

MÉMOIRE DU BARREAU DU QUÉBEC
PORTANT SUR LA LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES (P.L. 12)

Août 1996

**MÉMOIRE PORTANT SUR LA LOI MODIFIANT
LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET
D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES (P.L.12)**

**Ce mémoire a été approuvé par le
Comité administratif lors de sa séance
du 9 août 1996.**

Troisième trimestre 1996



LE BARREAU DU QUÉBEC

Créé en 1849, le Barreau du Québec abordera sous peu le 21^{ième} siècle fort de ses 150 années d'existence marquées par de nombreuses transformations. Celles-ci n'ont toutefois nullement altéré le rôle du Barreau comme institution essentielle à la protection des valeurs d'une société libre et démocratique comme la nôtre. À ce titre, il veille à assurer la primauté du droit, à maintenir la séparation des pouvoirs, à promouvoir l'égalité de tous devant la loi et à protéger l'équilibre souvent précaire entre les droits du citoyen et les pouvoirs de l'État.

Le Barreau du Québec regroupe environ 17 000 avocats en règle. Ses effectifs comptent près de 35% de femmes. Il a comme principal mandat d'assurer la protection du public. Pour ce faire, il doit veiller à la discipline de la profession, au respect de la déontologie ainsi qu'à la vérification de la compétence tant de ses membres que des personnes qui veulent joindre ses rangs.

MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT EN DROIT CRIMINEL:

Me Michel F. Denis, président
Me Denis Asselin
Me Giuseppe Battista
Me Anne-Marie Boisvert
* **Me Denis Boucher**
Me Guy Cournoyer
Me Alain Dumas
Me Josée Ferrari
Me Esthel Gravel
Me Patrick Healy
Me Georges Letendre
Me Bernard Mandeville
* **Me Michel Marchand**
* **Me André Perreault**
Me Carol St-Cyr
Me Jean Trépanier
* **Me Carole Brosseau, secrétaire**

* **Ont participé plus particulièrement aux travaux du sous-comité créé à cet effet et à l'élaboration du présent mémoire.**

TABLE DES MATIÈRES

<u>INTRODUCTION</u>	1
1. <u>DISPOSITIONS GÉNÉRALES</u>	2
2. <u>ÉCOLES DE CONDUITE</u>	4
3. <u>INFRACTIONS AU CODE CRIMINEL</u>	5
4. <u>CONDUITE D'UN VÉHICULE ROUTIER EN PRÉSENCE D'ALCOOL DANS L'ORGANISME</u>	8
5. <u>CONDUIRE SANS PERMIS OU DURANT SANCTION</u>	14
6. <u>INDEMNISATION PAR LA SOCIÉTÉ</u>	18
7. <u>PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF</u>	19
<u>CONCLUSION</u>	20

INTRODUCTION

Le projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives* modifie substantiellement les règles concernant l'accès graduel à la conduite des véhicules routiers, la conduite avec capacités affaiblies et la conduite sans permis ou lorsqu'une personne est sous le coup d'une sanction du droit de conduire.

Nous comprenons que les modifications ont pour but d'assurer la protection et la sécurité du public sur la route, et plus particulièrement de s'assurer que les personnes âgées de moins de 25 ans seront incitées à avoir des comportements et des attitudes qui réduiront substantiellement le taux d'accidents que l'on connaît actuellement. Ces objectifs sont louables et le Barreau du Québec y souscrit.

Cependant, les modalités d'application du *Code de la sécurité routière* telles que présentées par le projet de loi comportent, à notre avis, des éléments punitifs qui n'améliorent pas la protection et la sécurité du public.

L'alcool au volant est une priorité dans les modifications apportées au *Code de la sécurité routière*. Ces dispositions peuvent avoir l'effet contraire si elles sont exercées de manière à outrepasser les objectifs poursuivis par le projet de loi. Le Barreau du Québec soumet donc à l'attention des membres de la Commission de l'aménagement et des équipements, les commentaires qu'on juge opportuns afin de respecter le désir d'avoir des routes sécuritaires en harmonie avec les droits individuels des personnes qui sont détentrices de permis de conduire.

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

On ajoute une définition du professionnel de la santé qui est, aux termes du projet de loi:

"Une personne qui détient un permis délivré par l'un des ordres ci-après énumérés et qui est inscrite au tableau de ce dernier:

- 1° Ordre professionnel des médecins du Québec;
- 2° Ordre professionnel des optométristes du Québec;
- 3° Ordre professionnel des psychologues du Québec;
- 4° Ordre professionnel des ergothérapeutes du Québec."

L'article 14 du projet de loi qui modifie l'article 73 du *Code de la sécurité routière* indique au deuxième alinéa "qu'en outre, la Société peut exiger que la personne concernée se soumette à un examen fait par un professionnel de la santé ou à une évaluation faite par un travailleur social qui oeuvre au sein d'un centre de réadaptation pour personnes alcooliques (...)". Nous ne nous opposons pas au fait que le travailleur social puisse procéder à une évaluation faite dans un centre de réadaptation pour une personne qui recevrait des services, mais il serait souhaitable d'uniformiser la définition de l'article 2 du projet de loi. Si la volonté du législateur est d'avoir recours aux services du travailleur social comme intervenant spécifique, pourquoi ne pas l'intégrer dans la définition de "professionnel de la santé" et d'alléger par le fait même le texte en minimisant les exceptions.

L'article 4 du projet de loi modifie l'article 21 du *Code de la sécurité routière* en insérant après le mot "circulation" les mots "sur un chemin public, sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains des centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler". C'est donc dire qu'un agent de la paix pourra exercer maintenant ses pouvoirs aux termes des articles 21 et 35 du *Code de la sécurité routière*. Bien que cette disposition ne nous apparaisse pas exagérée, elle entraînera maintenant des obligations additionnelles au conducteur comme celle d'avoir, en certaines occasions additionnelles, son permis de conduire. Nous réservons cependant

nos commentaires qui se grefferont avec ceux que nous formulerons sur l'abrogation des avis de 48 heures. La modification à l'article 5 du projet de loi étant au même effet, la même réserve s'applique.

L'article 8 du projet de loi introduit le principe que "les prescriptions relatives au permis d'apprenti-conducteur, permis probatoire, permis de conduire et permis restreint visent à s'assurer que l'autorisation de conduire n'est accordée qu'aux personnes qui possèdent la compétence et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité publique." Bien que nous comprenons les objectifs du législateur relativement à ces règles, les compétences et les attitudes de prudence seront sujettes aux règles d'interprétation et voire aux débats judiciaires qui peuvent découler de ce genre de disposition.

2. ÉCOLES DE CONDUITE

Les articles 9 et 13 du projet de loi font en sorte que l'on procède à la déréglementation des écoles de conduite et à l'abandon de l'obligation d'avoir suivi un cours avant d'obtenir la délivrance d'un permis de conduire. Le législateur a décidé de procéder de cette manière puisque des études réalisées ont montré que les cours de conduite obligatoires ne modifiaient aucunement le taux d'accidents des nouveaux conducteurs. C'est essentiellement le comportement et les attitudes qui sont déterminants dans le taux d'accidents.

Outre ces motifs, nous comprenons alors que la déréglementation des écoles de conduite n'influencera pas sur le taux d'accidents que l'on connaît au Québec. Cependant, on reconnaît des avantages aux personnes qui choisiront volontairement de suivre un cours de conduite avant d'obtenir la délivrance de leur permis de conduire en réduisant la période de probation. Nous espérons cependant que la Société de l'assurance-automobile du Québec gardera un contrôle sur le contenu des cours qui seront offerts par les écoles de conduite. Nous nous inquiétons du fait que les écoles de conduite, par la déréglementation, ne viseront pas nécessairement des hausses de standards de qualité d'enseignement et des services offerts à leur clientèle. Il serait donc essentiel que la Société de l'assurance-automobile se réserve un droit de regard sur la teneur de ces cours et reconnaisse, par le processus le plus convenable et le moins coûteux, les écoles de conduite habilitées à desservir la population. En résumé, peu importe la voie administrative choisie par la Société de l'assurance-automobile du Québec, il faudrait qu'un programme de contrôle de la qualité des services offerts dans ces écoles de conduite soit mis en opération.

3. INFRACTIONS AU CODE CRIMINEL

L'article 14 du projet de loi modifie l'article 73 du *Code de sécurité routière* en ajoutant l'exigence particulière suivante: "qu'une personne se soumette à un examen fait par un professionnel de la santé ou une évaluation faite par un travailleur social (...) afin d'établir à la satisfaction de la Société, la compatibilité du comportement de la personne relativement à sa consommation d'alcool avec la conduite sécuritaire d'un véhicule routier de la classe demandée". Il faudrait voir à ce que ce pouvoir discrétionnaire de la Société prévu à l'article 73 du *Code de la sécurité routière* ne soit pas exercé de façon abusive à l'encontre des personnes qui demandent simplement un renouvellement de permis. Dans certains cas également, les candidats auront fait l'objet de poursuites pénales ce qui ajoutera à la sanction reçue par la personne concernée. Ce même genre d'évaluation pourra être requise de la même manière par la Société à compter du 21^{ième} mois suivant la date de révocation ou la suspension du permis (article 15 du projet de loi, modifiant l'article 76 du *Code de la sécurité routière*).

L'article 15 du projet de loi modifie l'article 76 du *Code de la sécurité routière*. Au premier alinéa, on fait référence à "la révocation et à la suspension du permis" avant qu'une personne concernée ne se porte candidate à l'obtention d'un nouveau permis. Il serait préférable de faire référence à la date de la révocation ou de la suspension et nous croyons que par souci d'uniformité de l'article qui mentionne partout "la date de la révocation ou de la date de suspension", le texte pourrait se lire comme suit:

"76.1° S'il s'agit d'une déclaration de culpabilité pour une infraction visée aux paragraphes 1° à 3° du premier alinéa de l'article 180, la personne concernée ne peut se porter candidate à l'obtention d'un nouveau permis avant l'expiration d'une période d'un, de deux ou de trois ans consécutive à *la date de révocation* ou à *la date de suspension* selon que, au cours des cinq années précédant *la date de révocation* ou *la date de suspension*, elle ne s'est respectivement vue imposer aucune, une seule ou plus d'une révocation ou suspension en vertu de cet article;"

De plus, l'article tel que rédigé impose à la personne concernée de se porter candidate seulement lorsque la période de révocation sera terminée. En conséquence, la personne pourrait subir un délai additionnel entre la fin de la période de révocation et celle où effectivement un nouveau permis lui sera délivré. Nous croyons que la formulation de l'actuel article 76 du *Code de la sécurité routière* est plus claire et n'impose pas de fardeau additionnel aux personnes assujetties.

Les paragraphes 1 et 2 du nouvel article 76 (article 15 du projet de loi) soutiennent, par leur rédaction, deux régimes différents. Pour les infractions décrites aux articles 220, 221, 236 a) ou les paragraphes 3 ou 4 de l'article 249 du *Code criminel*, et enfin le paragraphe 1 de l'article 252 ou le paragraphe 5 de l'article 254 du *Code criminel* seront assujettis au premier paragraphe de l'article 76; la personne devra se porter candidate à l'obtention d'un nouveau permis avec les conséquences que nous avons préalablement énoncées. Pour ce qui est des déclarations de culpabilité pour une infraction à l'article 253 ou à l'article 255, paragraphes 2 et 3 du *Code criminel*, la personne pourra alors faire une demande de permis qui, selon la procédure proposée, pourra être formulée avant les échéances prévues au nouveau paragraphe 76.

De plus, à l'article 76.2)a) iii. (article 15 du projet de loi), on parle de la possibilité d'obtenir un permis restreint autorisant uniquement la conduite d'un véhicule routier muni d'un dispositif agréé par la Société pouvant détecter la présence d'alcool dans le sang du conducteur et assurant, dans ce cas, le blocage de l'allumage du véhicule. On ne précise pas s'il s'agit d'une condition mandatoire et il nous est impossible de savoir s'il s'agit d'un privilège ou non. Nous croyons que cette disposition a été élaborée à toutes fins utiles afin d'assurer qu'un permis restreint soit délivré principalement pour fins de travail. Si telle est la volonté du législateur, il y aurait lieu de le préciser.

De plus, nous croyons que les deux régimes pourraient entraîner des iniquités entre les citoyens. À titre d'exemples, les infractions de délit de fuite entraînant des dommages matériels uniquement, de conduite dangereuse sans dommages ou encore de conduite avec capacités de conduite affaiblies entraînant également un danger matériel, malgré des conséquences moindres ou comparables, ne sont pas soumises au même traitement. Une personne qui a conduit avec des capacités de conduite affaiblies aura droit à un permis restreint alors que celle qui a commis un délit n'entraînant que des pertes matérielles n'aurait pas droit au même bénéfice. Une meilleure évaluation des infractions et de leurs conséquences serait nécessaire afin d'entraîner une sanction proportionnelle à la gravité objective de l'acte reproché.

4. CONDUITE D'UN VÉHICULE ROUTIER EN PRÉSENCE D'ALCOOL DANS L'ORGANISME

On introduit dans le *Code de la sécurité routière* une section qui confirme la volonté du législateur de ne pas tolérer la présence d'alcool, quelle qu'en soit la quantité, pour les personnes assujetties aux dispositions de l'article 202.2, à savoir:

"**202.2** Il est interdit aux personnes suivantes de conduire un véhicule routier s'il y a quelque présence d'alcool dans leur organisme:

1° le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur ou d'un permis probatoire, s'il n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire autre qu'un permis de conduite autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur;

2° le titulaire d'un permis de conduite autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur, s'il est âgé de moins de 25 ans et est en plus titulaire d'un tel permis depuis moins de 5 ans;

3° le titulaire d'un permis restreint délivré en vertu de l'un des articles 76 ou 118 lorsque le permis a été délivré par suite de la suspension d'un permis probatoire."

L'article 202.3 confère à l'agent de la paix les pouvoirs qui s'apparentent à ceux décrits à l'article 254(2) du *Code criminel*. Cependant, le deuxième alinéa de l'article 202.3 pourrait être considéré comme de la détention arbitraire et, en conséquence, nous suggérons d'en modifier la teneur en empruntant au *Code criminel* l'esprit de l'article précité. Cet alinéa pourrait donc se lire comme suit:

"Aux fins de prélever les échantillons d'haleine, l'agent de la paix peut ordonner, si nécessaire, à cette personne de le suivre."

L'article 202.4 autorise un agent de la paix "à suspendre, sur-le-champ, pour une période de 15 jours, le permis" de tout conducteur qui y est visé.

La période de 15 jours nous apparaît arbitraire et non fondée sur les considérations du principe énoncé à l'article 202.1 qui dit que "la suspension des permis d'apprenti-conducteur, permis probatoire, permis de conduire et permis restreint visée à la présente section a pour but de protéger le titulaire du permis et le public". Le délai de 15 jours a un caractère punitif qui ne repose sur aucun principe de justice, d'équité et de protection du public. D'ailleurs, à cet égard la jurisprudence reconnaît dans l'ensemble qu'un délai de 24 heures¹ est raisonnable et à notre avis, les tribunaux pourraient juger exorbitant un tel délai de 15 jours. Dans l'affaire R. c. Sengara², le juge de la Cour Suprême de Colombie-Britannique indique:

"Having considered the nature of the Chamber liberty of a right to drive, the pressing and substantial necessity of saving the human and financial costs where accidents are caused by drinking drivers, in my view the safety margin inherent in a 24-hour suspension is a reasonable limit which is demonstrably justified in a free and democratic society."

Qui plus est, quelques provinces³ canadiennes ont opté pour une suspension n'excédant pas 24 heures dans des cas comparables à ceux que l'on vise par la nouvelle disposition du *Code de la sécurité routière*. Par ailleurs, la période de 15 jours nous apparaît excessive, inspirant davantage un caractère punitif que le caractère préventif qui est visé. Jusqu'à maintenant, nous croyons que la discrétion policière a été judicieusement exercée. En effet, le policier dispose des moyens pour protéger le public, sans que des sanctions inhérentes à la révocation y soient ajoutées⁴. En ce qui concerne l'article 636.2

1 Voir à cet effet, (Colombie-Britannique) Regina c. Art, 7 M.V.R. (2^e) (1987) p. 132, à la page 136; (Alberta) Regina c. Robertson, 7 M.V.R. (2^e) (1987) p. 236; (Saskatchewan) R. c. Heidel, 48 Sask.R. (1985) p. 172; (Colombie-Britannique) Regina c. Sengara, 42 C.C.C. (3^e) (1988) p. 236

2 R. c. Sengara, Ibid note 1, à la page 252.

3 Voir notamment:
. Saskatchewan: Vehicle Act, S.S.1983, c. V-3.1, art. 167
. Colombie-Britannique: Motor Vehicle Act, R.S.B.C. 1979, c. 288, art. 214
. Alberta: Motor Vehicle Administration, R.S.A. 1980, c. M-22, art. 110

4 Voir notamment les articles 495, 497 et 498 du *Code criminel* qui prévoient que le policier a le pouvoir de détenir une personne lorsqu'il croit, pour des motifs raisonnables, que cette personne a commis ou est sur le

du *Code de la sécurité routière*, le législateur aurait intérêt à éclaircir la situation en ce qui a trait au remorquage du véhicule dans le cas de la seule contravention aux dispositions relatives à l'article 253 ou aux paragraphes 2 ou 3 de l'article 255 du *Code criminel*.

Le Barreau du Québec estime également que le législateur accorde peu de crédibilité au système judiciaire en accordant plus de pouvoir à l'agent de la paix qui peut suspendre un permis sur-le-champ pour 15 jours alors qu'en vertu de l'article 180 du *Code de la sécurité routière* (art. 46 du projet de loi) "le juge peut ordonner la confiscation des permis pour qu'ils soient remis à la Société." Au surplus, l'agent de la paix sera même autorisé "à détruire" le permis de conduire⁵. Outre les considérations ci-haut mentionnées, nous croyons que l'émission d'un permis de conduire étant la responsabilité de la Société de l'assurance-automobile du Québec, il serait plus logique que la révocation ou la suspension notamment soit confiée à l'organisation responsable⁶. Bien qu'en vertu de l'article 202.8, l'agent de la paix soit tenu d'aviser la Société de toute suspension rendue dans le cadre de cette section, nous ne croyons pas que ces nouvelles mesures augmenteront l'efficacité du système actuel.

De plus, l'article 202.4(2) porte à 30 jours la suspension du permis "dans le cas d'un conducteur qui aurait, au cours des cinq années qui précèdent la suspension, fait l'objet d'une suspension en vertu du présent article ou d'une suspension ou d'une révocation en vertu de l'article 180". Cette mesure démontre clairement la volonté punitive de cette disposition qui, aux mêmes motifs que ceux mentionnés

point de commettre un acte criminel

5 L'article 122 du projet de loi remplace l'article 637.1 du Code par :
"L'agent de la paix est autorisé à saisir et détruire tout permis et licence lorsque le permis, une classe de celui-ci ou la licence fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation".

6 Voir à cet effet, Motor Vehicle Act, R.S.N.S. 1989, c. 293, art. 278.

précédemment, ne respectent pas l'énoncé de principe de l'article 202.1.

Dans le cas également de l'article 202.5, l'omission d'obtempérer à un ordre de 202.3 du *Code de la sécurité routière* ou 254 du *Code criminel* entraîne la même sanction⁷. Bien qu'on ait voulu aller plus loin dans cette démarche, il ne faut pas oublier que l'infraction de "capacité de conduite affaiblie"⁸ au *Code criminel* englobe les cas de consommation de substances autres que l'alcool, ce qu'on ne vise pas au *Code de la sécurité routière*. De plus, en l'absence de tout soupçon, l'agent de la paix pourra suspendre le permis alors que l'infraction ne sera pas vérifiée. L'agent de la paix ne devrait agir en vertu de l'article 202.3 du *Code de la sécurité routière* que s'il a des "soupçons" qu'il y a quelque présence d'alcool dans l'organisme de la personne visée.

Quant à la question de la suspension du permis d'un conducteur assujetti à l'obligation de l'article 202.2 du *Code de la sécurité routière*, il nous apparaît justifié de suspendre ce type de permis sur-le-champ dans les cas prévus à 202.4(1) et 202.5 du *Code de la sécurité routière*.

Il en va autrement pour les dispositions à l'article 202.4 dans le cas d'infractions criminelles où les suspensions du permis sont plutôt inutiles. Cependant, c'est seulement dans le cas où l'agent de la paix aurait des motifs raisonnables ou probables de croire qu'une infraction a été commise qu'il serait habilité à agir en vertu de l'article 202.4 du *Code de la sécurité routière*. Tel que mentionné précédemment, c'est à l'organisme responsable, en l'occurrence la Société de l'assurance-automobile du Québec, de procéder à la suspension du permis.

7 Dans l'affaire Lepage c. R. (C.A.) (1993) R.J.Q., p. 722, le juge Moisan confirme qu'il ne servirait à rien de fixer de lourdes peines contre les personnes conduisant avec facultés affaiblies (...) si ces mêmes personnes pouvaient refuser impunément de subir l'alcootest.

8 Art. 253 du *Code criminel*.

En conséquence, il faudrait modifier les articles 202.4 et 202.5 afin d'ajouter "des motifs raisonnables et probables" au soutien des pouvoirs de l'agent de la paix.

L'article 202.6 exige la remise du permis à l'agent qui a procédé à la suspension en application des articles 202.4 ou 202.5 du *Code criminel*. Cependant, on devrait y préciser que c'est le titulaire du permis qui aura cette obligation de remise.

L'article 122 du projet de loi modifie le *Code de la sécurité routière* à l'article 637.1 en autorisant l'agent de la paix à saisir et détruire un permis qui a fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation. Nous réitérons nos commentaires à l'effet que c'est l'organisme responsable qui doit détruire le permis, le cas échéant. De plus, la destruction pourra être perçue comme une provocation, entraînant des délais et peut-être des erreurs non souhaitables. D'ailleurs, ce pouvoir extraordinaire n'ajoutera pas à l'efficacité de la mesure et risque d'entraîner des inconvénients non mesurables. Est-il utile de rappeler qu'un juge n'a même pas ce pouvoir. Il ne peut qu'ordonner de remettre le permis à la Société de l'assurance-automobile du Québec.

5. CONDUITE SANS PERMIS OU DURANT SANCTION

Ce nouveau chapitre autorise maintenant un agent de la paix à saisir un véhicule pour une durée de 30 jours.

À l'article 209.1, la saisie peut être exercée que le conducteur soit propriétaire ou non du véhicule. De plus, le délai de 30 jours pour la mise en fourrière semble un délai de rigueur qu'on ne peut écourter.

Nous croyons que cette disposition a pour objectif d'éliminer le fléau des conducteurs inhabiles qui circulent sur les voies publiques. Cependant, nous sommes en désaccord avec cette disposition lorsque le conducteur et le propriétaire de la voiture sont des personnes différentes. Ainsi, les employeurs, le prêteur de bonne foi, le détenteur de gage, seront punis alors que c'est essentiellement le conducteur fautif qui devrait être visé. D'ailleurs, un problème évident se posera puisque la loi prévoit que c'est au conducteur du véhicule saisi de prévenir le propriétaire. Il y a fort à parier que plusieurs conducteurs ne seront pas diligents et n'exécuteront pas leur obligation. À cet égard, il serait nettement plus prudent que cette obligation soit imposée à l'agent de la paix qui détient souvent déjà les informations sur le propriétaire du véhicule. La disposition par ailleurs, se comprend dans le cas où le conducteur est propriétaire de la voiture.

D'autres lois appliquent ce régime d'exception de saisie du véhicule si une infraction est commise en utilisant ce moyen de transport et ce, même si le contrevenant n'est pas le propriétaire du véhicule. On pense notamment au cas de contrebande de tabac et d'alcool. La *Loi sur l'accise*⁹, la *Loi sur les*

*douanes*¹⁰, et la *Loi concernant l'impôt sur le tabac*¹¹ en sont des exemples. Il s'agit alors d'exceptions où des actes délinquants sont commis volontairement par les conducteurs.

Dans ces cas, la jurisprudence a établi certains critères que nous aimerions vous inviter à considérer. La *Loi sur l'accise* permet aux tierces personnes qui détiennent un intérêt dans la véhicule d'obtenir une ordonnance du tribunal déclarant que leur intérêt n'est pas affecté par la saisie-confiscation. Cette disposition législative a été adoptée afin de conférer un recours aux tiers innocents et diligents qui détiennent un intérêt dans le véhicule saisi comme confisqué. Pour réussir, le requérant doit établir, selon la prépondérance des probabilités, les trois éléments suivants: qu'il a l'intérêt requis dans le véhicule saisi, qu'il est innocent de toute complicité dans l'infraction qui a eu pour résultat cette saisie ou de toute collusion avec le contrevenant, et qu'il a pris toutes les mesures voulues à l'égard de la personne qui a reçu permission d'obtenir la possession du véhicule afin de s'assurer que vraisemblablement il ne serait pas employé contrairement à la loi.

La notion de soins raisonnables a fait l'objet d'une abondante jurisprudence, les débats judiciaires soulevant généralement la question de savoir si le requérant a exercé ou non des soins raisonnables.

La jurisprudence a établi qu'il n'existe pas de liste de critères précis et définis permettant de statuer sur l'exercice ou non de soins raisonnables de la part du requérant. Chaque situation factuelle doit être jugée et décidée à son mérite, selon les circonstances¹². Cependant, on remarque que le fardeau

10 L.R. (1985) ch. 1 (2^e suppl.)

11 L.Q. chap. I-2

12 Ford Motor Credit Co. of Canada c. Minister of National Revenue (1973) R.P., p.5.; Zlotnick c. Her Majesty the Queen and Morris Rottenberg, C.F. T-273-91, 7 mai 1991, juge J.E. Dubé

imposé au requérant a été défini comme étant très lourd puisque "la jurisprudence réclame que l'exercice de tels soins raisonnables soit un exercice actif"¹³.

Par ailleurs, la *Loi concernant l'impôt sur le tabac* confère le pouvoir d'immobiliser un véhicule en vertu de l'article 13.3 lorsque le policier ou le fonctionnaire autorisé a des motifs raisonnables de croire que des paquets de tabac se trouvent dans le véhicule. Comme on peut le constater, cette loi a un caractère particulier et l'on remarque que les motifs raisonnables que nous avons proposé d'ajouter aux dispositions de 202.4 et 202.5 se retrouvent dans la disposition particulière de la *Loi concernant l'impôt sur le tabac*. Par ailleurs, la saisie et la vente se font par le Ministre en vertu de l'article 13.5 de ladite loi sur autorisation préalable d'un juge de la Cour du Québec. De plus, il y a interruption de la période de rétention des choses saisies lorsqu'une poursuite est intentée.

L'article 209.11 du nouveau *Code de la sécurité routière* prévoit que la période de saisie du véhicule peut être interrompue principalement par le propriétaire qui ne serait pas le conducteur en faute, ce qui laisse présumer que seul le propriétaire conducteur sera lié par la saisie de 30 jours de l'article 209.1 du *Code de la sécurité routière*.

Il est donc primordial que l'avis de la saisie soit signifié au propriétaire rapidement et de façon certaine afin que ce dernier ne soit pas plus durement pénalisé que le conducteur. Enfin, nous croyons que la saisie-confiscation de 209.11(2) est plus axée sur la rentabilisation de la mesure que sur la sécurité du public.

13 Le Sous-Ministre du Revenu National pour les Douanes et l'Accise c. McLean, (1956) B.R. 863; voir également Deputy Minister of National Revenue c. Industrial Acceptance Corp. Ltd., (1958) 15 D.L.R. (2d) 369, aux pages 372 et 373

6. INDEMNISATION PAR LA SOCIÉTÉ

Une nouvelle disposition est introduite et confirme que la "Société assume la responsabilité du préjudice résultant d'une saisie pratiquée par erreur". Ce principe est intéressant mais va-t-il être vraiment à l'avantage du public ou se veut-il rassurant pour les municipalités qui auront des coûts supplémentaires à assumer par les obligations additionnelles dévolues aux agents de la paix. L'avenir sera garant des résultats et nous espérons que l'interprétation de cette disposition sera libérale.

7. **PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF**

L'article 543.16 indique qu'"il est interdit d'entraver l'action de tout inspecteur en vérification mécanique, de le tromper par réticence (...)". Nous croyons que ces critères sont très subjectifs et peuvent donner ouverture à des abus. Nous souhaitons que la loi soustrait ce motif de cet article.

On abroge les avis de 48 heures (articles 105 et 106 du projet de loi). Nous croyons qu'il n'est pas judicieux d'éliminer totalement le privilège de ces avis. Ces avis permettent souvent d'effectuer une réparation mineure de façon expéditive tout en maintenant un niveau de sécurité adéquat pour les véhicules. Qui n'a pas déjà eu un phare brûlé par inadvertance? Le fait d'imposer une amende ne solutionnera pas la sécurité des véhicules. Les avis permettaient dans bien des cas d'apporter une solution rapide et efficace. Si c'est la gestion des avis qui crée des difficultés, c'est à ce problème qu'on doit apporter une solution. Le système des avis trouve encore sa raison d'exister et il ne faudrait pas écarter une mesure qui a fait ses preuves.

Enfin, l'article 611.1 est ajouté au *Code de sécurité routière* et permet essentiellement à la Société de communiquer à toute personne des renseignements concernant la validité du permis sur paiement des frais exigibles. Comme on indique que la Société peut fournir ces renseignements, il serait nécessaire de spécifier si ce pouvoir est mandataire ou discrétionnaire. De plus, le même commentaire s'applique quant à la nature des renseignements ainsi dévoilés.

CONCLUSION

Le projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives* transforme considérablement le régime que l'on connaît actuellement. Nous croyons cependant que le taux excessif d'accidents n'est pas un fléau récent et ne justifie pas l'urgence de procéder à des modifications de façon aussi expéditive. La jurisprudence a reconnu que le droit de conduire est essentiellement un privilège¹⁴ et d'ajouter que "le droit de conduire un véhicule automobile n'est pas un droit fondamental protégé par la Charte, mais un droit à caractère économique¹⁵." Cependant, dans la mesure où une législation entraîne des mesures punitives et répressives dont on ne peut mesurer les conséquences, elle doit être sérieusement considérée et analysée.

Sans vouloir répéter les commentaires que nous avons déjà mentionnés, il est utile de rappeler que dans le cas de révocation, de suspension de permis, la Société de l'assurance-automobile du Québec demeure l'organisme qui est habilité à gérer ce genre de situations. Beaucoup de modifications mériteraient d'être reconsidérées particulièrement à l'égard de la suspension automatique de 15 jours, de la saisie du véhicule automobile alors que le conducteur n'en est pas le propriétaire et enfin sur l'abrogation de tous les avis de 48 heures qui à notre avis, ne poursuivent pas les objectifs d'une plus grande sécurité pour le public.

14 Register of Motor vehicles for the province of P.E.I. c. John William Rankin, Cour Suprême I.P.E. (1991), 30 M.V.R. (2^e) p. 122; Regina c. Robertson (1987), Cour d'appel d'Alberta, 7 M.V.R. (2^e) p. 237

15 Denise Lepage c. La Reine (1993) R.J.Q. 722 à 729, à la page 726.

En conséquence, il est important de ne pas précipiter l'adoption du projet de loi. Nous serons heureux de collaborer à l'examen d'autres avenues que nos commentaires pourraient inspirer.