

**MÉMOIRE DU BARREAU DU QUÉBEC
SUR LE LIVRE VERT INTITULÉ**

La sécurité routière au Québec : un défi collectif

Ce mémoire a été présenté au Comité
administratif le 17 février 2000

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec
Premier trimestre 2000

Février 2000

MEMBRES DU COMITÉ EN DROIT CRIMINEL

Me Anne-Marie Boisvert, présidente

Me Denis Asselin

Me Jean Asselin

Me Giuseppe Battista

Me Louis Belleau

Me Denis Boucher

Me Michel F. Denis

Me Alain Dumas

Me Josée Ferrari

Me Sylvie Girard

Me Esthel Gravel

Me Patrick Healy

Me Georges Letendre

Me Robert Machi

Me Gilles Ouimet

Me André Perreault

Me Diane Trudeau

Me Lori Renée Weitzman

Me Carole Brosseau, *secrétaire du Comité*
Avocate au Service de recherche et de législation
du Barreau du Québec

MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉGIME DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Me Marc Bellemare

Me Marc Boulanger

Me Michel Charette

Me Janick Perreault

Me Marc Sauvé, *secrétaire du Groupe de travail*
Avocat au Service de recherche et de législation
du Barreau du Québec

Les avocates et avocats qui siègent sur le Comité agissent pour le compte de leur ordre professionnel et n'engagent que leur opinion personnelle et non celle de leur employeur ou cabinet, le cas échéant.

TABLE DES MATIÈRES

La sécurité routière au Québec : un défi collectif	1
--	---

INTRODUCTION

Le Barreau du Québec constitue l'ordre professionnel des avocats dont la mission est la protection du public. Comme institution essentielle à la protection des valeurs d'une société libre et démocratique comme la nôtre, le Barreau cherche notamment à promouvoir l'équilibre entre les droits et libertés individuels des citoyens et les pouvoirs de l'État.

Le Barreau du Québec a pris connaissance du *Livre vert* présenté en décembre 1999 par le ministre des Transports, monsieur Guy Chevrette, et intitulé « *La sécurité routière au Québec : un défi collectif* ». Par ce *Livre vert*, le gouvernement du Québec poursuit une réflexion portant sur différents sujets ayant une incidence sur la sécurité des usagers de la route et la mobilité dans les transports. Avant d'implanter de nouvelles dispositions législatives, le gouvernement considère important d'obtenir la position de la population et des organismes impliqués dans l'introduction de telles modifications. Par ailleurs, le *Livre vert* ouvre aussi la porte au débat sur l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool.

Le Barreau du Québec est déjà intervenu sur la place publique au sujet de la sécurité routière, en particulier dans son mémoire du mois d'août 1996 concernant le projet de loi 12 qui visait à modifier le *Code de la sécurité routière* et d'autres dispositions législatives en prévoyant notamment la suspension administrative du permis de conduire pour une période de quinze (15) ou trente (30) jours dans certains cas de conduite avec facultés affaiblies.

Le *Livre vert* porte essentiellement sur la sécurité routière. Il traite aussi de la question de l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. L'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile constitue une question importante qui préoccupe le Barreau du Québec depuis plusieurs années. Le Barreau a d'ailleurs fait part de ses critiques et observations à ce sujet notamment dans son mémoire de 1996 sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile. Cette question soulève des enjeux sociaux et économiques considérables qui méritent l'attention des autorités publiques. Or, la dernière consultation publique concernant le régime d'assurance automobile date de 1987 et ce, malgré les demandes répétées d'organismes et d'intervenants concernés. Aussi, le Barreau du Québec considère de son devoir de faire part de ses observations en regard de l'ensemble du régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile.

Le mandat du Barreau est la protection du public; c'est à la lumière de cette mission qu'il faut interpréter la démarche du Barreau dans le cadre de cette consultation sur le *Livre vert*.

CHAPITRE I

Le port du casque protecteur pour les cyclistes

Le *Livre vert* fait état de l'efficacité du casque protecteur comme mesure de sécurité pour les cyclistes, peu importe la cause de l'accident, l'âge ou le comportement de la victime.¹

Outre le statu quo, différentes avenues sont envisagées afin que le port du casque soit une mesure de sécurité adoptée par l'ensemble de la population. Il s'agirait de mesures facilitant l'acquisition du casque, le port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes ou le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes.

Le Barreau du Québec s'opposerait à toute législation qui aurait pour effet de rendre les parents responsables pour les contraventions de leurs enfants mineurs concernant le port du casque protecteur. Les parents peuvent difficilement exercer un contrôle complet sur leurs enfants à ce sujet. En outre, les infractions des enfants mineurs ne seraient pas nécessairement portées à la connaissance des parents. Le coût des amendes et les frais du constat d'infraction pourraient doubler en cas de défaut de paiement par le mineur sans que les parents n'aient reçu copie du constat d'infraction.

¹ *Livre vert*, p.9

L'imputabilité des parents liée aux infractions des enfants interpelle le principe général de la responsabilité pénale. La responsabilité pénale des parents innocents irait à l'encontre du principe général de responsabilité qui est prévue dans le cadre général du *Code de procédure pénale*. Il s'agirait en l'occurrence d'un précédent dangereux susceptible de porter à conséquence.

Par ailleurs, l'obligation générale du port du casque serait difficile en pratique à faire respecter notamment pour des raisons d'identification. Tenant compte du droit à la vie privée et du droit de circuler librement, on ne doit pas aller jusqu'à obliger les cyclistes à porter sur eux en tout temps des cartes d'identité pour pouvoir les identifier en cas d'infraction. Il faut aussi considérer le fait qu'une grande proportion des cyclistes fautifs sont des mineurs de moins de 14 ans qui ne peuvent être poursuivis.

On doit aussi noter que le policier qui constate cette infraction doit interdire au cycliste de repartir sur sa bicyclette sans son casque afin de l'empêcher de commettre une nouvelle infraction. Advenant que le citoyen persiste dans sa conduite de vouloir reprendre sa bicyclette sans son casque protecteur, l'agent de la paix aurait-il à exercer son pouvoir d'arrestation prévue à l'article 75 du *Code de procédure pénale* ?

Par ailleurs, le coût des casques protecteurs pourrait s'avérer trop élevé pour les personnes et les familles économiquement défavorisées. En outre, l'obligation

de porter un casque peut détourner certaines personnes de la pratique de cette activité physique.

À la lumière de ces considérations, le Barreau ne favorise pas le port du casque obligatoire. Le Barreau du Québec serait plus favorable à des mesures facilitant l'acquisition du casque comme le prévoit une des options prévues au *Livre vert*. Il s'agirait de mettre en place des moyens facilitant l'acquisition par toute la population d'un casque protecteur comme l'uniformisation des prix, la vente de bicyclette avec casque, des séances d'éducation sur les bases de sécurité à bicyclette avec remise d'un casque gratuitement, etc.

CHAPITRE II

Les patins à roues alignées

Afin de permettre la pratique du patin à roues alignées en toute sécurité, certaines avenues sont proposées dans le *Livre vert*. Outre le statu quo, il s'agirait de la gestion de l'activité par les municipalités et le retrait dans le *Code de la sécurité routière* de l'article interdisant de circuler sur la chaussée en donnant le pouvoir à chaque municipalité de réglementer la pratique de l'activité en fonction des caractéristiques propres à son environnement et à sa population. Une autre avenue consiste en l'accès restreint à la chaussée, c'est-à-dire, la levée d'une interdiction absolue de circuler sur la chaussée en la remplaçant par un droit de circuler avec certaines conditions dont la principale serait

l'autorisation de circuler dans les zones de cinquante (50) kilomètres/heure ou moins et uniquement sur les rues à deux (2) voies ou moins.

Si la gestion de cette activité se fait par les municipalités, elles devront faire en sorte de permettre cette pratique de façon sécuritaire. Si les municipalités ne prévoient pas d'endroit pour l'utilisation des patins à roues alignées, cette activité risque de s'exercer n'importe où au détriment de la sécurité publique. Les règlements municipaux devront évidemment être cohérents avec les dispositions du *Code de sécurité routière*.

L'article 499 du *Code* interdit l'usage sur la chaussée de patins à roulettes. Toutefois, le mot «chaussée » est défini à l'article 4 du *Code* comme étant la partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers. L'article 4 définit aussi le chemin public comme étant la surface de terrain dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables sauf certaines exceptions. En conséquence, le *Code de sécurité routière* n'interdit pas la pratique de patins à roues alignées sur tout chemin public mais seulement sur la chaussée.

En ce qui a trait à l'équipement de protection, les mêmes commentaires que nous avons formulés en regard du casque protecteur pour les cyclistes

s'appliquent. Par ailleurs, l'application de sanctions pour les patineurs soulève les mêmes difficultés que l'application d'une loi pour les cyclistes en ce qui concerne l'identification du contrevenant, la continuité d'infraction et l'imposition d'une sanction à un mineur. Le fait que les dispositions du *Code de la sécurité routière* concernant les patineurs qui se retrouvent sur la chaussée ne soient pas appliquées démontrent leur inadéquation face à ce phénomène. Cependant, la loi doit sanctionner les personnes qui se comportent dangereusement ou qui nuisent aux autres personnes dans les zones d'utilisation publique.

Comme le mentionne le *Livre vert*, une campagne d'information, des activités de sensibilisation et d'éducation en milieu scolaire s'avère nécessaire pour sensibiliser les patineurs aux facteurs de risques que comporte cette activité.

CHAPITRE III

L'utilisation du cinémomètre photographique (photo-radar)

Le cinémomètre photographique est un appareil constitué d'un radar et d'un appareil photographique 35 millimètres contrôlés par ordinateur. L'utilisation du photo-radar viserait à mieux contrôler la vitesse sur nos routes. Selon les données fournies dans le *Livre vert*, la vitesse est l'une des principales causes

d'accidents. Selon les rapports d'accidents, elle est responsable de 25% des décès, 19% des blessés graves et 13% des blessés légers.²

Divers enjeux doivent être considérés : le *Livre vert* en soulève quelques-uns. La présence d'une personne sur une voie publique ne signifie pas l'abandon ou la renonciation à sa vie privée.³ Si la photo prise permet d'identifier les occupants du véhicule, il y a atteinte potentielle à la confidentialité et au droit à la vie privée : même si la prise de photos dans ces circonstances n'est pas contraire aux Chartes, cette pratique soulève les risques associés à la conservation de ces photos et à leur utilisation éventuelle.

Aussi, plusieurs craignent que l'utilisation du photo-radar ne devienne qu'un moyen pour le gouvernement de se procurer une nouvelle source de financement. Les policiers ne doivent pas être utilisés comme des percepteurs de taxes !

Arrêtons-nous plus spécialement sur les considérations suivantes : l'efficacité du système de photo-radar et l'imputabilité.

² *Livre vert*, page 35.

³ Syndicat des travailleurs de Bridgestone Firestone c. Trudeau, REJB, 99-14156 (C.A.)

A) Efficacité du système de photo-radar

Le système de photo-radar présente un degré d'efficacité qui dépend de certains facteurs. Par exemple, sur certaines voies rapides où deux (2) voitures peuvent se suivre de très près à haute vitesse et où l'espace intercalaire entre les voitures est inférieure à une (1) seconde, l'efficacité du système ne pourrait-elle pas être compromise dans ces circonstances? Par ailleurs, dans certains cas, la plaque d'immatriculation pourrait être sale ou partiellement cachée ce qui empêcherait une identification du propriétaire du véhicule. Il en est de même lorsque le véhicule comporte des accessoires de type support à skis ou à bicyclettes. Par ailleurs, les appareils de photo-radar peuvent être détectés par certains automobilistes. Toutes ces situations impliquent en conséquence une application inégale du système de contrôle et soulèvent la question de son efficacité.

B) Imputabilité et moyens de défense

À qui doit être imputée l'infraction d'excès de vitesse, au propriétaire ou au conducteur ? Le propriétaire innocent ne devrait-il pas pouvoir jouir de moyens de défense lorsque l'infraction a été commise par un tiers conducteur ? La responsabilité absolue du propriétaire innocent nous semble totalement inacceptable. Dans le cas particulier des compagnies de location de voitures, cette responsabilité absolue ne manquera pas d'avoir des impacts susceptibles de faire monter sensiblement les prix de location.

Si malgré les réserves formulées par le Barreau du Québec concernant l'utilisation du photo-radar, le législateur décidait d'aller de l'avant, le Barreau du Québec estime qu'un moyen de défense de diligence raisonnable doit être prévu pour permettre au propriétaire innocent de dégager sa responsabilité. Ce propriétaire devrait pouvoir faire la preuve qu'il n'était pas le conducteur du véhicule en infraction d'excès de vitesse sans cependant avoir à dénoncer l'identité du conducteur. Le propriétaire du véhicule ne doit pas pour se défendre avoir l'obligation de se transformer en délateur.

Avant d'imposer ce nouveau système de contrôle qui comporte des atteintes potentielles aux droits des individus, le Barreau est d'avis que le renforcement du contrôle policier serait un moyen efficace d'atteindre les objectifs désirés. En outre, des cours gratuits financés par la Société d'assurance automobile du Québec devraient être dispensés afin de développer une culture de sécurité routière, sensibiliser davantage les automobilistes aux conséquences de l'excès de vitesse et modifier les comportements coûteux pour les personnes, les familles et la société.

CHAPITRE IV

Le virage à droite sur feu rouge

Comme le mentionne le *Livre vert*, la possibilité d'effectuer un virage en présence d'un feu rouge a été soulevée à maintes occasions. Cela a toujours constitué une source de débat au Québec et même aujourd'hui une polémique existe quant à sa pertinence. Outre le statu quo, le *Livre vert* aborde certaines solutions dont le virage à droite généralement permis avec interdiction locale au moyen d'un panneau de signalisation ou le virage avec permission spécifique qui consiste à interdire le virage à droite dans l'ensemble des carrefours et le permettre à certains carrefours par une autorisation spécifique.

En la matière, le Barreau du Québec favorise la clarté et cherche à trouver la formule qui minimise le plus les ambiguïtés. À la lumière de ce principe, il serait préférable soit de maintenir le statu quo qui interdit d'effectuer un virage à droite sur feu rouge ou soit de permettre le virage à droite partout et l'interdire localement au moyen de panneaux de signalisation. Ces positions semblent plus claires que celles qui comportent des permissions spécifiques de tourner à droite.

CHAPITRE V

Les criminels de la route, la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile

Les crimes commis au volant d'une automobile sont nombreux, on y retrouve notamment la conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort, le défaut d'arrêter lors d'un accident lorsque des lésions corporelles ont été causées à une personne impliquée dans l'accident, l'homicide à l'aide d'une voiture et bien sûr, la conduite avec facultés affaiblies. On retrouve une énumération de ces infractions au *Code criminel* à l'article 83(30) de la *Loi sur l'assurance-automobile*.

Il semble bien acquis, selon les renseignements fournis par le *Livre vert*, que la conduite automobile avec les capacités affaiblies par l'alcool constitue au Québec la principale cause d'accidents et de décès sur les routes. De nouvelles mesures sont envisagées dans le *Livre vert* afin de réduire davantage les accidents liés à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. Outre le statu quo, les options suivantes sont envisagées :

- a) L'allongement de la durée de suspension immédiate du permis de conduire à trois (3) mois pour toutes infractions relatives au taux d'alcool légiféré ;
- b) L'instauration d'un système de sanctions graduées en déterminant les sanctions selon le taux d'alcool détecté lors de l'infraction. Il s'agirait en l'occurrence du maintien de la révocation d'un an du permis pour conduite avec un taux supérieur à .08 tout en permettant l'utilisation d'un dispositif détecteur d'alcool et l'introduction de deux (2) nouvelles mesures, soit la suspension de trois (3) mois pour conduite avec une alcoolémie se situant entre .04 et .08 et l'obligation de se faire évaluer dans un centre spécialisé dans le traitement des personnes alcooliques et toxicomanes pour conduite avec alcoolémie supérieure à .16 ;
- c) L'application de la tolérance zéro alcool pour tous les conducteurs de véhicules commerciaux à savoir taxis, autobus, véhicules lourds ;
- d) Le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées. Il s'agirait de permettre aux agents de la paix de demander sans autre motif un échantillon d'haleine à tout citoyen lors de certaines opérations planifiées.

Par ailleurs, le *Livre vert* ouvre la porte au débat sur l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool : doivent-elles être pleinement ou partiellement indemnisées ? La même

question se pose pour tous les criminels de la route. Pour le Barreau du Québec, c'est l'ensemble de la question de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile qui constitue un sujet de vive préoccupation.

Le régime d'indemnisation comporte de graves lacunes qui ont été dénoncées par le Barreau depuis de nombreuses années. Dans ces circonstances, le Barreau du Québec estime de son devoir de faire valoir son point de vue sur l'ensemble du régime d'indemnisation (voir addendum pages 27 à 48).

**a) L'allongement à trois (3) mois de la suspension
immédiate du permis de conduire pour toutes infractions
liées à l'alcool**

La suspension administrative automatique pour trois (3) mois dans tous les cas d'alcoolémie supérieure à 0% apparaît abusive. Ailleurs au Canada, on prévoit une interdiction de conduire de 12 à 24 heures dans les cas d'alcoolémie se situant entre .05 à .08⁴

L'article 202.1 du *Code de la sécurité routière* prévoit que la suspension administrative du permis de conduire a pour but de protéger le titulaire du permis et le public. Nous sommes d'avis qu'une suspension administrative de trois (3) mois dans tous les cas d'alcoolémie supérieure à 0% aurait clairement un caractère punitif qui ne reposerait sur aucun principe de justice ou d'équité. Par ailleurs, il peut arriver qu'un conducteur qui a fait l'objet d'une suspension administrative du permis de conduire soit acquitté au criminel de son accusation avec facultés affaiblies. Cette situation commande la mise sur pied d'un mécanisme de révision ou d'un recours efficace pour le titulaire de permis qui fait l'objet de cette suspension administrative. Bien que le permis de conduire constitue un privilège, le retrait de ce permis peut avoir des impacts économiques et sociaux importants pour le citoyen.

⁴ Juristat, Centre canadien de la statistique juridique, statistique Canada, vol. XIX, no. 11, p. 4, *La conduite avec facultés affaiblies au Canada* – 1998.

b) Le système de sanctions graduées

Les mêmes commentaires que nous avons formulés en regard de l'article 202.1 du *Code de la sécurité routière* peuvent être formulés ici puisque selon cette disposition la suspension administrative du permis de conduire n'a pas un caractère punitif mais vise plutôt à protéger le titulaire du permis et le public.

Il faut noter que selon le résultat des études révélées dans le *Livre vert*⁵ le risque d'être impliqué dans un accident mortel augmente d'au moins 50% à 0,04% alcool et selon une courbe croissante par la suite. Pour les jeunes conducteurs, inexpérimentés sur le plan de la conduite et des effets de l'alcool, l'augmentation du risque d'accident mortel se manifeste beaucoup plus rapidement et a environ triplé à 0,04. Or, le *Code de sécurité routière* par les amendements apportés par les dispositions du projet de loi 12 de 1996 a déjà prévu cette situation en établissant une norme de tolérance zéro, notamment dans le cas d'un titulaire d'un permis d'apprenti conducteur ou d'un permis probatoire. Dans ces cas, il pourrait y avoir suspension du permis pour quinze (15) jours ou pour trente (30) jours en cas de récidive⁶.

Depuis l'adoption du projet de loi 12 en 1996 et de ces nouvelles dispositions, a-t-on des statistiques qui permettent d'évaluer l'efficacité des mesures qui ont été

⁵ *Livre vert*, page 60.

⁶ Articles 202.2 et 202.4 du *Code de la sécurité routière*.

adoptées? En effet, il serait utile de connaître l'impact qu'ont eu ces nouvelles dispositions apportées par le projet de loi 12 en 1996 avant de songer à augmenter la sévérité de cette mesure et de l'étendre à tous les conducteurs. Par ailleurs, le problème du dépistage du taux d'alcoolémie reste entier.

c) Le zéro alcool pour les conducteurs professionnels

La tolérance zéro pour les professionnels de la route peut se justifier assez facilement dans une optique de sécurité routière. Si des soupçons sont requis pour imposer l'Alcotest aux professionnels de la route, l'application de la règle de la tolérance zéro s'avérera très difficile à appliquer en pratique. En conséquence, dans le cas de la tolérance zéro le problème principal réside dans le dépistage.

d) Le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées

Pour le Barreau du Québec, le dépistage systématique par l'obtention d'échantillon d'haleine, même dans le cadre d'opérations planifiées, constituerait une atteinte inacceptable aux droits individuels sans la présence de soupçons ou de motifs raisonnables de la part des agents de la paix. Ainsi, la contrainte de l'Alcotest ou d'un appareil de détection ne doit pas reposer sur le hasard ou sur l'arbitraire.

En outre, il y a risque de confusion très élevé entre le rôle des policiers à titre d'agents de la paix au sens du *Code criminel* en matière de facultés affaiblies et celui qu'ils exercent dans le cadre de leurs fonctions en matière pénale dans ce domaine. Cette situation risquerait d'apporter des difficultés au niveau de l'admissibilité de la preuve dans une éventuelle poursuite criminelle pour les mêmes gestes. C'est pourquoi nous estimons que l'exigence prévue au *Code criminel* quant à la présence de soupçons doit être maintenue, même en matière de suspension administrative de permis.

e) Les criminels de la route, l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et l'immunité de poursuites au civil

Nous ne pouvons ignorer tous les efforts déployés par les gouvernements fédéral et provincial et les manufacturiers d'automobiles en vue d'assurer une plus grande sécurité sur nos routes. Entre autres, la criminalisation de la conduite d'un véhicule automobile avec facultés affaiblies a non seulement sensibilisé le public à la gravité de prendre le volant en telles circonstances mais a aussi contribué à réduire le nombre d'accidents d'automobile.

Il n'en demeure pas moins que la Société d'assurance-automobile du Québec (SAAQ) a déjà reconnu que l'alcool au volant coûtait chaque année plusieurs dizaines de millions en indemnisations de toutes sortes.

Paradoxalement, les victimes par ricochet n'ont plus droit à une indemnisation, elles qui y avaient droit avant le premier mars 1978, date de l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'assurance-automobile*. Pendant ce temps, les criminels de la route ont obtenu le droit à une indemnisation malgré l'accomplissement d'un acte criminel, eux qui n'y avaient aucunement droit avant l'adoption de ladite loi.

Il faudrait prévoir l'abolition du droit à l'indemnisation ou à tout le moins diminuer les indemnités de remplacement du revenu dans tous les cas de crime de la route et non pas seulement dans le cas des chauffards emprisonnés. De plus, non seulement les indemnités de remplacement du revenu mais toutes les autres indemnités doivent être réduites pour les criminels de la route. Il faut noter qu'au Manitoba et qu'en Saskatchewan où il existe également des systèmes d'indemnisation sans égard à la faute, la législation prévoit pour le Manitoba la possibilité de réduire l'indemnité en cas d'infraction au *Code criminel* et pour la Saskatchewan la privation de l'indemnisation dans les cas de dommages corporels permanents. La réduction de l'indemnité est opérée administrativement au moment de la demande et traitée peu importe que des accusations aient été portées ou qu'une condamnation ait été prononcée.

Comment justifier d'une part que nous criminalisons à coup de placard publicitaire évocateur la conduite de véhicule automobile avec facultés affaiblies et, d'autre part, que non seulement nous accordions l'immunité absolue de toute poursuite civile et responsabilité personnelle à celui qui se rend coupable d'un tel

acte criminel, mais, de surcroît, qu'en plus d'assumer la charge financière d'une indemnisation de la victime, la société paie un salaire et d'autres indemnités aux criminels. On pousse même l'injustifiable jusqu'à ne prévoir aucune clause subrogatoire en faveur de l'état.

La protection contre tout recours civil dont bénéficie actuellement le criminel de la route nous apparaît dans la réalité d'aujourd'hui, tant en raison du contexte social que du contexte économique, insoutenable. Comment justifier qu'une victime d'un accident d'automobile résultant de la perpétration d'un acte criminel ne puisse bénéficier des mêmes avantages et recours qu'une victime d'actes criminels pour le seul motif que cet acte criminel a été perpétré au volant d'une automobile ?

En comparaison, la *Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels* (L.R.Q., ch. I-6) autorise les victimes à poursuivre devant les tribunaux civils l'auteur du dommage et garantit à la victime le montant des indemnités qui lui sont accordées en vertu de cette loi :

« Article 8. Le réclamant peut, à son option, réclamer le bénéfice des avantages de la présente loi ou exercer une poursuite civile contre toute personne responsable des dommages matériels, de la blessure ou de la mort.

Si la somme adjugée et perçue à la suite d'une poursuite civile est inférieure au montant des indemnités que le réclamant aurait pu obtenir en vertu de la présente loi, ce dernier peut bénéficier, pour la différence, des avantages de la présente loi en avisant la

Commission et en lui formulant sa réclamation dans l'année
suivant la date du jugement ».

De même, la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* (L.R.Q. ch. A-3.001) autorise aussi l'accidenté du travail à intenter une action en responsabilité civile, sauf contre son employeur, lorsque ses blessures ou sa maladie professionnelle résultent d'une faute qui constitue une infraction au sens du *Code criminel* :

« Article 441. Un bénéficiaire ne peut intenter une action en responsabilité civile, en raison d'une lésion professionnelle, contre un employeur assujetti à la présente loi, autre que celui du travailleur lésé, que :

1. si cet employeur a commis une faute qui constitue une infraction au sens du Code criminel (Loi révisée du Canada (1985, ch. C-46)) ou un acte criminel au sens de ce Code; ».

Le Barreau recommande que soient amendées les dispositions de la *Loi sur l'assurance-automobile* afin de permettre aux victimes d'actes criminels commis au volant de s'adresser aux tribunaux civils tout en conservant la garantie des indemnités étatiques qui leur sont accordées par la loi. La SAAQ devrait aussi être autorisée à réclamer par subrogation du criminel de la route les sommes qu'elle s'est vue contrainte de verser à titre d'indemnités à ses victimes.

Ces amendements sont non seulement dictés par un souci de justice sociale mais aussi par une volonté qu'a déjà manifestée l'État de décourager la conduite avec facultés affaiblies, en raison des risques additionnels qui y seraient associés pour tout contrevenant. De tels amendements auraient aussi l'avantage d'uniformiser les régimes étatiques d'indemnisation et de responsabiliser le chauffeur et son entourage.

En Saskatchewan où un régime général d'indemnisation sans égard à la faute existe, la législation permet des recours civils devant les tribunaux pour l'excédent des pertes économiques non couvert par le régime d'indemnisation. C'est la victime qui a le choix de poursuivre devant les tribunaux celui qui lui a causé des dommages.

Il apparaît nécessaire aux yeux du Barreau du Québec de se pencher davantage sur les impacts d'une expectative de poursuites au civil sur le comportement des conducteurs automobile. Dans un article publié par le *Canadian Lawyer*⁷, un économiste du *Fraser Institute* de Vancouver établit un lien entre le coût individuel d'une conduite négligente et insouciant et le nombre d'accidents dus à la mauvaise conduite automobile. Cette étude suggère qu'un régime d'indemnisation sans égard à la faute minimise les coûts individuels rattachés à la conduite négligente et favorise une certaine insouciance généralisée (*moral*

⁷ Octobre 1997, pp. 11 à 14.

hazard). Une étude de la chaire d'études socio-économiques de l'UQAM de décembre 1997 en arrive à la même conclusion.⁸

Certains ont par ailleurs déjà associé le système d'indemnisation sans égard à la faute à la réduction du nombre d'accidents d'automobile. Or, si on observe les statistiques pour la période de 1994 à 1998, le nombre de personnes accusées d'infraction de conduite avec facultés affaiblies a diminué partout au Canada. Cependant, au Québec, le nombre d'infractions a diminué moins rapidement que dans les provinces canadiennes qui n'ont pas adopté un système d'indemnisation sans égard à la faute face aux criminels de la route.

L'immunité civile à l'égard des chauffards représente un choix législatif socialement inacceptable et constitue en soi un dommage d'ordre psychologique dont l'intensité est accrue lorsque l'auteur des dommages est un criminel qui jouit d'une immunité de poursuite. Ce dommage spécifique bien que reconnu par les autorités médicales n'est pas compensé⁹. En conséquence, il faut prévoir d'une part la levée de l'immunité civile, modifier le droit à l'indemnisation à l'égard des criminels de la route incluant les personnes condamnées pour une infraction criminelle concernant la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et d'autre part compenser les victimes pour ce dommage psychologique spécifique.

⁸ Analyse économique des amendements proposés à la *Loi sur l'assurance automobile* concernant les coûts d'indemnisation reliés à la criminalité routière, chaire d'étude sociaux économiques de l'Université du Québec à Montréal, Gino Lambert et Léopold Lauzon, décembre 1997.

⁹ *Diagnostic and statistical manual of mental disorders*, American Psychiatric Association, 4th Edition, pp. 424 à 429; *Canadian journal of psychiatry*, vol. 40, octobre 1995, pp. 479 à 483, looking at legislative and judicial views of psychic trauma – fluctuating recognition and discrimination. Voir aussi *Gauthier c. Ville de Lac Brome* [1998] 2 R.C.S. 3.

CONCLUSION

Dans une société libre et démocratique comme la nôtre, le Barreau doit veiller au respect de l'équilibre nécessaire entre des objectifs sociaux légitimes et les droits individuels, entre les pouvoirs des autorités publiques et les droits des citoyens, entre la lourdeur des sanctions pénales et la gravité des infractions commises.

En particulier, le Barreau n'est pas favorable à l'imposition de l'obligation pour les cyclistes de porter un casque protecteur. Le Barreau favorise à cet égard des mesures incitatives et des programmes d'éducation. Par ailleurs, l'utilisation de l'appareil photo-radar avec la responsabilité absolue du propriétaire laissé sans moyens de défense serait inacceptable. Il en serait de même pour le dépistage systématique de l'alcoolémie avec contrainte de l'Alcootest sans motif ou soupçons d'abus d'alcool de la part des conducteurs.

L'automobile occupe une place importante dans l'organisation de nos sociétés. L'utilisation d'une automobile pour le déplacement des personnes ne peut par ailleurs être perçue comme étant un choix strictement individuel surtout hors des centres urbains où il n'existe aucun réseau de transport en commun. Par ailleurs, la société moderne fait beaucoup de place à l'automobile. Des dépenses publiques considérables sont investies dans les routes, les autoroutes et autres infrastructures et nos villes modernes sont construites et aménagées en fonction de ce moyen de transport. D'une certaine manière, la conduite automobile constitue un geste individuel et social.

Dans ce contexte, l'assumption collective des risques associés à l'utilisation de bonne foi de l'automobile apparaît socialement désirable. Cependant, la société doit-elle assumer les dommages causés par les criminels solvables de la route sans chercher à leur faire payer en tout ou en partie les dommages causés par leur conduite criminelle ? Le Barreau du Québec croit que non.

Certains considèrent que le régime d'indemnisation sans égard à la faute, même à l'égard des criminels de la route, est nécessaire pour garantir une indemnisation rapide, simple, efficace et non judiciairisée des victimes. Or, non seulement le régime actuel ne couvre pas tous les dommages ni toutes les victimes d'accidents d'automobile (voir addendum), mais il fait l'objet de vives contestations par les victimes elles-mêmes. En 1999, près de 10 000 dossiers ont été traités en révision à la SAAQ et près de 6 000 dossiers sont actuellement pendants devant le Tribunal administratif du Québec.

Avec le temps, les valeurs sociales et les termes du contrat social changent. Dans les années 1970, les citoyens acceptaient davantage les interventions de l'État providence. Aujourd'hui ces mêmes citoyens semblent plus disposés à accepter une plus grande part de responsabilité individuelle sans rejeter pour autant les grands objectifs de justice sociale.

Le Barreau est d'avis que l'obligation pour les criminels de la route de rembourser en tout ou en partie les indemnités payées par la Société d'assurance-automobile du Québec et l'expectative d'une poursuite au civil auraient des effets dissuasifs qui

seraient de nature à réduire le nombre d'accidents causés par ces criminels. L'indemnisation des criminels de la route pourrait, par ailleurs, être abolie ou réduite. Des amendements législatifs doivent donc être apportés à la *Loi sur l'assurance-automobile* en ce sens.

ADDENDUM AU CHAPITRE V

LES LACUNES DU RÉGIME GÉNÉRAL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILE ET LES RECOURS CIVILS

1- LA NOTION ÉTROITE DE VICTIMES D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILE

L'actuel article 6 de la *Loi sur l'assurance automobile* énonce que :

« Est une victime, la personne qui subit un dommage corporel
dans un accident. »

L'article 6 de la loi doit être amendé afin d'élargir la définition de victime pour inclure les victimes par ricochet. Le régime d'indemnisation actuel rejette toute idée de compensation du préjudice moral et pécuniaire des proches de la victime à moins qu'elles aient été elles-mêmes accidentées ou qu'elles soient à la charge d'une victime décédée au sens de la loi. Cette absence de lien réel entre ces victimes et la SAAQ montre une perte de vocation sociale du système tout entier. Le régime d'indemnisation doit non seulement indemniser la victime immédiate mais toutes les victimes directement affectées par l'accident d'automobile.

À condition que la victime par ricochet puisse justifier la relation causale directe entre l'accident et le dommage réclamé, tel que la perte de service et la perte de compagnonnage, qu'elle ait été ou non impliquée elle-même dans l'accident, elle devrait avoir droit à une indemnisation. D'ailleurs, la littérature médicale

Addendum au chapitre V

contemporaine et plusieurs décisions des tribunaux reconnaissent sans réserve que les proches des victimes, surtout par suite de conduite criminelle, vivent des perturbations psychologiques importantes qu'elles aient été ou non impliquées directement dans l'accident.

Actuellement, les victimes par ricochet, sauf exception, n'ont aucun droit d'indemnisation en vertu de la *Loi sur l'assurance-automobile* et pourtant elles ne disposent d'aucun droit de poursuite contre l'auteur du dommage en raison de l'immunité civile prévue à la loi.

Dans un même ordre d'idée, l'indemnisation sous forme forfaitaire dans le cas des décès dépersonnalise l'évaluation du préjudice réel subi par les victimes par ricochet. Toujours dans le cas des indemnités de décès, la définition de « conjoint » prévue à l'article 2 de la loi devrait être revue puisque la loi actuelle ne reconnaît les conjoints sans enfant qu'après une vie commune de trois (3) ans. Ce délai de trois (3) ans doit être réduit pour tenir compte de la nouvelle réalité sociale relative à la brièveté des relations de couple.

Bien que la *Charte des droits et libertés de la personne* garantisse le droit à la vie et à l'intégrité de la personne et autorise la victime d'une atteinte illicite et intentionnelle à réclamer de son auteur des dommages exemplaires, ce recours est-il ouvert aux victimes d'accidents d'automobile ? Cette question a fait l'objet

Addendum au chapitre V

d'un débat devant la Cour suprême du Canada¹⁰ dans le cadre de la *Loi sur les accidents du travail et des maladies professionnelles* (LATMP) suite au jugement rendu par la Cour d'appel¹¹. Dans cette affaire, la Cour d'appel avait majoritairement jugé que les dommages moraux résultant d'une atteinte aux droits et libertés de la personne pouvaient être réclamés devant les tribunaux civils puisque le seul effet de l'article 438 de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* était de restreindre la réparation du préjudice causé par l'atteinte permanente à l'intégrité physique ou psychologique du travailleur à la compétence d'attribution de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. La Cour suprême infirma le jugement de la Cour d'appel en statuant que la compensation prévue à la LATMP fermait la porte au recours en dommages exemplaires prévu à la charte.

En comparaison, la *Loi sur l'assurance-automobile* ne compense pas la victime pour le préjudice moral qui résulte d'une telle atteinte mais d'autre part prohibe le recours aux tribunaux pour tous dommages résultant d'un accident d'automobile. Le Barreau recommande que la loi soit amendée afin de permettre à une victime d'accident d'automobile d'obtenir compensation pour atteinte à un droit ou à une liberté, conformément à la *Charte des droits et libertés de la personne*.

¹⁰ *Louissette Béliveau St-Jacques* c. *La Fédération des employées et employés de service public inc.*, [1996] 2 R.C.S., p. 345.

¹¹ *La Fédération des employées et employés de service public inc.* c. *Louissette Béliveau St-Jacques* [1991] R.J.Q., p. 279.

2. L'INDEMNISATION

2.1. Les indemnités pour dommages non pécuniaires

Malgré la réforme du régime d'assurance-automobile au titre de l'indemnisation des dommages corporels apportée en 1989, les indemnités pour dommages non pécuniaires demeurent bien en deçà de celles accordées par les tribunaux de droit commun pour de tels dommages. Bien qu'un certain écart puisse se justifier par la suppression des coûts et aléas d'une poursuite en dommages devant les tribunaux ainsi que par l'indemnisation sans égard à la faute offerte par le régime, la sécurité financière des victimes d'accidents d'automobile ne doit pas être compromise ni mitigée, ni autrement restreinte par des complexités procédurales ou administratives. Cette prise de position nous apparaît d'autant plus s'imposer que la loi prohibe tout recours devant les tribunaux pour tout dommage corporel résultant d'un accident d'automobile.

Le droit de toute victime d'accident d'automobile à une indemnité pour tout préjudice corporel ou psychique résultant d'un accident d'automobile doit être formellement reconnu et garanti par le texte même de la Loi. Trop de victimes se voient refuser une indemnité par la SAAQ pour les motifs que les atteintes sont subjectives, ne sont pas répertoriées ou ne sont que l'aggravation d'une condition préexistante.

Addendum au chapitre V

Les indemnités accordées pour douleur, souffrance et perte de jouissance de la vie demeurent clairement inadéquates. Le quantum de l'indemnité à ce chapitre est fixé proportionnellement au pourcentage de l'atteinte permanente. Cette procédure d'évaluation est arbitraire, ne tient aucunement compte de la réalité et prive de nombreuses victimes d'une indemnité qu'elles devraient autrement avoir droit d'obtenir. Le cas des victimes d'accidents d'automobile qui subissent des blessures particulièrement douloureuses mais dont ne résulte aucune séquelle permanente est fréquent. La douleur en soi peut entraîner des souffrances qui empêchent la victime de s'adonner à son travail ou à ses occupations régulières.

Les préjudices moraux ou les dommages non pécuniaires sont évidemment difficiles à évaluer. La Cour suprême indique que l'indemnité pour perte non pécuniaire doit être équitable et raisonnable. Dans l'affaire *Andrews*¹² la Cour a fixé un plafond de 100 000 \$ pour toute perte non pécuniaire, sauf circonstances exceptionnelles. Dans l'affaire *Lindal*¹³ ce plafond de 100 000 \$ a été repris en ajoutant que l'inflation pouvait être un facteur à retenir s'il y avait lieu de dépasser cette limite. Par ailleurs, dans une décision récente de la Cour supérieure, le tribunal établit le plafond pour dommages moraux qui était de 100 000 \$ en 1978 à 260 000 \$ par suite d'une indexation au coût de la vie.¹⁴

¹² *Andrews c. Grand & Toy Alberta Limited*, [1978] 2 R.C.S., p. 229.

¹³ *Lindal c. Lindal*, [1981] 2 R.C.S., p. 629

¹⁴ *Li Yun Tu et kuo Yao Tu et Li Cheng Chang c. La compagnie de chemins de fer nationaux du Canada*, C.S.M. 500-05-005772-932, 2 décembre 1999, Honorable juge Claude Tellier; voir aussi *Philibert c. Via Rail*, [1983], C.S.; *Lebrun c. Québec-Téléphone*; *Stunell c. Aubin*, [1999], J.E. 2274, C.S.; *Patterson c. Rubinovitch*, C.A., 22 décembre 1999; *Arnold c. Teno*, [1978], 2 R.C.S., p. 287; *Fountain c. Board of School Trustees*, [1978], 2 R.C.S. p. 267; *Lewis c. Todd*, [1980], 2 R.C.S., p. 694; *Watkins c. Olafson*, [1989], 2 R.C.S., p. 751; *Scarff c. Wilson*, [1989], 2. R.C.S. p. 776.

Addendum au chapitre V

Dans les affaires *Hill*¹⁵ et *Botiuk*¹⁶, la Cour suprême établit que ce plafond n'existe pas en matière d'atteinte à la réputation et la Cour a accordé bien au-delà de ce plafond, près du million, dans l'affaire Hill, uniquement pour l'atteinte à la réputation. Il s'agissait en l'occurrence d'un avocat qui avait été diffamé par l'Église de scientologie. Cet avocat au moment du procès était devenu juge. Si une petite partie du dommage non pécuniaire en l'espèce, le droit à la réputation, vaut autant, alors le tout, le dommage moral entier, vaut évidemment davantage que le plafond fixé par la Cour suprême puisque la partie ne saurait valoir davantage que le tout. Or, le dernier plafond prévu à la *Loi sur l'assurance-automobile* pour dommages non pécuniaires ne s'élève qu'à 175 000 \$...

En conséquence, nous recommandons d'augmenter le plafond de l'indemnité maximale pour déficit anatomophysiologique en cas d'atteinte permanente à au moins 280 000,00 \$.

2.2. Les indemnités de remplacement du revenu

Il y aurait lieu d'enlever le plafond de l'indemnité de remplacement du revenu et d'indemniser le manque à gagner réel ou à tout le moins de hausser le plafond actuel. Les victimes sans emploi au moment de l'accident mais capables de travailler devraient avoir droit à une indemnité de remplacement du revenu dès la survenance de l'accident et non pas seulement après la période de 180 jours prévue à la loi actuelle. Ce délai occasionne un préjudice énorme pour certaines

¹⁵ *Hill* c. *Église de scientologie*, [1995] 2 R.C.S. 1130.

¹⁶ *Botiuk* c. *Toronto Free Press* [1995] 3 R.C.S.

Addendum au chapitre V

victimes. Toutes les victimes devraient avoir droit à l'indemnité de remplacement du revenu dès le lendemain de l'accident et ce, en parfaite harmonisation avec les autres régimes d'indemnisation. Il faudrait en conséquence abolir le délai de carence de sept (7) jours.

2.3. Le droit à la réadaptation

En vertu de l'article 83.7 de la *Loi sur l'assurance-automobile*, la SAAQ peut prendre des mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une victime:

« **83.7.** La Société peut prendre les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une victime, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter son retour à la vie normale ou sa réinsertion dans la société ou sur le marché du travail. »

Contrairement à ce que prévoit à ce sujet la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, le droit à la réadaptation relève de la discrétion de la SAAQ. Nous soumettons que le droit à la réadaptation de toute victime d'accident d'automobile devrait être expressément reconnu dans les dispositions de la Loi et à cet effet recommandons l'insertion dans la Loi d'un texte s'inspirant des articles 145 et 146 de la LATMP lesquels se lisent comme suit :

« **145.** Le travailleur qui, en raison de la lésion professionnelle dont il a été victime, subit une atteinte permanente à son intégrité physique ou psychique a droit, dans la mesure prévue par le présent chapitre, à la réadaptation que requiert son état en vue de sa réinsertion sociale et professionnelle. »

Addendum au chapitre V

« **146.** Pour assurer au travailleur l'exercice de son droit à la réadaptation, la Commission prépare et met en œuvre, avec la collaboration du travailleur, un plan individualisé de réadaptation qui peut comprendre, selon les besoins du travailleur, un programme de réadaptation physique, sociale et professionnelle. »

Lorsque les indemnités sont finalement évaluées et versées aux victimes, ces dernières sont alors confrontées à la dure réalité du retour au travail. À ce stade, il est important de préciser que cela est d'autant plus important qu'en matière d'accidents d'automobile, les séquelles sont souvent majeures avec un impact direct sur la capacité du travail.

La SAAQ a discrétion pour déterminer un emploi à la victime d'un accident d'automobile. Il y aurait lieu d'obliger la SAAQ à ce qu'un plan individualisé de réadaptation soit mis en place ou élaboré avec la collaboration de la victime comme c'est le cas avec la Commission de la santé et sécurité au travail. Ainsi la victime pourra participer activement à sa propre réinsertion sur le marché du travail. Faut-il souligner que les victimes ne sont pas préparées à un changement forcé d'occupation? En pratique, très peu de victimes d'accidents d'automobile peuvent bénéficier de mécanisme de réadaptation contrairement à ce que prévoit la législation en regard des accidentés du travail. Dans l'immense majorité des cas, la SAAQ expédie, sans consultation préalable, un avis sur leur nouvelle carrière. Ainsi, une victime de 55 ans ayant œuvré toute sa vie à titre de journalier sera

Addendum au chapitre V

avisée par la SAAQ de sa nouvelle carrière comme « monteur de petits bijoux » ou « graveur de pipe de fumeur »...

Nous soumettons que ce droit à la réadaptation est tributaire du droit à l'intégrité physique que consacre la *Charte des droits et libertés de la personne*. Il est, par ailleurs, difficile de justifier à cet égard un traitement différent entre les victimes d'accidents d'automobile et les accidentés du travail que l'État a pris à sa charge d'indemniser sans égard à la responsabilité et à l'exclusion de tout recours en dommages devant les tribunaux de droit commun, sauf quelques exceptions bien particulières que l'on retrouve à la LATMP.

2.3. Le statut particulier du médecin traitant

Encore ici, nous notons que le législateur traite différemment les victimes des accidents d'automobile et les accidentés du travail.

En vertu de la *Loi sur l'assurance-automobile*, la SAAQ désigne le médecin qui procède à l'évaluation des éléments de préjudices corporels de la victime. Le rapport de ce médecin prévaudra à moins que la victime établisse par ses propres expertises que l'évaluation faite par le médecin nommé par la SAAQ est erronée ou inexacte. La victime doit alors supporter tous les coûts rattachés à cette démarche. Elle doit en outre supporter les inconvénients de la contestation qui en résultera.

Addendum au chapitre V

Nous recommandons que la SAAQ soit tenue d'indemniser la victime en fonction des conclusions du rapport fourni par le médecin traitant de la victime. Également, nous proposons que la Loi reconnaisse à la victime le droit aux professionnels de la santé de son choix pour les fins d'évaluation en cas de désaccord avec le rapport fourni par son médecin traitant.

Ces recommandations sont conformes à la procédure retenue par le législateur en vertu de la LATMP dont nous reproduisons ci-après quelques extraits :

« **194.** Le coût de l'assistance médicale est à la charge de la Commission... »

« **212.** L'employeur... peut contester l'attestation ou le rapport du médecin qui a charge du travailleur, s'il obtient un rapport d'un professionnel de la santé qui, après avoir examiné le travailleur, infirme les conclusions de ce médecin quant à l'un ou plusieurs des sujets suivants :

1. le diagnostic;
2. la date ou la période prévisible de consolidation de la lésion;
3. la nature, la nécessité, la suffisance ou la durée des soins ou des traitements administrés ou prescrits;
4. l'existence ou le pourcentage d'atteinte permanente à l'intégrité physique ou psychique du travailleur;

Addendum au chapitre V

5. l'existence ou l'évaluation des limitations fonctionnelles du travailleur... »

«**224.** Aux fins de rendre une décision en vertu de la présente loi, et sous réserve de l'article 224.1, la Commission est liée par le diagnostic et les autres conclusions établis par le médecin qui a charge du travailleur relativement aux sujets mentionnés aux paragraphes 1° à 5° du premier alinéa de l'article 212.»

Cette procédure d'évaluation adoptée en matière d'accident de travail nous apparaît non seulement plus équitable que celle qui prévaut pour les victimes d'accidents d'automobile mais est aussi plus susceptible de résoudre les conflits résultant d'expertises médicales dont les conclusions divergent. La victime d'un accident d'automobile n'aurait plus aussi à supporter les frais souvent élevés des contestations à cet égard.

Au risque de nous répéter, nous concevons mal qu'un traitement moins favorable à cet égard soit fait aux victimes d'accidents d'automobile que celui qu'accorde le législateur aux accidentés du travail. La justice et l'équité militent en faveur d'un traitement égal pour tous les bénéficiaires des régimes étatiques d'indemnisation.

3. LES CONTESTATIONS

3.1. Le remboursement des frais d'expertise

Nous croyons qu'une victime d'accident d'automobile devrait pouvoir réclamer le remboursement de tous les frais d'expertises qu'elle a dû encourir pour faire valoir sa réclamation dans l'éventualité où elle a gain de cause. En conséquence, il y aurait lieu de retirer la limite de 650,00 \$ à titre de remboursement de frais d'expertise établie par règlement. En outre, la victime devrait toujours pouvoir avoir le droit d'être accompagnée d'un témoin lors de l'examen par un médecin expert. Par ailleurs, par souci d'équilibre et de transparence, n'y aurait-il pas lieu de plafonner annuellement les honoraires professionnels payables par la SAAQ aux spécialistes dont elle retient les services pour le traitement des dossiers ?

3.2. La révision

La victime d'accident d'automobile qui se croit lésée par une décision de la SAAQ en première instance peut la faire réviser devant un bureau de révision, lequel relève aussi de la Société et dont les membres sont des employés de la Société. Toute décision du bureau de révision peut être par la suite portée devant le Tribunal administratif du Québec.

Addendum au chapitre V

Le processus de révision prévu par la Loi n'offre aucune garantie d'indépendance et d'impartialité. En effet, dans ce processus de révision, la Société est à la fois juge et partie. Cette situation confère peu de crédibilité à ce processus en plus d'occasionner des délais inadmissibles et inutiles. Ce processus en plus de faire encourir aux réclamants des frais additionnels a trop souvent pour effet de décourager la poursuite d'une réclamation autrement bien fondée.

Les réviseurs n'ont pour la plupart aucune formation juridique. Il en résulte de nombreux accrocs aux principes de justice naturelle et l'inutilité de débattre des questions de droit.

Les nombreuses expériences vécues par plusieurs de nos membres nous permettent d'affirmer sans hésitation que le processus de révision prévu à la Loi constitue plus un obstacle qu'un remède et que son abolition doit être recherchée avec insistance dans l'intérêt de la justice.

Il faut ici rappeler qu'une demande d'indemnisation adressée à la SAAQ fait normalement l'objet de plusieurs décisions en première instance et donne ouverture à autant d'instances en révision puisque le réclamant qui se croit lésé par une décision rendue en première instance devra vraisemblablement s'adresser au Tribunal administratif du Québec. Les coûts, les délais et les inconvénients qui en résultent contraignent les accidentés à renoncer aux droits de révision et aux recours devant le tribunal.

Addendum au chapitre V

En 1999, 10 606 réclamations ont fait l'objet du processus de révision et 5 088 demandes ont été portées devant le Tribunal administratif du Québec en 1998.

Le pouvoir de reconsidération que prévoit déjà l'article 83.44.1 de la Loi nous apparaît amplement suffisant pour corriger toute erreur qu'aurait pu commettre la SAAQ en première instance et le Tribunal administratif du Québec nous semble être le palier approprié pour contester toute autre décision.

À titre d'exemple, les bureaux de révision paritaires (BRP) ont d'ailleurs été abolis en matière de santé et sécurité au travail avec la création de la nouvelle Commission des lésions professionnelles (CLP).

4. LA REPRÉSENTATION DES ACCIDENTÉS AU SEIN DE LA SAAQ

Le rapport déposé le 22 juin 1994 par le Groupe de travail sur les relations de la SAAQ avec la clientèle accidentée reconnaissait la nécessité d'assurer la présence de représentants des victimes au sein de son Conseil d'administration à l'instar de ce qui existe déjà à l'Office de la protection du consommateur, à la Régie des rentes du Québec, à la Commission des services juridiques, à la CSST et dans plusieurs autres conseils d'administration institués par la loi.

L'acquiescement de la SAAQ à une telle représentation n'est toutefois pas en soi une garantie ni une assurance que les victimes seront représentées au sein de son Conseil d'administration. Un amendement législatif est ici requis pour contraindre la

Addendum au chapitre V

SAAQ à maintenir une telle représentation significative des victimes au sein de son Conseil d'administration et nous recommandons qu'au moins la moitié des membres du Conseil d'administration soient issus d'associations et de milieux représentant les victimes d'accidents d'automobile. Une telle représentation paritaire existe depuis le 13 mars 1980 au sein de la Commission de santé sécurité au travail dont le Conseil d'administration est formé de 50% de représentants des accidentés.

Ces représentants seraient désignés par le gouvernement après consultation auprès des différents groupes formés pour la défense des droits des victimes d'accidents d'automobile lesquels seraient appelés à recommander les personnes qu'ils jugent les plus aptes à remplir ces fonctions.

Le ministre responsable de l'application de la Loi choisirait parmi les listes de candidats soumises par ces groupes deux représentants dont le mandat serait de deux ans.

Nous sommes d'opinion qu'une telle représentation permettrait de rapprocher les parties et de mieux sensibiliser la SAAQ aux problèmes des victimes d'accidents d'automobile. Bref, nous croyons que tous y gagneraient.

5- LE DROIT DE RETOUR AU TRAVAIL

La personne victime d'un accident d'automobile qui, en raison de ce fait, est incapable d'exercer son emploi devrait pouvoir réintégrer cet emploi si cette incapacité cesse dans l'année suivant l'accident. Cette protection est accordée à l'accidenté du travail en vertu de la LATMP et est même prolongée à 2 ans dans les cas d'une entreprise ayant plus de 20 travailleurs à son emploi :

«**236.** Le travailleur victime de lésions professionnelles qui redevient capable d'exercer son emploi a droit de réintégrer prioritairement son emploi dans l'établissement où il travaillait lorsque s'est manifestée sa lésion ou de réintégrer un emploi dans cet établissement ou dans un autre établissement de son employeur.»

Actuellement, la *Loi sur l'assurance-automobile* n'offre aucune protection quant au droit de retour au travail. Pourtant, l'un des objectifs premiers de la Loi lors de son adoption était d'assurer la sécurité financière des accidentés. La Loi, croyons-nous, devrait à ce chapitre offrir aux victimes d'accidents d'automobile les mêmes droits et garanties qui sont accordés aux victimes d'accidents de travail.

Addendum au chapitre V

En cas de disparition de l'entreprise ou lorsque l'emploi n'est plus disponible, on pourrait appliquer les dispositions équivalentes à celles que l'on retrouve à l'article 50 de la *Loi sur l'assurance-automobile*.

6. LES AUTRES ÉLÉMENTS

6.1. Le mécanisme décisionnel de la SAAQ

La loi devrait fixer un délai à la SAAQ pour qu'elle se prononce sur l'acceptation ou le refus d'une quelconque réclamation à la suite d'un accident. Ce délai devrait être d'au plus 45 jours de la réception d'une réclamation et ce, tant au niveau de la réclamation initiale que de toute autre réclamation subséquente.

6.2 La publicité des décisions

Afin de permettre aux victimes d'accidents d'automobile d'avoir plus facilement accès aux décisions concernant la SAAQ, de disposer de précédents jurisprudentiels pertinents et d'effectuer le suivi des litiges, les décisions rendues par le Tribunal administratif du Québec devraient comporter le nom des parties. Le nom des parties se retrouve dans les litiges civils et criminels et dans les litiges relatifs aux accidentés du travail. La situation des victimes d'accidents d'automobile ne diffère pas de celle d'autres justiciables, pour qui l'institution de procédures judiciaires entraîne le dévoilement d'une partie de leur vie privée, qu'il faille contrevenir au principe de la publicité des débats et des archives

Addendum au chapitre V

judiciaires. Les articles 89 et 90 de la *Loi sur la justice administrative* énoncent que :

« 89. Malgré l'article 9 de la *Loi sur l'accès au document des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (C. A-2.1), seule une personne autorisée par le tribunal a droit d'accès, pour cause, à un dossier de la section des affaires sociales contenant des renseignements relatifs à la santé physique ou mentale d'une personne ou contenant des renseignements que le tribunal estime d'un caractère confidentiel et dont la divulgation serait de nature à porter préjudice à une personne. »

« 90. Le Tribunal constitue une banque de jurisprudence et s'assure, en collaboration avec la Société québécoise d'information juridique, de l'accessibilité de tout ou partie de l'ensemble des décisions qu'il a rendues. Il omet le nom des personnes visées par une décision rendue *par la section des affaires sociales*. » [Nous soulignons]

Compte tenu que la publicité des débats judiciaires fait l'objet de garanties constitutionnelles, il est permis de s'interroger sur la validité de l'exclusion des noms des personnes visées par une décision rendue par la section des affaires sociales du Tribunal administratif du Québec.

Addendum au chapitre V

La publicité des débats et des procédures judiciaires constitue une des valeurs fondamentales de notre société. L'identité et l'adresse des parties sont des éléments qui doivent être rendues publiques et on ne peut invoquer des motifs d'intérêts privés pour déroger à cette règle. On acceptera cependant de façon exceptionnelle d'y déroger lorsqu'il y va de l'intérêt public, de l'intérêt de la morale ou de l'ordre public. Le principe de la publicité des débats en justice est l'une des caractéristiques d'une société démocratique. Il favorise la confiance du public et la compréhension de l'administration de la justice. Ce principe découle du droit à l'information du public qu'inclut la liberté d'expression. Il découle aussi de la liberté de la presse de recueillir et de diffuser cette information.¹⁷

Ainsi, ces articles doivent être modifiés. La préservation de l'anonymat doit être faite que dans des cas extrêmes et rares puisque dans une société libre et démocratique, les procès de même que les archives judiciaires sont publics. En conséquence, le nom des parties doit se retrouver dans les décisions rendues par le Tribunal administratif du Québec à l'égard des victimes d'accident d'automobile.

¹⁷ Société Radio-Canada c. Nouveau Brunswick – Procureur général, [1996], 3 R.C.S., p. 480; Monsieur X c. Société Canadienne de la Croix-Rouge, [1992], R.J.Q., 2735, C.A.; Monsieur B. B. c. Procureur général du Québec et Procureur général du Canada et Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et La Ville de Laval et La Ville de Longueuil, C.A.M. 500-09-004951-976, 5 décembre 1997.

CONCLUSION

De l'avis du Barreau, c'est l'ensemble du régime d'indemnisation de victimes d'accidents d'automobile qui doit être réexaminé et non seulement l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool. En particulier, la *Loi sur l'assurance automobile* ne permet dans aucun cas des recours civils devant les tribunaux pour l'excédent non couvert par le régime.

La *Loi sur l'assurance automobile* fait figure de parent pauvre lorsque comparée à d'autres régimes d'indemnisation. Il est difficile de concevoir que les victimes d'accidents d'automobile ne soient pas placées sur un pied d'égalité avec les accidentés du travail et les victimes d'actes criminels.

À l'époque de la mise en place du régime d'indemnisation sans égard à la faute, les délais que devaient souffrir les victimes d'accidents d'automobile qui réclamaient une compensation par voie judiciaire avaient, entre autres motifs, été invoqués pour justifier l'adoption d'un tel régime. Nous ne pouvons nous empêcher de constater que cet objectif n'est pas atteint et que les délais actuels d'audition et de résolution des réclamations sont inadmissibles. Ces délais et une bureaucratie qui, au fil des années, ne fait que s'alourdir, incitent plusieurs victimes à abandonner des réclamations autrement pleinement justifiées et couvertes par la loi.

Addendum au chapitre V

Le Barreau du Québec estime que le régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile doit être réexaminé afin d'apporter des solutions aux lacunes qu'il comporte à la lumière des valeurs de la société des années 2000.

RECOMMANDATIONS

1. QUE des cours obligatoires et gratuits, financés à même les surplus de la Société d'assurance-automobile du Québec (SAAQ) soient dispensés afin de développer une culture de sécurité routière et de modifier certains comportements coûteux pour les automobilistes, leurs familles et la société.
2. QUE la SAAQ puisse bénéficier par la loi d'un recours subrogatoire contre les criminels de la route pour tout ou partie des indemnités versées aux victimes.
3. QUE l'indemnisation des criminels de la route soit abolie ou réduite.
4. QUE les victimes des criminels de la route puissent poursuivre au civil l'auteur des dommages pour l'excédent non couvert par le régime public d'assurance-automobile.
5. QUE la notion de victime prévue à la *Loi sur l'assurance-automobile* englobe toutes les victimes par ricochet qui subissent un dommage direct sans être accidentées ou sans être impliquées dans l'accident ou, à défaut, que soit reconnu aux victimes par ricochet le droit de réclamer devant les tribunaux l'ensemble des dommages subis y compris les dommages exemplaires tel que le prévoit la *Charte des droits et libertés de la personne*.
6. QUE la définition de conjoint soit revue afin de reconnaître les conjoints sans enfant dans les cas de vie commune de moins de trois (3) ans pour tenir compte de la nouvelle réalité sociale relative à la brièveté des relations de couple.

7. QUE le plafond établi pour les dommages corporels et moraux soit fixé à 280 000 \$ pour tenir compte des jugements de la Cour suprême en la matière et que ce montant soit annuellement indexé.
8. QUE le plafond de l'indemnité de remplacement du revenu soit éliminé ou augmenté afin de mieux refléter la perte ou le manque à gagner des victimes.
9. QUE les victimes sans emploi au moment de l'accident mais capables de travailler aient droit à une indemnité de remplacement du revenu dès la survenance de l'accident et non pas seulement après la période de 180 jours prévue à la loi.
10. QUE le délai de carence de sept (7) jours soit aboli pour toutes les victimes incapables de travailler suite à l'accident.
11. QUE la loi consacre le droit strict pour les victimes d'accidents d'automobile à la réadaptation à l'instar de ce qui est prévu par les dispositions de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* pour les accidentés du travail.
12. QUE la SAAQ soit tenue d'indemniser la victime en fonction des conclusions du rapport fourni par le médecin choisi par la victime.
13. QUE la loi reconnaisse à la victime le droit au professionnel de la santé de son choix aux fins de l'évaluation.
14. QUE les victimes d'accidents d'automobile puissent réclamer le remboursement de tous les frais d'expertise dans l'éventualité où ils ont gain de cause.
15. QUE les accidentés puissent toujours être accompagnés lors de l'examen par le médecin expert.

-
16. QUE le processus de révision de la SAAQ soit aboli.
 17. QUE le conseil d'administration de la SAAQ soit constitué de 50% de personnes issues d'associations et de milieux représentant les victimes d'accidents d'automobile.
 18. QU'un droit au retour au travail soit accordé aux victimes d'accidents d'automobile à l'instar de ce que prévoit la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*.
 19. QUE les articles 89 et 90 de la *Loi sur la justice administrative* soient modifiés afin de rendre public le nom des personnes visées par une décision rendue par la section des affaires sociales du Tribunal administratif du Québec.