

LE RÉGIME QUÉBÉCOIS D'ASSURANCE AUTOMOBILE, VINGT ANS APRÈS

Thérèse Rousseau-Houle

Volume 66, Number 3, 1998

RÉGIMES D'INDEMNISATION ET ASSURANCE AUTOMOBILE
COMPENSATION REGIMES AND AUTOMOBILE INSURANCE

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1105222ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1105222ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Rousseau-Houle, T. (1998). LE RÉGIME QUÉBÉCOIS D'ASSURANCE AUTOMOBILE, VINGT ANS APRÈS. *Assurances*, 66(3), 367–387.
<https://doi.org/10.7202/1105222ar>

Article abstract

Twenty years after its adoption, the Québec Automobile Insurance Act continues the pursuit of its original objective of "considering the person before all else". The system for compensating bodily injuries based upon insurance and group no-fault liability principles and a means for the final liquidation of recourses remains satisfactory for a vast majority of Quebecers.

Court interpretations of the Act have only served to reinforce its underlying principles while favouring victim compensation, thanks to a broad and liberal interpretation of the concept of "an accident caused by an automobile".

The questioning of the basic principles underpinning the no-fault plan with regard to bodily injury caused by automobile accidents does not seem to draw much support either from the judiciary or in the Legislature. Punishment for drivers guilty of criminal acts through the imposition of punitive measures appears to be the preferred trend. As for the integral compensation of bodily injury, this issue remains subject to the political, social and economic choices of the community which in the end will pay the price that comes with the plan.

LE RÉGIME QUÉBÉCOIS D'ASSURANCE AUTOMOBILE, VINGT ANS APRÈS *

par Thérèse Rousseau-Houle

RÉSUMÉ

La *Loi sur l'assurance automobile* poursuit toujours, vingt ans plus tard, l'idéal promu lors de son adoption, soit «la personne avant toute chose». Le système d'indemnisation des victimes en matière de dommages corporels fondé sur les principes d'assurance et de responsabilité collective sans égard à la faute et axé sur une forme de liquidation définitive des recours satisfait toujours la très grande majorité des Québécois.

L'interprétation de la loi par les tribunaux a contribué à renforcer ses fondements tout en favorisant, par une interprétation large et libérale de la notion «d'accident causé par une automobile», l'indemnisation des victimes.

La remise en question des principes de base du régime de la responsabilité sans égard à la faute de quiconque en matière de dommages corporels causés par des accidents d'automobile semble vouée à l'échec tant sur le plan judiciaire que sur le plan législatif. La punition des conducteurs coupables d'un acte criminel par des sanctions pénales paraît être la voie à privilégier. Quant à la réparation intégrale du préjudice corporel, elle demeurera toujours soumise aux choix politiques, sociaux et économiques de la collectivité qui paie le coût du régime.

ABSTRACT

Twenty years after its adoption, the Québec Automobile Insurance Act continues the pursuit of its original objective of "considering the person before all else". The system for compensating bodily injuries based upon insurance and group no-fault liability principles and a means for the final liquidation of recourses remains satisfactory for a vast majority of Quebecers.

Court interpretations of the Act have only served to reinforce its underlying principles while favouring victim compensation, thanks to a broad and liberal interpretation of the concept of "an accident caused by an automobile".

The questioning of the basic principles underpinning the no-fault plan with regard to bodily injury caused by automobile accidents does not seem to draw much support either from the judiciary or in the Legislature. Punishment for drivers guilty of criminal acts through the imposition of punitive measures appears to be the preferred trend. As for the integral compensation of bodily injury, this issue remains subject to the political, social and economic choices of the community which in the end will pay the price that comes with the plan.

L'auteure :

Thérèse Rousseau-Houle est juge à la Cour d'appel du Québec.

* Cet article a aussi été publié dans les Cahiers de droit - (1998) C.de D.

«La personne avant toute chose». Cette expression a véritablement enclenché la réforme de l'assurance automobile en 1976. Elle a su convaincre les Québécois du bien-fondé de la *Loi sur l'assurance automobile*¹ qui est toujours considérée, après vingt ans, comme l'une des lois dont la société québécoise est très fière et dont elle est manifestement satisfaite.

Malgré quelques retouches apportées lors de la refonte de la loi en 1989², les principes fondamentaux de cette loi ont été maintenus jusqu'à aujourd'hui. Notre système d'indemnisation des victimes en matière de dommages corporels, fondé sur les principes d'assurance et de responsabilité collective sans égard à la faute et axé sur une forme de liquidation définitive des recours, fait l'envie de nombreux pays en raison de la protection généreuse et universelle qu'il accorde à toutes les victimes de la route, et ce, sans exception. La loi a, en effet, laissé au droit pénal le soin de sanctionner les fautes de comportement des usagers de la route.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)³, organisme chargé d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de la route quant aux dommages corporels et matériels, a étendu ses ramifications de façon à sensibiliser non seulement les propriétaires et conducteurs d'automobile, mais tous les usagers de la route, aux mesures de sécurité visant à protéger l'intégrité corporelle des personnes. Que l'on songe aux campagnes relatives au port de la ceinture de sécurité, au casque protecteur pour les cyclistes, aux sièges d'automobile pour enfants, aux activités de formation destinées aux jeunes conducteurs, aux programmes de brigades scolaires, aux opérations de lutte contre l'alcool au volant et aux importants budgets de recherche pour promouvoir des mesures de prévention des accidents et de réadaptation des accidentés.

Il est intéressant, après vingt ans, de faire un temps d'arrêt pour se demander si ce régime, présenté en 1978 comme un régime réellement efficace pour résoudre les innombrables procédures judiciaires, les difficultés de preuve résultant du refus de reconnaître l'existence de la présomption légale dans le cas des dommages causés par une automobile et, enfin, l'augmentation constante des primes d'assurance automobile, avec la conséquence que plusieurs automobilistes peu solvables n'étaient pas assurés et beaucoup de victimes non indemnisées, a vraiment atteint son but.

■ LA GENÈSE DE LA LOI

En 1971, le gouvernement du Québec créait le Comité d'étude sur l'assurance automobile (comité Gauvin, du nom de son président) et lui confiait le mandat de déterminer dans quelle mesure les pertes subies à l'occasion d'un accident d'automobile étaient justement réparées par le droit commun et équitablement réparties par le système d'assurance alors en vigueur. Le Comité devait faire des recommandations sur les mesures à prendre pour accorder une indemnisation appropriée aux victimes d'un accident de la route.

Les études du Comité ont été menées selon l'objectif qui lui avait été fixé, soit l'indemnisation la plus complète possible des victimes selon un système efficace et peu coûteux. Le Comité n'a pas, *a priori*, rejeté la notion de faute. Mais comme le concept de risque social déterminait le cadre général des études, c'est à l'intérieur de ce cadre que la notion de faute a été étudiée. Les conclusions du Comité⁴ quant à l'abandon de la faute comme base de l'indemnisation des victimes en fonction des dommages corporels traduisent, à la lumière de l'analyse historique du droit national et international en fait d'accident d'automobile, l'évolution irréversible du droit en ce domaine. Selon les membres du Comité, la faute ne devrait être retenue, comme accommodement temporaire, qu'en matière d'indemnisation des victimes pour les dommages matériels aux véhicules.

Dans une des premières lois relatives aux automobiles en 1907⁵, le législateur avait édicté une responsabilité absolue à la charge du propriétaire même dans le cas de pur accident. En 1912, la loi était modifiée⁶ pour réduire le fardeau du propriétaire et du conducteur en édictant une présomption simple de faute à l'encontre du propriétaire et du conducteur. Les tribunaux ont interprété restrictivement cette présomption de faute. Ils ne l'ont pas appliquée à la collision entre deux automobiles non plus qu'au passager bénévole, car ce dernier était considéré comme ayant accepté le risque inhérent à ce genre de transport⁷. Le bénéfice de la présomption de faute a été restreint en fait au piéton et au cycliste. L'article 53.2 a servi de base au régime de responsabilité applicable aux auteurs présumés de dommages causés par une automobile jusqu'en 1961.

La loi de 1961, *Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*⁸, avait un double but : diminuer le nombre d'accidents d'automobile par des mesures sévères et assurer à toute victime de la route une indemnisation minimale par la création d'un fonds d'indemnisation. Jusqu'à cette date, les dispositions relatives

à la responsabilité civile et aux dommages causés par une automobile étaient insérées dans les différentes versions du *Code de la sécurité routière*. À partir de 1961, la responsabilité automobile a fait l'objet d'une loi distincte. Dès la publication de cette loi, on s'est interrogé sur la nature du régime de responsabilité prévu par l'article 3 de cette loi qui établissait que, à moins de disculpation, «[l]e propriétaire d'une automobile est responsable de tout dommage causé par cette automobile ou son usage».

S'agissait-il d'une présomption illimitée de responsabilité⁹, d'une responsabilité à peu près absolue du conducteur et du propriétaire¹⁰, d'une responsabilité objective, automatique¹¹ ou encore d'une responsabilité basée sur la faute dans la garde juridique et matérielle de l'automobile¹²?

Bien que la formule de l'article 3 soit calquée sur celle de la loi de 1907, les tribunaux ont refusé d'y voir l'amorce d'une transformation de la présomption de faute en une présomption de responsabilité¹³. Malgré l'influence qu'auraient dû exercer les exemples de droit comparé, la jurisprudence n'a, en effet, tenté aucune évolution vers la conception objective de la responsabilité.

La loi de 1961 constituait néanmoins un progrès social. Elle obligeait pratiquement les propriétaires de véhicule à s'assurer pour une couverture minimale et s'attaquait aux injustices résultant des accidents causés par des non-assurés ou des fuyards en créant le Fonds d'indemnisation. Ce fonds géré par les assureurs privés était destiné à compenser les dommages de la victime innocente qui se trouvait créancière d'un jugement rendu contre un débiteur insolvable ou introuvable. À l'époque, le conducteur blessé dans un accident et trouvé coupable de conduite en état d'ébriété ne recevait aucune compensation s'il était entièrement responsable. S'il n'était pas responsable, il était indemnisé par son assureur même s'il était incarcéré par suite de sa condamnation criminelle.

Les faiblesses désastreuses et les difficultés de preuve du système continuaient de conduire à de nombreux dénis de justice. Beaucoup de victimes se voyaient refuser toute compensation soit par les tribunaux, soit par leurs assureurs qui interprétaient limitativement les conditions d'application des contrats d'assurance. Le coût des primes d'assurance automobile ne cessait de croître. Par ailleurs, de nouvelles conceptions de la responsabilité civile délictuelle de l'État gagnaient du terrain en Amérique et dans d'autres parties du monde¹⁴. C'est sur ce fond de scène que le projet de réforme de l'assurance automobile a été mis au premier plan de l'action gouvernementale en 1976.

S'inspirant de recommandations du rapport Gauvin, le gouvernement décida d'opter pour un régime d'indemnisation des victimes en fonction des dommages corporels sans égard à la responsabilité et de limiter l'étatisation de l'assurance automobile à la réparation des dommages corporels selon un régime de base suffisamment large pour garantir les pertes économiques subies par la majorité des victimes d'un accident. On laissa à l'entreprise privée le domaine de la réparation des dommages matériels de même que le soin de réparer, sur la base d'une assurance également sans égard à la responsabilité, les dommages supérieurs aux indemnités fixées par le régime public.

Depuis le 1^{er} mars 1978, la réparation des préjudices corporels causés par un accident d'automobile a été soustraite au droit commun de la responsabilité civile. Elle est devenue une indemnisation automatique et forfaitaire attribuée par la Société de l'assurance automobile du Québec, dénommée Régie jusqu'en 1990. Le financement de ce régime public provient dans une proportion d'environ 75 p. 100 des contributions perçues lors de l'immatriculation des véhicules. La contribution des titulaires de permis de conduire constitue environ 15 p. 100 des revenus et un prélèvement à même la taxe sur l'essence ainsi que les revenus d'intérêts représentent les 10 p. 100 qui restent.

Dans les matières qui demeurent soumises au droit de la responsabilité civile et adjugées par les tribunaux de droit commun, le fardeau de preuve est alourdi. L'article 108 de la loi entraîne la disparition complète de l'exonération par preuve de l'absence de faute et la référence à la seule force majeure indique bien que le législateur, de façon indubitable cette fois, substitue à la présomption de faute une présomption de responsabilité¹⁵. L'action est cependant dirigée contre l'assureur de celui qui a subi les dommages plutôt que contre le tiers responsable dans la mesure où la convention d'indemnisation directe visée par l'article 173 de la loi le détermine¹⁶. C'est le prix que doit payer l'assuré innocent pour garantir l'efficacité et l'économie du système privé d'assurance automobile. L'assuré non responsable est toutefois indemnisé en totalité par son assureur qui ne peut lui opposer la franchise stipulée dans le contrat.

Si une interprétation large et libérale des dispositions de la loi a su affirmer les grands avantages résultant de la collectivisation des risques en matière d'accidents d'automobile, beaucoup de Québécois ne sont pas encore libérés des contraintes que comporte ce régime quant à la réglementation plus stricte de l'indemnisation et à la sanction des actes illicites.

Un dangereux grignotement du principe de base de la loi a été apporté en 1989¹⁷ par l'article 83.30 qui oblige la Société à réduire d'un montant variant de 75 p. 100 à 10 p. 100 l'indemnité de remplacement du revenu versée à un conducteur incarcéré pour avoir conduit son véhicule en état d'ébriété. Le législateur a cédé aux pressions d'une opinion publique frustrée du fait que l'auteur d'un accident avait retiré pour ses propres blessures une indemnité de remplacement du revenu supérieure à la somme des indemnités payées aux parents des quatre adolescents tués dans l'accident, en raison de l'état d'ébriété de son auteur.

L'universalité du régime et la suffisance des indemnités versées font sporadiquement l'objet de débats publics. Récemment, des projets de modifications au *Code de la sécurité routière*¹⁸ et à la *Loi sur l'assurance automobile* ont actualisé les critiques des promoteurs d'une réforme capitale du régime. Avant d'examiner les voies futures envisageables, il est utile de jeter un bref regard sur les principales décisions de nos tribunaux, particulièrement celles de la Cour d'appel, au cours des vingt premières années du régime. On verra que, tout en maintenant intégralement les fondements du régime, les tribunaux ont interprété libéralement la *Loi sur l'assurance automobile* afin de favoriser le plus possible l'indemnisation.

■ L'INTERPRÉTATION DE LA LOI

La *Loi sur l'assurance automobile* a confié à la Société la compétence exclusive en première instance et en révision pour examiner, entendre et décider toute affaire relative à l'indemnisation des victimes en matière de dommages corporels¹⁹. C'est le tribunal administratif du Québec, section des affaires sociales, qui connaît les appels des décisions de la Société²⁰. Les tribunaux de droit commun n'agissent donc qu'en révision judiciaire des décisions rendues par l'organisme administratif ou lorsque la Société a dénié sa compétence.

Les questions soumises aux tribunaux judiciaires ont prioritairement porté sur la détermination de la notion d'accident visée par la loi et sur celle des victimes admissibles à l'indemnisation. La suffisance et la justification des indemnités ont rarement fait l'objet de révision judiciaire, vu les critères stricts établis par la Cour suprême lorsqu'il s'agit de réviser les décisions des organismes administratifs rendues dans leur champ de compétence et vu également les dispositions extrêmement précises et détaillées de la loi et

des règlements²¹ quant à l'ensemble des indemnités payées par la Société.

□ **Les accidents visés par la loi**

Le législateur a donné, à l'article 1 de la loi, une définition très large de l'accident :

1(3°)[...] tout dommage causé par une automobile, par son usage ou par son chargement, y compris le dommage causé par une remorque utilisée avec une automobile, mais à l'exception du dommage causé par l'acte autonome d'un animal faisant partie du chargement et du dommage causé à une personne ou à un bien en raison d'une action de cette personne reliée à l'entretien, la réparation, la modification ou l'amélioration d'une automobile.

Les limites à la portée de cet article sont tracées d'une triple façon, soit : 1) par la notion législative de ce qu'est un accident ; 2) par le lien de causalité ; et 3) par les restrictions spéciales. C'est en fait la recherche d'une relation causale suffisante qui a constitué le plus souvent l'enjeu du débat. La Commission des affaires sociales (CAS) et les tribunaux de droit commun ont réussi à s'écarter de la notion de causalité telle qu'elle est élaborée dans un système subjectif de responsabilité civile où la faute occupe une place centrale²². Déjà en 1985, dans l'arrêt *Périard c. Ville de Sept-Îles*²³, le juge Crête soulignait ainsi l'indépendance du nouveau régime de responsabilité objective et les dangers que comportait l'emploi du concept de causalité juridique pour déterminer le champ d'application de la loi :

Compte tenu des dispositions de la LAA, lorsqu'un accident de circulation se produit impliquant une ou plusieurs automobiles et causant un dommage corporel, il n'y a pas lieu de rechercher de lien de causalité de l'accident sous l'aspect juridique. Je le répète, la loi l'indique : sans égard à la responsabilité de quiconque et sans action devant une cour de justice. Le législateur ne parle pas pour rien dire. La *Loi sur l'assurance automobile* est une loi remédiatrice à laquelle il faut donner tout son effet et il n'y a pas lieu de faire des distinctions là où la loi ne distingue pas.

Dans cette affaire, la victime avait été écrasée entre un autobus et sa propre automobile après qu'un camion eut embouti par l'arrière les deux premiers véhicules. On tenta d'exclure l'application de la loi en plaidant que l'état glissant de la chaussée représentait la véritable cause de l'accident. On voit dans ces circonstances l'à-propos et les avantages de la position adoptée par le juge Crête.

Le juge Baudouin, dans *Les Productions Pram Inc. c. Lemay*²⁴, a confirmé l'engagement irréversible de la Cour d'appel dans la voie de l'interprétation large et libérale, dépouillée des réflexes traditionnels de recherche du lien de causalité du droit de la responsabilité entre la faute et le dommage. La Cour avait à décider si la collision entre un avion volant à basse altitude et une automobile roulant sur la voie publique constituait un accident d'automobile permettant l'application de la loi ou un accident d'avion régi par les règles du droit commun. Pour résoudre le problème, le juge Baudouin posa au départ trois règles fondamentales. La première est que le lien de causalité requis par la loi est un lien *sui generis* et qu'il est vain, pour le qualifier, de s'enfermer dans les constructions traditionnelles de la causalité appropriée, causalité immédiate ou équivalence des conditions. La deuxième est que l'on ne peut dissocier la détermination du type de causalité qui doit s'appliquer à l'espèce des buts poursuivis par la Loi qui est une loi «remédia-trice» et à caractère social. La troisième est qu'il est important de retourner au texte même. Celui-ci mentionne non seulement le dommage causé par une automobile (ce qui pourrait laisser supposer l'exigence d'un rôle actif de celle-ci) mais aussi par son chargement et par son usage²⁵.

Déjà la Cour d'appel avait décidé dans *Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*²⁶ que les victimes de dommages cérébraux subis à la suite d'une émanation de monoxyde de carbone provenant d'une automobile laissée en état de marche dans un garage devaient être indemnisées en application de la loi. Le juge Beaugard, pour la majorité, écrivait :

si aux termes de la *Loi sur l'assurance automobile* une voiture peut causer un dommage par l'entremise du gaz de son moteur et si, suivant les mêmes termes, une voiture peut causer un dommage même si elle est temporairement remise dans un garage, je ne vois pas comment on pourrait dire qu'en l'espèce le préjudice subi par l'intimé Neveu n'est pas régi par la *Loi sur l'assurance automobile*²⁷.

Il me paraît que la finalité de la Loi exigerait la même conclusion dans le cas de suicide par inhalation de monoxyde de carbone. En effet, la conduite de la victime et la normalité de l'usage d'une automobile ne constituent pas des paramètres d'application de la loi²⁸.

Les dommages subis en montant ou descendant d'une automobile, même non en mouvement, doivent également être assujettis à la loi sans qu'il y ait lieu de rechercher le rôle actif ou passif du véhicule et de distinguer entre la cause et l'occasion du dommage²⁹. La présence et l'action de l'automobile suffisent. Exiger un contact

physique entre le véhicule et la personne blessée reviendrait à distinguer là où la loi ne le fait pas³⁰.

L'application de la loi ne requiert pas non plus que le dommage corporel survienne au moment même de l'accident. C'est ainsi que le juge Gonthier, alors à la Cour supérieure, rejeta la requête en révision judiciaire d'une décision de la CAS ordonnant l'indemnisation de l'épouse de la victime blessée dans un accident d'automobile mais décédée à l'hôpital en s'étranglant dans une courroie de son gilet de contention³¹.

Dans la logique d'une loi à caractère social, les exceptions, pour leur part, ont été interprétées restrictivement. C'est ainsi que la Cour d'appel a jugé dans *Langlois c. Dagenais*³² que l'exception des dommages causés en raison des travaux d'entretien ou de réparation d'une automobile devait se limiter à des travaux de réparation qui sont la cause nécessaire, essentielle et déterminante du dommage. En l'espèce, la cause du dommage était le mouvement de l'auto qui était tombée de la rampe où elle avait été placée pour effectuer une réparation. Cette cause pouvait être isolée des travaux de réparation et d'entretien. En 1991³³, le législateur a cru nécessaire de préciser l'exclusion des travaux d'entretien et de réparation pour n'exclure que les dommages causés à une personne ou à un bien en raison d'une action de cette personne reliée à l'entretien, la réparation, la modification ou l'amélioration d'une automobile.

Les exceptions à l'article 10 de la loi ont de la même manière été interprétées restrictivement vu la définition large donnée par le législateur au terme «automobile³⁴». C'est ainsi que des autochenilles destinées à chasser la neige des trottoirs³⁵ et un rouleau vibreur compacteur³⁶ utilisé pour la réfection d'une route ont été considérés comme des véhicules adaptés au transport sur les chemins publics. Pour être exclus de la Loi, les tracteurs, remorques ou véhicules d'équipement ne doivent pas être en mouvement dans un chemin public et aucune automobile ne doit être impliquée dans l'accident. Dans l'affaire *Régie de l'assurance automobile c. Grondin*, la Cour d'appel a précisé la notion de chemin public en excluant un tronçon de route gravelé mais non encore ouvert à la circulation. Les motoneigistes qui y circulaient ne bénéficiaient donc pas de la protection de la loi³⁷.

De ce bref survol des décisions de la Cour d'appel, on peut conclure à une interprétation généralement libérale des dispositions touchant la notion d'accident. Il en va de même quant à l'interprétation de la notion de victime.

□ Les victimes admissibles à l'indemnisation

L'article 6 de la loi édicte que sont considérées comme victimes : «la personne qui subit un dommage corporel dans un accident ainsi que celle qui a droit à une indemnité de décès lorsque le décès résulte d'un accident». Dans l'hypothèse de la survie de la victime immédiate, elle seule a droit aux indemnités prévues par la loi, sauf le cas particulier mentionné à l'article 83.5 de la personne qui accompagne ou qui doit être présente auprès d'une victime dont l'état physique ou psychique ou encore l'âge le requièrent. Celle-ci a droit de recevoir une allocation de disponibilité et d'être remboursée des frais de déplacement et de séjour qu'elle engage. Les victimes par ricochet et les proches qui subissent un choc émotionnel ne peuvent espérer aucune autre forme d'indemnisation tant en vertu de la loi qu'en vertu du droit commun.

La loi édicte clairement à l'article 83.57 que les indemnités prévues dans le présent titre tiennent lieu de tous les droits et recours en raison d'un dommage corporel et nulle action à ce sujet n'est reçue devant un tribunal. Dans *Tordion c. Compagnie d'Assurance du Home canadien*³⁸, la juge Tourigny, exprimant l'opinion de la Cour d'appel, a déclaré que la loi ne comporte aucune ambiguïté et que le recours civil de l'épouse de la victime pour perte de *consortium* et de *servitium* était irrecevable.

La définition de «dommage corporel» a été étendue par le législateur au dommage psychique d'une victime, y compris le décès, qui lui est causé dans l'accident, ainsi que les dommages aux vêtements que porte la victime. Les dommages corporels comprennent, selon l'expression du juge Vallerand dans *Avis Canada c. Condoroussis*³⁹, les dommages causés à la personne économique directement reliés aux blessures subies dans l'accident. Devait donc être indemnisée par la Société pour les dommages réclamés une chanteuse blessée à la bouche et incapable de remplir ses engagements.

La définition large de l'expression «dommage corporel» paraît rendre vaine toute tentative de réclamer des dommages moraux et des dommages exemplaires en vertu de la *Charte québécoise des droits et libertés de la personne* pour atteinte à l'intégrité corporelle ou au droit à la vie. La Cour suprême, dans *Béliveau-St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.*⁴⁰, a clairement déterminé que le recours à l'article 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ne crée pas un régime d'indemnisation distinct du droit commun et que la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*⁴¹ qui contient des dispositions

analogues à celles de l'article 83.57 de la *Loi sur l'assurance automobile* empêchait toute poursuite contre l'employeur, coupable de harcèlement sexuel, fondée sur l'article 49 de la *Charte*.

Il est manifeste, selon la Cour suprême, que la violation d'un droit protégé par la Charte équivaut à une faute civile et que l'article 49 confère à la victime d'une atteinte illicite à un droit protégé le droit de réclamer des dommages-intérêts compensatoires et exemplaires pour réparer le préjudice moral ou matériel qui en résulte. Pour une même situation factuelle, la Charte ne saurait cependant autoriser une double compensation, ni fonder des dommages distincts de ceux qui auraient pu être obtenus en vertu du droit civil commun⁴². La Charte ne crée pas un régime parallèle d'indemnisation et n'ajoute rien au droit commun. Comme les recours offerts par l'article 49 de la Charte sont des recours déjà compensés par le régime particulier de la Loi, ils ne sauraient faire l'objet de recours devant les tribunaux de droit commun.

Jusqu'à maintenant, la barrière aux recours civils est restée étanche et les nombreuses tentatives pour la percer sont demeurées infructueuses. Un arrêt de la Cour d'appel rendu en 1994, *La Reine c. Sigouin*⁴³, est significatif à cet égard. L'intimé Sigouin s'était vu infliger, pour avoir causé la mort d'un père de famille alors que ses propres facultés étaient affaiblies par l'alcool, une peine d'emprisonnement de 90 jours à purger de façon discontinue les fins de semaine, une interdiction de conduire pendant deux ans et une ordonnance de probation comprenant l'obligation de verser une somme de 30 000 \$ au bénéfice des trois enfants de la victime. La Cour d'appel modifia la peine pour y substituer une peine d'emprisonnement de deux ans moins un jour et supprima le dédommagement qui, bien que louable, n'était pas approprié vu la *Loi sur l'assurance automobile*. Le versement d'une telle indemnité laisserait entrevoir la possibilité qu'il y ait dorénavant deux catégories de victimes : celles qui sont indemnisées uniquement en vertu du régime public d'assurance automobile et celles qui, parce qu'elles ont été victimes d'un accident de la route dans des circonstances donnant ouverture à une infraction criminelle, pourraient avoir droit en plus à une somme d'argent dont l'importance varierait selon la nature du dommage subi et la capacité de payer du chauffard impliqué.

Cette décision tout comme l'arrêt *Béliveau-St-Jacques* et la jurisprudence constante de la Cour d'appel appelée à déterminer, au cours des vingt dernières années, le champ d'application de la loi rendent improbable la remise en question des principes de base du régime de la responsabilité, sans égard à la faute de quiconque en

matière de dommages corporels causés par des accidents d'automobile. Aussi, c'est plutôt vers la voie législative que s'orientent ceux qui veulent apporter des modifications majeures au régime.

■ L'AVENIR DE LA LOI

La réforme du régime d'assurance automobile ne s'est pas faite sans bataille. Les enjeux sociaux et économiques étaient importants. Ils ne se limitaient pas au choix de la meilleure méthode d'indemnisation des victimes en matière de préjudices corporels et matériels, mais ils portaient également sur le rôle futur de la responsabilité délictuelle de l'État et les mesures visant à réduire les accidents de la route. Ces questions se retrouvent périodiquement au cœur de l'actualité. Elles ont particulièrement été alimentées, au cours des dernières années, par une tentative de recours collectif pour obliger la Société à remettre ses surplus financiers aux propriétaires d'automobile et aux titulaires de permis de conduire et surtout par la remise en cause des indemnités versées aux conducteurs fautifs et de l'impunité reconnue à ces derniers.

Sous-jacente à ces questions, demeure celle de la réparation intégrale du préjudice corporel. La règle de la réparation intégrale a incité les tribunaux à une très grande largesse non seulement dans l'évaluation des indemnités mais aussi dans la définition des dommages réparables⁴⁴. En matière d'atteinte à l'intégrité corporelle, de nouveaux types de dommages indépendants de ceux destinés à réparer l'incapacité physique ont été alloués : préjudice d'affection, *solatium doloris*, préjudice esthétique. Cette tendance et l'allègement des conditions de la responsabilité conjugués ont conduit à un alourdissement du contexte social global du système d'indemnisation et à un renchérissement de l'assurance qui risque de devenir excessif dans certains secteurs où les risques sont importants⁴⁵.

Une nouvelle orientation se dessine dans les pays industrialisés : l'indemnisation des victimes en fonction du préjudice corporel ne saurait dépasser un certain seuil au-delà duquel le système risque d'entraver trop gravement le dynamisme économique. À cet effet, la limitation des indemnisations pour perte non pécuniaire est déjà reconnue au Canada et aux États-Unis⁴⁶.

S'il semble acquis actuellement au Québec⁴⁷ que le principe de l'indemnisation des victimes quant au préjudice corporel sans égard à la responsabilité et celui de la compensation par une rente de la

perte économique subie par les victimes de la route survivront au vent de réforme, des adaptations et des corrections ne sont-elles pas néanmoins envisageables pour répondre aux critiques des propagandistes d'une réforme capitale?

■ L'INDEMNISATION DES CONDUCTEURS FAUTIFS

C'est l'indemnisation des conducteurs coupables d'un acte criminel et la négation du droit de recours des victimes contre eux qui suscitent le plus de controverse. On remet en cause, au nom d'une pseudo-économie du système, le principe même de la responsabilité sans égard à la faute de quiconque. On propose en effet :

1) que la S.A.A.Q. soit dotée d'un recours subrogatoire contre un automobiliste qui aurait causé des dommages corporels du fait d'un acte criminel au volant, jusqu'à concurrence des indemnités versées à la victime;

2) que le conducteur blessé en commettant un acte criminel au volant ne soit pas admissible aux diverses indemnités;

3) que l'on accorde à la victime d'un acte criminel commis avec une automobile les mêmes droits et recours que ceux reconnus aux autres victimes d'actes criminels⁴⁸.

Si on fait abstraction du désir de punir, les motifs seraient d'ordre économique : assurer une plus large indemnisation aux victimes et permettre à la Société de récupérer des sommes considérables. Les criminels de la route coûteraient à l'État plus de 200 millions de dollars par année pour leurs blessures alors que leurs facultés étaient affaiblies par l'alcool ou que leur conduite était négligemment dangereuse.

La réintroduction du droit de *subrogation* au profit de la Société contre les criminels responsables d'un accident de la route suppose que la victime indemnisée possède un droit de recours contre le tiers responsable. En réalité, il s'agit d'une façon indirecte de réintroduire la notion de faute dans le système des accidents d'automobile⁴⁹. Les seuls recours subrogatoires de la Société le sont actuellement contre les conducteurs non résidents qui, par définition, n'ont pu contribuer au régime d'assurance automobile par le paiement de leurs droits d'immatriculation du véhicule et du permis de conduire. Le système proposé n'amènerait-il pas la Société à

livrer concurrence aux victimes qui, déjà indemnisées par la Société, poursuivraient le responsable de l'accident pour le surplus? Cette subrogation ne serait pas automatique. La Société devrait établir, selon les règles de la responsabilité civile, que le contrevenant est entièrement responsable de l'accident. La victime en quête de sa pleine indemnisation s'engagerait elle-même dans un procès. Les économies espérées risqueraient de fondre comme neige au soleil.

La privation du droit à toute indemnité pour le conducteur blessé en commettant un acte criminel va à l'encontre du désir du législateur en 1978. Il a choisi un système complètement exempt de toute punition pour faute afin d'atténuer pour toutes les victimes les conséquences financières résultant d'un accident d'automobile. On invoque le précédent de l'article 20b) de la *Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels* qui refuse toute indemnité à la victime qui, par sa faute lourde, a contribué à ses blessures ou à sa mort. En matière d'assurance automobile, il faudra, comme le notent les professeurs Belleau et Gardner, appliquer le droit des assurances (2464 C.c.Q.). Pour trouver les criminels du volant indignes de l'immunité de la loi, la preuve devrait être faite non seulement d'une conduite fautive, voire d'une négligence grossière, mais aussi du caractère intentionnel de la faute. Il faudra à tout le moins prouver que le conducteur criminellement responsable a consommé l'alcool dans le but de faciliter la réalisation du risque⁵⁰. Or le conducteur en état d'ébriété cherche-t-il réellement à s'infliger des blessures corporelles afin de retirer une indemnité ?

Déjà depuis 1990, le conducteur condamné à une peine d'emprisonnement a perdu une partie de son indemnité de remplacement du revenu. On voudrait maintenant lui retirer tous les bénéfices de la loi et pénaliser les personnes à la charge du criminel de la route.

Il n'appert aucunement des études faites par la Société que le fait d'indemniser les conducteurs coupables ait contribué à augmenter les accidents. Au contraire, dans le *Rapport d'activités 1996* de la Société, on note qu'en 1996 le nombre de décès sur les routes, soit 877, vient au deuxième rang depuis la création de la Société en 1978. Il était de 1 765 en 1978 et de 966 en 1992. En 1997, le nombre de morts sur les routes s'est chiffré à 796. Le nombre de blessés graves et légers a accusé une légère hausse de 0,4 p. 100 due surtout aux accidents causés par des véhicules lourds. La Société s'est fixé comme objectif de réduire le nombre de décès à 750 d'ici l'an 2000. Elle est confiante que la réforme du *Code de la sécurité routière*, ainsi que les nouvelles campagnes de sensibilisation à l'importance de la sécurité routière, permettront d'atteindre cet

objectif. Ces statistiques dissipent les craintes de ceux qui prédisaient que l'adoption d'un régime de responsabilité sans égard à la faute allait déresponsabiliser les conducteurs et se traduire par une augmentation des cas de conduite dangereuse.

Jusqu'ici, le gouvernement a misé sur la hausse des pénalités plutôt que sur la privation des indemnités pour réduire la criminalité au volant. Un changement d'orientation dans la voie d'une privation totale ou même d'une privation partielle, certains suggérant que les indemnités ne dépassent pas les prestations de sécurité du revenu, exige plus que des sondages auprès de la population malheureusement souvent peu informée de l'ensemble des enjeux en cause⁵¹. Le débat ne peut se faire à coup d'arguments fondés sur les émotions et les sentiments mais plutôt sur les valeurs politiques et sociales de l'ensemble du régime.

Tout comme la privation du droit de recours, la réintroduction du droit de poursuivre les criminels de la route créerait, comme la Cour d'appel l'a justement fait remarquer dans *La Reine c. Sigouin*⁵², deux catégories de victimes et n'assurerait pas automatiquement à la victime d'un chauffard le succès de sa poursuite civile. Une règle de droit unanimement admise veut qu'une condamnation au criminel n'entraîne pas automatiquement une condamnation au civil. Il faudra démontrer la responsabilité civile du chauffard et pouvoir profiter de son éventuelle solvabilité. Les Québécois sont-ils prêts à abandonner cette protection qui les a libérés dans une bonne mesure de la psychose de l'accident d'automobile qui, comme une sorte de fatalité, pouvait les conduire à la ruine ?

La démonstration n'a pas encore été faite de l'efficacité des changements proposés en regard des distorsions qui pourraient être causées par leur application au régime dans son ensemble.

La solution ne doit-elle pas plutôt être recherchée dans une meilleure analyse des besoins des accidentés de la route et une évolution à la hausse des indemnités plutôt que dans un régime mixte dont il n'est pas prouvé qu'il garantit de meilleurs résultats ?

Le financement de la SAAQ et l'indemnisation des victimes

La Société a été chargée par le législateur : 1) de gérer pour le compte de l'État l'application de la *Loi sur l'assurance automobile* et du *Code de la sécurité routière* ; et 2) de pourvoir à l'indemnisation des victimes⁵³. À ces fins, elle peut percevoir les droits, les

frais et les contributions d'assurance relatives à l'immatriculation des véhicules et à la délivrance des permis. Ces droits, frais et contributions sont fixés par règlements adoptés par le gouvernement⁵⁴. À ces revenus s'ajoutent les revenus de placement. L'article 152 de la loi prévoit que les contributions d'assurance doivent toujours être suffisantes pour couvrir le paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents, le coût de la promotion de la sécurité routière, les frais d'administration et les autres obligations prévues par la loi. Pour faire face aux indemnités à long terme qu'elle est appelée à verser, la Société doit constituer une réserve actuarielle suffisante. Elle ne conserve dans cette réserve actuarielle que les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités présentes et futures. Le surplus est versé dans une réserve de stabilisation. Au cours des ans, des sommes considérables ont été accumulées dans cette réserve en raison de la diminution des pertes de vies sur les routes, de l'abrègement de la durée des incapacités et surtout des revenus de placement.

La Cour d'appel a reconnu, dans l'arrêt *Québec (Procureur général) c. Villeneuve*⁵⁵, que la Société ne peut pas déterminer que les surplus de la réserve de stabilisation appartiennent aux assurés ni déterminer la destination ultime de tels surplus. Les victimes n'ont pas de droit acquis à l'augmentation des bénéfices, et les automobilistes n'ont pas de droits acquis à la réduction des frais de permis et d'assurances. Les sommes versées à la Société deviennent des fonds requis pour l'application de la loi, mais les fonds accumulés, engendrés par ces sommes et qui ne sont plus requis aux fins spécifiques premières, voient leur sort dépendre de la branche exécutive de l'État. Les lois adoptées par l'Assemblée nationale de 1987 à 1993 ordonnant à la Société de transférer au Fonds consolidé du revenu une partie des surplus de la réserve de stabilisation, soit 2,2 milliards de dollars, ont été en conséquence jugées valides.

Actuellement, l'excellente situation financière de la Société grâce à sa gestion rigoureuse soulève non pas un problème juridique mais une question politique. À cet égard, tant la diminution du coût de l'assurance que la hausse des montants d'indemnisation sont envisagées par le gouvernement.

Bien que le montant de la prime d'assurance n'ait jamais dépassé 117 \$ par année, il a été réduit en 1997 au montant où il était en 1978, soit 85 \$. Il semble toutefois que cette diminution sera temporaire, le gouvernement cherchant des fonds additionnels pour l'amélioration du réseau routier⁵⁶.

Quant à l'enrichissement des diverses indemnités, la hausse des indemnités forfaitaires pour les dommages non pécuniaires qui accusent un retard sur les indemnités accordées par les tribunaux de droit commun est possiblement envisageable et, dans certains cas, souhaitable. La différence en ce qui concerne les prémisses et les techniques d'indemnisation des victimes pour les pertes pécuniaires rendent difficiles toutefois les comparaisons avec le droit commun qui impose aux juges, dans la majorité des cas, d'accorder les dommages sous forme de somme forfaitaire (1616 C.c.Q.). Le mérite du système québécois d'assurance automobile est de couvrir, par l'intermédiaire d'une rente non imposable, la totalité des pertes économiques pouvant être subies par 85 p. 100 des victimes d'un accident de la route⁵⁷. Les victimes dont les dommages corporels dépassent les limites établies par la loi ont des revenus d'emploi qui permettent de présumer qu'elles bénéficient d'une assurance collective ou individuelle également sans égard à la responsabilité couvrant les pertes excédentaires.

Outre la question des indemnités forfaitaires, celle de l'indemnisation des victimes quant aux pertes de revenus exige un examen perpétuel. Afin d'assurer que la loi évolue avec le contexte social et économique, on peut suggérer, entre autres choses, que les méthodes d'évaluation soient réexaminées pour tenir compte des statistiques sur le marché du travail et que les délais de carence pour les victimes sans emploi soient reconsidérés. Enfin, l'uniformité des primes pourrait être remise en question sans pour autant ébranler les fondements du système.

Le problème de l'indemnisation juste et raisonnable n'est pas le propre du régime de l'assurance automobile. La crise de l'assurance responsabilité que nous vivons actuellement reflète les excès de l'indemnisation des victimes en fonction du préjudice corporel par le système de responsabilité civile de droit commun ou, à l'inverse, l'absence de toute indemnisation devant l'impossibilité de déterminer une faute causale. Les régimes étatiques, tel le régime d'assurance automobile, apportent des solutions modestes sans doute, afin de préserver l'ordre social économique, mais réparatrices des plus grandes injustices.

■ CONCLUSION

Depuis vingt ans, nous sommes protégés par un régime d'assurance automobile qui fait l'objet de certaines critiques mais qui,

dans l'ensemble, a tenu promesse. Le bilan est en effet positif. Les longs délais d'indemnisation ne sont plus une préoccupation pour la majorité des victimes de la route. On a évacué également le coût et le caractère arbitraire des indemnisations fondées sur les aléas de la détermination de la faute et les règles plus ou moins suggestives des finalités des indemnisations⁵⁸.

Les victimes sont généralement satisfaites des décisions rendues en première analyse. Ainsi, en 1996, la Société a reçu 27 013 nouvelles demandes de victimes ayant subi un accident d'automobile. Seulement 3,4 p. 100 des décisions ont fait l'objet d'une demande de révision devant l'organisme administratif d'appel.

Une amélioration de l'indemnisation des victimes réduirait sans aucun doute les conséquences néfastes des accidents, mais elle ne les ferait pas disparaître. C'est pourquoi le régime de l'assurance automobile doit, à l'instar de celui des accidents du travail, déboucher sur l'organisation de la prévention des accidents de la route.

La Société est résolument engagée dans cette voie. Dans la continuité des actions entreprises depuis 1978, elle se dit confiante que le resserrement des conditions d'obtention du permis de conduire, l'adoption de mesures sévères pour contrer la conduite en état d'ébriété et des campagnes de sécurité routière combinées diminueront les risques d'accidents et permettront d'assurer une meilleure protection du public.

Le développement des recherches médicales dans le domaine de la réadaptation des victimes d'un accident de la route et la mise à la disposition des grands accidentés de la route des équipements nécessaires à la continuation d'une vie active sont également des objectifs qui assureront que le souci de la personne demeure toujours l'idéal à poursuivre.

□ Notes

1. *Loi sur l'assurance automobile*, L.R.Q., c. A-25.
2. *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et autres dispositions législatives*, L.Q. 1990, c. 19.
3. *Loi sur la Société de l'assurance automobile*, L.R.Q., c. S-11.011.
4. *Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile*, Québec, Gouvernement du Québec, 1974; Voir également : A. TUNC (dir.), *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981.
5. *Loi amendant la Loi concernant les véhicules moteurs*, 1907, 7 Ed. VII, c. 16; Voir: *Curley c. Latreille*, [1920] 60 R.C.S. 131, confirmant cette responsabilité objective sous la forme d'une présomption irréfragable de responsabilité. L'automobile à cette époque, selon une vieille décision de common law (*Walton Ca. c. Vanguard Motor Bus Co.*, (1908) 27 T.L.R. 13,

citée par A.M. LINDEN, *La responsabilité civile délictuelle*, 4^e éd., Montréal, Éditions Yvon Blais, 1988, p. 693), était une bête sauvage qui entraînait une responsabilité stricte. Il est intéressant de noter que cette loi de 1907 imposait une amende au conducteur d'une automobile qui effrayait les animaux ou qui roulait à plus de 9 kilomètres (6 milles) à l'heure dans les villes.

6. 1912, 14 Geo. V, c. 24. Ce texte est devenu l'article 53 (2) de la *Loi concernant les véhicules automobiles*, S.R.C. 1925, c. 35.

7. Voir: *Pérusse c. Stafford*, [1928] R.C.S. 416.

8. *Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, S.R.Q. 1964, c. 232.

9. C.A. SHEPPARD, «La Loi de l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile», (1962) 22 R. du B. 73.

10.P. BISAILLON, «La loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles», (1962) 22 R. du B. 96.

11.M. POURCELET, «La responsabilité du propriétaire d'automobile au regard de la loi du 10 mai 1961», (1962) R. du B. 104.

12.C. ANTAKI, «Nature et fondement de la responsabilité automobile», (1966) 1 R.J.T. 339.

13.M. TANCELIN, *Des obligations, actes et responsabilités*, 6^e éd., Montréal, Wilson et Lafleur, 1997, n^o 732, p. 376.

14.Voir: C. BELLEAU, «Les observations d'experts étrangers : Québec», dans A. TUNC (dir.), *op. cit.*, note 4, p. 205 et suiv.; A. TUNC, «Le rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile», (1975) 16 C. de D. 9; C. BELLEAU, «L'expérience de l'assurance automobile sans égard à la responsabilité au Québec», (1988) 37 R. de D. U. N.-B. 152.

15.M. TANCELIN, *op. cit.*, note 12, n^o 732, p. 376.

16.Voir: *Canadian Indemnity Co. c. Valvoline Oil and Chemicals Ltd.*, [1990] R.R.A. 454 (C.A.).

17.*Supra*, note 2.

18.*Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2.

19.*Loi sur l'assurance automobile*, précitée, note 1, art. 83.41-83.49.

20.*Loi sur la justice administrative*, L.Q. 1996, c. 54, art. 28; *Loi sur l'application de la justice administrative*, L.Q. 1997, c. 43, art. 39-57.

21.*Règlement sur certaines indemnités forfaitaires mentionnées à l'art. 44 de la Loi sur l'assurance automobile*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 6; *Règlement sur les atteintes permanentes*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 0.1; *Règlement sur le remboursement de certains frais*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 9.2; *Règlement sur la détermination des revenus et des emplois et sur le versement de l'indemnité visée à l'article 83.30 de la Loi*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 4.2.

22.Voir: D. GARDNER, «La Loi sur l'assurance automobile : loi d'interprétation libérale», (1992) 33 C. de D. 485-513; C. BELLEAU, «L'assurance automobile au Québec», *Dixième anniversaire de la Loi Badinter sur la protection des victimes d'accident de la circulation : bilan et perspectives, Responsabilité civile et assurance*, numéro hors série, avril 1996, pp. 49-55.

23.*Périard c. Ville de Sept-Îles*, C.A. Québec, n^o 200-09-000011-830, 19 mars 1985.

24.*Les Productions Pram Inc. c. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738 (C.A.).

25.*Id.*, 1741 et 1742.

26.*Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, [1989] R.R.A. 226 (C.A.). En vertu de la *Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, la Cour d'appel avait également reconnu dans *Commission des accidents du travail c. Girard*, [1988] R.R.A. 662 (C.A.), que le décès de la victime asphyxiée dans une automobile laissée en marche dans un banc de neige était un accident causé par une automobile ou par son usage.

27.*Id.*, 229.

28.Voir *contra* : *Doucet c. R.A.A.Q.*, [1986] C.A.S. 223 (C.S.).

29. Voir : *Harris c. Cité de Verdun*, [1979] C.S. 690 (chute dans un trou de la chaussée lors de la descente d'un autobus) et la jurisprudence de la CAS citée par D. GARDNER, *loc. cit.*, note 22, 489-490.

30. *Id.*, 490. Voir: *Richard c. Hydro-Québec*, J.E. 82-531 (C.S.); *Rathé c. Béland*, [1987] R.R.A. 429 (C.S.).

31. *Régie de l'assurance automobile c. C.A.S.*, [1988] R.J.Q. 1020 (C.S.).

32. *Langlois c. Dagenais*, [1992] R.R.A. 489 (C.A.).

33. *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives*, L.Q. 1991, c. 58.

34. Voir: J.-L. BAUDOIN, *La responsabilité civile délictuelle*, 3^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1990, n° 753 et suiv., p. 377 et suiv.

35. *Groupement des assureurs automobiles c. Ville de Montréal*, C.A. Montréal, n° 500-09-001064-815, 22 juin 1984.

36. *Belley c. Tessier-Villeneuve*, [1990] R.R.A. 959 (C.A.).

37. *Régie de l'assurance automobile c. Grondin*, [1991] R.R.A. 940 (C.A.). On notera cependant que la notion de chemin public a perdu toute importance en ce qui concerne les motoneiges, depuis l'entrée en vigueur de l'article 10 (3) de la *Loi sur l'assurance automobile*, L.Q. 1989, c. 15, art. 1.

38. *Tordion c. Compagnie d'Assurance du Home canadien*, [1989] R.J.Q. 41 (C.A.).

39. *Avis Canada c. Condoroussis*, [1996] R.R.A. 946 (C.A.).

40. *Béliveau-St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.*, [1996] 2 R.C.S. 345.

41. *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, L.R.Q., c. A-3.001, art. 438 et 442.

42. Voir également: *Augustus c. Gosset*, [1996] 3 R.C.S. 268; *Aubry c. Éditions Vice-Versa Inc.*, Cour suprême, 9 avril 1998, n° 25579.

43. *La Reine c. Sigouin*, [1994] R.J.Q. 1249 (C.A.).

44. Voir entre autres : *Augustus c. Gosset*, précité, note 42; *Hill c. Église de scientologie de Toronto*, [1995] 2 R.C.S. 1130; *Lindal c. Lindal*, [1981] 2 R.C.S. 629; *Thornton c. Board of School Trustees of School District No. 57 (Prince George)*, [1978] 2 R.C.S. 267; *Arnold c. Teno*, [1978] 2 R.C.S. 287; *Andrews c. Grand & Toy Alberta Ltd.*, [1978] 2 R.C.S. 229; *Prat c. Poulin*, [1997] R.J.Q. 2669 (C.A.).

45. G. VINEY, *Traité de droit civil, La responsabilité : conditions*, Paris, L.G.D.J., 1982, n° 65, p. 87.

46. Voir: D. GARDNER, *L'évaluation du préjudice corporel*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1994, n° 242, p. 176 et suiv.; J.V. O'DONNELL, «Le déséquilibre entre les prestations de droit commun et celles des régimes étatiques», (1987) 18 R.G.D. 127-135.

47. Voir les propos du ministre des Transports Jacques Brassard, rapportés dans *Le Devoir*, le 9 septembre 1997 et *Le Soleil*, le 9 avril 1997. Le ministre confirme sa volonté de bonifier les indemnités et de réduire les contributions d'assurance automobile, mais il n'est pas question de remettre en cause les fondements de la loi. La stratégie du gouvernement pour réduire la criminalité au volant est d'augmenter les pénalités pour les conducteurs fautifs.

48. *Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels*, L.R.Q., c. 1-6.

49. C. BELLEAU et D. GARDNER, «Ne touchez pas à la Loi sur l'assurance automobile», *Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement et des équipements de l'Assemblée nationale*, Québec, 17 septembre 1996.

50. *Id.*, p. 5.

51. Voir: *Toronto Star*, 19, 20 et 21 mai 1995, études sur le régime ontarien. On y lit que l'automobiliste ontarien paie des primes de 40 à 150 p. 100 supérieures pour une protection moins étendue.

52. *Supra*, note 43.

53. *Loi sur la Société de l'assurance automobile*, précitée, note 3, art. 4.

54. *Id.*, art. 22 et 197.

55. *Québec (Procureur général) c. Villeneuve*, [1996] R.J.Q. 2199 (C.A.), appel à la Cour suprême refusé le 6 mars 1997.

56. Depuis le 1^{er} mai 1998, la facture des frais d'immatriculation d'un véhicule de promenade est de 104 \$ pour le droit d'immatriculation, 117 \$ pour la contribution d'assurance, 30 \$ pour la contribution spéciale au transport et 4 \$ pour les frais d'administration (cf. *Le Soleil*, le 9 avril 1998).

57. C. BELLEAU et D. GARDNER, *op. cit.*, note 49, p. 12.

58. Voir: D. GARDNER, *loc. cit.*, note 22, 487.