsi, à compter de cette date, tout propriétaire d'automobile sera tenu légalement responsable des blessures ou dommages que son véhicule aura causés. Il ne pourra plus, comme autrefois, invoquer qu'il avait confié sa voiture à un conducteur compétent et autorisé à conduire. Il ne pourra se soustraire à sa responsabilité que s'il peut prouver que son véhicule avait été volé ou que le dommage n'est imputable à aucune faute de sa part ou de la part d'une personne se trouvant dans son automobile ou la conduisant. Automatiquement, la compagnie assurant ce propriétaire deviendra à son tour responsable, envers la victime, des blessures ou dommages causés, jusqu'à concurrence, au minimum, des limites fixées par la loi et qui sont de \$10,000/\$20,000 et \$5,000. L'assureur ne pourra plus se soustraire à sa responsabilité en invoquant une cause de nullité du contrat, comme par exemple la conduite en état d'ivresse. Donc, sauf le cas de vol, le propriétaire devra supporter la responsabilité du

conducteur de son véhicule si celui-ci est impliqué dans un accident, et, en même temps, l'assureur sera tenu responsable jusqu'à concurrence des limites prévues par la loi, quitte pour lui à exercer un recours contre l'assuré, s'il y a lieu, pour les montants qui n'auraient pas été payables en vertu de la police.

82 De plus, à compter de la même date, c'est-à-dire à compter du 1er octobre, une preuve de solvabilité sera aussi exigée, pour l'avenir, de tout conducteur ou propriétaire d'une automobile impliquée dans un accident, même si ce propriétaire ou conducteur n'est pas responsable de l'accident, et, à supposer qu'il y ait eu des blessures ou des dommages, même s'il peut payer pour ces blessures ou ces dommages.

La loi prévoit quatre moyens de prouver sa solvabilité:

1. Un cautionnement;
2. Un dépôt en argent ou en obligations de la province ou garanties par elle;
3. Pour les compagnies, un fonds d'assurance accepté par le surintendant des assurances et
4. Une police d'assurance- automobile aux limites déjà mentionnées de \$10,000/20,000 et \$5,000.

Il va de soi que le moyen le plus simple et le plus pratique sera une telle police d'assurance et que, dans la grande majorité des cas, c'est ce moyen-là qui sera employé. D'où l'on peut prévoir, à plus ou moins brève échéance, une augmentation considérable des demandes d'assurance-automobile de la part du public, soit en prévision d'un accident possible, soit par suite d'un accident effectivement arrivé, ou, encore, après condamnation pour certaines infractions à la loi.

Un certain nombre des automobilistes cherchant ainsi de l'assurance seront des risques plus ou moins désirables, mais qui devront néanmoins pouvoir s'assurer. C'est pourquoi la loi prévoit une troisième disposition: la création d'un "Plan de distribution des risques de responsabilité d'accidents d'au-

tomobile" parmi les assureurs. C'est ce qu'on appelle en anglais "Assigned Risk Plan".

En vertu de ce Plan, tout proposant qui aura été refusé par une compagnie pourra obtenir de l'assurance en s'adressant, par l'entremise de son courtier, aux administrateurs du plan; ceux-ci attribueront le risque à un assureur déterminé, chaque assureur étant mis à contribution à tour de rôle, jusqu'à ce qu'il ait ainsi reçu un volume de risques correspondant à son volume de primes de responsabilité en assurance-automobile dans la province. Tous les assureurs faisant le commerce de l'assurance-automobile dans la province feront automatiquement partie de ce Plan.

83

Le Plan est donc destiné à permettre l'achat d'assurance aux personnes qui, tout en ne constituant pas des risques de premier choix, peuvent tout de même être considérées comme assurables. On peut supposer que la plus grande partie des automobilistes non encore assurés dans la province appartiennent à ce groupe.

Comme les compagnies et les courtiers auront une grande responsabilité dans la mise à exécution du Plan, je me permettrai de vous en décrire le fonctionnement. Le Plan de distribution des risques sera dirigé par un comité de six membres, dont deux seront nommés par les compagnies membres de la Canadian Underwriters' Association, deux par les compagnies membres de l'Independent Automobile and Casualty Insurance Conference et deux par les compagnies qui ne sont membres ni de l'un ni de l'autre de ces organismes. Aucun membre du comité ne recevra de traitement, salaire ou rémunération. Seul le directeur nommé par le comité et son personnel auront droit à une rémunération. Les frais d'administration du Plan seront assumés par les compagnies d'assurance.

Le directeur et son personnel auront donc la tâche d'examiner toutes les propositions qui leur seront soumises par les

84 courtiers d'assurance et qui, par définition, auront été refusées par au moins une compagnie. Cependant, pour que leur cas puisse être considéré en vertu du Plan, les proposants devront remplir d'autres conditions qu'il serait trop long d'énumérer ici, mais que vous trouverez exposées dans les instructions que l'on vous communiquera bientôt sur la manière de faire appel au Plan. Vous constaterez que ceux qui ne pourront pas bénéficier du Plan sont ceux qu'il est d'intérêt public d'éliminer de la route. Les autres risques sont divisés en deux groupes:

1. Le groupe "A", dont on peut faire partie si l'on répond aux exigences suivantes: aucune condamnation pour infraction au code de la route dans les 36 mois précédant la demande d'assurance, aucune responsabilité dans un accident au cours des 36 mois précédant la demande d'assurance, aucun autre antécédent défavorable et, enfin, possession d'un permis de conduire au Canada, aux États-Unis ou au Royaume-Uni pendant les 36 mois précédant la demande d'assurance;
2. Le groupe "B", qui comprend tous les cas admissibles en vertu du Plan, mais ne répondant pas aux exigences du groupe "A".

Tous les cas faisant partie du groupe "A" seront assurés sans surprime. Ceux qui feront partie du groupe "B" seront aussi assurés, mais avec des majorations de primes variant suivant les facteurs défavorables. Ainsi, si le proposant a été responsable de deux accidents dans les 36 mois qui ont précédé sa demande d'assurance, il se verra imposer une majoration de prime de 50%, plus une majoration de 20% pour chaque accident additionnel. En outre, si le proposant a été reconnu coupable d'une infraction aux termes du code de la route, la majoration pourra être de 25% pour deux con-

damnations et de 15% pour chaque condamnation additionnelle. Pour certaines infractions, la majoration pourra être de 50% et même de 100%. Enfin, si le proposant entre dans plusieurs des catégories de majoration que je viens de mentionner, on pourra totaliser ces majorations et les ajouter au taux régulier.

Toute compagnie ou tout proposant que touchera une décision du directeur relative à l'assignation d'un risque pourra appeler de cette décision au comité, suivant certaines formalités que l'on vous communiquera prochainement. Dans tous les cas d'appel, la sentence du comité sera définitive et obligatoire à toute fin pratique.

85

Par l'institution de ce Plan, par conséquent, les risques moins désirables pourront être assurés, les compagnies et les courtiers prenant ensemble leur part de ces risques.

Vous vous demandez probablement quelle rémunération le courtier recevra pour les risques qu'il aura ainsi placés en vertu du Plan. Les dispositions du Plan prévoient que la commission sera de 10% pour les risques individuels d'automobiles de promenade privées et de 5% pour les autres risques, y compris les polices dites de conducteur. De plus, ces mêmes dispositions prévoient que le courtier ne pourra, pour aucun de ces cas, être considéré comme l'agent de l'assureur, même s'il est reconnu comme agent par l'assureur à qui le risque aura été attribué. Autrement dit, la commission ne sera pas nécessairement celle que le courtier aurait pu recevoir de la compagnie d'assurance, mais elle sera toujours de 10% ou 5% suivant les dispositions du Plan.

Je m'empresse de répondre à l'objection que vous pourriez déjà formuler dans votre esprit quant à ces taux de commissions. Le courtier, me direz-vous, sera moins bien rémunéré pour les risques acceptés en vertu du Plan et sera le seul à souffrir de la situation créée par les risques moins

86

désirables. Eh bien, tel n'est pas, en fait, le cas. Evidemment, le taux de commission payé par l'assureur sera normalement moindre, mais la rémunération du courtier sera en général plus élevée, parce qu'une forte proportion des risques souscrits en vertu du Plan le sera moyennant une surprime considérable, où, par conséquent, un taux de commission de 10% donnera un rendement supérieur à un taux de 15% sur une prime standard. De plus, dans tous les cas assurés en vertu du Plan, il s'agira de transactions au comptant, donc de cas où il n'y aura aucun délai dans la perception de la prime ni aucuns frais de perception.

Je reviens maintenant à la description de la loi du 10 mai 1961, pour vous exposer le quatrième point de cette loi. Il s'agit de la création du "Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile", qui correspond à peu près à ce qu'on appelle dans d'autres provinces "Unsatisfied judgment Fund". Ce Fonds est destiné à indemniser les victimes d'automobilistes insolvable ou non identifiés. La date d'entrée en vigueur du Fonds est fixée au 1er octobre prochain.

A partir de cette date, si le responsable d'un accident survenu après le 30 septembre est complètement insolvable, ou encore s'il n'est pas en mesure d'indemniser totalement la victime, celle-ci pourra, par l'entremise de son avocat et après jugement, demander à se faire indemniser par le Fonds, qui donnera suite à cette demande jusqu'à concurrence, toujours, des limites prévues de \$10,000/20,000 et \$5,000. Lorsque le Fonds aura effectué un paiement pour satisfaire à un jugement, aucun permis ou enregistrement ne sera accordé au débiteur — ou remis en vigueur — tant que ce dernier

1. n'aura pas fourni une preuve de solvabilité pour l'avenir et
2. n'aura pas remboursé au Fonds le montant déboursé ou au moins pris des arrangements pour rembourser par versements. Dans ce dernier cas, si le débiteur

interrompt ses versements, il verra son permis ou son enregistrement de nouveau suspendu.

Le Fonds indemniser également toute victime d'un conducteur qui serait resté inconnu parce qu'il aurait fui le lieu de l'accident. Là encore, la victime pourra, par l'entremise de son avocat, réclamer du Fonds comme elle le ferait normalement d'une compagnie d'assurance.

En somme, le Fonds aura l'obligation de payer tout créancier d'une condamnation définitive prononcée dans la province et s'élevant à \$100 ou plus, s'il s'agit de blessures corporelles ou décès, ou à plus de \$250, s'il s'agit de dommages matériels. Cependant, il aura en tout temps le pouvoir de faire des compromis avec les réclamants, tout comme le fait une compagnie d'assurance. Cette disposition permettra de faire mettre en marche le mécanisme du Fonds sans attendre l'éventualité souvent lointaine d'un jugement.

87

Le Fonds sera financé par les compagnies faisant des affaires d'assurance-automobile dans la province, au prorata de leur volume de primes d'assurance-automobile pour responsabilité envers les tiers. Il est évidemment impossible de prévoir ce que l'administration du Fonds coûtera la première année. Il est sûr que les déboursés seront considérables, mais on peut s'attendre à ce que ces déboursés diminuent au fur et à mesure que le pourcentage des automobilistes assurés dans la province grandira.

Voilà donc toute la portée de la loi, qui, en résumé, comporte quatre dispositions importantes:

1. A compter du 1er juillet, nécessité de prouver sa solvabilité pour tout mineur propriétaire d'une automobile, pour tout commerçant d'automobiles et pour tout conducteur condamné pour certaines infractions.
2. A compter du 1er octobre, sauf le cas de vol, fardeau retombant sur les épaules du propriétaire de l'auto-

mobile pour les blessures ou dommages causés par sa voiture et responsabilité absolue de l'assureur à cet égard, jusqu'à concurrence des limites prévues de \$10,000/20,000 et \$5,000; en même temps, nécessité pour tout conducteur ou propriétaire d'une automobile impliquée dans un accident de prouver sa solvabilité pour l'avenir.

88

3. D'ici au 1er juillet, institution d'un Plan de distribution des risques pour permettre de s'assurer à toute personne déjà refusée par une compagnie d'assurance.
4. A compter du 1er octobre, création d'un Fonds d'indemnisation pour toutes les victimes d'un conducteur insolvable ou inconnu.

En face de la situation nouvelle créée par cette loi, quelles sont donc nos responsabilités, à vous, courtiers, et à nous, compagnies ?

Premièrement, je dirais que c'est de bien connaître la loi, afin de pouvoir répondre correctement aux nombreuses demandes de renseignements qui ne manqueront pas de nous parvenir. Le gouvernement et les compagnies d'assurance entreprendront bientôt une vaste campagne de publicité pour faire connaître au public la portée de la nouvelle loi. Vous pourrez obtenir des brochures explicatives résumant d'une façon claire et précise les dispositions de la loi. L'intérêt suscité par la campagne de publicité dont je viens de parler ne manquera pas de faire naître dans l'esprit du public toutes sortes de questions, auxquelles chacun cherchera la réponse en s'adressant, soit à son courtier d'assurance, soit au personnel des compagnies. Il faudra donc que nous soyons tous prêts à donner les explications voulues, de manière que l'on comprenne bien le but et la portée de la loi.

Deuxièmement, je dirais que, tous ensemble, nous devons coopérer pour que le système, tel que prévu par la loi, fonc-

tionne bien. Les compagnies d'assurance, pour leur part, doivent s'organiser pour faire face au flot des demandes d'assurance qui leur parviendra. Puisque l'on veut élever le pourcentage des automobilistes assurés dans la province, il faut que nous soyons en mesure d'étudier tous les risques qui nous seront soumis et d'émettre toutes les polices requises. Les compagnies devront en outre faire un effort pour accepter dans une mesure aussi grande que possible des risques moins désirables. C'est avec un état d'esprit nouveau que les compagnies devront désormais envisager les opérations d'assurance-automobile. Il ne faudra pas qu'une compagnie s'efforce de recueillir les meilleurs risques seulement, en laissant tous les autres à ses concurrents. Je crois pouvoir dire, au nom des compagnies membres de la All Canada Insurance Federation, qu'elles sont prêtes à assumer leurs responsabilités dans ce domaine.

89

Mais il faudra que l'état d'esprit nouveau requis par l'application de la nouvelle loi se retrouve également chez les courtiers d'assurance. En tant qu'intermédiaires entre le public et les compagnies, vous devrez, pour que la loi soit vraiment profitable au plus grand nombre, chercher à assurer tous ceux que vous pouvez connaître comme n'étant pas assurés. De plus, cet état d'esprit nouveau exigera que vous cherchiez sincèrement un assureur pour tous les risques moins désirables, avant de vous adresser aux administrateurs du Plan de distribution des risques. D'ailleurs, maintes compagnies consentiront volontiers à souscrire un bon nombre de ces risques inférieurs, moyennant une surprime appropriée.

Il va de soi que, si les assureurs se contentent de rejeter rapidement tout risque qui leur paraît un peu moins intéressant et si, de leur côté, les courtiers refusent de se déranger pour de tels risques, les administrateurs du Plan se verront submergés, ce qui compliquera inutilement la situation pour vos clients et vous-mêmes, en même temps que pour les assu-

reurs, qui de toute façon verront leur revenir les risques qu'ils avaient refusés.

90 Si, au contraire, les courtiers cherchent réellement à placer chez les assureurs réguliers les risques un peu moins bons et si les compagnies d'assurance consentent à accepter assez facilement tous les risques de cette qualité, le Plan de distribution des risques jouera exactement son rôle, qui est de trouver un assureur pour les risques de qualité vraiment inférieure.

A ce point-ci, quelques-uns se diront peut-être: puisque c'est l'intention des autorités de faire en sorte que le plus grand nombre possible des automobilistes soient assurés, pourquoi ne pas instituer tout simplement l'assurance-automobile obligatoire? J'avoue que c'est là une question tout à fait pertinente et je ne voudrais pas terminer sans y répondre.

En fait, là où elle a été mise à l'épreuve, l'assurance-automobile obligatoire ne s'est pas révélée pratique. Prenons l'exemple de l'Etat du Massachusetts, aux Etat-Unis, où ce genre d'assurance a été essayé plus longtemps que partout ailleurs en Amérique du Nord. L'expérience a prouvé qu'il est impossible, même avec une telle loi, de faire en sorte que tous les automobilistes soient assurés. Trop de moyens subsistent malgré tout qui permettent à un nombre assez élevé d'entre eux de se soustraire à la loi. Les victimes de ces automobilistes non assurés ne sont donc pas mieux protégées que si la loi d'assurance obligatoire n'existait pas. De plus, les mesures que l'on doit prendre pour que le pourcentage des automobilistes non assurés soit le plus petit possible coûtent énormément cher. Il est prouvé, en revanche, par l'expérience de plusieurs provinces canadiennes, qu'une loi de solvabilité des automobilistes a pour effet de porter le nombre des automobilistes assurés à un pourcentage aussi élevé, et même plus élevé, que le fait la loi de l'assurance obligatoire, sans

entraîner des frais d'administration considérables comme cette dernière.

En outre, il semble que l'existence d'une telle loi d'assurance-automobile obligatoire tende à créer à la fois un climat de négligence qui augmente la fréquence des accidents et une inclination à réclamer qui accroît le nombre et l'importance des réclamations.

Enfin, là où existe l'assurance-automobile obligatoire, celle-ci est nécessairement administrée par le gouvernement et il devient inévitable que la politique s'en mêle. C'est ainsi que, dans l'Etat du Massachusetts, les politiciens de camps opposés ont fait une surenchère afin d'abaisser constamment les taux d'assurance-automobile, cependant que, devant les résultats obtenus, on a récemment été obligé, par un ordre de la Cour Suprême, de les augmenter considérablement.

91

Il n'est donc pas surprenant qu'au Massachusetts, le surintendant des assurances et le régistrateur des véhicules moteurs demandent actuellement l'abolition de la loi d'assurance-automobile obligatoire. Dans l'Etat de New-York, où on l'a instituée il y a deux ans, on s'aperçoit que la loi a manqué son but à tout point de vue. *L'Insurance Information Institute* de cet Etat signale en effet les résultats suivants, qui parlent d'eux-mêmes:

1. Les compagnies d'assurance perdent énormément d'argent dans leurs opérations d'assurance de responsabilité des automobilistes (\$70 millions dans ce genre en 1960 seulement), de sorte qu'elles sont portées à annuler leurs polices à la moindre occasion, privant indûment certains bons conducteurs de leur droit de conduire.
2. Le nombre des accidents impliquant des conducteurs non assurés est passé de 129 en 1957 à 2,800 en 1959. Le nombre devrait être encore plus élevé pour 1960.

3. La loi coûte trop cher à appliquer et fait perdre à la police de la circulation un temps considérable.
4. La multiplication des cas de fraude et de collusion accroît d'une façon effarante le nombre et l'importance des réclamations.
5. Les taux de primes ont déjà monté de 18% depuis l'institution de la loi et c'est une hausse de 40% qu'il faudrait.

92

En résumé, l'assurance-automobile obligatoire, même au prix d'efforts constants et coûteux, ne permet pas d'obtenir les résultats que procure une loi comme celle qui vient d'être adoptée dans la province de Québec.

Nous pouvons donc nous réjouir de l'adoption de la nouvelle loi et nous dire avec satisfaction qu'à l'avenir piétons comme automobilistes ne pourront plus être les victimes sacrifiées des accidents de la route.

Nous aurons un système qui, l'expérience l'a montré ailleurs au pays, fera disparaître les critiques, justifiées d'ailleurs, voulant qu'il soit inadmissible que l'innocente victime ne puisse pas être indemnisée. Encore une fois, la transition de l'ancien état de choses au nouveau demandera de la part de tous les intéressés un sincère effort d'adaptation, d'abord pour faire connaître et comprendre au public la portée de la nouvelle loi et, deuxièmement, pour contribuer à ce que les dispositions de la loi, qui ont été longuement étudiées par les milieux d'assurance, fonctionnent efficacement.

Nous avons actuellement la chance de faire comprendre au grand public que les opérations d'assurance ne sont pas un système d'exploitation d'un grand nombre par un petit nombre, mais le moyen moderne de garantir l'indemnisation à ceux qui sont victimes d'un sinistre, tout en laissant une juste rémunération à ceux qui pourvoient à son fonctionnement, c'est-à-dire les courtiers et les compagnies d'assurance.

L'idée de l'assurance étant ainsi mieux comprise et acceptée, nous en retirerons tous, comme je le disais au début, non seulement plus d'affaires, mais aussi plus de prestige. Par dessus tout, et c'est ce que vise la loi, le public retirera la meilleure protection qu'il soit possible d'obtenir contre le risque aujourd'hui inévitable des accidents de la route.

LE BLANC ELDRIDGE PARIZEAU, INC.

Courtiers de Réassurance

Bureaux associés :

GÉRARD PARIZEAU, LTÉE, MONTRÉAL, CANADA

ELDRIDGE & CO. LTD., LONDON, ENGLAND

LE BLANC ET DE NICOLAY, S.A., PARIS, FRANCE

LE BLANC ELDRIDGE PARIZEAU, INC.

410, ST-NICOLAS, MONTRÉAL 1

VI. 2-3453