

COMPTE RENDU DU COLLOQUE - VINGT ANS D'ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ

Rémi Moreau

Volume 66, numéro 3, 1998

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

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105220ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105220ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Moreau, R. (1998). Compte rendu de [COMPTE RENDU DU COLLOQUE - VINGT ANS D'ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ]. *Assurances*, 66(3), 349-357. <https://doi.org/10.7202/1105220ar>

COMPTE RENDU DU COLLOQUE / SYMPOSIUM REVIEW

**VINGT ANS D'ASSURANCE
SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ
TWENTY YEARS OF NO-FAULT AUTOMOBILE
INSURANCE**

par/by Rémi Moreau

■ **VINGT ANS D'ASSURANCE SANS ÉGARD À
LA RESPONSABILITÉ**

La ville de Québec, capitale du Québec et ville du patrimoine mondial reconnue par l'Unesco, a été l'hôte, les 4 et 5 juin 1998, d'un colloque international sur les régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité, organisé conjointement par la Faculté de droit de l'Université Laval et la Société de l'assurance automobile du Québec, cette activité s'inscrivant dans le cadre du 20^e anniversaire du régime public d'assurance automobile du Québec.

D'entrée de jeu, nous remercions Daniel Gardner, le président du comité organisateur du colloque, qui a aimablement autorisé le rédacteur en chef de la Revue à participer au colloque, à avoir accès aux textes des conférenciers et à être l'échotier des sujets discutés.

Le programme officiel, alimenté par un aréopage d'experts nationaux et internationaux, comprenait deux parties:

- une journée précolloque, le 3 juin: cette activité fut tenue au siège social de la Société de l'assurance automobile du Québec;
- les deux journées du colloque, les 4 et 5 juin 1998: cette activité se déroula sur le campus de l'Université Laval à Québec.

■ **LE PRÉCOLLOQUE**

Le précolloque, sous le thème *Les 20 ans d'assurance automobile du Québec*, a été l'occasion pour les participants d'échanger

avec les représentants de la SAAQ sur le fonctionnement du régime public d'assurance automobile en vigueur au Québec. En matinée, le président de la Société, Jean-Yves Gagnon, a fait le bilan de cette période vicennale marquée par un régime public d'assurance automobile au Québec et Linda Bellware, affectée à la Direction de l'actuariat, a traité de questions sur le financement.

Après le déjeuner, les participants ont entendu les propos de Claude Fleury, Service du support à l'indemnisation des accidentés, sur les principes et le fonctionnement du régime public d'assurance automobile, puis ceux de Marc Giroux, Direction des politiques et des programmes pour les accidentés, sur la traumatologie et la réadaptation, enfin ceux de André Viel, Service des études et des stratégies en assurance automobile, sur la recherche en indemnisation et en sécurité routière.

■ LE COLLOQUE

La première journée a été consacrée aux aspects portant sur le fonctionnement de divers régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité et la seconde porta sur les questions entourant l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile.

□ Le 4 juin - Le fonctionnement de différents régimes d'indemnisation dans le monde

Après les mots de bienvenue de Daniel Gardner, Thérèse Rousseau-Houle, juge à la Cour d'appel du Québec, fit une brillante et pénétrante rétrospective intitulée *Le régime québécois, vingt ans après*, qui fait l'objet d'un article dans le présent numéro. Dans un premier temps, elle a fait la genèse de la *Loi sur l'assurance automobile*. Ensuite, elle ne manqua pas de rendre compte de son interprétation par les tribunaux, qui a contribué à renforcer ses fondements tout en favorisant, par une interprétation libérale de la notion d'accident, l'indemnisation des victimes. Enfin, la dernière partie de son exposé a porté sur l'avenir de la loi: l'auteure a d'abord traité un sujet qui suscite beaucoup de controverse: l'indemnisation des conducteurs fautifs. Sur ce point, elle fut d'avis que la privation de leur droit à toute indemnité créerait inutilement deux catégories de victimes et que la démonstration n'a pas encore été faite de l'efficacité d'un tel changement en regard des distorsions qui pourraient être causées au régime dans son ensemble. Dans cette

dernière partie de son discours sur l'avenir de la loi, elle a abordé les résultats financiers de la SAAQ et de l'indemnisation des victimes. Elle rappela que les larges surplus accumulés dans le fonds de stabilisation, transférés périodiquement au Gouvernement, n'appartiennent pas légalement aux assurés et que l'excellente santé financière de la Société, grâce à une saine gestion, soulève non pas un problème juridique mais une question politique. Concernant l'indemnisation, elle souligna que les indemnités doivent faire l'objet d'un examen perpétuel, un garde-fou qui protège l'avenir du régime et qui permet une adéquation entre la prime et le risque. Comme la loi évolue avec le contexte économique et social, elle signala que les méthodes d'évaluation puissent être réexaminées pour tenir compte des statistiques sur le marché du travail et que les délais de carence pour les victimes sans emploi soient reconsidérés. Elle mentionna aussi que l'uniformité des primes pourrait être remise en question sans pour autant altérer les fondements du système.

Dans la session suivante, présidée par Robert Tétrault, professeur de droit, Université de Sherbrooke, Jeffrey Schnoor, Craig Brown, Neil Weatherston et Stephen Sugarman présentèrent quelques expériences étatiques récentes de passages à des régimes sans égard à la responsabilité, respectivement au Manitoba, et en Ontario, ou encore de tentatives avortées d'implanter un tel système, en Colombie-Britannique et en Californie.

Au Manitoba, Jeffrey Schnoor rappela certains événements qui ont mené à la réforme. Cette province est devenue le deuxième endroit en Amérique du Nord, après le Québec, à remplacer le régime de droit commun de la responsabilité civile par un système intégral d'indemnisation sans égard à la responsabilité, lequel est entré en vigueur en 1994 en vertu de la loi dite *The Manitoba Public Insurance Corporation Act*. Il traita ensuite de l'étendue du régime en évoquant une décision de la Cour d'appel du Manitoba, l'affaire *McMillan v. Rural Municipality of Thompson*. Cette décision mettait en cause deux personnes souffrant de blessures graves lorsque leur voiture eût plongé, à cause de l'absence d'un pont, dans un trou non identifié le long d'une route. Elle portait sur la définition de «dommages corporels causés par une automobile», susceptible de remettre en question le plan d'indemnisation manitobain, puisqu'une interprétation restrictive des mots «causés par» aurait eu pour effet d'entrer en conflit avec les objectifs prévus par le législateur. La Cour d'appel rejeta cette interprétation, tout comme elle l'a fait au Québec en 1992 dans l'affaire *Productions Pram*. Finalement, le conférencier décrivit le fonctionnement du

régime, notamment les indemnités prévues, la présentation d'une demande d'indemnité et les délais prévus ainsi que les procédures de révision et d'appel.

En Ontario, Craig Brown ne manqua pas d'observer que cette province a connu au moins quatre régimes différents d'assurance automobile sans égard à la responsabilité au cours de la dernière décennie. Il relata cette évolution législative, en la replaçant dans son contexte historique. Cette allocution fait l'objet d'un article dans le présent numéro.

En Colombie-Britannique, Neil Weatherston mentionna que l'on peut améliorer le système actuel d'indemnisation, qui se révèle imprévisible et entraîne des réclamations exagérées. Il proposa les voies de changement qui ont été analysées dans cette province, surtout en 1997: l'amélioration du niveau des indemnités réduisant la nécessité des recours de droit commun, en les limitant principalement aux réclamations pour préjudice moral et perte de chance; mesures visant à éliminer les réclamations exagérées pour préjudice moral, lorsque les blessures sont minimes et de nature temporaire.

En Californie, Stephen Sugarman supputa les raisons qui expliquent que ni cet État, ni aucun État américain n'a encore adopté un système d'indemnisation qui s'apparente à celui du Québec. Il donna, pour exemples, notamment, les facteurs politiques, les perceptions de méfiance du public à l'égard du gouvernement et de l'industrie de l'assurance, les traditions d'individualisme et de faible degré de pénétration d'une idée de responsabilité collective, les craintes au niveau de la sécurité routière, des coûts et de l'effet d'entraînement. Il conclua en mentionnant que l'élaboration future d'un système inspiré du modèle québécois reste une solution possible à envisager dans certains États.

À l'heure du déjeuner, le conférencier invité, Jean-Louis Gauvin, l'homme par qui la réforme est venue, celui qui présida le Comité d'étude sur l'assurance automobile au Québec (1971-1974), n'a pas manqué d'expliquer la situation endémique qui prévalait antérieurement: la route était une scène dramatique où foisonnaient 2 000 décès et près de 50 000 blessés annuellement, et les primes d'assurance automobile étaient en hausse constante. Le mandat du Comité Gauvin comportait un volet sur les accidents de la route et les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière et réduire la fréquence et la gravité des accidents, ainsi qu'un autre volet sur le régime d'indemnisation des dommages corporels et matériels. Sur le plan des dommages corporels, le rapport visait l'indemnisation de toutes les victimes selon le concept de la perte économique;

sur le plan des dommages matériels, le changement majeur résidait dans l'indemnisation directe par l'assureur des dommages assurés, sans recours contre l'assureur des autres parties impliquées dans l'accident. L'orateur décrivit ensuite avec acuité l'évolution du régime jusqu'à aujourd'hui, et il ne manqua pas de faire certaines observations propres à améliorer le système actuel. Il souligna notamment le manque d'information sur la nature du régime pour une large partie de la population et la possibilité que la SAAQ songe à offrir non pas un seul mais plusieurs systèmes. Le conférencier s'est posé la question si, dans l'environnement actuel, la gestion par une société d'État à caractère monopolistique est toujours la solution la plus appropriée. Il est légitime de se poser la question car un régime sans égard à la responsabilité n'implique pas nécessairement une gestion étatique. Le discours de M. Gauvin est publié in extenso dans ce numéro.

Dans la session de l'après-midi, animée par Louis Perret, doyen, Faculté de droit (section de droit civil), Université d'Ottawa, les participants ont eu droit à un tour d'horizon de certains autres régimes sans égard à la responsabilité:

– Le régime de la France fut décrit par Hubert Groutel comme une longue marche dans les dédales de la jurisprudence. Ce régime est né dans la foulée de la loi française du 5 juillet 1985 (Loi Badinter), *cette loi qui est née sans avoir été créée*, tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation mais instituant, sans s'en rendre compte, un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité. Au fil des ans, le régime fut sillonné par de nombreuses démarches interprétatives de la Cour de cassation qui, dès l'origine, a vu que le nouveau régime n'était plus celui de la responsabilité, mais qui dut prendre plusieurs années pour enfin découvrir sa nature précise. L'auteur raconta avec verve cette jurisprudence erratique, oscillant entre deux régimes.

– Le régime de la Suède, qui a été présenté par Bill Dufwa, tire son origine d'une nouvelle loi sur les dommages résultant des accidents de la circulation en 1974. Cette loi avait pour objet de faire glisser l'assurance automobile obligatoire vers le régime strict de la responsabilité civile de droit commun, mais la responsabilité du conducteur à l'égard d'un tiers était maintenue. Bien que la négligence ou l'imprudence du conducteur ne le prive pas de son droit à la réparation, la négligence grave ou intentionnelle, tel le cas de conduite en état d'ébriété, peut avoir pour effet de modifier ce droit.

– Le régime de la Nouvelle-Zélande, qui a été exposé par John Michael Miller, est qualifié de global puisque la loi unique

dite *Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act* (1992) ne vise pas seulement l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles mais toutes catégories de victimes et dans toutes circonstances (sur la route, au domicile, dans un établissement hospitalier, au travail, dans les loisirs). Une personne accidentée à la suite d'un accident de la circulation est dès lors indemnisée de la même manière que toutes autres victimes d'accidents. Le conférencier passa en revue les dommages couverts, les indemnités allouées et les types de financement du régime. L'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile pose peu de problèmes et elle est bien acceptée par la population, si ce n'est la remise en question périodique des indemnités versées aux conducteurs ivres. Le conférencier signala l'insatisfaction du public, dans la foulée de la loi de 1992, qui ramenait le retour en force des avocats et entraînait une augmentation des réclamations pour dommages punitifs ou exemplaires.

Pour terminer cette première journée de conférence, une table ronde, animée par Daniel Gardner, donna l'occasion à un groupe de conférenciers de divers pays d'échanger sur les points forts et les points faibles de l'assurance sans égard à la responsabilité. Les pays ou provinces ou États représentés étaient les suivants: Saskatchewan, USA, Nouvelle-Zélande, Manitoba, Québec, Australie et Ontario.

Enfin, un cocktail fut servi dans la Chapelle du Petit Séminaire, dans le Vieux-Québec. Ce cadre exceptionnel fut choisi pour le lancement du premier ouvrage sur l'histoire du régime d'assurance automobile du Québec, écrit par Claude Belleau, professeur de droit à l'Université Laval. Ce livre fait d'ailleurs l'objet d'un compte rendu dans la Chronique de documentation du présent numéro. À l'occasion de ce lancement, Jacques Brassard, ministre des Transports, a rappelé que l'objectif fondamental de la *Loi sur l'assurance automobile* est d'offrir à la population l'accès à une compensation rapide et simple découlant de la perte économique réelle occasionnée par un accident d'automobile. Jean-Yves Gagnon, le président de la Société, retraça, dans ses grandes lignes, la naissance et l'évolution de la Société de l'assurance automobile du Québec au long de ses vingt années d'existence. Enfin, le professeur Belleau rappela que la Société fut créée en 1977 à la suite d'un large consensus dont la mise en oeuvre est venue corriger les lacunes qui existaient alors dans le domaine de l'assurance automobile au Québec. À cette époque, le coût des assurances ne cessait d'augmenter et de nombreuses victimes d'accidents de la route étaient laissées sans indemnisation.

□ **Le 5 juin - L'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile**

L'indemnisation des pertes de nature économique fut traitée par trois conférenciers. Cette séance tricéphale fut animée par France Thibault, juge à la Cour supérieure du Québec.

Daniel Gardner intitula sa conférence «Comparer l'incomparable: les indemnités pour préjudice corporel en droit commun et dans la *Loi sur l'assurance automobile*». Il exposa d'abord les avantages incontestables découlant de l'application d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité (réduction des délais d'indemnisation, l'absence de frais judiciaires, etc.). Nonobstant ces avantages, le conférencier a pu démontrer que le régime québécois d'assurance automobile indemnise mieux les victimes gravement blessées que le système de droit commun, ce prétendu eldorado des victimes accidentées.

Harold Luntz traita du même thème dans la perspective australienne. Il décrivit brièvement le champ d'application de divers régimes australiens d'assurance automobile sans égard à la responsabilité, puis il exposa les indemnités prévues par ces régimes. En guise de conclusion, il proposa que la plupart des indemnités pour pertes de nature économique soient coordonnées avec le système australien de la sécurité sociale.

Bruce Feldthusen rappela que l'Ontario a modifié plusieurs fois et de façon substantielle son régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité au cours de la dernière décennie. Sous l'effet de pressions notamment entre trois groupes intéressés, un heureux compromis semble avoir été trouvé en vertu de la loi dite *Automobile Insurance Rate Stability Law Act* : celle-ci permet aux avocats de poursuivre d'une façon accrue, quoique limitée, aux assureurs d'obtenir plus de certitude dans leurs prévisions, en raison de délais restreints et de certains plafonnements d'indemnités lorsque les blessures sont mineures et, enfin, aux assurés de voir leurs primes réduites.

À la suite d'une brève pause, la session suivante, animée par Lisette Savard, avocate à la SAAQ, fut consacrée aux pertes de nature non économique. Trois conférenciers ont également été invités à cet égard.

René Letarte, juge à la Cour supérieure du Québec, brossa un tableau des dispositions des deux grands régimes juridiques québécois pour en faire ressortir les différences fondamentales. En vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*, les dommages non

pécuniaires sont établis à partir de grilles d'évaluation strictes beaucoup moins souples que les méthodes de calcul du quantum issues du droit civil.

Par la suite, Yvonne Lambert-Faivre, professeure de droit, Université Jean-Moulin, à Lyon, et auteure de «Droit du dommage corporel. Systèmes d'indemnisation», analysa les règles d'indemnisation des victimes de préjudices non économiques sous la loi Badinter du 5 juillet 1985, obéissant aux trois principes fondamentaux de la réparation intégrale, du principe indemnitaire et de l'évaluation in concreto. Dans sa conclusion finale, elle souligna que le régime juridique de l'indemnisation des victimes de préjudices non économiques répond à trois problèmes: l'indemnisation de la victime en état végétatif chronique, la dévolution successorale du droit à l'indemnisation des préjudices extrapatrimoniaux de la victime et le régime du recours subrogatoire des tiers payeurs.

Finalement, Roger Henderson, professeur de droit, University of Arizona, et co-rédacteur de la loi dite *Uniform Motor Vehicle Accident Reparations Act of 1992*, expliqua les facteurs qui ont historiquement influé sur le droit de l'assurance de responsabilité aux États-Unis et résuma les développements plus récents de compensation du préjudice moral, dont les indemnités ont pris une place de plus en plus importante en droit américain. Les tribunaux ont non seulement étendu les cas où de tels montants peuvent être réclamés, mais ils ont également élargi la définition des notions de «souffrances et douleurs». Finalement, il mit de l'avant des propositions de réforme envisageables en matière de responsabilité civile aux États-Unis, à l'aube du 21^e siècle.

En après-midi, André Bois, avocat, anima la session consacrée à l'indemnisation du préjudice matériel. Tour à tour, prirent la parole Claude Belleau, professeur de droit, Université Laval, et auteur de l'ouvrage «L'assurance automobile sans égard à la responsabilité», Hélène Lamontagne, première vice-présidente, Affaires corporatives, Groupe Desjardins, assurances générales, et Kevin McCulloch, avocat au sein de Manitoba Public Insurance. Les deux premiers conférenciers expliquèrent, chacun à leur façon, les principaux éléments du nouveau régime québécois d'indemnisation du préjudice matériel, dont la carte maîtresse est la convention d'indemnisation directe, en mentionnant d'abord les raisons qui ont conduit au régime d'indemnisation directe. Le rôle et l'évolution du Groupement des assureurs automobile furent également examinés. Le troisième conférencier expliqua, notamment, le mandat de l'organisme Manitoba Public Insurance, créé en 1971, et les composantes fondamentales du programme Autopac.

La dernière session, avant la clôture de la conférence par Daniel Gardner, porta sur l'avenir des régimes d'indemnisation sans égard à la responsabilité, grâce à deux conférenciers, Jeffrey O'Connell, professeur de droit, Virginia University, et auteur de la loi dite *Auto Choice Reform Act of 1997*, et Geneviève Viney, professeur de droit, Université Paris I, et auteure de trois ouvrages dans la collection «Traité de droit civil».

Le président ne manqua pas de rappeler la publication prochaine des textes du colloque dans un numéro spécial de la revue *Les Cahiers de droit*.

Le dîner de clôture fut offert dans le cadre magnifique du Manoir Montmorency.

Nous avons retenu, dans ce numéro spécial, trois des textes présentés à l'occasion de cette conférence, à savoir ceux de Mme la juge Thérèse Rousseau-Houle, de M. Jean-Louis Gauvin et de M. Craig Brown. Le lecteur observera, dans les conclusions de l'article de M. Gauvin, une interrogation très pointue à savoir si, dans l'environnement actuel, la gestion par une société à caractère monopolistique, jouissant des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement, est toujours la solution la plus appropriée. Nous terminons ce numéro spécial sur les régimes d'indemnisation et l'assurance automobile par une étude de M. Didier Richaudeau sur l'état du marché de l'assurance automobile en France.

* * *

■ TWENTY YEARS OF NO-FAULT AUTOMOBILE INSURANCE

Quebec city, the Quebec capital and city designated as the World Heritage Site by Unesco, has been the host of an international symposium on no-fault automobile insurance, on June 4th and 5th, 1998, jointly organized by the faculty of law of the Université Laval and Québec's automobile insurance corporation, the Société de l'assurance automobile du Québec, in conjunction with the 20th anniversary of Québec's public automobile insurance plan.

Without delay, we would like to express our gratitude to the president of the symposium committee, Mr. Daniel Gardner, for its kind cooperation in authorizing our Journal to cover the symposium