

**City of Westmount** *Appellant*

v.

**Richard Rossy, Sharon Rossy,  
Justin Rossy, Luke Rossy, Nicholas Rossy  
and Société de l'assurance automobile du  
Québec** *Respondents*

INDEXED AS: WESTMOUNT (CITY) v. ROSSY

2012 SCC 30

File No.: 34060.

2012: February 13; 2012: June 22.

Present: McLachlin C.J. and LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Cromwell and Karakatsanis JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

*Insurance — Automobile insurance — No-fault public automobile insurance scheme — Tree falling on vehicle causing driver's death — Type of causal link necessary between damage and automobile — Whether driver's injuries were "caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile" — Automobile Insurance Act, R.S.Q., c. A-25, s. 1 "accident", "damage caused by an automobile".*

*Civil procedure — Exception to dismiss action — Tree falling on vehicle causing driver's death — Driver's family members filing action in damages against city where accident occurred — Whether civil claim barred by virtue of public automobile insurance scheme's application — Code of Civil Procedure, R.S.Q., c. C-25, arts. 75.1, 165(4) — Automobile Insurance Act, R.S.Q., c. A-25, s. 83.57.*

R was killed when a tree fell on the vehicle he was driving in the City of Westmount. R's parents and three brothers filed an action in damages against the City on the basis of civil liability under the *Civil Code of Québec*. They alleged that, as the owner of the tree, the City had failed to properly maintain it. The City moved to dismiss the action under arts. 165(4) and 75.1 of the *Code of Civil Procedure*. It argued that the injury resulted from an accident caused by an automobile and, therefore, that any compensation for personal injury

**Ville de Westmount** *Appelante*

c.

**Richard Rossy, Sharon Rossy,  
Justin Rossy, Luke Rossy, Nicholas Rossy  
et Société de l'assurance automobile du  
Québec** *Intimés*

RÉPERTORIÉ : WESTMOUNT (VILLE) c. ROSSY

2012 CSC 30

N° du greffe : 34060.

2012 : 13 février; 2012 : 22 juin.

Présents : La juge en chef McLachlin et les juges LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Cromwell et Karakatsanis.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

*Assurance — Assurance automobile — Régime public d'assurance automobile sans égard à la responsabilité — Arbre tombé sur un véhicule cause la mort du conducteur — Type de lien de causalité nécessaire entre le préjudice et l'automobile — Le préjudice subi par le conducteur a-t-il été « causé par une automobile, par son usage ou par son chargement »? — Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., ch. A-25, art. 1 « accident », « préjudice causé par une automobile ».*

*Procédure civile — Moyens de non-recevabilité — Arbre tombé sur un véhicule cause la mort du conducteur — Membres de la famille du conducteur intentent une poursuite en dommages-intérêts contre la ville où s'est produit l'accident — La poursuite civile est-elle irrecevable du fait de l'application du régime public d'assurance automobile? — Code de procédure civile, L.R.Q., ch. C-25, art. 75.1, 165(4) — Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., ch. A-25, art. 83.57.*

R a été tué lorsqu'un arbre est tombé sur le véhicule qu'il conduisait dans la ville de Westmount. Les parents de R ainsi que ses trois frères ont intenté un recours en dommages-intérêts contre la ville en se fondant sur la responsabilité civile qui lui incomberait, selon eux, aux termes du *Code civil du Québec*. Ils alléguaient que, en sa qualité de propriétaire de l'arbre, la ville n'avait pas bien entretenu l'arbre en question. La Ville a demandé le rejet de l'action en application du par. 165(4) et de l'art. 75.1 du *Code de procédure civile*. Elle a soutenu

was governed by the *Automobile Insurance Act* (“Act”). The Superior Court granted the City’s motion and dismissed the action. The Court of Appeal concluded that an injury is not “damage caused by an automobile” simply because the victim was in a vehicle at the time of the accident. It found that the motion’s allegations led to the conclusion that there was nothing to connect R’s injuries with the fact that he was in a vehicle. It allowed the appeal and held that the case could proceed in the Superior Court.

*Held:* The appeal should be allowed.

The Act is considered remedial legislation. Therefore, it must be interpreted in accordance with s. 41 of the *Interpretation Act*. It must be given a large and liberal interpretation to ensure that its purpose is attained. The Court of Appeal’s decision in *Productions Pram inc. v. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738, teaches that, in determining whether the Act applies, a court must not look for a traditional causal link between fault and damage as is routinely done in delictual or quasi-delictual civil liability cases. The principles from *Pram* are a useful guide to the interpretation of the Act and should be reaffirmed. Each case must be considered on its facts. However, at a minimum, an accident arising out of the use of a vehicle as a means of transportation will fall within the definition of “accident” in the Act and will therefore be “caused by an automobile” within the meaning of the Act. Any civil action in connection with the damage caused by that accident will be barred and victims will have to file a claim with the Société de l’assurance automobile du Québec. The vehicle’s role in the accident need not be an active one. The mere use or operation of the vehicle, as a vehicle, will be sufficient for the Act to apply. This interpretation follows from a straightforward application of the principles developed in *Pram*. It is in line with the jurisprudence and the literature, and it gives effect to the objective of the legislative scheme.

On the facts of this case, the Act applies to R’s accident. Although the vehicle may have been stationary or moving through an intersection, the evidence on the record is that R was using the vehicle as a means of transportation when the accident occurred. This is enough to find that the damage arose as a result of an “accident” within the meaning of the Act and that the

que le préjudice résultait d’un accident causé par une automobile et que toute indemnisation pour le préjudice à la personne était donc régie par la *Loi sur l’assurance automobile* (« Loi »). La Cour supérieure a accueilli la requête de la Ville et rejeté l’action. La Cour d’appel a conclu qu’une blessure n’est pas un « préjudice causé par une automobile » seulement parce qu’une victime se trouve dans le véhicule au moment de l’accident. Elle a conclu que les allégations de la requête introductive d’instance menaient à la conclusion selon laquelle rien ne liait les préjudices corporels subis par R au fait qu’il se trouvait dans un véhicule. Elle a accueilli le pourvoi et autorisé la continuation de la cause en Cour supérieure.

*Arrêt :* L’appel est accueilli.

La Loi est considérée comme une loi remédialrice. Il faut donc l’interpréter conformément à l’art. 41 de la *Loi d’interprétation*. Elle doit recevoir une interprétation large et libérale afin de garantir l’accomplissement de son objet. La décision de la Cour d’appel dans l’arrêt *Productions Pram inc. c. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738, nous enseigne que, pour décider si la Loi s’applique, les tribunaux n’ont pas à chercher un lien causal traditionnel entre la faute et le dommage, comme cela se fait couramment dans les causes civiles délictuelles ou quasi délictuelles. Les principes qui émanent de *Pram* guident utilement les tribunaux lorsqu’il s’agit d’interpréter la Loi et ils doivent être réaffirmés. Chaque cas doit être examiné en fonction de ses faits propres. Cependant, à tout le moins, un accident qui découle de l’utilisation d’un véhicule comme moyen de transport répondra à la définition du terme « accident » utilisé dans la Loi et aura donc été « causé par une automobile » au sens où il faut l’entendre pour l’application de la Loi. Tout recours civil relatif au dommage causé par l’accident en question sera irrecevable et les victimes devront formuler une réclamation auprès de la Société de l’assurance automobile du Québec. Il n’est pas nécessaire que le véhicule ait été une cause active de l’accident. La simple utilisation ou conduite du véhicule en tant que véhicule suffiront pour que la Loi s’applique. Cette interprétation découle d’une simple application des principes élaborés dans *Pram*. Elle est, en outre, compatible avec la jurisprudence et la doctrine, et elle donne effet à l’objectif que vise le régime législatif.

Lorsqu’on applique ce test aux faits de la présente affaire, on doit conclure que la Loi s’applique à l’accident dont R a été victime. S’il est vrai que l’automobile était possiblement stationnaire ou en train de traverser un carrefour, selon la preuve au dossier, R l’utilisait comme moyen de transport lorsque l’accident est survenu. Cela suffit pour conclure que le préjudice est le

no-fault benefits of the scheme are triggered. Therefore, the civil claim is barred and R's parents and brothers must turn instead to the Société de l'assurance automobile du Québec for compensation. The Court of Appeal erred in interpreting the Act too narrowly. Such an interpretation risks unduly restricting the intended application of Quebec's no-fault scheme and must therefore be rejected.

### Cases Cited

**Applied:** *Productions Pram inc. v. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738; **distinguished:** *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405; *Citadel General Assurance Co. v. Vytlingam*, 2007 SCC 46, [2007] 3 S.C.R. 373; **considered:** *Périard v. Ville de Sept-Îles*, [1985] I.L.R. 7557; *McMillan v. Thompson (Rural Municipality)* (1997), 144 D.L.R. (4th) 53; **referred to:** *Lumbermens Mutual Casualty Co. v. Herbison*, 2007 SCC 47, [2007] 3 S.C.R. 393; *Québec (Procureur général) v. Villeneuve*, [1996] R.J.Q. 2199; *Bédard v. Royer*, [2003] R.J.Q. 2455; *Compagnie d'assurance Victoria du Canada v. Neveu*, [1989] R.R.A. 226; *Succession André Dubois v. Ministère des Transports du Québec*, Que. C.A., No. 500-09-001027-937, March 25, 1997, aff'g Sup. Ct. (Montréal), No. 500-05-000204-907, April 30, 1993.

### Statutes and Regulations Cited

*Automobile Accident Insurance Act*, R.S.S. 1978, c. A-35, s. 40.2(1).  
*Automobile Insurance Act*, R.S.Q., c. A-25, s. 1 "accident", "automobile", "damage caused by an automobile", Title II, ss. 5-7, 69, 83.57, Title III.  
*Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64.  
*Code of Civil Procedure*, R.S.Q., c. C-25, arts. 75.1 [rep. 2009, c. 12, s. 3], 165(4).  
*Interpretation Act*, R.S.Q., c. I-16, s. 41.  
*Manitoba Public Insurance Corporation Act*, C.C.S.M. c. P215, ss. 70(1) "accident", "bodily injury caused by an automobile", 72.  
*Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act*, B.C. Reg. 447/83, s. 79(1) [am. 335/84, Sch., item 19 and 379/85, Sch., item 31].

### Authors Cited

Baudouin, Jean-Louis, et Patrice Deslauriers. *La responsabilité civile*, 7<sup>e</sup> éd., vol. I, *Principes généraux*. Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 2007.  
 Gardner, Daniel. "L'interprétation de la portée de la *Loi sur l'assurance automobile*: un éternel recommencement" (2011), 52 *C. de D.* 167.

résultat d'un « accident » au sens de la Loi et que, dès lors, le droit à une indemnité sans égard à la responsabilité prévue par le régime s'applique. Ainsi, la demande civile est irrecevable et les parents et les frères de R doivent s'adresser à la Société de l'assurance automobile du Québec pour être indemnisés. La Cour d'appel a commis une erreur en interprétant la Loi trop étroitement. Une telle interprétation risque de restreindre indûment l'application souhaitée du régime québécois sans égard à la responsabilité et doit donc être rejetée.

### Jurisprudence

**Arrêt appliqué :** *Productions Pram inc. c. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738; **distinction d'avec les arrêts :** *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405; *Citadelle, Cie d'assurances générales c. Vytlingam*, 2007 CSC 46, [2007] 3 R.C.S. 373; **arrêts examinés :** *Périard c. Sept-Îles (Ville de)*, [1985] J.Q. n° 538 (QL); *McMillan c. Thompson (Rural Municipality)* (1997), 144 D.L.R. (4th) 53; **arrêts mentionnés :** *Lumbermens Mutual Casualty Co. c. Herbison*, 2007 CSC 47, [2007] 3 R.C.S. 393; *Québec (Procureur général) c. Villeneuve*, [1996] R.J.Q. 2199; *Bédard c. Royer*, [2003] R.J.Q. 2455; *Compagnie d'assurance Victoria du Canada c. Neveu*, [1989] R.R.A. 226; *Succession André Dubois c. Ministère des Transports du Québec*, C.A. Qué., n° 500-09-001027-937, 25 mars 1997, conf. C.S. (Montréal), n° 500-05-000204-907, 30 avril 1993.

### Lois et règlements cités

*Automobile Accident Insurance Act*, R.S.S. 1978, ch. A-35, art. 40.2(1).  
*Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64.  
*Code de procédure civile*, L.R.Q., ch. C-25, art. 75.1 [abr. 2009, ch. 12, art. 3], 165(4).  
*Loi d'interprétation*, L.R.Q., ch. I-16, art. 41.  
*Loi sur l'assurance automobile*, L.R.Q., ch. A-25, art. 1 « accident », « automobile », « préjudice causé par une automobile », titre II, art. 5-7, 69, 83.57, titre III.  
*Loi sur la Société d'assurance publique du Manitoba*, C.P.L.M. ch. P215, art. 70(1) « accident », « dommage corporel causé par une automobile », 72.  
*Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act*, B.C. Reg. 447/83, art. 79(1) [mod. 335/84, ann., art. 19 et 379/85, ann., art. 31].

### Doctrine et autres documents cités

Baudouin, Jean-Louis, et Patrice Deslauriers. *La responsabilité civile*, 7<sup>e</sup> éd., vol. I, *Principes généraux*. Cowansville, Qué. : Yvon Blais, 2007.  
 Gardner, Daniel. « L'interprétation de la portée de la *Loi sur l'assurance automobile* : un éternel recommencement » (2011), 52 *C. de D.* 167.

Gardner, Daniel. “La *Loi sur l’assurance automobile*: loi d’interprétation libérale?” (1992), 33 *C. de D.* 485.

Rousseau-Houle, Thérèse. “Le régime québécois d’assurance automobile, vingt ans après” (1998), 39 *C. de D.* 213.

APPEAL from a judgment of the Quebec Court of Appeal (Thibault and Dufresne J.J.A. and Cournoyer J. (*ad hoc*)), 2010 QCCA 2131, [2010] R.J.Q. 2338, SOQUIJ AZ-50692792, [2010] J.Q. n° 12046 (QL), 2010 CarswellQue 12485, setting aside a decision of Reimnitz J., 2008 QCCS 4471, SOQUIJ AZ-50513905, [2008] J.Q. n° 9318 (QL), 2008 CarswellQue 9489. Appeal allowed.

*André Legrand and Dominic Dupoy*, for the appellant.

*Julius H. Grey, Politimi Karounis and Lynne-Marie Casgrain*, for the respondents Richard Rossy et al.

No one appeared for the respondent Société de l’assurance automobile du Québec.

The judgment of the Court was delivered by

LEBEL J. —

## I. Introduction

[1] This appeal arises out of a tragic accident. In August 2006, a tree in the City of Westmount (“City”) fell on a vehicle that Gabriel Anthony Rossy was in, killing him. Mr. Rossy’s parents and three brothers (the “respondents”) filed an action in damages against the appellant, the City, on the basis of civil liability under the *Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64. The question before this Court is whether the respondents’ action against the City is barred. If the claim falls under Québec’s automobile insurance scheme, any compensation arising from the incident would be governed by that scheme and this would preclude a civil action. In order for the claim to fall under Québec’s automobile insurance scheme, thereby preventing the respondents from suing the City, Mr. Rossy’s death must have resulted from an “accident” within the

Gardner, Daniel. « La *Loi sur l’assurance automobile* : loi d’interprétation libérale? » (1992), 33 *C. de D.* 485.

Rousseau-Houle, Thérèse. « Le régime québécois d’assurance automobile, vingt ans après » (1998), 39 *C. de D.* 213.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d’appel du Québec (les juges Thibault, Dufresne et Cournoyer (*ad hoc*)), 2010 QCCA 2131, [2010] R.J.Q. 2338, SOQUIJ AZ-50692792, [2010] J.Q. n° 12046 (QL), 2010 CarswellQue 12485, qui a infirmé une décision du juge Reimnitz, 2008 QCCS 4471, SOQUIJ AZ-50513905, [2008] J.Q. n° 9318 (QL), 2008 CarswellQue 9489. Pourvoi accueilli.

*André Legrand et Dominic Dupoy*, pour l’appelante.

*Julius H. Grey, Politimi Karounis et Lynne-Marie Casgrain*, pour les intimés Richard Rossy et autres.

Personne n’a comparu pour l’intimée la Société de l’assurance automobile du Québec.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE LEBEL —

## I. Introduction

[1] Le pourvoi résulte d’un tragique accident. En août 2006, un arbre situé dans la ville de Westmount (« Ville » ou « appelante ») est tombé sur le véhicule dans lequel se trouvait Gabriel Anthony Rossy et l’a tué. Les parents et les trois frères de ce dernier (les « intimés ») ont intenté un recours en dommages-intérêts contre l’appelante en se fondant sur la responsabilité civile qui lui incomberait, selon eux, aux termes du *Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64. Notre Cour doit se prononcer sur la recevabilité de cette action. Si la situation relève du régime d’assurance automobile du Québec, toute indemnisation découlant de l’incident est régie par ce régime, ce qui ferait obstacle à un recours civil. Pour que l’action relève du régime en question et empêche donc les intimés de poursuivre la Ville, le décès de M. Rossy doit avoir découlé d’un

meaning of the *Automobile Insurance Act*, R.S.Q., c. A-25 (“Act”), that is, an event in which injury or damage was “caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile” (s. 1 “damage caused by an automobile”). This is the crux of the appeal.

[2] For the reasons that follow, I conclude that the respondents’ claim is barred. The injury was an “accident” within the meaning of the Act. I would allow the appeal and dismiss the action against the City.

## II. Facts

[3] The facts of this case are straightforward. One summer evening in 2006, Mr. Rossy was killed when a tree fell on the vehicle he was driving, according to the evidence in the record. The respondents started an action in the Quebec Superior Court against the City as the owner of the tree, alleging that the City had failed to properly maintain it. The respondents specifically pleaded that “[t]he cause of the incident was totally independent of the operation of the automobile and the liability is not precluded by Quebec’s no fault system of automobile insurance” (A.R., at p. 30).

[4] The City moved to dismiss the action under arts. 165(4) and 75.1 of the *Code of Civil Procedure*, R.S.Q., c. C-25. It argued that the injury resulted from an accident caused by an automobile and, therefore, that any compensation for personal injury was governed by the Act. Because the automobile insurance scheme applied, it argued, the respondents were precluded from suing the City under the general law of civil liability.

## III. Judicial History

A. *Quebec Superior Court, Reimnitz J., 2008 QCCS 4471 (CanLII)*

[5] The motion judge began by setting out the principles from the relevant authorities. He noted

« accident » au sens de la *Loi sur l’assurance automobile*, L.R.Q., ch. A-25 (« Loi »), c’est-à-dire un événement au cours duquel des blessures ou un préjudice ont été « causé[s] par une automobile, par son usage ou par son chargement » (art. 1 « préjudice causé par une automobile »). Tel est le cœur du présent pourvoi.

[2] Pour les motifs qui suivent, je conclus que le recours intenté par les intimés est irrecevable. L’incident a été un « accident » au sens de la Loi. Je suis d’avis d’accueillir le pourvoi et de rejeter le recours intenté contre la Ville.

## II. Les faits

[3] Les faits de l’espèce sont simples. Selon la preuve dont nous disposons, un soir de l’été 2006, M. Rossy a été tué lorsqu’un arbre est tombé sur le véhicule qu’il conduisait. Les intimés se sont adressés à la Cour supérieure du Québec et ont intenté un recours contre la Ville, en sa qualité de propriétaire de l’arbre. Ils alléguaient que cette dernière n’avait pas bien entretenu l’arbre en question. Les intimés ont explicitement soutenu que [TRADUCTION] « [l]a cause de l’incident n’a absolument rien à voir avec l’usage de l’automobile [et que] la responsabilité n’est pas exclue par le régime québécois d’assurance automobile sans égard à la responsabilité » (d.a., p. 30).

[4] La Ville a demandé le rejet de l’action en application du par. 165(4) et de l’art. 75.1 du *Code de procédure civile*, L.R.Q., ch. C-25. Elle a soutenu que le préjudice résultait d’un accident causé par une automobile et que toute indemnisation pour le préjudice à la personne était donc régie par la Loi. Puisque, selon elle, le régime d’assurance automobile s’applique, elle soutient que les intimés ne pouvaient pas la poursuivre en vertu du droit général de la responsabilité civile.

## III. Historique judiciaire

A. *Cour supérieure du Québec, le juge Reimnitz, 2008 QCCS 4471 (CanLII)*

[5] Le juge des requêtes a d’abord exposé les principes applicables qui se dégagent de la

that the Act is remedial legislation of a social nature, which must be given full effect. In this respect, the Act must be construed broadly and liberally in order to promote its primary purpose, which is to compensate victims of traffic accidents generally. However, this interpretation must be plausible and logical, having regard to the wording of the Act.

[6] The motion judge stated that, in order to fall under the Act, an accident must occur in the normal course of the vehicle's use. If it does, there is no need to look for a traditional causal link. At paragraph 17, he endorsed the following comments by Baudouin J.A. in *Productions Pram inc. v. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738 (C.A.), at p. 1741:

[TRANSLATION] . . . the causal link required by the Act is *sui generis*, and . . . in characterizing that link, it is unhelpful to rigidly adhere to any of the traditional doctrinal constructs of *causa causans*, *causa proxima*, adequate causation, proximate causation and equivalence of conditions. Those theories are very helpful in the general law, particularly where the judge must assess the causal relationship between fault and damage. They are not helpful here.

[7] Further, the vehicle need not play an active role in the ensuing damage. Section 1 of the Act refers not only to damage “caused by an automobile” but also to damage “caused . . . by the use thereof or by the load carried in or on an automobile”. Thus, the motion judge reasoned, it is not necessary for the damage to be caused directly by the vehicle itself, as long as the damage arises within the general context of the vehicle's use. He stated that requiring a victim to prove that the vehicle was the effective cause of the injury would constitute an undue burden that would frustrate the remedial purpose of the Act.

[8] Finally, the motion judge endorsed the view that the decisions of this Court raised by the City — *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405; *Citadel General Assurance Co. v. Vytlingam*, 2007 SCC 46, [2007] 3 S.C.R. 373; *Lumbermens Mutual Casualty Co.*

jurisprudence et d'autres sources. Il a souligné que la Loi est une loi remédiate à caractère social à laquelle il faut donner tout son effet. Ainsi, il faut lui donner une interprétation large et libérale pour favoriser la réalisation de son objet principal, soit indemniser les victimes d'accidents de la route en général. Cette interprétation doit cependant rester plausible et logique eu égard au libellé de la Loi.

[6] Le juge des requêtes a mentionné que, pour qu'un accident tombe sous le coup de la Loi, il doit se produire dans le cours normal de l'usage du véhicule. Dans de tels cas, il n'y a pas lieu de rechercher le lien de causalité traditionnel. Au paragraphe 17, il a souscrit aux commentaires suivants formulés par le juge Baudouin dans *Productions Pram inc. c. Lemay*, [1992] R.J.Q. 1738 (C.A.), p. 1741 :

. . . le lien de causalité requis par la loi est un lien *sui generis* et [ . . . ] il est vain, pour le qualifier, de s'enfermer dans les constructions doctrinales traditionnelles de la *causa causans*, *causa proxima*, causalité adéquate, causalité immédiate ou équivalence des conditions. Ces théories sont d'un grand secours en droit commun, notamment lorsqu'il s'agit, pour le juge, d'évaluer le rapport causal entre la faute et le dommage. Elles ne le sont pas ici.

[7] De plus, il n'est pas nécessaire que le véhicule joue un rôle actif pour causer le préjudice. En effet, l'article premier de la Loi réfère non pas uniquement au préjudice « causé par une automobile » mais aussi à celui « causé [ . . . ] par son usage ou par son chargement ». Par conséquent, le juge des requêtes a jugé qu'il n'était pas nécessaire que le préjudice soit causé directement par le véhicule lui-même, à condition qu'il découle du cadre général de l'usage du véhicule. Selon lui, exiger qu'une victime prouve que le véhicule a été la cause véritable du préjudice lui ferait porter un fardeau indu qui contrecarrerait l'objet de la Loi, soit l'indemnisation.

[8] Finalement, le juge des requêtes a souligné que les décisions de la Cour suprême invoquées par la Ville — *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405; *Citadelle, Cie d'assurances générales c. Vytlingam*, 2007 CSC 46, [2007] 3 R.C.S. 373; *Lumbermens Mutual*

v. *Herbison*, 2007 SCC 47, [2007] 3 S.C.R. 393 — were not based on the same applicable legislation.

[9] For these reasons, the motion judge granted the City’s motion and dismissed the action on the basis of the principles set out in *Pram*.

B. *Quebec Court of Appeal, Thibault and Dufresne J.J.A. and Cournoyer J. (ad hoc), 2010 QCCA 2131, [2010] R.J.Q. 2338*

[10] The Court of Appeal framed the issue as follows: Given that the facts alleged in the motion to institute proceedings are assumed to be true, is the applicable law the Act or the general law of civil liability under the *Civil Code of Québec*?

[11] The Court of Appeal began by noting that whether a causal link exists, that is whether the injury was “damage caused by an automobile” as defined in the Act, is a question of [TRANSLATION] “logic and fact” (para. 14). This, it said, is one of six principles set out by Baudouin J.A. in *Pram*.

[12] The Court of Appeal acknowledged that the purpose of the Act is to compensate an accident victim for damage caused by an automobile, but it was of the view that the Act was not designed to dispense with the principles of civil liability in every case in which the victim was in a vehicle. It cited several cases in which courts have held that the Act was inapplicable, finding that those cases demonstrate that [TRANSLATION] “the courts have made good use of logic and common sense in light of the facts of each case” (para. 30).

[13] The Court of Appeal concluded that the respondents’ injury was not caused by an automobile, its use or its load. It allowed the appeal and held that the case could proceed in the Superior Court. It stated that, as some courts have held, an injury is not “damage caused by an automobile” simply because the victim was in a vehicle at the time of the accident. It agreed that for the purposes of the motion, the respondents’ allegations had to be

*Casualty Co. c. Herbison*, 2007 CSC 47, [2007] 3 R.C.S. 393 — n’étaient pas fondées sur la même loi.

[9] Pour ces motifs, le juge des requêtes a accueilli la requête de la Ville et rejeté l’action en se fondant sur les principes énoncés dans *Pram*.

B. *Cour d’appel du Québec, les juges Thibault, Dufresne et Cournoyer (ad hoc), 2010 QCCA 2131, [2010] R.J.Q. 2338*

[10] La Cour d’appel a circonscrit comme suit la question en litige : puisqu’il est tenu pour acquis que les faits allégués dans la déclaration originale sont vrais, quel est le régime légal applicable, la Loi ou le droit civil général en matière de responsabilité énoncé dans le *Code civil du Québec*?

[11] La Cour d’appel a d’abord souligné que la question de l’existence d’un lien de causalité, soit de savoir si le « préjudice a été causé par une automobile » au sens de la Loi, est une question « de logique et de fait » (par. 14). Il s’agit, l’a rappelé la Cour d’appel, d’un des six principes élaborés par le juge Baudouin de la Cour d’appel dans l’arrêt *Pram*.

[12] La Cour d’appel a reconnu que la Loi vise à indemniser le préjudice causé par une automobile. Elle était toutefois aussi d’avis que ce texte législatif n’a pas été conçu pour soustraire toutes les situations où la victime se trouvait dans un véhicule aux règles de responsabilité civile. Elle a cité plusieurs décisions dans lesquelles la Loi a été jugée inapplicable. Or, selon la Cour d’appel, ces décisions démontrent que « les tribunaux ont fait un bon usage de la logique et du sens commun compte tenu des faits de chaque cause » (par. 30).

[13] La Cour d’appel a conclu que le préjudice subi par les intimés n’a pas été causé par une automobile, par son usage ou par son chargement. Elle a accueilli le pourvoi et autorisé la continuation de la cause en Cour supérieure. La Cour d’appel a affirmé que, conformément à un courant de jurisprudence, un préjudice n’est pas un « préjudice causé par une automobile » seulement parce qu’une victime se trouve dans le véhicule au moment de

assumed to be true. Unlike the motion judge, however, the Court of Appeal found that the allegations led to the conclusion that there was nothing to connect Mr. Rossy's injuries with the fact that he was in a vehicle:

[TRANSLATION] At the stage of a motion to dismiss, the allegations in the pleading become crucial, since they must be assumed to be true. Here, the Rossy family allege in paragraphs 4 and 5 of their motion to institute proceedings, first, that Gabriel Anthony's death was caused solely by the fall of a tree and, second, that the City is liable for the injury suffered as a result of its failure to maintain the tree, which it owned. It is true that the young man was in an automobile when the tree fell on it, but there is nothing that can connect the injury he suffered with the fact that he was in an automobile. The automobile is merely what he happened to be in when the tree fell. He could just as well have been walking, cycling, rollerblading, etc., and suffered the same injury. But the result would have been different if, for example, the falling tree had caused the automobile in which Gabriel Anthony was travelling to crash into the tree or to swerve off course and become involved in an accident. [para. 40]

#### IV. Analysis

##### A. *Issue*

[14] The main issue in this appeal is the scope of the Act and whether the respondents' claim is barred by virtue of its application in this case. To resolve it, the Court must determine what is "damage caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile" for the purpose of s. 1 of the Act.

[15] As a preliminary procedural matter, given that this issue was raised on a motion to dismiss the action in damages under arts. 75.1 and 165(4) of the *Code of Civil Procedure*, the Court of Appeal correctly noted that, in order to determine whether the Act applies to this case, the facts alleged in the respondents' initial action must be deemed to be

l'accident. Elle a convenu que pour trancher la requête, il fallait tenir pour acquis que les allégations des intimés étaient avérées. Cela étant dit, contrairement au juge des requêtes, la Cour d'appel a conclu que les allégations menaient à la conclusion selon laquelle rien ne liait les préjudices corporels subis par M. Rossy au fait qu'il se trouvait dans un véhicule :

Au stade d'une requête en rejet d'action, les allégations de la procédure prennent une importance cruciale puisqu'elles doivent être tenues pour avérées. Ici, la famille Rossy allègue, aux paragraphes 4 et 5 de sa requête introductive d'instance, que le décès de Gabriel Anthony a comme unique cause la chute d'un arbre, d'une part et que la Ville est responsable du préjudice subi en raison d'un défaut d'entretien de cet arbre dont elle est propriétaire, d'autre part. Certes, le jeune homme était à bord d'une automobile lorsque l'arbre s'est abattu sur celle-ci, mais rien ne permet de relier le préjudice qu'il a subi au fait qu'il était dans une automobile. Celle-ci ne constituait que l'habacle où il se trouvait lors de la chute de l'arbre. Il aurait aussi bien pu être à pied, à bicyclette, en patins à roues alignées, etc. et il aurait subi le même préjudice. En revanche, la solution aurait été différente si, par exemple, en raison de la chute de l'arbre, l'automobile dans laquelle circulait Gabriel Anthony avait percuté cet arbre ou avait dévié de son chemin pour être impliqué dans un accident. [par. 40]

#### IV. Analyse

##### A. *La question en litige*

[14] La principale question en litige dans le présent pourvoi porte sur la portée de la Loi et sur celle de savoir si la demande des intimés doit échouer du fait que la Loi s'applique bel et bien en l'espèce. Pour y répondre, il faudra déterminer si le « préjudice [a été] causé par une automobile, par son usage ou par son chargement » au sens de l'article premier de la Loi.

[15] Le présent dossier a été porté devant les tribunaux pour que ces derniers tranchent une requête en rejet d'une action en dommages-intérêts, requête présentée en application de l'art. 75.1 et du par. 165(4) du *Code de procédure civile*. Puisqu'il s'agit d'une question procédurale préliminaire, la Cour d'appel a eu raison de souligner que pour



true under art. 165(4). In accordance with art. 75.1, the court may consider transcripts of the evidence given by the parties on discovery to assist in determining what facts are being alleged. Although art. 75.1 was repealed in 2009 (S.Q. 2009, c. 12, s. 3), it was still in force at the time the motion was heard in the Superior Court.

[16] In this case, the discovery transcripts indicate that one of the respondents gave evidence to the effect that Mr. Rossy was “in the street driving” when the accident occurred (A.R., at p. 113). It is unclear, however, whether the vehicle was stationary or moving through an intersection at the moment of impact. What does appear to be undisputed is that Mr. Rossy was travelling from point A to point B when the accident occurred. These are the facts that must be considered to determine whether the Act applies to bar the respondents’ civil action.

## B. *Legislative Scheme*

### (1) Background

[17] The Act came into force in 1978 in response to growing dissatisfaction with the system of civil liability for automobile accidents that existed at the time. In 1971, the Quebec government had established a committee to study and report on the extent to which victims of automobile accidents were being compensated, either through civil actions or through the existing insurance scheme. The committee’s report found that a large number of victims went uncompensated, that trying to obtain compensation could take years and that the cost of obtaining compensation was in the tens of thousands of dollars (see e.g. D. Gardner, “L’interprétation de la portée de la *Loi sur l’assurance automobile*: un éternel recommencement” (2011), 52 *C. de D.* 167; T. Rousseau-Houle, “Le régime québécois d’assurance automobile, vingt ans après” (1998), 39 *C. de D.* 213; *Québec (Procureur général) v.*

déterminer si l’affaire est visée par le régime législatif, la cour doit tenir pour avérés les faits allégués par les intimés dans la procédure introductive d’instance compte tenu du libellé du par. 165(4) du *Code de procédure civile*. En application de l’art. 75.1, la Cour peut prendre connaissance de la transcription des interrogatoires au préalable des parties pour l’aider à déceler quels sont les faits allégués. Même si l’art. 75.1 a été abrogé en 2009 (L.Q. 2009, ch. 12, art. 3), il était encore en vigueur au moment où la requête a été entendue par la Cour supérieure.

[16] En l’espèce, la transcription des interrogatoires au préalable indique que selon le témoignage d’un des intimés, M. Rossy était [TRADUCTION] « sur la route, en train de conduire » lorsque l’accident s’est produit (d.a., p. 113). La preuve ne permet pas de déterminer clairement si le véhicule était stationnaire ou en train de traverser un carrefour au moment de l’impact. Cependant, il ne semble pas contesté que M. Rossy se déplaçait du point A vers le point B lorsque l’accident s’est produit. La Cour est appelée à déterminer si l’application du régime législatif fait échec à la poursuite civile intentée par les intimés sur la base de ces faits.

## B. *Le régime législatif*

### (1) Les faits

[17] La Loi est entrée en vigueur en 1978. Elle répondait à l’insatisfaction grandissante à l’égard du système de responsabilité civile en place à l’époque pour régler les litiges découlant d’accidents de la route. En 1971, le gouvernement du Québec avait mis sur pied un comité chargé de lui faire rapport après avoir étudié la réelle indemnisation des victimes d’accidents d’automobile, que ce soit au terme de recours civils ou en vertu du régime d’assurance en place. Selon le rapport du comité, un grand nombre de ces victimes n’étaient pas indemnisées; il pouvait s’écouler des années avant qu’elles n’obtiennent réparation et le coût des procédures de recouvrement pouvait atteindre des dizaines de milliers de dollars (voir, p. ex., D. Gardner, « L’interprétation de la portée de la *Loi sur l’assurance automobile*: un éternel recommencement » (2011), 52 *C. de D.* 167; T. Rousseau-Houle,

*Villeneuve*, [1996] R.J.Q. 2199 (C.A.), at p. 2205, per Brossard J.A.).

[18] As a result, the Quebec government implemented a no-fault public automobile insurance scheme to be administered by the Société de l'assurance automobile du Québec (“SAAQ”). The new scheme was primarily designed to provide compensation to victims of automobile accidents for death and injury to the person, without regard to fault. The provisions of Title II of the Act eliminated the expense and uncertainty of trying to recover damages by way of private civil actions. However, the other part of the scheme, Title III, retained a fault-based regime for property damage caused by a vehicle and also required private insurance for such damage (*Bédard v. Royer*, [2003] R.J.Q. 2455, at para. 24, per Gendreau J.A.; J.-L. Baudouin and P. Deslauriers, *La responsabilité civile* (7th ed. 2007), vol. I, *Principes généraux*, at pp. 929-35).

[19] The purpose of the Act was described by Baudouin J.A. in *Pram* as follows:

[TRANSLATION] [The Act’s] purpose is essentially to ensure that victims of automobile accidents are compensated for their bodily injuries regardless of who is at fault. It also removes the assessment of damages from the courts and entrusts it to the Société de l'assurance automobile du Québec. [p. 1740]

In interpreting the provisions at issue, the Court must bear in mind the objectives of the Act, the broad reach it was intended to have, and the context in which it was enacted.

[20] Under the provisions of the Act set out in the Appendix, the respondents are entitled to compensation for Mr. Rossy’s death if it was the result of an “accident”. “[A]ccident” means “any event in which damage is caused by an automobile” (s. 1). For the purposes of this appeal, the only relevant portion of the definition of “damage caused by an

« Le régime québécois d’assurance automobile, vingt ans après » (1998), 39 *C. de D.* 213; *Québec (Procureur général) c. Villeneuve*, [1996] R.J.Q. 2199 (C.A.), p. 2205, le juge Brossard).

[18] Le gouvernement québécois a donc mis sur pied un régime public d’assurance automobile sans égard à la responsabilité géré par la Société de l’assurance automobile du Québec (« SAAQ »). Ce nouveau régime vise avant tout à indemniser les victimes des accidents de la route en cas de décès ou de préjudice corporel, et ce, sans égard à la responsabilité. Les dispositions de la Loi qui figurent sous le Titre II éliminent les dépenses et l’incertitude relatives aux recours civils et privés en dommages-intérêts. Cependant, l’autre portion du régime, soit celle décrite au Titre III, concerne le préjudice matériel causé par les automobiles. Ce régime est toujours fondé sur la responsabilité en plus d’exiger la souscription de contrats d’assurance responsabilité privés pour couvrir ces dommages (*Bédard c. Royer*, [2003] R.J.Q. 2455, par. 24, le juge Gendreau; J.-L. Baudouin et P. Deslauriers, *La responsabilité civile* (7<sup>e</sup> éd. 2007), vol. I, *Principes généraux*, p. 929-935).

[19] L’objet de la Loi a été décrit comme suit par le juge Baudouin dans *Pram* :

[La Loi] a essentiellement pour but de veiller à ce que les victimes d’accidents d’automobile soient indemnisées sans égard à la responsabilité pour leurs dommages corporels. Elle retire aussi l’arbitrage des dommages aux tribunaux judiciaires et le confie à la Société de l’assurance automobile du Québec. [p. 1740]

En interprétant les dispositions en cause, la Cour doit garder à l’esprit les objectifs que vise la Loi, l’intention du législateur qu’elle ait une portée large, ainsi que le contexte dans lequel elle a vu le jour.

[20] Aux termes des dispositions de la Loi reproduites en annexe, les intimés auraient droit à une indemnité par suite du décès de M. Rossy, si ce décès a résulté d’un « accident » au sens de la Loi, soit de « tout événement au cours duquel un préjudice [a été] causé par une automobile » (art. 1). Aux fins du présent appel, la seule portion pertinente

automobile” is “any damage caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile”. If this scheme applies to the respondents’ claim, their civil claim against the City would be barred by virtue of s. 83.57, which operates to prevent all those compensated under the Act from claiming civil liability remedies.

[21] As I have already mentioned, the Act is considered remedial legislation. Therefore, it must be interpreted in accordance with s. 41 of the *Interpretation Act*, R.S.Q., c. I-16. It must be given a “large and liberal” interpretation to ensure that its purpose is attained.

[22] This appeal therefore turns on the following question: Were Mr. Rossy’s injuries “caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile”? As we will see, the difficulty in interpreting this phrase has resulted mainly from the notions of causation that the words “caused by” evoke.

## (2) Case Law

[23] The case law on this issue is extensive. Although there have been conflicting or diverging decisions, several judgments of the Quebec Court of Appeal provide guidance regarding the meaning of causation in the context of the Act. The Court of Appeal considered the causation requirement in 1985 in *Périard v. Ville de Sept-Îles*, [1985] I.L.R. 7557. It cautioned against reading the components of the general scheme of civil liability into Quebec’s automobile insurance scheme. In that case, the claimant’s wife, who was standing between a stopped school bus and her own vehicle, died when the vehicle was struck from behind by a truck. Crête C.J.Q. explained that under the Act there is no need to seek legal causation once it has been established that a traffic accident involving one or more vehicles caused bodily injury:

de la définition de « préjudice causé par une automobile » est la suivante : « tout préjudice causé par une automobile, par son usage ou par son chargement . . . ». Si la demande des intimés tombait sous le coup de ce régime, l’art. 83.57 ferait obstacle au recours civil qu’ils ont intenté contre la Ville puisque cette disposition retire à toute personne indemnisée en vertu de la Loi le droit d’intenter des recours civils en responsabilité.

[21] Comme je l’ai déjà mentionné, la Loi est considérée comme une loi remédiate. Il faut donc l’interpréter conformément à l’art. 41 de la *Loi d’interprétation*, L.R.Q., ch. I-16. Elle doit recevoir une interprétation « large [et] libérale » afin de garantir l’accomplissement de son objet.

[22] Le présent appel porte donc sur la question suivante : le préjudice subi par M. Rossy a-t-il été « causé par une automobile, par son usage ou par son chargement »? Comme nous le verrons, la difficulté à interpréter cette phrase tient surtout aux notions de causalité qu’évoque la locution « causé par ».

## (2) La jurisprudence

[23] Même si elle est parfois contradictoire ou divergente, il existe une jurisprudence abondante sur cette question. Plusieurs jugements de la Cour d’appel du Québec nous offrent toutefois des pistes d’analyse quant au sens qu’il faut donner à la notion de causalité dans le contexte de la Loi. En 1985, la Cour d’appel s’est penchée sur l’exigence de causalité dans *Périard c. Sept-Îles (Ville de)*, [1985] J.Q. n° 538 (QL). Elle a fait une mise en garde contre une interprétation du régime mis en place par la Loi qui y intégrerait des éléments du régime général de responsabilité civile. Dans cette affaire, l’épouse du demandeur, qui était debout entre un autobus scolaire immobile et son propre véhicule, est décédée lorsque le véhicule en question a été frappé par-derrière par un camion. Le juge en chef Crête a expliqué qu’aux termes de la Loi, il n’est pas nécessaire de conclure à l’existence d’un lien de causalité dès lors qu’il est établi qu’un accident de la route impliquant un véhicule ou plus est à l’origine d’un préjudice corporel :

[TRANSLATION] In my view, in light of the provisions of the A.I.A., when a traffic accident involving one or more automobiles causes bodily injury, it becomes unnecessary to identify the cause of the accident from a legal perspective.

I repeat, the Act says “regardless of who is at fault . . .” and without a court action.

The legislature does not speak in vain. The *Automobile Insurance Act* is a remedial statute that must be given its full effect, and no distinctions should be made where the Act makes none. [p. 7559]

[24] The court concluded that the Act applied to the accident and that the claimant’s civil action was therefore barred. Tyndale J.A., concurring in the result, emphasized the purpose of the Act in interpreting the words “caused by”:

. . . in view of the overall economy of the 1978 reforms and of the Statute itself, physical cause was intended. The system is, after all, a “no-fault” insurance scheme. For example, in case of collision between an automobile and a pedestrian, even if the sole juridical cause of the damage is the fault of the pedestrian, I do not think he is excluded from compensation by the Régie [now the SAAQ]. [p. 7559]

The Court of Appeal expressed a similar view on causation in *Compagnie d’assurance Victoria du Canada v. Neveu*, [1989] R.R.A. 226 (Que.).

[25] Seven years after *Périad*, the Court of Appeal revisited the issue in *Pram*, and firmly rejected the application of a traditional civil law notion of causation. In that case, a cameraman was seriously injured when a low-flying aircraft he was videotaping from a moving vehicle hit the vehicle’s windshield. In his opinion, Baudouin J.A. cited *Périad* with approval and went on to formulate [TRANSLATION] “three fundamental rules” for identifying the causal link necessary to establish that an “accident” has occurred within the meaning of the Act:

À mon sens, compte tenu des dispositions de la L.A.A., lorsqu’un accident de circulation se produit impliquant une ou plusieurs automobiles et causant un dommage corporel, il n’y a plus lieu de rechercher le lien de causalité de l’accident sous l’aspect juridique.

Je le répète, la Loi l’indique, c’est : « sans égard à la responsabilité de quiconque [. . .] » et sans action devant une Cour de justice.

Le législateur ne parle pas pour rien dire. La *Loi sur l’assurance automobile* est une loi remédiatrice à laquelle il faut donner tout son effet et il n’y a pas lieu de faire de distinctions là où la Loi ne distingue pas. [p. 7559]

[24] La Cour a conclu que l’accident tombait sous le coup de la Loi et la demande a été jugée irrecevable. Le juge Tyndale, qui a souscrit à la décision quant au résultat, a toutefois mis en relief l’objet de la Loi en interprétant la locution « causé par » :

[TRADUCTION] . . . compte tenu de l’économie générale des réformes de 1978 et de la Loi elle-même, le législateur visait une cause physique. Il s’agit après tout d’un régime d’assurance « sans égard à la responsabilité ». Par exemple, dans le cas d’une collision entre une automobile et un piéton, même si d’un point de vue juridique toute la faute ayant entraîné le préjudice incombe au piéton, je suis d’avis qu’il n’est pas exclu du régime d’indemnisation de la Régie [maintenant la SAAQ]. [p. 7559]

La Cour d’appel a exprimé une opinion similaire quant à la question du lien de causalité dans *Compagnie d’assurance Victoria du Canada c. Neveu*, [1989] R.R.A. 226 (Qué.).

[25] Sept ans après le jugement *Périad*, la Cour d’appel s’est à nouveau penchée sur la question dans *Pram* et a clairement rejeté l’application de la notion traditionnelle civile de causalité. Dans cette affaire, un caméraman avait été grièvement blessé lorsque l’avion qui volait à basse altitude et qu’il filmait en étant assis dans un véhicule en mouvement a percuté le pare-brise du véhicule en question. Dans ses motifs, le juge Baudouin a cité *Périad* en l’approuvant, puis a élaboré les « trois règles fondamentales » applicables à l’évaluation du lien de causalité nécessaire pour établir qu’il y a eu un « accident » au sens de la Loi :

[TRANSLATION] The first is that the causal link required by the act is *sui generis*, and that in characterizing that link, it is unhelpful to rigidly adhere to any of the traditional doctrinal constructs of *causa causans*, *causa proxima*, adequate causation, proximate causation and equivalence of conditions. Those theories are very helpful in the general law, particularly where the judge must assess the causal relationship between fault and damage. They are not helpful here.

The second is that the type of causality that must apply to the case cannot be determined without regard for the purposes of the act, which, it should not be forgotten, is remedial social legislation.

The third is that it is important to go back to the legislation itself. The act mentions damage caused not only by an automobile (which might suggest that the automobile must play an active role), but also by a load carried in or on an automobile or “*by the use thereof*”. [Emphasis in original; pp. 1741-42.]

[26] Therefore, Baudouin J.A. concluded, there is no need to resort to traditional notions of causation, since the Act must be construed broadly and liberally in light of its objectives, the remedial and social nature of the scheme and the wording of the Act itself. Further, such an interpretation is consistent with prior jurisprudence, and is plausible and logical:

[TRANSLATION] It seems to me therefore that if, first, the legislature’s purposes, second, the social and remedial nature of the act and, third, the prevailing line of authority are taken into account, the act must indeed be construed broadly and liberally. However, this construction must remain plausible and logical having regard to the wording of the act. [p. 1741]

[27] Baudouin J.A. analysed the jurisprudence and distilled from it the following principles with respect to causation in the context of the Act:

- The identification of a causal link remains a matter of logic and fact, and depends on the circumstances of each case.
- For the act to apply, it is not necessary for the vehicle to have entered directly into physical contact with the victim.

La première est que le lien de causalité requis par la loi est un lien *sui generis* et qu’il est vain, pour le qualifier, de s’enfermer dans les constructions doctrinales traditionnelles de la *causa causans*, *causa proxima*, causalité adéquate, causalité immédiate ou équivalence des conditions. Ces théories sont d’un grand secours en droit commun, notamment lorsqu’il s’agit, pour le juge, d’évaluer le rapport causal entre la faute et le dommage. Elles ne le sont pas ici.

La seconde est qu’on ne peut divorcer la détermination du type de causalité qui doit s’appliquer à l’espèce des buts poursuivis par la loi, qui, rappelons-le, est une loi remédiate et à caractère social.

La troisième est qu’il est important de retourner au texte même. Celui-ci mentionne non seulement le dommage causé par une automobile (ce qui pourrait laisser supposer l’exigence d’un rôle actif de celle-ci), mais aussi par son chargement et « *par son usage* ». [En italique dans l’original; p. 1741-1742.]

[26] Le juge Baudouin a donc conclu qu’il n’est pas nécessaire de recourir aux notions traditionnelles de causalité puisque la Loi doit recevoir une interprétation large et libérale compte tenu des objectifs qu’elle poursuit, de la nature remédiate et du caractère social du régime qu’elle crée, de même que de son libellé. En outre, il a précisé qu’une telle interprétation est compatible avec la jurisprudence en plus d’être plausible et logique :

Il m’apparaît donc qu’effectivement, lorsqu’on tient compte des buts poursuivis par le législateur, d’une part, du caractère social et indemnitaire de la loi, d’autre part, et, enfin, de la tradition jurisprudentielle très fortement majoritaire, la loi doit recevoir une interprétation large et libérale. Cette interprétation doit cependant rester plausible et logique eu égard au libellé de la loi. [p. 1741]

[27] Le juge Baudouin a analysé la jurisprudence et en a extrait les principes suivants quant à la notion de causalité dans le contexte de la Loi :

- La détermination du lien causal reste une question de logique et de fait, fonction des circonstances propres à chaque espèce;
- L’application de la loi ne requiert pas que l’automobile soit entrée directement en contact physique avec la victime;

- It is not necessary for the vehicle to have been in motion when the damage occurred. Whether the vehicle's role was active or passive is not determinative of causation.
- Whether the act that caused the damage was voluntary or involuntary is of no consequence.
- The mere use of the vehicle, that is, its use, handling and operation, is sufficient for the act to apply. The meaning of "damage caused by the use of the automobile" is broader than that of "damage caused by the automobile".
- The damage need not have been produced by the vehicle directly. It is enough that the damage occur in the general context of the use of the vehicle (p. 1742).
- Il n'est pas nécessaire que l'automobile ait été en mouvement au moment où le dommage a été causé. Le rôle actif ou passif du véhicule n'est pas un critère déterminant du lien de causalité;
- Le caractère volontaire ou involontaire du comportement qui a produit le dommage est sans importance;
- Le simple usage de l'automobile, c'est-à-dire son emploi, son utilisation, son maniement, son fonctionnement, est suffisant pour permettre de donner lieu à l'application de la loi. Le concept de « dommage causé par l'usage de l'automobile » est plus large que celui de « dommage causé par l'automobile »;
- Il n'est pas nécessaire que le dommage ait été produit directement par le véhicule lui-même. Il suffit qu'il se soit réalisé dans le cadre général de l'usage de l'automobile (p. 1742).

[28] *Pram* therefore confirms that the Act must be given a broad and liberal interpretation. *Pram* was applied soon after being rendered by the Court of Appeal, in a case in which the facts (a lamppost falling on a car, possibly on a highway) are strikingly similar to those in the present appeal (*Succession André Dubois v. Ministère des Transports du Québec*, Que. C.A., No. 500-09-001027-937, March 25, 1997, aff'g Sup. Ct. (Montréal), No. 500-05-000204-907, April 30, 1993, Deslongchamps J.). *Pram* teaches that, in determining whether the Act applies, a court must not look for a traditional causal link between fault and damage as is routinely done in delictual or quasi-delictual civil liability cases. The principles from *Pram* are a useful guide to the interpretation of these provisions and should be reaffirmed.

### (3) Authors

[29] Commentators have also considered the definition of "damage caused by an automobile" for the purposes of Quebec's automobile insurance

[28] Ainsi, la décision *Pram* confirme qu'il faut donner une interprétation large et libérale à la Loi. Elle a été appliquée, peu après qu'elle a été rendue par la Cour d'appel, dans une cause dont les faits (un lampadaire qui est tombé sur une voiture, possiblement sur une autoroute) présentent une ressemblance frappante avec ceux du présent appel (*Succession André Dubois c. Ministère des Transports du Québec*, C.A. Qué., n° 500-09-001027-937, 25 mars 1997, conf. C.S. (Montréal), n° 500-05-000204-907, 30 avril 1993, le juge Deslongchamps). L'arrêt *Pram* nous enseigne que, pour décider si la Loi s'applique, les tribunaux n'ont pas à chercher un lien causal traditionnel entre la faute et le dommage, comme cela se fait couramment dans les causes civiles délictuelles ou quasi-délictuelles. Les principes qui émanent de *Pram* guident utilement les tribunaux lorsqu'il s'agit d'interpréter ces dispositions et ils doivent être réaffirmés.

### (3) La doctrine

[29] Les commentateurs se sont aussi penchés sur la définition de « préjudice causé par une automobile » au sens où il faut l'entendre dans le contexte

scheme. Professor Gardner, for example, emphasizes the conceptual difference between the causation requirement in the law of civil liability and causation in the context of the Act. He notes that to import a concept of causation from the law of civil liability into the Act would place the burden of proving that the vehicle was the actual cause of the injury on the victim, thereby defeating the main objective of the Act:

[TRANSLATION] To frame the issue of whether the act applies by referring to the general law criteria for causality is, in our opinion, unacceptable. To require the victim to prove that the automobile was the determining cause of the damage he or she suffered is far too heavy a burden, one that frustrates the remedial purpose of the act. The general law system, which is based on fault, is concerned above all else with determining who is responsible for the accident. It is only once this step is completed that the focus shifts to compensating the victim. An objective liability system is based on the opposite premise: the victim comes first. With this in mind, we do not see why the general law meaning of the word “cause” should be applied automatically to the *Automobile Insurance Act*. A simple example serves to show that these two systems are incompatible. A Quebecer driving along a country road is injured when a tree branch breaks and falls on his automobile. In light of the decisions in which courts have interpreted the *Automobile Insurance Act*, it can be asserted that this Quebecer will receive compensation from the SAAQ. However, if the general law theory of adequate causality were applied, it seems clear that the automobile’s movement was not the determining cause of the damage. Instead, the appropriate course of action would be to sue the owner of the tree under article 1054, paragraph 1, of the *Civil Code of Lower Canada* in order to obtain compensation. In a case in which the *Automobile Insurance Act* applies, what must be demonstrated is a sufficiently close relationship between the presence of the automobile and the damage.

(D. Gardner, “La *Loi sur l’assurance automobile*: loi d’interprétation libérale?” (1992), 33 *C. de D.* 485, at p. 495)

[30] In *La responsabilité civile* (vol. I, *Principes généraux*), Baudouin and Deslauriers emphasize the remedial nature of the legislative scheme. They state that, given that nature, what is considered

du régime d’assurance automobile du Québec. Le professeur Gardner, par exemple, a attiré l’attention sur les différences conceptuelles entre l’exigence d’un lien de causalité en droit civil de la responsabilité, d’une part, et la causalité dans la Loi, d’autre part. Il a souligné qu’importer le concept de causalité du droit de la responsabilité civile dans la Loi reviendrait à faire porter à la victime le fardeau de prouver que l’automobile a été la cause véritable du préjudice, ce qui contrecarrerait l’objet principal de la Loi :

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

(D. Gardner, « La *Loi sur l’assurance automobile* : loi d’interprétation libérale? » (1992), 33 *C. de D.* 485, p. 495)

[30] Dans *La responsabilité civile* (vol. I, *Principes généraux*), les auteurs Baudouin et Deslauriers insistent sur la nature remédiate du régime législatif. Ils affirment que, compte tenu de

an “accident” under the Act must be interpreted broadly. They explain that the types of accidents covered by the Act are not limited to routine traffic accidents but, rather, that the Act covers [TRANSLATION] “any incident resulting in damage in which an automobile is involved” (p. 942). Therefore, it will suffice, “to meet the requirements established by the courts, that an automobile be involved, in one way or another, in the occurrence of the damage” (p. 947).

(4) Comparative Law: Decisions From Other Canadian Jurisdictions

[31] In interpreting the words of the Act, it can be helpful to consider how similar provisions have been interpreted in other jurisdictions. Manitoba provides a useful comparison since it has a “no-fault” automobile insurance scheme modelled after the Quebec regime. Saskatchewan’s legislation has similarly worded definitions, but allows an insured to choose between no-fault coverage and tort-based coverage (s. 40.2(1) of *The Automobile Accident Insurance Act*, R.S.S. 1978, c. A-35). This suggests a different legislative intent than the one behind the Quebec scheme at issue here. Therefore, considering judicial interpretation of the Saskatchewan provisions would not prove as useful.

[32] With respect to the Manitoba legislative scheme, the enabling statute, *The Manitoba Public Insurance Corporation Act*, C.C.S.M. c. P215 (“MPICA”), defines “accident” in s. 70(1) as “any event in which bodily injury is caused by an automobile”. “[B]odily injury caused by an automobile” is defined as follows:

“**bodily injury caused by an automobile**” means any bodily injury caused by an automobile, by the use of an

cette nature, ce qui est considéré comme un « accident » au sens de la Loi doit recevoir une interprétation large. Ils expliquent que les types d’accidents qu’elle vise ne sont pas limités aux accidents habituels de la route, mais que la notion d’accident comprend plutôt « tout événement dommageable dans lequel une automobile est impliquée » (p. 942). Par conséquent, il suffit « qu’une automobile ait été impliquée, d’une façon ou d’une autre, dans la survenance du dommage pour satisfaire aux exigences des tribunaux » (p. 947).

(4) Éléments de droit comparatif : décisions d’autres juridictions canadiennes

[31] Pour interpréter le libellé de la Loi, il peut être utile d’examiner l’interprétation que d’autres juridictions ont faite de dispositions similaires. La loi manitobaine est un élément de comparaison utile puisqu’elle crée, à l’image du régime québécois, un régime d’assurance automobile « sans égard à la responsabilité ». La loi de la Saskatchewan contient, pour sa part, des définitions dont le libellé est similaire à celui des définitions de la loi québécoise. Par contre, elle permet à un assuré, aux termes du par. 40.2(1) de la *Automobile Accident Insurance Act*, R.S.S. 1978, ch. A-35, de choisir entre la couverture sans égard à la responsabilité ou celle fondée sur la faute délictuelle. Cette autorisation suggère que l’intention du législateur était différente de celle qui sous-tend le régime québécois en cause en l’espèce. Il ne sera donc pas aussi utile que nous nous penchions sur l’interprétation judiciaire qui a été donnée des dispositions de la loi de la Saskatchewan.

[32] Au Manitoba, la loi qui crée le régime d’assurance automobile s’intitule *Loi sur la Société d’assurance publique du Manitoba*, C.P.L.M. ch. P215 (« *Loi du Manitoba* »). Au paragraphe 70(1), elle définit le terme « accident » comme étant un « [é]vénement au cours duquel un dommage corporel est causé par une automobile ». L’expression « dommage corporel causé par une automobile » y est définie pour sa part comme suit :

« **dommage corporel causé par une automobile** » Dommage corporel causé par une automobile, par son



automobile, or by a load, including bodily injury caused by a trailer used with an automobile, but not including bodily injury caused

- (a) by the autonomous act of an animal that is part of the load, or
- (b) because of an action performed by the victim in connection with the maintenance, repair, alteration or improvement of an automobile;

Section 72 provides that compensation under the scheme precludes a civil action:

**72.** Notwithstanding the provisions of any other Act, compensation under this Part stands in lieu of all rights and remedies arising out of bodily injuries to which this Part applies and no action in that respect may be admitted before any court.

[33] As we can see, the *MPICA* also contains the words “caused by”. The expression “bodily injury caused by an automobile” is defined, there too, by reference not just to injury caused by the vehicle, but also to injury caused by the use of an automobile and by its load.

[34] The words of the *MPICA* were considered by the Manitoba Court of Appeal in *McMillan v. Thompson (Rural Municipality)* (1997), 144 D.L.R. (4th) 53. In that case, Helper J.A. acknowledged that Manitoba’s automobile insurance scheme was modelled after Quebec’s scheme:

The evidence indicates that the Quebec plan, a “pure no-fault system” which has been in existence since 1978, was reviewed by Kopstein P.J. and referred to by the legislators. There can be little doubt that the Manitoba legislation was modelled on the Quebec plan. It is worded similarly, but is not identical to that plan. [p. 64]

[35] In her analysis of the phrase “caused by”, Helper J.A. began by identifying the purpose of the legislation:

The legislated scheme is focused on injuries. It is not directed to accidents, nor to the cause of accidents.

usage ou par son chargement, y compris le dommage causé par une remorque utilisée avec une automobile. Sont toutefois exclus de la présente définition les dommages corporels causés :

- a) par l’acte autonome d’un animal faisant partie du chargement;
- b) en raison de travaux d’entretien, de réparation ou d’amélioration que la victime fait à l’automobile.

Aux termes de l’art. 72, l’indemnisation en vertu du régime écarte toute possibilité de recours civil :

**72.** Par dérogation aux dispositions de toute autre loi, l’indemnisation prévue à la présente partie tient lieu de tous les droits et recours pouvant être exercés en raison d’un dommage corporel auquel s’applique la présente partie, et aucune action à ce sujet ne peut être reçue devant un tribunal.

[33] Comme nous pouvons le voir, la *Loi du Manitoba* utilise aussi la locution « causé par ». Elle définit aussi ce qu’est un « dommage corporel causé par une automobile » et ce, en faisant référence, non pas uniquement aux dommages causés par le véhicule, mais aussi aux dommages causés par l’usage ou par le chargement du véhicule.

[34] Le libellé de la *Loi du Manitoba* a fait l’objet d’une interprétation par la Cour d’appel du Manitoba dans *McMillan c. Thompson (Rural Municipality)* (1997), 144 D.L.R. (4th) 53. Dans cette affaire, la juge Helper a reconnu que le régime d’assurance automobile du Québec a servi de modèle pour concevoir celui du Manitoba :

[TRADUCTION] La preuve indique que le régime québécois, un « système purement sans égard à la responsabilité » en vigueur depuis 1978, a été examiné par le juge Kopstein. Les législateurs y ont aussi fait référence. Il ne fait que peu de doute que le régime québécois a servi de modèle pour concevoir la loi du Manitoba. Cela étant dit, si leur libellé est similaire, les deux régimes ne sont pas pour autant identiques. [p. 64]

[35] Pour déterminer l’interprétation qu’il fallait donner à la locution « causé par », la juge Helper de la Cour d’appel a commencé par cerner l’objet de la loi :

[TRADUCTION] Le régime législatif porte principalement sur les préjudices et non pas sur les accidents ou

That focus is clear in s. 70(1). Section 72, which eliminates the concept of fault, supports that conclusion. The legislative emphasis on the injuries suffered by a victim, and its failure to refer at all to the cause of an accident, are important factors to consider in interpreting the phrase “caused by” and in determining the scope of the scheme. [p. 65]

She considered that focusing on the proximate cause of the injuries would be contrary to the purpose of the scheme:

Surely the legislation is to be interpreted in a manner that results in equality and equity. A restrictive interpretation of the words “caused by” would defeat many of the objectives identified by the legislators prior to the introduction of the enactment: the introduction of a simplified insurance scheme, the elimination of litigation for bodily injuries received in the use of an automobile and the desire to ensure that all victims receive timely compensation. It was not the legislative intent to introduce a cumbersome two-step system which necessitates a trial on the issue of negligence in all accidents involving an automobile and thus perpetuates the uncertainty of the result for a victim. Nor could it have been the legislative intent to provide different remedies for victims depending upon the proximate cause of an accident. The exact opposite intent is clear from the reading of Part 2 and from an examination of the debates and the Report. [p. 67]

Finally, she concluded that the words “caused by” could not be given a restricted meaning:

I cannot state too strongly that the focus of the plan is on the relationship between the bodily injuries sustained and an automobile or its use. That focus serves as the starting point from which the interpretation of the phrase “caused by” proceeds. The respondents’ submission is focused on the cause of the accident — liability or fault. The clear words of the legislation [do] not support that perspective of the plan’s operation . . . [p. 68]

[36] Helper J.A. readily distinguished this Court’s decision in *Amos*:

In the *Amos* case, it was not an automobile accident but rather an external event, a shooting, which caused the injury. In the case at bar, the injuries resulted from

sur la cause des accidents. Cela ressort clairement du par. 70(1). L’article 72, qui élimine le concept de responsabilité, étaye cette conclusion. L’accent que met la loi sur les préjudices dont a souffert une victime et son omission de faire référence à la cause d’un accident sont des facteurs importants qu’il faut prendre en considération pour interpréter l’expression « causé par » et pour déterminer la portée du régime. [p. 65]

Puis, la juge Helper a estimé que de se concentrer sur la cause immédiate des dommages contredirait l’objet du régime :

[TRADUCTION] Assurément, la loi doit être interprétée pour qu’il en résulte une situation d’égalité et d’équité. Une interprétation restrictive du terme « causé par » minerait beaucoup des objectifs identifiés par les législateurs avant l’adoption de la loi : la mise sur pied d’un régime d’assurance simplifié, l’élimination des recours judiciaires pour indemniser les préjudices corporels causés par l’usage d’une automobile et le désir de garantir que toutes les victimes reçoivent une indemnité en temps opportun. La loi ne visait pas à introduire un régime lourd en deux étapes qui nécessiterait un procès pour trancher la question de la négligence dans tous les accidents impliquant une automobile et ainsi perpétuer l’incertitude quant au résultat pour une victime. Le législateur n’a pas pu non plus avoir l’intention de mettre différents recours à la disposition des victimes en fonction de la cause immédiate d’un accident. C’est l’intention diamétralement opposée qui ressort clairement à la lecture de la Partie 2 et de l’examen des débats et du Rapport. [p. 67]

Finalement, la juge Helper a conclu qu’il n’était pas souhaitable d’interpréter la locution « causé par » de façon restrictive :

[TRADUCTION] Je ne peux affirmer trop fermement que le régime met l’accent sur la relation entre les dommages corporels subis et une automobile ou l’usage de cette dernière. Cet accent sert de point de départ à l’interprétation du terme « causé par ». Or, la thèse des intimés repose sur la cause de l’accident — la responsabilité ou la faute. Le libellé très clair de la loi ne permet pas de soutenir cette vision du fonctionnement du régime . . . [p. 68]

[36] Lorsqu’elle a traité de la décision de la Cour dans *Amos*, la juge Helper l’a aisément distinguée de celle dont elle était saisie :

[TRADUCTION] Dans l’affaire *Amos*, il ne s’agissait pas d’un accident d’automobile, mais plutôt d’un événement externe, une fusillade, qui a causé le préjudice.

an accident which occurred while the automobile was being driven in the ordinary course of events. The phrase in *Amos* was an “injury caused by an accident that arises out of the . . . use of a vehicle”. The court was required to find that the injury in question arose from the plaintiff’s use of a vehicle despite the fact that the vehicle was not involved in an accident.

The motions judge erred in applying the reasoning in *Amos* to the question he was required to answer. Both the circumstances in which the injuries occurred in that case and the legislation under consideration are entirely distinguishable from the circumstances in which the injuries occurred in the case at bar and the phrase in question. Major’s reasons for giving the words “arising out of the use of an automobile” a broad interpretation and for commenting on the phrase “caused by” do not impact on the present case given those different circumstances. [p. 72]

[37] She then summarized the extent to which a causal link must be established:

. . . where the words “caused by” are used, there must be some link between the injuries sustained and the use of the automobile. An ordinary reading of s. 70(1) leads to the same conclusion. The legislation does not require more. It does not seek out causation in terms of the accident. It specifically eliminates the concept of fault. In light of the elimination of fault, there is no support for the submission that the proximate cause of an automobile accident determines the application of Part 2. [p. 76]

[38] This Court’s decisions in *Amos* and *Vytlingam* merit some commentary since the respondents contend that these decisions support a narrow view of causation and, therefore, provide the answer to the question before us.

[39] In *Amos*, the appellant had been seriously injured in California when he was shot during an attack in which six individuals attempted to break into the van he was driving. The appellant did not stop, but tried to escape. He was shot in the spinal cord, but managed to keep driving until he had distanced himself from his assailants.

En l’espèce, les préjudices résultent d’un accident qui est survenu pendant que l’automobile était conduite dans le cours ordinaire des choses. Dans *Amos*, la phrase qui était en cause se lisait comme suit : « blessure résultant d’un accident qui découle de [. . .] l’utilisation [. . .] d’un véhicule ». On demandait à la Cour de conclure que les blessures en question découlaient de l’utilisation du véhicule par le plaignant même si le véhicule n’était pas en cause dans l’accident.

Le juge des requêtes a commis une erreur en appliquant le raisonnement de l’arrêt *Amos* à la question qu’il devait trancher. Tant les circonstances dans lesquelles les blessures ont été causées dans cette affaire que la loi en cause peuvent être parfaitement distinguées des circonstances dans lesquelles les blessures ont été causées en l’espèce, de même que du segment de phrase dont il est question ici. Les motifs exprimés par le juge Major pour donner une interprétation large au segment de phrase « qui découle de l’utilisation d’un véhicule » et pour émettre des commentaires quant à l’expression « causé par » n’ont pas d’incidence sur la présente affaire compte tenu de ces circonstances différentes. [p. 72]

[37] La juge Helper a ensuite décrit jusqu’à quel point il faut établir un lien de causalité :

[TRADUCTION] . . . lorsque le terme « causé par » est utilisé, il doit y avoir un certain lien entre le préjudice subi et l’utilisation de l’automobile. Une lecture ordinaire du par. 70(1) mène à la même conclusion. La loi n’exige pas davantage. Elle ne requiert pas de lien de causalité quant à l’accident. Elle élimine expressément le concept de responsabilité. À la lumière de cette élimination, rien ne peut étayer la thèse selon laquelle la cause immédiate de l’accident d’automobile est déterminante pour l’application de la Partie 2. [p. 76]

[38] Les jugements de la Cour dans *Amos* et dans *Vytlingam* méritent notre attention puisque les intimés soutiennent qu’ils militent en faveur d’une vision étroite du lien de causalité et que, par conséquent, ils fournissent la réponse à la question dont nous sommes saisis.

[39] Dans *Amos*, l’appelant a été grièvement blessé en Californie lorsqu’il a été atteint d’un projectile d’arme à feu au cours d’une agression durant laquelle six individus ont tenté de pénétrer dans la fourgonnette qu’il conduisait. L’appelant n’a pas immobilisé le véhicule. Il a plutôt tenté de s’enfuir. De fait, même s’il a été atteint à la moelle épinière, il a réussi à continuer de conduire jusqu’à ce qu’il ait pris ses distances de ses assaillants.

[40] The appellant was insured under a standard automobile insurance policy with the Insurance Corporation of British Columbia, a provincial Crown corporation established to provide universal automobile insurance to motorists in that province. The statutory provision at issue was s. 79(1) of the *Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act*, B.C. Reg. 447/83, as amended by B.C. Reg. 335/84, Sch., item 19, and B.C. Reg. 379/85, Sch., item 31:

**79.** (1) Subject to subsection (2) and sections 80 to 88, 90, 92, 100, 101 and 104, the corporation shall pay benefits to an insured in respect of death or injury caused by an accident that arises out of the ownership, use or operation of a vehicle and that occurs in Canada or the United States of America or on a vessel travelling between Canada and the United States of America.

[41] The question before the Court in that case was whether the appellant's injuries were "caused by an accident that arises out of the ownership, use or operation of a vehicle". The Court then developed the following two-part test to be applied in interpreting s. 79(1):

1. Did the accident result from the ordinary and well-known activities to which automobiles are put?
2. Is there some nexus or causal relationship (not necessarily a direct or proximate causal relationship) between the appellant's injuries and the ownership, use or operation of his vehicle, or is the connection between the injuries and the ownership, use or operation of the vehicle merely incidental or fortuitous? [Emphasis deleted; para. 17.]

[42] The Court concluded that the first part of the test had been met, since the appellant had been driving the van when the injuries occurred. It also determined that the van was not merely the "*situs*" of the shooting since the shooting was a direct result of the assailants' failed attempt to gain entry into the appellant's van. Therefore, the appellant's injuries arose out of the ownership, use or operation of the van, which met the second part of the test. The Court stated, "Generally speaking, where the use or operation of a motor vehicle in some manner

[40] L'appelant avait contracté une police d'assurance automobile type auprès de l'Insurance Corporation of British Columbia, une société de la Couronne provinciale créée pour offrir une assurance automobile universelle aux automobilistes de la province. La disposition législative en cause était le par. 79(1) de la *Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act*, B.C. Reg. 447/83, telle que modifiée par B.C. Reg. 335/84, ann., art. 19, et B.C. Reg. 379/85, ann., art. 31 :

[TRADUCTION]

**79.** (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 80 à 88, 90, 92, 100, 101 et 104, la société verse à l'assuré des indemnités relativement au décès ou aux blessures résultant d'un accident qui découle de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule, survenu au Canada ou aux États-Unis d'Amérique ou sur un bateau voyageant entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

[41] La Cour devait alors décider si les blessures subies par l'appelant avaient « résult[é] d'un accident qui découle de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule ». Dans ce contexte, la Cour a élaboré le test suivant en deux étapes qui s'appliquerait à l'interprétation du par. 79(1) :

1. L'accident résulte-t-il d'activités ordinaires et bien connues auxquelles les automobiles servent?
2. Existe-t-il un lien de causalité (pas nécessairement direct ou immédiat) entre les blessures de l'appelant et la propriété, l'utilisation ou la conduite de son véhicule, ou le lien entre les blessures et la propriété, l'utilisation ou la conduite du véhicule est-il simplement accidentel ou fortuit? [Soulignement omis; par. 17.]

[42] La Cour a estimé qu'il avait été satisfait à la première branche du test puisque l'appelant conduisait la fourgonnette au moment où il a été blessé. La Cour a aussi jugé que la fourgonnette n'avait pas simplement été le lieu où les coups de feu avaient été tirés puisque la fusillade avait été le résultat direct de la tentative ratée des agresseurs d'y pénétrer. Les blessures subies par l'appelant avaient donc découlé de la propriété, de l'utilisation ou de la conduite du véhicule de l'appelant et il était satisfait à la deuxième branche du test. La

contributes to or adds to the injury, the plaintiff is entitled to coverage” (para. 26).

[43] In *Vytlingam*, the respondents were driving on a highway when their vehicle was struck by a large boulder dropped from an overpass. They suffered devastating injuries. There was no question that the respondents were entitled to benefits under their policy. However, they also sought to recover civil damages from their insurer under the policy’s “inadequately insured motorist” coverage on the basis that one of the two tortfeasors was an inadequately insured motorist. The issue was whether the use of that individual’s vehicle in transporting the tortfeasors and the boulders to and from the overpass was enough to conclude that the respondents’ injuries were sufficiently connected to the use or operation of the tortfeasor’s vehicle, and therefore that the claim was based on a tort committed by a “motorist”. If so, the respondents’ insurer would be obliged to pay under the inadequately insured motorist coverage, that is, to stand in the shoes of the tortfeasor and pay the amount the tortfeasor ought to have paid by way of civil damages.

[44] The relevant portion of the insurance policy read:

... the insurer shall indemnify an eligible claimant for the amount that he or she is legally entitled to recover from an inadequately insured motorist as compensatory damages in respect of bodily injury to or death of an insured person arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile. [Emphasis added by Binnie J.; para. 5.]

[45] Therefore, the tortfeasor had to be at fault “as a ‘motorist’” for this provision to apply (para. 5). In other words, unlike in *Amos* and unlike in the present appeal, the provision required the presence

Cour a affirmé que « [d]e façon générale, lorsque l’utilisation ou la conduite d’un véhicule à moteur contribue de quelque manière aux blessures ou les aggrave, le demandeur a droit à l’indemnisation » (par. 26).

[43] Dans *Vytlingam*, les intimés circulaient sur une autoroute lorsqu’une grosse pierre jetée d’un pont d’étagement a heurté leur véhicule et les a très grièvement blessés. Il ne faisait aucun doute que les intimés avaient le droit d’être indemnisés en vertu de leur police d’assurance. Cependant, comme un des auteurs du délit était insuffisamment assuré, les intimés ont aussi tenté de se faire indemniser par leur assureur pour les dommages-intérêts civils, en vertu de leur protection contre les automobilistes tiers insuffisamment assurés. La question à trancher était celle de savoir si l’utilisation du véhicule de l’automobiliste tiers en question dans le transport des auteurs du délit et des pierres jusqu’au pont d’étagement et pour en revenir suffirait pour conclure que les blessures subies par les intimés découlaient de l’utilisation ou de la conduite de ce véhicule de telle sorte que la réclamation pouvait être fondée sur un délit commis par un « automobiliste ». Si oui, l’assureur des intimés allait être tenu de payer une somme en vertu de la protection contre les automobilistes insuffisamment assurés, et donc de se mettre à la place de l’auteur du délit et de verser la somme que ce dernier aurait eu à payer à titre de dommages-intérêts civils.

[44] Voici le passage pertinent de la police d’assurance :

... l’assureur s’engage à indemniser tout demandeur admissible à l’égard du montant qu’il est légalement en droit de recouvrer d’un automobiliste insuffisamment assuré, à titre de dommages-intérêts, du fait de lésions corporelles occasionnées à une personne assurée ou de son décès et qui sont attribuables, directement ou indirectement, à l’utilisation ou à la conduite d’une automobile. [Soulignement ajouté par le juge Binnie; par. 5.]

[45] Par conséquent, l’auteur du délit devait avoir été fautif « en tant qu’“automobiliste” » pour que cette clause s’applique (par. 5). Autrement dit, contrairement à la situation qui prévalait dans *Amos*

of an at-fault motorist. Moreover, *Vytlingam* did not concern statutory no-fault benefits.

[46] The Court held that the provision required an unbroken chain of causation linking the conduct of the motorist, as a motorist, to the injuries in respect of which the claim was made. The vehicle had to be implicated in those injuries in a manner that was more than merely incidental or fortuitous. Although the vehicle contributed in some manner to the tortfeasor's ability to commit the tort that caused the injuries, the Court found that the tortfeasor nevertheless did not commit the tort in his capacity as an at-fault "motorist" within the meaning of the policy. The dropping of the boulder constituted an activity severable from the use or operation of the vehicle.

[47] Both *Amos* and *Vytlingam* can be distinguished from the case at bar. First, neither of those cases dealt with the kind of broad remedial legislation in force in Quebec. Although the insurance scheme in *Amos* also provided no-fault benefits, claimants were entitled to commence civil actions with respect to pain and suffering and economic loss. The availability of civil actions indicates a different legislative intent, one not nearly as broad as Quebec's scheme. In *Vytlingam*, only part of the insurance scheme involved no-fault benefits, as civil actions were provided for in some cases. Further, *Vytlingam* was not directly concerned with the provincial scheme, but was decided on the basis of the wording of the respondents' insurance policy.

[48] Second, the facts of the three cases vary considerably. In *Vytlingam*, there was a clear intervening act — the tort — that was completely severable from the motorist's use or operation of the vehicle. Notably, and unlike Mr. Rossy in the instant case, the insured was not making use of the vehicle at all

et contrairement à celle qui nous occupe, la clause donnant droit à l'indemnité exigeait qu'il y ait un automobiliste fautif. En outre, l'arrêt *Vytlingam* ne portait pas sur l'indemnisation sans égard à la responsabilité prévue dans une loi.

[46] La Cour a conclu que pour que le préjudice soit couvert par la police d'assurance, il faut qu'il existe un lien de causalité ininterrompu entre la conduite de l'automobiliste en tant qu'automobiliste et les blessures visées par la réclamation. L'implication du véhicule relativement à ces blessures doit être plus qu'accidentelle ou fortuite. Même si le véhicule a contribué d'une certaine manière à la capacité de l'auteur du délit de commettre le délit qui a causé les blessures, la Cour a jugé que l'auteur du délit n'avait pas commis le délit à titre d'« automobiliste » fautif au sens où il faut l'entendre pour l'application de la police. Le fait de lancer des pierres représentait une activité dissociable de l'utilisation ou de la conduite du véhicule.

[47] Tant *Amos* que *Vytlingam* peuvent être distingués du présent appel. Premièrement, ni l'une ni l'autre de ces causes n'a traité du type de loi médiatrice de portée large applicable au Québec. Le régime d'assurance en cause dans *Amos*, même s'il offrait aussi des indemnités sans égard à la responsabilité, autorisait les demandeurs à intenter des recours civils relativement aux douleurs, aux souffrances et aux pertes financières encourues. Le recours possible à de telles actions civiles indique que le législateur avait une intention différente de celle du législateur québécois qui a adopté un régime autrement plus large. Dans *Vytlingam*, le régime d'assurance n'était que partiellement sans égard à la responsabilité puisqu'il permettait d'intenter des recours civils dans certains cas. En outre, ce dernier arrêt ne portait pas directement sur le régime provincial. En effet, il a plutôt été tranché en fonction du libellé de la police d'assurance des intimés.

[48] Deuxièmement, les faits en jeu dans les trois causes sont très différents les uns des autres. Dans *Vytlingam*, on avait commis un acte intermédiaire clairement distinct — le délit commis — totalement dissociable de l'utilisation ou de la conduite du véhicule par l'automobiliste. Soulignons, notamment,

at the time of the accident. In *Amos*, even though the damage was caused by a gunshot wound, the Court still found that the motorist was covered on the basis that the use or operation of the vehicle had added to the injuries in some way. Although *Amos* is different from this appeal in many respects, the result in *Amos* nevertheless supports a broad view of causation and not the narrow approach the respondents propose.

[49] Finally, the provisions at issue in *Amos* and *Vytlingam* were worded differently from the one in the case at bar. In *Amos*, the issue was whether the injuries were “caused by an accident that arises out of the ownership, use or operation of a vehicle”. In *Vytlingam*, the Court had to determine whether an at-fault motorist’s actions had led to damage “arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile”. This appeal turns on whether the incident that killed Mr. Rossy was an “accident” within the meaning of the Act, that is, whether it was an event in which there was “any damage caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile”.

[50] With respect to the difference between the expressions “caused by” and “arising out of” the Court stated in *Amos* that “[t]he phrase ‘arising out of’ is broader than ‘caused by’, and must be interpreted in a more liberal manner” (para. 21). The respondents in the present case argue that the same should be said of the provision at issue here. Had the legislature intended to create a sweeping provision, it could have used the words “arising out of” instead of “caused by”.

[51] As we have seen, the facts and the applicable legislative scheme in *Amos* differ substantially from the ones at issue in this appeal. Further, the words of a provision cannot be interpreted in isolation. The legislative scheme provides the necessary context for their interpretation. This contextual

que contrairement à M. Rossy dans le présent appel, l’assuré dans *Vytlingam* n’utilisait pas son véhicule au moment de l’accident. Dans *Amos*, même si une blessure par balle avait causé le préjudice, la Cour avait quand même conclu que l’automobiliste demeurait couvert parce que l’utilisation ou la conduite du véhicule avaient, d’une certaine façon, ajouté à son préjudice. Même si l’affaire *Amos* diffère du présent appel à beaucoup d’égards, son issue appuie, malgré tout, la vision large du lien de causalité et non l’approche étroite que proposent les intimés.

[49] Finalement, le libellé des dispositions en cause dans *Amos* et *Vytlingam* diffère de celui de la disposition dont nous sommes saisis en l’espèce. Dans *Amos*, il fallait déterminer si les blessures avaient « résult[é] d’un accident qui [avait] découl[é] de la propriété, de l’utilisation ou de la conduite d’un véhicule ». Dans *Vytlingam*, la Cour devait décider si le comportement d’un automobiliste fautif avait entraîné un préjudice « attribuable, directement ou indirectement, à l’utilisation ou à la conduite d’une automobile ». L’issue du présent appel dépend pour sa part de savoir si l’incident qui a provoqué la mort de M. Rossy était un « accident » au sens de la Loi, c’est-à-dire, un événement durant lequel un « préjudice [a été] causé par une automobile, par son usage ou par son chargement ».

[50] Quant à la différence entre les locutions « causé par » et « découle de », la Cour a affirmé dans *Amos* que « [l]’expression “découle de” est plus générale que l’expression “causé par” et doit recevoir une interprétation plus libérale » (par. 21). En l’espèce, les intimés soutiennent qu’il faudrait pouvoir en dire autant de la disposition en cause dans le présent appel. Or, si le législateur avait eu l’intention de créer une disposition dont la portée est considérable, il aurait utilisé la locution « découle de » plutôt que « causé par ».

[51] Comme nous l’avons vu, les faits et le régime législatif applicable dans *Amos* diffèrent considérablement des faits et du régime législatif en cause dans le présent appel. En outre, les mots d’une disposition ne peuvent être interprétés isolément. Le régime législatif fournit le contexte nécessaire

approach is especially relevant in the case of remedial legislation such as Quebec's no-fault insurance scheme. It would be incongruous to construe broader legislation — the Act at issue in this appeal — more narrowly than the scheme at issue in *Amos*. *Vytlingam* and *Amos* are of interest from a comparative perspective but do not resolve the issue of statutory interpretation that the Court must settle in this appeal.

### C. *Applicable Test and Outcome*

[52] Each case must be considered on its facts. However, at a minimum, an accident arising out of the use of a vehicle as a means of transportation will fall within the definition of “accident” in the Act and will therefore be “caused by an automobile” within the meaning of the Act. Any civil action in connection with the damage caused by that accident will be barred and victims will have to file a claim with the SAAQ. The vehicle's role in the accident need not be an *active* one. The mere use or operation of the vehicle, *as a vehicle*, will be sufficient for the Act to apply. This interpretation follows from a straightforward application of the principles developed in *Pram*. It is in line with the jurisprudence and the literature, and it gives effect to the objective of the legislative scheme.

[53] On the facts of this case, the Act applies to Mr. Rossy's accident. Although the vehicle may have been stationary or moving through an intersection, the evidence on the record is that Mr. Rossy was using the vehicle as a means of transportation when the accident occurred. This is enough to find that the damage arose as a result of an “accident” within the meaning of the Act and that the no-fault benefits of the scheme are triggered. Therefore, the respondents' civil claim is barred and they must turn instead to the SAAQ for compensation.

à leur interprétation. Cette approche contextuelle est particulièrement pertinente dans le cas d'une loi remédiateur comme celle du Québec qui crée un régime d'assurance sans égard à la responsabilité. Il serait incongru qu'une loi dont la portée est plus large — la Loi en cause dans le présent appel — soit interprétée plus étroitement que le régime en cause dans l'affaire *Amos*. *Vytlingam* et *Amos* sont des arrêts intéressants d'un point de vue comparatif, mais ils ne résolvent pas la question de l'interprétation législative à laquelle la Cour est appelée à répondre dans le présent appel.

### C. *Test applicable et issue de l'affaire*

[52] Chaque cas doit être examiné en fonction de ses faits propres. Cependant, à tout le moins, un accident qui découle de l'utilisation d'un véhicule comme moyen de transport répondra à la définition du terme « accident » utilisé dans la Loi et aura donc été « causé par une automobile » au sens où il faut l'entendre pour l'application de la Loi. Tout recours civil relatif au dommage causé par l'accident en question sera irrecevable et les victimes devront formuler une réclamation auprès de la SAAQ. Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait été une cause *active* de l'accident. La simple utilisation ou conduite du véhicule *en tant que véhicule* suffiront pour que la Loi s'applique. Cette interprétation découle d'une simple application des principes élaborés dans *Pram*. Elle est, en outre, compatible avec la jurisprudence et la doctrine, et elle donne effet à l'objectif que vise le régime législatif.

[53] Lorsqu'on applique ce test aux faits de la présente affaire, on doit conclure que la Loi s'applique à l'accident dont M. Rossy a été victime. S'il est vrai que l'automobile était possiblement stationnaire ou en train de traverser un carrefour, selon la preuve au dossier, M. Rossy l'utilisait comme moyen de transport lorsque l'accident est survenu. Cela suffit pour conclure que le préjudice est le résultat d'un « accident » au sens de la Loi et que, dès lors, le droit à une indemnité sans égard à la responsabilité prévue par le régime s'applique. Ainsi, la demande civile des intimés est irrecevable et ils doivent s'adresser à la SAAQ pour être indemnisés.



[54] The Court of Appeal erred in interpreting the Act too narrowly. Such an interpretation risks unduly restricting the intended application of Quebec’s no-fault scheme and must therefore be rejected.

#### V. Disposition

[55] As a result, the appeal is allowed with costs, the judgment of the Superior Court is restored and the respondents’ action is dismissed.

### APPENDIX

#### *Automobile Insurance Act, R.S.Q., c. A-25*

**1.** In this Act, unless otherwise indicated by the context,

“accident” means any event in which damage is caused by an automobile;

“automobile” means any vehicle propelled by any power other than muscular force and adapted for transportation on public highways but not on rails;

“damage caused by an automobile” means any damage caused by an automobile, by the use thereof or by the load carried in or on an automobile, including damage caused by a trailer used with an automobile, but excluding damage caused by the autonomous act of an animal that is part of the load and injury or damage caused to a person or property by reason of an action performed by that person in connection with the maintenance, repair, alteration or improvement of an automobile;

**5.** Compensation under this title is granted by the Société de l’assurance automobile du Québec regardless of who is at fault.

**6.** Every person who suffers bodily injury in an accident is a victim.

**7.** Every victim resident in Québec and his dependants are entitled to compensation under this title, whether the accident occurs in Québec or outside Québec.

**69.** If the victim is a minor and has no dependants on the date of his death, his mother and father are entitled to equal shares of a lump sum indemnity . . . .

[54] La Cour d’appel a commis une erreur en interprétant la Loi trop étroitement. Une telle interprétation risque de restreindre indûment l’application souhaitée du régime québécois sans égard à la responsabilité et doit donc être rejetée.

#### V. Dispositif

[55] Par conséquent, le pourvoi est accueilli avec dépens, le jugement de la Cour supérieure est rétabli et l’action des intimés est rejetée.

### ANNEXE

#### *Loi sur l’assurance automobile, L.R.Q., ch. A-25*

**1.** Dans la présente loi, à moins que le contexte n’indique un sens différent, on entend par :

« accident » : tout événement au cours duquel un préjudice est causé par une automobile;

« automobile » : tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails;

« préjudice causé par une automobile » : tout préjudice causé par une automobile, par son usage ou par son chargement, y compris le préjudice causé par une remorque utilisée avec une automobile, mais à l’exception du préjudice causé par l’acte autonome d’un animal faisant partie du chargement et du préjudice causé à une personne ou à un bien en raison d’une action de cette personne reliée à l’entretien, la réparation, la modification ou l’amélioration d’une automobile;

**5.** Les indemnités accordées par la Société de l’assurance automobile du Québec en vertu du présent titre le sont sans égard à la responsabilité de quiconque.

**6.** Est une victime, la personne qui subit un préjudice corporel dans un accident.

**7.** La victime qui réside au Québec et les personnes à sa charge ont droit d’être indemnisées en vertu du présent titre, que l’accident ait lieu au Québec ou hors du Québec.

**69.** Si, à la date de son décès, la victime est mineure et n’a pas de personne à charge, son père et sa mère ont droit, à parts égales, à une indemnité forfaitaire . . . .

If the victim is of full age and has no dependants on the date of his death, the indemnity shall be paid to his succession except where the property of the succession is to be taken by the State.

**83.57.** Compensation under this title stands in lieu of all rights and remedies by reason of bodily injury and no action in that respect shall be admitted before any court of justice.

Subject to sections 83.63 and 83.64, where bodily injury was caused by an automobile, the benefits or pecuniary benefits provided for the compensation of such injury by the Act respecting industrial accidents and occupational diseases (chapter A-3.001), the Act to promote good citizenship (chapter C-20) or the Crime Victims Compensation Act (chapter I-6) stand in lieu of all rights and remedies by reason of such bodily injury and no action in that respect shall be admitted before any court of justice.

*Appeal allowed with costs.*

*Solicitors for the appellant: Norton Rose OR, Montréal.*

*Solicitors for the respondents Richard Rossy et al.: Grey, Casgrain, Montréal.*

Si, à la date de son décès, la victime est majeure et n'a pas de personne à charge, l'indemnité est versée à sa succession sauf si c'est l'État qui en recueille les biens.

**83.57.** Les indemnités prévues au présent titre tiennent lieu de tous les droits et recours en raison d'un préjudice corporel et nulle action à ce sujet n'est reçue devant un tribunal.

Sous réserve des articles 83.63 et 83.64, lorsqu'un préjudice corporel a été causé par une automobile, les prestations ou avantages prévus pour l'indemnisation de ce préjudice par la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (chapitre A-3.001), la Loi visant à favoriser le civisme (chapitre C-20) ou la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels (chapitre I-6) tiennent lieu de tous les droits et recours en raison de ce préjudice et nulle action à ce sujet n'est reçue devant un tribunal.

*Pourvoi accueilli avec dépens.*

*Procureurs de l'appelante : Norton Rose OR, Montréal.*

*Procureurs des intimés Richard Rossy et autres : Grey, Casgrain, Montréal.*