

--> See the **erratum** for this article

LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Louis Perret

Volume 9, Number 1, 1978

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1059602ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1059602ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions de l'Université d'Ottawa

ISSN

0035-3086 (print)

2292-2512 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Perret, L. (1978). LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Revue générale de droit*, 9(1), 7–69. <https://doi.org/10.7202/1059602ar>

LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

par LOUIS PERRET*
*professeur à la Faculté de Droit
de l'Université d'Ottawa*

SOMMAIRE

Introduction

I. - L'indemnisation du préjudice corporel

A. Le droit à l'indemnisation

1. Conditions fondamentales: Dommage corporel causé par une automobile
2. Effets
 - a) Droit à l'indemnisation sans égard à la responsabilité de quiconque
 - b) Suppression des recours en droit commun

B. Le paiement de l'indemnisation

1. Principe général: paiement par la R.A.A.Q.
 - a) L'indemnité versée par la R.A.A.Q.
 - b) Procédure et délais de réclamation
2. Exceptions
 - a) A. 17 de la loi
 - b) A. 18 de la loi
 - c) A. 5 de la loi et a. 2 de la loi pour favoriser le civisme

II. - L'indemnisation du préjudice matériel

A. Le droit à l'indemnisation

1. Condition fondamentale: dommage matériel causé par une automobile
 - a) Dommage matériel
 - b) Dommage causé par une automobile
2. Effets
 - a) Droit à l'indemnisation eu égard l'établissement de la responsabilité de quelqu'un
 - b) Établissement de la responsabilité facilité en faveur de la victime

* L'auteur tient à exprimer sa reconnaissance aux professeurs Léo Ducharme et Claude Belleau pour les nombreux conseils qu'ils lui ont prodigués. Il tient également à remercier M^{es} J.C. Paquet et R. Boivin du service juridique de la Régie de l'Assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) ainsi que M. Marcel Tassé du Bureau d'Assurances du Canada (B.A.C.) pour les nombreuses informations qu'ils lui ont communiquées. Les opinions exprimées dans cet article n'engagent cependant que son auteur.

B. Le paiement de l'indemnisation

1. Principe général: paiement par le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier (a. 115 de la loi)
 - a) Paiement par le tiers responsable
 - b) Paiement par l'assureur du tiers responsable
2. Exceptions
 - a) Paiement par l'assureur de l'automobile qui a subi les dommages (a. 116 de la loi)
 - b) Paiement par le propriétaire ou l'assureur d'un véhicule de transport de passager
 - c) Paiement par le fonds d'indemnisation

Conclusion

INTRODUCTION

Le nouveau régime d'indemnisation des dommages résultant d'un accident d'automobile est régi par toute une série de textes. Il y a tout d'abord la *Loi sur l'Assurance Automobile* (L.A.A.) qui en constitue le texte de base. Il y a ensuite les nombreux règlements d'application qui viennent la préciser. Il y a de plus la Convention d'indemnisation directe adoptée par les assureurs pour le règlement des sinistres automobile et à laquelle réfère la loi, pour l'indemnisation du dommage aux véhicules résultant d'une collision au Québec entre deux automobiles identifiées. Il y a enfin le nouveau contrat d'assurance type qui est devenu obligatoire et qui doit couvrir la responsabilité du propriétaire de l'automobile pour les dommages causés au tiers, jusqu'à concurrence d'un minimum de \$50 000.

Cet ensemble de textes conçu pour protéger davantage les victimes de plus en plus nombreuses des accidents d'automobile est malheureusement d'un abord extrêmement difficile pour le commun des mortels qui éprouvera sans doute de sérieux problèmes à connaître ses droits de façon précise. Cette difficulté provient bien sûr de la multiplicité de ces textes, qu'il faut d'abord pouvoir rassembler, puis coordonner, mais elle provient surtout du fait qu'il faut pouvoir les comprendre! alors qu'une lecture même très attentive n'y suffit pas, en raison du caractère extrêmement complexe et confus de leur rédaction.

L'objectif de cet article est de tenter d'effectuer un premier défrichage de ces textes, afin d'essayer d'en dégager les principes et les fondements, d'en faire connaître la substance et d'en faciliter l'approche.

Dans cette étude, nous n'avons cependant pas la prétention de donner une interprétation définitive de tous ces textes qui constituent la trame de ce nouveau droit, du fait précisément de la confusion de leur rédaction alors que nous ne connaissons pas encore l'interprétation qu'en donnent les organismes officiels chargés de son application, qu'il s'agisse de la Régie de l'Assurance Automobile du Québec (R.A.A.Q.), de la Commission des Affaires Sociales, des tribunaux

civils, ou même des assureurs. Le propos de cet article est donc bien modestement d'ordre didactique, tout en laissant place à une certaine réflexion.

Nous commencerons cette étude ainsi définie et limitée par une analyse de l'évolution du droit de la responsabilité automobile, et des motifs qui ont conduit à l'adoption du nouveau régime, ce qui nous permettra de mieux en comprendre les objectifs et par la même son sens et son articulation.

C'est en 1904, qu'est apparue la première loi concernant les automobiles¹; elle avait pour but de sanctionner les excès de vitesse (6 milles/h. en ville, 15 milles/h. ailleurs) et de protéger les chevaux en imposant une amende (\$20 ou un mois d'emprisonnement) à un conducteur qui effraie un cheval alors qu'il circule avec une auto sur la route. Deux ans plus tard, une nouvelle loi à caractère répressif est adoptée de façon à imposer aux conducteurs certaines obligations en matière de circulation routière, toujours destinées à prévenir les accidents, en particulier avec les chevaux, les animaux de traits ou les véhicules à traction animale².

Ce n'est en fait que l'année suivante, en 1907, par amendement à la loi précédente, qu'est créé un régime particulier de responsabilité automobile. L'a. 18a, qui est ainsi rajouté, fait naître une présomption de responsabilité sur les épaules du propriétaire de l'automobile, en le rendant «responsable de tout accident ou dommages causés par son véhicule moteur dans un chemin ou place public³».

La création d'un régime particulier de responsabilité propre à ce domaine était en effet nécessaire pour favoriser l'indemnisation des victimes d'accident de la route qui commençaient à se multiplier.

En effet, par l'application des règles habituelles de la responsabilité, la victime n'était pas indemnisée lorsqu'elle n'arrivait pas à établir que le dommage subi était dû à une faute de conduite de l'automobiliste. Cette preuve de la faute n'étant pas toujours facile à rapporter, de nombreuses victimes restaient ainsi sans indemnisation, les conditions fixées par l'article 1053 c.c. n'étant pas satisfaites. Il faut en effet préciser que l'on ne peut appliquer au propriétaire et au conducteur de l'automobile, la présomption de responsabilité du gardien de la chose, pour le dommage causé par celle-ci, car l'article 1054 c.c. ne s'applique que lorsque le dommage résulte du fait autonome de la chose et qu'il ne s'applique pas lorsque le dommage a été causé par la chose conduite par la main de l'homme... ce qui est le cas de l'automobile! En conséquence, pour favoriser l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile, le législateur a créé en leur faveur, une présomption destinée à faciliter la preuve de la responsabilité de l'automobiliste.

Depuis 1907, le législateur n'a cessé d'intervenir dans le même sens, au fur et à mesure qu'augmentait le nombre des victimes de cette nouvelle activité

¹ *Loi concernant les automobiles*, (1904) 4 Éd. VII, c. 30.

² *Loi concernant les véhicules moteurs*, (1906) 6 Éd. VII, c. 13.

³ *Loi amendant la loi concernant les véhicules moteurs*, (1907).

humaine, ainsi que parallèlement le sens social et humanitaire de notre société. C'est ainsi qu'en 1912, la présomption créée en 1907 est étendue au conducteur de l'automobile, avec la précision cependant, que ces présomptions ne créent pas un régime de responsabilité absolue, mais seulement un régime de responsabilité à base de faute présumée⁴. Par la suite, la loi de 1924⁵, ainsi que celle de 1961, que nous venons de laisser⁶, n'ont fait que renforcer ces présomptions en les rendant de plus en plus difficiles à faire tomber, donc de plus en plus favorables aux victimes. Cette politique législative se justifie tant par un souci humanitaire en faveur des victimes que par la reconnaissance d'un risque social important créé par l'utilisation de l'automobile. De là, l'on a établi en conséquence qu'il était normal que ce risque soit largement supporté par ceux qui le créent en mettant en circulation les automobiles dont ils profitent, plutôt que par ceux qui le subissent.

C'est ainsi que l'évolution de la conscience sociale a fait adopter avec la loi de 1961, par la création d'un Fonds d'indemnisation, certaines mesures de prise en charge collective des conséquences d'accidents de la route subis par certaines catégories de victimes. En effet, le législateur estimant sans doute antisocial de laisser sans indemnisation les victimes d'automobilistes insolvables ou d'automobilistes ayant pris la fuite, a prévu que celles-ci seraient indemnisées par la collectivité, par le truchement d'un fonds d'indemnisation dont les deniers proviennent des cotisations payées par les assureurs, qui eux-mêmes perçoivent leurs primes des assurés.

Depuis plusieurs années, certains cependant ont estimé que ce régime de responsabilité n'était plus adapté au contexte social et judiciaire de notre société contemporaine, face à l'accroissement considérable du nombre d'accidents, dû à l'énorme augmentation du parc automobile de ces dernières années, jointe aux nouvelles habitudes de déplacement des gens. C'est ainsi que le 5 mai 1971, le lieutenant-gouverneur en conseil du Québec institua un «Comité d'étude relatif à l'assurance automobile», en vertu de la *Loi des commissions d'enquête*. Le mandat confié au comité était entre autre de «faire des recommandations sur les mesures qui devraient être adoptées pour réduire le coût des pertes résultant d'accidents d'automobiles et accorder une compensation adéquate aux victimes d'une façon aussi équitable que possible⁷». Le rapport du comité fut présenté au lieutenant-gouverneur en conseil du Québec en mars 1974⁸.

Dans son analyse critique du régime de responsabilité automobile existant à l'époque de la loi de 1961, le rapport souligne principalement trois facteurs qui motiveraient une réforme du système: le premier est le principe de la responsabi-

⁴ *Loi amendant les statuts refondus de 1909, concernant les véhicules moteurs*, (1912) 3 Geo. V, c. 19, a. 3, modifiant l'article 1406 des statuts refondus.

⁵ *Loi concernant les véhicules automobiles*, (1924) 14 Geo. V, c. 24, a. 53.

⁶ *Loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile*, (1961) 9-10 Éliz. II, c. 65, a. 3.

⁷ Arrêté en conseil 1676 du 5 mai 1971 concernant la création d'un comité d'étude relatif à l'assurance automobile.

⁸ Rapport du comité d'étude sur l'assurance automobile, gouvernement du Québec, 1974, communément appelé Rapport Gauvin, du nom de son président.

lité basée sur la faute, le deuxième tient aux délais d'indemnisation, le troisième tient à l'évaluation elle-même des dommages.

Quant au premier facteur, la responsabilité basée sur la faute, il a selon le rapport des conséquences antisociales inadaptées à notre époque, en ce sens qu'il répugne aujourd'hui de laisser sans indemnisation des personnes qui ont subi un dommage⁹. Or, précisément selon le système de la responsabilité traditionnelle, celles qui ont commis une faute, n'ont pas le droit de réclamer une indemnisation. Ceci apparaît d'autant plus critiquable, que d'après une étude menée sous l'égide de l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.)¹⁰, le conducteur moyen fait deux cents observations et prend vingt décisions par mille parcouru, commet une erreur de conduite tous les deux milles et évite un accident tous les cinq cents milles. Il en résulte donc que plus s'accroît le nombre d'automobiles en circulation, plus augmentent nos habitudes de déplacement, plus nous sommes exposés à conduire, donc à commettre des fautes, à causer des accidents et en conséquence, à demeurer victime non indemnisée pour les dommages subis! Ceci est particulièrement grave lorsqu'il s'agit de préjudice corporel entraînant une incapacité de travail et de revenu. Ce facteur était d'ailleurs accentué à l'encontre du conducteur d'une automobile sous l'empire de la loi de 1961, puisque l'a. 3, faisait peser sur ses épaules une présomption de faute, qu'il n'arrivait pas à faire tomber chaque fois qu'il ne pouvait rapporter la preuve des circonstances précises et étrangères à lui, dans lesquelles s'était déroulé l'accident, ce qui l'empêchait donc d'être indemnisé, puisque c'est lui qui supportait le fardeau de la preuve! Au mieux, en cas de collision entre deux automobiles, dans ces mêmes conditions, le conducteur de chacune d'elles n'était indemnisé que pour la moitié de ses dommages, si aucun d'eux n'avait réussi à renverser la présomption de faute qui pesait sur ses épaules, à défaut d'avoir pu rapporter que la cause exacte de l'accident lui était étrangère. Cette loi n'était donc pas faite pour les conducteurs, mais pour les piétons, les cyclistes ou les passagers des automobiles. Or, les conducteurs étant aujourd'hui de plus en plus nombreux, et chacun de nous l'étant à un moment ou à un autre, il apparaissait donc nécessaire d'assurer également leur indemnisation, comme celles des autres victimes de la circulation. Ceci était difficile à réaliser dans un système de responsabilité basé sur la faute. L'objectif principal de la réforme sera donc d'assurer l'indemnisation de toutes les victimes. En effet, considérer le refus du droit à l'indemnisation comme une sanction de la faute consisterait dans ces circonstances à punir tout le monde, puisque nous commettons tous des fautes, ce qui aboutirait à des résultats antisociaux. Ce serait là également confondre les objectifs du droit pénal et du droit civil, le premier étant répressif, le deuxième étant réparateur.

⁹ C'est ainsi qu'au Québec, sous le régime de responsabilité automobile basé sur la faute, à l'époque de la loi de 1961, 28% des victimes blessées n'avaient droit à aucune indemnisation du fait de leur faute, et que 6% n'avaient droit qu'à une indemnisation partielle, du fait de leur faute contributive — Ces personnes non indemnisées sont les conducteurs, et les passagers membres de leur famille immédiate (cf. Rapport Gauvin p. 183).

¹⁰ NORMAN, *Road Traffic Accidents*, World Health Organism, 1962, cf. Rapport Gauvin, p. 185.

Quant au deuxième facteur militant en faveur du changement de système de responsabilité, souligné par le Rapport Gauvin, il tient à la lenteur des délais d'indemnisation. Cette lenteur se rattache également au fondement même du régime de responsabilité basé sur la faute, puisqu'elle conduit les parties à s'affronter quant à la détermination et à l'imputabilité des fautes qui ont causé l'accident. De ce fait, même les règlements hors cour prennent du temps à être obtenus, et de nombreux litiges n'arrivent pas à se régler. Ils viennent alors s'inscrire au rôle des tribunaux qui deviennent surchargés du fait de l'augmentation parallèle du nombre d'accidents de la route. Il en résulte de longs délais jusqu'au jugement et au paiement de l'indemnité¹¹.

En matière de préjudice corporel, une autre cause de la lenteur du règlement des litiges tient au système de compensation judiciaire qui prévoit une indemnisation globale et finale qui oblige en conséquence la victime à attendre un certain temps afin d'être fixée sur son état, de manière à pouvoir évaluer le quantum des dommages. Ce système peut donc aboutir à priver la victime de son revenu en attendant son indemnisation.

Quant au troisième facteur favorisant l'adoption d'un régime de responsabilité différent de celui de la loi de 1961, il tient au système d'évaluation des dommages. Nous avons vu que son paiement de façon globale et finale est un facteur de retard, qui empêche la victime de recevoir une indemnisation avant le règlement final du litige. En outre, ce paiement final et libératoire qui est versé à la victime en une seule et même fois, est censé lui permettre de retrouver théoriquement les avantages de sa situation antérieure. Or, les deux postulats sur lesquels est fondée l'indemnisation sous forme de capital: stabilité du préjudice et stabilité du pouvoir d'achat de la monnaie, sont quotidiennement démentis, surtout au détriment des victimes dont les dommages sont plus graves¹². Par ailleurs, les méthodes de calcul des dommages corporels sont variables et différents facteurs reçoivent une considération très inégale de la part des tribunaux. Il n'existe pas en effet de règle stricte d'évaluation de ces dommages; aussi en résulte-t-il une certaine disparité entre les montants perçus par les victimes¹³.

Pour ces différentes raisons essentielles, le Rapport Gauvin a proposé un régime différent pour le préjudice matériel et pour le préjudice corporel.

Le préjudice corporel est traité sur la base d'un régime de responsabilité sans égard à la faute, de façon à assurer l'indemnisation des victimes même lorsque le dommage qu'elles ont subi résulte de leur faute. Le critère de l'indemnisation

¹¹ D'après des statistiques citées dans le Rapport Gauvin (p. 208) établissant les pourcentages et délais moyens de règlement des causes d'accident d'automobile en Cour supérieure,
causes réglées hors cour 69% délai moyen
 450 jours
causes réglées par jugement 31% délai moyen
 725 jours

¹² Cf. Rapport Gauvin p. 189.

¹³ Cf. Rapport Gauvin p. 130 et 188. Voir également en jurisprudence une tentative de synthèse des différentes règles de calcul du quantum des dommages matériels appliqués par les tribunaux, dans l'affaire *Dame Rémillard c. Les héritiers de Gabriel Vary*, 1973 C.S. 340, pp. 343-44 et 346.

devient alors le dommage corporel subi par la victime, et causé par une automobile. Ces victimes sont dans cette perspective, considérées comme atteintes d'une sorte de maladie des temps modernes, que l'on doit soigner comme dans le cadre du régime d'assurance-maladie, c'est-à-dire en fonction de la maladie, et non en fonction de la manière dont la victime l'a contractée. En outre, pour assurer l'indemnisation rapide de la victime, le rapport prévoit une assurance de base obligatoire couvrant le conducteur et les passagers du véhicule pour leurs dommages corporels. En cas de dommages, la victime s'adresse à l'assureur de son propre véhicule, ou de celui dans lequel elle se trouvait ou par lequel elle a été frappée. L'assureur n'est plus placé en position de litige à son égard, car il ne peut chercher à éviter le paiement en essayant d'établir sa faute. Le montant de l'indemnité est alors calculé pour éviter les litiges, les retards et l'arbitraire, à partir des règles préétablies; des montants maximums étant fixés pour le calcul de la perte du revenu de la victime, ou de la perte de soutien des proches de celle-ci, en cas de décès. Les montants maximums prévus par le régime de base d'assurance, sont calculés pour couvrir pleinement la perte de revenu de 85% de la population. Un régime complémentaire d'assurance facultative peut être contracté pour obtenir l'indemnisation de la perte de salaire qui ne serait pas couverte par le régime de base. En effet, celle-ci ne pourrait être recouvrée du tiers responsable puisqu'il n'y en a plus! Le régime a supprimé en effet tout recours devant les tribunaux pour obtenir la réparation du préjudice corporel. Par ailleurs, les indemnités prévues pour perte de revenu résultant pour la victime de son incapacité, ou pour les proches, de son décès, sont versées périodiquement et indexées, de façon à conserver aux prestations, leur valeur constante en dépit de l'augmentation du coût de la vie.

Dans le domaine du dommage matériel, les enjeux étant différents, le Rapport maintient un régime de responsabilité basé sur la faute. Cependant, il a cherché à en atténuer les lacunes en traitant sur un plan différent, les dommages aux véhicules, et les dommages à la propriété. Il rend en outre obligatoire, l'assurance pour les dommages matériels causés aux tiers.

Pour l'indemnisation des dommages subis par le véhicule, le Rapport Gauvin tire habilement parti de la relation qui existe entre l'assureur et l'assuré, de façon à favoriser la préparation rapide du véhicule qui est aujourd'hui considéré comme un instrument indispensable à la vie. En effet, puisque l'assureur n'a pas intérêt à perdre ses clients, et que la valeur de remplacement de l'automobile ainsi que les risques d'accident peuvent être facilement calculés pour établir le montant des primes, le Rapport Gauvin propose que l'indemnisation soit payée directement par l'assureur de l'automobile accidentée et ne puisse être réclamée du tiers responsable ou de l'assureur de ce dernier. Par cette relation de client, l'on estime que l'assureur a intérêt à satisfaire rapidement son assuré s'il veut le conserver et l'on espère ainsi contrecarrer la tendance qu'il pourrait avoir à refuser d'indemniser son client en se montrant trop rigoureux sur l'imputation du dommage à la faute de l'assuré. D'ailleurs pour prévoir encore mieux cet écueil, le rapport prévoit deux autres options que peuvent choisir les assurés qui désireraient se protéger davantage, c'est-à-dire même contre leur propre faute. L'une de ces

options les met ainsi à l'abri seulement dans certains cas préétablis alors que l'autre au contraire, assure la réparation des dommages subis par leur automobile dans tous les cas d'accident. Quelle que soit cependant l'option choisie, la seule façon pour un automobiliste d'être remboursé du dommage matériel subi par son véhicule, son contenu ou sa perte d'usage est de s'adresser directement à son assureur.

Dans le cas des autres dommages à la propriété, c'est-à-dire autres que son automobile, la victime pourra en demander réparation directement à l'assureur de l'automobiliste en faute, car l'assurance obligatoire pour tout automobiliste couvre les dommages matériels causés à la propriété de tous. La responsabilité demeure donc ici entièrement tributaire de la preuve de la faute de l'auteur du dommage, sans qu'il ait été possible de tenter d'en contrecarrer les inconvénients par la création d'un système d'indemnisation directe par l'assureur de la victime afin de tirer partie d'un rapport de clientèle. Cela supposerait en effet pour qu'un tel système soit institutionnalisé dans ce domaine, que l'on impose à tout le monde, une assurance obligatoire qui couvrirait tous ses biens! Cependant, la possibilité offerte par le rapport de poursuivre directement l'assureur du tiers responsable devant les tribunaux à la place de ce dernier, est sans doute de nature à l'inciter à faire moins de difficultés pour admettre, sans la contester indûment, la responsabilité de son client; faute de quoi, l'assureur serait poursuivi lui-même et les tribunaux établiraient la responsabilité. Ceci entraînerait pour lui des frais inutiles, et sans doute une mauvaise réputation si cela se répétait trop souvent.

Telles sont les grandes lignes de la réforme du système de responsabilité automobile proposées par le Rapport Gauvin. Elles ont eu par la suite, un impact assez considérable — c'est d'ailleurs pourquoi nous y avons insisté — puisqu'elles ont été pour la plupart intégrées dans la nouvelle loi sur l'assurance automobile adoptée le 22 décembre 1977¹⁴, et qu'elles en constituent la philosophie de base, ainsi que les grandes articulations. La principale différence se situe au niveau de l'administration du régime, puisque la nouvelle loi confie l'assurance se rapportant au dommage corporel à une régie d'état, et non au secteur privé.

Mise à part cette différence, les autres grands principes du Rapport Gauvin ayant été adoptés par la nouvelle loi, il en résulte que l'indemnisation du préjudice corporel et celle du préjudice matériel obéissent à une philosophie et à des règles différentes en raison de leur différence de nature. C'est pourquoi, nous les analyserons séparément. Nous commencerons par l'étude de l'indemnisation du préjudice corporel (I), nous analyserons ensuite les règles de l'indemnisation du préjudice matériel (II).

I. — L'INDEMNISATION DU PRÉJUDICE CORPOREL.

Se préoccupant de la personne avant toute chose, la *Loi de l'assurance*

¹⁴ *Loi sur l'Assurance Automobile*, sanctionnée le 22 décembre 1977, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1978, 1978 S.Q. c. 38 que nous désignons désormais par l'abréviation L.A.A.

automobile fixe à l'a. 3, le principe que la victime d'un dommage corporel causé par une automobile est, sauf exception, indemnisée par la Régie de l'Assurance Automobile du Québec (R.A.A.Q.), sans égard à la responsabilité de quiconque, c'est-à-dire, sans qu'il soit nécessaire d'établir que le dommage est dû à la faute d'autrui, et sans que l'on puisse opposer à la victime sa propre faute pour lui refuser l'indemnisation. C'est ce droit à l'indemnisation que nous allons analyser en premier lieu (A) pour ensuite nous pencher sur le paiement de celle-ci (B).

A. LE DROIT À L'INDEMNISATION.

Dans quelles conditions ce droit à l'indemnisation prend-il naissance? (1.), quelles sont les conséquences qui en résultent? (2.), tels sont les points que nous analyserons successivement.

. 1. *Conditions de naissance de ce droit.*

Selon l'a. 3 L.A.A., la naissance du droit de la victime à l'indemnisation par la R.A.A.Q. est soumis à une double condition. Premièrement, le préjudice dont elle souffre doit être de nature corporelle (a)). Deuxièmement, ce préjudice corporel doit avoir été causé par une automobile (b)).

a) DOMMAGE CORPOREL.

Par «dommage corporel» l'on désigne selon l'a. 1 al. 11, le «dommage physique, psychologique ou mental, y compris le décès, ainsi que tout dommage causé (par une automobile) dans un accident, à une victime, à l'exception du dommage matériel». Or, selon l'alinéa 12 de ce même article, le «dommage matériel» est «le dommage causé dans un accident à une automobile, ou à un autre bien, à l'exception du préjudice causé aux vêtements que porte une victime au moment de l'accident».

Il en résulte donc que les vêtements constituent des dommages corporels, et qu'ils seront indemnisés par la R.A.A.Q. indépendamment de la faute de la victime.

Par ailleurs, pour que la L.A.A. s'applique, il faut que le dommage corporel ait été causé par une automobile.

b) DOMMAGE CAUSÉ PAR UNE AUTOMOBILE.

Le terme automobile est tout d'abord défini par la L.A.A. Ce terme désigne selon l'a. 1 al. 3: «Tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics, mais non sur les rails».

Selon cette définition qui est assez large, peuvent donc être considérés comme des automobiles, non seulement les automobiles au sens commun du terme, mais également les camions, ou des engins tels que les motocyclettes, les skidoos, les bautoirs, les mini-tracteurs de jardin, ou les élévateurs d'entrepôt (fork-lift). etc.

En outre, la loi définit ce qu'il faut entendre par «dommage causé par une

automobile». Cette expression désigne selon l'a. 1 al. 10, «tout dommage causé par une automobile ou par l'usage de celle-ci, ou par son chargement y compris le dommage causé par une remorque».

Il en résulte donc que hormis les exceptions que nous verrons plus loin et qui sont prévues par l'a. 17, la victime d'un dommage corporel causé par une automobile, sera indemnisée par la R.A.A.Q., sans égard à sa faute éventuelle, du moment qu'elle prouve que le préjudice corporel qu'elle a subi a été causé par l'automobile, son chargement ou sa remorque, peu importe que l'automobile ait été en mouvement ou non, au moment de l'accident. Il est également indifférent, en principe, que l'accident ait eu lieu sur un chemin public, ou sur un chemin privé, sauf à l'égard des accidents causés par les types d'automobiles indiqués à l'a. 17b) L.A.A., qui doivent s'être produits sur un chemin public pour donner droit à l'indemnisation par la R.A.A.Q.

Une fois ces deux éléments prouvés, l'a. 3 de la L.A.A. donne en principe naissance au droit d'indemnisation par la R.A.A.Q. Quel est l'effet de ce droit?

2. Effets.

En existant, ce droit produit deux effets, d'une part, permettre en principe même à ceux dont le dommage corporel résulte de leur propre faute, d'obtenir une indemnisation (a)); d'autre part, de supprimer en même temps que la responsabilité basée sur la faute, tout recours en indemnisation contre l'auteur du dommage, puisqu'il n'y a plus en principe de responsable pour un tel dommage (b)).

a) LE DROIT À L'INDEMNISATION SANS ÉGARD À LA FAUTE DE QUICONQUE.

i) *Principe.*

Le principe de l'indemnisation sans égard à la faute de quiconque, est à la base de cette réforme: il a été, comme nous l'avons dit, adopté pour remédier aux conséquences néfastes d'un système de responsabilité basé sur la faute, dont l'un des effets était en particulier de laisser sans indemnisation 28% des victimes d'accident de la route, et 6% avec seulement une indemnisation partielle du fait que le dommage corporel qu'elles ont subi résultait ou partiellement de leur faute.

Aujourd'hui, c'est sur les bases d'une philosophie nouvelle, que l'on indemnise les victimes d'un dommage corporel causé par une automobile. Cette philosophie consiste à ne considérer que l'aspect social et humanitaire de la question, c'est-à-dire, le dommage corporel, qu'il faut réparer indépendamment de la question de savoir si celui-ci résulte de la faute ou non. D'ailleurs, la naissance de ce droit à l'indemnisation ne dépend plus que de la preuve purement matérielle du dommage et de sa cause: l'automobile. Ce principe va d'ailleurs très loin dans ses conséquences, puisqu'il permet à une personne qui s'est volontairement blessée avec son automobile (tentative de suicide), ou aux dépendants de celui qui s'est donné la mort en automobile (suicide), d'obtenir une compensation de la part de la R.A.A.Q. du fait que l'on ne prend plus la faute de la victime en considération.

Le principe de l'indemnisation des victimes d'un dommage corporel causé par une automobile sans égard à la faute, comporte cependant quelques exceptions, qui excluront l'indemnisation par la R.A.A.Q., du dommage corporel subi par la victime.

ii) *Exceptions.*

Ces exceptions se rapportent aux situations visées à l'a. 17 L.A.A. (a), ainsi qu'aux non résidents de la province impliqués dans un accident au Québec (b).

(a) L'a. 17 L.A.A. — L'article 17 prévoit trois hypothèses dans lesquelles la victime d'un dommage corporel n'aura pas droit à l'indemnisation par la R.A.A.Q. et ne pourra être indemnisée que dans la mesure où le dommage qu'elle a subi n'est pas dû à sa faute mais à celle de l'auteur de l'accident. C'est à ce dernier qu'elle devra alors demander l'indemnisation.

Premier cas: Dommage causé par un appareil susceptible de fonctionnement indépendant incorporé à l'automobile, alors que celle-ci n'est pas en mouvement.

Selon l'a. 17a), la victime d'un dommage corporel causé par un appareil incorporé à l'automobile, mais susceptible de fonctionnement indépendant, n'aura pas droit à l'indemnisation de la part de la R.A.A.Q., peu importe d'ailleurs que l'accident ait eu lieu sur un chemin public ou non, du moment que l'automobile était à l'arrêt.

L'on considère en effet que le dommage causé, par exemple, par le fonctionnement d'une grue fixée sur camion alors que celui-ci est immobile, n'est pas un dommage causé par le camion, mais par la grue, qui n'est pas une automobile!

Il en résulte que la victime d'un dommage corporel causé par un tel appareil ne sera pas indemnisée par la R.A.A.Q., et devra pour obtenir réparation de ses dommages, poursuivre l'auteur de l'accident selon le droit commun, ce qui implique qu'elle n'obtiendra satisfaction que si elle n'est pas elle-même en faute, et que si elle est en mesure d'établir la faute de l'auteur du dommage. En effet, ne s'agissant pas par hypothèse d'un accident causé par une automobile, il ne saurait être question pour elle de bénéficier à cet égard des présomptions de responsabilité des a. 108 et 109 L.A.A. à l'encontre du conducteur de la machine et de son propriétaire. La poursuite devra être exercée sur la base de l'a. 1053 c.c. et la preuve établie par la victime. Le propriétaire de la machine pourra être poursuivi sur la base de l'a. 1053 c.c. s'il est établi que le dommage résulte d'un défaut d'entretien de la machine ou encore sur la base de l'a. 1054 c.c. si le propriétaire est en même temps l'employeur de l'auteur du dommage et que la faute de ce dernier a été prouvée. En outre, l'assureur du responsable (s'il en a un) pourra être poursuivi directement par la victime, mais sur la base du recours direct créé par la loi des assurances, c'est-à-dire en vertu de l'a. 2603 c.c. et non sur la base de l'a. 108 L.A.A.¹⁵

¹⁵ Notons par ailleurs, qu'en cas d'insolvabilité du responsable du dommage corporel causé dans ces conditions, la victime ne pourra être indemnisée par le Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile, parce que l'article 142 L.A.A. ne le prévoit pas.

Deuxième cas: Dommage causé par certains véhicules en dehors des chemins publics.

Selon l'a. 17b), la victime d'un dommage corporel causé par une motoneige, un tracteur de ferme, une remorque de ferme, un véhicule d'équipement, une remorque d'équipement ou un véhicule destiné à être utilisé en dehors d'un chemin public, n'aura pas droit à l'indemnisation de son préjudice corporel par la R.A.A.Q. si l'accident est survenu en dehors d'un chemin public.

La définition du mot «chemin public» est donnée par l'a. 1, al. 6 L.A.A. qui n'est malheureusement pas un modèle de clarté. D'après ce texte, l'on considère comme un chemin public, tout chemin, terrain, place, pont ou partie de ceux-ci, destiné à la circulation publique des automobiles en général, à l'exception des terrains ou chemins utilisés pour la circulation de l'une ou de plusieurs des catégories d'automobile visées précisément par le paragraphe b) de l'a. 17, et qui ne sont pas ouverts à la circulation publique des autres catégories d'automobile.

Il semble donc, à titre d'exemple, que les sentiers aménagés pour les skidoos ne soient pas des chemins publics, pas plus d'ailleurs que les champs d'une ferme, ou un chantier de construction. Par contre, il apparaît que le terrain de stationnement d'un centre d'achat, ou une route d'exploitation forestière ouverte à la circulation publique, sont des chemins publics.

Quant aux véhicules mentionnés à l'a. 17b), ce sont les motoneiges, les tracteurs de ferme et leur remorque, les véhicules d'équipement et leur remorque, ainsi que toute autre catégorie de véhicules destinés à être utilisés en dehors d'un chemin public (ex: tracteur de jardin, élévateur d'entrepôt, etc.). Des définitions plus précises, mais qui manquent pour le moins de clarté dans leur rédaction sont d'ailleurs données dans les règlements d'application de la loi¹⁶. Ces définitions, dans le détail desquels nous n'entrerons pas dans le cadre de cet article, mais auxquelles nous renvoyons le lecteur, ne sont d'ailleurs pas les mêmes que celles utilisées par les règlements concernant l'immatriculation des automobiles, désignant ces mêmes véhicules¹⁷. Ceci ne facilitera sans doute pas la tâche de ceux qui auront à appliquer les dispositions de cet article, et rend hélas difficile pour le commun des mortels, la connaissance de son droit.

Ainsi, lorsque la victime a été frappée par l'un de ces véhicules en dehors d'un chemin public, elle n'aura droit à l'indemnisation de la part de l'auteur de l'accident, que dans la mesure où elle parviendra à établir la responsabilité de celui-ci¹⁸. Comment l'établira-t-elle?

¹⁶ Règlement concernant certaines définitions, 1978 Vol. 110 *G.O.* 2, 1331, a. 9 a) b) c) d) e) f).

¹⁷ Règlement 3 (1977) sur l'immatriculation, 1977 vol. 109 *G.O.* 2, 7155, a. 3.1.

¹⁸ Notons cependant que la victime d'un dommage corporel visée par le paragraphe b) de l'article 17 est éligible à présenter une demande d'indemnisation devant le Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile, au cas où elle aurait obtenu un jugement contre l'automobiliste responsable, mais qu'elle ne peut faire exécuter en raison de l'insolvabilité ou encore du fait que l'auteur de l'accident a pris la fuite et n'a pu être retrouvé (cf. a. 142 et 148).

S'agissant d'un dommage causé par une automobile, la victime du dommage corporel bénéficie-t-elle de présomption à l'encontre de son propriétaire, de son conducteur et de son assureur tel que prévu aux a. 108 et 109 L.A.A.? ou bien devra-t-elle prouver la faute du conducteur ou du propriétaire selon les principes du droit commun, en vertu de l'a. 1053 c.c. pour établir leur responsabilité?

Ce problème vient en effet de la rédaction de l'a. 17 par. 5 L.A.A., selon lequel la responsabilité du tiers automobiliste est déterminée dans le cas des exceptions prévues par cet article, «selon le droit commun, dans la mesure où les a. 108 à 114 n'y dérogent pas».

Or, puisque les présomptions de responsabilité édictées par ces articles dérogent au droit commun seulement pour ce qui a trait à la réparation du dommage matériel, il en résulte, d'après une interprétation rigoureuse de ces textes, que la réparation du dommage corporel dans cette hypothèse se fera sur la base du droit commun, c'est-à-dire selon l'a. 1053 c.c., sans qu'il n'existe aucune présomption de faute en faveur de la victime contre l'automobiliste responsable, qui ne pourra d'ailleurs être que le conducteur. En effet, si celle-ci n'est pas conduite par le propriétaire, aucune présomption n'existe contre ce dernier selon le droit commun, à moins qu'il soit le père, ou l'employeur du conducteur (1054 c.c.).

Il résulte de ces constatations que ce texte ainsi rédigé ne correspond certainement pas à la volonté du législateur, car d'après sa lettre, il constituerait à l'égard des victimes d'un dommage corporel, un retour en arrière de soixante-dix ans! Les présomptions de responsabilité avaient été en effet créées à l'époque (1907), pour favoriser l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile du fait que celles-ci restaient souvent non indemnisées en raison des difficultés d'établissement de preuve contre l'automobiliste, lorsque seul le droit commun (a. 1053 c.c.) était applicable. Ces présomptions ont eu également pour but, par la suite, d'établir la responsabilité du propriétaire du fait du conducteur, lorsque l'automobile n'était pas conduite par le propriétaire, afin de trouver deux responsables au lieu d'un, et d'assurer ainsi à la victime de meilleures chances d'indemnisation.

L'esprit du législateur dans la L.A.A. étant d'indemniser la «personne avant toute chose», l'on comprendrait mal que la victime d'un accident dans les hypothèses envisagées soient plus démunie pour le recouvrement des dommages corporels subis, que pour le recouvrement des dommages matériels dont elle aura pu être également victime dans le même accident. En effet, pour le recouvrement des dommages corporels, elle ne bénéficierait d'aucune présomption de responsabilité à l'encontre de l'automobiliste, ce qui pourrait la conduire, faute de preuve positive, à ne pas être indemnisée, alors que pour le recouvrement des dommages matériels, cette absence de preuve tangible contre l'automobiliste ne lui nuirait pas, puisqu'elle bénéficierait contre celui-ci, d'une présomption de responsabilité qui lui permettrait d'obtenir la réparation de ces dommages matériels.

Si l'on interprète les textes tel que rédigés, le principe de la L.A.A. serait

dans cette hypothèse: le matériel avant le corporel!!! contrairement à ce qu'ont voulu les promoteurs de la réforme.

En conséquence, cette lacune de la loi nous semble résulter d'un défaut de rédaction, qui devrait être corrigé rapidement par le législateur lui-même pour éviter toute confusion et injustice possibles, de façon à ce que le dommage corporel soit traité dans cette hypothèse, comme s'il était un dommage matériel, afin que la victime bénéficie des mêmes présomptions dans un cas comme dans l'autre. À défaut d'intervention législative, il est souhaitable que les tribunaux donnent au texte cette interprétation, de façon à le faire correspondre avec ce qui semble être l'esprit du législateur. D'ailleurs, une telle interprétation semble être possible *en forçant la lettre des textes*, du fait que le législateur réfère aux articles 108 à 114, à propos de l'indemnisation des dommages corporels...

Troisième cas: Dommage causé par une automobile provenant de l'enceinte d'un circuit de course d'automobile.

Selon l'a. 17c) L.A.A., la victime d'un dommage corporel, causé par une automobile qui provient de l'enceinte même où se déroule la compétition automobile, et qui est fermée de façon temporaire ou définitive à la circulation publique générale, n'a pas droit à l'indemnisation de la part de la R.A.A.Q.: le régime de responsabilité sans égard à la faute, ne lui est pas applicable, peu importe d'ailleurs que la victime soit un participant, ou un spectateur. Elle ne pourra donc obtenir de compensation pour ses dommages que dans la mesure où elle n'est pas elle-même en faute, et où elle arrive à établir la responsabilité du tiers automobiliste, ou des organisateurs.

À cet égard, le problème de savoir si la victime bénéficiera ou non des présomptions des a. 108 et 109, pour établir la responsabilité du conducteur et du propriétaire de l'automobile qui a causé l'accident est le même que précédemment en raison de la rédaction de l'a. 17 par. 5 L.A.A. Pour les mêmes raisons qu'exposées plus haut, nous pensons que la victime n'est pas seulement limitée à la poursuite du conducteur sur la base de l'a. 1053 c.c.¹⁹, car ce texte nous semble devoir être interprété conformément à l'esprit du législateur, au delà de ce qui est sans doute un défaut de rédaction. Il en résulte donc que la victime doit bénéficier des présomptions établies par les a. 108 et 109, contre le conducteur et le propriétaire de l'automobile impliquée, ainsi que contre son assureur²⁰.

Telles sont donc les trois catégories d'exceptions prévues par l'a. 17 L.A.A., qui excluent l'indemnisation de la victime d'un dommage corporel par la

¹⁹ En effet, si l'a. 1053 s'appliquait au conducteur, le propriétaire s'il n'est pas la même personne ne pourrait être poursuivi que s'il est le père ou l'employeur de l'automobiliste, en vertu de l'article 1054 c.c., ou en cas de preuve de sa faute dans l'entretien de l'automobile.

²⁰ Notons par ailleurs, qu'à défaut d'avoir obtenu une indemnisation de la part du propriétaire ou du conducteur de l'automobile, la victime des dommages corporels causés dans les circonstances prévues pour l'article 17c) ne sera pas éligible à l'indemnisation par le Fonds d'indemnisation, car l'article 142 L.A.A. ne le prévoit pas dans le cas. Rappelons cependant, qu'en cas de faute des organisateurs dans l'exécution de l'obligation de sécurité à l'égard des spectateurs, ceux-ci pourront être poursuivis selon le droit commun.

R.A.A.Q. et l'application des principes de l'indemnisation de la victime sans égard à sa responsabilité. Il existe d'autres exceptions à l'égard des accidents causés au Québec par des personnes qui n'y sont pas résidentes.

(b) ACCIDENTS CAUSÉS AU QUÉBEC PAR DES NON-RÉSIDENTS. — Selon l'a. 8 L.A.A., la victime d'un dommage corporel causé au Québec par une automobile, et qui n'y est pas résidente, ne sera indemnisée par la R.A.A.Q. que dans la proportion où elle n'est pas responsable de l'accident, contrairement au cas des résidents québécois. La notion de résidence, et celle de faute sont ainsi à la base de cette exception à l'application de la responsabilité sans faute.

— L'application de la *responsabilité basée sur la faute* a pour première conséquence à l'égard du non résident de lui refuser toute indemnisation lorsqu'il est responsable de l'accident, ou de réduire celle-ci en proportion de sa part de responsabilité. En l'absence de responsabilité de sa part, le non résident est indemnisé par la R.A.A.Q. comme les résidents québécois, et tout recours contre le tiers responsable lui est interdit comme à ces derniers.

C'est en conséquence la R.A.A.Q. qui évalue s'il y a ou non responsabilité de la part de la victime non résidente, et qui fixe alors la proportion de l'indemnisation à laquelle aura droit la victime. Cependant, en cas de contestation quant à l'imputation de sa responsabilité, la victime peut contester la décision de la R.A.A.Q. devant les tribunaux. La responsabilité y sera alors déterminée selon l'a. 8 al. 3, «suivant les règles du droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas». Les présomptions des a. 108 à 114 seront-elles appliquées aux automobilistes impliqués, pour l'établissement des responsabilités, ou bien appliquera-t-on les règles du droit commun sur la base de l'a. 1053 c.c.? D'après la lettre du texte, il semble que le litige doive être réglé en fonction du droit commun, puisque les a. 108 à 114 ne traitent que du dommage matériel, mais d'après l'interprétation que nous avons déjà fait de cette formulation, en fonction de l'esprit du législateur, il nous semble que les présomptions de l'a. 109 L.A.A. soient applicables dans ce cas.

La présomption de responsabilité ne joue, semble-t-il, dans ce cas, qu'à l'égard du conducteur-victime non résidente, pour permettre à la R.A.A.Q. d'établir sa responsabilité dans l'accident, et refuser de l'indemniser. Elle ne saurait avoir d'incidence sur les autres victimes non résidentes qui étaient passagères de l'automobile au moment de l'accident, à moins que la R.A.A.Q. n'arrive à prouver leur faute personnelle dans la réalisation de leur propre dommage corporel. En outre, la R.A.A.Q. ne saurait opposer au propriétaire-victime non résidente, la responsabilité de son conducteur, du fait qu'il est responsable en vertu de l'a. 109 L.A.A. pour refuser de l'indemniser pour son propre dommage corporel, car ce serait faire jouer la présomption de responsabilité du propriétaire du fait de son conducteur contre lui-même, ce qui serait juridiquement indéfendable. Ceci reviendrait en effet à prétendre que l'employeur ne peut demander à son employé réparation des dommages qu'il lui a causés, sous prétexte qu'en vertu de l'a. 1054 c.c., il est responsable du dommage causé par celui-ci! En fait, l'employeur n'est présumé responsable que *vis-à-vis des tiers*

pour les *dommages causés aux tiers* par son employé, il n'est pas présumé responsable *vis-à-vis de lui-même* pour les *dommages causés à lui-même*, par son employé²¹.

Le régime de responsabilité basé sur la faute qui est appliqué aux non résidents lorsqu'ils causent un accident au Québec a une deuxième conséquence à leur égard.

En effet, outre de ne pas être indemnisé lorsqu'il est responsable d'un accident, le non-résident peut être poursuivi par la R.A.A.Q. selon l'a. 9 L.A.A., en remboursement des sommes qu'elle a dû déboursier pour l'indemnisation des dommages qu'il a causés. La R.A.A.Q. est alors selon la loi, subrogée dans les droits des victimes, contre le non-résident responsable de l'accident. Dans cette action, la R.A.A.Q. bénéficie sans doute des présomptions édictées par les a. 108 à 114²², contre le conducteur, mais également contre le propriétaire de celle-ci. En effet, puisque du fait de la subrogation, l'action est exercée par la R.A.A.Q. au lieu et place de la victime du dommage corporel causé par le conducteur et que cette dernière est un tiers par rapport au propriétaire, celui-ci sera donc présumé responsable à son égard, du fait de son conducteur, en vertu de l'a. 109 L.A.A.

Notons enfin, que ces deux conséquences résultant de l'application à l'égard des non-résidents d'un système de responsabilité basé sur la faute, disparaissent lorsque l'accident qu'ils ont causé est survenu au Québec alors que l'automobile dans laquelle ils se trouvaient était immatriculée au Québec. En effet, l'a. 6 al. 2, L.A.A. les considère dans ce cas comme des résidents du Québec. Ils seront donc indemnisés dans cette hypothèse, sans égard à la faute, et ne pourront être poursuivis par la R.A.A.Q. en remboursement des sommes qu'elle a dû payer aux victimes et qui étaient imputables à leur responsabilité. Cette différence de régime entre les résidents québécois et les non-résidents sera également supprimée en faveur des personnes qui résident dans des états ou provinces qui auront conclu une entente avec le Québec tel que prévu à l'a. 8 L.A.A.²³

Cette notion de *résidence* est définie d'une façon somme toute assez simple par l'a. 1 al. 26. Elle désigne «toute personne que la loi autorise à être ou à rester au Canada, qui demeure au Québec et y est ordinairement présente, sauf si elle est un touriste ou est de passage au Québec ou y est un visiteur». Cette définition est cependant complétée et compliquée par un règlement d'application, qui ne contient pas moins de huit articles, comprenant pour la plupart quatre ou cinq paragraphes²⁴. Cette définition est importante et il y avait sans doute lieu de bien

²¹ Cette distinction ne semble pas avoir été faite par la Cour d'appel qui a estimé que l'on peut réduire l'indemnisation du propriétaire, passager d'une automobile, du fait de la part de responsabilité de son conducteur, bien qu'il n'ait lui-même aucune faute — *Brander c. Crampton*, 1970 C.A. 989. Voir cependant la dissidence de M. le juge Salvas. Voir également dans le sens de nos opinions: A. LAROUCHE, *Chronique de droit des obligations*, 1971 R.G.D. n° 60, p. 289.

²² Selon l'article 9 al. 4, la responsabilité du non résident étant alors ici aussi «déterminée suivant les règles du droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas», le même problème d'interprétation que nous avons déjà souligné, se pose encore.

²³ Une telle entente est actuellement en cours de négociation entre le Québec et l'Ontario.

²⁴ Règlements concernant certaines définitions, 1978 vol. 110, G.O.2. 1331, de 2 et s.

la préciser, mais n'est-on pas tombé dans l'exagération au détriment de la clarté et de la souplesse d'application? Est-il en effet possible de prévoir toutes les situations comme on semble avoir voulu le faire? Dans le cadre de cette étude, nous n'entrerons pas dans le détail de cette réglementation, car notre propos n'est pas de nous livrer à une analyse exhaustive de la loi, mais en présenter les grandes articulations. Dans cette perspective, la définition donnée par l'a. 1, al. 26, nous paraît suffisamment claire pour comprendre à qui ne s'appliquent pas les principes de la responsabilité sans faute en matière d'indemnisation des victimes d'un dommage corporel. Ajoutons par ailleurs, que d'après l'a. 6 L.A.A., sont réputés résidents du Québec, le propriétaire, le conducteur et le passager d'une automobile immatriculée au Québec, lorsque l'accident est survenu au Québec, même si en fait, ils n'y résident pas.

Telles sont les conditions dans lesquelles existe désormais au Québec, le droit à l'indemnisation sans égard à la faute de quiconque, auquel donne naissance le dommage corporel subi par une personne et causé par une automobile.

L'existence de ce droit à l'indemnisation sans égard à la faute, entraîne également comme conséquence, la suppression des recours de la victime contre l'auteur du dommage.

b) SUPPRESSION DES RECOURS DE DROIT COMMUN.

i) *Principe.*

Ce régime de responsabilité sans égard à la faute de quiconque et exorbitant du droit commun, exclut en effet tous recours de la victime d'un dommage subi au Québec, devant les tribunaux judiciaires (a. 4), la Régie ayant compétence exclusive pour examiner, entendre et décider de toute affaire relative à l'indemnisation du dommage corporel causé par une automobile (a. 52). Ces décisions ou les confirmations de décisions prises par des fonctionnaires en première instance (a. 55 et 52 al. 5), ne sont pas non plus appelables devant les tribunaux de droit commun. Elles ne le sont que devant la Commission des Affaires Sociales, qui décide en dernier ressort (a. 56). Cet appel final devant un nouvel organisme administratif et non devant les tribunaux judiciaires est à notre avis, un point très critiquable de la loi, car il n'assure pas une protection suffisante des droits des victimes face aux décisions de l'administration, du fait que celle-ci n'offre pas les mêmes garanties d'indépendance que le pouvoir judiciaire, face aux influences du gouvernement.

En outre, l'indemnité versée par la R.A.A.Q. tient lieu de tous droits et recours d'action contre quiconque (a. 4). Cela signifie que la victime ne saurait demander un complément d'indemnisation à l'auteur du dommage, en vertu du droit commun, au cas où ce dernier lui aurait permis d'obtenir une indemnisation

supérieure. Tel serait le cas par exemple, si la victime prétendait réclamer la portion de salaire dépassant \$18 000 que n'indemnise pas la R.A.A.Q.²⁵

De son côté, la R.A.A.Q. ne peut, après avoir indemnisé la victime, demander le remboursement des sommes ainsi versées au tiers responsable du dommage, car elle ne peut être subrogée dans un droit que la victime n'a pas, puisque le nouveau régime supprime tout recours entre la victime et le tiers responsable (a. 4).

Ce principe de la suppression des recours de droit commun dans le domaine de l'indemnisation du préjudice corporel, souffre cependant quelques exceptions.

ii) Exceptions.

Ces exceptions sont de natures différentes selon que l'accident corporel causé par une automobile, est survenu au Québec (a) ou hors du Québec (b).

(a) ACCIDENTS SURVENUS AU QUÉBEC. — Dans le cas des accidents survenus au Québec, la possibilité de recours devant les tribunaux n'existe que lorsque le régime de responsabilité sans faute ne s'applique pas.

Tel sera le cas en premier, lorsque le dommage corporel s'est produit dans les circonstances visées par l'a. 17 L.A.A. Dans ces différentes situations en effet, la victime peut poursuivre l'auteur du dommage si celui-ci est responsable de l'accident, ou inversement être poursuivie si l'accident dans lequel elle a subi des blessures, est dû à sa faute, et qu'elle a elle-même infligé des blessures à d'autres personnes.

Tel sera également le cas d'un accident causé par un non-résident. La R.A.A.Q. aura selon l'a. 9 L.A.A., la possibilité de le poursuivre en remboursement des indemnités qu'elle a versées aux victimes de dommages corporels qu'il a causé. D'ailleurs, en vertu du code de procédure, la poursuite pourrait même se faire au Québec, devant le tribunal du district judiciaire où a eu lieu l'accident. S'il peut-être difficile de forcer le défendeur non-résident à comparaître, du moins sera-t-il possible de poursuivre à sa place son assureur, en vertu du recours direct de l'a. 108 par. 7, si celui-ci fait affaire au Québec. Sinon, il sera plus efficace d'exercer les poursuites dans la province du domicile du défendeur.

(b) ACCIDENTS SURVENUS HORS DU QUÉBEC À UN RÉSIDENT QUÉBÉCOIS. — Dans cette hypothèse, la loi québécoise a adopté un régime mixte, c'est-à-dire basé sur la responsabilité sans faute, mais combiné avec un régime de responsabilité basé sur la faute, qui ne peut cependant jouer que dans le sens favorable à la victime. Elle lui permet en effet d'exercer un recours contre l'auteur du dommage pour obtenir une indemnité complémentaire s'il y a lieu. D'ailleurs l'accident ayant eu lieu à l'étranger, le recours sera exercé selon la loi locale du

²⁵ Notons à ce propos, que l'article 4 al. 4, n'empêche pas la victime de réclamer une indemnité à son assureur, en vertu d'un contrat privé d'assurance lui garantissant son salaire en cas d'accident. S'agissant dans un tel cas d'une assurance de personne, par opposition à une assurance d'indemnisation, cette prime peut être réclamée par la victime à son assureur, en plus de l'indemnité accordée par la R.A.A.Q.

lieu de l'accident. Inversement le résident québécois qui a causé un accident à l'étranger pourra être poursuivi par la victime, selon la loi locale, si celle-ci le lui permet. Il faut donc distinguer le cas du résident québécois en faute, et celui du résident québécois non responsable.

Le résident québécois en faute qui a subi un dommage corporel, sera indemnisé par la R.A.A.Q. selon l'a. 7 L.A.A., puisque le régime de la responsabilité sans faute s'applique à tout résident québécois ayant subi un dommage corporel causé par une automobile, n'importe où dans le monde. Cependant, du fait de sa faute, il pourra être poursuivi par les autres victimes de l'accident qu'il a causé, tant en réparation du dommage matériel, que du dommage corporel qu'elles ont subis. C'est d'ailleurs face à l'éventualité d'une telle poursuite que l'a. 85 al. 3, prévoit que l'assurance responsabilité obligatoire pour les dommages matériels causés à autrui, doit automatiquement le couvrir hors du Québec et dans les limites de l'Amérique du Nord, pour les dommages corporels causés aux tiers jusqu'à concurrence du montant minimum de couverture d'assurance obligatoire selon la loi locale du lieu de l'accident. D'après les textes, cet ajustement automatique du montant minimum de couverture ne s'applique que pour la couverture des dommages corporels, et ne s'applique pas à celle des dommages matériels (cf. a. 85 al. 3 et 88 al. 1). Cependant, le contrat d'assurance type va au delà de ces textes et fait jouer cet ajustement automatique même pour la couverture des dommages matériels. Ceci résulte des garanties subsidiaires offertes par l'assureur dans le contrat d'assurance type. L'assureur s'engage en effet au paragraphe 6: «À n'opposer aux intéressés aucune insuffisance de son montant d'assurance par rapport aux lois de l'endroit du sinistre pourvu que ce soit au Canada ou aux États-Unis d'Amérique.»

Le résident québécois qui a subi un dommage corporel hors du Québec, et qui n'est pas en faute, aura droit selon l'a. 7 L.A.A. non seulement à l'indemnisation par la R.A.A.Q., mais il aura également le droit de poursuivre le tiers responsable pour l'excédent, en vertu de la loi du lieu de l'accident, si les indemnisations accordées par les tribunaux de l'endroit sont plus généreuses que celles accordées par la R.A.A.Q. Ce recours complémentaire qui est interdit dans le cas des accidents survenus au Québec, place dont le résident québécois dans une meilleure situation lorsque l'accident a eu lieu à l'étranger, que lorsqu'il a eu lieu au Québec! En outre, cela donne la possibilité de poursuites entre résidents québécois, ce qui est impossible lorsque l'accident a eu lieu au Québec. Il ne s'agit pas là d'une hypothèse d'école, puisque pour que ces règles s'appliquent, il n'est pas nécessaire que par un hasard assez curieux, deux automobilistes québécois qui se croisent sur une route à l'étranger, se frappent. Ces règles s'appliquent en effet dans l'hypothèse beaucoup plus courante d'un résident québécois blessé dans un accident alors qu'il était passager dans une automobile conduite par un autre résident québécois, et que l'accident est dû à la faute de ce dernier. Le passager pourra poursuivre le conducteur selon la loi du lieu de l'accident, soit à l'étranger (ce qui est peu probable) devant le tribunal du district judiciaire où a eu lieu l'accident; soit au Québec (ce qui est plus probable et en même temps paradoxal) devant le tribunal du district judiciaire du domicile du

conducteur. Le tribunal québécois appliquera alors la loi du lieu de l'accident, soit pour l'indemnité complémentaire, soit pour la totalité, à la condition cependant dans ce dernier cas, qu'il n'ait pas demandé l'indemnisation à la R.A.A.Q. En effet, la victime peut très bien choisir d'exercer son recours en faisant totalement appel à la loi du lieu de l'accident, et ne se prévalant aucunement du système d'indemnisation prévu par la loi de l'assurance automobile.

Notons cependant, que si le résident québécois demande à être indemnisé par la R.A.A.Q., celle-ci la lui accordera, mais sera subrogé dans ses droits en vertu de l'a. 7, al. 3 L.A.A., ce qui permettra à la R.A.A.Q. de réclamer les sommes ainsi déboursées, à toute personne tenue à l'indemnisation en vertu de la loi locale (conducteur, propriétaire, assureur, équivalent de la R.A.A.Q.), à la condition toutefois, que cette personne ne soit pas un résident québécois.

Telles sont les conditions et les effets du droit à l'indemnisation du dommage corporel résultant de la nouvelle loi sur l'assurance automobile. Analysons maintenant le paiement de cette indemnisation.

B. LE PAIEMENT DE L'INDEMNISATION.

En principe, l'indemnisation du préjudice corporel causé par une automobile est payée par la R.A.A.Q. Il y a cependant plusieurs exceptions prévues par la loi.

1. Principe général: paiement par la R.A.A.Q.

Voyons en premier lieu, quelle est l'indemnisation accordée par la R.A.A.Q. (A). Nous verrons ensuite quels sont la procédure et les délais de réclamation (B).

a) L'INDEMNITÉ VERSÉE PAR LA R.A.A.Q.

Les indemnités sont différentes selon que la victime immédiate de l'accident survit à ses blessures (i) ou selon qu'elle est décédée (ii).

i) *En cas de survie de la victime immédiate de l'accident*²⁶.

²⁶ Notons qu'en cas de survie de la victime immédiate de l'accident, il semble d'après la lecture de l'ensemble des textes qu'il n'y ait qu'elle qui ait droit à une indemnisation et que l'on n'ait pas songé à indemniser les proches pour des dommages qui le sont souvent dans le droit commun, tels que la perte de *servitium*, ou de *consortium*. En effet, même si la définition donnée par l'article 1 al. 4 L.A.A., du préjudice corporel ne l'exclut pas, puisqu'elle considère comme tel le dommage psychologique ou mental, celui-ci ne semble cependant être pris en considération que lorsqu'il provoque une incapacité mettant la victime dans l'impossibilité absolue d'exercer un emploi de façon habituelle ou occasionnelle, et qu'une perte de revenu en résulte (cf. a. 24 L.A.A. et a. 40 du règlement concernant les indemnités 1978, vol. 110, G.O.2, p. 1281), ou encore lorsqu'il est relié au déficit anatomo-physiologique, ou au préjudice esthétique majeur, d'après les modes de calcul à cet égard, prévus par le règlement relatif à certaines indemnités forfaitaires (1978, 110 G.O.2, 1293). On peut cependant souligner que le texte de l'a. 44 L.A.A. ne semble pas rattacher la perte de jouissance de la vie uniquement à une mutilation, ou à un préjudice esthétique, comme le font les règlements, et que, par ailleurs, l'a. 44 al. 2 prévoit que si aucune somme n'est prescrite pour un dommage corporel (ce qui vise également le dommage psychologique) la R.A.A.Q. a le pouvoir de fixer un montant en utilisant comme guide s'il y a lieu, les sommes prescrites pour des dommages corporels (ou psychologiques) semblables. La réponse à cette question n'est donc pas si claire qu'il y paraît à première vue. Peut être y a-t-il place à interprétation, mais tel ne semble pas être le point de vue de la R.A.A.Q.

Les diverses indemnités versées par la R.A.A.Q. en cas de survie de la victime immédiate peuvent être regroupées et divisées en deux catégories: d'une part, celles qui correspondent à une perte économique pour la victime (a), d'autre part, celles qui ne représentent pas une perte de caractère économique (b). Cette division et ce regroupement correspondent en effet à des modes de calcul et à des modes de versement qui sont différents en raison précisément de cette différence de nature.

(a) PERTES ÉCONOMIQUES. — Les pertes de nature économique correspondant à la perte de revenu résultant de l'incapacité [(i)], à l'indemnité en remboursement de frais raisonnables occasionnés à la suite d'un accident d'automobile [(ii)], et aux frais de réadaptation de la victime [(iii)]. Ces différentes pertes économiques ont en commun le fait qu'elles sont relativement faciles à quantifier, et qu'elles ne sont pas payées par la R.A.A.Q. d'une façon forfaitaire.

(i) *Indemnité de remplacement de revenu*. — Cette expression qui est celle utilisée par la loi est impropre, car elle est versée même à des personnes qui n'avaient pas de revenu au moment de l'accident! Il s'agit donc plutôt d'une indemnité pour incapacité de gain actuel ou futur. D'ailleurs, les modes de calcul du montant de l'indemnité ne sont pas les mêmes selon que lors de l'accident, la victime exerçait ou non un emploi à plein temps dont elle tirait un revenu. Nous analyserons tout d'abord le mode de calcul de cette indemnité [(1)], nous étudierons ensuite les modalités de son paiement [(2)].

(1) *Le montant de l'indemnité*.

● Si lors de l'accident, la victime occupait un emploi à plein temps dont elle tirait un revenu, et que suite à celui-ci, elle devient incapable d'exercer cet emploi, elle a droit à une indemnité de remplacement de ce revenu (a. 19).

Pour calculer le montant de l'indemnité correspondante à la perte de revenu provenant de cet emploi, l'on part du revenu brut qu'elle en tirait en ne tenant compte, le cas échéant, que de la partie du salaire brut égale ou inférieure à \$18 000. L'on calcule ensuite le revenu net de la victime en faisant les déductions d'impôt, de cotisation à l'assurance-chômage, au régime des rentes, à l'assurance-santé. L'indemnité qui sera versée à la victime correspondra à 90% de ce revenu net (a. 27).

Si la victime démontre cependant qu'elle aurait pu occuper un emploi plus rémunérateur que celui qu'elle occupait au moment de l'accident, n'eût été de circonstances exceptionnelles, la R.A.A.Q. peut déterminer un revenu brut autre que celui que la victime tirait de cet emploi, comme base de calcul du revenu net. Ce revenu brut ne pourra cependant jamais dépasser \$18 000 (a. 19 al. 3).

● Si au moment de l'accident la victime n'exerçait aucun emploi, elle aura également droit à une indemnisation de même nature, mais qui sera calculée différemment puisque au moment de l'accident, elle n'avait pas par hypothèse de revenu provenant d'un emploi. À cet égard, plusieurs situations peuvent se présenter.

En premier lieu, si la victime lors de l'accident n'exerçait aucun emploi, tout en étant capable de travailler, ou si elle exerçait un emploi occasionnel ou à temps partiel, ou encore si elle travaillait sans rémunération dans une entreprise familiale, ou enfin, si elle était une personne au foyer au moment de l'accident, elle a droit à une indemnité si, suite à celui-ci, elle est incapable d'exercer l'emploi qu'elle aurait pu occuper habituellement et à temps plein. La R.A.A.Q. détermine l'emploi que la victime aurait pu occuper habituellement et à temps plein, en tenant compte de sa formation, de son expérience et de ses capacités physiques et intellectuelles. La régie évalue en fonction de cet emploi présumé, le revenu brut, puis le revenu net, et accorde une indemnité qui correspondra à 90% de ce revenu net (a. 20).

En deuxième lieu, si la victime est une personne au foyer, elle aura le choix entre l'indemnité de remplacement du revenu calculé comme précédemment, ou au remboursement des frais occasionnés à la suite de son incapacité (frais de garde, d'aide domestique, etc.), jusqu'à concurrence d'un montant maximum de \$150 par semaine.

En troisième lieu, si la victime était un étudiant fréquentant à plein temps une université ou collège ou un autre établissement de niveau postsecondaire au moment de l'accident, elle aura droit à une indemnité de remplacement de revenu, si à la suite de cet accident, elle devient incapable de poursuivre ses études. L'indemnité qui sera versée à cette victime sera calculée à partir du revenu brut correspondant à la moyenne du revenu brut des travailleurs de l'ensemble des activités économiques du Québec (a. 21).

En quatrième lieu, si la victime lors de l'accident était un enfant mineur et sans emploi, elle aura droit à une indemnité si à la suite de l'accident, elle devient incapable de vaquer aux occupations habituelles de son âge. Cette indemnité qui correspond au minimum prévu par la loi (\$80 par semaine, a. 26 al. 2) lui sera versée jusqu'à sa majorité. Après sa majorité, elle aura droit à une indemnité seulement si elle demeure incapable de travailler et l'indemnité sera alors calculée sur une autre base. Celle-ci sera en effet évaluée en fonction de son salaire brut, que l'on fixe à 75% de la moyenne des rémunérations des travailleurs de l'ensemble des activités économiques du Québec (a. 22).

En dernier lieu, si la victime lors de l'accident, était incapable de travailler pour quelque cause que ce soit, excepté l'âge, et que suite à l'accident, elle est frappée d'une incapacité physique ou mentale grave, elle a droit selon l'a. 24 L.A.A., à l'indemnité minimum prévue par l'a. 26 L.A.A.

Le calcul de ces indemnités est en outre complété par les règlements d'application de la loi, dans le détail desquels nous n'entrerons pas ici, et auquel nous renvoyons le lecteur²⁷.

(2) Les modalités de paiement de cette indemnité.

Cette indemnité est versée en principe lorsque la R.A.A.Q. a statué sur le

²⁷ Règlement concernant les indemnités, 1978 vol. 110, G.O.2, 1293.

cas, c'est-à-dire dans une période escomptée de deux à trois mois. En vertu de l'a. 54, elle peut cependant être versée même avant que la R.A.A.Q. ait rendue sa décision sur le cas, si elle est d'avis que *prima facie*, la demande lui paraît fondée.

L'indemnité accordée est versée à la victime sous forme de rente qu'elle perçoit une fois par deux semaines (a. 35). Cette indemnité est revalorisée de façon périodique, d'après des mécanismes prévus par la loi, de façon à permettre à la rente de garder son pouvoir économique face à l'augmentation du coût de la vie (a. 48 et s.).

Cette indemnité est versée à la victime pendant toute la durée de son incapacité, sauf durant les sept premiers jours (a. 35), et pour une période fixée par la R.A.A.Q. qui ne peut aller au delà de cinq ans (a. 28).

Cependant, si au delà de cette période maximum de cinq ans, la victime demeure incapable d'exercer *un emploi*²⁸, elle a droit à la continuation de son indemnité. Si par ailleurs, elle est capable d'exercer *un emploi* (quelconque?) dont elle ne peut tirer qu'un revenu brut inférieur à celui gagné effectivement au moment de l'accident (ou tel qu'estimé par la R.A.A.Q., si elle ne gagnait pas de revenu de son travail au moment de l'accident), la victime aura alors droit après la cinquième année suivant l'accident, à une indemnité équivalant annuellement à la différence entre le revenu net gagné, (ou estimé par la R.A.A.Q.) à l'époque de l'accident, et le revenu net qu'elle tire, *ou pourrait tirer* de cet emploi.

Cela signifie donc qu'après cette période maximale de cinq ans, la R.A.A.Q. peut décider que la personne est apte à occuper tel ou tel emploi, donc qu'elle n'est pas incapable à 100%, mais seulement en partie. Elle ne lui versera donc plus qu'une rente correspondante à cette incapacité partielle, car pour le reste, elle est capable de travailler pour gagner le complément. Si la victime ne veut pas occuper un tel emploi ou s'il n'y en a pas de disponible, la loi considère, semble-t-il, qu'il ne s'agit pas d'un problème qui résulte directement de l'accident, mais d'un problème qui résulte du marché de l'emploi, ou encore des exigences personnelles de la victime (a. 32).

Par ailleurs, si la victime qui bénéficie d'une indemnité de remplacement de revenu retourne au travail et gagne un salaire égal ou supérieur à celui qu'elle gagnait au moment de l'accident, son indemnité cessera d'être versée. Si au contraire, elle tire de cet emploi un revenu brut inférieur à celui gagné effectivement (ou estimé par la R.A.A.Q. si elle ne travaillait pas au moment de l'accident), l'indemnité continuera de lui être versée, mais diminuée d'un certain montant calculé de façon à ce que la victime gagne ainsi plus que si elle ne travaillait pas et se contentait de sa rente indemnitaire. Il s'agit là d'une mesure destinée à inciter les personnes à retourner au travail du fait de l'avantage financier qu'elles y trouvent. (a. 31).

²⁸ Les articles 39 et 40 du règlement sur les incapacités, précités note 27, donnent une définition de la personne incapable de travailler après la période maximum de 5 ans, pour quelque cause que ce soit excepté l'âge.

La durée pendant laquelle est versée l'indemnité aux victimes qui lors de l'accident avaient 65 ans révolus, est fixée sur des bases différentes selon l'a. 25 L.A.A. Une période maximum est fixée pendant laquelle la victime recevra une indemnité calculée sur la base de son revenu brut (ou fixé par la R.A.A.Q. si elle ne travaillait pas) au moment de l'accident. Passé cette période dont la durée varie avec l'âge, la victime recevra une indemnité qui correspondra à l'indemnité minimum prévue par l'a. 26.

(ii) *Indemnités en remboursement des frais raisonnables occasionnés à la suite d'un accident d'auto*²⁹. — Une victime a en effet droit, selon l'a. 45 L.A.A. au remboursement des frais raisonnables occasionnés à la suite d'un accident d'automobile, dans la mesure où ces frais ne sont pas déjà couverts par un régime de sécurité sociale. Il s'agira par exemple, du remboursement des frais médicaux et paramédicaux, des frais de transport par ambulance, de l'achat de prothèses, ou du coût de remplacement de vêtements (max. de \$300).

(iii) *Frais de réadaptation des victimes*. — Selon l'a. 46 L.A.A., la Régie peut prendre les mesures nécessaires et faire les dépenses qu'elle croit opportunes ou convenables pour contribuer à la réadaptation des victimes, afin d'atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel ainsi que pour faciliter le retour à la vie normale et la réadaptation des victimes dans la société et sur le marché du travail.

(b) LES PERTES NON ÉCONOMIQUES. — Parmi les pertes de la victime à caractère non économique, l'on peut regrouper le déficit anatomo-physiologique [(i)], le préjudice esthétique majeur [(ii)], les douleurs et pertes de jouissance de la vie [(iii)]. Ces différents chefs d'indemnisation ont en commun d'être difficilement évaluables, c'est pourquoi leur montant a été établi en fonction de certains barèmes précis, applicables de la même façon à toute victime, c'est-à-dire, indépendamment de l'emploi qu'elle exerce ou du milieu social auquel elle appartient. Ces indemnités ont en outre en commun, le fait d'être forfaitaire, et versées en une seule fois. Le montant de ces diverses indemnités à caractère non économique, ne peut excéder un montant global de \$20 000 (a. 44).

(i) *Le déficit anatomo-physiologique*, c'est-à-dire la perte ou le défaut de fonctionnement d'un membre, qui résulte de l'accident d'auto, est établi d'après un barème publié par les règlements d'application de la loi³⁰. Ce déficit est établi en terme de pourcentage identique pour toute personne ayant subi un préjudice de même nature (ex: amputation de la main = 55%). Le montant de l'indemnité correspondante est établi en appliquant ce pourcentage à la somme maximum versée pour le déficit anatomo-physiologique (max = \$16 000)³¹. L'indemnité correspondante à l'amputation d'une main est donc de $\$16\,000 \times 55 = \$8\,800$.

²⁹ Voir règlement concernant les indemnités, 1978 vol. 110, G.O.2, 1281.

³⁰ Voir règlement concernant certaines indemnités forfaitaires, 1978 vol. 110, G.O.2, 1293.

³¹ A. 44 de la Loi, et article 6 des règlements précités note 29.

(ii) *Le préjudice esthétique majeur* n'est pas comme le préjudice esthétique mineur compris dans l'indemnité accordée pour le déficit anatomo-physiologique, il est indemnisé à part. Il correspond au préjudice résultant de séquelles apparentes découlant d'une perte d'intégrité anatomique en un endroit normalement non caché du corps. Le montant maximum qui peut être accordé pour ce préjudice est de \$8 000³², qui cumulé avec le précédent, ne peut en aucun cas excéder \$20 000. Le montant versé est calculé en multipliant le pourcentage obtenu à la suite de l'évaluation médicale par le montant maximum possible. Ainsi, dans le cas de l'amputation d'une main, le préjudice esthétique sera

$$\frac{\text{de } \$8\,000 \times 55}{100} = \$4\,400^{33}.$$

(iii) *L'indemnité pour douleur*, ou perte de jouissance de la vie est établie de façon automatique d'après une table de correspondance. On calcule en premier lieu, le total des montants accordés pour le déficit anatomo-psychologique et pour le préjudice esthétique majeur. Au chiffre ainsi obtenu correspond dans la table un montant forfaitaire représentant l'indemnité pour douleur ou perte de jouissance de la vie. Ce montant est limité à un plafond de \$4 000³⁴. Cette indemnité, ajoutée aux deux précédentes, ne doit en aucun cas, dépasser \$20 000. Ainsi, pour l'amputation d'une main, le montant accordé ou titre de la perte jouissance de la vie, et des douleurs, est établi d'après la table de calcul des montants à \$4 000.

Telles sont les indemnités qui peuvent être versées par la R.A.A.Q. à la victime immédiate de l'accident en cas de survie de la victime à la suite de l'accident. Analysons à présent les indemnités en cas de décès de la victime.

ii) *En cas de décès de la victime immédiate de l'accident.*

Lorsque la victime décède des suites de l'accident, son entourage aura droit de la part de la R.A.A.Q., à une indemnisation à caractère économique destinée à remplacer la perte de soutien que cette disparition aura pu entraîner (a), il ne semble pas cependant, que les proches puissent obtenir des dommages à caractère non économique (b).

(a) **DOMMAGES À CARACTÈRE ÉCONOMIQUE.** — Ils correspondent à l'indemnité de décès [(i)] et aux frais funéraires [(ii)].

(i) *L'indemnité de décès.* — Le droit à cette indemnité s'ouvre automatiquement au décès de la victime, en faveur des personnes qui étaient à sa charge au moment de l'accident. Elle s'ouvre également de façon automatique pour les parents d'un enfant mineur, ainsi que pour la succession d'une personne qui décède sans conjoint ou personne à charge lors de l'accident (a. 36; 38; 39 L.A.A.).

³² A. 44 de la Loi et 1f) et 10 des règlements précités note 29.

³³ A. 11 des règlements précités note 29.

³⁴ A. 44 de la Loi et article 13 des règlements précités note 29.

L'indemnité de décès est en principe, versée sous forme de rente; dans certains cas cependant, elle est versée d'une façon forfaitaire en un seul versement. Analysons séparément ces deux formes différentes d'indemnité, correspondantes à des situations différentes.

(1) *Règle générale: Indemnisation sous forme de rente.*

La détermination des personnes à charge se fait en vertu de la définition qui en est donnée à l'a. 1. al. 20. Il s'agit en premier lieu du *conjoint*, qui selon la définition qui en est donnée à l'a. 1, al. 7, comprend l'homme et la femme mariés à la condition qu'ils cohabitent ensemble, ou l'homme et la femme qui vivent en concubinage depuis trois ans en étant publiquement représentés comme des conjoints, ou depuis un an seulement si un enfant est né de leur union et qu'ils sont publiquement représentés comme conjoints. Il s'agit en second lieu, de l'«époux» *séparé de droit ou de fait ou divorcé*, qui au moment de l'accident, avait droit de recevoir de la victime immédiate, une pension alimentaire en vertu d'un jugement ou d'une convention. Il s'agit en troisième lieu, d'une personne liée à la victime par le sang, par l'adoption ou par une parenté de fait («*in loco parentis*»), vivait entièrement ou dans une large mesure (plus de 50% de ses besoins vitaux³⁵) des revenus de la victime décédée (a. 1, al. 20). Il s'agit enfin, selon l'a. 37 al. 7, de la personne qui n'était pas à la charge de la victime au moment de l'accident, parce que cette dernière n'avait pas d'emploi à cette époque, mais qui l'aurait été, si elle en avait eu.

Cette définition de la personne à charge est en outre complétée par les règlements d'application de la loi³⁶.

À partir de ces textes, l'on peut constater que la notion de personne à charge telle que contenue dans la L.A.A., déroge au droit commun, puisque l'a. 1056 c.c. désigne uniquement comme personnes à charge, le conjoint³⁷, les ascendants et les descendants, père et mère naturels, enfant naturel, et que les tribunaux ont tendance à l'appliquer de façon très restrictive.

Les personnes à charge, ainsi désignées par la L.A.A. sont considérées comme telles, aussi longtemps qu'elles auraient pu être considérées comme dépendantes du revenu de la victime, si celle-ci n'était pas décédée. Durant toute cette période, elle aura droit à une indemnisation. Une exception existe cependant à l'égard du conjoint survivant. En effet, si celui-ci a moins de 35 ans à la date du décès de la victime, s'il n'a pas d'enfant, et s'il n'est pas invalide, il ne sera plus considéré comme personne à charge cinq ans après le décès de la victime. Si au contraire, le conjoint survivant avait plus de 35 ans à la date du décès, il sera considéré comme personne à charge pour le reste de ses jours, et pourra recevoir sa vie durant, une indemnité de la part de la R.A.A.Q. (a. 37).

³⁵ Voir règlement concernant les indemnités, 1978 vol. 110, G.O.2, 1293, a. 41.

³⁶ Cf. règlement concernant les indemnités précité note 33.

³⁷ Le terme conjoint (comme les deux autres d'ailleurs) étant défini et appliqué par la jurisprudence d'une façon très restrictive, en donnant aux termes leur signification purement légale. Voir à cet égard les commentaires de M. A. LAROCHE, *Chronique régulière*, 1978 R. du B. 76.

- *Le montant de l'indemnité* est établi en calculant le revenu net de la victime immédiate à partir d'un montant représentant 90% du revenu net de la victime immédiate décédée, calculé à partir de son salaire brut, ou le cas échéant, de la portion de celui-ci, ne dépassant pas \$18 000.

L'indemnité sera alors de 55% de ce montant ainsi établi pour une personne à charge, de 65% pour deux personnes à charge, et s'il y en a plus de deux, de 65% plus 5% par personne à charge à compter de la troisième jusqu'à concurrence d'un maximum de 80% (a. 37 al. 1). Le conjoint survivant qui continue à être considéré comme personne à charge au delà de cinq ans après le décès de la victime, aura droit sa vie durant, à une rente dont le montant sera de 55% de ce montant.

L'indemnité minimum est de \$80 à \$120 par semaine dépendamment du nombre de personnes à charge (a. 37 par. 3).

- *Les modalités de versement de cette indemnité* sont les suivantes. En premier lieu, elle est payée sous forme de rente (a. 37, al. 4) une fois par deux semaines, et elle est revalorisée périodiquement, afin de permettre à son bénéficiaire de surmonter l'inflation en gardant son pouvoir d'achat. En deuxième lieu, elle est en principe versée en totalité au conjoint (tel que défini à l'a. 1, al. 7), qui veille ensuite à subvenir à la place de la victime décédée, aux besoins des personnes qui sont à sa charge. Cependant, la R.A.A.Q., peut en vertu de l'article 42 L.A.A., ordonner qu'une partie de l'indemnité dont elle déterminera le montant soit directement versée à telle ou telle personne à charge plutôt que d'être remise au conjoint. Cette mesure a pour but d'éviter des situations délicates dans laquelle pourrait par exemple se trouver l'«ex-époux» qui avait droit à une pension alimentaire, si celle-ci était versée au «conjoint» actuel de la victime au moment du décès. Celui-ci peut en effet, être la personne qui a été à l'origine de la rupture du premier ménage! La situation peut être également délicate en présence d'enfants de lits différents, qui auraient droit à une indemnité de décès. Si la victime décédée n'avait pas de conjoint, l'indemnité sera alors versée par la R.A.A.Q., en parts égales, directement à chacune des personnes à charge (a. 37 al. 1).

De même, lorsque le «conjoint» de la victime a moins de 35 ans au moment du décès, qu'il n'a pas d'enfant et qu'il n'est pas invalide, la pension ne lui sera plus versée au bout de cinq ans, elle sera versée directement aux autres personnes à charge, en parts égales, après avoir été recalculée sur la base suivante: 10% de l'indemnité pour perte de revenu qu'aurait reçu la victime si elle avait à nouveau été frappée d'une incapacité totale, 10% supplémentaire, s'il reste une deuxième et une troisième personne à charge, 5% additionnel par personne à charge supplémentaire jusqu'à concurrence d'un pourcentage maximum de 40% (cf. a. 37 al. 6, al. 2, al. 1).

À partir de la définition donnée par la loi de «personne à charge» et du mode de versement sous forme de rente de l'indemnité, l'on peut déduire qu'elle a un caractère nettement alimentaire, puisque mis à part le conjoint qui n'a pas à établir

de besoin financier pour avoir droit à cette indemnité, du fait que l'on présume sans doute qu'il existe une interdépendance financière dans le ménage, toutes les autres personnes doivent le faire effectivement, en établissant le soutien réel qui existait avant le décès de la victime et qui a disparu avec elle. En outre, ce caractère alimentaire résulte du fait que les personnes à charge auront droit à la rente, même si le décès de la victime n'était pas dû à la faute d'un tiers responsable, mais à sa propre faute.

Cette règle générale de l'indemnisation des personnes à charge sous forme de rente, comporte cependant des exceptions, dans le cas de décès de certaines catégories de victimes.

(2) *Exception: Indemnisation forfaitaire.*

Ainsi lorsque la victime immédiate décédée est une personne majeure, sans conjoint ni personne à charge, la succession a droit à une indemnité forfaitaire de \$2 000 de la part de la R.A.A.Q. (a. 38).

Dans le cas où la victime immédiate décédée est un enfant mineur, le père et la mère auront droit à une indemnité forfaitaire de \$4 000 (\$2 000 chacun) de la part de la R.A.A.Q. (a. 39).

(ii) *Frais funéraires.* — En vertu de l'a. 47 L.A.A., la personne qui a payé les frais funéraires d'une personne décédée dans un accident d'automobile peut en réclamer le remboursement à la R.A.A.Q. jusqu'à concurrence de \$1 000.

Outre ces indemnités à caractère économique, les proches de la victime décédée peuvent-ils réclamer une indemnité pour la perte non économique qu'ils ont subie?

(b) PERTES NON ÉCONOMIQUES. — Il semble que les indemnités à caractère non économique que peuvent demander les proches dans le cadre du droit commun, tel que la perte de consortium et de servitium d'un conjoint à la suite du décès de l'autre conjoint, ou pour le chagrin éprouvé par les parents à la suite du décès de leur enfant, ne soient pas indemnisés par la R.A.A.Q. Ils ne peuvent être en outre recouverts par une action en vertu du droit commun, puisque ces recours sont supprimés dans le cadre du nouveau régime de responsabilité sans égard à la faute.

Telle est l'indemnité versée par la R.A.A.Q. tant en cas de survie de la victime immédiate, qu'au cas de son décès. Voyons à présent quels sont la procédure et les détails de réclamation.

b) PROCÉDURE ET DÉLAIS DE RÉCLAMATION. — La procédure est simple, il suffit de remplir un formulaire de réclamation préparé à cet effet, et de l'envoyer à la R.A.A.Q. La demande doit cependant être faite dans un délai de trois ans à compter de l'accident ou de la manifestation du dommage, et dans le cas des indemnités de décès, à compter de ce décès. La Régie peut cependant étendre ce délai lorsqu'en raison des circonstances exceptionnelles, la victime a été incapable d'agir dans un tel délai (a. 16). Un formulaire d'attestation du revenu et un autre

établissant le rapport médical, doivent être complétés et être retournés directement à la R.A.A.Q. respectivement par l'employeur et le médecin de la victime.

Suite à cette demande, la R.A.A.Q. doit rendre une décision motivée et la communiquer par écrit à la victime (a. 52).

Si la décision n'a pas été rendue par la R.A.A.Q. elle-même, mais par un fonctionnaire à qui celle-ci a délégué des pouvoirs, la victime peut contester celle-ci. Elle doit alors dans les soixante jours, demander par écrit à la R.A.A.Q. de reviser cette décision (a. 55).

Si la victime n'est pas satisfaite de la revision de la décision faite par la R.A.A.Q. ou de la décision que celle-ci aurait elle-même rendue, elle peut interjeter appel devant la Commission des Affaires Sociales qui décide en dernier ressort de la demande (a. 56). Nous avons déjà dit qu'il est regrettable que pour assurer la protection des droits des citoyens face à l'administration, cet appel n'ait pas lieu devant un tribunal judiciaire, car ceux-ci offrent au justiciable de bien meilleures garanties d'indépendance face aux influences gouvernementales. Il est donc à souhaiter qu'il ne soit pas nécessaire de créer un Protecteur du Citoyen propre à ce domaine!

Telle est la façon dont sont en principe indemnisées les victimes d'un dommage corporel résultant d'un accident d'automobile. Il existe cependant des exceptions au principe de son indemnisation par la R.A.A.Q.

2. *Exceptions.*

Ces exceptions résultent des dispositions des articles 17, 18 et 5 de la loi de l'assurance automobile.

a) EXCEPTIONS RÉSULTANT DE L'A. 17 L.A.A. — Les diverses exceptions prévues à l'a. 17 permettent à la victime d'exercer un recours devant les tribunaux civils basé sur la responsabilité. Il en résulte donc que le paiement de l'indemnisation pourra être réclamé au tiers responsable ou à son assureur (i)). En outre, l'a. 142 L.A.A., permet à la victime d'un dommage corporel causé dans les conditions prévues par l'a. 17b), d'obtenir dans certains cas une indemnisation de la part du Fonds d'indemnisation (ii)).

i) *Paiement par le tiers responsable ou son assureur.* — Dans la mesure où la victime ne bénéficie pas des présomptions des a. 108 et 109, c'est-à-dire dans le cas de l'a. 17a)³⁸, elle devra poursuivre le tiers responsable (c'est-à-dire la personne qui faisait fonctionner la machine indépendante), sur la base de l'a. 1053 c.c. Elle devra donc établir sa faute pour obtenir réparation du dommage. Dans la mesure où le tiers responsable a un employeur, celui-ci pourra être poursuivi solidairement avec son employé, sur la base de l'a. 1054 c.c. La victime pourra également choisir de poursuivre directement l'assureur de l'employé ou l'employeur, (s'il y en a un), en vertu de l'a. 2603 c.c.

Dans la mesure où la victime bénéficie des présomptions des a. 108 et 109

³⁸ Cf. *supra*, p. 21 et s.

L.A.A., c'est-à-dire dans les situations visées par les a. 17b) et 17c)³⁹, elle pourra poursuivre solidairement le propriétaire et le conducteur de l'automobile qui a causé le dommage. En vertu de l'a. 108, la victime peut également choisir de poursuivre directement l'assureur du propriétaire de l'automobile qui lui a causé le dommage. Elle n'aura pas besoin d'obtenir au préalable un jugement contre le propriétaire et le conducteur de cette automobile. L'assureur sera alors tenu responsable dans les mêmes conditions que ce dernier, il indemniserà la victime à leur place. Le montant de l'indemnité versée par l'assureur ne pourra cependant excéder celui de la couverture d'assurance. Si celui-ci est insuffisant pour couvrir la totalité des dommages, la victime pourra en second lieu, poursuivre l'assureur du conducteur en vertu de l'a. 111 L.A.A.

L'indemnité qui sera accordée à la victime correspondra à celle attribuée par les tribunaux selon les modes d'évaluation et d'indemnisation du droit commun, et non celle versée par la R.A.A.Q. Le délai de prescription de cette action sera celui du droit commun, c'est-à-dire un an, en vertu de l'article 2262 al. 2 c.c., puisqu'il s'agit de la réparation d'un préjudice corporel, et non de trois ans, puisque l'a. 16 L.A.A. ne semble s'appliquer qu'à l'indemnisation du dommage corporel par la R.A.A.Q.

Au cas de décès de la victime immédiate, les personnes qui pourront ici réclamer une indemnité pour perte de soutien, seront celles désignées par l'a. 1056 c.c. et non celles indiquées par la loi de l'assurance automobile, puisque la réclamation n'est pas exercée contre la R.A.A.Q. en vertu des règles de l'indemnisation du préjudice corporel prévues par la L.A.A., mais contre le tiers responsable ou son assureur, en vertu des règles de la responsabilité. Le délai de prescription de cette action est d'un an à compter du décès, selon l'a. 1056 c.c.

ii) *Paiement par le Fonds d'indemnisation (a. 17b, et a. 142 L.A.A.)*. — La victime d'un dommage corporel causé par un véhicule décrit à l'a. 17b (motoneige, tracteur de ferme, etc.), en dehors d'un chemin public, aura droit à être indemnisée par le Fonds d'indemnisation dans la mesure où elle n'a pu obtenir satisfaction d'un jugement obtenu contre le tiers responsable, en raison de son insolvabilité (a. 142)⁴⁰. Il en sera de même au cas où l'automobiliste qui a causé l'accident a pris la fuite, et n'a pu être retrouvé (a. 148).

Le montant de l'indemnité versée par le Fonds est limité à \$50 000 par accident. En cas de concours entre des dommages corporels et des dommages matériels recouvrables devant le fonds par d'autres victimes de l'accident, \$45 000 sont payables en priorité pour l'indemnisation des dommages corporels. En cas de pluralité de victimes de dommages corporels causés par le même accident, celles-ci se partageront les \$45 000 en proportion de la gravité de leurs blessures, c'est-à-dire du montant d'indemnité qui leur est dû par l'auteur de l'accident.

³⁹ Cf. *supra*, p. 24 et p. 28.

⁴⁰ Cette éventualité peut ne pas être rare, puisque ces véhicules ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire — cf. règlement concernant les exemptions de l'obligation de détenir un contrat d'assurance de responsabilité, a. 1b) — (1978) vol. 110, G.O.2, 1343.

Le délai pour présenter la demande d'indemnisation au Fonds et celui pour contester sa décision sont en cas de contestation, le délai de prescription de l'action de la victime contre le Fonds, est différent selon qu'il s'agit d'une demande résultant de l'insatisfaction d'un jugement définitif ou d'une demande résultant du dommage causé par un véhicule ayant pris la fuite⁴¹.

Dans le premier cas, le délai de présentation de la demande au Fonds et d'un an à compter du jugement définitif selon l'a. 142. En cas de contestation, le délai de prescription de l'action de la victime est selon la jurisprudence, de trente ans, à compter du jugement définitif⁴². En effet, celle-ci considère qu'il s'agit pour la victime, de faire exécuter un jugement définitif contre le Fonds, à défaut du tiers responsable. En conséquence, le délai de prescription est celui applicable à l'exécution des jugements qui est de trente ans, selon l'a. 2265 c.c.

Dans le deuxième cas, le délai de présentation de la demande qui doit être faite par écrit et accompagnée d'un avis circonstancié, est de quatre-vingt-dix jours, à compter de l'accident, selon l'a. 148 L.A.A. En cas de contestation le délai de prescription de l'action de la victime sera différent du cas précédent, car il ne s'agit plus de faire exécuter un jugement, mais de faire établir un droit qui ne l'a pas encore été. Le délai de prescription dépend alors de l'objet de la réclamation. S'agissant ici d'un recours en indemnisation d'un dommage corporel, le délai de prescription de l'action sera alors d'un an, en vertu de l'a. 2262 al. 2 c.c.

b) EXCEPTIONS PRÉVUES PAR L'A. 18 L.A.A.

i) *Paiement par la C.A.T., plus, éventuellement par la R.A.A.Q. (a. 18 al. 1).* — Lorsqu'un dommage corporel causé par une automobile est indemnisable par la R.A.A.Q., mais qu'il s'est produit dans des circonstances telles que cet accident peut également être considéré comme accident du travail et entrer dans le champ des indemnisations qu'elle accorde, la victime doit selon l'a. 18 al. 1, réclamer la compensation de son préjudice à la Commission des Accidents du Travail qui l'indemniserait conformément aux dispositions de la Loi des Accidents du Travail. Cependant, dans la mesure où l'indemnisation qu'elle aurait reçue de la part de la R.A.A.Q. est supérieure à celle versée par la Commission des Accidents du Travail, elle pourra demander à la R.A.A.Q. de lui verser le montant de cette différence.

Un concours du même genre peut exister avec la *Loi d'indemnisation des victimes d'actes criminels*.

ii) *Paiement par la C.A.T., ou par la R.A.A.Q. (a. 18 al. 2).* — Le paragraphe 2 de l'article 18 prévoit que les personnes qui subissent un dommage corporel causé par une automobile lors d'un acte criminel, peuvent à leur choix, se prévaloir des bénéfices de la *Loi d'Indemnisation des Victimes d'Actes criminels* ou de ceux de la *Loi sur l'Assurance automobile*.

⁴¹ Cf. *infra*, p. 120 et s.

⁴² *Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accident d'Automobile* c. Gagné, (1977) 1 R.C.S. 785; *La Sécurité compagnie d'assurance générale du Canada* c. Bélanger, (1977) 1 R.C.S. 802.

L'indemnisation ainsi reçue par une personne en vertu de l'une de ces deux lois en raison du même dommage corporel causé par une automobile, fait perdre tout droit en vertu de l'autre loi. Puisqu'ici elle a le choix, c'est donc à elle de choisir, dès le départ, la loi qui lui est la plus favorable quant au montant des indemnités.

c) EXCEPTIONS PROVENANT DE L'A. 5 L.A.A. ET DE L'A. 2 DE LA LOI VISANT À FAVORISER LE CIVISME. — À notre connaissance, l'a. 5 L.A.A. n'a pas encore été mis en vigueur. Cependant, avant qu'il le soit, une question devra être résolue: celle de savoir si la victime d'un dommage corporel causé en portant secours à la victime d'un accident d'automobile, qui a droit selon l'a. 5 L.A.A. à l'indemnisation par la R.A.A.Q., ainsi qu'à une compensation de la part de la Commission des Affaires Sociales en vertu de l'a. 2 de la loi visant à favoriser le civisme, pourra les cumuler, les choisir, ou les exercer dans un ordre déterminé mais de façon complémentaire seulement.

Telles sont les nouvelles règles résultant de la *Loi sur l'Assurance Automobile*, concernant l'indemnisation du préjudice corporel. Analysons maintenant celles applicables à l'indemnisation du préjudice matériel.

II. — L'INDEMNISATION DU PRÉJUDICE MATÉRIEL.

Nous analyserons d'abord le droit à l'indemnisation en lui-même (A), nous verrons ensuite le paiement de celle-ci (B).

A. LE DROIT À L'INDEMNISATION.

Dans le domaine de la réparation des dommages matériels, les enjeux n'étant pas les mêmes qu'en matière de réparation du dommage corporel, la victime ne sera indemnisée que dans la mesure où elle n'est pas responsable du dommage matériel qu'elle a subi, et où elle est en mesure d'établir la responsabilité de l'automobiliste qui a causé l'accident. Quelles sont les conditions d'établissement de cette responsabilité? (1) et quels en sont les effets? (2).

1. *Condition fondamentale: Dommage matériel causé par une automobile.*

Pour que naisse le droit à l'indemnisation en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, il faut en effet, que le dommage matériel [a]) dont se plaint la victime ait été causé par une automobile [b)].

a) DOMMAGE MATÉRIEL.

Par dommage matériel on entend, selon la définition donnée par l'a. 1 al. 12: «Le dommage causé dans un accident à une automobile ou à un autre bien, à l'exception du préjudice causé aux vêtements que porte une victime au moment de l'accident».

Cette définition qui est claire, est cependant quelque peu surprenante en ce qui se rapporte aux vêtements. Il en résulte en effet que si la victime portait par exemple son manteau au moment de l'accident, celui-ci sera indemnisé par la

R.A.A.Q. (jusqu'à concurrence de \$300 pour l'ensemble des vêtements que portait la victime), sans égard à la responsabilité de la victime. Par contre, si ce même manteau se trouve sur la banquette de l'automobile, à côté de la victime, il s'agira d'un dommage matériel, dont elle ne pourra demander réparation au tiers que si elle parvient à établir et qu'elle n'est elle-même, aucunement responsable de l'accident.

b) DOMMAGE CAUSÉ PAR UNE AUTOMOBILE.

Selon l'a. 1 al. 10, l'on désigne par cette expression «tout dommage causé par une automobile ou par l'usage de celle-ci, y compris le dommage causé par une remorque», sans qu'il importe d'ailleurs, en principe, que cet accident ait eu lieu sur un chemin public ou non⁴³.

L'automobile quant à elle, est définie à l'a. 1, al. 3 de la loi. Ce terme désigne ainsi: «Tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics, mais non sur les rails».

Cette définition qui est la même que sous l'empire de l'ancienne loi est très large, et il semble en conséquence que l'on puisse continuer à considérer comme des automobiles, outre l'auto traditionnelle, les camions, les tracteurs, les boudoirs, les bulldozers, les skidoos, ainsi que le faisait jusqu'ici la jurisprudence. Cependant, l'on peut se demander si des véhicules tels qu'un tracteur de jardin destiné à tondre le gazon, ou un élévateur d'entrepôt (*fork lift*) seront considérés comme des automobiles, puisque la jurisprudence antérieure avait des hésitations à leur égard. Il nous semble qu'ils doivent l'être si l'on considère comme tel le skidoo, puisqu'ils ne sont pas moins que lui, adaptés au transport sur les chemins publics et que la circulation sur les chemins publics leur est tout autant interdite.

Une fois qu'il a été ainsi prouvé que le dommage matériel a été causé par une automobile, la *Loi sur l'Assurance automobile* s'applique. Quels en sont les effets?

2. Effets.

La preuve que le dommage dont se plaint la victime a été causé par une automobile, ne lui donne pas un droit automatique à l'indemnisation, contrairement à ce qui se passe dans le domaine du dommage corporel. Ici, la victime doit en plus, établir la responsabilité du tiers [a)]. L'établissement de cette responsabilité est cependant facilité par la naissance de présomptions en faveur de la victime du dommage matériel, dès qu'il est prouvé que le dommage a été causé par une automobile [b)].

a) DROIT À L'INDEMNISATION EU ÉGARD À L'ÉTABLISSEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DE QUELQU'UN.

Dans le domaine de l'indemnisation des dommages matériels, le législateur a

⁴³ Sous réserve cependant de l'exception prévue à l'a. 108 par. 3.

suivi également les recommandations du Rapport Gauvin. Il a maintenu un régime d'indemnisation basé sur la responsabilité.

La victime, pour obtenir une indemnisation, devra donc établir que le dommage est attribuable à la responsabilité d'un tiers, et pourra se voir opposer par le défendeur sa propre responsabilité.

Notons, par ailleurs, que tout en maintenant dans ce domaine le régime traditionnel d'indemnisation basé sur la responsabilité, la loi nouvelle a également maintenu les recours devant les tribunaux judiciaires.

Est-ce à dire que le législateur dans sa réforme s'est peu soucié de favoriser la réparation du préjudice matériel et ne s'est intéressé qu'à celle du dommage corporel? Non, car d'une part, il a repris tout en les renforçant, les présomptions qui existaient déjà dans la loi de 1961, de façon à faciliter la preuve de la responsabilité de l'automobiliste impliqué dans un accident. Par ailleurs, ainsi que nous le verrons plus loin, il a cherché à utiliser quand cela s'y prêtait, les relations assureur-assuré, qui favorise l'indemnisation rapide de la victime, du fait que l'assureur a intérêt à donner satisfaction à son assuré, s'il ne veut pas le perdre au profit de ses concurrents.

b) ÉTABLISSEMENT DE LA RESPONSABILITÉ FACILITÉ PAR L'EXISTENCE DE PRÉ-SOMPTIONS.

Dès que la victime du dommage matériel établit que celui-ci était causé par une automobile, cela fait naître en sa faveur deux présomptions, l'une contre le conducteur [i)], l'autre contre le propriétaire de l'automobile [ii)]. La loi favorise ainsi la preuve de la responsabilité de deux personnes, ce qui accroît les chances de la victime d'être indemnisée si l'automobile est conduite par quelqu'un d'autre que son propriétaire, et que l'un des deux est insolvable.

i) *Présomption de responsabilité du conducteur.*

(a) NATURE DE LA PRÉSUMPTION ET CONDITIONS D'EXONÉRATION. — Dès lors que le dommage matériel est causé par une automobile, son conducteur est présumé responsable.

Il s'agit en effet d'une présomption de responsabilité puisque le conducteur ne pourra pas s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute personnelle dans la conduite du véhicule. La loi le rend en effet responsable du dommage qu'il a causé même lorsque celui-ci résulte d'un trouble de santé imprévisible, ou encore lorsque celui-ci est dû au fait d'un passager.

Pour s'exonérer, le conducteur devra donc prouver que l'accident est dû à un fait positif qui ne peut être imputable ni à sa conduite, ni à son état de santé, ni au fait d'un passager. Il doit alors établir *la faute exclusive de la victime, ou le fait exclusif d'un tiers*, autre que le passager ou encore un cas fortuit, autre que son état de santé imprévisible (ex: éclatement d'un pneu neuf).

Dans la pratique cependant, la victime ne se contentera pas de compter sur l'existence de la présomption pour faire condamner le conducteur: elle tentera en

plus de rapporter la preuve de la faute du conducteur, pour mieux prévenir son exonération. Ce n'est en effet que dans la mesure où les faits sont mal connus, et où la preuve concrète est incertaine, que la présomption jouera son plein rôle en faveur de la victime, en lui permettant de remporter le procès, comme si elle avait effectivement rapporté la preuve de la faute du conducteur.

Qu'arrive-t-il cependant, si deux automobiles se frappent dans des conditions qui ne permettent pas de rapporter la preuve de la faute de l'un ou de l'autre de ces conducteurs?

(b) PROBLÈME DE LA COEXISTENCE OU DE LA NEUTRALISATION DES PRÉSUMPTIONS⁴⁴. Dans de telles conditions, chacun des automobilistes est-il considéré comme étant en faute, du fait des présomptions qui pèsent sur lui et qu'il ne peut repousser, ce qui conduit à un partage des responsabilités? Ou bien au contraire, doit-on considérer qu'aucun n'est en faute, puisque chacun a contre l'autre une présomption de responsabilité, qui comme deux forces qui s'opposent, se neutralisent et qu'en conséquence, aucun n'étant en faute par rapport à l'autre, chacun supporte donc ses propres dommages?

Ce problème qui se posait déjà sous l'empire de l'ancienne loi a été après bien des controverses, solutionné par la jurisprudence, dans le sens de la logique et de l'esprit de ces présomptions. L'on considère désormais que toutes les deux coexistent, et qu'en conséquence, chaque automobiliste est en faute et est responsable de la moitié de la totalité des dommages⁴⁵.

Cependant, pour que les présomptions puissent jouer dans de telles conditions, il faut bien sûr que l'accident ait mis en cause deux véhicules. Ceci n'est cependant pas toujours facile à établir, face à une preuve contradictoire, lorsque les deux véhicules ne se sont pas frappés et qu'un seul a subi des dommages en allant par exemple frapper un arbre. Dans un tel cas, la Cour Suprême a jugé que faute de la preuve que le dommage a été causé par une autre

⁴⁴ Le problème conserve toujours son intérêt aujourd'hui même si son importance pratique a sans doute diminué du fait de la mise en place d'un système d'indemnisation directe de la victime par son propre assureur, en ce qui concerne les dommages subis par son automobile, à la condition cependant, qu'ils résultent d'une collision survenue au Québec, entre deux automobiles identifiées. D'après ce système, en effet, la détermination des responsabilités est établie par des grilles préétablies de circonstances d'accident, prévues par la Convention d'indemnisation directe, adoptée en vertu de l'a. 116 al. 1 L.A.A. Cependant, d'après l'a. 116 al. 2 c.c., l'assuré qui n'est pas satisfait du règlement offert par son propre assureur, peut contester devant les tribunaux qui établiront alors les responsabilités en vertu de leurs règles habituelles. Ce problème de la coexistence ou de la neutralisation des présomptions continuera alors de se poser. Il en sera également de même, chaque fois que ce système ne s'appliquera pas à défaut d'une condition exigée par la Convention, tel sera par exemple, le cas lorsqu'il est rapporté en preuve que l'accident a impliqué une autre automobile, mais qu'il n'y a pas eu collision entre elles, et que les circonstances de l'accident ne permettent pas d'établir les fautes respectives. La question se posera également lorsque l'assureur qui a indemnisé la victime exercera son droit de subrogation contre le tiers responsable. Cf. *infra*, p. 103 et s. Tel sera également le cas, lorsqu'une automobile entre en collision avec un animal.

⁴⁵ Il y avait en effet, divergence de vue entre la Cour supérieure qui pronait la coexistence des présomptions, et la Cour d'appel qui pronait la théorie de la neutralisation. Finalement, la Cour d'appel a fini par opter pour la théorie de la coexistence *Morris c. Delvida*, 1970 C.A. 232; *Pimparée c. Vermette*, 1975 C.A. 632; *Choinière c. Maryland Casualty*, 1975 C.A. 878.

automobile, l'on ne peut faire jouer les présomptions contre cette autre automobile. Il en résulte que le problème du concours des présomptions ne se pose pas⁴⁶.

Il existe par ailleurs, d'autres circonstances que la collision entre deux automobiles, dans lesquelles peut se présenter le problème du concours de deux présomptions. Tel sera le cas lorsqu'une automobile entre en collision avec un animal, sans que l'on puisse déterminer si l'accident est dû uniquement au fait de l'animal ou à la faute de l'automobiliste. Dans cette hypothèse, l'on est en effet, en présence de deux présomptions, celle qui pèse sur le conducteur (a. 109 L.A.A. et par voie de conséquence, sur le propriétaire de l'automobile, 108 L.A.A.), et celle qui pèse sur le gardien de l'animal (a. 1055 c.c.).

Ici, il y a encore moins de raisons logiques que précédemment pour neutraliser les présomptions, car il ne s'agit pas de présomptions de même nature. C'est donc un argument supplémentaire pour les faire coexister, en plus de ceux précédemment avancés. Il en résulte que chacune des parties à l'action devra supporter la moitié de la totalité des dommages⁴⁷.

Telle est donc la présomption de responsabilité qui pèse sur les épaules du conducteur d'une automobile dans le cas où celle-ci a causé un dommage matériel. Voyons à présent celle qui pèse sur le propriétaire de l'automobile.

ii) *La présomption de responsabilité du propriétaire de l'automobile.*

Il nous faut d'abord analyser la question de savoir qui est le propriétaire de l'automobile, avant de voir quelle est la nature de la présomption qui pèse sur ses épaules; nous verrons ensuite quels sont les moyens d'exonération qui s'offrent à lui.

(a) QUI EST LE PROPRIÉTAIRE DE L'AUTOMOBILE? — Le propriétaire au sens de la *Loi d'Indemnisation* ne signifie pas forcément le propriétaire au sens classique donné dans le cadre du droit des biens.

Une définition particulière (qui est loin d'être un modèle de clarté) en est donnée à l'a. 1, par 23 L.A.A. Au sens de cette loi, le terme propriétaire désigne «toute personne qui a acquis une automobile et la possède en vertu d'un titre absolu ou conditionnel ou soumis à une autre modalité, qui lui donne le droit d'en devenir le propriétaire ou d'en jouir comme propriétaire, à charge de rendre ou non».

Le propriétaire est donc l'acheteur de l'automobile, que ce soit en vertu d'un titre absolu ou conditionnel (ex: achat à crédit). C'est aussi, semble-t-il, le locataire à long terme de l'automobile, puisqu'il la possède en vertu d'un titre

⁴⁶ *Dumesnil c. Sheeley*, (1976) 1 R.C.S. 152.

⁴⁷ Telle est d'ailleurs la solution jurisprudentielle apportée à ce problème qui se posait déjà sous l'empire de l'ancienne loi. Cf. *Rouleau c. McCain*, 1972 R.L. 149; *Cavanale c. Bibeau*, 1975 C.A. 239. Il est à noter par ailleurs, que dans une telle hypothèse, la victime automobiliste ne pourra demander l'indemnisation à son propre assureur pour les dommages subis par l'automobile, car la convention entre assureurs ne s'applique qu'en cas de collision entre deux automobiles.

(contrat de location) qui lui permet d'en jouir comme un propriétaire, mais à charge de rendre.

Il est cependant regrettable que le législateur n'ait pas profité de cette nouvelle loi pour clarifier davantage le sens de cette définition qui utilise à peu près les mêmes termes que dans la loi antérieure et dont la jurisprudence n'a jamais véritablement éclairci la signification⁴⁸.

Notons que selon l'a. 108 al. 6, l'on assimile au propriétaire, mais à la place de celui-ci et aux fins de la responsabilité, *la personne en possession de l'automobile*, lorsque l'accident est arrivé en dehors d'un chemin public alors que l'automobile avait été confiée à un garagiste ou à un tiers pour remisage, réparation ou transport. Il en est de même du voleur de l'automobile, lorsqu'il a causé un dommage avec l'automobile volée.

Par ailleurs, l'a. 110 L.A.A. prévoit une autre catégorie de propriétaire de l'automobile, qui est solidairement responsable avec celui de l'a. 1 par. 23. Il s'agit du *propriétaire administratif*, qui est la personne au nom de qui l'automobile est immatriculée. Ce dernier pourra cependant, s'exonérer de sa présomption de responsabilité vis-à-vis de la victime, en prouvant que l'immatriculation à son nom a été faite par fraude et qu'il en ignorait le fait.

Revenons cependant au propriétaire au sens de l'a. 1 par. 23, pour analyser la nature de la présomption qui pèse sur lui.

(b) NATURE ET MOYENS D'EXONÉRATION DE LA PRÉSOMPTION QUI PÈSE SUR LES ÉPAULES DU PROPRIÉTAIRE. — Il s'agit d'une présomption de responsabilité, car il est responsable non seulement de son fait personnel, mais également de celui de ses passagers et de son conducteur et qu'il ne pourra s'exonérer en prouvant son absence de faute personnelle. D'ailleurs, la présomption qui pèse sur ses épaules est considérablement plus lourde que sous l'empire de l'ancienne loi, puisque selon l'a. 108, par. 1, il sera tenu responsable vis-à-vis de la victime de certains cas fortuits, ainsi que nous le verrons. Ceci est évidemment exorbitant du droit commun, et particulièrement favorable aux victimes.

Les moyens d'exonération qui s'offrent au propriétaire, sont de trois ordres différents prévus par les a. 108, par. 1, 2, 3 L.A.A.

Le premier moyen d'exonération offert au propriétaire est la preuve que l'accident est dû à la faute de la victime elle-même, ou à celle d'un tiers, ou encore qu'il est dû à un cas fortuit, autre que celui résultant de l'état ou du fonctionnement de l'automobile, du fait ou de l'état de santé du conducteur ou du passager.

Le propriétaire devient responsable vis-à-vis de la victime de l'événement imprévisible et insurmontable résultant du fonctionnement de l'automobile, ainsi que du fait du conducteur ou du passager y compris son état de santé.

⁴⁸ Cf. A. LAROCHE, *Chronique de droit des obligations*, 1973 R.G.D. 259.

Il ne pourra s'exonérer qu'en prouvant que le dommage résulte d'un cas fortuit autre que ceux-ci, ou encore de la faute exclusive de la victime elle-même, ou enfin, de la faute exclusive d'un tiers.

Il s'agit là d'un renforcement très fort de la présomption qui pèse sur le propriétaire de l'automobile, par rapport à l'ancienne loi, adopté dans le but de favoriser encore davantage l'indemnisation des dommages matériels subis par une victime.

Le deuxième moyen d'exonération offert au propriétaire, est de rapporter la preuve que lors de l'accident, son automobile lui avait été volée et qu'il n'avait pas encore pu la recouvrer. Il y a donc deux éléments à prouver pour satisfaire aux exigences de l'a. 108 par. 2 L.A.A.: le premier, que l'automobile lui avait été volée lors de l'accident, le deuxième, qu'il n'avait pas encore pu la recouvrer avant l'accident.

• *Le premier élément: le vol* est défini dans la loi par une référence spécifique à l'article 283 du code criminel. Le législateur vient donc de donner force de loi à la jurisprudence établie sur cette question par une décision unanime de la Cour d'appel, dans l'affaire *Martel c. Laforest*, qui avait tranché les incertitudes du droit positif quant à l'interprétation de cette notion⁴⁹.

⁴⁹ Arrêt *Martel c. Laforest*, non rapporté, C.A.M. 13569, 3 décembre 1973, qui a fait jurisprudence puisque l'interprétation du mot vol qui y a été donnée a été appliquée par la suite dans les affaires *Letang c. Carpentier*, 1975 C.A. 463; *La Sécurité c. Hartford Fire Ins.*, 1975 C.A. 497; *Beaudet c. McDonald*, 1976 C.S. 1779; *Lefebvre c. Coutu*, 1976 R.L. 237.

Jusqu'à l'arrêt *Martel*, la jurisprudence était incertaine sur cette question d'interprétation. Selon une première école de pensée, la définition du mot vol en droit civil devait être propre à ce domaine puisque la loi ne référerait pas au code criminel et que les domaines civil et pénal sont bien distincts. Dans cette perspective, on devait donc donner au mot vol son sens commun, c'est-à-dire prise indue de la chose d'autrui (*Tantalo c. Klaydianos*, 1970 C.S. 331; *Gaouette c. Bégin*, 1971 R.L. 99). Certains jugements semblaient en outre, subordonner l'application de cette définition au sens populaire du mot vol, à l'absence de faute de la part du propriétaire, dans la garde de l'automobile. Vu sous cet angle, il n'y aurait vol que dans la mesure où le propriétaire n'aurait pas facilité l'emprunt de l'automobile, c'est-à-dire, seulement dans le cas où la prise sans permission était assimilable à un cas fortuit, le vol étant imprévisible, le propriétaire ayant pris toutes les précautions habituelles pour l'éviter, n'ayant pas laissé ses clés dans l'auto, et les portières de celle-ci étant verrouillées. (*Gilbert c. Lecours*, 1970 R.L. 96; *Gaouette c. Bégin*, loc. cit.; *Wawanesa c. Bruggman*, 1970 C.S. 331; *Bissonnette c. Gagnon*, 1972 R.L. 212 à la page 220; *Schmitz c. La Reine*, 1974 C.F. 898. Voir également A. LAROCHE, *Chronique régulière*, 1971 R.G.D. n° 62, p. 291; 1972 R.G.D. n° 48, p. 353; 1973 R.G.D. n° 58, p. 262; 1975 R.G.D. n° 44, p. 235).

Selon une deuxième école de pensée, l'interprétation du mot vol devait se faire par référence au code criminel. Cependant, l'on ne s'entendait pas sur la question de savoir si l'on devait faire distinction entre le vol au sens de l'a. 283 du code criminel, et la prise de véhicule à moteur sanctionnée par l'a. 295 du même code. Une sous-école soutenait en effet que la prise de possession d'une automobile sans la permission du propriétaire était suffisante pour exonérer le propriétaire (*Tantalo c. Klaydianos*, loc. cit.; *Frost c. McEven*, 1966 C.S. 524). Une autre sous-école soutenait qu'il fallait interpréter le mot vol de façon restrictive, s'agissant d'une exception à la règle de la responsabilité du propriétaire, et qu'en conséquence, il fallait se référer à la notion stricte de vol selon l'a. 283 du code criminel, pour que le propriétaire puisse s'exonérer (*Pelletier c. Boudreau*, 1968 C.S. 22; *Bissonnette c. Gagnon*, 1972 R.L. 212) *Martel c. Laforest*, loc. cit. arrêt de principe fixant la jurisprudence subséquente dans ce sens.

Il en résulte que la présomption de responsabilité du propriétaire qui est basée sur la possession de l'automobile, n'existera plus dès lors qu'il aura prouvé qu'il a perdu cette possession par vol. Le vol étant selon l'a. 283 du code criminel, l'appropriation ou le détournement d'une chose quelconque à son propre usage ou à l'usage d'une autre personne, opéré d'une façon frauduleuse et sans apparence de droit, avec l'intention de priver temporairement ou absolument son propriétaire. Cette condition d'exonération qui est bien spécifique, est plus stricte que pour cette autre infraction visée par l'a. 295 c.c., qu'est la prise sans permission d'un véhicule à moteur.

En effet, même si ces notions supposent toutes deux que l'automobile a été empruntée sans le consentement de son propriétaire, la notion de vol suppose en plus, que soit établie la preuve que l'emprunteur était animé de l'intention de voler.

Cette intention de voler se traduit par une soustraction ou conversion de la chose, faite de façon frauduleuse, c'est-à-dire sans erreur, donc avec connaissance que la chose prise ou convertie, était la propriété d'un autre, le tout avec l'intention de l'en priver temporairement ou d'une façon absolue.

Ce n'est donc que si le propriétaire peut établir cette intention de voler de la part de celui qui a pris son automobile sans son consentement, que l'on considérera qu'il en avait perdu la possession au moment de l'accident, et qu'avec elle, est tombée la présomption de responsabilité qui s'y rattache, ce qui lui permettra de s'exonérer de toute responsabilité. Ainsi, la possession étant passée au voleur, la présomption qui s'y rattache est également passée sur ses épaules, ainsi que l'exprime l'a. 108 al. 6 L.A.A. Faute de pouvoir établir cette intention de voler chez l'emprunteur de l'automobile, en plus de l'absence de consentement du propriétaire à l'emprunt de celle-ci, l'on considérera qu'il n'y a pas eu vol, mais prise sans permission de l'automobile, et qu'en conséquence, le propriétaire n'ayant pas été dépossédé par vol, la présomption de responsabilité demeure sur ses épaules.

Au delà de l'absence de consentement du propriétaire de l'automobile, la notion de vol réside donc dans l'intention de la voler ou non, chez celui qui l'a empruntée. Dans cette perspective, le comportement du propriétaire de l'automobile qui a pu favoriser le vol, ne peut être analysé que pour déterminer s'il a ou non autorisé l'emprunt de son automobile, mais il ne saurait en aucun cas être utilisé pour établir que sa négligence a favorisé le vol, et qu'en conséquence, il ne peut l'invoquer du fait de sa faute dans la garde de l'automobile. En effet, puisque la notion de vol dépend de l'emprunteur selon qu'il a eu ou non l'intention de voler, il importe donc peu que le propriétaire ait ou non par son comportement favorisé le vol, du moment que ce comportement ne peut pas être interprété comme une autorisation donnée à l'utilisation de l'automobile par l'emprunteur. Vu sous cet angle, un défaut de garde de la part du propriétaire ne saurait l'empêcher de s'exonérer en invoquant le vol, car la notion de vol dépend de la «mens rea» de l'emprunteur, indépendamment de la faute du propriétaire. Ainsi, un défaut de garde peut entraîner soit une prise de l'automobile sans le

consentement du propriétaire, soit un vol. Cela, ainsi que les conséquences qui en découlent pour le propriétaire, dépend en effet uniquement de l'emprunteur selon qu'il est établi qu'il avait ou non l'intention de voler. Il résulte donc de cette intention du tiers, que le propriétaire pourra dans le premier cas, s'exonérer de sa responsabilité vis-à-vis de la victime des dommages matériels causés par l'emprunteur car il l'a dépossédé par vol, alors que dans le deuxième cas, il ne le pourra pas car l'emprunteur ne l'aura pas dépossédé par vol.

La preuve de cette intention de voler de la part de l'emprunteur incombe au propriétaire. Elle s'infère des faits de chaque espèce. Ainsi, l'existence d'un lien de parenté jointe à la cohabitation ou une amitié étroite entre le propriétaire et l'emprunteur seront de nature à contribuer à faire considérer l'emprunt non comme un vol, mais comme une prise sans permission surtout lorsque la victime avait autorisé l'emprunteur à faire une usage limite de l'automobile, et qu'il y a eu dépassement de cette limite. Au contraire, l'absence de ce genre de relation ou d'autorisation ajoutée aux circonstances de l'emprunt (ex: bris de vitres, porte de garage fracturée) permettront d'établir la détermination de l'emprunteur dans son geste et par là, son intention de voler. La preuve de cette intention de voler de la part de l'emprunteur, sera établie selon la balance des probabilités et non hors de tout doute raisonnable, car même si la *Loi de l'Assurance automobile* réfère au code criminel, l'on demeure dans le domaine du droit civil qui a ses propres règles de preuve⁵⁰.

Telle est la notion de vol, premier élément que doit prouver le propriétaire pour s'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur ses épaules. Il doit en outre selon l'a. 108 par. 2, rapporter la preuve qu'il n'avait pu encore retrouver au moment de l'accident, l'automobile qui lui a été volée.

● Ce deuxième élément est de droit nouveau, car à notre connaissance, il n'a jamais été exigé auparavant par la jurisprudence. Il semble donc qu'outre la preuve du vol, le propriétaire doive pour s'exonérer, rapporter la preuve qu'il n'a pas été négligent pour recouvrer son automobile volée, c'est-à-dire pour rentrer de nouveau en possession de celle-ci. Le législateur a sans doute estimé que cette négligence dans la récupération de l'automobile, une fois que le propriétaire sait dans quelle main elle se trouve et où en conséquence il pourrait la faire reprendre, équivaut à une autorisation de continuer à s'en servir donnée par le propriétaire à l'emprunteur, ce qui en conséquence, efface une condition d'existence du vol: le défaut de consentement du propriétaire. Il en résulte donc que si un accident se produit alors que l'automobile était encore entre les mains du voleur du fait de la négligence du propriétaire à la récupérer, elle ne sera plus considérée comme volée, puisque l'on considère que cet emprunt a été autorisé par l'inaction du propriétaire. Il ne pourra donc s'exonérer de sa responsabilité face à la victime.

Telle peut être, une tentative d'interprétation de cette nouvelle condition d'exonération pour cause de vol; il sera intéressant cependant de voir l'utilisation qu'en fera la jurisprudence.

⁵⁰ Voir par exemple l'affaire *Letang c. Carpentier*, 1975 C.A. 463.

Le troisième moyen d'exonération offert au propriétaire de l'automobile est de rapporter que l'accident est arrivé en dehors d'un chemin public, alors qu'il avait confié son automobile à un garagiste ou à un tiers pour remisage⁵¹, transport ou réparation.

Telles sont les conditions d'existence du droit à l'indemnisation de la victime d'un dommage matériel causé par une automobile. Analysons maintenant le paiement de cette indemnisation.

B. LE PAIEMENT DE L'INDEMNISATION.

Le principe de base quant à la détermination de la personne qui devra payer l'indemnisation due à la victime est inchangé. Il est fixé par l'a. 115 L.A.A., selon lequel «la victime d'un dommage matériel causé par une automobile est indemnisée suivant le droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas»; or, les a. 108 et 109 réfèrent au propriétaire responsable, au conducteur responsable, ainsi qu'à l'assureur du propriétaire (108 al. 4), et à titre plus lointain, au conducteur de l'automobile (a. 111). Ce sont donc ces personnes qui en règle générale, devront indemniser la victime (1). Il y a cependant des exceptions (2). L'a. 116 en prévoit une première très importante. En effet, selon cet article, le dommage à l'automobile sera dans certaines conditions, indemnisé directement par l'assureur du propriétaire de celle-ci. Selon le principe d'indemnisation directe proposé par le Rapport Gauvin, l'indemnisation de ce dommage matériel subi par l'automobile ne pourra en principe être réclamé par le propriétaire de celle-ci, qu'à son propre assureur, qui ne l'indemniserait que dans la mesure où il n'est pas lui-même responsable. Une deuxième exception au principe de l'indemnisation du dommage par le tiers responsable existe lorsque celui-ci a été trouvé responsable d'un accident, mais que la victime n'a pas été indemnisée, du fait qu'il n'a pas pu être satisfait au jugement, en raison de l'insolvabilité du tiers responsable ou encore, lorsque la victime n'a pu être indemnisée par le tiers du fait que celui-ci a pris la fuite et n'a pu être retrouvé. Dans ces deux hypothèses en effet, l'indemnisation est alors versée à la victime par le Fonds d'indemnisation.

1. *Principe général: paiement de l'indemnisation par le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier (a. 115 L.A.A.).*

Selon ce principe général exposé à l'a. 115 L.A.A., *tout dommage matériel causé par une automobile* est indemnisé par le tiers responsable ou son assureur. Par dommage matériel, l'on entend tout bien quelconque susceptible de propriété, tel qu'une maison, une clôture, une vitrine de magasin, un poteau électrique, *ou une automobile à la condition toutefois dans ce dernier cas, qu'il ne s'agisse pas d'un accident pouvant rentrer dans le champ d'application de l'a. 116 puisque ce dernier pose une exception* au principe de l'indemnisation par le tiers responsable

⁵¹ Remisage ne veut pas dire "parking" ou stationnement payant habituel, d'après l'interprétation que la jurisprudence a donnée de ce terme, qui était utilisé dans la même perspective, dans l'ancienne loi. Cf. *Phillip c. Dubé*, 1973 C.S. 557.

ou l'assureur de celui-ci. C'est donc en règle générale, le tiers responsable [a)] ou l'assureur de celui-ci [b)], qui indemniserà la victime.

a) PAIEMENT DE L'INDEMNISATION PAR LE TIERS RESPONSABLE.

Le tiers responsable peut en fait, être deux personnes, grâce au système de présomption mis en place par le législateur en faveur de l'indemnisation des victimes d'accident de la route. Selon les a. 108 et 109 L.A.A., la victime peut en effet, poursuivre le conducteur et le propriétaire de l'automobile qui a causé le dommage.

i) *Responsabilité du conducteur et du propriétaire de l'automobile qui a causé le dommage.*

La victime ne pourra obtenir l'indemnisation du préjudice qu'elle a subi que dans la mesure où elle parvient à établir la responsabilité du propriétaire et du conducteur de l'automobile qui a causé l'accident. Elle est en cela aidée par le jeu des présomptions édictées par les a. 108 et 109 L.A.A. tel que nous l'avons vu.

ii) *Responsabilité solidaire entre le conducteur et le propriétaire de l'automobile face à la victime du dommage matériel.*

L'a. 109 L.A.A. a en effet, consacré dans la loi, ce que la jurisprudence avait établi sous l'ancienne loi. Cette modalité confirme la possibilité pour la victime de demander la totalité du paiement à l'un ou à l'autre, chacun étant tenu pour le tout. Elle permet également d'interrompre la prescription à l'égard de l'un ou de l'autre, à condition que l'un des deux ait été poursuivi dans les délais requis, c'est-à-dire deux ans, en vertu de l'a. 2261 al. 2 c.c. puisqu'il s'agit d'un recours en réparation d'un dommage matériel résultant d'un délit ou d'un quasi délit. Cette modalité est évidemment très favorable à la victime pour obtenir son indemnisation.

L'objet de la responsabilité civile étant de replacer la victime dans l'état préexistant avant la survenance de l'accident, le propriétaire et le conducteur seront donc tenus au paiement de l'indemnité couvrant la totalité du dommage qu'a subi la victime, chacun étant tenu pour le tout, de façon solidaire.

Tel est le paiement que la victime peut réclamer au tiers responsable pour la réparation de son préjudice.

b) PAIEMENT PAR L'ASSUREUR DU TIERS RESPONSABLE.

Grâce à l'action directe qui lui est offerte (a. 108), la victime peut poursuivre directement l'assureur du responsable pour obtenir l'indemnisation du préjudice qu'elle a subi, sans avoir au préalable à obtenir un jugement contre l'assuré. Cette action directe est exercée par la victime contre l'assureur du tiers responsable (en premier lieu contre celui du propriétaire et en deuxième lieu seulement contre celui du conducteur, a. 111, cf. a. 85 al. 2) à la place de ce dernier, et dans les mêmes conditions d'établissement de responsabilité. L'assureur ainsi poursuivi, pourra opposer à la victime, les mêmes droits que l'assuré aurait pu faire valoir

contre elle pour se défendre et s'exonérer de toute responsabilité. L'assureur ne sera en effet tenu d'indemniser la victime, que dans le cas où sa responsabilité est établie comme l'aurait été celle de son client si la victime avait choisi de poursuivre ce dernier⁵². Selon l'a. 108 al. 7, il ne sera cependant tenu d'indemniser la victime que jusqu'à concurrence du montant de l'assurance souscrite. Le délai de prescription de cette action de la victime contre l'assureur du tiers responsable est semble-t-il, de deux ans, puisqu'il s'agit d'une action en réparation d'un dommage matériel et que selon la jurisprudence, le fondement juridique de cette action directe ne dériverait pas du contrat d'assurance, mais serait de nature délictuelle, comme l'aurait été le recours de la victime contre le tiers responsable. Le délai de prescription applicable serait donc alors celui de l'a. 2261 al. 2 c.c.⁵³ En outre, la jurisprudence semble écarter toute solidarité entre l'assureur et le tiers responsable quant au paiement de l'indemnité. Elle semble en tirer comme conséquence, que l'action intentée dans le délai contre l'un des débiteurs (le tiers responsable ou son assureur) n'interromprait pas la prescription à l'égard de l'autre⁵⁴. Par le paiement de l'indemnisation à la victime, l'assureur se trouve subrogé dans les droits de cette dernière jusqu'à concurrence du montant versé en vertu de l'a. 1156 par. 3 c.c. et non de l'a. 2576 c.c. puisque le paiement n'a pas été effectué en vertu du contrat d'assurance, mais du délit ou du quasi délit, ayant causé un dommage à la victime. L'assureur pourra alors grâce à la subrogation, faire valoir les droits de la victime à l'encontre de toute autre personne responsable, en remboursement de la somme versée. Il ne pourra cependant en demander le remboursement à son assuré ou à toute personne dont la responsabilité est garantie par le contrat puisque le contrat a précisément pour objet la protection de ces personnes face à leur responsabilité (a. 120 L.A.A.). Il y

⁵² Il existe, semble-t-il, une exception selon laquelle l'assureur sera tenu envers la victime, alors que l'assuré ne le sera pas! Cette situation assez paradoxale est celle qui résulte du vol. En effet, alors que l'assuré pourra s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que lors de l'accident, il avait été dépossédé de son automobile par le vol, l'assureur ne le pourra en dépit de l'a. 85 L.A.A. qui pourtant le lui permet, car, d'après la nouvelle rédaction du contrat d'assurance type, l'assuré est toute personne qui conduit l'automobile ou en fait usage, sans restriction à l'égard du voleur, comme c'était le cas dans l'ancien contrat d'assurance. Le contrat d'assurance type a donc semble-t-il été au-delà de la loi pour assurer la protection des victimes. L'assureur qui a ainsi indemnisé la victime d'un dommage matériel causé par une automobile volée, pourra cependant demander le remboursement des sommes ainsi payées, au voleur et au receleur, de façon solidaire, en vertu de l'a. 121 al. 2.

⁵³ *Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile c. Federation Insurance Co.*, publié dans (1973) 8 R.J.T. 161, p. 167, confirmé en appel, 1972 C.A. 783, p. 785; notons que ces jugements n'ont pas été infirmés par la Cour suprême dans les affaires: *Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile c. Gagné*, (1977) 1 R.C.S. 785 et *La Sécurité compagnie d'assurances générales du Canada c. Bélanger*, (1977) 1 R.C.S. 802. car si le juge Pigeon a décidé de ne pas appliquer à ces affaires, les principes établis par ces deux jugements, c'est parce qu'elles posaient des questions différentes, et non parce qu'il désapprouvait l'opinion du juge Mayrand (cf. *affaire Bélanger* p. 806; voir également dans le même sens, MAZEAUD et TUNC, *Traité de la responsabilité civile*, t. 3, 5 éd., 1960, n° 2698-2, p. 917; M. PICARD et A. BISSON, *Les assurances terrestres en droit français*, t. 1, 4^e éd., 1975, n° 380, p. 576; B. ATALLAH, *Le droit propre de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire*, Thèse, Paris 1965, éd. L.G.D.J. 1967.

⁵⁴ Voir le raisonnement du juge A. Mayrand dans l'affaire *Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile c. Federation Insurance Co.* (1973) 8 R.J.T. 161, p. 166, confirmé en Cour d'appel, 1972 C.A. 783.

a cependant des exceptions en vertu desquelles l'assureur pourra demander à son assuré les sommes qu'il a versées à la victime. Tel sera le cas lorsqu'il peut invoquer contre lui une franchise, ou une clause de nullité ou de déchéance, ou une exception contenue dans le contrat et qu'il n'a pu faire valoir contre la victime en raison des a. 89 et 119 L.A.A., qui le lui interdisent. L'a. 120 L.A.A. lui permet cependant d'en réclamer le remboursement à son assuré, à titre d'indemnité payée alors qu'il n'y était pas obligé en vertu du contrat d'assurance, du fait précisément de ces clauses. Tel sera également le cas de l'assureur qui a indemnisé la victime d'un dommage matériel causé par une automobile volée, qui pourra selon l'a. 121 L.A.A., en demander le remboursement au voleur, même si celui-ci est désigné comme l'assuré par le contrat d'assurance type, du fait que cette expression couvre toute personne qui conduit l'automobile, sans restriction à l'égard du voleur.

Tel est le principe général du paiement de l'indemnité correspondante au dommage matériel; analysons maintenant les exceptions.

2. Exceptions.

La première, tel que nous l'avons déjà expliqué est le paiement par l'assureur de l'automobile qui a subi le dommage [a)], la deuxième est le paiement effectué par le propriétaire ou l'assureur d'un véhicule de transport de passager, en indemnisation des dommages matériels subis par ceux-ci, indépendamment de la responsabilité du conducteur [e)], la troisième est le paiement effectué par le Fonds d'indemnisation [c)].

a) PAIEMENT PAR L'ASSUREUR DU PROPRIÉTAIRE DE L'AUTOMOBILE QUI A SUBI LES DOMMAGES (A. 116 L.A.A.).

Nous analyserons tout d'abord le recours de la victime contre son propre assureur (i). Nous étudierons ensuite le recours subrogatoire de l'assureur contre le tiers responsable (ii).

i) *Le recours de la victime contre son propre assureur.*

En vertu de cette exception prévue par l'a. 116, ainsi que de la convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobile⁵⁵ à laquelle réfère cet article, et par laquelle se trouvent liés tous les assureurs qui ont une licence d'opération au Québec, ainsi que les autoassurés (a. 102) et la Couronne (a. 175), le propriétaire dont l'automobile a subi un dommage dans certaines conditions ne peut en demander réparation qu'à son propre assureur, car tout recours contre le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier, lui est en principe supprimé.

Nous étudierons tout d'abord dans quelles conditions s'applique cette

⁵⁵ Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles, 1978, vol. 110, G.O.2, 1715.

exception au système habituel d'indemnisation du préjudice matériel (a), nous analyserons ensuite le mécanisme de ce recours qui est nouveau dans notre droit (b), nous en verrons enfin les effets (c).

(a) CONDITIONS D'APPLICATION DE L'A. 116. — Pour que le propriétaire de l'automobile puisse exercer ce recours contre son propre assureur, il faut tout d'abord, en vertu de l'a. 116, qu'il soit assuré.

L'assurance qui est exigée, est celle prévue par l'a. 84. Il suffit donc que le propriétaire ait souscrit auprès de son assureur une assurance responsabilité civile couvrant les dommages causés aux tiers par son automobile et dont il est responsable. Cette assurance doit le couvrir à cet égard jusqu'à un montant minimum de \$50 000 (a. 87).

L'a. 116 fixe en outre comme condition à l'exercice de ce recours, que la convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobile, soit applicable.

Pour que la convention d'indemnisation directe s'applique, il faut que l'automobile ait subi un dommage, que le propriétaire de cette automobile ait contracté une assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation du dommage matériel causé par cette automobile à des tiers. Il faut en plus, que ce contrat d'assurance ait été contracté auprès d'un assureur ayant une licence d'opération au Québec. Il faut enfin que l'accident ait eu lieu au Québec, au cours d'une collision impliquant au moins deux automobiles dont les propriétaires ont été dûment identifiés.

Par collision, l'on entend le contact entre deux automobiles en mouvement, le contact entre une automobile et le chargement d'un autre véhicule ou les objets qu'il transporte, à la condition cependant que ces objets n'aient pas quitté l'automobile ou en soient déjà tombés.

Si toutes ces conditions ne sont pas satisfaites, le dommage à l'automobile sera indemnisé selon le principe général du droit commun, la victime devra alors en demander réparation au tiers responsable, ou à l'assureur de ce dernier (a. 115).

Si au contraire, toutes ces conditions sont satisfaites, la victime pourra demander la réparation du dommage subi par son automobile à son propre assureur en vertu de L'A. 116. Analysons ce mécanisme d'indemnisation qui est nouveau dans notre droit, afin d'en dégager le fondement, ce qui nous aidera à déterminer la portée.

(b) MÉCANISME ET FONDEMENT DU SYSTÈME D'INDEMNISATION ÉTABLI PAR L'A 116. — *Le mécanisme d'indemnisation* prévu par l'a. 116 à titre d'exception aux règles générales habituelles prévues par l'a. 115, consiste à obliger le propriétaire dont l'automobile a subi un dommage dans les conditions établies ci-dessus, à s'adresser à son propre assureur s'il veut en obtenir réparation, et à lui supprimer en principe tous recours contre le tiers responsable. Ce n'est donc normalement qu'à son propre assureur, que le propriétaire de l'automobile pourra

ici demander réparation, et celui-ci ne l'indemniserait que dans la mesure où il n'est pas responsable du dommage qu'a subi son automobile. La détermination des responsabilités se fait alors en fonction de grilles de circonstances d'accidents préétablies, et le montant des dommages est évalué par l'assureur. En cas de désaccord avec la décision de son assureur, soit quant à l'établissement des responsabilités ou quant à l'évaluation des dommages, le propriétaire de l'automobile pourra le poursuivre devant les tribunaux qui statueront alors sur le litige en appliquant leurs règles habituelles à ces deux égards (a. 116 al. 2).

L'objectif du législateur en instituant ce recours direct a été comme nous l'avons déjà expliqué, de favoriser les règlements hors cour, en vue d'accélérer l'indemnisation des victimes d'un dommage matériel subi par l'automobile. En imposant au propriétaire de demander la réparation de ce dommage à son propre assureur, le législateur espère en effet, que jouera entre l'assureur et l'assuré, le même rapport qui existe entre un commerçant et son client dans un marché de libre concurrence. Un tel rapport incite le commerçant, en l'occurrence l'assureur, à donner satisfaction à son client ici, en l'indemnisant vite et bien, de peur de le perdre au profit d'un concurrent. Dans cette perspective, l'assureur préfère de son côté, tant qu'à avoir à débours, indemniser son client plutôt que la victime de celui-ci qui n'est pas son client, mais un antagoniste, qu'il n'a aucun intérêt à satisfaire. Par ailleurs, l'assiette des risques à assurer étant ici limitée aux dommages subis par l'automobile, et tout automobiliste étant en principe assuré, du fait que l'assurance a été rendue obligatoire, cela suppose que les assureurs doivent assurer tout automobiliste sans pouvoir exercer autant qu'auparavant un choix entre les bons et les mauvais conducteurs. Il en résulte que sur un grand nombre d'accidents, un assureur pourra compter autant de cas où ses assurés seront responsables, que de cas où ils ne le seront pas. Dans ces conditions, l'on comprend que les assureurs aient accepté mutuellement d'indemniser leurs clients non responsables dans la mesure de la responsabilité des autres automobilistes, et qu'ils puissent ainsi accepter de couvrir le risque des *dommages subis par son assuré*, contrairement au système traditionnel de l'assurance responsabilité selon lequel l'assureur couvre le risque de *dommage causé par son assuré*.

Comme on le voit, le mécanisme d'indemnisation particulier mis en place par l'a. 116 L.A.A. et la convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobile, fonctionne à l'inverse du mode habituel de mise en application du système d'indemnisation du dommage par l'assureur responsabilité. L'on a parlé à cet égard d'une responsabilité inversée («Inverse liability»), cette expression nous semble cependant avoir plus une valeur d'explication pédagogique, qu'une valeur juridique car en réalité, les principes de la responsabilité établis par les a. 108 et 109 ne sont pas changés par l'a. 116, qui ne fait qu'inverser le mécanisme de fonctionnement habituel de l'assurance responsabilité, en ne faisant pas payer l'indemnisation par l'assureur du tiers responsable, mais par celui de la victime non responsable, et en supprimant les recours contre le tiers responsable lui-même. Les responsabilités demeurant cependant établies au point de départ par les a. 108 et 109 et les principes généraux de la loi, même si l'on facilite ici la preuve de l'établissement des responsabilités par les grilles de

circonstances d'accident. On sait d'ailleurs que l'a. 116 al. 2, prévoit qu'en cas de contestation à ce sujet, le litige entre l'assureur et son assuré pourra être porté devant les tribunaux qui établiront les responsabilités selon leurs règles habituelles, référence expresse étant d'ailleurs faite par l'a. 116 al. 2, à l'a. 108.

Cette observation étant faite et ce mécanisme nouveau d'indemnisation étant décrit, il convient à présent de s'interroger sur le fondement de ce recours de la victime non responsable de la collision, contre son propre assureur responsabilité en vertu de l'a. 116, car cela nous permettra sans doute de mieux comprendre la portée de ce recours.

Le fondement de ce recours de la victime non responsable contre son propre assureur responsabilité, en vue d'obtenir la réparation du dommage causé par un tiers responsable ne saurait semble-t-il, en aucune façon résulter du contrat d'assurance, et constituer un recours contractuel. En effet, même si un contrat d'assurance responsabilité est nécessaire aux termes de l'a. 116, pour que ce recours soit possible, puisqu'il le mentionne expressément par une référence à l'a. 84, ce recours n'en devient pas pour autant un recours de nature contractuelle. En effet, l'objet du contrat de responsabilité est de couvrir l'assuré contre les dommages qu'il cause aux tiers, et non contre les dommages que les tiers lui ont causés!... La police d'assurance type, approuvée par le surintendant des assurances, et qui correspond à celle exigée par l'a. 84 en matière de responsabilité civile, ne couvre l'assuré que pour les dommages causés aux tiers dont il est responsable, aucune clause ne prévoyant la situation inverse. En outre, lorsque ce recours s'applique, l'a. 116 renvoie à la convention d'indemnisation directe, dont le principe essentiel est que: «l'assureur du propriétaire de l'automobile doit indemniser son propre assuré dans la mesure de la responsabilité des conducteurs des autres automobiles, aux lieu et place de ceux-ci». En d'autres termes, le recours de la victime non responsable du dommage subi par son automobile, contre son propre assureur est le même que celui qu'elle aurait eu contre le tiers responsable si ce recours ne lui avait pas été supprimé par l'a. 116. L'assureur aura d'ailleurs contre l'assuré les mêmes moyens de défense que le tiers aurait pu faire valoir contre lui, c'est-à-dire sa faute exclusive ou sa faute contributive. De là, on peut en déduire que ce recours a pour base la loi (l'a. 116), n'est pas de nature contractuelle, mais délictuelle, comme l'aurait été celui qu'aurait eu la victime contre le tiers responsable, s'il ne lui avait pas été supprimé.

L'on aboutit ainsi au même fondement que dans le cas du recours direct exercé par la victime contre l'assureur du tiers responsable, en vertu de l'a. 115 et de l'a. 108 al. 7. Ceci nous permet de constater que l'exception à l'a. 115, que constitue l'a. 116, ne modifie en rien les principes de base de la responsabilité en la matière tel qu'établie par la loi aux a. 108 et 109, l'a. 116 al. 2 y réfèrent d'ailleurs. Cette exception ne fait donc que changer le tiers payeur, tout en supprimant un recours: celui contre le tiers responsable. Les conséquences de cette constatation et du fondement de ce recours pourront avoir une certaine importance quant à la portée de ce recours.

c) LA PORTÉE DU RECOURS ÉTABLI PAR L'A. 116. — L'effet principal du recours établi par l'a. 116, est de permettre à l'assuré d'obtenir de la part de son propre assureur l'indemnisation en principe rapide et hors cour, du dommage subi par son automobile, causé par un tiers automobiliste, dont la responsabilité a été établie matériellement par application des grilles de circonstances d'accident, et juridiquement par l'application des a. 108 et 109. Selon la convention, l'assureur du propriétaire l'indemniserait alors dans la mesure de la responsabilité des autres automobilistes au lieu et place de ceux-ci. Cela revient à dire que l'assureur, tout comme le tiers responsable dont il a pris la place, peut opposer à son assuré sa part de responsabilité dans la réalisation du dommage à son véhicule afin de diminuer d'autant le montant de l'indemnisation.

D'après la convention, le montant des dommages correspondra en principe à ceux subis par l'automobile, et le cas échéant, l'on y ajoutera les dommages résultant de l'immobilisation de l'automobile, ainsi qu'éventuellement ceux correspondant à la perte de biens personnels et commerciaux transportés par l'automobile et appartenant à l'assuré, jusqu'à concurrence de \$1 000.

Si toutefois, le propriétaire de l'automobile n'est pas satisfait du règlement offert par son assureur, soit quant à l'établissement des responsabilités, soit quant à l'évaluation du dommage, il pourra, selon l'a. 116 al. 2, poursuivre son assureur devant les tribunaux qui statueront à cet égard selon leurs règles habituelles. Ce recours contre l'assureur sera basé sur l'a. 108 auquel réfère l'a. 116 al. 2, et aura pour limite l'assiette des dommages prévue par la convention. Le propriétaire ne saurait sans doute en effet demander à son propre assureur un montant supérieur à \$1 000 pour la perte des biens personnels et commerciaux transportés par l'automobile et lui appartenant, faute de quoi, l'on empiéterait sur le recours de l'a. 115, puisque au delà de ce montant, la convention ne s'applique plus, et les dommages qui excèdent ce montant doivent être réclamés selon les a. 115 et 108, au tiers responsable ou à l'assureur de ce dernier.

Ajoutons que ce recours de la victime contre son propre assureur, devra être intenté dans le délai de prescription prévu par l'a. 2261, al. 2 c.c., c'est-à-dire deux ans, puisqu'il s'agit de la réparation d'un dommage matériel résultant d'un délit ou d'un quasi délit. En effet, l'action ne dérivant pas du contrat d'assurance mais de la loi, le délai de trois ans prévu à l'a. 2495 c.c. n'est donc pas applicable.

Tel est l'effet de ce système d'indemnisation directe de la victime par son propre assureur, mis en place par l'a. 116 et qui paraît ainsi assez simple dans son application. Cependant, si l'on va au delà de l'analyse superficielle de cet article, l'on se rend compte qu'il ne manquera pas de poser dans son application plusieurs problèmes sérieux. Cela résulte en effet tant du caractère nouveau de ce mécanisme d'indemnisation qui inverse les modes traditionnels d'application de l'assurance responsabilité, que du manque de précision dans la rédaction du texte de l'a. 116 et de la convention d'indemnisation directe. Dans ce travail de défrichage de la loi, nous nous contenterons de soulever quelques-uns de ces problèmes, sans toutefois prétendre, ici encore moins qu'en d'autres endroits, y

apporter une solution définitive. Nous tenterons cependant quelques interprétations dans le but éventuel de soulever des débats qui permettraient peut être d'arriver à éclairer ces quelques questions obscures.

Un premier problème consiste à déterminer dans le cas où le dommage subi par l'automobile est supérieur à la couverture du contrat d'assurance responsabilité, si l'assureur est tenu d'indemniser son assuré pour le montant total de ces dommages, ou seulement jusqu'à concurrence du montant d'assurance souscrit par l'assuré. Ainsi, si la victime a une assurance responsabilité de \$50 000 mais que les dommages subis par son automobile à la suite d'une collision, sont évalués à \$60 000 (ambulance, autobus, camion, corbillard, etc. etc.), l'assureur pourrait-il opposer à son assuré, le montant de la couverture d'assurance qui est de \$50 000 et refuser de l'indemniser pour le solde de \$10 000? La question fait semble-t-il déjà l'objet d'une controverse. Pour les uns en effet, l'assureur serait tenu d'indemniser son assuré pour la totalité des dommages (\$60 000) du fait que l'a. 116 supprime tout autre recours contre le tiers responsable dès lors que les conditions de son application sont remplies. Or, parmi celle-ci, il suffit d'avoir une assurance responsabilité couvrant un montant minimum de \$50 000. De plus, le principe essentiel de la convention est que l'assureur indemnise son propre assuré dans la mesure de la responsabilité des autres automobilistes, aux lieu et place de ceux-ci. Il en résulterait donc que l'assureur ayant pris la place du tiers responsable et le recours ayant une base délictuelle, l'assureur ne saurait opposer à son assuré une limite que le tiers responsable n'aurait pu lui opposer, puisque en matière délictuelle, il n'y a pas d'autre limite à la réparation que le montant intégral des dommages. L'assureur se ferait ensuite subrogé dans les droits de la victime contre le tiers responsable pour se faire rembourser les montants ainsi déboursés. Cette interprétation se justifierait par le désir du législateur de faciliter les règlements hors cour en supprimant totalement les recours contre le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier.

Cette première interprétation de l'a. 116 qui n'est pas dénuée de logique, se heurte cependant semble-t-il, à un principe de base de la responsabilité de l'assureur édicté par l'a. 108 et sur laquelle demeure fondé le système d'indemnisation de l'a. 116, qui y réfère d'ailleurs expressément à son alinéa 2. L'article 116 ne faisant en effet que changer le tiers payeur prévu à l'a. 108, et les principes de la responsabilité demeurant, on peut semble-t-il, prétendre que l'assureur du propriétaire victime qui est substitué à celui du tiers responsable est tenu à l'égard de la victime, selon les mêmes principes, c'est-à-dire dans la mesure de la responsabilité du tiers responsable *mais jusqu'à concurrence du montant d'assurance souscrit par l'assuré*, au delà de ce montant, la convention ne s'appliquerait plus, et l'a. 116 non plus. Il en résulterait que la partie des dommages impayés pourrait alors être réclamée par la victime au tiers responsable ou à l'assureur de ce dernier, selon le recours prévu par l'a. 115 et les principes établis par l'a. 108.

Ainsi, selon cette deuxième interprétation, il y aurait un parallélisme dans les principes de la responsabilité de l'assureur dans le cas de l'a. 115 et de l'a. 116, conformément à l'a. 108, même s'il ne s'agit pas des mêmes assureurs dans un

article et dans l'autre. Cela serait logique puisque seul le tiers payeur aurait été changé, et non les principes de l'a. 108. Il en résulterait donc que l'action directe de la victime contre son propre assureur en vertu de l'a. 116, serait comme celle de l'a. 115, de nature délictuelle, et limitée au montant de l'assurance responsabilité souscrite par l'assuré, selon les principes de l'a. 108, auxquels réfèrent les deux articles. Il en résulterait selon cette deuxième interprétation, une portée beaucoup moins grande, du recours de l'a. 116, que selon la première, puisqu'il serait limité au montant de l'assurance souscrite par l'assuré, et que pour les dommages se situant au delà, la victime devrait utiliser le recours de l'a. 115.

La dualité des recours qui résulte de cette deuxième interprétation, et qui ne pourrait être exercée que dans l'ordre indiqué en raison de l'a. 116, ne serait sans doute pas contraire à la volonté du législateur, car il n'a voulu supprimer les recours contre le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier, que lorsque la convention s'applique, il n'y a donc pas d'inconvénient à les rétablir en vertu de l'a. 115, lorsqu'elle ne s'applique plus, et tel serait précisément le cas pour le montant des dommages subis par l'automobile qui excèdent la couverture d'assurance souscrite. En outre, ces recours complémentaires, dans la mesure où ils sont permis, seront sans doute relativement rares, puisque la couverture minimum d'assurance responsabilité est de \$50 000, ce qui sera suffisant pour couvrir la majorité des dommages subis par l'automobile. D'ailleurs dans les cas où elle ne serait pas, la majeure partie de l'indemnité serait tout de même obtenue selon le mécanisme de l'a. 116, du fait de l'ordre dans lequel les recours devront être exercés, ce qui demeure suffisant pour correspondre à l'idée de base recherchée par le législateur.

Si cette interprétation qui nous semble conforme aux principes et à l'économie générale de la loi est exacte, il est regrettable que les rédacteurs de l'a. 116 n'aient pas été plus précis à cet égard, et que les rédacteurs de la convention d'indemnisation directe n'ait pas été plus explicite pour préciser que le principe général de l'indemnisation de l'assuré par son propre assureur, ne s'applique que dans la mesure du montant d'assurance souscrit par l'assuré. Bien sûr, cela résulte-t-il sans doute des principes, mais encore cela n'est-il pas tout à fait évident compte tenu de la nouveauté du système. Il serait cependant souhaitable que le législateur clarifie la portée de l'a. 116, car cela aidera sans doute les tribunaux lorsqu'ils auront à l'appliquer.

En attendant, il est probable que cette incertitude résultant des textes, incitera les assureurs à offrir à leurs clients des contrats d'assurance responsabilité dont le montant de la couverture correspondra à la valeur de remplacement de l'automobile, au cas où précisément, la première interprétation serait adoptée par les tribunaux, car ils ne voudraient certainement pas avoir à indemniser leurs clients pour un montant supérieur à celui de l'assurance souscrite. En sens inverse, au cas où la deuxième interprétation serait adoptée par les tribunaux, nous conseillons aux automobilistes de s'assurer pour un montant d'assurance responsabilité au moins équivalent à la valeur de remplacement de l'automobile, si celle-ci est supérieure à \$50 000. Car cela leur évitera d'avoir à exercer un recours complémentaire contre le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier, pour

obtenir l'indemnisation de la partie du dommage supérieur à la couverture d'assurance.

Un deuxième problème d'application de l'a. 116 se pose quant à savoir si l'assureur peut dans des circonstances où la convention d'indemnisation directe s'applique, opposer à son assuré des clauses de nullité ou de déchéances, ou encore des franchises contenues dans le contrat d'assurance responsabilité pour refuser d'indemniser l'assuré, ou pour réduire le montant de l'indemnité qu'il lui versera. Cette question fait également semble-t-il l'objet d'une controverse. Certains prétendent en effet, que l'assureur peut opposer de telles clauses ou de telles franchises à son assuré, en vertu d'une compensation légale. En effet, dit-on, si l'assureur indemnise son propre assuré en tant que victime sans tenir compte de ces clauses contenues dans le contrat, il pourrait par la suite, lui en réclamer le remboursement en tant qu'assuré du fait qu'il lui aurait payé comme victime un montant auquel il n'était pas tenu en vertu du contrat d'assurance. Il s'agirait là d'une mauvaise application des a. 89, 119 et 120.

Cette interprétation nous apparaît mal fondée en vertu des principes de responsabilité et des autres principes généraux de la loi qui n'ont pas été modifiés par le changement de tiers payeurs édicté par l'a. 116. En effet, selon cet article, la convention d'indemnisation directe s'applique dès lors que le propriétaire de l'automobile endommagée a été impliqué au Québec dans une collision et qu'il est assuré en vertu d'un contrat d'assurance responsabilité conforme aux a. 84 et s. Il en résulte, selon les principes de la convention d'indemnisation directe et de la responsabilité de l'a. 108, que l'assureur responsabilité est tenu à l'égard de la victime au paiement de l'indemnité au lieu et place du tiers responsable jusqu'à concurrence semble-t-il, du montant d'assurance souscrit par l'assuré. L'assureur ne peut cependant opposer à la victime selon les principes des a. 89 et 119, ni franchise, ni clause de nullité ou de déchéance contenue dans le contrat, puisque le recours est de nature contractuelle et que le tiers responsable à la place de qui l'assureur se trouve tenu n'aurait pu les opposer à la victime. Cependant, l'assureur qui a ainsi payé la victime au delà des obligations contenues dans le contrat d'assurance, pourra en demander le remboursement par subrogation dans les droits de la victime non responsable, au tiers responsable du dommage. Dans le régime habituel d'application de règles de l'assurance responsabilité, le tiers responsable se trouve être l'assuré et c'est d'ailleurs dans ce sens qu'il faut comprendre les a. 89, 119 et 120. Cependant, ici en raison du changement d'assureur, il faut faire les adaptations nécessaires pour appliquer les mêmes principes que ceux contenus aux a. 89, 119 et 120, et qui n'ont pas changés dans ce simple fait. Ici, la victime non responsable et l'assuré étant la même personne, l'assureur, une fois qu'il l'aura indemnisé sera subrogé dans ses droits de victime contre le tiers responsable qui est ici forcément quelqu'un d'autre que son assuré. Cette subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré contre le tiers responsable existe de plein droit, en vertu de l'a. 1156 al. 3, puisque le paiement par l'assureur à son assuré s'est effectué en vertu du recours de l'a. 116, qui, nous l'avons dit, a un caractère délictuel, ce qui exclut donc l'application de l'a. 2576 c.c. puisque l'action ne dérive pas d'un contrat d'assurance. Cette subrogation de

l'assureur dans les droits de la victime contre le tiers responsable pour obtenir le remboursement de ce qu'il a payé à la victime au delà des obligations contenues dans le contrat d'assurance, existe donc tant en vertu du recours exercé dans le cadre de l'a. 115 que de l'a. 116, comme corollaire du principe selon lequel dans un cas comme dans l'autre, l'assureur ne saurait opposer à la victime les franchises, ou les clauses de nullité ou de déchéance contenues dans le contrat d'assurance. Cela n'est d'ailleurs pas étonnant car le changement d'assureur effectué par l'a. 116 ne change pas les principes de la responsabilité contenus dans la loi.

Par ailleurs, prétendre que dans le cadre du recours de l'a. 116, l'assureur peut opposer de telles clauses ou franchises à son assuré du fait d'une compensation légale, revient à appliquer les a. 89 et 119 sans les adaptations nécessaires résultant du changement d'assureur comme tiers payeur, et sans en comprendre le fondement, car en réalité, la réclamation de l'assureur contre l'assuré dans le cadre des règles habituelles d'assurance responsabilité a pour base l'action subrogatoire de la victime indemnisée par l'assureur contre le tiers responsable qui est l'assuré. Mais dans le cadre de l'a. 116, comment pourrait-il y avoir réclamation de l'assureur contre l'assuré, puisque pour qu'il y ait subrogation de l'assureur dans les droits de la victime contre l'assuré, il faudrait que ce dernier soit responsable, ce qu'il n'est pas par hypothèse, puisqu'il se confond avec la victime qui, si elle avait été responsable, n'aurait pas été indemnisée!! De plus, si cette interprétation était exacte, cela aurait pour conséquence de limiter considérablement l'intérêt du recours institué par l'a. 116 qui ne serait pas possible, ou ne le serait que pour le montant du dommage à l'automobile supérieur au montant de la franchise. Ce dernier montant ne pourrait être récupéré que par action en justice devant les tribunaux (cour des petites créances) intentée contre le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier en vertu des a. 115, 108 et 198. La multiplication de ces recours serait certainement contraire au but poursuivi par le législateur par l'instauration du recours particulier de l'a. 116. C'est pourquoi, nous pensons qu'une interprétation de la loi dans le sens de l'inopposabilité de telles clauses est la mieux fondée. Il est cependant regrettable que la loi n'ait pas été plus claire à cet égard, car cela aurait facilité sa compréhension et sans doute aussi son application. Un tel éclaircissement serait sans doute souhaitable de la part du législateur.

Un troisième problème d'application de l'a. 116 consiste à déterminer si le recours du propriétaire contre son propre assureur est possible lorsque l'automobile a subi un dommage alors qu'elle était conduite par un tiers qui avait pris possession par le vol. Ce problème proviendrait en effet de l'a. 85 selon lequel l'assureur ne serait pas lié à l'égard de la victime pour les dommages matériels causés alors que l'automobile était conduite par un voleur. En réalité, il semble bien qu'une telle interprétation serait inexacte dans le cas de l'a. 116, car d'une part le contrat d'assurance type approuvé par le surintendant des assurances désigne comme assuré, toute personne qui conduit l'automobile sans restriction à l'égard du voleur, et que d'autre part, le contrat n'est pas la base du recours; il n'est en effet que l'élément qui permet à l'a. 116 et à la convention de

s'appliquer. De plus, il n'est nulle part indiqué dans la convention que le vol exclut son application. En conséquence, si l'on applique les principes de celle-ci, l'assureur sera tenu d'indemniser le propriétaire de l'automobile volée, dans la mesure où celle-ci a été, comme l'exige la convention, impliquée dans une collision entre deux véhicules et dans la mesure de la responsabilité des conducteurs des autres véhicules. Le fait que l'automobile ait été volée ne change pas en effet, la responsabilité des autres automobilistes. Or, c'est uniquement en fonction de celle-ci et à la place de ceux-ci, que l'assureur de la victime est tenu d'indemniser directement son client. Il résulte de ces principes que lorsque l'accident n'est aucunement dû à la responsabilité des autres automobilistes, l'assureur n'indemniser pas le propriétaire de l'automobile. Ce refus d'indemnisation ne proviendra que de l'application des principes de la convention et non du fait que l'automobile était volée. Dans cette hypothèse où le dommage est dû à la faute du voleur, et non à celle des autres conducteurs, rien n'empêche, semble-t-il, le propriétaire de poursuivre le voleur en responsabilité pour obtenir réparation du dommage qu'il a causé à son automobile, puisque dans toute l'économie de la *Loi de l'Assurance Automobile*, le conducteur n'est pas un tiers à l'égard du propriétaire. L'a. 116 ne vise donc pas le voleur et en conséquence, rien ne s'oppose à un tel recours, qui n'est d'ailleurs que justice.

Un quatrième problème d'application de l'a. 116 se pose lorsque la victime possède à la fois une assurance responsabilité (qui est la seule obligatoire) et une assurance collision (qui demeure facultative), la convention prévoit les bases juridiques successives sur lesquelles la victime devra exercer son recours contre l'assureur si elle veut obtenir réparation de son préjudice.

Ainsi, la convention d'indemnisation directe prévoit que la victime doit en premier lieu, poursuivre son assureur sur la base du contrat d'assurance-collision et en second lieu sur la base des règles établies par l'a. 116 L.A.A. et la convention. Cela signifie que l'assureur poursuivi sur la base du contrat d'assurance-collision, indemniser la victime en vertu des conditions fixées par le contrat, et qu'il pourra en conséquence, lui opposer toutes les exceptions, clauses de déchéance ou de nullité qu'il contient, ainsi que les franchises ou limites prévues dans le contrat. Le délai de prescription de ce recours sera de trois ans, puisqu'il est exercé en vertu du contrat d'assurance, et que l'a. 2445 c.c. trouve alors son application. C'est précisément pour pouvoir obtenir l'indemnisation complète de son dommage, que la victime pourra ensuite demander à son assureur, en vertu des règles établies par la convention, un complément d'indemnité. Ce complément correspondra à la différence entre le montant total de l'indemnité à laquelle la victime aurait droit en vertu de l'application des règles de cette convention rendant l'assureur responsable à la place de l'auteur du dommage, et le montant qu'elle a obtenu en vertu de l'application du contrat d'assurance-collision. C'est ainsi, qu'elle pourra obtenir par exemple, le paiement du montant correspondant à la franchise, la différence entre la limite de responsabilité s'il y en avait une et le montant effectif des dommages, ainsi que ce qui correspond aux dommages d'immobilisation du véhicule et à la perte de biens. Le délai de prescription de ce recours complémentaire, est ici rappelons-le, de

deux ans, puisque ce dernier n'est pas exercé en vertu du contrat d'assurance-responsabilité, mais en vertu de l'a. 2261 al. 1 c.c., puisque l'action a pour fondement, le délit ou le quasi-délit causé par le tiers responsable à la place duquel se trouve être poursuivi l'assureur-responsabilité.

Il est regrettable que le texte de la convention ne soit pas plus clair sur le point de départ du délai de cette dernière réclamation au cas où il existe également une assurance collision. En effet, le délai de prescription de la deuxième commence-t-il à courir en même temps que celui de la première, alors qu'elles sont toutes les deux successives, et que le délai de prescription de la première est plus long que celui de la deuxième? Ou bien, le délai de la deuxième ne commence-t-il à courir qu'après le règlement de la première? Il nous semble que cette deuxième possibilité soit la plus probable, puisque d'après le texte de la convention, ces réclamations doivent être intentées successivement et dans l'ordre, ce qui signifie qu'il est impossible d'exercer la deuxième avant la fin du règlement de la première. Le délai de prescription de la deuxième n'a donc pas pu commencer à courir dans ces conditions.

Notons par ailleurs, que la convention prévoit que si les deux assurances ont été souscrites par des assureurs différents, l'assureur-collision doit indemniser son assuré en conformité de ses obligations contractuelles. Elle prévoit également que l'assureur-responsabilité devra payer à la victime le reste du dommage, et rembourser l'assureur-collision suivant la convention. Dans cette hypothèse, la question de la détermination de la date à laquelle commence à courir le délai de prescription de la réclamation du complément d'indemnité, risque de se poser de façon beaucoup plus ouverte, puisque cette réclamation n'est pas présentée au même assureur. En effet, en supposant que l'assureur-collision ait mis plus de deux ans à régler le litige avec son assuré, l'assureur-responsabilité ne sera-t-il pas tenté d'opposer à la victime le délai de prescription de deux ans, lorsque celle-ci s'adressera à lui pour lui demander le complément d'indemnité? Les tribunaux auront sans doute à trancher la question.

ii) *Le recours subrogatoire de l'assureur contre le tiers responsable.*

Une fois que l'assureur-responsabilité a payé l'indemnité à son assuré, aux lieu et place du tiers responsable, la convention d'indemnisation directe le subroge dans les droits de l'assuré contre celui-ci, jusqu'à concurrence de l'indemnité versée. *Le principe de cette subrogation de l'assureur* dans les droits de son assuré, soulève cependant un problème délicat: celui d'expliquer comment il est possible que la convention subroge l'assureur dans un droit que la victime ne semble pas avoir d'après la loi, puisque l'a. 116 L.A.A. lui interdit tout recours contre le tiers responsable. Les assureurs ont-ils inscrits dans la convention, un droit que la loi leur refuse? Si tel était le cas, le législateur aurait-il accepté cette convention par laquelle il se trouve désormais lié selon l'a. 175 L.A.A. et qui contiendrait une disposition contraire à son intention? Cela semble peu probable. Ici encore, la difficulté proviendrait d'un manque de clarté dans la rédaction, car d'après l'interprétation à laquelle ce conflit apparent nous contraint, il semble que la victime ait effectivement un droit à transmettre à son assureur, et qu'en

conséquence, la subrogation ait lieu de plein droit, en vertu de l'a. 1156 al. 3 c.c., puisque le paiement effectué par l'assureur à la victime a pour base une poursuite à caractère délictuel, ce qui exclut l'application de l'a. 2576 c.c. puisque l'action ne dérive pas d'un contrat d'assurance.

Le droit que la victime aurait à transmettre à son assureur, serait son droit à la réparation du dommage qu'a causé le tiers responsable à son automobile, mais qu'elle ne peut exercer contre ce dernier que par l'intermédiaire de son assureur. En effet, le recours de l'a. 116 L.A.A. n'enlève pas à la victime son droit à la réparation du dommage que le tiers responsable a causé à son automobile. Cet article lui interdit cependant d'exercer ce droit contre lui, et lui impose de poursuivre son propre assureur en ses lieu et place. Le motif de l'imposition de ce recours est qu'il est le plus approprié pour permettre à la victime d'obtenir rapidement son indemnisation, puisqu'il tire partie d'une relation assureur-client, qui est très favorable au règlement d'un litige puisque l'assureur a intérêt à donner satisfaction à son client en l'indemnisant vite et bien, faute de quoi, il ira s'assurer chez un concurrent. Cependant, une fois que la victime a été indemnisée par son assureur, le but de l'a. 116 L.A.A. est atteint. Son but n'est pas en effet de faire supporter à l'assureur les coûts de la réparation de l'automobile de son client, en lui refusant tout recours en remboursement contre le tiers responsable. D'ailleurs, l'a. 116 n'a pas non plus pour objectif de mettre le tiers responsable à l'abri de toute poursuite, ni de le protéger face à sa responsabilité. En conséquence, une fois que l'assureur a indemnisé la victime, celle-ci lui transmet par la subrogation, son droit à la réparation du dommage causé par le tiers, mais qu'elle ne peut exercer contre ce dernier que par son intermédiaire. Rien dans la loi, n'empêche alors l'assureur d'exercer ce droit contre le tiers responsable, sur la base de sa responsabilité envers la victime, établie en vertu des a. 108 et 109 L.A.A., afin d'obtenir le remboursement des sommes versées à la victime. Ce mécanisme est d'ailleurs celui appliqué par le législateur face au même problème dans la cadre de l'a. 114 L.A.A.

Telle serait le droit que la victime aurait à transmettre à son assureur et qui en constituant l'objet de la subrogation, lui permettrait un recours. Il est à regretter cependant, que l'a. 116 L.A.A. ne soit pas dans sa rédaction aussi précis à cet égard que l'a. 114 L.A.A. Il aurait en effet été plus clair d'ajouter par exemple, après avoir imposé à la victime d'exercer son recours contre l'assureur, qu'une fois l'indemnité versée à la victime par l'assureur, celui-ci pourra faire valoir contre le tiers responsable les droits que la victime aurait pu faire valoir contre ce dernier. Cela aurait évité toute ambiguïté quant à l'existence d'une subrogation, car même si le législateur semble reconnaître ce droit de l'assureur dans la convention, cela n'est pas suffisant pour supprimer les doutes, car il ne s'agit là que d'un texte d'une valeur juridique hiérarchiquement inférieur à la loi, qui en cas de conflit doit s'effacer devant cette dernière.

Cependant, même si cette subrogation de l'assureur dans les droits de la victime existe à la suite d'un règlement effectué en vertu de l'a. 116 L.A.A. et de la convention d'indemnisation directe, il semble que dans bien des cas, l'assureur ne pourra l'exercer en raison du fait que cette même convention prévoit que les

assureurs qu'elle lie, renoncent à exercer ce droit au remboursement des sommes versées à la victime, contre l'assureur du tiers responsable, ce qui limite considérablement son champ d'application. Cette renonciation ne s'applique cependant pas à l'assureur qui a effectué un règlement avec le propriétaire d'une automobile impliquée dans une collision au Québec, alors qu'elle était remorquée, ou qu'elle avait été confiée à un garagiste. Cet assureur pourra ainsi poursuivre l'assureur de l'automobiliste qui est responsable de la collision.

Cette renonciation par les assureurs à exercer entre eux cette subrogation, paraît très surprenante si l'on considère qu'elle vient restreindre considérablement leur possibilité d'obtenir le remboursement des sommes versées à la victime à la place du tiers responsable. En effet, cette renonciation a semble-t-il pour conséquence, d'interdire de façon indirecte à l'assureur de la victime, d'exercer également son droit de subrogation contre le tiers responsable lui-même, puisque dès lors que ce dernier est assuré auprès d'un assureur lié par la convention, il l'appellera en garantie et le litige se réduira en définitive à une poursuite entre assureurs liés par la convention, ce que celle-ci prohibe! Il en résulte donc que l'exercice de ce droit de subrogation ne pourra être exercé par l'assureur qui a effectué un règlement, que dans la mesure où il ne risque pas d'entraîner la mise en cause d'un assureur, lié par la convention. Ce sera le cas par exemple, lorsque le tiers responsable n'a pas d'assureur du tout, ou encore lorsqu'il est assuré auprès d'un assureur étranger qui ne fait pas affaire au Québec, et qui en conséquence, n'est pas lié par la convention⁵⁶. Ou enfin, dans les deux cas où la convention permet un tel recours entre assureurs.

Pourquoi les assureurs ont-ils aussi largement renoncé entre eux à l'exercice de leur droit en remboursement? C'est sans doute parce qu'ils estiment qu'avec le système d'assurance obligatoire, ils doivent assurer tout le monde sans pouvoir choisir comme auparavant leurs clients. En conséquence, ils doivent estimer en raisonnant sur des grands nombres, qu'ils ont tous les mêmes chances d'avoir des clients bon conducteurs qui ne seront pas responsables de la collision qui a causé un dommage à leur automobile, et qu'ils auraient ainsi à peu près les mêmes montants à déboursier d'autant plus que l'assiette des dommages est ici limitée à l'automobile. De même, le nombre de leurs clients en faute et qu'ils n'auront pas à indemniser sera identique sur un grand nombre. En conséquence, les assureurs ont sans doute estimé qu'une sorte de compensation pourrait jouer entre eux à long terme, et qu'il est donc inutile de se poursuivre mutuellement en remboursement car cela leur ferait perdre du temps et de l'argent. La base de ce calcul est qu'en

⁵⁶ Rien en effet, ne semble soumettre l'exercice de l'a. 116 L.A.A. et l'application de la Convention, à l'existence d'un assureur pour le tiers responsable, ou encore d'un assureur lui-même lié par la Convention. En effet, si ce recours constitue un avantage pour la victime en lui permettant de se faire indemniser rapidement, il ne doit dépendre pour la victime que du fait qu'elle ait elle-même satisfaite à l'obligation de l'assurance de l'a. 84 L.A.A., et non du fait que le tiers responsable soit assuré ou non, ou qu'il le soit auprès d'un assureur du Québec, ou non. La victime qui n'est pas assurée, ou qui ne l'est pas au Québec, ne pourra exercer le recours de l'a. 116 L.A.A. (puisque soit qu'il n'y a pas d'assureur, ou bien que celui-ci n'est pas lié par la Convention). Elle poursuivra alors le tiers responsable ou l'assureur de ce dernier, selon l'a. 115 L.A.A. et les a. 108 et 109 L.A.A.

définitive, les indemnités versées par un assureur à ses assurés victimes non responsables, récupérables par subrogation contre les assureurs des tiers responsables, équivaldront à la longue aux sommes que les autres assureurs pourraient lui réclamer pour les sommes qu'ils ont dû verser à leurs propres clients alors que les accidents étaient dus à ses assurés. Si les tiers responsables assurés ne se trouvent ainsi pas poursuivis, ce n'est pas que l'on ait exclu leur responsabilité, mais tout simplement parce qu'ils sont couverts contre ces conséquences du fait qu'ils sont assurés et que les assureurs récupèrent leur argent autrement que par subrogation. Ils le font d'une façon extra-judiciaire, en faisant jouer entre eux une compensation à caractère purement économique. D'ailleurs, ce système ne joue plus lorsque l'accident a été causé par un automobiliste qui n'est pas assuré auprès d'un assureur lié par la convention. Cela se justifie en premier lieu, dans le cas où l'auteur de l'accident n'était pas du tout assuré parce qu'il n'a pas d'assureur à qui il a payé une prime d'assurance et qui en conséquence paierait à sa place par cette compensation. L'assureur qui a payé son assuré pour les dommages causés par un automobiliste non assuré, ne pouvant «récupérer» son argent par cette compensation, n'aura d'autre choix que de le récupérer en exerçant son recours subrogatoire contre le tiers non assuré. De même, dans le cas où l'auteur de l'accident est un automobiliste assuré par un assureur étranger, l'assureur du Québec qui a eu à indemniser son assuré, exercera par subrogation le droit à l'indemnisation de la victime contre l'assureur étranger, car celui-ci, ne fait pas partie du système de paiement par compensation entre assureurs, qui résulte de la convention. D'après le mécanisme de remboursement et de paiement qu'ont institué entre eux les assureurs par le système de la compensation, l'on comprend pourquoi ils ont renoncé entre eux à la subrogation, mais l'on comprend également que celle-ci demeure nécessaire par équité pour les assureurs, à chaque fois que ce système de compensation ne fonctionne pas, c'est-à-dire dès lors que le dommage à l'automobile qu'ils ont dû indemniser est dû à un automobiliste non assuré auprès d'un assureur ou par la convention, soit qu'il n'ait pas d'assureur du tout, ou encore qu'il s'agisse d'un assureur ne faisant pas affaire au Québec.

Ce système de compensation des dettes et des créances entre assureurs n'est qu'un moyen de paiement choisi par ceux-ci, parce qu'ils le trouvent plus simple et moins cher que celui de la subrogation, mais il n'a pas pour effet de changer les rapports juridiques établis par l'a. 116 L.A.A. et la convention. Ce système n'a donc pas juridiquement pour effet de faire prendre à l'assureur de la victime la place de l'assureur du tiers responsable. En effet, cela serait contraire à la convention selon laquelle l'assureur de la victime prend la place du tiers responsable, et aurait pour conséquence de fixer pour limite au montant de l'indemnité que pourrait réclamer la victime, le montant de la couverture du contrat d'assurance protégeant le tiers responsable, alors que par application des principes de la responsabilité établis par l'a. 108, le montant que peut réclamer la victime à son assureur aurait pour limite le montant de l'assurance responsabilité qu'elle a elle-même souscrit. En outre, au cas où la collision serait dû à un automobiliste non assuré, la victime n'aurait droit à aucune compensation de la part de son assureur s'il prenait la place de l'assureur du tiers responsable puisque par hypothèse, il n'y en a pas.

Telles sont semble-t-il, les règles de l'indemnisation de la victime d'un dommage subi par une automobile, par son propre assureur, et qui constituent une exception au droit commun de la responsabilité selon lequel, l'indemnisation est normalement payée par le tiers responsable ou par l'assureur de ce dernier. Une deuxième exception existe lorsque la victime ne peut obtenir réparation de son préjudice matériel *que de la part du propriétaire ou de l'assureur* du véhicule de transport dans lequel elle était passagère, sans avoir la possibilité de poursuivre le tiers responsable.

b) PAIEMENT PAR LE PROPRIÉTAIRE OU L'ASSUREUR DU VÉHICULE DE TRANSPORT DE PASSAGER.

Nous analyserons tout d'abord, le recours de la victime contre le propriétaire ou l'assureur du véhicule, de transport de passager [i)], nous étudierons ensuite le recours subrogatoire du propriétaire ou de l'assureur de ce véhicule, contre le tiers responsable, afin d'obtenir le paiement des sommes versées à sa place, à la victime [ii)].

i) *Le recours de la victime contre le propriétaire ou l'assureur du véhicule de transport de passager.*

Selon l'a. 114 L.A.A., lorsqu'un accident implique une automobile effectuant un transport public (ex: autobus) ou un transport à titre onéreux dans le cours normal des affaires (ex: taxi), son propriétaire et son assureur répondent seuls des dommages matériels subis par les passagers.

En conséquence, le passager ne peut demander la réparation de son préjudice matériel à un tiers qui serait responsable de l'accident, soit exclusivement, soit solidairement avec le propriétaire du véhicule de passager dans lequel il se trouvait. Par tiers, l'on désigne toute autre personne impliquée dans l'accident, que le propriétaire du véhicule de passager et son assureur. Il en résulte donc que le conducteur de ce véhicule, celui de l'autre automobile impliqué dans l'accident, et le propriétaire de celle-ci, ou encore le piéton qui a provoqué l'accident, ne pourront être poursuivis directement par le passager-victime, en réparation du dommage matériel qu'il a subi.

La victime ne pourra demander au propriétaire du véhicule de passager ou l'assureur de celui-ci, que *la réparation des dommages matériels* qu'il a subis; cela exclut semble-t-il, les dommages aux vêtements que portait la victime lors de l'accident puisque ceux-ci sont considérés comme des dommages corporels, et qu'ils seront indemnisés par la R.A.A.Q. Il s'agira donc des objets qu'il transportait avec lui (ex: valise et son contenu). *Le fondement de cette action* varie selon que l'on poursuit le propriétaire et l'assureur du véhicule de transport de passager à titre personnel pour sa responsabilité résultant de son propre fait, à titre de transporteur, ou pour le fait du tiers responsable, en ses lieux et place. Dans le premier cas, cette poursuite sera semble-t-il, contractuelle et n'aura lieu que dans la mesure où le transporteur est responsable de l'inexécution de son contrat, c'est-à-dire, qu'il n'a pu prouver la faute exclusive d'un tiers, autre que son conducteur, ou un cas fortuit. Le délai *de prescription* de cette action est alors de

trente ans, en vertu de l'a. 2242 c.c., faute de délai plus court. Dans le deuxième cas, l'action intentée contre le propriétaire du véhicule ou son assureur, a lieu à la place du tiers responsable que la victime ne peut poursuivre selon l'a. 114. Elle est donc de même nature que celle-ci, c'est-à-dire délictuelle. Cela signifie donc que le propriétaire du véhicule de transport ou l'assureur de celui-ci, n'auront à indemniser la victime que dans la mesure de la responsabilité du tiers responsable. Le délai de *prescription* de l'action est de deux ans, en vertu de l'a. 2261 al. 2 c.c., puisqu'elle a pour objet la réparation d'un préjudice matériel résultant d'un délit ou d'un quasi-délit.

ii) *La subrogation du propriétaire ou de l'assureur du véhicule de transport de passager.*

En vertu de l'a. 114, le propriétaire ou l'assureur de l'automobile qui aura indemnisé le passager pour le dommage matériel qu'il a subi, aux lieu et place du tiers responsable, sera *subrogé* dans les droits que la victime aurait pu faire valoir contre le tiers responsable si elle avait pu le poursuivre directement. Ceci lui permettra d'obtenir de ce dernier, le remboursement des sommes qu'il a versées à sa place à la victime. L'on voit donc bien à la lecture de cet article, qu'un droit à l'indemnisation que la victime ne peut faire valoir directement contre le tiers responsable, peut faire l'objet d'une subrogation en faveur de l'assureur. Il est donc regrettable que l'article 116 L.A.A. n'ait pas eu la même précision, mais la subrogation conférée par l'a. 114 L.A.A. semble nous confirmer dans l'interprétation et la solution que nous avons données à cet article et au problème de subrogation qu'il soulevait du fait de l'absence de recours direct de la victime contre le tiers.

Telle est la deuxième exception au paiement de l'indemnisation de la victime par le tiers responsable lui-même ou l'assureur de ce dernier. Il en existe une troisième: L'indemnisation de la victime par le Fonds d'indemnisation.

c) PAIEMENT PAR LE FONDS D'INDEMNISATION.

Nous verrons tout d'abord, les conditions d'indemnisation auxquelles doit satisfaire la victime pour être indemnisée par le Fonds [i)]. Nous verrons ensuite quelle est l'indemnité qui sera versée et son effet [ii)]. Nous verrons enfin la procédure et les délais qui sont fixés pour effectuer cette demande au Fonds [iii)].

i) *Conditions d'admissibilité.*

La première condition est que le dommage matériel subi par la victime ait été causé par une automobile et ne porte pas sur un objet transporté dans l'automobile et appartenant à quelqu'un d'autre que le propriétaire de celle-ci (a. 149 par. 3). Le dommage matériel subi par la victime ne doit pas non plus avoir été causé à l'occasion d'une course automobile, par une auto engagée dans la course (a. 149 par. 2).

La deuxième condition résulte également de l'a. 149 al. 4 L.A.A., selon lequel une personne non domiciliée au Québec et qui y a subi un accident, doit pour être indemnisée par le Fonds, prouver que les résidents québécois, jouissent

selon les lois du lieu de son domicile, d'un système d'indemnisation équivalent à celui du Fonds.

La troisième condition requise pour que l'indemnisation puisse être réclamée au Fonds, est que la victime établisse qu'elle se trouve dans l'une des deux situations suivantes.

La première situation correspond à la victime qui a subi un dommage causé par le conducteur ou par le propriétaire d'une automobile inconnue. La victime doit alors établir que le dommage résulte d'un accident d'automobile et que le propriétaire et le conducteur sont inconnus, ayant pris la fuite et n'ayant pu être retrouvés (cf. a. 148 L.A.A.). À défaut d'un règlement dans les soixante jours, la victime pourra poursuivre le Fonds, qui pourra contester la demande en établissant soit que l'accident n'est dû qu'à la faute exclusive de la victime réclamante, et qu'en conséquence, elle n'a droit à aucune indemnisation, soit que la victime a commis une faute contributoire et qu'en conséquence elle n'a droit qu'à une partie de l'indemnité ou encore que l'action est prescrite. En outre, la réclamation ayant pour objet la réparation d'un préjudice matériel, ceux-ci doivent excéder \$250 pour que la demande puisse être reçue (cf. a. 148 L.A.A.).

La deuxième situation dans laquelle la victime pourra demander une indemnisation est le cas où elle a obtenu un jugement définitif contre l'automobiliste responsable du dommage qu'elle a subi, mais qu'elle ne peut faire exécuter en raison de son insolvabilité (a. 142 L.A.A.).

Cette situation est sans doute appelée à être assez rare depuis que l'assurance automobile a été rendue obligatoire au Québec. Cependant, il peut se présenter des cas où l'on ait à faire à des automobilistes non assurés, du fait que les contrôles concernant l'exigence d'une assurance obligatoire sont souvent négligés au moment de l'émission des plaques d'immatriculation. En outre, l'assurance n'est pas obligatoire pour les skidoos, et ne l'est pas non plus dans toutes les provinces ou états étrangers, de telle sorte que si un résident d'une telle province ou d'un tel état cause un accident au Québec, la victime risque de faire face à un automobiliste insolvable et non assuré.

La victime qui a obtenu un jugement définitif contre l'auteur du dommage, et auquel il n'a pas été satisfait, pourra dans les conditions suivantes, demander une indemnisation au Fonds. Elle devra tout d'abord apporter la preuve du jugement définitif dont elle n'a pu obtenir satisfaction. Ce jugement définitif doit avoir été contesté pour être opposable au Fonds, à moins que la victime n'ait prévenu le Fonds, trente jours avant l'action en responsabilité contre le tiers responsable, que celle-ci ne serait pas contestée, de façon à lui permettre de faire valoir tous les moyens de défense que le tiers responsable aurait pu valoir (a. 147 L.A.A.) afin d'éviter ainsi que les parties à l'action ne se soient entendues au détriment du Fonds. Par ailleurs, la victime doit également établir qu'aucun assureur ne bénéficiera du montant réclamé. En outre, s'agissant d'une réclamation pour l'indemnisation d'un dommage matériel, les dommages devront excéder le montant de \$250.

Telles sont les conditions d'admissibilité des demandes d'indemnisation au Fonds: voyons maintenant, quel est le montant de l'indemnité accordée et son effet.

ii) *L'indemnité accordée par le Fonds.*

L'indemnité accordée par le Fonds est limitée à \$50 000 par accident, déduction faite d'une franchise de \$250 pour les dommages matériels et de l'indemnisation partielle que la victime a déjà pu recevoir (a. 143).

S'il y a plusieurs victimes dans un même accident, le Fonds répartira entre elles le montant maximum de \$50 000 en accordant une priorité à l'indemnisation des dommages corporels jusqu'à concurrence de \$45 000 (a. 143 al. 2). C'est d'ailleurs pourquoi le Fonds n'est jamais tenu de payer les victimes d'un accident avant que le montant total de tous les dommages subis par toutes les victimes n'ait été établi (a. 145 al. 2).

Le paiement par le Fonds d'indemnisation lui transporte selon l'a. 146, tous les droits du réclamant sans restrictions, pour intenter au nom de la victime ainsi indemnisée, toutes autres réclamations possibles découlant d'un même accident. C'est d'ailleurs de cette façon que le Fonds est financé, en plus des deniers qui lui sont versés par la R.A.A.Q. (cf. a. 135).

iii) *Procédure et délai.*

— Lorsqu'il s'agit d'une demande fondée sur un jugement non satisfait, la victime doit présenter sa demande au Fonds dans un délai d'un an, à compter du jugement définitif. Ce délai ne s'applique cependant qu'à cette demande, il ne s'appliquera pas par la suite, aux contestations qui pourront survenir entre la victime et le Fonds, au cas où ce dernier refuserait de l'indemniser en alléguant par exemple un délai de prescription de deux ans puisque la réclamation a pour objet un dommage matériel. En fait, le délai de prescription d'une telle contestation est de trente ans, car selon la Cour suprême, il s'agit pour la victime de faire exécuter un jugement définitif et l'on doit en conséquence appliquer l'a. 2265 c.c., qui fixe à trente ans le délai de prescription pour l'exécution d'un jugement⁵⁷.

La victime doit en outre, présenter lors de sa demande au Fonds, une déclaration sous serment attestant qu'il n'a aucunement été satisfait au jugement, ou le cas échéant, le montant de la réparation partielle qu'elle a obtenue, démontrant qu'aucun assureur ne bénéficie du montant réclamé, et révélant toute autre réclamation possible découlant du même accident (a. 144 L.A.A.).

— Lorsqu'il s'agit d'une demande d'indemnisation présentée par la victime d'un automobiliste inconnu qui a pris la fuite, la demande doit être adressée au Fonds par un avis circonstancié dans les quatre-vingt-dix jours après celui-ci,

⁵⁷ *Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile c. Gagné*, (1977) 1 R.C.S. 785 et *La Sécurité compagnie d'assurance générale du Canada c. Bélanger*, (1977) 1 R.C.S. 802.

établissant en particulier que l'accident a été causé par une automobile qui a pris la fuite et que l'on n'a pu retrouver et identifier ni le propriétaire, ni le conducteur de celle-ci. Le défaut de donner cet avis, ne prive cependant pas la victime de son droit d'action, si elle peut prouver qu'elle en a été empêchée pour des raisons suffisantes (a. 148).

En cas de refus d'indemnisation de la part du Fonds, le délai de prescription de l'action contre celui-ci, est différent de la situation précédente. En effet, il ne s'agit pas ici de faire exécuter un jugement, mais de faire établir un droit à la réparation qui ne l'a pas encore été. Le délai de prescription du recours en indemnisation d'un dommage matériel résultant d'un délit ou d'un quasi-délit, sera de deux ans à compter de la réalisation du dommage, selon l'a. 2261 al. 1 c.c.

Tel est le nouveau système d'indemnisation des victimes d'accident de la route mis en place par la nouvelle *Loi des Accidents d'Automobile du Québec*. Que peut-on en conclure à la suite de cette analyse?

CONCLUSION⁵⁸.

Cette nouvelle loi se veut très favorable à l'indemnisation des victimes. Elle l'est dans ses principes, puisque le dommage corporel est désormais indemnisé sans égard à la responsabilité de la victime comme s'il s'agissait d'une maladie, et qu'en matière de dommage matériel, elle cherche également à assurer l'indemnisation rapide et efficace des victimes. Dans ce domaine en effet, elle a rendu l'assurance obligatoire, et considérant de façon très réaliste l'automobile comme un instrument indispensable à la vie dans notre monde contemporain, elle a instauré un système particulier destiné à assurer la réparation la plus rapide de celle-ci, en favorisant les règlements hors cour. À cette fin, elle a en effet, su très habilement tirer partie de la relation assureur-assuré, qui est une relation commerçant-clientèle, qui favorise le règlement des litiges, puisque l'assureur a intérêt à donner satisfaction à son client, en l'indemnisant vite et bien, faute de quoi il le perdra au profit d'un concurrent.

Cette loi nouvelle sera-t-elle dans son application, aussi favorable à l'indemnisation des victimes, c'est ce qu'il faut souhaiter, mais cela pourrait dépendre en partie de la façon dont elle sera appliquée. Le problème se pose surtout semble-t-il, en matière de dommages corporels. Les montants accordés continueront-ils à l'être avec la même rapidité qu'en ces débuts? Une fois le zèle de l'expérience nouvelle passé, la R.A.A.Q. ne tombera-t-elle pas dans les mêmes défauts de lenteur et de confusion que l'on reproche aux autres administrations?

⁵⁸ Note bibliographique — Depuis la rédaction de ce texte, deux articles ont paru dans le domaine de la *Loi de l'Assurance automobile*: G. PÉPIN, *La Loi 67: un aperçu général et quelques sujets de controverses juridiques*, (1978) 38 *R. du B.* 331; J. PINEAU et M. OUELLETTE-LAUZON, *Coup d'œil sur la Loi sur l'Assurance Automobile*, (1977) 12 *R.J.T.* 223.

Les droits des victimes face à cette administration seront-ils suffisamment respectés, puisque même les appels ont lieu devant un organisme administratif qui n'a pas l'indépendance du pouvoir judiciaire face aux influences gouvernementales. Faudra-t-il en conséquence, créer un protecteur du citoyen propre à ce domaine? En outre, les montants d'indemnité accordés, tels que prévus d'après la loi et les règlements, seront-ils comparables à ceux des victimes d'accidents non causés par une automobile? Il est vrai qu'à cet égard, la comparaison devra tenir compte de l'ensemble des deux systèmes, c'est-à-dire du fait que l'un n'indemnise que les victimes non responsables, alors que l'autre indemnise à la fois celles qui sont responsables et celles qui ne le sont pas et que l'un accorde une indemnité globale et finale, alors que l'autre accorde une indemnité sous forme de rentes périodiques et indexées; ceci n'aura-t-il pas pour conséquence de ne pouvoir clore un litige? Quoiqu'il en soit, il est trop tôt pour se livrer à une telle comparaison, car ce n'est qu'avec le recul et l'expérience, que l'on aura suffisamment de données pour pouvoir l'effectuer de façon objective.

Une critique finale et sur laquelle tout le monde semble s'accorder, s'adresse à la rédaction du texte, qui suscite de multiples points d'interrogation dans l'esprit de ceux qui tentent de l'analyser. Ceci rendra sans doute difficile la tâche de ceux qui auront à l'appliquer. Cette perspective ne fait que rendre encore plus aiguës les inquiétudes mentionnées plus haut.