

## La Loi sur l'assurance-automobile : loi d'interprétation libérale ?

Daniel Gardner

Volume 33, Number 2, 1992

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/043146ar>  
DOI: <https://doi.org/10.7202/043146ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)  
1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gardner, D. (1992). La Loi sur l'assurance-automobile : loi d'interprétation libérale ? *Les Cahiers de droit*, 33(2), 485–513. <https://doi.org/10.7202/043146ar>

Article abstract

The *Automobile Insurance Act* constitutes a prime example of remedial legislation. It was enacted in 1977 to respond to overall dissatisfaction regarding the general law governing civil liability. The broad and liberal interpretation rule, explicitly laid down in Section 41 of the *Interpretation Act*, had to be applied without any discussion. In the following pages, the author explains how the situation is anything but clear. Manifestly restrictive examples of interpretation run side-by-side with decisions more in conformity with the desire of the legislator. This same legislator further restrained the scope of application of the statute by a reform enacted on January 1, 1990.

Although the situation may be alarming, it is not impossible. The author emphasizes the existence of more recent decisions from the Court of Appeal in which the broad and liberal interpretation rule seems to be better respected. From the author's viewpoint this trend should be accompanied by an in-depth revision of the causality criterion, as presently applied by the courts, in their interpretation of the *Automobile Insurance Act*.

## La Loi sur l'assurance automobile : loi d'interprétation libérale ?

---

Daniel GARDNER\*

*La Loi sur l'assurance automobile constitue l'exemple par excellence d'une loi remédiate. Elle fut adoptée en 1977 pour répondre à une insatisfaction généralisée à l'égard du système de droit commun de la responsabilité civile. La règle de l'interprétation large et libérale, explicitement édictée à l'article 41 de la Loi d'interprétation, devrait donc être appliquée sans discussion. Cependant, l'auteur expose dans les pages qui suivent que la situation est loin d'être aussi claire. Les exemples d'interprétation manifestement restrictive côtoient des décisions plus conformes au vœu du législateur. Celui-ci a d'ailleurs restreint le champ d'application de la loi, dans une réforme entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1990.*

*Si la situation est préoccupante, elle n'est cependant pas désespérée. L'auteur souligne l'existence d'arrêts plus récents de la Cour d'appel où la règle de l'interprétation large et libérale semble mieux respectée. Cette tendance devra, selon lui, s'accompagner d'une révision en profondeur du critère de la causalité, tel qu'il est présentement appliqué par les tribunaux.*

---

*The Automobile Insurance Act constitutes a prime example of remedial legislation. It was enacted in 1977 to respond to overall dissatisfaction regarding the general law governing civil liability. The broad and liberal interpretation rule, explicitly laid down in Section 41 of the Interpretation Act, had to be applied without any discussion. In the following pages, the author explains how the situation is anything but clear. Manifestly restrictive examples of interpretation run side-by-side with decisions more in conformity with the desire of the legislator. This same legislator*

---

\* Faculté de droit, Université Laval.

*further restrained the scope of application of the statute by a reform enacted on January 1, 1990.*

*Although the situation may be alarming, it is not impossible. The author emphasizes the existence of more recent decisions from the Court of Appeal in which the broad and liberal interpretation rule seems to be better respected. From the author's viewpoint this trend should be accompanied by an in-depth revision of the causality criterion, as presently applied by the courts, in their interpretation of the Automobile Insurance Act.*

	<i>Pages</i>
<b>1. Les accidents visés par la <i>Loi sur l'assurance automobile</i></b> .....	488
1.1 La recherche d'une relation causale .....	489
1.1.1 Généralités .....	489
1.1.2 Les cas particuliers de dommage causé par une automobile .....	490
1.1.2.1 La tentative d'évitement d'une automobile .....	490
1.1.2.2 Le préjudice découlant d'un accident d'automobile .....	491
1.1.2.3 Le préjudice causé par l'inhalation de monoxyde de carbone .....	492
1.1.3 Le dommage causé par le chargement d'une automobile .....	493
1.1.4 Conclusion sur la recherche de la causalité juridique .....	495
1.2 Les interventions législatives .....	497
1.2.1 L'entretien ou la réparation d'une automobile .....	498
1.2.2 L'exclusion de véhicules particuliers .....	499
<b>2. Les personnes visées par la <i>Loi sur l'assurance automobile</i></b> .....	500
2.1 L'hypothèse de la survie de la victime immédiate .....	501
2.1.1 Les victimes par ricochet .....	501
2.1.2 La conduite fautive de certaines victimes .....	502
2.1.2.1 Le non-résident québécois .....	502
2.1.2.2 Le résident québécois .....	503
2.1.3 L'inaction de certaines victimes .....	504
2.2 L'hypothèse du décès de la victime immédiate .....	506
2.2.1 Le conjoint .....	506
2.2.1.1 La situation générale .....	506
2.2.1.2 La situation particulière .....	507
2.2.2 Les autres personnes à charge .....	508
2.2.3 Les décès non visés par la <i>Loi sur l'assurance automobile</i> .....	509
2.2.3.1 L'enfant mort-né .....	509
2.2.3.2 Le suicide .....	511
<b>Conclusion</b> .....	512

La *Loi sur l'assurance automobile*<sup>1</sup>, adoptée en 1977, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1978 et a fait l'objet d'une réforme importante en 1989. Le bilan de 13 années d'application de la loi est, à notre avis, positif. L'absence et les longs délais d'indemnisation ne sont plus une préoccupation pour la majorité des victimes de la route. La peur de l'émergence d'une génération de conducteurs irresponsables (due à l'interdiction de toute poursuite civile) ne s'est évidemment pas matérialisée. Les primes d'assurance exigées par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) demeurent relativement peu élevées et ont même tendance à baisser en termes de dollars constants. Bref, la plupart des objectifs poursuivis par les auteurs du rapport Gauvin<sup>2</sup> ont été atteints. Cette constatation est importante à l'heure où le gouvernement ontarien recule dans son projet de réforme de l'assurance automobile. Curieusement, les arguments avancés par le puissant lobby anti-réforme sont les mêmes qui furent servis aux Québécois il y a une quinzaine d'années...

La satisfaction générale à l'égard du régime québécois ne signifie pas qu'il soit parfait. La loi de 1977 constituait l'exemple par excellence d'une loi remédiate, visant à corriger les graves lacunes d'un système de droit commun qui n'avait pas su évoluer au même rythme que la société québécoise. La règle d'interprétation applicable à une loi semblable est reproduite à l'article 41 de la *Loi d'interprétation*<sup>3</sup> :

Toute disposition d'une loi, qu'elle soit impérative, prohibitive ou pénale, est réputée avoir pour objet de remédier à quelque abus ou de procurer quelque avantage.

Une telle loi reçoit une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin.

Dans les pages qui suivent, nous tenterons de vérifier si l'esprit de la *Loi sur l'assurance automobile* a été conservé par les tribunaux chargés de l'interpréter. On y découvrira que plusieurs décisions s'accordent plutôt mal avec l'objectif clairement énoncé à l'article 41 de la *Loi d'interprétation*. À cette analyse jurisprudentielle, nous avons choisi de greffer quelques commentaires sur les modifications apportées par le législateur à la *Loi sur l'assurance automobile*. À ce niveau, il ne semble pas que la tendance soit à l'élargissement du champ d'application de la loi.

Pour réaliser notre étude, nous avons regroupé les questions litigieuses sous deux grands thèmes. Dans une première partie, nous analy-

1. *Loi sur l'assurance automobile*, L.R.Q., c. A-25.

2. *Rapport du comité d'étude sur l'assurance automobile*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 1974.

3. *Loi d'interprétation*, L.R.Q., c. I-16.

serons les accidents visés par la loi. Dans une seconde partie, la question de l'application de la loi sera vue sous l'angle des personnes pouvant avoir droit à une indemnisation. Nous avons volontairement écarté l'analyse des règles d'*indemnisation* pour n'étudier que celles qui concernent l'*application* de la loi.

### 1. Les accidents visés par la *Loi sur l'assurance automobile*

Avant de se pencher sur l'interprétation qui a été faite de la *Loi sur l'assurance automobile*, il est nécessaire de bien délimiter son champ d'application. La SAAQ indemnise, sans égard à la responsabilité de quiconque, le résident québécois<sup>4</sup> victime d'un dommage corporel causé par une automobile. Les termes « victime », « dommage corporel » et « dommage causé par une automobile » sont définis avec précision dans la loi. Ces définitions seront reproduites lorsque le traitement de notre sujet rendra leur rappel nécessaire.

En ce qui concerne les accidents visés par la loi, c'est la recherche d'une relation causale suffisante qui constituera le plus souvent l'enjeu du débat (1.1). Il faut ici souligner que la jurisprudence de la Commission des affaires sociales fait couramment appel aux civilistes québécois et français, ainsi qu'à la jurisprudence de droit commun, pour l'éclairer dans sa recherche de la causalité juridique. On peut se demander si c'est là une pratique saine, quand on sait que les contours de cette notion de causalité ont été fixés à l'intérieur d'un système largement *subjectif* de responsabilité civile, où la faute occupe une place centrale. Les trop nombreux jugements qui réalisent un amalgame entre la recherche d'une faute et celle de la causalité (que révèle l'emploi de l'expression « faute causale ») sont des exemples de l'absence d'indépendance entre les conditions de la responsabilité civile. C'est à partir de là que l'on peut questionner l'emploi sans nuances d'un concept de causalité qui n'a jamais évolué à l'intérieur d'un système *objectif* de responsabilité telle la *Loi sur l'assurance automobile*. De toute façon, la causalité est un concept juridique très peu rigoureux. L'emploi d'expressions telles que « *causa causans* », « *causa sine qua non* », « cause efficiente » cache, comme c'est souvent le cas avec les expressions latines, des situations où la discrétion judiciaire joue un rôle fondamental. Il ne faut donc pas s'étonner que le législateur, devant un concept aussi flou, ait décidé en 1989 de resserrer explicitement le champ d'application de la loi (1.2).

---

4. La loi élargit la notion au « propriétaire, [au] conducteur ou [au] passager d'une automobile immatriculée au Québec » (art. 8), peu importe son lieu de résidence réelle.

## 1.1 La recherche d'une relation causale

### 1.1.1 Généralités

La *Loi sur l'assurance automobile* donne la définition suivante de « dommage causé par une automobile » :

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 ou en raison de travaux d'entretien ou de réparation d'une automobile [art. 1, al. 6].

L'emploi du mot « causé » a incité la jurisprudence à distinguer entre la cause et la simple occasion du dommage. C'est à partir de cette distinction que la loi fut déclarée inapplicable à un homme blessé par un arbre tombé sur son automobile, alors qu'il tentait de la dégager pendant une tempête de neige<sup>5</sup>. On retrouve d'autres exemples en cas de blessure subie à un doigt en replaçant une couverture de laine entre le siège et le dossier d'une automobile arrêtée<sup>6</sup>, ou dans le cas du passager d'une automobile blessé par une roche provenant d'une explosion dans une carrière voisine<sup>7</sup>.

Au-delà de ces situations claires, la jurisprudence s'est parfois montrée libérale dans l'application du critère de la causalité. Une hypothèse fréquente concerne les blessures subies en descendant d'une automobile<sup>8</sup> ou d'un autobus<sup>9</sup>. Même lorsque le véhicule est arrêté, la jurisprudence considère qu'il s'agit d'un dommage causé par une automobile:

À la lumière des faits de la présente cause et de la jurisprudence examinée, force nous est de conclure qu'en descendant de l'autobus, et alors qu'il n'avait pas complètement terminé sa descente, la chute de l'appelant n'est ni subséquente ni séparable de l'usage de l'autobus. Au moment précis où la chute a débuté, l'appelant avait encore pied sur le marchepied de l'autobus et se tenait encore après le garde-fou<sup>10</sup>.

Ce n'est cependant pas une jurisprudence unanime. On a refusé d'indemniser le camionneur blessé en redescendant de son camion alors qu'il terminait la vérification des fixations de son chargement<sup>11</sup>. La loi fut également jugée inapplicable à la passagère d'un autobus qui était tombée,

5. *Assurance-automobile*—4, [1990] C.A.S. 181.

6. *Assurance-automobile*—23, [1989] C.A.S. 576.

7. *Girard c. Carrières St-Eustache*, [1986] R.R.A. 334 (C.S.), résumé.

8. *Assurance-automobile*—17, [1981] C.A.S. 292. On retrouve dans cet arrêt une discussion intéressante sur l'applicabilité des jugements de droit commun portant sur la causalité (p. 295).

9. *Assurance-automobile*—6, [1980] C.A.S. 695; *Harris c. Cité de Verdun*, [1979] C.S. 690. Ces deux arrêts font référence explicitement à l'article 41 de la *Loi d'interprétation*.

10. *Assurance-automobile*—6, précité, note 9, 698.

11. *Assurance-automobile*—23, [1985] C.A.S. 759.

alors que l'autobus était en mouvement, en heurtant les pieds d'un autre passager<sup>12</sup>. Pourtant, les critères utilisés lorsque le véhicule est arrêté auraient pu *a fortiori* s'appliquer au cas du véhicule en mouvement.

Il va sans dire que la crédibilité des témoins est ici déterminante. En effet, il sera tentant pour une personne glissant après avoir refermé la portière d'une automobile d'affirmer que celle-ci était toujours ouverte ou encore que le véhicule n'était pas complètement arrêté. Les contradictions dans les témoignages de la victime serviront souvent à refuser toute indemnisation<sup>13</sup>.

Par ailleurs, nous examinerons dans les sections qui suivent trois situations particulières ayant entraîné chacune un traitement inégal par la jurisprudence.

### 1.1.2 Les cas particuliers de dommage causé par une automobile

#### 1.1.2.1 La tentative d'évitement d'une automobile

La première situation concerne les blessures causées en voulant éviter une automobile. Un arrêt datant de 1983<sup>14</sup> refusait d'appliquer la *Loi sur l'assurance automobile* à une femme tombée en se pressant à traverser une rue, à la vue d'une voiture se dirigeant vers elle. Quatre ans plus tard, on ordonna d'indemniser un cycliste qui, frôlé par une voiture venant en sens inverse, fit une manœuvre qui lui fit perdre l'équilibre<sup>15</sup>. Curieusement, la Cour supérieure a rendu une décision contraire dans une espèce semblable<sup>16</sup> : un cycliste avait heurté un tas de sable après avoir bifurqué pour éviter un véhicule venant en sens inverse. L'argument du défendeur, selon lequel cette situation était visée par la *Loi sur l'assurance automobile*, ne fut pas retenu par le juge Ryan. La décision est d'autant plus regrettable que le recours de droit commun fut ensuite rejeté par le même juge sur la base d'une faute de la victime !

Il nous semble que, dans tous ces cas, on peut soutenir que la cause du dommage fut la présence et l'action de l'automobile. Exiger un contact physique entre le véhicule et la personne blessée revient à distinguer là où la loi ne le fait pas. Il est à noter que le juge Ryan est également de cet avis dans l'arrêt *Bourgeois*<sup>17</sup>. Le degré de preuve exigé de la victime dans cette

12. *Assurance-automobile* — 28, [1990] C.A.S. 503.

13. Pour un exemple : *Assurance-automobile* — 38, [1989] C.A.S. 849, 852.

14. *Assurance-automobile* — 20, [1983] C.A.S. 546.

15. *Assurance-automobile* — 12, [1987] C.A.S. 483.

16. *Bourgeois c. Pocecco Construction Ltée*, [1990] R.R.A. 503 (C.S.).

17. *Id.*, 507.

affaire, afin d'établir l'importance du rôle joué par l'automobile, nous semble cependant beaucoup trop lourd. Cela conduira le plus souvent à rejeter l'application de la loi, puisque la victime pourra difficilement établir ce qui se serait passé si la manœuvre d'évitement n'avait pas été tentée.

### 1.1.2.2 Le préjudice découlant d'un accident d'automobile

La deuxième situation concerne les blessures (ou le décès) survenant non pas au moment de l'accident mais dans une phase ultérieure. Encore ici, on trouvera difficilement une ligne directrice dans la jurisprudence. On a refusé d'indemniser une victime d'engelures survenues en allant chercher du secours après avoir été victime d'un accident d'automobile<sup>18</sup>. On a également rejeté la réclamation d'une personne s'étant fracturé la cheville gauche lorsqu'elle perdit l'équilibre à la suite d'étourdissements<sup>19</sup>. Or, la preuve établissait de façon prépondérante que ces étourdissements étaient des séquelles d'un accident d'automobile subi en 1979. Le motif retenu par le tribunal, selon lequel les lésions de 1979 étaient consolidées au moment du deuxième accident, laisse songeur. Nous comprenons mal comment les normes d'indemnisation appliquées par la SAAQ peuvent permettre d'écarter une preuve directe de cause à effet entre les séquelles du premier accident et les blessures ultérieures. Le refus d'indemniser la victime est d'autant plus critiquable que le deuxième accident avait eu lieu alors que la victime descendait d'une automobile<sup>20</sup>.

Dans une espèce où les lésions de la victime étaient également consolidées, le même tribunal a pourtant reconnu, trois ans plus tôt, une relation de cause à effet entre la réaction dépressive de la victime et les blessures subies deux ans plus tôt<sup>21</sup>. On a aussi admis une relation directe entre le décès d'un homme et l'accident d'automobile dans lequel il avait été impliqué<sup>22</sup>. Celui-ci est décédé à l'hôpital en s'étranglant dans une courroie de son gilet de contention. L'argument de la SAAQ voulant que la faute de l'hôpital ait rompu le lien de causalité est plutôt surprenant, dans un régime où l'indemnisation doit se faire « sans égard à la responsabilité de quiconque » (art. 5).

Il nous semble que l'objectif de la loi serait mieux atteint si l'indemnisation était accordée sans égard au caractère immédiat ou futur des blessures subies. Seule la preuve d'un élément nouveau, pouvant tota-

18. *Assurance-automobile* — 15, [1987] C.A.S. 488.

19. *Assurance-automobile* — 10, [1990] C.A.S. 207 (autres arrêts cités dans le même sens).

20. *Supra*, partie 1.1.1, sur les cas d'indemnisation dans des hypothèses semblables.

21. *Assurance-automobile* — 36, [1987] C.A.S. 799, 801.

22. *Régie de l'assurance automobile c. C.A.S.*, [1988] R.J.Q. 1020 (C.S.), où le juge Gonthier rejeta la requête en évocation à l'encontre de la décision de la Commission des affaires sociales ordonnant l'indemnisation de l'épouse de la victime.



lement expliquer les blessures subies, devrait permettre de refuser à la victime le bénéfice de la loi. L'élément de « temps » n'étant nullement mentionné dans la *Loi sur l'assurance automobile*, il n'y a pas lieu d'en faire un critère implicite d'ouverture aux mesures de réparations. Le réclamant ayant le fardeau de prouver le lien entre les deux événements, il nous semble que les réclamations sans fondement pourraient être aisément écartées. La position présentement retenue par les tribunaux a pour conséquence d'imposer à la victime une présomption d'absence de rapport entre l'accident et les lésions subséquentes<sup>23</sup>.

### 1.1.2.3 Le préjudice causé par l'inhalation de monoxyde de carbone

L'hypothèse du préjudice causé par l'inhalation de monoxyde de carbone a été examinée à quelques reprises par les tribunaux. La situation se présente habituellement ainsi : par une froide journée d'hiver, la victime laisse tourner le moteur de son automobile, afin de pouvoir faire fonctionner la chauffettere. La présence croissante de monoxyde de carbone entraîne son décès ou des lésions importantes. On remarque ici une nette évolution de la jurisprudence depuis une vingtaine d'années. En vertu de la *Loi d'indemnisation* de 1961, la Cour d'appel a d'abord été réfractaire à l'application de la loi dans une telle hypothèse<sup>24</sup>. Le même tribunal<sup>25</sup> a ensuite réduit la portée de cet arrêt. Dans l'arrêt *Girard*, la *Loi d'indemnisation* fut jugée applicable au décès de deux travailleurs réfugiés dans une automobile pendant une tempête de neige. On écarta l'application de l'arrêt *Ouellette* en faisant remarquer que l'automobile impliquée dans cet arrêt avait été remise plusieurs mois auparavant. L'arrêt *Girard* représentait un sérieux avertissement par rapport à des arrêts de la Cour supérieure<sup>26</sup> et de la Commission des affaires sociales<sup>27</sup>, qui rejetaient systématiquement les demandes d'indemnisation dans un tel cas. Une affirmation voulant que la *Loi sur l'assurance automobile* « vise à assurer aux personnes l'indemnisation en cas de dommages causés par une auto lors d'un accident d'auto<sup>28</sup> » était manifestement plus restrictive que la définition législative de l'expression « dommage causé par une automobile ». Cette position jurisprudentielle, de même que la portée de l'arrêt *Ouellette*, ont été définitivement écartées par la Cour d'appel. Dans un arrêt remarqué, le juge Beauregard s'exprime comme suit :

23. *Assurance-automobile — 10*, [1991] C.A.S. 212 ; problèmes lombaires apparus quelques semaines après l'accident. Demande d'indemnisation rejetée (une dissidence).

24. *Ouellette c. Laveault*, [1973] C.A. 734.

25. *Commission des accidents du travail du Québec c. Girard*, [1988] R.R.A. 662 (C.A.).

26. *Champagne c. Succession Gaston Côté*, [1986] R.J.Q. 2841 (C.S.).

27. *Assurance-automobile — 14*, [1985] C.A.S. 483.

28. *Champagne c. Succession Gaston Côté*, précité, note 26, 2845.

Si la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles*, parce qu'elle ne définissait pas le mot « accident », avait pour premier but, comme l'a écrit le juge Turgeon [dans l'arrêt *Ouellette*], d'assurer un recours « aux victimes de la route », la *Loi sur l'assurance automobile* trouve application s'il s'agit d'un « événement au cours duquel un dommage est causé par une automobile »<sup>29</sup>.

Dans l'affaire *Neveu*, une femme avait subi des dommages cérébraux résultant de l'émanation de monoxyde de carbone. L'automobile avait été laissée en état de marche dans un garage. Parlant pour la majorité, le juge Beaugregard est d'avis que :

si aux termes de la *Loi sur l'assurance automobile* une voiture peut causer un dommage par l'entremise des 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'intimée *Neveu* n'est pas régi par la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>30</sup>.

Même si cet arrêt a fait l'objet d'une dissidence du juge Monet, l'interprétation large donnée à la notion de dommage causé par une automobile semble vouloir faire jurisprudence<sup>31</sup>. On verra cependant que la solution jurisprudentielle est inexplicablement différente lorsque l'inhalation de monoxyde de carbone a été recherchée par la victime : c'est le cas du suicide que nous analyserons dans la deuxième partie de notre étude.

L'analyse de la notion de dommage causé par une automobile ne serait pas complète sans l'examen de l'incidence du contenu de l'automobile sur l'application de la loi.

### 1.1.3 Le dommage causé par le chargement d'une automobile

Dans la définition de l'expression « dommage causé par une automobile », l'article 2 de la *Loi sur l'assurance-automobile* mentionne le dommage causé par son chargement. Or, ce même article définit le mot « chargement » comme suit : « tout bien qui se trouve dans une automobile ou sur celle-ci ou est transporté par une automobile ».

Les tribunaux ont eu des cas relativement simples à trancher. On a décidé que la courroie d'un pneu de camion transporté sur un autre véhicule<sup>32</sup> ainsi qu'un pneu de rechange<sup>33</sup> devaient être inclus dans cette notion de chargement.

29. *Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, [1989] R.R.A. 226, 230 (C.A.).

30. *Id.*, 229.

31. La position du juge Beaugregard a été appliqué dans *Assurance-automobile — 18*, [1991] C.A.S. 250 (faits identiques).

32. *Rathé c. Béland*, [1987] R.R.A. 429 (C.S.), en appel.

33. *Assurance-automobile — 4*, [1988] C.A.S. 204. La RAAQ avait soulevé un curieux argument d'absence d'urgence de la situation pour expliquer son refus d'indemnisation.

On doit souligner l'interprétation différente donnée à ce terme, selon qu'il en résulte un préjudice corporel ou un préjudice aux biens. En effet, la notion de chargement est non seulement utile pour établir le droit à l'indemnisation du préjudice corporel, mais elle sert aussi à déterminer l'application de la *Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles*<sup>34</sup> en matière de préjudice aux biens.

Dans un cas où la Convention d'indemnisation directe était en cause, la Cour supérieure a reconnu que l'huile provenant d'une pelle mécanique et répandue sur la chaussée entrainait bien dans la définition de chargement<sup>35</sup>. Pourtant, dans une autre affaire, un cycliste blessé en glissant sur de la purée de pommes échappée d'un camion s'est vu refuser l'application de la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>36</sup>. Le motif retenu est que le contact avec le sol faisait perdre à la purée sa qualification de chargement. Ces deux décisions ne doivent cependant pas être mises en opposition, puisque la définition de chargement est plus large dans la Convention que dans la loi. En effet, la Convention parle du « choc d'un véhicule et le chargement se trouvant à bord d'un autre véhicule, en tombant ou en étant tombé » (art. 1). La définition plus restrictive donnée dans la *Loi sur l'assurance automobile* ne devrait toutefois pas empêcher d'indemniser la personne atteinte par la partie du chargement qui se détacherait d'une automobile.

Une dernière décision mérite notre attention. Elle démontre clairement, à notre avis, la tendance jurisprudentielle restrictive concernant le dommage causé par le chargement d'une automobile. L'appelant avait été blessé en tentant de replacer le chargement de sa camionnette. Sa demande d'indemnisation fut rejetée en ces termes :

la Commission ne peut se convaincre que l'accident subi par l'appelant a été causé par le chargement de son automobile. Certes, l'appelant s'est servi de pièces de bois du chargement de sa voiture en vue d'en tenir la portière fermée. On ne peut toutefois en conclure qu'en ce faisant il manipulait ce chargement. En d'autres termes, il s'est servi d'une partie (infime) du chargement comme outil pour rendre sa voiture fonctionnelle et prévenir un déchargement. Il aurait pu, s'ils avaient présument été accessibles, utiliser les outils conventionnels<sup>37</sup>.

La relecture de la définition donnée au mot « chargement » dans la loi nous semble mal s'accorder avec cette décision. La loi ne fait pas de distinction entre le chargement et une partie de celui-ci, pas plus qu'elle ne

34. *Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles*, (1984) 116 G.O. II, 1794, art. 1, où le mot « chargement » est employé dans la définition de collision.

35. *Rhéaume c. Henri Labbé et fils inc.*, [1986] R.R.A. 81 (C.S.), résumé.

36. *Assurance-automobile—20*, [1990] C.A.S. 476.

37. *Assurance-automobile—16*, [1991] C.A.S. 244, 246.

s'intéresse à l'utilisation qui est faite de ce chargement. En fait, c'est une mauvaise recherche de la causalité qui explique ce genre d'interprétation restrictive de la loi.

#### 1.1.4 Conclusion sur la recherche de la causalité juridique

Poser le problème de l'application de la loi en se référant aux critères de la causalité du droit commun est, selon nous, inacceptable. Imposer à la victime la preuve que l'automobile a été la cause efficiente de son préjudice constitue un fardeau beaucoup trop lourd, qui nie l'objectif réparateur de la loi. Le système de droit commun, basé sur la faute, recherche avant tout un responsable à l'accident. Ce n'est qu'une fois cette étape franchie que l'on s'attardera à indemniser la victime. Un système objectif de responsabilité part du postulat contraire : la victime avant toute chose. À partir de là, nous ne voyons pas pourquoi le sens donné en droit commun au mot « causé » devrait être automatiquement appliqué à la *Loi sur l'assurance automobile*. Un exemple simple permettra de visualiser cette incompatibilité des systèmes. Roulant sur une route de campagne, un Québécois est blessé lorsque la branche d'un arbre se casse et tombe sur son automobile. À la lumière de la jurisprudence interprétant la *Loi sur l'assurance automobile*, on peut affirmer que ce Québécois sera indemnisé par la SAAQ. Pourtant, si l'on applique la théorie de la causalité adéquate utilisée en droit commun, il semble évident que l'action de l'automobile n'a pas été la cause déterminante du dommage. On songerait plutôt à poursuivre le propriétaire de l'arbre, en vertu de l'article 1054, alinéa 1, du *Code civil du Bas-Canada* pour obtenir une indemnisation. Dans un cas touchant l'application de la *Loi sur l'assurance automobile*, il faut rechercher la présence d'un rapport suffisamment étroit entre la présence de l'automobile et le préjudice subi. La position du juge Crête devrait être appliquée :

À mon sens, compte tenu des dispositions de la L.A.A., lorsqu'un accident de circulation se produit impliquant une ou plusieurs automobiles et causant un dommage corporel, il n'y a plus lieu de rechercher le lien de causalité sous l'aspect juridique [...] Le législateur ne parle pas pour ne rien dire. La *Loi sur l'assurance automobile* est une Loi rémédiateur à laquelle il faut donner tout son effet et il n'y a pas lieu de faire de distinctions là où la Loi ne distingue pas<sup>38</sup>.

Dans cette affaire, une femme avait été coincée à mort entre deux véhicules, lorsqu'un troisième les avait emboutis par l'arrière. 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 immédiatement les

---

38. *Périard c. Ville de Sept-Îles*, J.E. 85-357, C.A. Québec, n° 200-09-000011-830, 19 mars 1985, jj. Crête et Tyndale, p. 4.

avantages de la position adoptée par le juge Crête. Elle permet, entre autres, d'éviter les débats sans fin sur la proportion des blessures causées par l'automobile et celles qui sont causées par un autre objet (arbre, maison, etc.). Un arrêt de la Cour supérieure nous fournit un exemple additionnel de ce genre de situation. Un camionneur avait été blessé lorsque le véhicule qu'il conduisait avait heurté un câble d'acier qui pendait en travers de la route. S'étant vu opposer l'irrecevabilité de son recours de droit commun pour préjudice corporel, il tenta de convaincre le tribunal que ses blessures n'avaient pas été principalement causées par une automobile (son camion) mais plutôt par le câble d'acier. Le juge Bélanger rejeta cette distinction<sup>39</sup>, en se référant explicitement à l'arrêt *Périard* précité. Si l'interprétation proposée par M. Ormsbee devait être retenue, on imagine aisément ses conséquences néfastes sur nombre de demandes d'indemnisation déposées à la SAAQ. Il est heureux que la Société n'ait pas cette vision restrictive du champ d'application de la loi. Le démon de la tentation est cependant tout proche. Puisque ce genre d'interprétation a déjà été appliqué à un cas particulier, celui du dommage causé par le chargement d'une automobile. Dans une affaire examinée un peu plus tôt<sup>40</sup>, le tribunal opère le même type de distinction qui fut rejetée dans l'arrêt *Ormsbee* : « le dommage corporel a plutôt été causé par le clou qui s'est échappé du morceau de bois, lequel, bien que faisant partie du chargement, avait été détourné de sa destination pour les besoins de la cause<sup>41</sup> ».

La causalité juridique démontre ici ses limites et même son inapplicabilité dans une loi remédiatrice telle la *Loi sur l'assurance automobile*. Il est vrai que la distinction faite entre la *cause* et l'*occasion* du dommage paraît *a priori* tentante. Elle a le défaut d'avoir été élaborée dans un système subjectif de responsabilité, où elle permet souvent de condamner l'attitude fautive de la victime. Le décès du pilote d'un deltaplane tiré par une camionnette fournit un exemple de cette intrusion de la faute dans le champ de causalité :

Le cas sous étude est un exemple illustrant cette distinction. Bien qu'on utilisait un véhicule automobile pour tracter le *Delta Plane*, la preuve démontre qu'il n'y a aucune relation de cause à effet entre l'usage même du véhicule et la mort de Monsieur Tardif. Le dommage, dans le cas sous étude, a été causé soit par une fausse manœuvre, soit par une défectuosité de l'appareil.

39. *Ormsbee c. Bell Canada*, [1990] R.R.A. 677, 679 (C.S.), en appel. Pour un autre exemple : *Richard c. Hydro-Québec*, J.E. 84-407, C.S. Iberville, n° 755-05-000057-826, 5 avril 1984, j. Claude Benoit, p. 13.

40. *Assurance-automobile—16*, [1991] C.A.S. 244.

41. *Id.*, 246.

Le dommage est donc survenu pendant qu'on utilisait un véhicule automobile, mais l'usage de l'automobile n'en est pas la cause<sup>42</sup>.

L'absence de preuve prépondérante de la cause supposée de l'accident (« soit par une fausse manœuvre, soit par une défectuosité de l'appareil ») est révélatrice. Cette décision démontre en outre une mauvaise lecture de la notion de dommage causé par une automobile. On y parle bien de « dommage causé par une automobile, par son usage et par son chargement » et non de « dommage causé par l'usage d'une automobile ». Si le législateur a séparé le dommage causé par une automobile de celui qui est causé par son usage, c'était pour viser des hypothèses distinctes. L'imputation d'une partie de la définition, réalisée dans ce dernier arrêt, est imputable à la jurisprudence de droit commun qui exige que la chose ait joué un rôle *actif* dans la réalisation du dommage pour engager la responsabilité de son propriétaire en vertu de l'article 1054, alinéa 1, du *Code civil du Bas-Canada*. L'utilisation de cette distinction (rôle passif c. rôle actif) pour interpréter la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>43</sup> ne peut être conciliée avec la définition de « dommage causé par une automobile ». Elle a même permis d'écarter l'application de la loi à des blessures résultant d'une tentative de suicide<sup>44</sup>. La distinction apparaît alors comme un substitut commode à l'imputation d'une faute à la victime.

Nous reprochons donc à la jurisprudence en ce domaine d'avoir implicitement ajouté une condition d'application à la *Loi sur l'assurance automobile*, en exigeant qu'un dommage ait été causé de façon prépondérante par une automobile. Ce n'est pas ainsi que nous comprenons le sens à donner à une loi d'indemnisation.

## 1.2 Les interventions législatives

Les 12 premières années d'application de la loi (1978-1989) ont donné lieu à 385 346 demandes d'indemnisation<sup>45</sup>. De ce nombre, la SAAQ fut d'avis que certaines catégories d'accidentés ne devraient dorénavant plus se prévaloir des bénéfices de la loi, selon le type d'accident subi. Ainsi, l'affirmation voulant que « [par] rapport à la situation prévalant avant le

42. *Assurance-automobile*—27, [1980] C.A.S. 1082, 1084. Pour un autre exemple : *Assurance-automobile*—37, [1990] C.A.S. 783, 787 : « La cause première du malheureux accident semble être l'incapacité des personnes à la base du poteau de le retenir en équilibre pendant qu'on tentait de le fixer à la base de ciment, et au fait que le poteau est tombé sur des fils électriques. »

43. *Devlin c. Le Vieux Dublin inc.*, J.E. 82-343, C.S. Montréal, n° 500-05-00381-819, 16 mars 1982, j. Jules Beauregard.

44. *Assurance-automobile*—28, [1983] C.A.S. 803, 804.

45. RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Rapport d'activité de 1989*, Québec, RAAQ, 1989, p. 30.

1<sup>er</sup> janvier 1990, les Québécois et les Québécoises jouissent d'une bonification du régime d'assurance automobile<sup>46</sup> » est peut-être valable en ce qui concerne les normes d'indemnisation, mais certainement pas en ce qui a trait au champ d'application de la loi.

### 1.2.1 L'entretien ou la réparation d'une automobile

Une exclusion a été ajoutée en 1989 à la définition de « dommage causé par une automobile » (art. 2). Sont dorénavant écartés les accidents survenus « en raison de travaux d'entretien ou de réparation d'une automobile ». La nouvelle définition confirme en cela la position d'une partie de la jurisprudence<sup>47</sup> qui excluait déjà ce type d'accident du champ d'application de la loi. Pourtant, un arrêt en sens contraire avait noté que dans un cas où le véhicule était tombé des blocs de bois sur lesquels il était installé, « l'automobile a été plus que l'occasion du dommage. Elle a joué un rôle actif, puisque c'est son mouvement qui a directement provoqué les blessures subies par l'appelant<sup>48</sup>. » Il est vrai que dans les cas où une indemnisation fut refusée<sup>49</sup>, c'est la mauvaise manipulation d'un outil et non le mouvement ou même la présence de l'automobile qui avait été la cause des blessures. Nous croyons cependant qu'une intervention législative n'était nullement nécessaire. La recherche d'une relation suffisamment étroite aurait fort bien pu départager les accidents attribuables à l'automobile de ceux où celle-ci jouait vraiment un rôle trop secondaire. La restriction introduite en 1989 est, à notre avis, trop générale et rappelle la jurisprudence qui, dans une situation factuelle semblable, avait refusé de voir un cas d'application de la présomption légale de l'article 1054 (1) du *Code civil du Bas-Canada*<sup>50</sup>. Les victimes laissées sans indemnisation dans ce cas particulier, ainsi que la généralisation de la notion de fait autonome de la chose, démontrent que les origines de la loi de 1977 sont plus anciennes qu'on ne le croit généralement.

46. *Ibid.*

47. *Assurance-automobile—10*, [1984] C.A.S. 669; *Assurance-automobile—4*, [1987] C.A.S. 216; *Assurance-automobile—3*, [1989] C.A.S. 169.

48. *Assurance-automobile—20*, [1987] C.A.S. 504, 506. Dans le même sens: *Pichette c. Bouchard*, [1991] R.R.A. 227 (C.S.).

49. *Assurance-automobile—10*, précité, note 47 et *Assurance-automobile—3*, précité, note 47.

50. *Lacombe c. Power*, [1928] R.C.S. 409, 411. Ce fut l'invention de la fameuse notion du fait autonome de la chose. Il est plutôt paradoxal (et critiquable) que cette notion soit maintenant utilisée par les procureurs de la SAAQ pour tenter d'éviter l'application de la loi. Pour une illustration: *Assurance-automobile—20*, précité, note 48, 505.

### 1.2.2 L'exclusion de véhicules particuliers

La définition d'automobile apparaissant à l'article 1 de la *Loi sur l'assurance automobile*, d'ailleurs inchangée depuis la *Loi d'indemnisation* de 1961, est très large : « tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails ».

À partir d'un texte aussi peu restrictif, la jurisprudence n'avait pu faire autrement que d'en donner une interprétation large, en vertu de la loi de 1961<sup>51</sup>. La tendance jurisprudentielle semble moins certaine depuis 1977, si l'on en juge par un arrêt de la Cour supérieure<sup>52</sup>. Dans cette affaire, on a refusé de considérer comme une automobile un « rouleau vibreur compacteur ». Il est à espérer que le renversement de cet arrêt en appel<sup>53</sup>, où la Cour fait explicitement mention de la règle d'interprétation large et libérale, mette fin aux tentatives d'interprétation restrictive du mot « automobile ».

C'est cependant par l'entremise d'une autre disposition que l'on s'est chargé d'exclure certains véhicules du champ d'application de la loi. La loi de 1977 prévoyait, dans son article 17 b), que les personnes blessées par certains véhicules<sup>54</sup> en dehors d'un chemin public ne recevraient aucune indemnité. L'interprétation donnée à la notion de chemin public<sup>55</sup> était donc de première importance pour toute une catégorie de victimes. Si l'on retrouve des arrêts ayant appliqué la notion de chemin public sans être trop pointilleux<sup>56</sup>, voire de façon très large<sup>57</sup>, des arrêts beaucoup plus nombreux témoignent d'une tendance inverse. C'est ainsi que les accidents

---

51. À titre d'exemple : *Marquis c. Goupil*, [1972] C.A. 207. Voir les nombreux arrêts cités par J.-L. BAUDOIN, *La responsabilité civile délictuelle*, 3<sup>e</sup> éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1990, n° 754, p. 377, à la note 58.

52. *Tessier-Villeneuve c. Belley*, [1988] R.R.A. 352 (C.S.).

53. *Belley c. Tessier-Villeneuve*, [1990] R.R.A. 959, 961 (C.A.).

54. Cela inclut de façon non limitative les tracteurs de ferme, les motoneiges, les « trimotos », les *dune-buggys*, etc.

55. Notion définie dans l'article 1 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

56. *Assurance-automobile — 51*, [1981] C.A.S. 1060 (motoneige sur l'accotement mais dont le traîneau était sur la voie carrossable); *Assurance-automobile — 22*, [1989] C.A.S. 574 (motoneige heurtant un remblai de neige à l'endroit où le chemin municipal cessait d'être entretenu).

57. *Assurance-automobile — 24*, [1984] C.A.S. 682 (sentier balisé de motoneige) (p. 686) : « La loi n'exige pas qu'un chemin, pour qu'il soit public, soit destiné à toutes les sortes d'automobiles; la loi dit aux automobiles, ou à l'une ou plusieurs catégories d'automobiles. » Cette décision fut jugée erronée par le juge R. Lesage, en *obiter*, dans *Fortin c. Martel*, [1987] R.J.Q. 573, 575 (C.S.).



survenus sur l'accotement de la route<sup>58</sup>, dans un fossé en traversant une route<sup>59</sup>, à la jonction d'un sentier de motoneige et de l'accotement d'un chemin public<sup>60</sup> n'ont pas été jugés indemnisables pour ce motif. La distinction entre un chemin privé et un chemin public est couramment faite en se référant à l'intention du propriétaire de ce chemin<sup>61</sup>. Cela amène même un arrêt à dire que « le fait que l'on n'ait pas indiqué que le chemin était privé ou que l'accès y était interdit ne change pas l'affectation ou la destination dudit chemin<sup>62</sup> ». À l'inverse, un chemin ne cesse pas d'être public à cause d'une situation temporaire : « Ce qui importe, sous cet article 1 paragraphe 6 [devenu l'article 1, alinéa 5], est que le *chemin public* réfère à une *partie de chemin destiné à la circulation publique des automobiles*. Même si le chemin était en réparation, il était ouvert à la circulation<sup>63</sup>. »

Malheureusement, les arrêts interprétant plus libéralement cette notion ont perdu une bonne partie de leur utilité pratique. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1990, l'article 10 de la *Loi sur l'assurance automobile* se lit ainsi :

Nul n'a droit d'être indemnisé en vertu du présent titre dans les cas suivants :

[...]

3° si le dommage est causé par une motoneige ou un véhicule destiné à être utilisé en dehors d'un chemin public, tels que définis par règlement.

Le fait que l'accident ait lieu ou non sur un chemin public a donc perdu toute pertinence lorsque ces véhicules sont en cause. La seule possibilité d'indemnisation demeure, comme auparavant, l'implication d'une « automobile en mouvement autre que les véhicules mentionnés dans ces paragraphes » (art. 10 *in fine*). Le législateur restreint ainsi une nouvelle fois le champ d'application de la loi.

## 2. Les personnes visées par la *Loi sur l'assurance automobile*

Dans la seconde partie, nous examinerons sous un autre angle l'interprétation dont fut l'objet la *Loi sur l'assurance automobile*. La situation se présente ainsi : si l'on tient pour acquis que l'accident entre dans le champ d'application de la loi, quelles sont les personnes pouvant prétendre à une indemnisation quelconque ? La réponse peut sembler simple. L'article 6 édicte que seront considérées victimes « la personne qui subit un dommage

58. *Assurance-automobile*—5, [1990] C.A.S. 184, La jurisprudence est sur ce point constante. Voir les arrêts cités dans *Assurance-automobile*—2, [1990] C.A.S. 174, 179.

59. *Assurance-automobile*—49, [1982] C.A.S. 683.

60. *Assurance-automobile*—16, [1987] C.A.S. 492.

61. *Assurance-automobile*—16, [1981] C.A.S. 289, 291 ; *Assurance-automobile*—2, [1989] C.A.S. 167, 168.

62. *Assurance-automobile*—7, [1980] C.A.S. 699, 700. Le chemin en litige fut jugé « privé ».

63. *Belley c. Tessier-Villeneuve*, précité, note 53, 961-962.

corporel dans un accident » ainsi que celle « qui a droit à une indemnité de décès lorsque le décès de la victime résulte d'un accident ». On voit immédiatement se profiler les deux grandes catégories de victimes créées par la loi.

## 2.1 L'hypothèse de la survie de la victime immédiate

Dans l'hypothèse de la survie de la victime immédiate, l'article 6 semble rédigé en termes très larges, d'autant plus que la notion de dommage corporel, incluse dans la définition de victime, est aussi définie largement : « tout dommage physique ou psychique d'une victime y compris le décès, qui lui est causé dans un accident<sup>64</sup> ».

Il existe cependant plusieurs catégories de victimes qui ne recevront aucune indemnisation. Le législateur de même que les politiques internes de la SAAQ sont souvent les grands responsables de l'élargissement de ces catégories de personnes non indemnissables.

### 2.1.1 Les victimes par ricochet

La première catégorie concerne une hypothèse très fréquente : apprenant les blessures subies par une personne dans un accident d'automobile, ses proches (conjoint, parents, etc.) subissent un choc émotif important. Ils devront de plus assumer, en tout ou en partie les menus travaux effectués par la personne blessée. Auront-ils droit à une indemnisation propre ? La position jurisprudentielle peut se résumer ainsi :

La Commission est d'avis que c'est à juste titre que l'intimée a refusé le remboursement réclamé. En effet, une partie de la réclamation concerne, en fait, l'époux de l'appelante. Celui-ci, du témoignage même de l'appelant, a subi un choc à la nouvelle de l'accident et il avait besoin d'une présence rassurante. Or, c'est la *victime* qui a droit au remboursement prévu par l'article 45 précité<sup>65</sup>.

Le raisonnement adopté est simple. En présence de l'article 6 qui parle de « personne qui subit un dommage corporel *dans* un accident » et non *au moment* d'un accident, et en l'absence de disposition concernant précisément les victimes par ricochet, ces dernières ne peuvent espérer aucune forme d'indemnisation. Quant à l'article 45<sup>66</sup>, il avait trait au remboursement à la *victime* des « frais raisonnables » engagés à la suite de son accident. Il n'existe donc pas, en principe, de victimes par ricochet dans la *Loi sur l'assurance automobile*. La rigueur de ce principe a cependant été quelque peu tempérée.

64. *Loi sur l'assurance automobile*, précitée, note 1, art. 1, al. 3.

65. *Assurance-automobile* — 57, [1982] C.A.S. 935, 940.

66. L'article 45 a été remplacé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1990, avec quelques modifications, par les articles 83.2 à 83.6.

S'il est vrai que les salaires perdus par les parents visitant leur enfant à l'hôpital ne pouvaient être réclamés avant 1990 à la SAAQ<sup>67</sup>, le nouvel article 83.5 permet dorénavant un remboursement partiel<sup>68</sup>. Bien avant ce nouvel article 83.5, la jurisprudence était d'ailleurs encline à octroyer cette forme d'indemnisation indirecte au conjoint ou aux parents, lorsqu'une prescription médicale recommandait leur présence auprès de la personne blessée : « Considérant qu'il y a une distinction à faire entre les dépenses encourues par une autre personne que la victime, dépenses non nécessaires au traitement de cette dernière, et celles nécessaires au traitement suite à une prescription médicale<sup>69</sup>. »

On remarquera que ces arrêts n'indemnisent pas la perte de salaires proprement dite, et que le préjudice moral subi par les proches d'une victime ainsi que certains préjudices matériels importants (par exemple le refus d'une promotion qui entraînerait un déménagement ou des responsabilités plus lourdes) ne sont pas pris en considération par la SAAQ.

## 2.1.2 La conduite fautive de certaines victimes

Il peut sembler tout à fait superflu d'examiner la conduite fautive d'une victime dans un régime où, rappelons-le encore une fois, les indemnités versées « le sont sans égard à la responsabilité de quiconque » (art. 5). Il existe pourtant deux hypothèses où cet examen est nécessaire.

### 2.1.2.1 Le non-résident québécois

La première hypothèse, liée au non-résident québécois, semble tout à fait logique. Seul le résident québécois, propriétaire d'un véhicule automobile, paie sa quote-part à la SAAQ au moment du renouvellement annuel de son immatriculation. Il est normal que l'application du régime objectif lui soit réservé, de même qu'aux autres résidents québécois forcés de partager le « risque automobile » avec lui<sup>70</sup>. Le non-résident sera indemnisé par la SAAQ mais seulement dans la proportion où il n'est pas responsable

---

67. *Assurance-automobile—8*, [1980] C.A.S. 701; *Assurance-automobile—12*, [1981] C.A.S. 281; *Assurance-automobile—12*, [1981] C.A.S. 244.

68. Si les conditions posées par cet article sont satisfaites, ils auront droit de recevoir une « allocation de disponibilité » et d'être remboursés des « frais de déplacement et de séjour ».

69. *Assurance-automobile—4*, [1981] C.A.S. 259, 260. Cf. *Assurance-automobile—6*, [1983] C.A.S. 241 (remboursement partiel).

70. Conducteur non propriétaire, passager ou personne blessée par une automobile (cycliste, piéton, etc.).

de l'accident survenu au Québec (art. 9), ce qui revient à lui appliquer le régime de droit commun de la responsabilité civile<sup>71</sup>.

La SAAQ a tenté à quelques reprises d'imposer une interprétation très peu libérale de la notion de résident, notion définie dans la loi (art. 7) et complétée par des dispositions réglementaires<sup>72</sup>. C'est ainsi qu'un membre des Forces armées canadiennes, affecté hors du Québec, s'est vu refuser toute indemnisation malgré le texte clair de l'article 4 c) du règlement précité. Il fallut une intervention de la Commission des affaires sociales pour renverser cette décision<sup>73</sup>. Le même tribunal a dû expliquer à au moins deux reprises « qu'une personne ne cesse pas de demeurer au Québec et d'y être ordinairement présente du seul fait qu'elle s'en absente de façon prolongée<sup>74</sup> ». On peut donc dire que, sur ce point précis, la règle de l'interprétation large et libérale a été respectée par les tribunaux.

### 2.1.2.2 Le résident québécois

Dans le cas du résident québécois, la surprise est de taille. Elle va à l'encontre de l'affirmation voulant que « les fondements du régime, qui font l'objet d'un large consensus social depuis sa création, ont été maintenus *intégralement* par la nouvelle *Loi sur l'assurance automobile*<sup>75</sup> ». Or, le fondement principal du régime est évidemment le rejet de la faute comme condition d'indemnisation du résident québécois<sup>76</sup>. La loi de 1989 reconnaît une forme nouvelle de négligence grossière, pour employer le vocabulaire des accidents de travail. Il s'agit de l'hypothèse où les blessures subies par la victime proviennent du fait d'avoir commis certains actes criminels<sup>77</sup>. Sa conduite hautement fautive permettra alors de la classer comme une victime de seconde zone et de réduire son indemnité de remplacement du revenu d'un pourcentage pouvant atteindre 75 p. 100.

On objectera que la nouvelle disposition constitue une brèche bien mince dans le régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité de quiconque. On ajoutera que les pressions sociales ont été particulièrement vives à la suite de « cas vécus » pathétiques et que l'on peut trouver une

71. Modifié, il est vrai, par les présomptions légales édictées aux articles 108, 109 et 113 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

72. *Règlement sur la définition de certains mots et expressions aux fins de la Loi sur l'assurance automobile*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 3, art. 1-8.

73. *Assurance-automobile*—6, [1987] C.A.S. 220.

74. *Assurance-automobile*—7, [1988] C.A.S. 215, 218. Dans le même sens : *Assurance-automobile*—2, [1988] C.A.S. 198.

75. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Rapport d'activité*, Québec, SAAQ, 1990, p. 35 ; l'italique est de nous.

76. *Rapport du Comité d'étude*, précité, note 2, p. 301.

77. *Loi sur l'assurance automobile*, précitée, note 1, art. 83.30.

justification morale au refus d'indemniser certains criminels de la route. Mais au-delà de la situation de fait visée par l'article 83.30, et au-delà même de cette méthode de rédaction législative « à la pièce », c'est tout de même une première remise en question d'un régime entièrement objectif d'indemnisation pour le résident québécois. Son effet d'entraînement ne pourra être mesuré que dans plusieurs années. Il n'est pas nécessaire de donner des arguments supplémentaires aux adversaires d'un régime objectif sans exception, comme nous le verrons un peu plus loin avec le cas du suicide. C'est avec de petits pas semblables que l'on en est arrivé, à titre d'exemple, à créer une théorie de la neutralisation des présomptions sous l'empire de la *Loi d'indemnisation* de 1961. Le nombre de laissés-pour-compte de la route, en vertu de cette loi, devrait pourtant être riche en enseignements pour l'avenir.

### 2.1.3 L'inaction de certaines victimes

Il existe une dernière catégorie de victimes qui pourront être privées des indemnités prévues par la *Loi sur l'assurance automobile* : celles qui s'adressent à la SAAQ plus de « trois ans à compter de l'accident ou de la manifestation du dommage » (art. 11). Cette disposition, inchangée depuis 1978 (ancien article 16), contient un deuxième alinéa prévoyant que ce délai de trois ans peut être prorogé en présence de « circonstances exceptionnelles ». Les autres règles de computation, de suspension et d'interruption de la prescription du Code civil, qui ne viennent pas en conflit avec l'article 11, demeurent évidemment applicables. De façon générale, la jurisprudence s'est montrée très dure envers les victimes, tant en ce qui concerne la notion de manifestation du dommage que celle de circonstances exceptionnelles.

Si l'on retrouve des arrêts ayant à bon droit rejeté la demande de prorogation du délai<sup>78</sup>, d'autres décisions sont plus critiquables. Un arrêt de 1986 décida que cette prescription courrait contre une victime mineure, en s'appuyant sur l'article 2269 du *Code civil du Bas-Canada*<sup>79</sup>. Il aurait été facile d'appliquer la notion d'impossibilité absolue en droit ou en fait d'agir de l'article 2232 et de suspendre le cours de la prescription. Une interprétation large et libérale de la notion de circonstances exceptionnelles aurait permis d'en arriver au même résultat. Dans d'autres cas, la demande d'indemnisation fut déposée trop tard en raison de l'incurie du procureur

---

78. *Assurance-automobile* — 29, [1985] C.A.S. 773 : application de l'adage « Nul n'est censé ignorer la loi. »

79. *Assurance-automobile* — 22, [1986] C.A.S. 725. *Contra* : *Assurance-automobile* — 3, [1990] C.A.S. 179.

initial de la victime<sup>80</sup> ou de faux renseignements qui lui avaient été fournis par une étudiante en droit<sup>81</sup>. Le refus de considérer ces situations comme des « circonstances exceptionnelles » pourrait être comparé avec la solution retenue dans un célèbre arrêt de la Cour suprême<sup>82</sup>, où de faux renseignements fournis par la défenderesse avaient empêché le demandeur d'envoyer son avis de poursuite dans le délai prescrit. La Cour releva le demandeur de son défaut, au stade de la requête en irrecevabilité.

La notion de dommages progressifs, dégagée par les tribunaux de droit commun<sup>83</sup>, pourrait également être utilisée. La victime d'une bursite, diagnostiquée et opérée plus de trois ans après un accident d'automobile, n'a pas été indemnisée parce qu'une bosse et des douleurs étaient apparues sur sa cuisse au moment de l'accident, marquant le point de départ de la « manifestation du dommage » de l'article 16 de la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>84</sup>. Une décision favorable à la victime aurait pu être rendue en appliquant simplement la notion de dommages progressifs, telle qu'elle a été dégagée par le juge Bissonnette dans l'arrêt *Gingras* :

Mais s'agit-il de dommages progressifs, c'est-à-dire d'un préjudice qui naît, se dessine et se développe par une sorte d'évolution qui tire toute sa force nuisible dans une même cause et où ne se révèle [sic] pas encore tous ses effets pernicieux, on ne peut certes imposer comme point de départ à la prescription, le jour même où la plus simple, la plus minime manifestation du dommage s'est produite. Ce serait accorder un droit d'action, mais refuser l'efficacité de son exercice<sup>85</sup>.

Il est à espérer qu'un arrêt plus récent soit indicateur d'une interprétation renouvelée de l'article 16. La SAAQ avait refusé de considérer la demande d'indemnisation écrite d'une victime, faite dans les délais, au motif que le formulaire prescrit lui était parvenu plus de trois ans après l'accident. Cette interprétation pointilleuse fut rejetée :

Suivant la voie tracée par la Cour d'appel dans l'arrêt *Belley c. Tessier-Villeneuve* [(1990) R.R.A. 959 (C.A.)], la Commission estime qu'elle doit adopter une interprétation large et libérale de la loi et du règlement sur l'assurance-automobile, interprétation visant à favoriser l'exercice des droits. Dans cette perspective, elle estime que la demande d'indemnité a été produite auprès de l'intimée à l'intérieur du délai de trois ans de l'accident, et cela, même si le formulaire prescrit par l'intimée n'a été déposé que postérieurement à ce délai [...] Les exigences du

80. *Assurance-automobile*—30, [1987] C.A.S. 775 (incurie combinée à l'inaction de la victime).

81. *Assurance-automobile*—22, [1985] C.A.S. 757.

82. *Oznaga c. Société des loteries et courses du Québec*, [1981] 2 R.C.S. 113.

83. *Gingras c. Cité de Québec*, [1948] B.R. 171.

84. *Assurance-automobile*—15, [1984] C.A.S. 688. Rejet explicite de l'arrêt *Gingras* (p. 690).

85. *Gingras c. Cité de Québec*, précité, note 83, 182.

règlement ont ici été remplies, bien qu'en deux temps, et le fond doit prévaloir sur la forme<sup>86</sup>.

## 2.2 L'hypothèse du décès de la victime immédiate

Le décès de la victime immédiate entraîne l'application du chapitre III de la *Loi sur l'assurance automobile*, qui prévoit le versement de diverses indemnités de décès (art. 63-71). Le législateur opère un choix très clair entre deux catégories de victimes par ricochet, qui se reflète dans les montants octroyés. Dans une catégorie principale, on retrouve le conjoint (art. 63-65) et les personnes à charge (art. 66-68) du défunt. La catégorie secondaire, comprenant les parents du défunt (art. 69), ne sera reconnue qu'à défaut de réclamants de la catégorie principale. Enfin, la succession recevra dans tous les cas une indemnité forfaitaire pour les frais funéraires (art. 70). Si les articles 69 et 70 n'ont donné lieu à aucune difficulté majeure d'interprétation, il en va tout autrement des personnes visées par la catégorie principale. Nous terminerons la présente section par l'étude de situations où le droit aux prestations de décès est nié sur une question d'application de la loi.

### 2.2.1 Le conjoint

#### 2.2.1.1 La situation générale

La définition de conjoint contenue dans la *Loi sur l'assurance automobile* est la suivante :

conjoint : l'homme ou la femme qui, à la date de l'accident, est marié à la victime et cohabite avec elle ou qui, depuis au moins trois ans ou depuis au moins un an si un enfant est né ou à naître de leur union, vit maritalement avec la victime et est publiquement représenté comme son conjoint [art. 2, al. 2].

Cette définition est conforme aux lois à caractère social qui ont eu à définir la notion de conjoint. On aura remarqué sa portée plus large que l'archaïque disposition correspondante dans le *Code civil du Bas-Canada* (art. 1056). Cette portion de l'article 2 a été l'objet de peu de litiges. Soulignons que l'exigence d'une cohabitation des conjoints a été appliquée à la lettre par les tribunaux<sup>87</sup>. Fait à noter, les conjoints de fait devaient, en vertu de l'ancien texte de loi, vivre maritalement, résider ensemble et être publiquement représentés comme conjoints. La suppression de la seconde condition dans le nouvel article 2, devrait, selon nous, enlever toute portée à une décision<sup>88</sup> où la qualité de conjoints fut déniée à des concubins ayant

86. *Assurance-automobile*—17, [1991] C.A.S. 247, 249.

87. *Assurance-automobile*—19, [1980] C.A.S. 732, 734.

88. *Assurance-automobile*—7, [1990] C.A.S. 193.

dû cesser temporairement de cohabiter, à cause de difficultés financières (retour chez leurs parents respectifs). En effet, vivre maritalement n'implique pas nécessairement la résidence commune. On n'a qu'à penser au conjoint qui doit s'expatrier, pour des périodes parfois assez longues, afin d'occuper un emploi.

Une décision critiquable met en cause la conjointe de fait d'une victime de la route, enceinte et vivant depuis moins de trois ans avec lui, qui s'est vu refuser toute indemnisation. Le tribunal<sup>89</sup> considéra que l'enfant n'était pas « issu » de leur union au moment du décès, tel que l'exigeait le texte en vigueur à cette époque. Cette interprétation littérale du texte de loi, au mépris des directives données par l'article 41 de la *Loi d'interprétation*, a amené le législateur à modifier en 1989 cette partie de la définition de conjoint<sup>90</sup>.

### 2.2.1.2 La situation particulière

La *Loi sur l'assurance automobile* définit la personne à charge comme étant :

2° la personne qui est séparée de fait ou légalement de la victime ou dont le mariage avec celle-ci est dissous par un jugement définitif de divorce ou est déclaré nul par un jugement en nullité de mariage et qui, à la date de l'accident, a droit de recevoir de la victime une pension alimentaire en vertu d'un jugement ou d'une convention [art. 2, al. 5].

Ainsi, la loi prévoit qu'un ex-conjoint peut avoir droit à une indemnité de décès dans une hypothèse particulière. Le critère de la dépendance économique sera considéré en ce domaine, même si l'indemnité octroyée est très inférieure à celle qui est reçue par le conjoint non séparé<sup>91</sup>. Le « droit de recevoir de la victime une pension alimentaire en vertu d'un jugement ou d'une convention » a été interprété restrictivement par la jurisprudence. On a bien statué que le terme « convention » incluait l'acte de partage fait devant notaire<sup>92</sup>. Il ne s'agit pas là d'une interprétation libérale de la loi mais d'une simple application. Par contre, la Cour d'appel a décidé que cette expression ne devait pas comprendre la réserve de droit de demander une pension, comprise dans un jugement de séparation ou de divorce<sup>93</sup>. La jurisprudence est constante sur ce point. Toutes les ten-

89. *Assurance-automobile* — 17, [1986] C.A.S. 530.

90. « Si un enfant était issu de leur union » est devenu « si un enfant est né ou à naître de leur union ».

91. On applique alors l'article 66 et l'Annexe III de la *Loi sur l'assurance automobile*, plutôt que l'article 63 et l'Annexe I, où les montants accordés sont de deux à dix fois plus importants.

92. *Assurance-automobile* — 9, [1981] C.A.S. 271.

93. *Gallant-Bouchard c. C.A.S.*, [1983] C.A.S. 805, 810 (C.A.); *Gallant-Bouchard c. Commission des affaires sociales*, [1983] C.A. 313, 318.



tatives visant à interpréter différemment la notion de personne à charge, que ce soit en vertu de l'article 2<sup>94</sup> ou des dispositions déterminant les modalités de l'indemnité de décès<sup>95</sup>, ont été vaines. À peine a-t-on accepté qu'une convention verbale relative à une telle pension soit suffisante ; mais les difficultés de preuve donnent une portée plutôt théorique à la règle<sup>96</sup>.

Cette interprétation du « droit de recevoir une pension alimentaire », comme exigeant un droit né et actuel, a des conséquences pour le moins inéquitables. Ainsi, la bénéficiaire d'une pension alimentaire, annulée à cause de la situation financière de son ex-conjoint, se verra refuser toute indemnité de décès en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>97</sup>. Pourtant, le critère de la dépendance économique de ce conjoint est toujours présent : c'est curieusement la situation financière de l'autre conjoint qui dicte le droit à une indemnité de décès. Il est acceptable qu'un ex-conjoint ne soit plus considéré comme une personne à charge lorsqu'il peut subvenir lui-même à ses besoins. Mais on ne devrait pas faire supporter à un ex-conjoint dans le besoin les conséquences de la piètre situation financière de l'autre partie.

### 2.2.2 Les autres personnes à charge

Nous venons de voir qu'un ex-conjoint pouvait être considéré comme une personne à charge, dans une hypothèse d'application restrictive. La notion de personne à charge de la *Loi sur l'assurance automobile* comprend aussi :

3° la personne qui est liée à la victime par le sang ou l'adoption ainsi que toute personne étrangère qui tient lieu de mère ou de père à la victime ou à qui la victime tient lieu de mère ou de père et dont la victime subvient à plus de 50 % des besoins vitaux et des frais d'entretien lors de l'accident [art. 2, al. 5].

Cette partie de l'article 2, qui synthétise l'ancien texte de loi et le règlement afférent<sup>98</sup>, crée une exception par rapport au régime de droit commun, en excluant les ascendants et descendants qui n'étaient pas à la

94. *Assurance-automobile*—5, [1985] C.A.S. 174 ; *Assurance-automobile*—19, [1987] C.A.S. 501 ; *Assurance-automobile*—31, [1987] C.A.S. 778 ; *Assurance-automobile*—11, [1989] C.A.S. 241 ; *Assurance-automobile*—24, [1990] C.A.S. 487. Dans ce dernier cas, la pension alimentaire n'avait pu être fixée au moment du jugement de divorce, à cause de l'absence de l'ex-époux.

95. *Assurance-automobile*—6, [1988] C.A.S. 211 (ancien article 37 (7)).

96. *Assurance-automobile*—19, [1980] C.A.S. 732 ; *Assurance-automobile*—11, [1989] C.A.S. 241.

97. *Dame R. c. C.A.S.*, [1988] R.J.Q. 1315 (C.S.). Application explicite de l'arrêt *Gallant-Bouchard*, précité, note 93.

98. *Loi sur l'assurance automobile*, L.Q. 1977, c. 68, art. 1 (20) (c) et *Règlement sur les indemnités payables en vertu du Titre II de la Loi sur l'assurance automobile*, (1983) 115 G.O. II, 2718, art. 29.

charge du défunt. La jurisprudence<sup>99</sup> rappelle périodiquement cette règle et son fondement : seules les personnes en état de dépendance économique par rapport au *de cuius* ont droit aux bénéfices de la loi.

La SAAQ procède de façon très mathématique dans la détermination du pourcentage de 50 p.100 évoqué à l'article 2, par voie de directive interne. Ces directives ne peuvent cependant lier la Commission des affaires sociales<sup>100</sup>, qui préfère une approche basée sur l'analyse des faits de chaque espèce. Cela donne parfois lieu à une décision où la règle d'interprétation large et libérale est respectée. Ainsi en est-il d'un arrêt où la fille du *de cuius* fut considérée comme personne à charge, même si elle travaillait à temps plein depuis deux semaines au moment du décès de son père. Le tribunal fut d'avis que la définition de personne à charge :

ne se réfère pas à un état statique, mais plutôt à une situation dynamique, à savoir, le fait, pour une personne, de *vivre* des revenus de la victime. Dans cette perspective, la continuité est un facteur dont il y a lieu de tenir compte ; ce facteur — puisqu'il s'échelonne dans le temps — nécessite donc beaucoup plus l'observation d'un mode de vie pendant une période donnée que l'examen d'un état figé à une date précise, soit celle du décès<sup>101</sup>.

Cette compréhension du troisième alinéa de l'article 2 donne cependant lieu à des décisions opposées en ce qui concerne les principes d'interprétation. Dans un arrêt datant de 1985, on refusa de reconnaître le statut de personne à charge à la fille du *de cuius*, au motif que ses revenus hebdomadaires étaient comparables à ceux de son père<sup>102</sup>. Le problème vient du fait qu'on a comptabilisé, dans l'établissement du revenu moyen de la fille, les revenus d'un emploi décroché *après* la date du décès de son père ! Une telle décision, qui va à l'encontre de l'esprit et de la lettre du texte de loi<sup>103</sup>, a pour conséquence inacceptable de pénaliser les victimes par ricochet qui doivent se trouver un emploi par suite du décès de leur soutien financier.

## 2.2.3 Les décès non visés par la *Loi sur l'assurance automobile*

### 2.2.3.1 L'enfant mort-né

Le cas d'un enfant mort-né s'est présenté deux fois devant la Commission des affaires sociales : victime d'un accident d'automobile, une femme

99. *Assurance-automobile* — 15, [1980] C.A.S. 718 ; *Assurance-automobile* — 2, [1984] C.A.S. 194.

100. Voir *Assurance-automobile* — 11, [1989] C.A.S. 241, 243.

101. *Assurance-automobile* — 34, [1981] C.A.S. 1017, 1019. Cf. *Assurance-automobile* — 10, [1981] C.A.S. 273, 277.

102. *Assurance-automobile* — 17, [1985] C.A.S. 493 : 260 dollars de revenus hebdomadaires pour la fille par rapport à 280 dollars pour le père.

103. L'article 2, al. 5 (3) dispose que l'évaluation se fait « lors de l'accident ».

accouche quelques jours plus tard d'un enfant mort-né. Peut-elle réclamer l'indemnité de décès accordée aux parents (art. 69) ? Les tribunaux ont répondu par la négative<sup>104</sup>. Le motif déterminant est que le fœtus qui ne naît pas viable n'est pas une « personne » au sens de la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>105</sup>. Il n'est même pas nécessaire d'entrer dans le débat sur la date d'obtention de la personnalité juridique par le fœtus, puisque le raisonnement retenu nous paraît incomplet. Si le fœtus n'est pas une personne au sens de la loi, un préjudice a certainement été subi par la mère à la suite de l'avortement. Puisqu'on ne peut la considérer comme une victime par ricochet en suivant le raisonnement de la Commission des affaires sociales, ne pourrait-elle avoir droit à une indemnisation propre ?

C'est pour éviter ce problème qu'un des arrêts précités précise que la mère n'avait subi aucune séquelle physique de cet avortement non souhaité<sup>106</sup>. Mais on ne peut nier qu'un préjudice moral important lui ait été causé. Or, l'article 44 en vigueur à ce moment décrivait que la « victime qui subit dans un accident une blessure, un préjudice esthétique, une mutilation, des douleurs ou une perte de jouissance de la vie, a droit à une indemnité forfaitaire ». L'emploi de la conjonction « ou » ne laissait aucun doute : le simple fait d'encourir une perte de jouissance de la vie suffisait à donner droit à une compensation sous l'empire de l'article 44. Pourtant, la Régie et la Commission des affaires sociales interprétaient restrictivement ce texte, en subordonnant le droit à l'indemnité à l'existence d'un déficit anatomo-physiologique permanent (DAP). Il fallut une intervention des tribunaux de droit commun pour statuer que cette interprétation, qui faisait d'ailleurs l'objet d'un règlement particulier<sup>107</sup>, était indéfendable<sup>108</sup>. La décision de n'accorder aucune indemnité à la mère en vertu de l'article 44, déjà critiquable en 1982, devenait insoutenable deux ans plus tard<sup>109</sup>, au vu de la position de la Cour supérieure à l'égard de cette interprétation restrictive de l'article 44.

Malheureusement, la réécriture de la loi en 1989 a permis de régler ce problème en douce. Le champ d'application de la nouvelle disposition

104. *Assurance-automobile*—25, [1982] C.A.S. 270; *Assurance-automobile*—9, [1984] C.A.S. 489.

105. Le terme « victime » employé dans l'article 69 est défini comme « la personne qui subit un dommage corporel dans un accident » (art. 6, al. 1).

106. *Assurance-automobile*—25, [1982] C.A.S. 270, 274.

107. *Règlement sur certaines indemnités forfaitaires mentionnées à l'article 44 de la Loi sur l'assurance automobile*, R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 6, art. 14.

108. *Dion c. R.A.A.Q.*, [1982] C.A.S. 279 (C.S.), décision confirmée sans délibéré par C.A. Montréal, n° 719-823, 22 novembre 1984.

109. *Assurance-automobile*—9, [1984] C.A.S. 489. Une indemnité de 500 dollars lui fut accordée, en vertu de l'article 15 du *Règlement sur certaines indemnités forfaitaires mentionnées à l'article 44 de la Loi sur l'assurance automobile*, précité, note 107.

applicable au « dommage non pécuniaire » a été restreint à l'hypothèse de la « victime qui subit une atteinte permanente à son intégrité physique ou psychique » (art. 73). Voilà une façon polie de rejeter la décision de 1984 de la Cour d'appel, qui avait été appliquée par les tribunaux<sup>110</sup>. Dans l'hypothèse du fœtus qui ne naît pas viable à la suite d'un accident d'automobile, seule une atteinte permanente à l'intégrité physique ou psychique de la mère pourra dorénavant lui donner droit à une indemnité propre. On assiste ainsi à la consécration législative d'un exemple d'interprétation restrictive de la loi de 1977.

### 2.2.3.2 Le suicide

Dans un régime objectif d'indemnisation, la faute volontaire, intentionnelle ou lourde de la victime ne devrait jouer aucun rôle dans l'application de la loi. En fait, au-delà de sa qualification de fautive, la conduite de la victime ne devrait pas constituer un paramètre d'application de la loi. C'est pourtant ce que fait un arrêt, en refusant d'appliquer la *Loi sur l'assurance automobile* à un cas de suicide par inhalation de monoxyde de carbone<sup>111</sup>. Bien sûr, la Commission a précisé ne « pas se prononcer sur l'absence ou la présence de faute de la part de l'époux de l'appelante<sup>112</sup> ». Elle a habilement placé le débat sur la recherche de l'intention du législateur. Sa conclusion est assez étonnante : « Il est bien de vouloir assurer et réparer tous les dommages causés par une automobile, mais encore faut-il que ce dommage soit causé par l'*usage normal* d'une automobile<sup>113</sup>. »

Ce passage de l'arrêt, qui ajoute le qualificatif « normal » au substantif « usage » employé dans la loi, nous semble irréconciliable avec les principes d'interprétation. Il contrevient d'abord à la règle voulant qu'il n'y a pas lieu de distinguer là où la loi ne le fait pas (usage normal c. anormal). Il représente également un exemple patent d'interprétation restrictive d'une disposition législative qui, rappelons-le, devrait plutôt faire l'objet d'une interprétation large et libérale.

Cette décision a été portée en évocation, où l'on a jugé qu'il ne s'agissait pas « d'une *interprétation déraisonnable* des articles de la loi<sup>114</sup> ». Elle a été utilisée dans les affaires où l'inhalation de monoxyde de carbone

110. Voir à titre d'exemples : *Assurance-automobile*—33, [1985] C.A.S. 787-789 ; *Assurance-automobile*—5, [1986] C.A.S. 210.

111. *Assurance-automobile*—30, [1982] C.A.S. 629.

112. *Id.*, 635.

113. *Id.*, 634 ; l'italique est de nous.

114. *Doucet c. R.A.A.Q.*, [1986] C.A.S. 223, 225 (C.S.).

n'était pas voulue par la victime<sup>115</sup>. Nous croyons cependant que la Cour d'appel, dans l'arrêt *Neveu*<sup>116</sup>, lui a implicitement enlevé toute autorité, même si ce n'était pas alors une tentative de suicide. Le rejet de la notion d'usage « normal » de l'automobile y est tellement clair que nous voyons mal comment la jurisprudence *Doucet* pourrait survivre. Si le législateur veut exclure le suicide du champ d'application de la loi, qu'il le fasse en termes exprès, et que l'on cesse de lui prêter des intentions par l'intermédiaire d'une « analyse fonctionnelle de la législation<sup>117</sup> ».

### Conclusion

Le dernier exemple que nous venons d'étudier est révélateur d'une attitude trop souvent restrictive des tribunaux quant à l'application de la *Loi sur l'assurance automobile*. Toutefois, une lueur d'espoir apparaît avec des décisions plus récentes de la Cour d'appel, où les notions d'automobile<sup>118</sup> et de dommage causé par une automobile<sup>119</sup> reçoivent une interprétation plus conforme aux exigences de l'article 41 de la *Loi d'interprétation*. Il est à espérer que ces décisions sauront montrer la voie aux instances inférieures. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il n'existe pas de ligne directrice ferme à la Cour supérieure, ni à la Commission des affaires sociales, ni à la SAAQ, exprimant une volonté d'interpréter largement et libéralement la *Loi sur l'assurance automobile*. On en vient à se demander si ce n'est pas par accident (la loi de la moyenne) que les bonnes règles d'interprétation sont respectées.

La question de la causalité, vue sous l'angle d'un régime étatique d'indemnisation, doit être réexaminée complètement. L'emploi des paramètres utilisés en droit commun n'est présentement qu'un écran de fumée, qui masque l'absence de rigueur dans le traitement de cette question.

Nous avons du mal à comprendre que la personne qui tombe sur le trottoir, en descendant d'un autobus complètement arrêté, soit indemnisée par la SAAQ<sup>120</sup> alors que l'on reconnaît dans un même souffle la distinction entre la cause et l'occasion du dommage<sup>121</sup>. Si l'autobus représente ici plus que l'occasion du dommage, nous avouons notre incompréhension devant cette notion.

115. *Champagne c. Succession Gaston Côté*, précité, note 26 et *Assurance-automobile—14*, précité, note 27.

116. *Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, précité, note 29.

117. Selon les termes du juge Monet, dissident dans l'arrêt *Neveu*, précité, note 29, 228.

118. *Belley c. Tessier-Villeneuve*, précité, note 53.

119. *Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, précité, note 29.

120. *Assurance-automobile—6*, précité, note 10.

121. *Assurance-automobile—4*, précité, note 5; *Assurance-automobile—23*, précité, note 6; *Girard c. Carrières St-Eustache*, précité, note 7.

Chose certaine, dire que la loi ne devrait viser que les accidents de la route<sup>122</sup> ou ne s'appliquer qu'à « l'usage normal d'une automobile<sup>123</sup> », c'est faire une pétition de principe que le texte même de la loi dément et que l'application correcte des règles d'interprétation devrait permettre de révéler. Il vaut mieux, à notre avis, indemniser annuellement quelques cas d'accidents moins traditionnels, que de risquer de voir se développer un réflexe de non-application de la loi. Le Québec a déjà connu suffisamment d'exemples de lois remédiatrices dont le champ d'application a été réduit à une peau de chagrin<sup>124</sup>. Il ne faudrait pas que la *Loi sur l'assurance automobile* devienne l'exemple le plus connu d'« interprétation restrictive d'une loi d'exception », tel que le veut une supposée règle d'interprétation qui sévit encore de nos jours.

---

122. *Cie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, précité, note 29.

123. *Assurance-automobile* — 30, précité, note 111, 634.

124. Qu'il suffise de mentionner l'article 1040c C.c. ou les articles 1202a et suivants C.c. Quant à la *Loi d'indemnisation* de 1961, l'interprétation dont elle fut l'objet n'a pas joué qu'un petit rôle dans son abrogation pure et simple, 16 ans plus tard.