

## Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande

Daniel Gardner

Volume 71, numéro 4, 2004

Spécial assurance automobile

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1106941ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1106941ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (imprimé)

2371-4913 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gardner, D. (2004). Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 71(4), 591–612.  
<https://doi.org/10.7202/1106941ar>

Résumé de l'article

La Nouvelle-Zélande et le Québec représentent, en matière d'accidents d'automobile, les deux plus anciens systèmes d'indemnisation sans égard à la responsabilité. La première partie de ce texte vise à comparer les indemnités et les services dispensés à leurs clientèles les plus importantes, les personnes gravement blessées. C'est ici que ces régimes démontrent le mieux leurs avantages par rapport au régime traditionnel de la responsabilité civile. Une seconde partie porte sur le point sensible de ces régimes : la compensation des pertes non pécuniaires. Le régime québécois s'en tire ici mieux que son homologue néo-zélandais, ce qui amène l'auteur à s'interroger sur les limites qu'il convient de fixer à un régime universel d'indemnisation.

# Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande

par Daniel Gardner

## RÉSUMÉ

La Nouvelle-Zélande et le Québec représentent, en matière d'accidents d'automobile, les deux plus anciens systèmes d'indemnisation sans égard à la responsabilité. La première partie de ce texte vise à comparer les indemnités et les services dispensés à leurs clientèles les plus importantes, les personnes gravement blessées. C'est ici que ces régimes démontrent le mieux leurs avantages par rapport au régime traditionnel de la responsabilité civile. Une seconde partie porte sur le point sensible de ces régimes : la compensation des pertes non pécuniaires. Le régime québécois s'en tire ici mieux que son homologue néo-zélandais, ce qui amène l'auteur à s'interroger sur les limites qu'il convient de fixer à un régime universel d'indemnisation.

*Mots clés* : Assurance automobile, dommages corporels, droit comparé, Québec, Nouvelle-Zélande.

## ABSTRACT

New Zealand and Quebec represent the two oldest pure no-fault plans, regarding automobile accidents. The present text first compares the compensation offered by the two schemes to the seriously injured victims. In this field, the advantages of the no-fault plans are obvious when compared to the traditional tort system. The second part is devoted to the sore point of both schemes : compensation for non pecuniary losses. The Quebec plan is offering, on that particular aspect, higher indemnities than New Zealand, which lead the author to wonder about the limits that should be applied when a no-fault scheme is implemented.

*Keywords* : Automobile insurance, no-fault, comparative law, Quebec, New Zealand.

---

### L'auteur :

Daniel Gardner est professeur à la faculté de droit de l'Université Laval.

## ■ INTRODUCTION

La Nouvelle-Zélande et le Québec se situent géographiquement aux antipodes. Pourtant, ces deux juridictions ont beaucoup en commun en ce qui a trait aux conséquences des accidents d'automobile. La Nouvelle-Zélande a mis en vigueur un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité en 1974 et le Québec a suivi, quatre ans plus tard. Si l'on s'en tient à la définition d'un véritable régime de *no-fault* (indemnisation de toutes les victimes sans égard à la responsabilité de quiconque, interdiction des poursuites civiles), ces deux juridictions représentent les deux plus anciens systèmes de compensation en vigueur à travers le monde. Il n'est donc pas surprenant que le régime néo-zélandais ait servi de référence lorsque des réformes ont été adoptées dans l'hémisphère sud (notamment en Australie), alors que la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>1</sup> a joué le même rôle dans l'hémisphère nord (notamment au Manitoba).

L'idée d'un petit match comparatif entre les deux régimes nous est apparue toute naturelle, dans le cadre d'un numéro spécial consacré à l'assurance automobile. Il ne s'agit pas vraiment de procéder à une comparaison article par article, ni de déterminer un gagnant à la fin du processus d'analyse, mais plutôt de faire mieux connaître des régimes à propos desquels l'information est souvent biaisée ou incomplète. L'origine du régime néo-zélandais étant naturellement moins connue des lecteurs de la revue que celle du régime québécois, nous y consacrerons une section préliminaire. Nous pourrons ensuite mieux comparer le point fort (chapitre 1) et le point sensible (chapitre 2) de chacun de ces régimes.

## ■ SECTION PRÉLIMINAIRE : QUELQUES DONNÉES DE BASE SUR LE RÉGIME NÉO-ZÉLANDAIS

La Nouvelle-Zélande applique, depuis une trentaine d'années, un régime universel d'indemnisation pour tous les accidents subis sur son territoire. La mise en place de ce système n'a toutefois pas été le fruit d'une volonté politique claire et constante, mais plutôt d'une série de décisions prises à quelques années d'intervalle.

Dans les années 1960, l'insatisfaction de la population face à un régime désuet d'indemnisation des accidents du travail a amené la création d'un comité chargé de proposer des améliorations au système en vigueur. Ce comité, présidé par le juge Owen Woodhouse, a

déposé son rapport en 1967<sup>2</sup>. À la surprise générale, on y proposait non seulement de bonifier substantiellement les indemnités accordées aux travailleurs salariés, mais également d'étendre leur protection en dehors des lieux de travail (par exemple, blessure survenue à la maison), tout en ajoutant les victimes d'accidents d'automobile au régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité. Ces propositions ont été adoptées par une loi votée en 1972 et qui devait entrer en vigueur deux ans plus tard. Dans l'intervalle, des élections ont amené un nouveau gouvernement au pouvoir (le parti travailliste) et celui-ci a décidé d'étendre le régime à toutes les victimes d'accidents survenus en Nouvelle-Zélande, alors que la proposition initiale ne visait que les travailleurs et les victimes de la route. Lors de son entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1974, le régime était financé par trois sources réunies en un régime unique d'indemnisation : les cotisations des employeurs et des propriétaires d'automobiles, ainsi que le fonds consolidé du revenu.

Le régime néo-zélandais a fait l'objet de plus d'une dizaine de lois modificatrices, signe de l'importance du système et des conflits entre ses différents acteurs (cotisants vs victimes, victimes vs organisme d'indemnisation, etc.). Les modifications les plus importantes ont été apportées :

- en 1982, où les employeurs ont obtenu une diminution des coûts qui leur étaient imposés. Jusqu'à cette date, un employeur devait cotiser pour tous les accidents subis par ses travailleurs, qu'ils surviennent au travail, à la maison ou pendant leurs loisirs. On a également modifié le système de financement, passant d'un régime pleinement capitalisé semblable à celui des accidents d'automobile au Québec (*fully funded*) à un régime non capitalisé fonctionnant sur une base de déboursés (*pay as you go*);
- en 1992, où on a multiplié les comptes distincts dans le cadre du financement du régime et où certaines indemnités ont été réduites, notamment les indemnités pour pertes non pécuniaires;
- en 1998, où l'on a accordé aux employeurs la possibilité de s'assurer auprès du secteur privé. Devant les difficultés financières rencontrées par le régime, on a également décidé de revenir à la pleine capitalisation de son financement;
- en 2000, où la modification principale a consisté à ramener le monopole de l'État comme assureur du régime;
- enfin, par une loi votée en 2001 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2002 (*Injury Prevention Rehabilitation and Compensation Act 2001*), où une plus grande attention est portée sur la



prévention des accidents et les mesures de réadaptation pour les victimes, tout en réintroduisant les indemnités pour pertes non pécuniaires qui avaient été presque complètement abolies en 1992.

Au cours de ses trente années d'existence, le régime néo-zélandais a fait l'objet de critiques récurrentes. Sans entrer dans les détails, on signalera que c'est le domaine des accidents du travail qui a généré le plus d'insatisfaction, les employeurs considérant qu'on leur faisait parfois jouer le rôle d'un régime de sécurité sociale et les employés décriant le climat de contestation qui entourait trop souvent leurs demandes d'indemnisation. Le secteur des accidents d'automobile n'a jamais, quant à lui, fait l'objet d'une remise en question fondamentale de la part de la population. En fait, tout comme au Québec, seule la question de l'indemnisation de ceux qu'on appelle les « criminels de la route » a retenu à quelques reprises l'attention des médias.

On peut résumer le fonctionnement du système néo-zélandais en insistant sur ses caractéristiques fondamentales. La première est qu'il s'agit d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité de quiconque. L'identification d'un responsable potentiel ou encore d'une conduite fautive de la part de la victime ne sont plus des facteurs à considérer. Mis à part des hypothèses bien délimitées<sup>3</sup>, les indemnités sont octroyées sans que l'organisme d'indemnisation<sup>4</sup> ne fasse enquête sur les circonstances de l'accident. En corollaire avec cette première caractéristique, la loi abolit toute possibilité de recours civil lorsque l'accident tombe dans son champ d'application. La seule exception concerne les dommages punitifs (*exemplary damages*), qui peuvent être obtenus de l'auteur du préjudice en présence d'une conduite intentionnelle<sup>5</sup>. Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que tous les accidents sont visés par la loi, sans distinction entre les activités de nature personnelle (accidents survenus à la maison, dans le cadre de la pratique d'un sport) et celles qui résultent d'un risque social (accidents d'automobile et du travail, erreurs médicales).

En raison des modifications législatives apportées en 1998, 2000 et 2001, le financement du régime est artificiellement complexifié selon la date où s'est produit l'accident. En restreignant notre exposé aux accidents survenus depuis le 1<sup>er</sup> avril 2002, date d'entrée en vigueur de la loi actuelle, les sources de financement du régime sont :

- les contributions des employeurs pour leurs propres employés, selon un système qui se rapproche de celui de la CSST;

- les contributions des automobilistes, d'une part lors du renouvellement de leur immatriculation et d'autre part par une taxe spéciale sur l'essence;
- les contributions des travailleurs autonomes pour les accidents survenus alors qu'ils sont à leur travail;
- les contributions de toutes les personnes sur le marché du travail, pour les accidents autres que ceux visés précédemment (ex : accident à la maison, en vacances);
- le fonds consolidé du revenu pour les accidents subis par les personnes en dehors du marché du travail (enfants, retraités, adultes sans travail).

On terminera cette section préliminaire avec un tableau permettant de comparer certaines données de base entre la Nouvelle-Zélande et le Québec.

|   | <b>Québec</b>   | <b>Nouvelle-Zélande</b>   |
|---|---|---|
| Population  | 7,4 millions  | 3,9 millions  |
| Titulaires de permis de conduire  | 4,6 millions  | 2,6 millions  |
| Couverture du régime  | Monde entier (pour les résidents québécois)                                   | Monde entier (pour les résidents néo-zélandais)   |
| Gestionnaire du régime  | SAAQ  | ACC   |
| Coût annuel de l'assurance automobile (véhicule de promenade; taxes incluses) | Immatriculation : 117 \$<br>Permis : 25 \$ (moins de 4 points de démerite)    | Immatriculation : 128 \$<br>Taxe sur l'essence : 2¢/litre (moyenne de 25 \$ par année)      |
| Indemnisation du « criminel de la route »                                     | Oui, sauf art. 83.30 (réduction de l'IRR pendant la durée de l'incarcération) | Oui, sauf art. 122 (réduction de l'indemnisation si elle apparaît « repugnant to justice ») |
| Possibilité de poursuite civile   | Aucune  | Aucune, sauf dommages punitifs si conduite intentionnelle                                   |

Même si le dollar canadien valait environ 1,25 \$ NZ en septembre 2003, nous n'avons effectué aucune conversion afin de refléter le coût réel pour les résidents de la Nouvelle-Zélande. D'ailleurs, tout

au long du présent texte, les montants prévus en dollars néo-zélandais ne seront pas convertis en dollars canadiens, puisque la réduction du quart qui en résulterait créerait un avantage artificiel pour le régime québécois.

On notera que le financement via une taxe sur l'essence a déjà été appliquée au Québec mais abandonnée très rapidement : le Québec n'est pas une île... En ce qui concerne la réduction ou la suppression des indemnités lorsque la victime a été blessée tout en commettant un acte criminel (art. 122), la mesure n'a été appliquée qu'à quatre reprises en ce qui concerne les « criminels de la route »<sup>6</sup>. Par ailleurs, tel que déjà mentionné, les réclamations pour dommages punitifs en matière d'accidents d'automobile sont extrêmement rares, puisque la preuve de l'intention est à peu près impossible à faire<sup>7</sup>.

### □ **Le point fort des régimes en place: l'indemnisation des victimes gravement blessées**

Lorsque l'on lit les conclusions des rapports Woodhouse et Gauvin<sup>8</sup>, on est frappé par la convergence des motifs invoqués au soutien de l'instauration d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité, ainsi que par la grande attention portée au sort des victimes gravement blessées. Il ne faut donc pas s'étonner que le point fort des deux régimes concerne l'indemnisation de ces dernières victimes. C'est dans cette hypothèse que les régimes étatiques démontrent le plus clairement leur supériorité sur le régime traditionnel de responsabilité civile. Parmi les raisons qui expliquent cette situation, mentionnons :

- les délais, qui se comptent en années en droit commun, sont à peu près inexistantes avec la SAAQ et l'ACC : prise en charge immédiate de la victime, délivrance d'un premier chèque en moyenne dans le mois qui suit l'accident, versement anticipé d'une portion de l'indemnité pour pertes non pécuniaires avant même que les expertises médicales finales ne soient disponibles;
- les frais d'avocats, qui représentent généralement de 25 à 40 % du montant total de l'indemnité accordée par un tribunal, sont à peu près inexistantes pour les victimes de la route<sup>9</sup>;
- la fiscalité est largement défavorable aux victimes visées par le droit commun, où le versement d'une somme forfaitaire est la règle<sup>10</sup>. Or, les revenus d'investissement générés par le capital octroyé par un tribunal sont imposables. En utilisant la rente comme mécanisme principal d'indemnisation, les régimes québécois et néo-zélandais évitent cet écueil<sup>11</sup>;



- le mode de versement des principales indemnités favorise encore ici les régimes publics d'indemnisation. Alors que l'octroi d'un « capital payable au comptant » est la règle en droit commun, avec tous les risques de dilapidation de l'indemnité que cela suppose, la SAAQ et l'ACC versent leurs principales indemnités sous forme de rente bimensuelle. En évitant une sortie de fonds dont une large partie ne vise que des besoins futurs, on permet à l'organisme d'indemnisation de faire fructifier le capital « réservé » à la victime. En fait, la SAAQ et l'ACC fonctionnent exactement comme une compagnie d'assurance de personnes et une bonne part des fonds disponibles proviennent de ces revenus d'investissement.

Dans un article publié antérieurement<sup>12</sup>, nous avons déjà démontré les avantages du régime québécois d'assurance automobile par rapport au système de droit commun. Dans le cadre de cet article, nous porterons notre attention à comparer les régimes québécois et néo-zélandais, en séparant les prestations monétaires de celles obtenues sous forme de services.

### **Les prestations monétaires**

Les deux systèmes prévoient un mécanisme de compensation du revenu, qui variera évidemment selon la situation de la victime sur le marché du travail au moment de l'accident. Pour la victime qui occupait un emploi au moment de l'accident, les deux régimes prévoient l'octroi d'une indemnité de remplacement du revenu et on note les similitudes suivantes :

- la période de carence est la même soit sept jours<sup>13</sup>;
- le premier chèque est habituellement émis un mois après la date de l'accident;
- il existe un maximum à partir duquel cette indemnité peut être calculée mais ce plafond est supérieur au revenu de plus de 85 % des travailleurs de chacune des juridictions;
- l'indemnité est revalorisée chaque année pour tenir compte de l'inflation<sup>14</sup>.
- le versement de l'indemnité cesse lorsque la victime décède, redevient apte à exercer son travail ou atteint l'âge de 65 ans<sup>15</sup>;

Au chapitre des différences entre les deux systèmes, nous nous bornerons à indiquer les trois principales. La première concerne le pourcentage du revenu qui est accordé à la victime : alors que le



régime québécois retient un taux de 90 % (art. 51), ce pourcentage n'est que de 80 % en Nouvelle-Zélande (art. 32 (3) de l'Annexe 1). On notera que ce pourcentage de 80 % est celui généralement retenu dans l'hémisphère sud (notamment dans plusieurs des États australiens), alors que le taux de 90 % correspond davantage à la réalité nord-américaine (régimes d'indemnisation des accidents du travail, régimes du Manitoba et de la Saskatchewan pour les accidents de la route).

La deuxième différence concerne le plafond d'indemnisation fixé dans chacune des deux lois. Au Québec, le revenu maximal à partir duquel l'indemnité de remplacement du revenu peut être calculée est, pour l'année 2003, de 53 500 \$ (art. 54). En Nouvelle-Zélande, « *the maximum amount of weekly compensation for loss of earnings that the Corporation is liable to pay to a claimant is \$1,341.31 a week* » (art. 46 (1) de l'Annexe 1). Cela représente un montant annuel de près de 70 000 \$. Cette comparaison entre une indemnité versée de 70 000 \$ (Nouvelle-Zélande) et un montant de 53 000 \$ qui sert de base de calcul à l'indemnité (Québec) peut sembler baroque, mais elle représente la meilleure façon de comparer les deux régimes. En effet, et cela constitue la troisième différence majeure que nous voulons exposer, le traitement fiscal des indemnités varie d'une juridiction à l'autre.

Au Québec, comme partout ailleurs au Canada où existe un régime de *no-fault*, l'indemnité accordée correspond à 90 % du revenu net de la victime et n'est pas imposable. En Nouvelle-Zélande, au contraire, l'indemnité correspond à 80 % du revenu brut et est imposable. En bout de ligne, on voit donc que les impôts sont pris en compte dans chaque cas : toute la question est de savoir qui, du régime d'indemnisation ou du régime fiscal, doit payer la note. Au Québec, il est clair que la SAAQ profite du système en place puisqu'elle « économise » le montant correspondant aux impôts qui auraient dû être acquittés par la victime. C'est donc l'ensemble des contribuables, par le biais des règles fiscales, qui se trouvent à financer une partie des indemnités accordées aux victimes de la route. En revanche, la Nouvelle-Zélande suit une logique voulant que l'activité créatrice d'un risque particulier (en l'espèce, l'automobile) doive assumer tous les coûts associés à l'indemnisation des victimes. Qui a raison?

Sur le plan des principes, la solution néo-zélandaise semble plus logique. D'ailleurs, la règle de la prise en charge des coûts par le créateur du risque est appliquée au Québec en ce qui concerne les soins médicaux, puisque la SAAQ doit rembourser chaque année à la Régie de l'assurance maladie du Québec la valeur des soins prodigués

par le système de santé aux victimes de la route<sup>16</sup>. Si la même logique n'est pas appliquée en matière d'indemnité de remplacement du revenu, c'est pour une raison historique. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les autorités fiscales américaines avaient décidé de ne pas taxer les indemnités obtenues en compensation d'un préjudice corporel, compte tenu de l'impopularité de la mesure et des revenus fiscaux limités qui pourraient être perçus<sup>17</sup>. Cette position a été suivie au Canada et naturellement étendue à toutes les victimes de préjudices corporels, qu'elles soient indemnisées en vertu du système traditionnel de droit commun ou des régimes étatiques qui l'ont remplacé.

On pourrait être tenté d'expliquer cette non-imposition des indemnités reçues par le fait que les bénéficiaires potentiels (les automobilistes québécois) financent à 100 % leur régime d'indemnisation par l'acquittement d'une prime d'assurance. La situation serait donc identique à celle de la personne qui défraie entièrement le coût d'une assurance portant sur l'invalidité. Mais l'explication ne tient plus lorsque l'on constate que le principe de la non-imposition des indemnités est également appliqué aux victimes d'accidents du travail et aux victimes d'actes criminels alors que, dans l'un et l'autre cas, elles n'assument aucune part dans le financement de ces régimes<sup>18</sup>. C'est donc bien en raison d'une exception propre aux victimes de préjudices corporels que les indemnités versées par la SAAQ ne sont pas imposables. À titre d'information, on signalera que cette exemption fiscale a coûté au gouvernement québécois, pour la seule année 2000, 133 millions de dollars pour les accidents du travail et 64 millions de dollars pour les victimes de la route<sup>19</sup>.

Tentons de résumer la situation. Si l'on se place du côté des victimes, la différence résultant du traitement fiscal n'entraîne aucune conséquence puisque, dans l'un et l'autre cas, les impôts seront prélevés sur l'indemnité de remplacement du revenu qui leur est accordée. Que reste-t-il? Un plafond d'indemnisation plus élevé en Nouvelle-Zélande mais un pourcentage deux fois plus important du revenu (20 % contre 10 % au Québec) qui est retranché dans le calcul de l'indemnité. Bref, on peut conclure que le régime québécois est plus favorable pour 85 % de la population sur le marché du travail, dont les revenus sont inférieurs au montant de 53 500 \$ qui sert, en 2003, de plafond lors du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu.

En plus de l'indemnité de remplacement du revenu, les régimes québécois et néo-zélandais octroient d'autres indemnités sous forme monétaire. À titre d'exemples, mentionnons le remboursement des frais de déplacement et de séjour lorsque la victime doit recevoir des soins médicaux et paramédicaux<sup>20</sup>, ainsi que le remboursement des frais de garde d'enfants pendant la période où la victime devient



incapable d'en prendre soin<sup>21</sup>. Un dernier exemple mérite d'être souligné : le remboursement des frais engagés pour l'aide personnelle à domicile. Le niveau d'aide est déterminé à partir d'une grille d'évaluation détaillée et peut atteindre des montants substantiels : 670 \$ par semaine au Québec (en 2003), alors qu'aucun plafond n'est prévu dans la législation néo-zélandaise. On se rapproche ici des avantages conférés sous forme de services, qui font l'objet de la section suivante.

### Les prestations sous forme de services

Les opposants aux régimes d'indemnisation sans égard à la responsabilité, où qu'ils soient à travers le monde, ont la fâcheuse habitude de limiter leurs comparaisons aux seules prestations monétaires. Pourtant, les prestations accordées sous forme de services constituent un élément clé des régimes de *no-fault*. Au Québec, le programme de traumatologie mis en place par la SAAQ constitue un modèle que l'on tente de copier partout à travers le monde. En Nouvelle-Zélande, le terme réhabilitation est inscrit dans le libellé même de la loi, apparaît en tête (avant les prestations monétaires) dans la liste des « *entitlements* » offerts à la victime (art. 69) et ne fait l'objet d'aucune limite monétaire. Cela indique toute l'importance que l'on accorde aux soins qui doivent être dispensés aux victimes d'accidents. Prise en charge rapide des victimes, préparation d'un plan individualisé de réadaptation, accès gratuit et sans délai aux traitements médicaux et paramédicaux, telles sont les grandes caractéristiques des deux régimes.

Au niveau de l'assistance médicale, l'article 83.2 de la *Loi sur l'assurance automobile* donne une bonne idée de l'étendue de la couverture : soins médicaux et paramédicaux (par. 1), frais de déplacement et de séjour en vue de recevoir ces soins (par. 2), achat de prothèses ou d'orthèses (par. 3). On peut ajouter à cela le nettoyage, la réparation ou le remplacement des vêtements endommagés dans l'accident (par. 4), conséquence de l'extension donnée à la notion de « préjudice corporel » dans l'article 2 de la loi. La loi néo-zélandaise édicte des dispositions semblables (art. 1 à 3 de l'Annexe 1). Elle est par ailleurs plus claire que la législation québécoise en ce qui concerne les mesures de réadaptation. Alors que la loi québécoise ne prévoit qu'une disposition générale à ce sujet (art. 83.7) et procède par voie de directives internes, avec tous les problèmes de connaissance que cela suppose de la part des justiciables, la loi néo-zélandaise fournit le détail des mesures visées, appelées « *key aspects of social rehabilitation* » dans l'article 81 de la loi :



- (a) *aids and appliance;*
- (b) *attendant care;*
- (c) *child care;*
- (d) *education support;*
- (e) *home help;*
- (f) *modifications to the home;*
- (g) *training for independence;*
- (h) *transport for independence.*

Une telle emphase sur les soins et la réadaptation des victimes n'est d'ailleurs pas sans créer des frictions. Dans les deux communautés, les personnes devenues handicapées à la suite d'une maladie acceptent mal de devoir endurer de longues attentes pour recevoir certains soins et services, alors que les victimes de la route sont traitées sans délai. D'un point de vue purement financier, on peut comprendre qu'un régime financé par des contributions préalables, tel celui des accidents d'automobile, puisse se « payer » des services distincts de ceux offerts à même l'assiette générale des impôts. D'un point de vue éthique et social, on peut se demander s'il est acceptable que des secteurs aussi fondamentaux que les soins médicaux et la réadaptation physique puissent faire l'objet de « préférences » basées sur la cause du handicap.

Que ce soit en matière de soins à domicile, de physiothérapie, de services d'un ergothérapeute ou d'adaptation de domicile, on remarque que les victimes d'accidents d'automobile ont droit à un traitement préférentiel. Pour ne retenir que le dernier exemple de l'adaptation de domicile, on opposera la situation québécoise des victimes de la route, où les seuls délais sont ceux reliés à la réalisation des travaux et où aucun plafond d'indemnisation n'est prévu, avec celle des « autres » victimes, où le régime général administré par l'Office de l'habitation du Québec souffre d'un sous-financement chronique, ce qui implique un délai d'attente moyen supérieur à trois ans et un financement plafonné à 16 000 \$. Le régime néo-zélandais a au moins l'avantage d'avoir mis toutes les victimes d'accidents sur le même pied, alors que le Québec traite mieux certaines de ces victimes (automobile, travail, victimes d'actes criminels) que d'autres (accidents survenus à la maison, pendant les loisirs, etc.). Mais le problème des personnes devenues invalides à la suite d'une maladie, dont le nombre est largement supérieur à celui des accidents, demeure entier dans les deux régimes<sup>22</sup>.

La solution ne passe certainement pas par l'abolition de ces régimes d'indemnisation sans égard à la responsabilité. Ceux-ci

représentent un progrès social important par rapport à la situation antérieure, où les victimes d'accidents ne pouvaient espérer toucher une compensation que dans l'hypothèse où elles pouvaient identifier un responsable de leur préjudice, de surcroît solvable. D'ailleurs, même dans les cas où un recours en responsabilité civile est couronné de succès, on remarque que les victimes visées par le droit commun demeurent tributaires des régimes publics d'assistance, en raison des longs délais inhérents à toute poursuite en justice<sup>23</sup>. Les régimes administrés par la SAAQ et l'ACC doivent donc être maintenus : il faut simplement éviter que les soins de première ligne et les mesures touchant la réadaptation physique fassent l'objet d'un traitement trop différencié entre les diverses catégories de victimes. Pour reprendre notre exemple de l'adaptation de domicile, un accès immédiat à ce programme devrait être garanti à toutes les victimes, sans égard à la cause de leur handicap. À partir de là, il serait acceptable que le régime, financé par des contributions préalables ciblées (assurance automobile), puisse offrir plus que celui tributaire de la masse générale des impôts, par exemple par l'imposition d'un plafond raisonnable dans le second cas et non dans le premier.

#### □ **Le point sensible des régimes en place : l'indemnisation des pertes non pécuniaires**

L'indemnisation des pertes non économiques ou pertes non pécuniaires (douleurs, souffrances, perte de jouissance de la vie, *solatium doloris*) a toujours constitué le talon d'Achille des régimes d'indemnisation sans égard à la responsabilité. Aux États-Unis et au Canada anglais, c'est habituellement en insistant sur la non indemnisation de ces préjudices que les opposants aux régimes de *no-fault* recueillent des appuis dans la population. La réalité est beaucoup plus nuancée et on va voir que le Québec et la Nouvelle-Zélande ont suivi sur ce point des chemins bien différents. Ces différences ressortent tant en ce qui concerne les victimes immédiates que les victimes par ricochet.

#### **La situation de la victime immédiate**

Que ce soit en Nouvelle-Zélande ou au Québec, la question de l'indemnisation des pertes non pécuniaires a retenu l'attention du législateur et chacun des régimes a été modifié en profondeur depuis son entrée en vigueur. Le chemin suivi dans chacune des juridictions a toutefois été fort différent.

S'appuyant sur une des recommandations du Rapport Gauvin, qui privilégiait la pleine indemnisation de la perte économique et accordait peu d'importance aux pertes non économiques, la première



version de la *Loi sur l'assurance automobile* se révélait peu généreuse pour les victimes d'accidents d'automobile : une seule disposition législative, noyée dans la section « autres indemnités » à côté des frais funéraires et des mesures de réadaptation, édictait que la somme versée ne devait « en aucun cas excéder vingt mille dollars » (art. 44 ancien). La gravité des blessures subies a constitué, dès la mise en vigueur du régime, l'étalon de mesure permettant de fixer l'indemnité à l'intérieur de cette limite. Il a fallu attendre une décennie avant que ce plafond ne soit augmenté de façon significative. La somme maximale de 20 000 \$, que le processus annuel de revalorisation des indemnités avait portée à 44 000 \$ en 1989, a alors été augmentée à 75 000 \$ pour l'année 1990, à 100 000 \$ pour 1991 et finalement à 125 000 \$ pour 1992<sup>24</sup>. C'est à l'occasion de cette réforme qu'une section particulière a été ajoutée à la loi sous le titre « Dommage non pécuniaire ».

Enfin, par une loi votée en 1999 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000, deux mesures touchant l'indemnisation des pertes non pécuniaires ont été adoptées : hausse du plafond d'indemnisation à 175 000 \$ et introduction d'une indemnité d'un maximum de 1 000 \$ pour « souffrances temporaires »<sup>25</sup>. Cette reconnaissance du droit à l'indemnisation des souffrances temporaires est l'aboutissement d'un long processus. Dans une décision rendue en 1982, on considéra que l'organisme d'indemnisation avait outrepassé ses pouvoirs en assujettissant le droit à une indemnité pour douleurs ou perte de jouissance de la vie à l'existence d'un déficit anatomophysiologique permanent<sup>26</sup>. Cela permit à des victimes d'obtenir des indemnités dont le seul point de repère était le plafond d'indemnisation applicable à ce type de préjudice<sup>27</sup>. La réforme apportée à la loi en 1989 avait renversé en douce cette situation, en introduisant la notion d'« atteinte permanente » comme condition d'octroi de l'indemnité pour « dommage non pécuniaire ». Avec la nouvelle catégorie des souffrances « temporaires », la boucle est finalement bouclée en faveur des victimes d'accidents d'automobile. Il s'agit, à notre connaissance, d'une première mondiale dans le cadre d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité. On peut simplement questionner la faiblesse du montant maximal initialement prévu (1 000 \$), conséquence de la nouveauté de la mesure et des inquiétudes résultant de son application concrète.

En comparaison, le régime néo-zélandais a été et continue d'être moins généreux, pour plusieurs raisons :

- il n'existe aucune mesure d'indemnisation pour les souffrances temporaires endurées par la victime;



- le plafond d'indemnisation représente environ la moitié de celui fixé par la loi québécoise : 100 000 \$ en dollars de 2002<sup>28</sup>. Pire, entre 1992 et 2002, le régime néo-zélandais a connu une période sombre où les pertes non pécuniaires n'étaient à peu près plus indemnisées : seuls les grands blessés avaient droit à une rente ne pouvant dépasser 60 \$ par semaine. C'est la loi adoptée en 2001 et présentement en vigueur qui a réintroduit l'octroi de la somme forfaitaire visant à compenser ces pertes non pécuniaires;
- l'indemnisation est établie en fonction de l'atteinte à l'intégrité physique de la personne mais il existe un seuil en-dessous duquel aucune indemnité n'est payable. Ce seuil a été fixé à 10 % par le législateur<sup>29</sup>;
- dans l'hypothèse où l'atteinte à l'intégrité physique (*permanent impairment*) atteint ce seuil de 10 %, l'indemnité n'est pas directement établie en fonction du plafond d'indemnisation. Ainsi, dans un document d'information disponible sur le site web de l'ACC, on donne l'exemple suivant : « 10 % impairment – e.g. severe damage to the ligaments of the knee, would provide an entitlement of \$ 2,500 »<sup>30</sup>.

On terminera cette section consacrée aux pertes non pécuniaires en élargissant notre comparaison afin d'y inclure le système de droit commun de la responsabilité civile. Les deux constats que nous allons faire en surprendront plus d'un.

D'une part, on peut affirmer que les victimes gravement blessées dans un accident d'automobile reçoivent autant et même plus d'argent que celles soumises aux aléas d'un procès. En effet, il faut savoir que les pertes non pécuniaires sont également plafonnées en droit commun, depuis qu'un jugement de la Cour suprême rendu en 1978 les a fixées à un maximum de 100 000 \$<sup>31</sup>. Si l'on tient compte de l'indexation de ce plafond, qui correspond à environ 280 000 \$ en dollars de 2003, et que l'on enlève les frais d'avocats qui correspondent en moyenne à 30 % des montants accordés par les tribunaux, on réalise que le montant effectivement touché par la victime d'un accident d'automobile se compare avantageusement à celui octroyé par les tribunaux ordinaires tout en étant versé beaucoup plus rapidement.

D'autre part, même les victimes ayant subi des blessures plus légères y gagnent de moins en moins au jeu de la comparaison avec le régime de la *Loi sur l'assurance automobile*. Traditionnellement, ces victimes ont été surindemnisées pour leurs pertes non pécuniaires, soit parce que l'assureur responsabilité du défendeur préfère offrir un règlement plus généreux à la victime afin d'éviter une coûteuse judiciarisation de son cas, soit encore parce que les tribunaux,

par une sorte de phénomène de « compensation », ont tendance à gonfler l'indemnisation des pertes non pécuniaires lorsque les pertes de nature pécuniaire sont inexistantes ou difficilement quantifiables. Or, l'indemnisation de ces *soft tissues injuries*, selon l'expression anglaise bien connue, fait l'objet de contrôles de plus en plus sévères de la part du législateur. On prendra l'exemple du Nouveau-Brunswick, où un nouveau règlement a été adopté en 2003 afin de prévoir que « le montant total recouvrable, à titre de dommages-intérêts pour perte non pécuniaire du plaignant pour toutes blessures personnelles mineures subies par le plaignant à la suite d'un accident particulier, ne doit pas dépasser 2 500 \$ »<sup>32</sup>. Or, ce qui frappe dans le texte de ce règlement, ce n'est pas tant qu'il rend, à toutes fins pratiques, inutiles les recours en cas de blessures peu importantes, mais plutôt que la définition de « blessures personnelles mineures » utilisée dans le règlement est tellement large qu'elle vise des victimes qui seraient autrement considérées, sous le langage commun, comme gravement blessées. Qu'on en juge plutôt :

2 (2) « blessures personnelles mineures » désigne une blessure qui n'a pas pour résultat : a) un préjudice esthétique grave et permanent; ou b) une déficience grave et permanente d'une fonction corporelle importante causée par une blessure permanente qui est d'ordre physique.

Ainsi, une victime ayant subi de multiples fractures lors d'un accident de la route et qui boîtera pour le restant de ses jours entre dans la définition de « blessures personnelles mineures », même si sa convalescence s'étend sur plusieurs mois et qu'elle en conserve des séquelles permanentes. Indemnités amputées et primes d'assurances plus élevées : décidément, la loterie de droit commun coûte de plus en plus cher aux victimes d'accidents d'automobile non couvertes par un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité. N'est-il pas paradoxal de noter que le plafond de 2 500 \$ applicable au Nouveau-Brunswick correspond à l'exemple donné ci-dessus pour la Nouvelle-Zélande, qui possède au moins l'immense avantage d'indemniser toutes ses victimes sans délais et sans frais? Et dire que le régime québécois d'assurance automobile est sur ce point largement supérieur à son homologue néo-zélandais : on en vient à se demander comment les détracteurs du régime québécois peuvent décemment continuer à faire miroiter les merveilles du régime de droit commun...

### **La situation des victimes par ricochet**

Tous les régimes étatiques d'indemnisation ont pour objectif fondamental la compensation du préjudice subi par la victime immé-



diatè d'un accident. Hormis le cas où cette victime immédiate décède, les victimes par ricochet (proches de la victime blessée, employeur, associé) ne font pas l'objet d'une grande attention de la part de ces régimes. Dans la *Loi sur l'assurance automobile*, on considère comme une victime « la personne qui subit un préjudice corporel dans un accident » (art. 6, nos italiques) et non celle qui en subit les contrecoups. De même, dans la loi néo-zélandaise : « *A person has cover for personal injury if he or she suffers the personal injury [...]* » (art. 20 (1)). Cela ne signifie toutefois pas que les indemnités et mesures d'aide sont inexistantes pour les victimes par ricochet. En nous contentant de donner les références à la loi québécoise, on signalera les points suivants :

- remboursement des frais de séjour et de déplacement ainsi qu'une allocation de disponibilité pour la personne qui accompagne la victime lors de ses traitements (art. 83.5). Les frais de séjour et de déplacement varient évidemment dans chaque cas, alors que l'allocation de disponibilité ne peut dépasser 70 \$ par jour;
- remboursement, dans certaines hypothèses, des frais de thérapie engagés par les proches d'une victime gravement blessée (art. 83.7, à partir de normes adoptées par voie de directives internes).

On peut ajouter à cette liste l'allocation versée pour l'aide à domicile prodiguée à la victime, établie en fonction d'une grille d'évaluation des tâches qu'elle ne peut plus accomplir elle-même (art. 79). Il est vrai qu'il s'agit d'abord et avant tout d'une mesure d'indemnisation destinée à la victime immédiate. Elle a toutefois des effets directs sur ses proches, par exemple lorsque la mère d'un enfant gravement blessé dispense les services d'aide et reçoit ainsi l'allocation, qui peut atteindre 670 \$ par semaine en 2003.

Si l'on ramène maintenant notre propos à l'indemnisation des pertes non pécuniaires, force est de constater qu'aucun des deux régimes ne compense explicitement la souffrance et l'anxiété subies par un proche de la victime d'un accident d'automobile. La solution est certaine lorsque la victime immédiate survit à ses blessures : on considère alors, sous les deux régimes, que le versement d'une indemnité pour pertes non pécuniaires à cette victime immédiate représente une mesure suffisante de compensation<sup>33</sup>. Lorsque la victime immédiate est décédée, la situation est moins claire. Nous procéderons avec l'exemple de l'enfant tué dans un accident d'automobile, pour constater que les lois québécoise et néo-zélandaise ont, ici encore, emprunté des chemins différents.



Au Québec, la première version de la *Loi sur l'assurance automobile* faisait peu de cas du décès d'un enfant. En l'absence de toute perte de nature économique, l'indemnité versée à la succession se limitait à une somme forfaitaire de 2 000 \$ couvrant ces frais funéraires et à une « indemnité forfaitaire de 6 000 \$ » (art. 38 et 47 anciens). Cela pouvait se comprendre dans un contexte où la peine résultant de la perte d'un être cher (le *solatium doloris*) n'était pas reconnue en droit québécois. Or, la situation a changé en octobre 1996, lorsque la Cour suprême a renversé une jurisprudence centenaire et indiqué qu'une indemnité de 25 000 \$ pourrait représenter une compensation adéquate pour la peine éprouvée par une mère dont le fils de 19 ans avait été tué par un policier<sup>34</sup>. Cette reconnaissance officielle du *solatium doloris* à titre de préjudice indemnisable ne pouvait être ignoré dans le cadre du régime d'indemnisation des victimes de la route, puisqu'un trop grand écart entre les indemnités de la loi et celles octroyées par les tribunaux ordinaires fournirait un puissant argument aux partisans d'une réintroduction des recours civils. Une loi de 1999 a donc porté de 17 000 \$ à 40 000 \$ l'indemnité de décès accordée lorsque « la victime est mineure et n'a pas de personne à charge »<sup>35</sup>. On notera toutefois que l'indemnisation des pertes non pécuniaires ne fait l'objet d'aucune reconnaissance explicite de la part du législateur (les termes « préjudice non pécuniaire » n'apparaissent nulle part dans le chapitre consacré aux indemnités de décès).

La situation est totalement différente en Nouvelle-Zélande. La règle de la non-indemnisation du *solatium doloris*, qui tire son origine d'une vieille décision anglaise<sup>36</sup>, a toujours cours en *common law*. Il ne faut donc pas se surprendre de ce que le législateur néo-zélandais n'ait pas suivi la voie tracée par son homologue québécois. En fait, le décès d'un enfant ne donne droit à aucune indemnité particulière, si ce n'est l'octroi d'une indemnité visant à couvrir les frais funéraires<sup>37</sup>. Cet exemple montre bien l'influence américaine sur nos régimes d'indemnisation : aux États-Unis, tout se monnaie, y compris la douleur. Est-ce que les juridictions qui ne reconnaissent pas le *solatium doloris*, comme la Nouvelle-Zélande ou la Suède, doivent pour autant être qualifiées d'anachroniques? Osera-t-on affirmer que les Suédois ou les Néo-zélandais accordent moins d'importance à leurs enfants, du fait qu'ils acceptent de ne toucher aucune compensation monétaire en cas de décès? C'est toute la question de la mercantilisation des sentiments qui se pose ici, avec tous les excès qui peuvent résulter d'une mise dans le commerce de la personne humaine.

Si l'on s'en tient à cette seule hypothèse du décès d'un enfant, le régime québécois apparaît beaucoup plus généreux que le régime

néo-zélandais. Une étude plus complète, qui dépasse le cadre fixé dans cette section, permettrait toutefois de conclure que la situation n'est pas la même dans toutes les hypothèses de décès. Par exemple, si l'on retient la situation inverse où l'enfant n'est plus la victime décédée mais plutôt le réclamant à la suite du décès d'un de ses parents, on réalise que la comparaison n'est pas à l'avantage du régime québécois, ne serait-ce qu'en raison du fait que le régime néo-zélandais accorde une rente indexée et non une simple somme forfaitaire aisément dilapidable :

- octroi d'une indemnité forfaitaire de base de 2 351 \$ (art. 65 (1) (b) de l'Annexe 1);
- versement d'une rente hebdomadaire correspondant à 20 % de l'indemnité de remplacement du revenu qui aurait été versée à la victime décédée, disponible jusqu'à l'âge de 21 ans (art. 70 de l'Annexe 1). Rappelons que cela peut représenter une rente hebdomadaire de plus de 250 \$;
- remboursement des frais de garde et d'entretien (*child care payment*) dont le montant varie selon le nombre d'enfants en cause : 100 \$ par semaine pour un enfant, 60 \$ par enfant s'il y en a deux, etc. (art. 76 de l'Annexe 1).

En comparaison, depuis 1990, la *Loi sur l'assurance automobile* accorde uniquement des sommes forfaitaires aux enfants. En 2003, l'indemnité varie entre 46 842 \$ (enfant de moins de un an) et 25 426 \$ (enfant de plus de 16 ans)<sup>38</sup>.

## ■ CONCLUSION

Au terme de cette courte étude, on remarque des points de convergence et de divergence entre les régimes québécois et néo-zélandais d'indemnisation des victimes de la route. Les mesures de compensation offertes aux personnes gravement blessées font certainement partie de la première catégorie. Il existe bien des différences dans le calcul et le mode d'imposition des indemnités de remplacement du revenu, mais on peut tout de même conclure que les deux régimes compensent de manière très acceptable cette catégorie de victimes. La nomenclature des prestations offertes sous forme de services montre, à elle seule, l'immense avantage que présente un régime qui prend immédiatement en charge sa clientèle, sans avoir à attendre l'issue incertaine d'un procès qui tentera de départager les responsabilités.



C'est en ce qui concerne l'indemnisation des pertes non pécuniaires que le régime québécois se démarque le plus clairement de son homologue néo-zélandais. Que l'on examine la situation de la victime immédiate ou celle des victimes par ricochet, une conclusion s'impose : la *Loi sur l'assurance automobile* offre à ses bénéficiaires des indemnités largement supérieures. On peut tenter d'expliquer cette situation de deux façons.

D'une part, le financement de chacun des régimes. Dans un contexte où les impôts généraux financent une portion non négligeable du système néo-zélandais, applicable à tous les accidents, il est tout à fait normal que les ressources disponibles soient davantage limitées que dans un régime totalement financé par une catégorie de citoyens (les automobilistes). Si on prend l'exemple des accidents survenus à la maison, qui représentaient plus de 28 % de toutes les réclamations présentées à l'Accident Compensation Corporation pour l'année 2000-2001, on réalise le poids financier qui en résulte pour l'État puisque ce type d'accidents ne fait l'objet d'aucune cotisation préalable particulière. En d'autres mots, l'introduction en 1974 du régime néo-zélandais universel d'indemnisation n'a pu se faire par un simple transfert de primes d'assurances (du privé vers le public), comme cela a été le cas pour le Québec en matière d'accidents d'automobile. L'État se voyant obligé d'investir de l'argent neuf dans le nouveau programme, il est naturel que le niveau des indemnités ne puisse pas toujours se comparer à celui de notre régime d'indemnisation des accidents d'automobile.

D'autre part, l'influence américaine se fait davantage sentir ici qu'en Nouvelle-Zélande. Qu'on le veuille ou non, le « *lotery system* » américain, qui permet d'enrichir de rares victimes tout en laissant une majorité d'entre elles sans compensation, a des échos chez son voisin du nord. La crise actuelle de l'assurance automobile dans les autres provinces canadiennes en est la preuve : accorder une indemnité de 50 000 \$ pour un mal de cou qui n'empêche nullement la victime de travailler, n'est-ce pas reconnaître que l'argent a une valeur curative et qu'il représente une meilleure mesure d'indemnisation que des traitements médicaux appliqués sans délai? Cette mercantilisation de la douleur aura toujours des échos favorables auprès d'une partie de la population; elle permet d'illustrer les pressions énormes auxquelles est soumis depuis deux décennies le régime québécois d'indemnisation des victimes de la route. Le résultat est certes à l'avantage des victimes, avec des indemnités pour pertes non pécuniaires largement supérieures à celles prévues en Nouvelle-Zélande et qui se rapprochent même de celles accordées par les tribunaux de droit commun. Mais où s'arrêtera l'escalade qui rendra, en bout de ligne, le régime plus coûteux pour tous les automobilistes?



## □ Notes

1. L.R.Q., c. A-25 (ci-après citée : LAA). Le régime est administré par la Société de l'assurance automobile du Québec (ci-après désignée : SAAQ).
2. Woodhouse, Owen (prés.), *Compensation for Personal Injury in New Zealand, Report of the Royal Commission of Inquiry*, Wellington, Government Printer, décembre 1967, 254 pages. Ci-après cité : rapport Woodhouse.
3. Suicide, blessure infligée volontairement à soi-même, victime emprisonnée à la suite de l'accident où elle fut blessée : voir les articles 119-122 de la loi de 2001.
4. *Accident Compensation Corporation* (ci-après désignée : ACC).
5. Article 319 de la loi. En pratique, les rares cas recensés ne concernent pas des accidents d'automobile mais plutôt des affaires de crimes sexuels ou de violence conjugale, ainsi que quelques cas de responsabilité médicale. La dernière en date est un cas de responsabilité médicale où le jugement final a été rendu par le Conseil Privé : A. c. *Bottrill*, [2003] 1 A.C. 449, p. 454-464, par. 17-66.
6. Deux cas sous la loi de 1982 : ACC c. *Curtis*, [1994] 2 NZLR 519 (C.A.); ACC c. *McKee*, [1994] NZLR 289 (C.A.). Deux autres cas sous la loi de 1992 : ARCI c. *Findlay*, décision non rapportée du 28 octobre 1997; ARCI c. *Mitchel*, décision non rapportée du 9 décembre 1997. Aucun cas d'application depuis cette date (recherche à jour au 1<sup>er</sup> septembre 2003).
7. Doit-on rappeler que la conduite en état d'ébriété ne représente pas un cas de faute intentionnelle, en Nouvelle-Zélande comme au Québec, puisque le conducteur fautif n'avait pas l'intention de tuer ou de blesser une autre personne?
8. *Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile*, Québec, Éd. officiel du Québec, 1974, 412 pages. Ce rapport est couramment désigné sous le nom du président du Comité, l'actuaire Jean-Louis Gauvin.
9. En moyenne, moins de 3 % des décisions de la SAAQ sont portées en révision et un pourcentage encore plus restreint fait l'objet d'un litige devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ). En moyenne, la SAAQ obtient gain de cause dans une proportion supérieure à 80 % en révision et d'environ 70 % devant le TAQ. Les données sont semblables pour la Nouvelle-Zélande. Ainsi, pour 2001, seulement 4 000 décisions ont été portées en révision alors que le nombre de demandes d'indemnisation se chiffrait à 1,4 million. Ce pourcentage très faible de 0,3 % doit cependant être relativisé puisque plus de la moitié des demandes ne concernent que des blessures mineures où les mesures d'indemnisation se limitent à un suivi médical.
10. Art. 1616 du *Code civil du Québec*. Le principe du « *lump-sum* », hérité de la common law, est également appliqué en Nouvelle-Zélande pour tous les litiges non visés par le régime étatique (ex : diffamation, perte d'un bien).
11. Pour plus de détails sur les impacts fiscaux des sommes versées par la SAAQ et celles accordées par les tribunaux de droit commun, voir notre ouvrage *L'évaluation du préjudice corporel*, 2<sup>e</sup> éd., Cowansville, Éd. Yvon Blais inc., 2002, p. 513 à 524, nos 585 à 597.
12. D. Gardner, « Comparer l'incomparable : les indemnités pour préjudice corporel en droit commun et dans la *Loi sur l'assurance automobile* », (1998) 39 *Cahiers de Droit* 429-472, notamment les pages 443 à 456.
13. Art. 83.20 LAA; art. 32 (2) de la loi néo-zélandaise.
14. Art. 83.34 et 83.35 LAA; art. 115 de la loi néo-zélandaise.
15. Art. 49 LAA; art. 100 et suivants de la loi néo-zélandaise (la retraite à 65 ans est fixée en vertu de la *New Zealand Superannuation Act 2001*). Dans les deux régimes, il serait plus exact de dire que la rente est progressivement réduite à partir de l'âge de 65 ans (art. 43 LAA; art. 52 de l'Annexe I de la loi néo-zélandaise).

16. Pour l'année 2002, cela représentait un montant de 88,6 millions de dollars, selon les données publiées dans le rapport annuel de gestion de la SAAQ.

17. Voir F.P. Hubbard, « Making People Whole Again : The Constitutionality of Taxing Compensatory Tort Damages for Mental Distress », (1997) 49 *Florida Law Review* 725, p. 739 et les références citées (*humanitarian policy decision*).

18. Le régime des accidents du travail est financé à 100 % par les employeurs alors que les sommes versées aux victimes d'actes criminels proviennent du fonds consolidé du revenu. On sait que dans l'hypothèse où une prime est défrayée en partie ou en totalité par un tiers, la prestation reçue est imposable. La règle est applicable tant aux régimes publics (ex. de la Régie des rentes du Québec) que privés (ex. des régimes collectifs d'assurance portant sur l'invalidité).

19. Les estimations pour l'année 2003 sont respectivement de 132 et de 54 millions de dollars. Ces données proviennent d'un document québécois intitulé *Dépenses fiscales*, édition 2003, ministères des Finances et du Revenu, tableau 5 « Coût des dépenses fiscales liées à l'impôt sur le revenu des particuliers », p. 42. Voir <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2003-2004/fr/pdf/dépensesfiscales.pdf> (document consulté le 18 août 2003).

20. Art. 83.5 al. 1 LAA; art. 3 de l'Annexe I de la loi néo-zélandaise.

21. Art. 83 LAA.

22. Afin de donner une idée de la situation, mentionnons que la clientèle de la rente d'invalidité versée par la Régie des rentes du Québec (59 151 personnes au 30 juin 2003) ne compte que 6 % de prestataires dont la cause de l'invalidité est reliée à un accident (3 615). La part du lion revient aux maladies, qu'elles soient physiques ou mentales (13 587 personnes dans ce dernier cas).

23. À titre d'exemple, rappelons la célèbre affaire *Bouliane c. Commission scolaire de Charlesbourg*, [1984] C.S. 323, confirmé en appel trois ans plus tard : [1987] R.J.Q. 1490 (C.A.). Dans cette affaire où l'accident ayant rendu la jeune victime paraplégique s'était produit en 1979, des déboursés inférieurs à 6 500 \$ ont été réclamés pour les cinq années suivant l'accident, alors que plus de deux millions de dollars étaient demandés pour l'avenir, incluant les frais d'adaptation du domicile que les parents de la victime n'avaient pas eu les moyens de payer dans l'intervalle.

24. L.Q. 1989, c. 15, art. 1. Pour les années subséquentes, le plafond de 125 000 \$ a évidemment été revalorisé à partir du taux d'inflation de l'année précédente, tel que prescrit par les articles 83.34 et 83.35 de la loi.

25. L.Q. 1999, c. 22, art. 15. En 2003, les plafonds indexés sont respectivement établis à 187 712 \$ et 1 077 \$.

26. *Assurance automobile*-27, [1982] C.A.S. 279 (C.S.), conf. par C.A. Mtl n° 500-09-000735-829, 22 novembre 1984.

27. Exemple : *Assurance automobile*-33, [1985] C.A.S. 787, p. 789.

28. Art. 56 (4) de l'Annexe I.

29. Art. 56 (3) de l'Annexe I.

30. En comparaison, un même pourcentage d'atteinte permanente de 10 % donne droit, sous la *Loi sur l'assurance automobile*, à une indemnité de 18 771 \$, soit 10 % du plafond indexé pour les pertes non pécuniaires. En Nouvelle-Zélande, l'amputation d'une jambe au-dessous du genou donne droit à une indemnité de 13 409 \$, alors que le montant accordé en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile* serait d'environ 60 000 \$.

31. *Andrews c. Grand and Toy Alberta Ltd.*, [1978] 2 R.C.S. 229, p. 262, 263.

32. *Règlement sur les blessures* établi en vertu de la *Loi sur les assurances*, D.C. 2003-135, art. 4. Le règlement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2003. Les gouvernements des trois autres provinces maritimes ont annoncé leur intention de légiférer dans le même sens.

33. Lorsque l'évaluation médicale avait été complétée mais que la victime est décédée avant le versement de l'indemnité pour pertes non pécuniaires, les deux régimes prévoient que celle-ci doit être versée à la succession.

34. *Augustus c. Gosset*, [1996] 3 R.C.S. 268, par. 51. Les indemnités accordées pour *solatium doloris* depuis cette décision se situent habituellement dans la fourchette 25 000 \$ - 60 000 \$.

35. L.Q. 1999, c. 22, art. 12, modifiant l'article 69 de la *Loi sur l'assurance automobile*. Le montant de 17 000 \$ correspondait à la valeur indexée du montant de 6 000 \$ édicté en 1978. En vertu du même processus de revalorisation des indemnités, le montant de 40 000 \$ représente en 2003 une somme de 42 906 \$.

36. *Blake c. Midland Railway Co.*, (1852) 118 E.R. 35 (Q.B.). En fait, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les règles de common law n'ont toute possibilité d'obtenir une compensation en cas de décès de la victime immédiate.

37. Contrairement à la *Loi sur l'assurance automobile* où le montant prévu pour les frais funéraires est le même pour tous (4 014 \$ en 2003), l'article 64 (1) de l'Annexe I de la loi néo-zélandaise prévoit ce qui suit : « *The Corporation is liable to pay to a deceased claimant's estate a funeral grant of the lesser of (a) the actual cost of the funeral; or (b) \$4,500.* »

38. Art. 66 et Annexe III de la loi. On signalera qu'avant 1990, la LAA fonctionnait comme le fait la loi néo-zélandaise à l'heure actuelle. De simples irritants administratifs, qui auraient pu être aisément corrigés, ont entraîné la suppression des indemnités autres que forfaitaires.