



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur le projet de loi n° 12 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (3)

Le mercredi 23 octobre 1996 — N° 34

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mercredi 23 octobre 1996

Table des matières

Auditions	1
Association des médecins spécialistes en santé communautaire du Québec	1
Barreau du Québec	12
M. Robert Tétrault	20
MM. Claude Belleau et Daniel Gardner	26
M. Marc Bellemare	35

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. François Gendron
Mme Solange Charest
M. André Pelletier
Mme Margaret F. Delisle

- * M. Michel Lavoie, Association des médecins spécialistes en santé communautaire du Québec
- * M. Pierre Maurice, idem
- * Mme Carole Brosseau, Barreau du Québec
- * M. André Perreault, idem
- * M. Hugo Lapointe, intervenant accompagnant M. Marc Bellemare
- * M. Gaétan Normandin, idem
- * Mme Lise Paquet, idem
- * Mme Sylvie Beaupré, idem
- * Mme Lisette Lapointe, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 23 octobre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Dix heures sept minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission: ce sont des consultations générales et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); M. Poulin (Beauce-Nord) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Bergman (D'Arcy-McGee).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, l'ordre du jour: ce matin, nous allons commencer avec l'Association des médecins spécialistes en santé communautaire du Québec; à 11 heures, nous recevrons le Barreau du Québec; à midi, M. Robert Tétrault; il y aura suspension à 13 heures; pour revenir à 16 heures avec M. Claude Belleau et M. Daniel Gardner; pour finir à 17 heures avec M. Marc Bellemare.

Auditions

Alors, je demanderais à l'Association des médecins spécialistes en santé communautaire de bien vouloir s'approcher à la table.

Alors, bienvenue, messieurs. Je demanderais au porte-parole de se présenter et de présenter la personne qui l'accompagne. Vous connaissez les règles du jeu: vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi par le questionnement des ministériels pendant 20 minutes et de l'opposition pendant 20 minutes.

**Association des médecins spécialistes
en santé communautaire du Québec**

M. Lavoie (Michel): Parfait. Alors, bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, Mmes et MM. les députés. Je me présente, Michel Lavoie. Mon collègue est le Dr Pierre Maurice. Nous sommes tous les deux médecins spécialistes en santé communautaire. Nous vous rencontrons en tant que porte-parole de l'Association des médecins spécialistes en santé communautaire du Québec. Cette Association regroupe plus de 150 membres. La formation et l'expérience de travail de ces médecins en font des experts en prévention des problèmes de santé. Pour notre Association, le projet de loi n° 12 est une belle opportunité de

prévenir les traumatismes routiers en augmentant la sécurité des usagers de la route.

Dans un premier temps, je prendrai quelques minutes pour vous présenter les points saillants du mémoire déposé par notre Association. Dans un deuxième temps, le Dr Maurice reprendra plus en détail certains aspects qui méritent une attention particulière. Nous terminerons en vous présentant les recommandations de notre Association.

Donc, j'y vais avec les faits saillants du mémoire. Dans l'ensemble, les mesures proposées dans le projet de loi n° 12 nous semblent justifiées. Toutefois, nous déplorons le fait qu'aucune mesure n'est proposée pour obliger les cyclistes à porter un casque protecteur comme c'est déjà le cas pour les personnes prenant place sur une motocyclette ou un cyclomoteur.

Dans un premier temps, nous commenterons les mesures relatives aux nouveaux conducteurs, puis nous discuterons celles relatives au casque protecteur chez les cyclistes.

● (10 h 10) ●

Concernant les nouveaux conducteurs. En premier lieu, nous croyons utile de préciser que le risque d'accident routier chez les nouveaux conducteurs est supérieur à celui des autres conducteurs parce qu'ils ont peu d'expérience de conduite et que, en même temps, ils sont à un âge où le goût du risque est très présent. En effet, 80 % des nouveaux conducteurs ont moins de 25 ans. Il est donc important de leur donner l'opportunité d'acquérir de l'expérience de conduite dans des conditions où le risque d'accident est minimisé.

À cet égard, trois mesures nous semblent particulièrement intéressantes parmi celles proposées: premièrement, l'obligation de se faire accompagner d'un conducteur plus expérimenté; deuxièmement, la suspension administrative immédiate du permis dès qu'il y a présence d'alcool dans le sang; et, troisièmement, le fait de limiter à quatre le nombre de points d'inaptitude pendant la période du permis probatoire.

Bien sûr, on peut questionner le fait d'être plus sévère envers les nouveaux conducteurs concernant la limite d'alcool permise dans le sang. Nous croyons que cela est justifié en raison de la moins grande tolérance des jeunes à l'égard de l'alcool. Mais, pour la même raison, nous croyons qu'il serait également important d'étendre le concept de tolérance zéro pour l'alcool à l'ensemble des jeunes conducteurs, qu'ils soient anciens ou nouveaux.

Pour terminer, nous voulons souligner que la mesure visant à ne plus rendre obligatoire les cours de conduite pour obtenir un permis de conduire nous semble justifiée. Ce type de formation n'est pas associé à une réduction des comportements à risque lors de la

conduite d'un véhicule routier. Toutefois, pour cette même raison, nous voulons également préciser que nous ne sommes pas d'accord avec la mesure visant à réduire la durée du permis d'apprenti conducteur pour ceux qui auront suivi un tel cours sur une base volontaire. On permettrait ainsi à cette catégorie de nouveaux conducteurs de s'exposer à des risques qu'ils n'auraient sans doute pas pris en présence d'un titulaire de permis de conduire valide et en état de conduire.

Concernant le port obligatoire d'un casque protecteur chez les cyclistes. Nous croyons important qu'une telle loi soit adoptée pour tous les cyclistes, premièrement, parce que les blessures à la tête sont la première cause de décès et d'hospitalisation chez les cyclistes; deuxièmement, parce qu'il a clairement été démontré que le port d'un casque protecteur est une mesure efficace pour réduire la fréquence et la gravité des blessures à la tête chez les cyclistes lors d'une collision ou d'une chute; et, troisièmement, parce que nous croyons qu'une telle loi est une mesure à la fois nécessaire, acceptable et applicable.

Nous croyons qu'il est nécessaire de rendre le port du casque obligatoire parce que nous savons que les campagnes de promotion ont un effet limité. En ne misant que sur ce type d'activité, le taux de port du casque protecteur chez les cyclistes plafonnera en deçà de 40 %. Actuellement, au Québec, ce taux est autour de 25 %, malgré beaucoup d'efforts pour en faire la promotion sur une base volontaire. L'expérience acquise en matière de diffusion des innovations montre l'importance d'appuyer les campagnes promotionnelles par des mesures de renforcement si on veut convaincre la majorité des cyclistes de porter un casque protecteur. Le fait d'adopter la loi après des campagnes promotionnelles en amènera plusieurs à passer des bonnes intentions aux actes. Le cas de la ceinture de sécurité chez les automobilistes et celui du casque protecteur pour les motocyclistes sont deux exemples éloquents.

Maintenant, voici pourquoi nous croyons qu'il est acceptable de rendre le port du casque obligatoire, en fait, pour six raisons. Premièrement, nous croyons une telle loi acceptable parce que la population y est majoritairement favorable. Selon plusieurs sondages réalisés au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec, environ 80 % des cyclistes âgés de 16 à 44 ans et des parents des cyclistes âgés entre sept et 15 ans sont favorables au fait de rendre obligatoire le port du casque de vélo pour tous les cyclistes au Québec.

Deuxièmement, nous croyons une telle loi acceptable parce que son effet dissuasif sur la pratique du vélo est minime en regard des blessures évitées. Ce point de vue sera discuté plus en détail par mon collègue.

Troisièmement, nous croyons une telle loi acceptable parce que son adoption n'entraînerait pas d'iniquités entre les riches et les pauvres si des programmes d'accessibilité sont mis en place. Ces programmes visent à offrir des casques protecteurs aux personnes à faibles revenus à un prix plus bas que celui du marché. Un tel programme a été implanté avec succès en Montérégie, au Québec.

Quatrièmement, nous croyons une telle loi acceptable parce qu'elle respecte l'équilibre entre les droits et responsabilités individuels. Au Québec, les cyclistes ont le droit de circuler sur les routes. En contrepartie, il est raisonnable qu'ils soient contraints de respecter certaines règles visant à protéger leur propre santé et celle des autres lorsqu'ils circulent sur la voie publique.

Cinquièmement, cette loi nous semble acceptable parce que, au Québec, les coûts reliés aux blessures qui surviennent chez les cyclistes sont assumés collectivement.

Et, sixièmement, nous croyons une telle loi acceptable parce que le casque protecteur est le seul équipement disponible pour réduire efficacement la fréquence et la gravité des blessures à la tête chez les cyclistes lors d'une collision ou d'une chute.

Maintenant, voici pourquoi nous croyons qu'une loi rendant obligatoire le port du casque protecteur pour les cyclistes est applicable. Premièrement, parce que le port d'un casque protecteur est un comportement facilement observable. Vérifier si un cycliste porte un casque est certainement aussi facile que vérifier si un automobiliste porte une ceinture de sécurité. Nous croyons également une telle loi applicable parce que les ressources requises sont disponibles. Ce qu'il faut, c'est que tous les intervenants concernés travaillent en étroite collaboration et adoptent une stratégie commune, comme ce fut le cas au Québec pour la ceinture de sécurité. À cet égard, le fait d'appliquer la loi de façon progressive sur une période de deux à trois ans serait certainement un élément facilitant.

Ceci termine notre exposé sur les faits saillants du mémoire. Je cède maintenant la parole à mon collègue, le Dr Pierre Maurice.

M. Maurice (Pierre): Alors, bonjour.

La Présidente (Mme Bélanger): Dr Maurice.

M. Maurice (Pierre): Merci. J'aimerais compléter la présentation par quelques commentaires sur quelques éléments qui, on pense, méritent d'être soulignés. Essentiellement, trois points.

Le premier point concerne les cibles d'intervention pour améliorer le bilan de sécurité chez les cyclistes. Dans le débat pour obliger le port du casque à vélo, on peut être tenté d'essayer d'identifier des coupables. Certains vont dire que c'est la faute des automobilistes si le bilan de sécurité est si mauvais. D'autres vont dire que c'est en raison du comportement délinquant des cyclistes que le bilan de sécurité pose un problème ou qu'il y a des morts, qu'il y a des blessés chez les cyclistes.

Pour nous, de l'Association des médecins spécialistes en santé communautaire du Québec, c'est un faux débat. Il ne s'agit pas ici d'identifier un coupable, il s'agit plutôt ici d'identifier un ensemble de moyens efficaces qui vont permettre de sauver le plus de vies et de blessures possible. Bien sûr, il va falloir continuer à

améliorer les infrastructures cyclables. Bien sûr, il va falloir continuer d'inciter les automobilistes à un meilleur partage de la route, d'inciter les cyclistes et les automobilistes à une meilleure observation des règles de sécurité routière. Bien sûr, il va falloir continuer à promouvoir des mesures d'atténuation de la circulation dans les zones urbaines. Tout cela, c'est des mesures qui sont nécessaires, et nous en convenons à 100 %.

Toutefois, leur application ne diminue en rien l'importance d'agir également à d'autres niveaux pour améliorer le bilan. En effet, les mesures que j'ai nommées tout à l'heure ne permettront assurément pas d'éviter toutes les chutes et toutes les collisions chez les cyclistes. C'est donc pourquoi nous croyons qu'il faut que tous les cyclistes portent un casque pour tous leurs déplacements. L'expérience en sécurité routière nous démontre clairement que la seule façon d'atteindre ou de s'approcher d'un objectif de la sorte, c'est de combiner les activités promotionnelles à des mesures législatives.

Mon deuxième commentaire concerne l'efficacité du casque. On peut évidemment se poser la question: Est-ce que le casque est aussi efficace qu'on le dit? Il faut tout d'abord dire que, en épidémiologie, c'est assez rare qu'on peut conclure à l'efficacité d'une mesure ou à son inefficacité sur la base d'une seule étude. À ma connaissance, ce n'est à peu près jamais arrivé. C'est l'ensemble des études, c'est la convergence des résultats, c'est la congruence de ces résultats qui permet ultimement de conclure que, oui, telle mesure est efficace ou, non, elle n'est pas efficace.

Si on se rapporte au cas du casque, le casque de vélo, il n'y a pas d'études sérieuses avec des devis rigoureux qui ont démontré que le casque n'était pas efficace. Donc, pour nous, de l'Association, l'efficacité ne fait aucun doute. Dans une étude récemment rendue disponible par un groupe de Seattle, la plus grosse étude jamais faite sur le sujet, qui comporte plus de 3 000 personnes, on a démontré que l'efficacité était non seulement à plus de 40 %, mais était de l'ordre de 65 % à 85 %, ce qui est déjà supérieur aux chiffres conservateurs qu'on vous a présentés dans le mémoire; que l'effet du casque était aussi bon, peu importe le groupe d'âge auquel on s'intéressait, donc les enfants, les adolescents, les adultes; et puis ils ont démontré également que le casque protecteur avait un effet bénéfique aussi important pour les collisions qui impliquaient un véhicule moteur que pour les collisions qui n'en impliquaient pas, de véhicule moteur, ce qui est important parce que ça a été longtemps une argumentation qui a été avancée par ceux qui ne voulaient pas qu'on introduise cette mesure; que le casque offrait une protection également aux parties supérieures du visage et non uniquement au crâne.

• (10 h 20) •

Mon troisième commentaire concerne maintenant l'effet d'une loi, d'une éventuelle loi sur le port obligatoire du casque sur la popularité du cyclisme. C'est normal, on peut s'interroger sur l'effet d'une telle loi sur la popularité du cyclisme. Permettez-moi seulement de

vous rappeler le consensus social en faveur d'une telle loi, autour de 80 % d'appui, ce n'est pas tous les jours qu'on a un appui de la sorte, et le fait que, selon les sondages, 88 % des personnes interrogées affirmaient qu'elles continueraient à faire du vélo même si elles étaient obligées de porter un casque. Ces résultats sont d'ailleurs fort compatibles avec ce qu'on a observé en Australie au lendemain de la passation d'une telle loi.

On peut quand même s'interroger sur ce qui va arriver aux 12 % qui affirment qu'ils ne feront pas aussi souvent du vélo après la loi, ceux qui semblent afficher une plus grande résistance. Nous, de l'Association, croyons que ces personnes ne cesseraient pas définitivement et à jamais toute pratique de la bicyclette. C'est normal, lorsqu'on introduit une mesure, vous êtes mieux placés que n'importe qui pour savoir qu'il y a de la résistance, qu'il y a un certain nombre d'individus qui affichent une résistance plus grande qui s'atténue à la longue. D'autre part, les jeunes, les enfants qui vont avoir été exposés dès leur plus jeune âge à l'obligation de porter un casque auront certainement une attitude très différente rendus à l'adolescence et ils seront portés certainement à mieux accepter une telle loi dans leur pratique quotidienne.

Deuxièmement, nous croyons que les gens qui cesseront temporairement de faire de la bicyclette ne cesseront pas toutes formes d'activité physique pour autant. Il y aura certainement des phénomènes de compensation.

Troisièmement, nous croyons également que ceux qui arrêteront temporairement de faire de la bicyclette ne remplaceront pas tous leurs déplacements par des déplacements en voiture. Bon nombre marcheront davantage, bon nombre prendront des transports en commun plus souvent, ce qui constitue également des bonnes habitudes sur le plan écologique et sur le plan sanitaire.

Nous, de l'Association, croyons qu'il n'y a pas lieu de prédire de catastrophe sur le plan de la santé cardiovasculaire ni sur le plan de la pollution atmosphérique en lien avec une éventuelle loi. Nous croyons que l'effet d'une loi rendant le port du casque protecteur obligatoire chez les cyclistes sera négligeable sur ces aspects par rapport aux vies et aux blessures qui seront épargnées.

L'Association est tout à fait favorable à la pratique du cyclisme. Elle reconnaît que l'exercice physique constitue un comportement qu'il faut promouvoir pour améliorer l'état de santé de la population. Des efforts doivent donc être consentis pour promouvoir le cyclisme et, à cet effet, nous croyons que l'amélioration des infrastructures cyclables est importante dans l'ensemble des mesures à prendre. S'il est vrai que faire du cyclisme est un excellent moyen pour prévenir les maladies cardiovasculaires, il nous apparaît évident que de faire du cyclisme avec un casque protecteur est de loin préférable à faire du cyclisme sans casque protecteur.

Considérant que les campagnes d'éducation du public ne suffiront pas pour atteindre des taux de port importants, l'Association des médecins spécialistes en

santé communautaire du Québec recommande qu'on renforce ces activités de promotion par une loi qui rendrait le port du casque obligatoire chez les cyclistes.

En terminant, je voudrais céder la parole au Dr Lavoie, tout simplement pour vous rappeler les recommandations de l'Association.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lavoie.

M. Lavoie (Michel): Donc, j'en ai pour environ deux ou trois minutes. Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Lavoie (Michel): Merci. Donc, concernant le port d'un casque protecteur, l'Association recommande: d'amender le projet de loi n° 12 pour y ajouter une disposition visant à modifier l'article 484 du Code de la sécurité routière afin d'étendre l'obligation du port du casque protecteur à toute personne prenant place sur une bicyclette; de faire voter une loi par l'Assemblée nationale du Québec avant la fin de la présente année pour obliger tous les cyclistes à porter un casque protecteur à compter du printemps 1997; de prévoir appliquer cette loi de façon progressive sur une période de deux ans, au début, il faudrait surtout promouvoir la loi et demander aux policiers de distribuer des avertissements aux contrevenants, au terme de cette période, les avertissements seraient remplacés progressivement par des infractions; d'implanter des programmes d'accessibilité dans toutes les régions du Québec pour les personnes et familles à faibles revenus afin de leur offrir des casques protecteurs à un prix convenant à leur capacité de payer; de prévoir évaluer les effets de la loi sur le taux de port du casque protecteur chez les cyclistes, sur la pratique du vélo, de même que sur la fréquence et la gravité des blessures à la tête chez les cyclistes.

Concernant les mesures déjà présentées ou proposées dans le projet de loi n° 12, l'Association recommande d'aller de l'avant avec ces mesures en apportant les deux modifications suivantes: retirer de ce projet de loi la mesure prévoyant réduire la durée du permis d'apprenti conducteur pour les personnes ayant suivi un cours de conduite sur une base volontaire; étendre à l'ensemble des jeunes conducteurs le concept de tolérance zéro concernant la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Nous recommandons également de prévoir évaluer l'effet de ces mesures sur le bilan de sécurité des usagers de la route, surtout en regard des jeunes conducteurs.

Merci pour votre attention.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Dr Lavoie. M. le ministre.

M. Brassard: Merci, Mme la Présidente. Dr Lavoie, Dr Maurice, je vous remercie pour votre mémoire et votre témoignage. J'aurais d'abord deux questions avant d'aborder la question controversée du port du

casque, des questions sur d'autres mesures du projet de loi n° 12 sur lesquelles vous vous êtes prononcés.

D'abord, la mesure qui accorderait un crédit de quatre mois pour un jeune apprenti qui aurait suivi un cours de conduite, en supposant évidemment que le caractère obligatoire de ces cours est aboli. Vous êtes défavorables à l'octroi de ce crédit de quatre mois. Vous ne pensez pas que, à partir du moment où les cours ne sont pas obligatoires, la démarche d'un jeune qui consent et qui accepte de suivre un cours, ça dénote chez lui, parce qu'il n'est pas obligé de le faire, une motivation évidente non seulement d'acquérir des connaissances adéquates, mais également, aussi, d'adopter des comportements qui sont plus conformes aux principes de sécurité sur nos routes? Pourquoi vous trouvez que ce ne serait pas une bonne chose, là, d'accorder ce crédit de quatre mois pour un jeune qui accepte, sans qu'on l'y oblige, de suivre un cours de conduite?

M. Lavoie (Michel): Donc, vous semblez dire que le fait qu'un jeune accepte de suivre un tel cours sur une base volontaire démontre une certaine motivation, et puis vous faites le lien entre cette motivation-là et puis l'adoption de comportements sécuritaires probables ultérieurement. Bon, nous, on n'a pas d'étude qui démontre de tels liens, donc il nous est difficile de dire que cette hypothèse est vraie.

Ce qu'on sait, par ailleurs, c'est qu'il n'y a pas d'association entre le fait d'avoir suivi ces cours-là et le fait d'avoir des comportements de conduite moins à risque chez les adolescents, chez les jeunes nouveaux conducteurs. Donc, ça ne change pas le comportement des nouveaux conducteurs. On pense que de réduire de quatre mois le tutorat pour les jeunes qui auront suivi sur une base volontaire de tels cours, c'est comme si... On remplace quelque chose qui a une efficacité probable par quelque chose qui n'a pas d'efficacité. Donc, ce qu'on dit, c'est que, si ces cours-là n'ont pas d'effet sur la conduite, pourquoi raccourcir la période de tutorat? Parce qu'on sait que la période de tutorat va certainement avoir un impact sur la conduite des jeunes, en ayant, là, quelqu'un à côté qui va faire pression pour amener le jeune à avoir des comportements sécuritaires.

Donc, à ce moment-là, notre argumentation est celle-là. C'est que, s'il est juste de ne plus rendre les cours obligatoires parce que, j'imagine, vous avez constaté qu'ils ne modifiaient pas les comportements, donc ils n'ont pas d'effet sur les comportements, on pense qu'il est préférable de garder la période de tutorat telle quelle parce que, en la raccourcissant, on a l'impression qu'on donnerait l'opportunité aux jeunes de prendre des risques plus rapidement.

• (10 h 30) •

M. Brassard: À moins que la révision en profondeur de la formation dans les écoles de conduite prenne en compte le volet changement de comportement.

M. Lavoie (Michel): Bon, bien, j'imagine que... Nous, on a révisé la littérature là-dessus, et puis, partout

dans le monde en tout cas, ces cours-là ne sont pas associés à des modifications de comportement. On peut penser que c'est le cours qui doit être révisé.

M. Brassard: Ils sont associés uniquement à l'acquisition de connaissances.

M. Lavoie (Michel): On peut penser que c'est le cours qui doit être révisé ou que le cours n'a tout simplement pas la capacité de modifier les comportements. Si on arrive à changer ça et qu'on démontre que le fait d'avoir suivi ces cours-là, en les modifiant, a un effet positif sur la conduite des jeunes, bien, à ce moment-là je pense que la position qu'on a changerait, sauf que pour l'instant on est obligé de se baser sur la littérature existante.

M. Brassard: Une autre mesure que vous proposez... Hier, évidemment, on a eu des échanges avec le Conseil permanent de la jeunesse, qui s'oppose avec détermination, même, pour ne pas dire farouchement, à ce qu'il considère comme étant de la discrimination en vertu de l'âge, selon l'âge, toutes les dispositions concernant l'accès graduel à la conduite. Or, vous allez encore plus loin. Vous recommandez que, même quand il détient son permis de conducteur, s'il a moins de 20 ans, la disposition tolérance zéro à l'alcool s'applique. Alors, là, vous recommandez en quelque sorte d'amplifier encore davantage la discrimination en vertu de l'âge.

Ce qu'on retrouve dans le projet de loi à ce sujet-là, on pense, nous, que c'est une discrimination justifiée. C'est ce qu'on a essayé de démontrer hier avec les représentants du Conseil permanent de la jeunesse. On pense que c'est justifié. Mais là, comme vous recommandez d'aller plus loin encore en termes de discrimination en fonction de l'âge, j'aimerais que vous m'indiquiez... Vous parliez tantôt, à propos du quatre mois de crédit qu'on s'apprête à accorder, que ce n'est pas fondé sur des études, d'aucune façon, et que dans ces conditions-là vous n'êtes pas en mesure de l'appuyer.

Là, est-ce que vous êtes en mesure d'appuyer sur des études solides, fouillées, que la tolérance zéro pour les jeunes de moins de 20 ans, qu'ils aient ou non leur permis, qu'ils soient en période d'apprentissage ou de probation ou qu'ils aient leur permis, êtes-vous en mesure de prouver que ça va avoir un impact tel que ça justifie de l'introduire dans le Code de la sécurité routière?

M. Lavoie (Michel): Si vous voulez, là — c'est une question quand même assez complexe — je vais commencer à donner une réponse et puis, au besoin, mon collègue apportera des arguments supplémentaires. Donc, vous apportez, là, deux questions. C'est la question, donc: Est-ce que le fait d'être plus sévère concernant la limite d'alcool permise et puis le fait de donner moins de points sont discriminatoires pour les jeunes? Et puis là la deuxième question, c'est que vous dites: Sur quoi vous basez-vous pour extensionner le concept de tolérance zéro à tous les jeunes?

Donc, concernant la discrimination, on a réfléchi à cette question-là. D'ailleurs, on l'a abordée dans le mémoire. Ça dépend de quel point de vue on se place. Ce qu'il faut savoir, c'est que, nous, on pense le contraire. Ce qu'on veut, c'est donner aux jeunes conducteurs les mêmes probabilités que les autres d'être blessés quand ils circulent sur la route. C'est qu'actuellement on trouve qu'ils subissent une discrimination parce que leur risque de blessures est beaucoup plus grand que les autres conducteurs. Ça se démontre par un excès de mortalité et un excès d'hospitalisation. Donc, en partant de ce principe-là, on dit: Il faut lutter contre cet excès, au moins les ramener à un même niveau de risque de blessures que les autres conducteurs. Et les mesures qui sont proposées dans le projet de loi qui est sur la table, c'est de baisser la limite d'alcool, de l'amener à zéro et de réduire le nombre de points d'inaptitude. Nous, on pense que ces deux mesures-là sont justifiées.

M. Brassard: D'allonger la période d'apprentissage aussi.

M. Lavoie (Michel): De rallonger la période...

M. Brassard: D'allonger la période d'apprentissage également.

M. Lavoie (Michel): Oui, aussi. Donc, concernant l'alcool, on pense que... non seulement on pense, mais on sait que les jeunes ont une moins grande tolérance à l'alcool que les autres conducteurs. On sait que, même en deçà de la limite de 0,08, les jeunes ont un risque d'accident. Il y a une étude qui a été faite et qui a regroupé toutes les études qui portaient sur le sujet, sur les décès, auprès des jeunes, et elle a démontré que le risque d'accident était même présent à des concentrations d'alcool dans le sang aussi basses que 0,02. Donc, contrairement aux conducteurs plus âgés, les jeunes ont un risque d'accident même à des concentrations plus basses que 0,08. Sur cette base-là, étant donné qu'il y a un excès de mortalité et que l'alcool est un facteur reconnu comme étant important dans la cause des décès, on pense donc qu'il est justifié, étant donné qu'ils sont moins tolérants, d'être plus sévère à leur égard.

Concernant la réduction du quatre points, nous, on se dit que, encore là, ce qui est important, c'est de permettre aux jeunes d'acquérir de l'expérience dans des conditions où le risque est minimisé. C'est qu'on pense que ça va mettre une pression sur les jeunes. Et de savoir qu'ils n'ont pas beaucoup de chances au bâton — ils sont déjà à trois prises — on pense que cette pression-là va être assez importante pour les amener à pondérer leurs ardeurs. Parce qu'on sait qu'à cet âge-là souvent, quand on est jeune, on a tendance à être téméraire et à sous-estimer les risques, et, en plus, on est inexpérimenté. Donc, il est important d'avoir une pression. En l'occurrence, on remplace le tutorat par un nombre de points plus bas. Donc, c'est sur cette base-là qu'on s'appuie.

Pour l'extension de l'alcool à tous les jeunes, c'est parce que c'est une extrapolation du raisonnement. C'est que les études montrent que non pas seulement, uniquement pour les nouveaux conducteurs, mais pour tous les jeunes âgés de moins de 20 ans et même de moins de 25 ans le risque d'accident routier est augmenté, à des concentrations d'alcool même inférieures à 0,08. Donc, ces études-là ne faisaient pas la différence entre le fait d'être nouveau conducteur ou pas. Dans ces études-là, il y avait aussi des jeunes qui étaient des conducteurs anciens, si on peut dire, et leur risque aussi est augmenté. Donc, pour être logique, c'est que la tolérance, c'est physique, la tolérance ou la moins grande tolérance des jeunes à l'alcool, c'est physique. Ce n'est pas dû au fait de conduire depuis un an ou deux, c'est physique. Et, tant qu'on n'a pas atteint un certain âge, c'est que notre organisme est moins tolérant à l'alcool. Donc, sur cette base-là, on dit que, s'il est logique de baisser la limite d'alcool pour les nouveaux conducteurs, il est aussi logique de la baisser pour l'ensemble des jeunes.

M. Brassard: C'est ça. En fait, juste une dernière remarque — je laisserai le soin à mes collègues d'aborder la question du port du casque, mais une dernière remarque — c'est que ça présuppose, ce que vous proposez là, que trois ans à tolérance zéro, un an d'apprentissage et deux ans de probation... Donc, ce que ça laisse entendre, c'est que ce n'est pas suffisant pour que, après trois ans à tolérance zéro, les jeunes n'aient pas adopté, justement, un comportement qui exclue complètement la consommation d'alcool lors de la conduite automobile. C'est un peu ça. Et, nous, on pense que, si on fait trois ans de tolérance zéro, deux ans de probation et un an d'apprentissage, c'est suffisamment long pour que, justement, au cours de ces trois ans à tolérance zéro, le jeune adopte... que ça devienne, que ça fasse partie de ses façons de faire, de conduire l'automobile sans aucune consommation d'alcool.

● (10 h 40) ●

M. Maurice (Pierre): Vous avez probablement raison pour ce qui est de l'influence que ces trois ans vont avoir sur l'adoption du comportement. C'est vrai. Ce qui justifie qu'on l'étende jusqu'à 20 ans, c'est le fait que physiquement il est reconnu que le jeune est plus susceptible aux effets de l'alcool. Alors, c'est plus sur cette base-là qu'on recommande cette mesure-là et non... Parce qu'on est tout à fait d'accord avec vous que l'effet que ça va avoir sur le comportement est probablement suffisant.

Je voudrais juste ajouter un petit élément, là, au niveau de l'argumentation concernant la pertinence ou la justification d'être un petit peu plus sévère envers les nouveaux conducteurs. Vous savez, conduire une automobile, ça demande... en fait, ça demande un ensemble de comportements plus ou moins réfléchis. Vous savez tous que, quand on conduit, il y a bien des choses qu'on met sur le pilote automatique: on ne réfléchit pas toujours à la vitesse qu'on fait, on ne réfléchit pas toujours

à chaque fois qu'on s'arrête à un stop ou à une lumière rouge. C'est un ensemble de comportements un peu automatiques qui nous font conduire une voiture. Donc, il est important que ces comportements-là soient bien appuyés par des réflexes, des réflexes sécuritaires. Et la seule façon d'acquérir des réflexes, à notre point de vue, c'est d'être exposé à un encadrement très rigoureux et relativement sévère au début de l'apprentissage. Et puis, ayant acquis pendant suffisamment longtemps — on parle de deux ou trois ans — ces réflexes-là, bien, on sera plus sûr, par après, qu'ils agiront vers une meilleure sécurité, lorsque ces gens-là conduiront une voiture.

M. Brassard: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, c'est M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, Dr Lavoie et Dr Maurice. Vous êtes dans le domaine de la prévention. C'est ce qu'on dit ici, qu'il y a 150 membres qui interviennent quotidiennement dans le domaine de la prévention des problèmes de santé. Il me semble que, lorsqu'on parle de changement de comportement, d'attitude, ça se fait par la prévention, ça se fait par l'éducation. Et c'est là que je me pose la question sur les cours de conduite: Comment avez-vous réussi, dans le domaine de la santé... Les moyens utilisés pour faire changer les comportements et les attitudes des gens vis-à-vis de la prévention, dans la santé, est-ce que ces moyens-là ne seraient pas applicables... Vu qu'on est tous concernés par les conséquences des accidents sur nos routes, est-ce qu'à ce moment-là vous ne trouvez pas que les cours de conduite qui sont donnés, un meilleur encadrement, une meilleure pratique de la conduite pourraient nous amener à améliorer notre performance sur nos routes?

M. Maurice (Pierre): Disons que — pour commencer la réponse — notre expérience dans le domaine, justement, de l'éducation sanitaire, de la promotion de la santé, nous dit qu'il est assez rare que, pour un comportement qui est le moins difficile — on ne parle pas de comportement très, très facile, là, mais on parle d'un comportement qui demande un effort minimal — la transmission de connaissances, de bonnes connaissances soit suffisante pour inciter le passage à l'acte. Vous avez juste à regarder depuis les nombreuses années où il y a des campagnes de promotion antitabac, dans les écoles et ailleurs... Vous savez très bien l'effet que ça peut avoir. Vous avez juste à penser au nombre de médecins qui distribuent des conseils à qui veut les entendre, à leurs patients, pour arrêter de fumer puis qui fument eux-mêmes.

Tout ça pour vous dire que c'est vrai que la transmission de connaissances, ce à quoi on fait référence surtout lorsqu'on pense aux cours de conduite, est importante. Je ne dis pas que c'est inutile. Je pense que

ce sont des conditions de base pour inciter les gens à passer à l'acte. Les gens, s'ils ne comprennent pas, ils ne le feront pas. Mais, en général, même si c'est une condition nécessaire, cette condition-là n'est pas suffisante. En général, il faut adjoindre à la transmission de connaissances des efforts pour changer les attitudes, des efforts aussi pour rendre l'environnement le plus facilitant possible pour induire le comportement. Puis, en général aussi, il faut ajouter des mesures de renforcement. Alors, c'est la raison pour laquelle il y a rarement un effet magique par les mesures éducatives seules. Et puis, nous qui travaillons, qui sommes des experts dans le domaine de la promotion de la santé, on va être les premiers à préconiser des stratégies multiples qui agissent sur l'ensemble de ces déterminants-là.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Maintenant, vous avez touché, là, pour les jeunes, 0 % d'alcoolémie. Est-ce que, comme médecins, c'est quelque chose... Les jeunes qui étaient ici hier nous indiquaient que, si on mange un dessert, un baba au rhum, ou un rince-bouche, ça, c'est plus que 0 %. Donc, est-ce que ce serait réellement possible, tu sais, avec un taux de 0 %, l'application?

M. Maurice (Pierre): Écoutez, là-dessus, là, pour savoir si c'est le 0 %... Nous, ce qu'on appuie, c'est le principe, le principe d'une tolérance nulle à l'égard de l'alcool. Maintenant, sur le plan technique, à savoir si de prendre un rince-bouche ou de manger un baba au rhum au restaurant va augmenter de 0,01 % le taux d'alcoolémie, bon bien, là-dessus, je laisserais plutôt le soin à des toxicologues de vous répondre à cette question-là. Mais il ne faut pas oublier que de toute façon les tests ont toujours des marges d'erreur, et puis c'est sûr qu'il y aura des ajustements sur le plan technique. Nous, ce qu'on appuie, c'est le principe de tolérance zéro. Savoir exactement, sur le plan technique, s'il ne faudra pas tolérer un 0,005 % pour être sûr qu'il n'y aura pas des gens qui auront pris un rince-bouche, qui auront mangé un dessert un peu arrosé, bien, à ce moment-là, je pense qu'il y aura probablement des ajustements techniques de cette nature qu'il faudra éventuellement prévoir.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Ouest. Abitibi-Ouest avait demandé avant vous.

M. Gendron: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci. Parce que j'ai une contrainte. On va vous remettre votre temps, là. Très rapidement, merci d'être venus, chers docteurs. Moi, évidemment, je veux vous questionner un petit peu sur le port du casque obligatoire. Je tiens à vous dire que, moi, je suis contre une législation. Je vous le dis tout de suite, d'entrée de jeu, je suis contre une législation. Je suis pour, par exemple, faire la promotion du port du casque obligatoire, parce que là où je vous rejoins sans problème, est-ce que le casque... Il n'y a pas beaucoup de gens qui contestent

l'efficacité du casque, vous avez raison. Je pense qu'il n'y a à peu près personne qui va mettre en cause l'efficacité d'un casque pour faire de la bicyclette.

Je veux juste vous dire, par exemple, qu'il y a des statistiques qui m'inquiètent. Rapidement, vous dites: Au Québec, 40 cyclistes décèdent chaque année, vous dites ça dans votre mémoire. C'est un problème de santé publique, surtout qu'il s'agit de jeunes âgés entre cinq à 15 ans surtout. Et vous dites que les blessures à la tête sont de loin la première cause de ces décès. J'ai fait quelques vérifications, en tout cas, moi, dans mon milieu, et on ne me confirme pas ça, surtout chez les jeunes. Les jeunes écrabouillés par un van, un motorisé... Quand le jeune est écrabouillé, je veux dire, qu'il ait un casque ou pas, il est écrabouillé, malheureusement. Et je suis loin d'être certain... Justement, parce que vous le dites vous-même: Il y a beaucoup de jeunes qui décèdent suite à des blessures souvent dues à des comportements un peu inqualifiables des autres utilisateurs ou des autres usagers de la route.

Mais, sur les statistiques, ça ne donne rien de s'obstiner, parce que j'en ai vu de toutes sortes, y compris chez vos collègues médecins. Il y a d'autres mémoires, là, qui s'opposent à la loi obligatoire. J'ai une liste de médecins que je pourrais citer, où ils disent ici: Nous, on est pour la promotion, on est pour le port du casque, mais on est contre une législation parce qu'elle comporte trop d'inconvénients. Vous, vous dites l'inverse. À un moment donné, vous dites: On la trouve socialement acceptable — puis j'y reviendrai tantôt — facilement applicable, et ainsi de suite. Mais c'est légitime. C'est ça, dans un débat, il y a des points de vue différents. Mais, sur deux statistiques, je voulais revenir, parce que j'aurai deux questions: une là-dessus puis une autre sur votre «socialement acceptable et facilement applicable».

● (10 h 50) ●

La première, vous mentionnez qu'il y a beaucoup de gens qui sont pour ça, y compris les élus de la ville de Montréal puis les policiers. Alors, dans la même commission, ici, la ville de Montréal est contre, la Communauté urbaine est contre puis les policiers sont contre. Et c'est le cas en Ontario présentement. Même s'il y a une législation en Ontario obligeant le port du casque, si on vérifie comment ça se passe, il y a énormément de laxisme dans l'application de la loi, parce que les policiers nous disent: On n'est pas capables de faire appliquer ça, qu'est-ce que tu veux, ce n'est pas applicable. Est-ce que vous avez vérifié ces données-là? Sur quelle base vous affirmez, et je vous cite: Un autre sondage réalisé en 1995 auprès des maires indique que Montréal, Lanaudière, Montérégie et Québec... montre que 76 % des maires sont d'accord. Est-ce qu'on pourrait avoir ce sondage? Est-ce qu'il est disponible?

M. Lavoie (Michel): Oui. Oui, il est disponible. Je pourrai vous le procurer, là, le plus rapidement possible, probablement aujourd'hui. Je vais juste revenir sur votre question des statistiques. Vous dites que vous avez

trouvé le contraire. Je pense que ce n'est pas contradictoire. Ce qu'on dit, c'est que les blessures à la tête sont, et de loin, la première cause de décès et d'hospitalisation chez les cyclistes. Quand on regarde les décès, elles sont responsables de 40 % des décès, donc ce n'est pas la majorité. Effectivement, quand vous dites que les cyclistes meurent écrabouillés, peut-être que c'est dans le 60 %. Mais il demeure quand même que les blessures à la tête sont la première cause de décès et d'hospitalisation. Et pour être la première cause de décès, 40 %, ça suffit. Pour ce qui est des hospitalisations, les blessures à la tête sont responsables de 80 % des hospitalisations, et je défie n'importe qui de me dire le contraire. J'ai des statistiques là-dessus qui me viennent du ministère de la Santé.

Vous dites qu'on laisse sous-entendre ou qu'on laisse entendre que le corps policier ou la ville de Montréal seraient favorables à l'adoption d'une telle loi.

M. Gendron: Non. Elle est contre, la ville de Montréal. Dans le mémoire qu'on va voir...

M. Lavoie (Michel): Non, non. Mais écoutez, là. Vous dites qu'on a laissé entendre ça ou qu'on a dit ça dans notre mémoire et vous dites que, vous, vous avez eu des informations contraires à ça. Donc, vous m'avez demandé de vous citer des chiffres, c'est ce que je fais.

Nous, ce qu'on a fait... Et j'ai participé à ce sondage-là; on l'a fait aussi dans la région de Québec, dans Lanaudière, etc., et Montréal. Le sondage a été fait l'année passée à pareille date, un mois plus tard, en fait. On a envoyé un questionnaire à tous les directeurs de police et à tous les maires des villes présentes sur les cinq territoires mentionnés, dont celui de Montréal, et ce que je peux vous dire, c'est que, quand on a regardé le résultat, pour l'ensemble, dont celui de la ville de Montréal, le directeur de police et le maire nous avaient répondu être favorables.

M. Gendron: Mais vous êtes au courant que la ville de Montréal, dans la présente commission, a indiqué qu'elle était contre une loi obligatoire sur le port du casque. Vous êtes au courant de ça.

M. Lavoie (Michel): Non, je n'étais pas au courant. Sauf que, moi, ce que je vais vous dire, c'est que ce qui est dans notre mémoire n'est pas faux. S'ils ont changé d'avis depuis l'année passée, ça, je ne le savais pas. Sauf que, nous, on vous rapporte des chiffres qui datent d'un sondage qu'on a mené auprès des gens.

M. Gendron: Et la ville de Montréal aussi. Merci. L'autre question, c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): La dernière.

M. Gendron: Oui, je sais. Vous avez trois arguments: Nous croyons qu'une telle mesure législative est

à la fois nécessaire — c'est un point de vue, je n'ai pas de trouble avec — socialement acceptable — là, j'ai énormément de difficultés — et applicable — je ne suis pas d'accord. Alors, je voudrais vous poser la question: Comment vous faites pour comparer ça, compte tenu que la plupart des usagers de la bicyclette, un grand nombre en tout cas, circulent sur piste cyclable, au port de la ceinture, comme vous l'avez fait tantôt dans votre présentation en disant: Écoutez, c'est facile parce que — et je vous cite — c'est aussi facile que vérifier si un automobiliste porte une ceinture de sécurité?

L'automobiliste circule toujours sur la voie publique et il est dans un habitacle restreint, fermé, ce qui n'est pas le cas des amateurs de la bicyclette. Surtout, moi, il me semble que l'élément qui n'est jamais pris en compte dans votre exposé... Il y a beaucoup d'amateurs de la bicyclette qui sont à la campagne, qui sont sur des routes. Ça existe, ça, le Québec de base et le Québec des régions. Il faut sortir de la ville de temps en temps. Et cette réalité-là ne semble pas du tout être prise en compte dans votre mémoire. Est-ce que vous l'avez regardée? Est-ce que vous êtes au courant que... Pour ce qui est du «facilement applicable», comment allez-vous faire ça pour les gens qui circulent sur des pistes cyclables ou sur des voies où il n'y a pas d'agents de la Sûreté du Québec ou d'officiers municipaux pour exercer un contrôle sur la loi? Et, conclusion, vous savez que toute loi qu'on ne peut pas faire appliquer... Il y a un danger pour un législateur de passer une loi dont il sait qu'il ne sera pas capable de la faire appliquer, et il y a des conséquences à ça.

M. Maurice (Pierre): Premièrement, je pense que, pour ce qui est des pistes cyclables, il y a plusieurs communautés, plusieurs municipalités qui ont mis des brigades ou des policiers à vélo. Donc, il y a aussi des policiers à vélo qui circulent sur les pistes cyclables, premièrement. Deuxièmement, écoutez, n'importe qui qui fait du vélo et qui décide de se rendre sur une piste cyclable, d'abord, un, il se rend en général en vélo. D'habitude, il est obligé de circuler sur la voie publique pour se rendre sur une piste cyclable. Donc, déjà là il y a une occasion pour le prendre en défaut, s'il le faut, à ce moment-là. D'autre part, c'est assez rare, les pistes cyclables qui ne traversent pas des intersections ou qui n'ont pas... qui sont vraiment entièrement dédiées... complètement à l'extérieur de la route, etc.

Pour nous autres, ce n'est pas un très gros problème pour ce qui est de la possibilité de la faire observer, cette loi-là. Ce qu'on pense qu'il va falloir faire, c'est qu'il va falloir qu'il y ait des campagnes ponctuelles où on va essayer de publiciser au maximum les démarches qui vont être en cours pour que les gens réalisent que, oui, c'est possible qu'il y ait des conventions lorsqu'on ne se conforme pas à cette loi-là. Et puis je pense que les gens, tranquillement, vont adopter le réflexe de le porter, le casque, puis ils vont se conformer... La plupart des gens vont se conformer à ça. Pour nous, ça ne pose aucun problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Dr Maurice. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Pour continuer dans la conduite avec facultés affaiblies, vous avez indiqué qu'on devrait peut-être appliquer le 0 % même à des conducteurs d'expérience, mais 20 ans et moins. Êtes-vous conscients que les campagnes de publicité qui sont faites par la Société de l'assurance automobile du Québec pour facultés affaiblies visent surtout les conducteurs de 25 à 45 ans parce que c'est eux, il semblerait, qui ont le plus d'accidents avec facultés affaiblies et plus de morts? Donc, à ce moment-là, peut-être qu'en réalité, lorsque vous dites que les jeunes ont moins de tolérance à l'alcool... Est-ce que c'est parce qu'ils ont moins de tolérance ou est-ce que c'est une affaire d'attitude?

M. Maurice (Pierre): Bon, regardez, pour ce qui est du grand nombre de victimes ou de conducteurs qui sont pris en état de facultés affaiblies chez les 25-45 ans, c'est qu'il faut distinguer deux choses. En épidémiologie, on est familier avec ça. Je vais essayer de l'expliquer le plus simplement possible. Si les 25-45 ans sont vraiment souvent incriminés, c'est parce qu'il y en a plus sur les routes et puis, donc, le poids du nombre fait qu'ils sont plus nombreux. Ce qui justifie qu'on ait une attitude comme ça pour les jeunes conducteurs, c'est plus basé sur la question du risque relatif. C'est qu'en nombre égal le jeune va être plus souvent... il va être beaucoup plus vulnérable qu'un conducteur plus âgé, par rapport à l'alcool. C'est beaucoup plus sur le risque relatif que sur le risque absolu qui, effectivement, compte tenu du grand nombre de conducteurs de cet âge, compte tenu du grand nombre de kilomètres parcourus par des conducteurs de cet âge, va faire en sorte qu'effectivement ils vont être surreprésentés à ce chapitre-là.

M. Middlemiss: Pourtant, les changements au projet de loi n° 12, c'est parce qu'on dit que le pourcentage de jeunes, si on regarde le nombre de jeunes et le nombre de permis versus le nombre d'accidents qu'ils ont, la proportion est grande. Et là vous dites, vous, que les gens de 25-45 ans, c'est eux qui sont plus en nombre. Mais est-ce que, en d'autres mots, la Société de l'assurance automobile du Québec devrait faire des campagnes de sensibilisation pour les facultés affaiblies visées surtout pour les jeunes ou si...

● (11 heures) ●

Mme Lavoie (Michel): Bien, moi, je dirais que ce qui est important, en tout cas, tout ce qu'on veut... C'est qu'on reconnaît, nous, que les jeunes ont un excès de mortalité puis de blessures sévères sur les routes, un excès, puis ça, c'est dû au risque. C'est qu'ils sont plus à risque de se blesser puis d'être hospitalisés que les autres groupes d'âges, puis c'est dû à une multitude de facteurs, dont le cocktail explosif qui est l'inexpérience, la témérité puis l'alcool.

Pour ce qui est de l'alcool, on veut juste les rendre égaux aux autres. Puis, pour les rendre égaux aux autres, dû à leur moins grande tolérance physique à l'alcool, ce n'est pas la limite 0,08, c'est 0,0 qu'il faut leur donner. C'est juste là. Parce que, moi, si on commence à parler de l'alcool... Je peux même vous dire que, si ma mémoire est bonne, il y a moins de conducteurs jeunes avec facultés affaiblies sur les routes qu'il n'y en a dans les groupes d'âges plus âgés. Donc, les jeunes, je crois, sont moins nombreux à conduire en état de facultés affaiblies. Le problème, c'est que, quand ils le font, ils sont beaucoup plus à risque qu'un conducteur d'un autre âge puis c'est que, dans leur cas... Donc, ce qu'il faut...

Moi, je résumerais ce que j'ai à dire en disant: On veut tout simplement les mettre sur le même pied que les autres par rapport à l'alcool, et, à cause de différences biologiques, c'est non pas une limite 0,08, mais une limite 0,00 qu'il faut avoir.

M. Middlemiss: D'accord. En d'autres mots, ce que vous dites, vous dites qu'on a peut-être réussi avec les jeunes à les faire changer un peu d'attitude, parce qu'aujourd'hui il y en a des fois qui... Un chauffeur désigné, et ainsi de suite.

M. Lavoie (Michel): Oui.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, leur attitude s'est améliorée.

M. Lavoie (Michel): Je crois.

M. Middlemiss: Mais, si, par hasard, un jeune prend une consommation d'alcool, à ce moment-là il peut en prendre moins qu'une autre personne. C'est un peu ça.

M. Lavoie (Michel): Oui.

M. Middlemiss: Et, puisqu'en étant jeune il prend plus de risques, c'est ça qui vous concerne.

Ceci étant dit, vous avez indiqué tantôt — je pense que c'est le Dr Maurice — que, pour réussir, hein, il faut faire une transmission de nos connaissances, il faut faire des efforts de changement d'attitude et prendre des mesures de renforcement. Ça, en d'autres mots, c'est une stratégie multiple. Est-ce que vous croyez que le projet de loi n° 12 présentement rencontre cette stratégie multiple que vous suggérez pour vraiment améliorer la performance des gens sur la route?

M. Maurice (Pierre): Bon. Écoutez, moi, je pense que le projet de loi vise essentiellement le facteur renforcement. Mais je suis content que vous me donniez l'occasion de faire ce commentaire-là, parce que, effectivement, autant nous croyons que les campagnes de promotion seules sont insuffisantes, autant nous croyons également que les mesures de renforcement

seules sont insuffisantes. Or, il ne faudra pas s'imaginer, parce qu'on a passé la loi, parce qu'on a réformé le Code de la sécurité routière sous ces aspects-là, qu'on aura tout fait puis qu'on pourra s'en retourner chez nous sans ne plus faire de campagne de promotion et de transmission de connaissances, etc. C'est vraiment l'ensemble de ces stratégies-là qui, conjuguées dans un même effort, ont vraiment un effet. Elles sont toutes nécessaires.

Donc, ça répond un peu à votre question. Le projet de loi comme tel, à mon avis, va être un excellent moyen d'introduire les mesures de renforcement mais en soi ne sera pas magique, ne sera pas une panacée en soi. Il va falloir aussi continuer à faire des efforts, des efforts promotionnels.

M. Lavoie (Michel): Moi, j'aimerais juste compléter, là, parce que votre question, on peut la voir au moins par rapport à deux objectifs. Moi, je pense que c'est un très bon projet de loi concernant les usagers de la route, mais dans des véhicules moteurs. Je pense qu'il va vraiment y avoir un effet positif sur le bilan de sécurité routière.

Je pense qu'on perd par contre une belle occasion de sauver des vies et des blessures et aussi des conséquences graves pour les victimes et leur entourage, concernant les cyclistes. Moi, j'ai l'impression qu'en ne continuant qu'avec de la promotion le taux de port va plafonner à 30 %, 40 % si on est très chanceux, puis en investissant énormément d'argent. Puis, dans cinq ans, on aura 50 décès de plus puis 1 000 hospitalisés de plus dont une bonne partie aurait pu être évitée par une loi qui rendrait le port du casque obligatoire. On pense, nous, que toutes les conditions sont présentes pour adopter une telle loi.

Donc, quand vous nous demandez si c'est un bon projet de loi, moi, je dis que globalement oui, sauf qu'on perd une belle occasion d'aller plus loin concernant les cyclistes. Si ce n'est pas cette fois-ci, j'espère que ça sera plus tard, mais ça va s'imposer, d'autant plus que la majorité de la population le veut. Année après année, la Société de l'assurance automobile du Québec fait des sondages, et les chiffres sont constants. La population y est favorable.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, oui. Maintenant, après ça, est-ce que votre recommandation serait pareille pour l'exercice du patin à roues alignées? Pour le port du casque, est-ce que vous croyez que c'est un autre...

M. Maurice (Pierre): D'abord, premièrement, le patin à roues alignées, il est interdit sur la voie publique, ce qui est déjà une...

M. Middlemiss: Sur les pistes cyclables. Vous l'avez sur les pistes cyclables...

M. Maurice (Pierre): Oui. On l'a sur les...

M. Middlemiss: ...et tantôt vous avez indiqué à mon collègue de l'autre côté que les gens faisaient ça sur les pistes cyclables.

M. Maurice (Pierre): Oui. Le risque est important. Maintenant, il va falloir qu'il y ait des études. Il ne faut pas oublier que le patin à roues alignées, quand même, c'est un sport qui est plus récent que la bicyclette. Il faudra qu'il y ait des études vraiment pour démontrer tout ça. Et puis, d'autre part, malgré l'engouement pour le patin à roues alignées puis malgré la publicité qui entoure le patin à roues alignées, le problème des patins à roues alignées, à ce jour, est quand même beaucoup moins important en termes de décès, en termes d'hospitalisation que peut l'être le problème de la bicyclette. Donc, sur la foi de l'importance du problème, il y a quand même une marge importante.

M. Middlemiss: Oui, bien, toutefois, là, peut-être que les statistiques ne sont pas là, les nombres ne sont pas là, mais est-ce que... Vu que le genre d'exercice qu'on fait en patins peut apporter les mêmes accidents — tomber sur la tête — qu'en bicyclette, est-ce que ce ne serait pas le temps, maintenant que ça vient de commencer, ce sport-là, de dire: Bien, regarde, ça peut être aussi dangereux pour les utilisateurs que pour les cyclistes?

M. Maurice (Pierre): Moi, je pense que vous n'avez pas toutes les évidences actuellement dans le cas du patin à roues alignées que vous avez dans le cas de la pratique de la bicyclette. Donc, moi, je ne serais pas la personne qui vous dirait d'obliger le port d'un casque pour les gens qui font du patin à roues alignées.

Maintenant, c'est sûr que c'est quelque chose qui mériterait d'être évalué, d'être exploré. Il y a des études scientifiques qui sont nécessaires, des études qui sont disponibles dans le cas du casque mais qui ne sont pas encore disponibles dans le cas du patin à roues alignées. Puis, en plus, il y a quand même une différence entre circuler à bicyclette et puis circuler en patins à roues alignées. Il y a une question de cinétique, là, qui est complètement différente. Il faudrait examiner le taux de blessures, le taux de décès. Puis, des décès par patins à roues alignées, il n'y en a pas énormément pour le moment. Il faudrait examiner le taux de décès qui sont dus à une fracture du crâne ou à un traumatisme cérébral. Puis là on est comme dans un champ complètement différent dans ce domaine-là. Je pense que c'est plus l'avenir qui pourrait nous le dire, là. On ne compare pas des choses tout à fait semblables.

M. Lavoie (Michel): Est-ce que je peux prendre la parole?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, allez-y.

M. Lavoie (Michel): Donc, moi, j'aimerais juste dire, là... Mais c'est de valeur, parce que c'est le député

Gendron, je pense, qui disait: Sortez de la ville un peu, puis vous allez vous apercevoir que dans les campagnes, là, ce n'est pas pareil. J'aimerais juste lui dire que, moi, je viens de Métabetchouan, c'est dans la région du Lac-Saint-Jean, et puis il y a à peu près 3 000 de population. J'ai passé beaucoup plus de temps à cet endroit-là que dans les villes et puis je ne vois pas pourquoi, là, ça serait différent, la problématique du casque de vélo, en milieu urbain versus le milieu rural, du moins en tout cas concernant l'aspect d'une loi.

J'aimerais juste dire aussi que légiférer, c'est toujours quand même un geste qui... C'est sûr qu'on hésite toujours avant de légiférer, j'imagine — je ne suis pas député, mais j'imagine qu'on doit toujours...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas les députés, c'est les ministres qui légifèrent.

M. Lavoie (Michel): ...être hésitant — sauf qu'il y a des précédents, quand même. Si on regarde la ceinture de sécurité, le casque de moto pour les motocyclistes, le casque protecteur pour les hockeyeurs, les casques protecteurs dans le milieu de la construction, je pense que, quand les gens ont décidé de légiférer dans ces niveaux-là, dans ces secteurs-là, probablement que le terrain était moins propice qu'il ne l'est pour le casque de vélo. Les lois ont été passées. Je me demande comment la population réagirait si on enlevait ces lois-là aujourd'hui, parce que c'est devenu maintenant un comportement routinier. Je pense que les gens, parce qu'ils en perçoivent les bénéfices, ils sont tout à fait favorables.

Donc, ça demande toujours... Mais il y a des précédents, hein, concernant les législations, et notamment concernant des législations sur les casques protecteurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Dernière question.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. La raison pour laquelle je soulevais la question sur les patins à roues alignées, c'est qu'on dit ici, dans *Le Soleil* du 25 mai 1996: «300 % de plus de blessés en trois ans». Et je me dis: Regardez, si on... C'est le début. Est-ce qu'on n'est pas mieux de changer les habitudes des gens dès le début? Et je me dis: Si on est pour obliger le port du casque en bicyclette, et avec raison, pourquoi ne pas le faire aussi en prévention? Donc, je pense qu'il vaut toujours mieux prévenir que guérir, dans ce sens-là.

● (11 h 10) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Pour conclure, s'il vous plaît.

M. Maurice (Pierre): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y.

M. Maurice (Pierre): Moi, je me repositionne exactement de la même façon par rapport au patin à roues alignées. C'est vrai qu'il y a eu une augmentation importante, mais, malgré cette augmentation importante là, ce qui est probablement dû en bonne partie à la popularité croissante du patin à roues alignées, moi, je ne pense pas qu'on est justifié à ce stade-ci d'obliger les patineurs à porter un casque lorsqu'ils font du patin à roues alignées. Ce qui n'empêche pas, par contre, de leur conseiller très fortement et puis de s'assurer qu'il y ait des campagnes de promotion pour inciter ces patineurs-là à utiliser des moyens de protection requis.

Vous savez que, dans le cas du patin à roues alignées, les lieux, les endroits les plus importants de blessures, c'est essentiellement les membres supérieurs. À cause de la cinétique qui se produit au moment d'une chute, le patineur cherche à protéger sa chute avec ses mains, et puis en général c'est des fractures au niveau des avant-bras. Ce n'est pas le même problème. Je ne dis pas qu'on... Peut-être dans un avenir plus ou moins lointain, on pourrait en venir là, mais dépendant de l'augmentation de la popularité de ce sport-là, dépendant des conditions de pratique du sport, etc. Mais je pense qu'à ce moment-ci il n'y a pas lieu de s'aligner dans une tendance comme celle-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Un court commentaire, M. le ministre.

M. Brassard: Tout simplement sur la question des patins à roues alignées, moi, j'ai demandé — effectivement, le problème, c'est qu'on manque de données, là; c'est tout à fait exact, ce que vous dites là — à la Société, qui est en train de le faire, de faire une étude sur cette activité-là, particulièrement en ce qui concerne les blessures qui sont reliées à cette activité-là. Je pense que c'est important qu'on fasse un peu de lumière sur cette activité-là: les impacts, les conséquences, les blessures, les types de blessures. C'est actuellement ce qu'on est en train de faire. Ça va nous permettre en tout cas de mieux évaluer cette activité.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Merci, Dr Lavoie et Dr Maurice. Alors, la commission suspend pour quelques instants, le temps de changer d'invités.

M. Lavoie (Michel): Merci beaucoup.

M. Maurice (Pierre): Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 12)

(Reprise à 11 h 14)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Que chacun prenne sa place! Alors,

j'inviterais maintenant le Barreau du Québec à bien vouloir prendre place.

Alors, nous vous souhaitons la bienvenue. Je demanderais au porte-parole de présenter la personne qui l'accompagne. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi, par la suite, du questionnement du côté ministériel et du côté de l'opposition pendant chacun 20 minutes.

Barreau du Québec

Mme Brosseau (Carole): Parfait. Je vais prendre la parole, si vous le permettez. Mon nom est Carole Brosseau, je suis avocate au Service de recherche et législation du Barreau du Québec. Je suis accompagnée, comme représentant du bâtonnier — qui s'excuse de ne pas être présent ce matin — par Me André Perreault, qui est un membre du Comité permanent en droit criminel du Barreau du Québec.

Pour vous expliquer un petit peu la façon dont on fonctionne, c'est que le Barreau du Québec a créé, dans les champs d'expertise donnés, différents comités, dont le Comité permanent en droit criminel qui s'occupe des questions de droit pénal et de droit criminel. C'est avant tout un comité aviseur qui fait état de ses propositions, suggestions, etc., auprès du comité administratif du Barreau — qui est présidé par le bâtonnier ou la bâtonnière le cas échéant — et qui, ensuite, sont soumises à l'attention des différentes commissions, dont le mémoire que vous avez présentement.

J'aimerais aussi faire une réserve. C'est que Me André Perreault est procureur-chef adjoint de la ville de Montréal. Cependant, ce matin, il est habilité à agir pour et au nom du bâtonnier du Barreau du Québec et il représente le Barreau du Québec à cet égard-là. Donc, les propos qui sont tenus n'engagent que le Barreau, et Me Perreault est habilité à agir en ce sens. C'est donc dire que, si la ville de Montréal veut intervenir, ça n'engage en rien la ville de Montréal ce matin. D'accord? Alors, cette précision-là, je voulais vous l'apporter pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans votre esprit.

Alors, si vous le permettez, je vais céder la parole à Me Perreault qui va engager le débat, et on va le poursuivre au fur et à mesure.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Perreault.

M. Perreault (André): Bonjour. Je vous remercie de l'accueil que vous nous faites. En premier lieu, je voudrais signaler que le Barreau du Québec était heureux de retrouver certaines dispositions dans le projet de loi qui semblaient marquer les objectifs réellement visés par le projet. Et je vous en signale deux particulièrement qui nous ont réjouis quant à toute l'inspiration derrière l'ensemble des dispositions du projet de loi: l'éventuel article 60.1 du CSR, du Code de la sécurité routière, qui est à créer, lorsque celui-ci indique que les prescriptions qui sont relatives ou permises visent à assurer que

l'autorisation de conduire n'est accordée qu'aux personnes qui possèdent les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité du public; la deuxième étant inspirée un petit peu de la même façon, à un éventuel 202.1 du projet de loi, où l'on indique que, parallèlement à ça, la suspension des permis, elle, a pour but de protéger le titulaire du permis et le public. Donc, cette inspiration de protection à la fois du public, de sécurité du public, de protection des titulaires de permis, ça nous semble être un objectif important aux deux endroits où il a été mentionné.

Je dois dire qu'on n'est pas sans savoir qu'à d'autres occasions cette nouvelle, entre guillemets, façon de légiférer en établissant dans la législation des objectifs a été déjà décortiquée en jurisprudence et analysée. On a dit que c'était plus que des intentions, que ça devait s'analyser comme des principes de droit comme tels et que ça devait servir à l'interprétation des dispositions. En ce sens-là, pour nous, c'est un engagement important que ces deux dispositions-là. Évidemment que, parallèlement à ça, ça fait naître aussi des obligations, dans le sens où l'interprétation de ces dispositions-là ne doit pas servir à justifier des dispositions qui autrement ne seraient pas justifiées. Il faut donc que les dispositions que l'on crée ailleurs dans le projet de loi soient compatibles, dans les faits, avec ces propositions d'objectifs.

La première remarque qui a été faite dans notre mémoire était relative à la définition de «professionnel de la santé» qui apparaît à l'article 2 du projet de loi, donc de l'article 4 du Code de la sécurité routière, en ce qu'on rajoutait, aux ordres professionnels des médecins, des optométristes, des psychologues et des ergothérapeutes, à l'article 73, les travailleurs sociaux, comme en en faisant un groupe qui est à part de tout ça. On s'est interrogé sur l'opportunité qui était donnée de tout simplement rallier les travailleurs sociaux à la définition d'un professionnel de la santé qu'on donnait à l'article 4 du Code de la sécurité routière, le rallier aux autres groupes, aux autres ordres professionnels qui apparaissent là, de sorte que ceux-ci puissent être considérés comme tels lorsque la loi leur donne le pouvoir de faire certains examens.

• (11 h 20) •

On n'a pas trouvé exagéré, au contraire, le fait qu'on puisse inclure nommément des dispositions qui puissent toucher les véhicules qui se trouvent ou qui circulent dans des endroits privés spécifiés ou dans des centres commerciaux. Ça nous apparaissait être une lacune qui nous paraît être bien comblée. Et on est conscient — et je pense qu'il faut l'être — que cette obligation-là, cette possibilité-là fait naître de nouvelles obligations aux conducteurs et aux propriétaires de véhicules à l'égard des véhicules qui vont se retrouver dans de tels endroits.

Parallèlement à ça, on sait que les policiers également, donc, vont acquérir les pouvoirs qui sont relatifs à ces véhicules lorsqu'ils se trouvent sur ces terrains, les centres commerciaux et les terrains privés. Il faut donc

que la loi donne effectivement aux policiers tous les moyens d'agir, à l'égard de ces situations-là, comme ils le font lorsque les véhicules, dans la même situation, se retrouvent sur les chemins publics, déjà, actuellement.

Quant aux écoles de conduite, on n'a pas fait d'étude, on n'a pas fait de sondage, et on s'en remet à tous ceux qui ont l'expertise pour justifier si, oui ou non, les écoles de conduite doivent rester, si leur utilisation, si leurs ressources permettent ou non d'accroître la sécurité routière. Ce n'est certainement pas l'expertise du Barreau.

Par ailleurs, dans l'esprit où le gouvernement déciderait d'enlever complètement le concept de l'école de conduite obligatoire et de laisser les écoles de conduite comme étant une ressource additionnelle dont on peut profiter pour alléger à d'autres niveaux nos obligations comme éventuels conducteurs de véhicule, tel que c'est proposé, on a trouvé, nous, qu'on faisait disparaître beaucoup de l'encadrement des écoles de conduite. Donc, même à partir du moment où elles demeurent facultatives, si le recours à l'école de conduite doit alléger les obligations du conducteur ou lui permet de bénéficier d'un traitement de faveur par rapport à la personne qui ne suit pas de cours de conduite, on se dit: À ce moment-là, il faut garder un contrôle serré sur les écoles de conduite.

Lorsqu'on a fait l'exercice de voir ce que ça engendrait, on s'est surpris nous-mêmes à voir toute l'épaisseur de la réglementation qui partait... et toutes les dispositions qui encadraient déjà les écoles de conduite, qui ne se retrouveraient plus ainsi régies, pour celles qui continueraient à exister et pour celles qui continueraient à être renommées par le gouvernement. On s'est donc posé la question, et c'est un petit peu une question qu'on lance: Est-ce qu'on a prévu autrement l'encadrement pour permettre de décider quelle école de conduite sera autorisée et selon quels critères on agira pour dire qu'une école de conduite a une accréditation, si vous me permettez l'expression?

Mme Brosseau (Carole): Si vous permettez, j'aimerais ajouter un élément à cet égard-là. Ce n'est pas seulement non plus sur l'accréditation d'écoles de conduite, mais c'est aussi sur le contenu pédagogique de ces écoles-là. Tantôt, j'ai entendu les intervenants précédents qui parlaient d'une certaine acquisition des connaissances. Mais cette acquisition-là est importante, et je pense qu'on doit avoir un contrôle sur la qualité de l'information, sur la qualité de la formation qui va être faite. Alors, c'est aussi une interrogation qu'on a et qu'on lance aujourd'hui.

M. Perreault (André): Dans notre mémoire, nous avons porté une attention particulière aux dispositions de l'article 15 du projet de loi, et éventuellement de l'article 76 du Code de la sécurité routière amendé. En tout premier lieu, on s'est aperçu qu'à l'article 76, au premier alinéa, on faisait référence à la révocation et à la suspension du permis. On parle donc d'un délai ou

d'une demande qui doit suivre dans un délai x la révocation et la suspension, alors qu'ailleurs, dans l'article 76, plus loin, au deuxième paragraphe entre autres, on parle de la date de la révocation. Donc, attendre un an depuis la date de la révocation et attendre un an depuis la révocation, c'est deux choses. Parce que la révocation de janvier à juin, si je dis que j'attends un an après la révocation, je vais aller à juin de l'année suivante; si j'attends un an après la date de la révocation, j'attends un an depuis le moment où la révocation est imposée. C'est celle-là, la date de la révocation, à ce qu'on a compris.

Donc, on pose la question au législateur: Est-ce que, effectivement, le législateur a voulu, à 76, faire une différence entre la date de la révocation et la révocation? Sinon, à ce moment-là, il y aurait lieu de préciser, qu'on ait le même langage dans 76 et qu'on parle toujours soit de la révocation, qui à notre avis mène à l'expiration, soit de la date de la révocation, qui, elle, est relative à la date d'imposition de la révocation.

On a signalé aussi, et on voudrait corriger à cet égard-là le mémoire tel que présenté... On référerait, à la page 5 du mémoire, au pouvoir discrétionnaire de la Société dans le cadre de l'article 76 ou, en tout cas, dans la suite des choses de notre mémoire, ça apparaît être de l'article 76. C'est plutôt de l'article 73, dont on parle un petit peu précédemment. Donc, on comprend bien que le pouvoir discrétionnaire de la Société d'exiger qu'une personne se livre à un examen est à l'article 73 et non pas à l'article 76, eu égard à des révocations pour les infractions au Code criminel.

De plus, dans l'article 76, on dit aussi que la personne peut se porter candidate à partir de tel ou tel délai. Auparavant, l'article 76 précisait que la personne pouvait obtenir un permis après tel ou tel délai. Il y a une différence importante entre les deux, qui exclut le délai administratif, et ça, ça nous semble préjudiciable aux personnes qui font l'objet de suspension ou de révocation. Il faut que la législation puisse indiquer un délai ferme à partir du moment où une personne peut obtenir son permis.

Lorsqu'on dit que la personne pourra après un an se porter candidate, ça laisse une discrétion totale à la Société quant au temps qu'elle prendra pour rendre la personne en possession d'un permis ou détentrice d'un permis; alors que, lorsqu'on dit que la personne peut obtenir un permis dans tel délai, à ce moment-là on doit prévoir à l'intérieur du délai la machine administrative ou le délai administratif qui doit s'insérer dans un délai que la loi prévoit et qui permet à ce moment-là à la personne, au justiciable, de savoir exactement à quelle mesure, à quelle sanction elle s'expose et ce qui laisse aussi probablement beaucoup plus de latitude, ce qui est beaucoup plus rassurant pour les fonctionnaires qui l'administrent, en ce sens qu'ils ont des barèmes précis à respecter quant au délai.

Une chose importante, à 76, qui nous est apparue, c'est qu'on semble créer deux régimes différents quant au départ de l'obtention des permis, je l'ai

mentionné, mais je voulais vous mentionner également que ça semble créer deux climats particuliers de suspension de permis. Et là je vous parle de la mesure qui prévoit un permis restreint lorsqu'il y a récidive eu égard à une infraction de facultés affaiblies ou d'ivressomètre. Dans le cas de récidive pour infraction au Code criminel relative aux facultés affaiblies, à l'ivressomètre ou à l'alcootest, comme on l'appelle maintenant, dans ces cas-là on nous dit que la personne doit satisfaire à la condition d'aller chercher un permis restreint qui va lui permettre de conduire un véhicule à partir d'un appareil de contrôle qui va être branché sur le véhicule, et là la technique, pour nous, ça a plus ou moins d'importance.

Ce qui ne nous apparaissait pas clair et, même, ce qui nous apparaissait comme étant confondant, c'est: Le permis restreint dont on parle à 76, est-ce qu'il s'agit du permis restreint tel qu'on l'a toujours connu et tel qu'il est toujours défini à deux endroits, c'est-à-dire à 105 et à 118, comme étant le permis restreint qui permet de tirer sa subsistance de son principal travail ou est-ce que, à 76, on crée un nouveau permis qui est restreint différemment en ce que maintenant cette restriction est une restriction qui est relative à un appareil qui permet de mesurer l'alcool? Ce n'est pas clair. Même après analyse, même après les deux scénarios étudiés, on n'arrive pas clairement à se brancher de ce côté-là.

● (11 h 30) ●

Par ailleurs, ce permis restreint, encore là, on peut avoir deux interprétations: Est-ce qu'il est mandataire ou est-ce que c'est une permission qu'on accorde à une personne qui a été condamnée en cas de récidive? Est-ce qu'on donne la permission, à partir du 21e mois d'une révocation, d'obtenir un permis restreint qui comprend ou pas juste les fins du principal travail pour retirer les revenus de subsistance ou est-ce que c'est une permission qu'on accorde? Là, ça crée un dilemme parce que, si, moi, je suis accusé d'un délit de fuite avec des dommages mineurs de pare-choc dans un centre d'achats, ça fait en sorte que, selon le premier alinéa de l'article 76, je n'ai pas, comme tel, de permis restreint. Je n'ai pas le droit ou je n'ai pas l'obligation d'aller chercher un permis restreint, dépendant que ce soit mandataire ou un privilège.

Par ailleurs, si je commets une infraction avec facultés affaiblies, je dois me poser la même question: Est-ce que, à ce moment-là, j'ai le droit d'avoir un permis restreint ou est-ce que j'ai l'obligation d'aller m'en chercher un? Et, si j'ai l'obligation d'aller m'en chercher un, comment se fait-il que, moi, j'aurai le pouvoir, dans le cas de facultés affaiblies, d'avoir un permis restreint avant la fin de ma suspension et que l'individu qui a été condamné relativement à une condamnation qui n'a pas du tout affaire avec la boisson — alors qu'on semble cibler comme problème spécial la boisson — lui, n'aura pas le droit d'avoir un permis restreint ou ne sera pas obligé d'avoir un permis restreint. Chose certaine, c'est que, durant toute sa suspension, lui, il n'aura pas de permis restreint, et celui ou celle qui aura été condamné pour facultés affaiblies,

cette personne-là aura droit à un permis restreint dans le cas de récidive. Ça paraît incongru. Il semble y avoir une disproportion qui n'était pas voulue, selon nous, par la philosophie du projet de loi.

Je saute et je reviendrai s'il me reste du temps par la suite. Quant à la question du 15 jours, aussi, on s'est interrogé particulièrement. La suspension imposée sur-le-champ par un agent de la paix dans le cas d'infractions à un alcootest de plus de 80 et dans tous les cas où il ne serait plus possible d'avoir plus de zéro mg d'alcool par 100 ml de sang, ça nous est apparu arbitraire. Je vous rappelle les principes du départ que je vous ai soulignés comme étant ceux que l'on louait, et on se dit: Là, il n'y a pas de justification à dire à quelqu'un qu'on va le suspendre pour 15 jours. Et j'invite à nous présenter pourquoi 15 jours et ça se justifie comment.

Une voix: En conclusion.

M. Perreault (André): En conclusion, je miserai sur celui-là et je terminerai avec la fin de mon argument là-dessus. On a analysé les jurisprudences et les législations des autres provinces, et nulle part ailleurs on va à plus de 24 heures sur-le-champ pour des situations semblables. Et, dans le cas où c'est 24 heures, les tribunaux ont dit: Ça se justifie dans le cadre d'une société libre et démocratique à l'égard de la Charte parce que, à l'égard d'une société libre et démocratique, on peut comprendre que 24 heures, c'est ce qui permet à un individu de se dégriser. Si le policier s'aperçoit que l'individu a consommé, il faut qu'il puisse s'assurer que, durant une période x où il aura besoin de se dégriser, il ne conduira pas.

Par la suite, ce n'est plus le travail du policier, c'est le travail des autorités soit pénales soit administratives, qui doivent décider, premièrement, si la personne a effectivement commis cette infraction-là ou a commis cette erreur-là dans la conduite et, par la suite, le justifier. Entre le 24 heures et le 15 jours, on perd la justification. Donc, ce n'est pas vrai que, après 48 heures ou 72 heures, il y a encore un motif comme celui de se dégriser. Ça ne prend pas 72 heures pour perdre son taux d'alcoolémie. Et 15 jours, ça nous paraît être une sanction qui ne se justifie pas dans le cadre des objectifs qui étaient visés.

Je vous mentionne simplement qu'on a d'autres remarques qui ont été faites relativement à la conduite pendant sanction...

Mme Brosseau (Carole): Je vais prendre la parole. Je voudrais...

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette, c'est fini. En étant questionnés, vous pourrez peut-être poursuivre votre dissertation.

M. Perreault (André): D'accord, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Bien, d'abord, je voudrais remercier le Barreau pour son mémoire. On voit très bien, à la lecture, qu'il en a fait une étude approfondie et qu'il y a là-dedans toute une série de recommandations et de suggestions qu'on va certainement et qu'on est en train, d'ailleurs, d'analyser, et plusieurs d'entre elles vont sans doute, je dirais, inspirer des modifications au projet de loi. D'entrée de jeu, je tenais à vous dire que votre mémoire nous sera fort utile.

J'aborderai le dernier sujet que vous avez vous-même abordé, c'est-à-dire la question de la suspension de 15 jours que vous souhaiteriez voir ramenée à 24 heures. Ça dépend de l'objectif poursuivi. C'est sûr que, si l'objectif poursuivi, comme vous dites, c'est de permettre à la personne de se dégriser, bon, de redevenir à jeun, 24 heures, c'est suffisant. Mais c'est plus que ça. Ce n'est pas vraiment la motivation. Pour nous, le but de la suspension de 15 jours, c'est d'instaurer une sanction suffisamment longue qui va inciter le conducteur à changer son comportement à risque. Il y a donc une dimension de prévention ou d'incitation là-dedans à changer son comportement. C'est sûr que, si notre but était de faire en sorte que la personne se dégrise, pour employer votre expression fort judicieuse, 24 heures, je pense que c'est suffisant. En 24 heures, on se dégrise. Mais ce n'est pas ça, le but. Le but, c'est vraiment une mesure incitative, que la suspension soit suffisamment longue pour que la personne réfléchisse sur son comportement et que ça l'incite à le modifier et à changer son comportement qui est un comportement à risque.

Là-dessus, on a mis 15 jours, mais je vous dirai que, à l'origine, on pensait à trois mois, comme c'est le cas dans certaines provinces du Canada. En Nouvelle-Écosse et au Manitoba, c'est trois mois. Dans 37 États américains, c'est trois mois de suspension administrative. Sauf que, évidemment, quand c'est trois mois, il y a un mécanisme d'appel. On a ramené à 15 jours. C'est à la suite, évidemment, de discussions avec la Justice. On a eu des échanges avec le ministère de la Justice et on s'est entendus pour 15 jours comme étant un délai justifiable et raisonnable, comme disent les chartes, dans une société libre et démocratique. D'ailleurs, les cours d'appel du Manitoba et de la Nouvelle-Écosse sur cette question-là se sont prononcées et jugent la suspension du permis pour une durée de trois mois comme étant justifiable et acceptable. Nous, on pense que 15 jours, c'est tout à fait acceptable, encore une fois en ayant à l'esprit l'objectif visé. Alors, je ne veux pas vous obliger à changer d'opinion, mais je voulais simplement vous indiquer quelle était la motivation derrière cette disposition-là.

M. Perreault (André): Je pense qu'il faut faire la part des choses, et vous avez raison: au Manitoba, c'est trois mois. Il y a d'autres endroits aussi où on est allé au-delà de ça. Ce qu'il y a de particulier chez nous et qui ne se retrouve pas ailleurs, c'est que ces sanctions-là — et, si vous allez dans ce sens-là, on va retirer notre argument qu'on vous a présenté — dans les

cas où ça a été imposé, ça a été imposé eu égard au fait que la personne a déjà été condamnée au criminel eu égard à cette condamnation-là, et à ce moment-là la sanction imposée revient à trois mois. J'ai devant moi le texte de l'article 64 du Highway Traffic Act du Manitoba, et on nous dit: «...who has been convicted of an offense committed anywhere in Canada under section 255, 335 of the Criminal Code.»

Chez nous, ce qu'il y a de particulier, c'est que, quand on regarde ailleurs les pouvoirs de suspension sur-le-champ, nulle part on n'a trouvé plus que 24 heures, et même le 24 heures a déjà challengé au niveau constitutionnel. Et ce que les tribunaux ont dit, c'est: Comme le 24 heures peut se justifier par l'argument que je vous donnais tantôt, à ce moment-là on estime que ça se justifie comme disposition législative dans le cadre d'une société libre et démocratique.

● (11 h 40) ●

Ce qu'on vous dit c'est: Si vous voulez imposer 15 jours, trois mois, six mois, c'est à vous d'apprécier la sanction qui doit revenir pour arriver à justifier la mesure comme telle, sauf que ce qu'on vous dit, c'est: À ce moment-là, ramenez l'excédent dans un processus de détermination d'une sanction au moment où la personne sera trouvée coupable. Il ne s'agit pas non plus de trouver une peine qu'on est sûr que l'individu va purger peu importe le sort de son dossier. Si ça justifie 15 jours, ça doit se justifier peu importe le moment où ça sera imposé.

Donc, à notre avis, il n'y a pas beaucoup plus de dissuasion possible dans le fait de dire que le deuxième jour au quatorzième jour seront imposés le lendemain de l'événement plutôt qu'au moment où la personne sera trouvée coupable, si elle est trouvée coupable. Comme l'ensemble des mesures, des sanctions qui découlent généralement du Code criminel, actuellement la suspension d'un permis de conduire d'un an, elle existe par le législateur provincial, on n'a pas besoin du fédéral pour faire ça. Mais, quand on le fait, comme ça relève d'un comportement criminel, on dit: On attend que la personne soit condamnée, et, quand elle sera condamnée, on demandera au greffier de la cour d'aviser la Société. La Société à ce moment-là agira en fonction des suspensions qu'elle entend imposer.

Donc, c'est une remarque qu'on voulait vous donner, d'autant plus que l'agent de la paix, de par le projet de loi, est celui qui suspend sur-le-champ et que vous avez rajouté plus loin dans le projet de loi un article qui prévoit que l'agent de la paix a le droit de détruire lorsqu'il suspend. Donc, on va assister à la situation où l'agent de la paix intercepte l'individu, sanctionne, révoque son permis et le lui déchire devant les yeux, alors que même le juge, lorsqu'il condamne au criminel un individu et qu'il sait que la Société va être avisée, n'a pas le droit de détruire le permis. Il doit simplement le confisquer pour qu'il soit remis à la Société.

Donc, ce n'est pas évident pour nous qu'on avait fait le lien dans les dispositions pour en arriver à ça. Et

je vous dis que, selon nous, des trois mois puis des 15 jours, on en voit, mais ce que je vous dis, c'est: Est-ce qu'on en voit par des suspensions de discrétion de l'agent de la paix? S'il y en a, on vous dit qu'on n'en a pas vu et que ça ne nous apparaît pas être au Manitoba que cet exemple-là est bon.

M. Brassard: Bien, ce qu'on me dit au service juridique de la Société, c'est que et dans le cas du Manitoba et dans le cas de la Nouvelle-Écosse il s'agit bien de suspensions administratives avant condamnation au criminel. Donc, il n'y a pas eu condamnation. La condamnation vient après, et c'est vraiment une suspension à caractère administratif qui vise justement à corriger puis à modifier les comportements. Enfin, beau sujet de débat, mais ce n'est pas l'interprétation qu'on m'indique, moi.

M. Perreault (André): D'accord.

M. Brassard: Manitoba et Nouvelle-Écosse, ça a été reconnu par les cours d'appels de ces deux provinces-là. Il s'agit vraiment de suspensions administratives, à caractère administratif. La condamnation, en vertu du Code criminel, n'a pas encore eu lieu.

M. Perreault (André): Bon. Je comprends que c'est des sanctions administratives...

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Perreault (André): ...mais c'est des sanctions administratives, selon nous, qui sont imposées à partir du moment où le système judiciaire criminel a terminé son oeuvre, et là, bien évidemment, on se remettra à l'ouvrage, de notre côté.

M. Brassard: Il y a une clarification à faire, en tout cas, certainement, de ce côté-là.

M. Perreault (André): Oui.

M. Brassard: Une dernière question, Mme la Présidente. Concernant le dispositif antidémarrage, vous faites une comparaison entre le traitement qu'on accorde à des conducteurs condamnés pour conduite avec facultés affaiblies qui peuvent retrouver leur permis s'ils acceptent d'intégrer dans leur véhicule un système antidémarrage et les autres personnes ou autres conducteurs ayant subi d'autres condamnations, comme délit de fuite, conduite dangereuse, etc.

Évidemment, ce n'est pas vraiment possible de les traiter de la même façon parce que le système antidémarrage, c'est un système qui a pour fonction de détecter la présence de l'alcool. Donc, à partir de ce moment-là, le permis peut être de nouveau accordé parce que le conducteur a subi une condamnation et une révocation de son permis parce qu'il a conduit son véhicule avec facultés affaiblies. Donc, avec un système

antidémarrage, évidemment, s'il a consommé de l'alcool, le véhicule ne démarre pas, donc il ne peut l'utiliser. Tandis que quelqu'un qui a subi une condamnation pour conduite dangereuse, vitesse excessive, délit de fuite, quand même qu'on lui mettrait un système antidémarrage, ça ne l'empêchera pas de conduire vite. Il va continuer de se livrer à ces travers dangereux. Alors donc, je pense que c'est là les fondements de la distinction qu'on fait.

Mais je vous poserais une question très simple aussi, cependant. Je ne sais pas si vous avez réfléchi là-dessus: Est-ce que vous seriez favorable à ce que l'utilisation du dispositif antidémarrage puisse intervenir, qu'on puisse y recourir une fois que le délai minimum prévu au Code criminel est écoulé, c'est-à-dire trois mois, six mois, alors que, actuellement, évidemment, dans le projet tel que rédigé, ce n'est pas le cas? Est-ce que vous seriez favorable à ça?

M. Perreault (André): Écoutez, vous touchez, là, le point sensible puis la raison de notre intervention. La raison de notre intervention, c'est qu'il semblait, de par le préambule, qu'on voulait s'attaquer particulièrement, en exemplarité, au niveau de la prévention, à la conduite sous l'effet de l'alcool, et là ce dont on s'aperçoit, c'est que, lorsque quelqu'un commet une infraction qui n'est pas relative à l'alcool, il a une suspension d'un an. Dans le cas où une personne a une condamnation ou une révocation pour des raisons de consommation d'alcool, elle profite, parce qu'il y a un appareil qui existe dans ce cas-là, d'un avantage plutôt que d'un rajout à la suspension qui l'oblige par la suite à avoir une période de transition entre la même sanction qu'elle a purgée qu'une autre personne qui a commis une infraction au Code criminel dans des circonstances qui n'impliquent pas l'utilisation de boisson et le retour à la vie normale avec un plein permis de conduire. Donc, évidemment que, pour nous, ça change tout à fait l'allure de la question si vous dites que ça se rajoute à la suspension qui sera purgée, de toute façon, de la même façon pour un individu qui a une condamnation d'alcool.

Par ailleurs, je reviens sur mon interrogation: Est-ce que le permis restreint dont nous parle 76, c'est un privilège ou c'est mandatoire? Et, puisqu'on parle de permis restreint, est-ce qu'il faut penser que l'utilisation de l'appareil ne va être justifiée que pour les fins du principal travail, dans l'esprit du législateur, ou si le permis restreint de 76, c'est quelque chose qui vit de façon autonome, qui est indépendant de l'autre permis restreint, qui, lui, avait trait au principal travail, et que l'individu pourra l'utiliser dans toutes les situations, même si c'est pour se rendre à la discothèque, dans un party de famille ou quelles que soient les fins de l'utilisation de son véhicule? Ça, ce n'est pas apparent, ce n'est pas clair, et je pense qu'il faut arriver à éclaircir absolument cette situation-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Brassard: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, Mme Brosseau et M. Perreault. À la page 13: «À l'article 209.1, la saisie peut être exercée, que le conducteur soit propriétaire ou non du véhicule. De plus, le délai de trente jours pour la mise en fourrière semble un délai de rigueur qu'on ne peut écourter.» Vous indiquez: «...nous sommes en désaccord avec cette disposition lorsque le conducteur et le propriétaire de la voiture sont des personnes différentes.»

Est-ce qu'il y a des cas particuliers? Est-ce que, disons, ce serait dans le cas d'un conducteur qui travaille pour un transporteur ou pour une auto en location? Quels seraient les cas pour lesquels vous dites que vous ne serez pas d'accord? Parce que le but de tout ça, c'est de tenter d'empêcher les gens dont le permis est suspendu de continuer à conduire une auto.

● (11 h 50) ●

Mme Brosseau (Carole): ...je vais répondre à cette question. Les cas que vous mentionnez étaient ceux qu'on mentionnait également dans notre mémoire. Je vous donne un cas et je pense que vous allez comprendre. Par exemple, ça s'est déjà produit, un transporteur ne peut pas vérifier de façon quotidienne si un de ses employés a perdu son permis de conduire. Alors, dans ce cas-là — et je me mets dans la position du transporteur; il se fait saisir son camion et le chargement, naturellement, à l'intérieur du camion — le transporteur est fortement pénalisé, alors que la personne qu'on vise, c'est le conducteur fautif.

Je vous donne un autre exemple aussi parce que le délai de 30 jours est relativement court. Un autre exemple. Dans un cas où un non-détenteur, un jeune, aurait pris la voiture de ses parents alors que ses parents sont en voyage, O.K.? Ils partent en voyage ou sont à l'étranger pour x temps, et il se fait saisir sa voiture parce qu'il est non-détenteur de permis. Sauf que, comme, le conducteur, c'est lui qui a l'obligation d'aviser le propriétaire de la voiture, dans ce cas-là on se doute bien que le jeune en question n'avisera pas ses parents à l'extérieur: Je me suis fait saisir l'auto. Il va essayer plutôt de tenir ça mort pendant quelque temps.

Alors, c'est toutes ces circonstances-là qui font que... Nous, on est d'accord avec le fait que le conducteur fautif qui se promène sans permis est tout à fait conscient, et la voiture, si elle lui appartient, ça va, la saisie est justifiée. Mais, dans le cas où c'est deux personnes différentes, pour les deux exemples que je vous ai donnés, là, brièvement, dans ces cas-là, ça pose un sérieux problème, d'autant plus que la mainlevée ou la demande de mainlevée à la Cour du Québec doit se faire à l'intérieur de ce délai-là, ce qui est relativement court pour les propriétaires en question. Ça peut être aussi le cas d'une banque qui est propriétaire de la voiture et dont le conducteur fautif se fait saisir la voiture. Il n'y a

parfois pas de contrôle qui peut être exercé par le propriétaire de la voiture sur le conducteur lui-même, aussi.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, mais quelle serait la solution pour les cas pour lesquels vous dites que ça ne serait pas justifiable?

Mme Brosseau (Carole): À cela on n'a pas trouvé de solution. On a juste fait état des commentaires qu'on émettait. On trouvait ça exorbitant. Pour trouver une solution — et je vous dis que, dans les délais qui nous étaient accordés, il nous était impossible de le faire — il aurait fallu avoir un petit peu plus de temps pour faire de la recherche, pour voir qu'elle était l'autre attitude. Je pense que, à cet égard, la Société de l'assurance automobile du Québec a plus les moyens que le Barreau pour faire ces recherches-là. C'est leur domaine.

Nous, ce qu'on voulait dire, c'est faire une mise en garde sur cet aspect-là simplement. C'est là-dessus qu'on a pu se pencher et sur le fait aussi... On dit un petit peu plus loin que l'autre difficulté qu'on y voyait, c'est au niveau de la mesure de la mainlevée. Naturellement, les circonstances ou le délai provoquant les choses, on doit juger cette chose-là d'urgence, sauf qu'essayez de vous imaginer au niveau de la gestion et de l'administration de la justice et de la gestion des rôles, parce que, ça, c'est remis au niveau de la Cour du Québec, chambre civile. Au niveau de la gestion des rôles, ça va créer des problèmes, ça, certainement, éventuellement. Je m'excuse de ne pas pouvoir vous donner plus de réponses que celle-ci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: D'accord. Vous avez aussi, Mme la Présidente, touché à votre préoccupation que, vu que les cours de conduite ne sont pas obligatoires, il y aurait peut-être des exigences, de la réglementation. Est-ce que vous avez identifié les choses qui vous préoccupent? Si vous l'avez soulevé, c'est parce que... Est-ce que vous avez identifié des choses qui ne sont pas là et dont vous jugez à propos qu'elles devraient être encore là dans la formation des conducteurs?

M. Perreault (André): Non, je dois vous dire qu'on n'a même pas fait la lecture religieuse de chacune des dispositions de la réglementation qu'on abrogeait ainsi, mais la pile était considérable. Et on regardait, bon, en note marginale ce à quoi ça correspondait et on était étonné de voir de quelle façon, même avant de se pencher sur toutes ces dispositions-là, on encadrait actuellement les écoles de conduite et, paradoxalement, le vide que ça créait. Parce que probablement que, si on avait eu nous-mêmes à créer les dispositions, on en aurait oublié parce qu'il y en a qui se sont ajoutées au fil des ans. Mais, quand on les voit disparaître en entier et qu'on continue, de par la loi, à accorder des privilèges

en raison du fait qu'un cours de conduite est suivi, on se dit: Si on doit accorder des privilèges pour cette raison-là, est-ce qu'il n'y a toujours pas lieu de conserver la réglementation ou, en tout cas, une certaine réglementation?

Et est-ce qu'on a démontré, pour faire disparaître l'ensemble de cette réglementation relative aux écoles de conduite, que, du simple fait qu'elles deviennent alternatives ou discrétionnaires et qu'elles ne sont plus obligatoires, ça fait en sorte qu'on retrouve la justification de faire disparaître complètement cet encadrement réglementaire, dans le cas où ces écoles-là vont continuer à exister, à donner des services qui vont permettre aux utilisateurs de se prévaloir de certains privilèges eu égard à d'autres personnes qui n'ont pas suivi des cours de conduite? Donc, on se dit: Sûrement qu'il doit y avoir un encadrement. Est-ce que c'est la même réglementation? Peut-être pas. Ce qu'on se demande, c'est: Est-ce que l'étude a été faite pour savoir s'il y avait lieu de faire disparaître cette réglementation-là? Est-ce qu'il y a un argument qui justifie qu'on la fasse disparaître au profit d'une structure autre, quelconque d'accréditation ou de reconnaissance des écoles de conduite maintenant facultatives?

M. Middlemiss: Juste une question sur... Pour les jeunes, c'est 0 % d'alcoolémie. Est-ce que vous trouvez, comme Barreau, que, devant la cour, ça serait difficile lorsque les gens nous avancent qu'un rince-bouche ou un dessert pourrait donner quelque chose qui est plus élevé? Je ne mets pas en question le principe, mais, si on est pour faire des changements, il faudrait que ce soit quelque chose qui est applicable.

M. Perreault (André): Écoutez, dans ma pratique, je vous dirais que, à 80, c'est difficile entre 80 puis 81. À 0, ça va être difficile entre 0 puis 1. Mais la marge, au niveau de la preuve, au niveau de la difficulté d'administration, ce n'est pas plus compliqué, quant à nous, devant les tribunaux, à appliquer ou à contester. Les mêmes objets qui font l'objet de débats judiciaires quant à l'exactitude des tests à 80 ou à 79, ce qui est légal et ce qui ne l'est pas, bien, possiblement qu'on va se retrouver avec des débats entre le 0 et le 1 ou entre l'exactitude du 2 ou du 0. Actuellement, il y a certaines pratiques qui font que, eu égard au 80, la poursuite décide de ne tout simplement pas entreprendre de poursuite si la seule accusation qu'on a, c'est le taux. Il y a des directives internes dans les bureaux des substituts des procureurs pour que, par exemple, des accusations — à moins qu'on ait d'autres preuves de facultés affaiblies — ne soient pas portées en bas de 90. Donc, il y a des pratiques dans ce sens-là pour éviter que des experts viennent facilement contredire l'appareil à ce niveau-là.

Donc, c'est évident que, oui, il va y avoir des débats. Il va y avoir sûrement des débats. Plus on va être près du 0, plus il y a des gens qui vont argumenter, plus il y aura des défenses de produites, et il n'est pas

dit que certaines de ces défenses-là ne méritent pas d'être reçues, mais, pour nous, que la marge soit à 80, qu'elle soit à 0, qu'on la monte à 100 pour tous, on aura toujours le problème de tirer la ligne quelque part.

M. Middlemiss: Une dernière question: Dans votre conclusion, vous dites: «En conséquence, il est important de ne pas précipiter l'adoption du projet de loi.» Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous suggérez ça?

Mme Brosseau (Carole): C'est que, écoutez, on se remet dans le contexte. Je pense qu'il faut regarder qu'on a été avisés, nous, en pleine période estivale — je pense, la première ou la deuxième semaine de juillet — de l'information qu'on travaillait sur ce projet de loi et qu'on devait remettre nos commentaires, à l'époque, à la fin du mois d'août au plus tard, ce qui nous donnait, dans une période estivale, un mois. Et je vous dis que l'ampleur du projet de loi nous avait passablement ébranlés et qu'on a mis un temps considérable eu égard aux disponibilités des gens qui étaient en vacances. C'était en plein dans la période estivale.

● (12 heures) ●

Alors, c'est pour ça qu'on avait mis ce commentaire-là, et on se disait que, si on avait eu plus de temps, on aurait probablement plus développé notre position, on serait allé chercher plus d'informations. Mais là ça nous laissait relativement peu de temps, alors on a dit: N'allez pas trop vite, dans le sens où on aurait préféré avoir plus de temps pour avoir... Les circonstances ont fait qu'il y a eu des reports de la commission parlementaire, mais initialement elle devait se tenir à la fin du mois d'août, je vous rappellerai, je pense, le 28 ou le 29. Alors, c'était un petit peu des arguments de précipitation qui nous avaient obligés à produire rapidement un mémoire.

M. Perreault (André): Donc, on a été un petit peu exaucé par ...

M. Middlemiss: En d'autres mots...

M. Perreault (André): ...ce qui a suivi.

La Présidente (Mme Bélanger): Par les événements qui ont suivi.

Mme Brosseau (Carole): Sauf que notre travail était l'approbation du comité administratif.

M. Perreault (André): Sauf que le travail écrit demeure le même que celui produit au mois d'août.

M. Middlemiss: En d'autres mots, cette préoccupation n'existe plus. Dû au fait que ça a été remis, ça vous a donné l'occasion de faire l'analyse. Est-ce que, par hasard, vous...

Mme Brosseau (Carole): On l'avait déjà faite dans le temps qui nous avait été donné. J'aimerais préciser que ce mémoire-là...

M. Middlemiss: Et vous n'avez pas révisé, suite à l'extension.

Mme Brosseau (Carole): Non, on n'a pas révisé parce que, c'est ça, on avait déjà eu l'approbation du comité administratif sur les conclusions qu'on avait émises.

Mais, Mme la Présidente, si vous le permettez, j'aimerais ajouter juste un élément. Les avis de 48 heures, on a soulevé ça dans notre mémoire, et l'abolition de ces avis-là nous apparaît inopportune. Pour nous, tout côté préventif... On sent derrière le projet de loi qu'on veut vraiment aller vers la prévention et l'éducation, et ça, on est tout à fait d'accord avec ça. Je pense que c'est très louable. Je pense que c'est un élément décisif dans la transformation des attitudes. Sauf que l'avis de 48 heures nous apparaît un système efficace pour les gens, et je me place vraiment dans la situation du public. C'est un élément préventif qui, je dirais, dans 85 %... On n'a pas fait d'études statistiques, mais on évalue un petit peu, dans nos pratiques, que, à raison de 85 %, il y a des changements qui sont apportés aux véhicules suite aux avis de 48 heures, dans les délais qui sont prescrits. Actuellement, on est dans une situation un peu ambiguë puis on se demande — et c'est une autre question qu'on envoie au ministre — quelle est l'opportunité de vraiment abolir cet avis qui, à notre avis, est un élément préventif qui a fait ses preuves.

Alors, c'était un petit peu... Disons qu'on est un peu déçu de cet aspect-là du projet de loi.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que vous croyez qu'il y a suffisamment d'irritants dans tout ça pour que le projet de loi ne soit pas adopté d'ici la fin de l'année?

M. Perreault (André): Bien, il ne devrait pas être adopté sans prendre en considération chacun des petits irritants qu'on a mentionnés. Maintenant...

M. Middlemiss: En d'autres mots, maintenant que vous avez fait votre présentation, que vous avez soulevé des points, vous trouvez que vous avez réussi à réellement soulever tous les points qui vous préoccupaient et, même si on chemine d'ici décembre avec le projet de loi, en autant qu'on réponde de façon positive à vos préoccupations, vous n'aurez plus d'inquiétudes.

M. Perreault (André): Vous êtes gentil de nous lancer la perche, parce que, avant de dire qu'on est parfaitement satisfaits de ce qu'on a eu l'occasion de vous indiquer, j'aimerais quand même rappeler aussi que, au niveau de la saisie sur-le-champ du permis de conduire par l'agent de la paix, il y avait quelque chose qui nous préoccupait tous, les juristes, autant les professeurs d'universités que les procureurs de la poursuite et

les avocats de la défense. On était tous intrigués par le fait que, contrairement à l'habitude au Code criminel ou au Code de la sécurité routière où on se branche sur des motifs raisonnables ou au moins des soupçons pour agir dans tous les cas lorsqu'on soupçonne un individu ou qu'on a des motifs de croire qu'il a conduit ou qu'il y a la présence d'alcool dans son sang, dans son alcoolémie, dans le projet l'intervention de l'agent de la paix pour suspendre le permis est complètement discrétionnaire et arbitraire.

Il n'y a absolument aucun soupçon que le policier doit avoir pour que, dès le moment où il se retrouve avec une personne qui est un apprenti conducteur ou une personne en permis probatoire, on puisse lui dire: Ah! toi, tu as cette étiquette-là, donc, moi, agent de la paix, sans aucune raison, j'ai le droit de me servir de mon pouvoir de 76 pour demander que tu te soumettes à un test. Oui, mais, constable, est-ce que je sens l'alcool? Est-ce qu'il y a quoi que ce... Non, il n'y a rien dans le projet de loi qui m'oblige à avoir ni même un soupçon. Ce qu'on retrouve à 636 pour agir, ce qu'on retrouve au niveau de l'appareil de détection en matière criminelle pour en arriver à une arrestation pour conduite avec facultés affaiblies ou pour alcootest, une condamnation sur alcootest: que le policier ait eu des motifs raisonnables.

Donc, nous, on se dit: N'abandonnons pas, au niveau du Code de la sécurité routière, que l'intervention de l'agent de la paix, lorsqu'elle se fait, même à l'égard d'une personne qui est en permis probatoire ou comme apprenti conducteur, que l'agent de la paix doive avoir à tous les moins des soupçons pour commencer à agir et débiter une enquête qui pourra mener à même une condamnation criminelle ou à la constatation qu'un individu peut être arrêté pour une cause criminelle au Code criminel en raison de consommation d'alcool.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Pas d'autres questions? Alors, M. Perreault et Mme Brosseau, nous vous remercions de votre participation.

M. Perreault (André): Merci.

Mme Brosseau (Carole): Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 6)

(Reprise à 12 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous sommes toujours en consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. Tétrault, bonjour. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, et il y aura un questionnement de 20 minutes de chaque côté de la table pour dialoguer avec vous par la suite.

M. Robert Tétrault

M. Tétrault (Robert): Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je remercie la commission de l'aménagement et des équipements de son invitation à présenter le mémoire que je lui ai soumis concernant certaines modifications à la Loi sur l'assurance automobile, modifications réclamées par un groupe de victimes d'accidents d'automobile.

Mon mémoire ne traite pas des dispositions particulières du projet de loi n° 12. De façon générale, les mesures qu'on y propose me paraissent de nature à contribuer à l'atténuation du phénomène de la conduite en état d'ébriété. Mes commentaires porteront exclusivement sur les mesures et les modifications proposées en ce qui concerne la Loi sur l'assurance automobile.

La question des modifications a été soumise à l'attention de la commission de l'aménagement et des équipements par un groupe de victimes d'accidents d'automobile qui demande que la Loi sur l'assurance automobile soit modifiée sur trois plans. Premièrement, on demande que les conducteurs criminellement responsables ne reçoivent plus de prestations de la part du régime public d'assurance automobile. On demande que la Société de l'assurance automobile puisse récupérer les montants des indemnités versées aux victimes innocentes auprès des conducteurs responsables. En troisième lieu, on demande que les victimes innocentes puissent tenter des poursuites civiles contre un conducteur criminellement responsable afin d'obtenir une indemnisation plus complète.

• (12 h 10) •

La Loi sur l'assurance automobile ne crée pas de distinction entre les victimes de dommages corporels causés par une automobile. Toutes les victimes sont indemnisées sans égard à la faute. De même, le régime prohibe tout recours de droit commun en raison de dommages corporels causés par une automobile, qu'il s'agisse ou non d'une conduite criminelle au volant.

On peut comprendre le désarroi des victimes et de leurs proches dans ces situations, mais on doit cependant analyser la nature de leurs revendications et en évaluer les conséquences.

En ce qui me concerne, je sou mets que les modifications proposées n'apporteront rien à la plupart des victimes. L'État, quant à lui, n'y trouvera pas son compte. On fera des victimes de plus et, en plus, on risque de perturber sérieusement le fonctionnement de notre régime public d'assurance automobile. Je crois donc qu'il n'est pas opportun de modifier le régime d'indemnisation dans le sens souhaité par le groupe mentionné.

J'aborderai les modifications dans l'ordre suivant: je vais d'abord traiter des recours civils en complément d'indemnité; je vais ensuite traiter du refus d'indemniser les conducteurs dont le comportement a été jugé criminel; je traiterai ensuite du recours subrogatoire qu'on souhaiterait attribuer à la Société de l'assurance automobile; je discuterai ensuite de l'impact que pourraient avoir les modifications proposées sur le régime d'indemnisation, sur les finances publiques et sur l'ensemble des Québécois qui prennent le volant; je me permettrai de compléter l'exposé en analysant le parallèle qu'on cherche à établir entre le régime d'indemnisation en matière d'assurance automobile et le régime d'indemnisation des victimes d'actes criminels, il y a certaines nuances que je crois nécessaire d'apporter dans ce contexte-là.

En ce qui concerne les demandes, donc, pour ce qui est des recours en complément d'indemnité, de façon générale, en ce qui concerne ce recours-là, j'estime que la plupart des victimes qui chercheront à obtenir un complément d'indemnisation en s'adressant aux tribunaux de droit commun n'obtiendront rien de plus que ce que la Société de l'assurance automobile leur offre déjà. L'écart entre les indemnités attribuées par les régimes de droit commun dans d'autres circonstances et celles accordées par la Société est peut-être moins grand qu'on le croit, quand il existe. Et les recours de droit commun devant les tribunaux comportent toute une série d'aléas qui font qu'on peut douter, dans les faits, que les victimes obtiendront un complément d'indemnité.

Sur ce premier point, on peut se rappeler le fonctionnement des régimes de droit commun. Ce sont des régimes basés sur la responsabilité avec faute. C'est quand même un critère assez exigeant, qui peut être très exigeant: on doit faire la preuve de la faute. Il y a une question d'évaluation des dommages, il peut y avoir une question de partage des responsabilités qui se soulève. C'est un régime aléatoire dans ce sens qu'il n'est pas dit que, après les débats qui auront lieu devant la cour, la victime ait gain de cause. On peut très bien retenir contre elle une part de responsabilité. Et c'est aléatoire dans ce sens qu'il n'est pas dit que, au bout de la course, le débiteur sera encore solvable. Avoir un jugement, c'est une chose; avoir un jugement exécutable, c'en est une autre.

Le régime de droit commun est très coûteux. Pour les victimes, évidemment, ça implique des honoraires d'avocats, des expertises, des frais, des déboursés. C'est sûr que, si la victime a gain de cause, on pourra toujours dire qu'elle aurait droit aux dépens ou que son avocat aura droit aux dépens, mais il faut faire la distinction entre les frais judiciaires, d'une part, et les frais extrajudiciaires. Entre ce que les tarifs des frais judiciaires prévoient pour une expertise et ce que l'expert exige dans les faits pour venir témoigner, il y a souvent une marge. Et cet écart-là n'est pas couvert par les dépens de la partie adverse. Et ça, je ne mentionne au départ que les frais pour la victime qui réclame, mais il faut penser aussi que l'État finance le fonctionnement des tribunaux et la partie qui doit se défendre doit elle-même

retenir les services d'un avocat avec tous les frais que ça implique, expertise, et ainsi de suite.

Le régime de droit commun, aussi, est un régime qui peut être très lent. On connaît les délais en matière de justice. Les évaluations peuvent varier selon le district, mais on peut très bien considérer que les gens n'auront pas le jugement avant, peut-être, trois ans à compter du moment où les procédures sont instituées. Ce qui peut être relativement long.

Maintenant, on parle de recours pour complément d'indemnité. C'est donc qu'on s'attend à ce que les recours de droit commun soient plus généreux ou amènent un résultat plus intéressant que ce que la Société de l'assurance automobile va offrir au départ. Or, en ce qui concerne les indemnités de l'assurance automobile, c'est vrai que les indemnités sont plafonnées, en ce sens qu'en matière de remplacement de revenu on se rend jusqu'à un certain seuil et on ne couvre pas les pertes de revenus pour les gens les plus fortunés.

C'est vrai qu'on impose des limites en termes de montants forfaitaires qui sont versés pour les pertes d'intégrité physique, que certaines réclamations pour frais et soins sont limitées en fonction de ce qui est prévu dans le règlement, donc plafonnées, mais ce n'est quand même pas négligeable. Dans le mémoire, je fais état de ce qui peut être versé en termes de remplacement de revenu, et, si on fait le calcul de tout ce qui est versé dans le cas des personnes qui sont le plus sérieusement atteintes, ça peut facilement dépasser le 1 000 000 \$, si on capitalise et qu'on cumule tous ces montants-là. Donc, ce n'est quand même pas négligeable.

L'avantage, évidemment, par rapport à une poursuite de droit commun, c'est que la Société de l'assurance auto est solvable. Donc, il n'y a pas de problème au niveau de l'exécution du jugement. À ce niveau-là d'ailleurs, le gouvernement a eu l'occasion de réaliser que c'était une opération intéressante d'avoir un régime d'assurance auto.

Je ne nie pas par ailleurs que le régime puisse donner lieu à des situations où des victimes se voient privées d'indemnités auxquelles elles croient avoir droit. Donc, il n'y a pas de système ou de régime parfait. Il y a des tensions qui peuvent exister entre des groupes de victimes et la Société de l'assurance automobile. Il y a beaucoup de situations où c'est difficile pour les victimes d'obtenir des indemnités. Mais, dans l'ensemble, pour la plupart et la grande majorité des victimes qui font affaire avec l'assurance auto, c'est quand même un régime qui fonctionne relativement bien, et le taux de satisfaction, à ce niveau-là, pour l'ensemble des victimes, je pense qu'on peut considérer qu'il est appréciable.

Donc, compte tenu de ce que je viens de dire, est-ce qu'il y aura effectivement un écart pour qu'on parle de complément d'indemnité? J'en doute. Et, même s'il y avait un écart, quels seront les coûts que les victimes devront assumer pour aller chercher cet écart-là? Imaginons que l'écart soit de l'ordre de 100 000 \$, pour les fins de la discussion, entre ce que le tribunal de droit commun attribue ultimement et ce que la personne est en

droit de recevoir de la part de l'assurance auto. Maintenant, le 100 000 \$ de la condamnation, qu'est-ce qu'il en reste une fois qu'on a payé les honoraires extrajudiciaires, les déboursés et autres? Qu'est-ce qu'il en reste une fois qu'on aura cherché à exécuter le jugement? Donc, même s'il y a un écart, ce n'est pas garanti que la victime va en voir la couleur.

Il y a également un risque, si on ouvre cette porte-là, que certaines victimes insatisfaites des indemnités que leur verse la Société de l'assurance auto cherchent, par ce complément d'indemnité, à améliorer leur sort et, n'ayant pas nécessairement les moyens de financer une poursuite à même les revenus qu'elles ont habituellement, cherchent à financer cette poursuite-là à même les indemnités que la Société de l'assurance auto leur aura versées. Alors, au bout de la ligne, au bout du compte, quand elles auront un jugement qui ne pourra pas être exécutoire ou, pour différentes raisons, le recours qu'elles ont entrepris et dans lequel elles ont investi n'aboutit pas, ces personnes-là vont être plus pauvres qu'avant. Elles auront perdu une partie des indemnités que la Société leur aura versées en l'investissant dans une poursuite qui n'aura pas abouti.

En ce qui concerne les poursuites pour le surplus, on cite le cas de l'IVAC. Donc, l'indemnisation des victimes d'actes criminels est un régime en vertu duquel les personnes peuvent poursuivre en vertu du droit commun pour le complément d'indemnité. Or, à ce que je sache, les situations où les victimes ont effectivement exercé un recours en complément d'indemnité sont plutôt rares. Et on pourrait vérifier auprès de la CSST pour savoir quelles sont les statistiques, mais, l'information que j'en ai, c'est que c'est plutôt exceptionnel que les gens poursuivent pour un complément d'indemnité. Et ça se comprend. Donc, il n'est pas certain que les victimes qui chercheront à obtenir un complément d'indemnisation vont effectivement obtenir un résultat qui soit à la mesure de ce qu'ils devront investir dans l'aventure.

● (12 h 20) ●

Deuxième point, sur le refus d'indemniser les conducteurs dont le comportement aurait été qualifié de criminel. De façon générale, j'estime que le fait de priver un conducteur criminellement fautif de toute indemnité aurait pour effet d'imposer une amende très considérable en regard de celles généralement imposées aux individus par les tribunaux de juridiction criminelle en d'autres circonstances. Cette amende, entre guillemets, toucherait le conducteur fautif et également ses proches. Donc, on se trouve non seulement à atteindre le conducteur, la personne qui est responsable du comportement, mais également sa famille, ses dépendants.

J'emploie le terme «amende», mais évidemment il ne s'agit pas, au sens technique, d'une amende. Ce n'est pas une loi pénale, mais ça demeure une sanction, une perte de droit qu'on impose à une personne en raison d'une conduite jugée criminelle. Donc, ça présente beaucoup de caractéristiques de ce qui constitue normalement une amende.

D'autre part, on oublie que les indemnités versées par la Société de l'assurance auto ne constituent pas un gain à la loterie ou un bonus ou une récompense. On ne parle pas d'un criminel qui s'enfuit avec les fruits de son crime, il s'agit d'indemnités qui sont versées pour tenir compte de la perte de revenus, de blessures, de traumatismes graves que la personne aurait pu subir. Et ces montants peuvent être très considérables. Donc, si on prive une personne ou on refuse l'indemnité à une personne qui a été blessée gravement dans un accident dans un contexte où on juge qu'il y a eu un comportement criminel et qu'on la prive de toutes les indemnités dont on a parlé tantôt, l'amende peut facilement, encore là, être très élevée et parfois dépasser 1 000 000 \$, et ça affecte autant la victime que ses proches. Est-ce qu'on va refuser, par exemple, d'indemniser la veuve d'un conducteur qui aura été tué alors qu'il conduisait avec facultés affaiblies? Qui subit la perte à ce moment-là? Ce n'est pas celui dont on juge le comportement mais ses proches.

Ce qu'il y a un peu de pernicieux dans le contexte ou dans la demande, c'est qu'il s'agit d'une sanction qui s'accroît non pas en fonction de la gravité intrinsèque du comportement du conducteur, mais en fonction des blessures et de la gravité des blessures que cette personne-là va subir. Si vous avez une personne qui démontre une insouciance téméraire et déréglée, conduit à haute vitesse en état d'ébriété, et ainsi de suite, mais ne se blesse pas, cette personne-là n'est pas touchée par la mesure. Si vous avez une personne qui, à l'occasion, s'est trouvée à excéder la limite permise en termes de taux d'alcoolémie, qui se blesse gravement et sérieusement, même si l'écart par rapport à la norme, tout en demeurant criminel, n'est pas aussi grave que l'autre conducteur dont on a parlé, dans son cas la sanction va être vraiment très, très grande. Donc, la sanction n'est pas en rapport avec la gravité du comportement, la sanction est en rapport avec la gravité des blessures que subit le conducteur. Or, en matière de droit pénal et de tout ce qui s'appelle punitif, la sanction doit suivre la gravité de la faute. Ce qui n'est pas le cas.

Par ailleurs, évidemment, on a fait référence, dans le cas des conducteurs qui sont condamnés et qui sont incarcérés, de mesures au niveau de la Loi sur l'assurance automobile qui, depuis 1990, réduisent les indemnités de remplacement de revenu. C'est un élément par lequel le législateur a tenu compte de la situation particulière. Est-ce que c'est suffisant, est-ce que ça ne l'est pas? On peut en discuter, mais c'est quand même une indication ou une certaine mesure qui cherchait à tenir compte du phénomène.

On fait valoir que ce type de situation là ou ce type de sanction, le fait de refuser l'indemnité, aurait un caractère dissuasif, en ce sens qu'on informe les gens qui seraient placés en situation de prendre le volant alors que leurs facultés sont affaiblies que, si jamais ils se blessent, ils n'auront pas d'indemnité. On peut peut-être effectivement faire des campagnes d'information, mais je doute que ce soit un facteur qui en lui-même change

grand-chose dans leur comportement. Quand les gens prennent le volant avec les facultés affaiblies, ils s'exposent à être blessés ou tués eux-mêmes, ils s'exposent à vivre le reste de leurs jours avec le remord qu'ils auront pu avoir d'avoir causé des blessures parfois à leurs proches, ils s'exposent à des sanctions pénales qui ne sont quand même pas négligeables. Je ne vois pas ce que l'élément de perte d'indemnité pourrait ajouter de façon significative.

D'ailleurs, au sujet de l'effet dissuasif des poursuites civiles et des indemnités, depuis la Loi sur l'assurance automobile, si effectivement le fait qu'on indemnise les personnes dans ces circonstances-là avait pour effet d'encourager le comportement criminel, ça se saurait. Or, depuis les débuts de l'assurance automobile, on constate au contraire une diminution, de façon générale, des accidents et des morts sur nos routes. Donc, ce n'est pas vrai que l'avènement du régime sans égard à la faute a entraîné un comportement déréglé de la part des conducteurs québécois. On a une amélioration du bilan routier depuis l'avènement de la Loi sur l'assurance automobile.

J'accélère pour la suite. En ce qui concerne le recours subrogatoire en faveur de la Société de l'assurance auto, c'est une récupération qui m'apparaît, encore là, aléatoire. Qu'est-ce qui restera à récupérer une fois qu'on aura eu un conducteur qui se verra privé d'indemnités pour perte de revenus, et ainsi de suite, qui sera poursuivi au civil par la victime pour complément d'indemnité, qui aura dû même financer sa défense au pénal, et ainsi de suite? Est-ce qu'il va y avoir encore un patrimoine au bout du compte? Sans compter que la récupération par l'exercice du recours obligatoire pose des problèmes au niveau administratif et entraîne des coûts additionnels.

À ce moment-là, est-ce que la Société de l'assurance auto va être en concurrence avec les victimes pour savoir qui va obtenir ce qui reste du patrimoine du conducteur fautif? Qui va avoir priorité? En vertu de quel principe? En termes de coûts ou de récupération de coûts, ça va être largement compensé par des dépenses additionnelles: il va y avoir davantage de procès civils; il va y avoir davantage de procès pénaux qui vont avoir tendance à s'étirer parce que les conséquences vont être plus lourdes du fait d'une condamnation pénale; il peut y avoir davantage de recours administratifs où les gens vont chercher à contester le fait qu'on leur refuse des indemnités, et ainsi de suite. Donc, judiciarisation accrue. Il n'y aura pas d'économie à faire là. Donc, les trois éléments m'apparaissent de nature à causer plus de problèmes que d'apporter de solutions.

Quant à l'impact sur le régime, on a un régime qui est simple, qui est relativement efficace, qui est relativement peu coûteux par rapport à l'alternative. Si on compare ce que ça coûte pour obtenir une indemnisation dans le contexte du droit commun par rapport à ce que ça peut coûter dans un régime administratif de la nature de l'assurance auto, les évaluations sont de l'ordre de 50 % des coûts en matière d'indemnité de droit

commun et de l'ordre de 20 %, peut-être, des coûts dans les cas de régime administratif. Donc, pour chaque 100 \$ qu'on investit dans le régime, il y en aurait 50 qui iraient à faire tourner la machine dans un régime de droit commun, alors qu'il y en aurait plus une vingtaine dans le contexte d'un régime de type administratif.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. Tétrault.

M. Tétrault (Robert): Oui, madame. En conclusion, comme je l'indiquais, les trois mesures qui sont proposées m'apparaissent de nature à causer plus de problèmes que d'apporter de solutions. La Loi sur l'assurance automobile, depuis 20 ans, nous a relativement bien servis. Les Québécois qui vivaient la psychose de l'accident d'automobile qui pouvait les mettre sur la paille, autant comme victime que comme auteur, à l'époque, on l'a atténuée en bonne mesure. Et on a choisi, dans le régime d'assurance automobile, de consacrer les sommes qu'on y investit à l'indemnisation. Les débats moraux, les débats concernant la culpabilité, la faute, on les a évacués du régime pour les rattacher au régime de droit pénal. C'est essentiellement à ce niveau-là, à mon sens, qu'on doit agir. Et le projet de loi n° 12 s'inscrit dans la suite de ces mesures-là. C'est une approche que j'estime qu'on doit privilégier plutôt que de chercher à changer le régime d'indemnisation pour en faire un instrument de condamnation ou de sanction de faute. Je vous remercie, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Tétrault. M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Tétrault, pour votre mémoire, votre contribution sur un sujet évidemment, il faut quand même le souligner, qui ne fait pas partie du projet de loi qui est actuellement sous analyse. Le projet de loi n° 12 comporte des modifications au Code de la sécurité routière, mais enfin, je pense que la commission est un bon forum pour des débats de cette nature.

● (12 h 30) ●

C'est un peu comme pour la question du port du casque obligatoire pour les cyclistes, il n'y a pas de dispositions dans le projet de loi, contrairement à ce dossier-là, mais il y a quand même pas mal d'intervenants qui sont venus en parler, certains même uniquement sur cette question. Donc, la commission évidemment est disposée à traiter quand même, même si ça ne fait pas partie du projet de loi comme tel, toute cette question du régime d'assurance automobile.

Juste une question, enfin vous demander comment vous voyez cette réalité-là. On estime, en moyenne, qu'il y a environ 194 conducteurs par année qui sont condamnés au criminel et qui pourraient être poursuivis en responsabilité civile, pour réparation de préjudices subis. Bon, 194, 200, ça tourne autour de ces chiffres-là. Mais on évalue cependant aussi qu'il y a la moitié des 459 décès reliés à l'alcool qui est formée de

conducteurs avec les facultés affaiblies. Après analyse sanguine, le constat est apparu que... mais ils sont décédés, donc forcément ils n'ont pas subi de condamnation au criminel.

Alors, est-ce que ça veut dire, ça, que, si on permettait le recours au civil pour les conducteurs ayant subi une condamnation, ayant été condamnés, est-ce qu'on ne devrait pas aussi envisager une forme de recours... Si on s'en va dans cette voie-là, est-ce qu'il ne faudrait pas envisager aussi une forme de recours concernant les quelque 200 conducteurs décédés, puis ayant les facultés affaiblies, et qui porterait évidemment sur l'indemnité de décès? Ces 200 familles ont reçu une indemnité de décès de l'assurance automobile. Alors, ça veut dire qu'eux seraient soustraits aux recours au civil. Il y aurait seulement les conducteurs condamnés qui pourraient être l'objet de poursuites au civil. Pourtant, il y a préjudice dans les autres cas. Alors, je ne sais pas comment vous voyez cette situation-là, mais là on se trouve en face de deux catégories de conducteurs.

M. Tétrault (Robert): Si je comprends bien, dans le cas de situations où une personne aurait conduit avec facultés affaiblies, vous avez un groupe de conducteurs qui décèdent, vous avez un groupe de conducteurs qui survivent. Dans le cas des conducteurs qui décèdent, à ce moment-là...

M. Brassard: Il n'y a pas de condamnation, à ce moment-là.

M. Tétrault (Robert): Bon, il n'y a pas de condamnation au pénal, ça va de soi, là. Maintenant, la question que vous posez: Est-ce qu'il y aurait lieu de poursuivre au civil les familles de ces personnes-là qui sont décédées?

M. Brassard: Non. Ce que je veux dire, c'est que... c'est de mettre en lumière le problème qu'on aurait si on...

M. Tétrault (Robert): Oui, effectivement.

M. Brassard: ...décidait de permettre le recours au civil, poursuites au civil contre des conducteurs condamnés, ayant subi une condamnation au Code criminel. Est-ce qu'il ne faudrait pas aussi envisager cette possibilité-là pour des conducteurs décédés, pas condamnés parce que décédés mais qui ont causé aussi des préjudices parce qu'ils avaient les facultés affaiblies?

M. Tétrault (Robert): Donc, les victimes de ces conducteurs-là se trouveraient à poursuivre la succession, à toutes fins pratiques, pour obtenir un complément d'indemnité. Donc, de qui on chercherait à récupérer, c'est...

M. Brassard: J'essaie juste de voir les impacts puis les conséquences de l'hypothèse de s'engager dans une voie comme celle-là.

M. Tétrault (Robert): À ce niveau-là, en fait, le caractère aléatoire de ces poursuites-là demeure, à mon sens. Bon, vous parlez de 194 ou de 200. Est-ce que ce sont des conducteurs? Est-ce que ce sont des gens qui seraient dans la situation d'être solvables? Est-ce qu'il y aurait effectivement possibilité d'avoir un complément d'indemnisation auprès de ces gens-là?

M. Brassard: Sur les questions que vous posez, là, ça demeure...

M. Tétrault (Robert): Effectivement, ce que vous soulevez comme hypothèse, ça pose un problème. Pourquoi faire une distinction entre les gens qui sont décédés et les gens qui ont survécu? Est-ce qu'on ne va poursuivre que ceux qui ont survécu? À ce moment-là, on va poursuivre les gens... on va chercher à récupérer auprès des gens qui ont survécu alors qu'on ne chercherait pas à récupérer auprès des autres. Ça pose à ce moment-là un problème d'équité.

J'avoue que je n'ai pas réfléchi à cette question-là de façon particulière. Mais évidemment c'est un problème que vous soulevez et qui ne manquerait pas d'être soulevé dans le contexte de l'ouverture à des poursuites civiles. Disons que je ne peux malheureusement pas ajouter beaucoup plus à ce que je viens de dire sur cette question précise là.

M. Brassard: Est-ce que vous pensez que, si on s'engageait dans la voie de permettre le recours au civil, ça aurait pour effet, selon vous, d'inciter les automobilistes, dans un contexte comme celui-là, à rechercher une protection accrue, une protection supplémentaire? Et est-ce que ça pourrait avoir un effet sur les primes d'assurance, sur le coût des assurances?

M. Tétrault (Robert): Effectivement, c'est un élément que je me proposais d'aborder tout à l'heure. Lorsqu'on permet la poursuite pour un complément d'indemnité, ça implique à ce moment-là que tout conducteur qui prend le volant se trouve dans une situation potentielle de risque d'être poursuivi pour complément d'indemnité, s'il y a une situation où on considère que cette personne-là a conduit dans un contexte criminel. Or, on peut s'imaginer que l'enfer, comme on dit, ce sont les autres, qu'on ne sera jamais placés dans une situation comme celle-là parce qu'on est tous de bons citoyens qui sont respectueux des lois. Mais la marge entre ce qui est une conduite criminelle puis ce qui n'en est pas une, au niveau de l'alcool au volant en particulier, est parfois très mince.

Et il n'est pas dit qu'on sera tous, à un moment où l'autre, placés dans une situation d'être en risque d'avoir un accident d'automobile alors qu'on excède la limite permise. Et à ce moment-là on se trouverait dans une situation d'être poursuivi. Et, compte tenu de ce risque-là, la réaction normale, ce serait de chercher un complément d'assurance que le régime ne nous offre plus, donc chercher à souscrire à une assurance auprès

d'assureurs privés pour couvrir ce risque-là. À ce moment-là, c'est un coût additionnel qui se répercute sur l'ensemble des conducteurs. Donc, on va créer un marché parallèle de l'assurance pour couvrir les dommages corporels dans ces situations-là. Donc, ça va accroître le coût pour l'ensemble des Québécois, c'est un fait. Donc, on doit le souligner, c'est un risque additionnel.

Puis l'autre question qu'il nous resterait à savoir: Actuellement, est-ce que les primes ou les contrats d'assurance permettent qu'on couvre ce genre de risque là? Est-ce qu'il va y avoir des compagnies d'assurances qui vont accepter d'indemniser et de couvrir la responsabilité des personnes qui auront conduit avec les facultés affaiblies dans un contexte criminel? Bon, on pourrait discuter de cette hypothèse-là puis voir si effectivement il va y avoir couverture d'assurance, puis là avec tous les problèmes que ça pose en termes d'étendue de la couverture, de refus d'indemniser, et ainsi de suite. À ce moment-là, c'est une situation qui, encore là, ajoute un contentieux, et c'est un risque additionnel qu'on fait courir à l'ensemble des automobilistes, avec les coûts qui s'y rattachent.

M. Brassard: Quand on parle évidemment à bien du monde, les gens sont forcément souvent scandalisés par un certain nombre de situations concrètes où des conducteurs ayant les facultés affaiblies de façon évidente ont eu une conduite dangereuse au volant et ont fait des victimes. Le conducteur en question ne suscite pas beaucoup de sympathie, c'est bien évident. Alors, ça pose la question évidemment: Est-ce qu'il n'y a pas une certaine confusion sur la finalité du régime d'assurance automobile par rapport à ces situations-là qui offusquent et, d'une certaine façon, je pense, scandalisent la majorité de nos concitoyens?

• (12 h 40) •

M. Tétrault (Robert): Effectivement, à compter du moment où on prend une position de départ à l'effet que le régime n'a pour seule fonction que d'indemniser sans égard à la faute et que tout le débat de la condamnation pour un comportement jugé criminel ou amoral est reporté au niveau pénal, ça peut amener des situations qu'on peut juger surprenantes, ou parfois on emploie le terme «aberrantes» pour qualifier ces situations. Mais dans tout régime, quel qu'il soit, on est souvent confronté à un choix de valeur. Et, dans le cas de l'assurance automobile, on a fait un choix. On a fait le choix de mettre l'essentiel des énergies et des argents à l'indemnisation pour avoir un régime qui couvre l'ensemble des personnes, leur assure une indemnisation rapide, efficace et peu coûteuse.

Inévitablement, quand on prend une position comme celle-là et qu'on favorise une approche, ça peut amener des effets surprenants de la nature de ceux que vous avez décrits, où vous avez des personnes qui ont conduit en état d'ébriété, qui sont blessées, qui sont indemnisées davantage que les victimes qu'elles ont frappées. On va prendre le cas, par exemple, des personnes qui sont décédées, par rapport à un conducteur

qui est blessé sérieusement. Mais c'est un choix qui se défendait à l'époque et qui se défend encore. Plutôt que d'investir des sommes dans un régime d'indemnisation pour faire des débats moraux ou des discussions quant à la culpabilité, la responsabilité, et ainsi de suite, qui sont des débats coûteux, tortueux et difficiles, qui drainent énergie et ressources, on a préféré, au niveau de l'indemnisation, évacuer toutes ces questions-là du régime d'indemnisation et faire porter le débat sur la culpabilité et la condamnation au niveau pénal.

À ce moment-là, à mon sens, même si, dans certaines circonstances, ça peut mener à des résultats surprenants, c'est un choix que j'estime être le bon. Les avantages qu'on tire pour l'ensemble de la population, quoi qu'on dise de ce choix-là, sont supérieurs aux aménagements qu'on chercherait à faire pour réintroduire à l'intérieur du régime d'indemnisation un débat sur la faute.

D'autant plus que le réintroduire, dans ce cas, semble-t-il, restreint, constitue une brèche, et, une fois qu'on a créé la brèche, c'est très tentant de chercher à l'élargir. On dit que ça ne s'applique qu'aux cas de criminels, et ainsi de suite, qu'aux cas de récidivistes. Puis, encore là, on n'emploie pas le terme «récidivistes», on parle de personnes ayant eu un comportement criminel, donc ça s'étend au-delà des récidivistes. Et on dit que c'est une exception qui peut être limitée. Mais le Protecteur du citoyen lui-même cherchait à ce qu'on l'élargisse aux cas de fautes lourdes. Alors, on passe d'une brèche limitée aux seuls conducteurs criminels, et là on vise ou on cherche à viser les gens qui ont commis une faute lourde. Donc, la brèche, déjà on voit les occasions de l'élargir. Et cette brèche va entraîner, à mon sens, au sein du régime, une diversion de sa fonction première. On ne sera plus en situation d'un régime d'indemnisation, on va chercher à avoir un régime punitif, qui cherche à la fois à indemniser et à punir. Et ça a créé des situations inacceptables, avant l'instauration du régime, qu'on a cherché à corriger par l'adoption du régime.

M. Brassard: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Tétrault. Toutefois, je pense que personne ne questionne l'efficacité et la justice du système d'assurance que nous avons présentement. Mais est-ce que, dans le contexte où on parle de pollueur-payeur, d'utilisateur-payeur, dans le cas d'une personne qui, par un acte criminel, crée des dommages, même la perte de vies, dans ce contexte-là, est-ce que vous ne trouvez pas que, au point de vue de l'équité, ces gens-là, et aussi pour les responsabiliser...

Regardez dans le projet de loi n° 12. Pour les jeunes qui semblent être ceux qui ont le plus d'accidents, c'est la coercition. Je ne sais pas si vous avez entendu,

les compagnies d'assurances sont venues ici en disant: Si vous abolissez le cours de conduite mais que les gens le prennent, le cours de conduite, nous autres, comme compagnies d'assurances, on va baisser la prime parce que c'est important que...

En d'autres mots, tout partout il y a une responsabilisation. Dans ce cas-ci, il me semble... Est-ce que le fait qu'une personne sache d'avance que, si elle conduit ou se met dans une position difficile comme ça... Est-ce que ça ne la ferait pas songer avant de reprendre son auto?

M. Tétrault (Robert): On pourrait le souhaiter, mais, à mon sens, on n'en a pas fait la preuve et on n'en a pas fait la démonstration. Puis les études qui avaient été établies, à l'époque, par le... qui avaient été consultées par le rapport Gauvin n'étaient pas à l'effet que ça avait un effet dissuasif. En fait, c'est un effet dissuasif d'une mesure a posteriori. Les gens, au moment où ils prennent le volant, et qui seront dans la situation éventuellement d'être en infraction par rapport à la loi du fait d'avoir excédé la limite permise, généralement ne se soucient pas de ces questions-là. Ça ne leur vient pas à l'esprit. Ils n'auront pas d'accident, ils ne seront pas arrêtés. Il n'y a pas de problème. Ils sont capables de conduire.

Or, l'élément dissuasif d'une poursuite éventuelle ne m'apparaît pas évident. Et, avant de mettre en branle tout un régime ou une structure pour essayer de responsabiliser, par le biais de poursuites civiles, avec tous les coûts puis les aléas que ça comporte et les effets que ça a sur le système, pour chercher cet élément dissuasif là, moi, je serais d'avis qu'on fasse des études beaucoup plus approfondies sur l'effet réel dissuasif d'une mesure comme celle-là.

À mon sens, les mesures que comporte le projet de loi n° 12, notamment la saisie du véhicule, bon, ou qu'une personne qui prête son véhicule à une autre personne se le voie saisir si la personne à laquelle elle l'a prêté était en infraction ou était en situation d'interdiction de conduite, à mon sens, c'est ce type de mesure là qui a un impact beaucoup plus direct. Parce que, au moment où la personne est en situation d'avoir le comportement criminel qu'on cherche à contrôler, elle va devoir, jusqu'à un certain point, demander à une personne de lui prêter son véhicule. Alors, si les gens savent et qu'on applique la mesure, la saisie du véhicule pendant 30 jours, que ce soit le conducteur ou non, ça va avoir un effet beaucoup plus direct parce que ce sont les proches, à ce moment-là, à qui on demande le véhicule qui vont s'interposer en disant: Non, je ne te prêterai pas mon véhicule, je ne veux pas me le faire saisir pendant 30 jours. Et là il y a, à mon sens, un effet beaucoup plus dissuasif que l'éventualité d'une poursuite, avec tout ce que ça comporte, même si on pourrait souhaiter que ça ait un effet dissuasif.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, toutefois, on doit admettre que toutes les campagnes de publicité

— conduite avec facultés affaiblies — toutes ces campagnes-là de sensibilisation ont réussi à améliorer notre performance sur la route. Dans le même sens, est-ce que ce n'est pas en sensibilisant les gens aux conséquences de leurs gestes un peu que de dire: Regardez, en plus de ça, là, vous allez être... vous pouvez être responsable de vos actions sur le plan monétaire? Et vous savez qu'aujourd'hui, sur le plan monétaire, les gens, des fois, ça les incite à faire des choses, s'il n'y a pas de conséquence monétaire, qu'ils ne feraient pas.

Est-ce que, dans ce contexte-là... Moi, je ne dis pas, là, d'arriver du jour au lendemain, puis on fait ça. Mais est-ce que ça ne serait pas possible que, dans le même sens qu'on dit dans la société aujourd'hui, là... On est rendu que l'utilisateur-payeur, le pollueur-payeur... Mais c'est lui qui est responsable, là. Est-ce que, d'une façon, on ne peut pas le responsabiliser plus pour que ça n'arrive plus? Tu sais, une mort ou une personne qui est infirme pour le restant de sa vie a des conséquences sur une famille qui... cette famille-là aussi. On peut comprendre que la famille aussi de celui qui est responsable de l'acte pourrait avoir des conséquences, mais il y a aussi les gens qui ont été les victimes de tout ça.

M. Tétrault (Robert): Effectivement, on pourrait souhaiter que les gens aient un comportement plus responsable en ayant à l'esprit ces situations-là ou ces risques-là. On pourrait le souhaiter. Mais de là à penser que le fait d'instaurer des recours civils ou le fait qu'on prive les gens d'indemnisation a un impact qui est acceptable en regard des conséquences, par ailleurs, que la mesure entraîne au niveau... Avec tout ce que j'ai fait valoir, à mon sens, ça cause plus de problèmes que l'avantage relatif qu'on peut en tirer.

Les publicités au niveau de la prévention, j'en suis. En fait, la Société de l'assurance auto, «L'alcool au volant, c'est criminel», c'est une mesure qui a eu une efficacité. Il y a des campagnes de publicité à ce niveau-là. Quand on va devoir ensuite faire la publicité concernant la saisie des véhicules, la perte du permis et tout ce qu'on veut, ce sont autant de mesures aussi qui vont avoir un impact. Mais d'ajouter à ça le fait que la personne soit ruinée ou susceptible d'être ruinée et mise sur la paille et en faillite si jamais la situation se présente, ça m'apparaît, en regard de l'avantage qu'on peut y trouver au niveau dissuasif, excessif par rapport à l'objet qu'on poursuit.

Maintenant, si on cherche à l'établir, bien, qu'on fasse des sondages, qu'on procède à des études. Mais, de prime abord, il semble que celles qu'on a faites n'étaient pas de nature à amener les gens à avoir un comportement plus responsable du fait qu'éventuellement ils pouvaient être mis sur la paille, si jamais ils se plaçaient en situation d'avoir causé des dommages importants alors qu'ils étaient en état d'ébriété ou autre chose.

M. Middlemiss: C'est bien.

● (12 h 50) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres questions? Pas d'autres questions.

Alors, M. Tétrault, nous vous remercions de votre participation. La commission suspend ses travaux jusqu'à 16 heures, après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 51)

(Reprise à 16 h 24)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission, c'est: consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12. Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, nous recevons M. Claude Belleau et M. Daniel Gardner. On leur demanderait de bien vouloir s'asseoir. Alors, M. Belleau et M. Gardner, nous vous souhaitons la bienvenue. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, et il y aura par la suite une période de questions du côté ministériel et du côté de l'opposition. Alors, je demanderais au porte-parole de bien vouloir se présenter et présenter la personne qui l'accompagne.

MM. Claude Belleau et Daniel Gardner

M. Belleau (Claude): Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, mon nom est Claude Belleau. Je suis professeur à la Faculté de droit, spécialement en droit des assurances, depuis de nombreuses années et j'ai eu le bonheur, il y a bientôt 25 ans, d'être membre de la commission Gauvin, qui est, comme vous le savez, à l'origine du régime d'assurance automobile au Québec. Je suis accompagné par mon collègue de la Faculté de droit, qui est un professeur de droit civil, de droit de la responsabilité et qui a publié un ouvrage remarquable sur l'évaluation du préjudice corporel au Québec. M. Gardner est un spécialiste, donc, des questions d'indemnité en matière de blessures corporelles. D'où l'intérêt que nous avons tous les deux pour la question qui est devant vous.

Évidemment, nous nous sommes réjouis, comme bien d'autres, de voir que le ministre avait annoncé il y a quelque temps, finalement, qu'il n'était pas question d'envisager de modifications au régime d'assurance automobile maintenant, étant donné que, comme on l'avait un peu laissé entendre gentiment dans notre mémoire, cette question était un peu hors d'ordre pour cette commission, dans la mesure où le projet de loi actuellement ne vise pas du tout le régime d'assurance automobile, sans évidemment mettre en cause la souveraineté de la commission qui aurait bien pu vouloir examiner cette question.

N'empêche qu'il est utile à ce moment-ci de faire le point et d'apporter quelque lumière sur les enjeux des propositions qui ont été faites à cette commission dans le

but de modifier le régime québécois de l'assurance automobile que nous connaissons tous et qui est essentiellement basé sur ce qu'on appelle le «no-fault», l'assurance sans égard à la responsabilité.

Il y a trois propositions qui vous ont été présentées, qui sont devant vous: la première, que les criminels de la route soient appelés à rembourser les indemnités que la Société de l'assurance automobile aurait payées aux victimes d'accidents d'automobile; la deuxième, que les criminels de la route ne soient pas indemnisés pour les blessures corporelles résultant des accidents d'automobile dont ils sont responsables, bien sûr; et, troisièmement, que les criminels de la route puissent être poursuivis par les victimes d'accidents d'automobile.

Alors, je vais très sommairement vous rappeler ou commenter les deux premières propositions, dont, bien sûr, nous faisons état dans notre mémoire, et mon collègue, M. Gardner, interviendra sur le troisième aspect, la troisième proposition.

Sur la première proposition, il est proposé de dire que la Société de l'assurance automobile récupère des criminels les sommes d'argent qu'elle a payées aux victimes d'accidents. Évidemment, ici, c'est un peu surprenant, on parle de droit de la Société de l'assurance automobile de récupérer des sommes, des criminels, qu'elle a payées aux victimes. En droit — et tout ceux qui ont des connaissances élémentaires du droit savent qu'il s'agit ici d'un droit de subrogation — on parle du droit ou on parlerait d'un droit de subrogation en faveur de la Société de l'assurance automobile. Un droit de subrogation, pour mémoire, et très sommairement, c'est un instrument juridique qui permet à une personne qui a payé la dette d'une autre personne d'être placée dans la situation de cette autre personne pour se faire rembourser par la personne, bien sûr, qui devait cette dette. C'est essentiellement ce qu'est une subrogation.

● (16 h 30) ●

Dans notre exemple, dans notre hypothèse, si la Société de l'assurance automobile a payé une indemnité à une victime de la route, elle devrait pouvoir poursuivre le criminel, le responsable, mais à la place de la victime et, par conséquent, à partir des droits que la victime normalement détiendrait. Or, il se trouve que, dans le régime d'assurance automobile au Québec, les victimes n'ont pas de droit de poursuivre le responsable, si bien que la subrogation n'a aucun fondement juridique.

C'est, en quelque sorte, une aberration juridique que de penser qu'on devrait faire ainsi, qu'on devrait permettre à la Société de l'assurance automobile de poursuivre, évidemment, les responsables pour se faire rembourser des sommes qui ont été payées aux victimes.

C'est, dans un premier temps, la question de principe. Dans la pratique, on pourrait considérer qu'on va quand même donner un droit de subrogation ou un droit à la Société de l'assurance automobile de se faire rembourser les sommes payées aux victimes par les criminels. La proposition qui vous est faite a pour but

ou annonce que, de cette façon, la Société de l'assurance automobile pourrait retrouver des sommes assez considérables en se faisant rembourser les sommes payées aux victimes, en se faisant rembourser ces sommes par les criminels.

Évidemment, on sait très bien que, dans la plupart des cas, les criminels ne sont pas des personnes qui sont particulièrement solvables. On sait que ça peut être des gens plus ou moins responsables, on en convient, souvent des jeunes qui sont en état d'ébriété, mais qui sont très mal placés pour éventuellement rembourser des sommes absolument considérables qui pourraient avoir été payées aux victimes. Autrement dit, ce n'est certainement pas un moyen très important, ce n'est certainement pas très significatif pour la Société de l'assurance automobile de chercher à vouloir se faire rembourser par les criminels, parce que la plupart du temps ils ne sont pas très solvables, mais, en plus, et par définition, ils n'auront pas d'assurance. Alors, il n'y aura pas des sommes très considérables qui vont revenir à la Société par ce moyen.

D'autre part, poursuivre les criminels sous prétexte qu'ils ont été condamnés pour avoir conduit leur véhicule avec 0,08 et plus d'alcool dans le sang, la condamnation criminelle existe, mais ça ne permettra pas à la SAAQ, sur la base de la condamnation, de justifier une réclamation. Il faudra prouver la responsabilité du criminel. Il faudra prouver la responsabilité civile du criminel. Il faudra faire la preuve que le criminel, même s'il était en état d'ébriété, il est responsable de l'accident.

Les criminels, ils vont aller voir des avocats puis ils vont vouloir se défendre. Ils ont été condamnés au pénal, mais au civil on va demander à un avocat de les défendre. Ils vont vouloir plaider que c'est peut-être la victime qui a commis une faute contributive, qu'ils ne sont pas les seuls responsables. Ils vont peut-être invoquer qu'un tiers est peut-être aussi responsable de l'accident et non pas eux-mêmes. Et là on voit l'ouverture qu'on fait pour un retour aux services des avocats pour défendre des criminels. Les criminels, encore une fois, ne consentiront pas aussi facilement à rembourser la Société de l'assurance automobile.

Et là on est un peu au coeur du problème qui est devant vous: on confond le droit civil et le droit criminel. La peine criminelle, c'est le Procureur général qui, sur preuve qu'un acte criminel a été commis, arrive à faire condamner un criminel, mais ceci n'a rien à voir avec sa responsabilité civile. Je dis donc que, dans tous les cas, il faudra prouver sa responsabilité civile, voire même — et on pourra revenir sur cette question — peut-être une responsabilité civile, une preuve d'une faute intentionnelle, ce qui est extrêmement difficile à faire dans de très nombreux cas. Il faudrait pouvoir prouver que le criminel ne mérite pas ou mérite d'être poursuivi parce qu'il a intentionnellement causé un dommage à un tiers.

Et, en dernier lieu sur ce premier point, je veux simplement mentionner que, advenant l'hypothèse où la

Société de l'assurance automobile pourrait ainsi récupérer des criminels ou de ceux qui ont été condamnés au criminel les argents, les sommes payées aux victimes, eh bien, devant cette hypothèse, l'ensemble des assurés québécois vont se trouver dans une situation où ils vont craindre d'être placés dans cette situation-là et ils vont avoir évidemment le réflexe normal de peut-être vouloir chercher à obtenir une assurance.

Et là on voit qu'il n'est pas exclu, il n'est pas impossible qu'on ouvre ainsi un marché aux compagnies d'assurances; non pas qu'il ne pourrait pas être intéressant d'ouvrir un marché pour les compagnies d'assurances, mais ça obligerait à peu près tout le monde à prendre une assurance pour le cas où on serait placé dans cette situation-là de recevoir de la Société de l'assurance automobile une demande d'un montant considérable parce que la Société aurait indemnisé une victime. Vous voyez les conséquences assez graves de cette situation: essentiellement, c'est un retour au système de la responsabilité civile traditionnelle qui se trouve initié par une telle mesure.

La deuxième mesure, sur laquelle je vais être très bref, c'est celle qui frappe peut-être davantage l'opinion populaire: on dit que les criminels au volant ne devraient pas être indemnisés. Je rappelle que, si on n'indemnise pas les criminels... On peut ne pas les indemniser pendant leur emprisonnement, la loi le prévoit déjà, mais, à partir du moment où on n'indemnise pas un criminel, on risque de punir, de pénaliser tous les membres de sa famille qui dépendent de lui. Essentiellement, la Loi sur l'assurance automobile, c'est d'assurer une sécurité de revenu pour l'ensemble des victimes, mais les victimes ne sont pas seulement les criminels eux-mêmes, dans notre hypothèse, mais aussi éventuellement la femme, le conjoint et les enfants de l'assuré. Alors, si on prive évidemment le criminel de l'indemnité de la Société de l'assurance automobile, ce sont les enfants et les dépendants qui risquent d'en faire les frais.

On invoque, on prétend que de priver les criminels d'une indemnité de la SAAQ aurait un effet dissuasif qui aurait sans doute pour effet d'améliorer la situation, au Québec, des accidents d'automobile, c'est-à-dire les statistiques, de faire en sorte qu'il y ait moins d'accidents d'automobile par le fait que les criminels sont appelés à payer... seront privés des dommages qui peuvent leur survenir. Il n'y a aucune étude au monde... Il y a même plutôt des études qui prouvent le contraire, qui prouvent que le fait qu'il n'y ait pas de responsabilité civile — certainement pas au Québec, en tout cas — n'a pas eu pour effet d'augmenter la fréquence des accidents graves sur les routes.

Les initiatives qui ont été prises par la Société de l'assurance automobile en matière de campagnes publicitaires, à partir de «L'alcool au volant», qu'on connaît bien, ont eu un effet beaucoup plus important que ne l'aurait jamais le fait de priver éventuellement les criminels. D'autant plus que les criminels de la route, quand ils sont sur la route, qu'ils sont un peu réchauffés, ils n'ont pas du tout l'intention de se causer à eux-mêmes

un dommage. De fait, toute personne qui conduit une automobile n'a pas... La meilleure prévention, c'est le désir qu'on a de ne pas se faire blesser sur la route.

Et là je dois dire qu'on a comparé la situation, à plusieurs reprises, des criminels au volant au propriétaire d'une maison qui incendierait sa maison pour obtenir éventuellement l'indemnité d'assurance. On a dit: On ne paie pas l'indemnité d'assurance à celui qui incendie sa maison. La situation, ici, est absolument différente. Cela n'a rien à voir avec l'exemple du propriétaire de la maison incendiée pour obtenir de l'assurance, car on sait très bien qu'il n'y a personne, même les criminels au volant, qui va, sauf de très rares exceptions, se causer volontairement à lui-même des dommages pour obtenir l'indemnité d'assurance. Alors, on voit très bien que cette comparaison qu'on a faite à plusieurs reprises ne tient pas.

Et, finalement — et je termine là-dessus avant de passer la parole à mon collègue — un criminel qui a été condamné à une peine de prison éventuellement, bien sûr, une fois qu'il aura purgé sa sentence, il redevient un citoyen ordinaire, il a en quelque sorte purgé sa peine à la société. Il peut avoir encore des responsabilités familiales, il a contribué pendant de nombreuses années, possiblement, au régime d'assurance parce qu'il fait partie du groupe des assurés et du groupe des Québécois assurés par le régime, alors il est tout à fait normal qu'une fois qu'il a purgé sa sentence il touche, comme tout le monde, les indemnités prévues par la Loi sur l'assurance automobile.

Alors, voilà les quelques commentaires que je fais sur les deux premiers points de notre mémoire. Je passe la parole à mon collègue, et je pourrai revenir tout à l'heure pour répondre à vos questions.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Gardner.

M. Gardner (Daniel): Merci, mesdames, messieurs. Donc, la troisième proposition, que j'aborderai rapidement avec vous: la réintroduction du droit de poursuite pour les criminels de la route. L'idée qui est derrière ça, et les tenants de cette proposition-là ne s'en cachent d'ailleurs pas, c'est finalement d'introduire en matière d'accidents d'automobile exactement le même régime, la même option qui est offerte à une victime d'un acte criminel, mais cette fois-ci, en général, sous la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels.

Et, moi, je dois vous avouer que cette comparaison qu'on fait entre la Loi sur l'assurance automobile et la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels me semble toujours un petit peu bizarre. Je vous rappelle que la — vous me permettez de l'appeler la LIVAC, la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels — LIVAC n'est pas un régime d'assurance comme l'est la Loi sur l'assurance automobile. La LIVAC est un régime qui a été instauré en 1972 par le gouvernement pour, finalement, répondre à une espèce de devoir moral que la société en général, et non pas

une catégorie particulière de gens mais la société en général, avait comme intérêt à indemniser des victimes d'actes criminels. Donc, en vertu de la LIVAC, il n'y a personne qui paie de prime avant qu'il y ait l'acte criminel qui soit commis. C'est le fonds consolidé du revenu, à même les taxes de tous les citoyens, qui sert à indemniser les victimes d'actes criminels.

La Loi sur l'assurance automobile, c'est complètement différent. Il y a un groupe cible de payeurs, les propriétaires de véhicules automobiles, qui, à l'avance, versent des primes d'assurance pour obtenir une couverture et également pour pouvoir obtenir des indemnités dans le cas où ils seraient blessés. Alors, comparer deux régimes qui ne reposent pas du tout sur les mêmes prémisses, ça m'a toujours fait un petit peu bizarre.

Si on veut faire les comparaisons qui s'imposent entre deux véritables régimes d'assurance — parce que la Loi sur l'assurance automobile, c'est bien un régime d'assurance — comparons des pommes avec des pommes: la Loi sur l'assurance automobile avec la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles. Même principe: régime d'assurance qui est financé en totalité par un groupe cible de personnes, ici les employeurs, en matière d'accidents du travail, et qui fait qu'ensuite des indemnités sont versées à leurs travailleurs contre l'abandon de droit de poursuite.

Et je vous signalerai que, depuis 1931, ça n'a pas changé depuis ce temps-là, dans la loi des accidents du travail. Depuis cette date, l'employeur qui est coupable d'un acte criminel et qui blesse son employé à son travail ou encore le coemployé qui est coupable d'un acte criminel vis-à-vis de son employé, dans ces deux cas il n'y a jamais eu, il n'y a toujours pas de droit de poursuite de droit commun devant les tribunaux pour l'employé qui a été blessé, qu'il s'agisse d'un acte criminel ou pas. L'idée est que justement il s'agit d'un régime d'assurance où on paie avant. Alors, on ne s'arrange pas pour avoir à payer après une deuxième fois.

Alors, si vous voulez faire les comparaisons, faites-les avec un régime d'assurance qui ressemble à celui de l'assurance automobile: celui des accidents du travail. Donc, passons sur ce point.

La grande idée qui est derrière la réintroduction du droit de poursuivre les criminels de la route, c'est de dire: Écoutez, c'est présentement injuste, il y a deux catégories de criminels: ceux qui commettent l'acte criminel au volant d'un véhicule automobile puis les autres. Bien, je viens de vous montrer que, présentement, il en existe d'ailleurs plusieurs, catégories de criminels. L'employeur criminel, il est déjà dans une catégorie à part: vis-à-vis de son propre employé, il est couvert. Mais ce que je trouve encore plus insidieux, c'est que, avec la proposition qui est faite ici, on crée non plus deux catégories de criminels, mais on crée deux catégories de victimes, cette fois-ci. Et, moi, je ne conçois pas du tout que ce soit mieux.

L'idée, c'est qu'on va avoir maintenant des victimes qui, parce qu'elles ont eu la chance, réelle ou illusoire, d'être victimes d'un accident d'automobile

causé par un criminel, elles, vont avoir le droit d'avoir des indemnités de la SAAQ ou d'y renoncer, à ces indemnités, et de poursuivre devant les tribunaux de droit commun, versus la victime ordinaire, qui n'est pas victime d'un criminel de la route, qui, elle, devrait se contenter, entre guillemets, du régime d'indemnisation de la Loi sur l'assurance automobile. Alors, là, à la limite...

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Gardner (Daniel): Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion.

M. Gardner (Daniel): En conclusion, ce serait donc un régime qui, en créant deux poids, deux mesures, ne règle absolument pas les problèmes. C'était le dernier point sur la question de la réintroduction du droit de poursuite. Je suis loin d'être convaincu, et je suis prêt à en faire la démonstration, que, dans la majorité des cas, les indemnités de droit commun soient nécessairement supérieures à celles que verse la Société de l'assurance automobile et que, donc, les recours de droit commun intentés par des victimes d'actes criminels commis au moyen d'un véhicule automobile ne seraient pas nécessairement aussi payants que ce qu'il peut y apparaître, sauf peut-être pour les gens qui devraient représenter ces victimes. Merci, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Me Gardner. M. le ministre.

M. Brassard: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Gardner et M. Belleau. Bien, évidemment, c'est un débat qui a resurgi à l'occasion de l'étude d'un projet de loi qui n'amende d'aucune façon, vous l'avez signalé, la Loi sur l'assurance automobile. C'est une série d'amendements au Code de la sécurité routière. Mais enfin, je pense que, comme c'est un débat intéressant, toute la Société, la commission juge tout à fait pertinent d'entendre des intervenants sur cette question fondamentale.

Je vais vous poser juste deux questions; je laisserai mes collègues poursuivre. D'abord, Me Belleau, si je vous ai bien compris, si on autorisait les victimes d'accidents d'automobile impliquant un criminel, reconnu comme tel et condamné comme criminel... Si on permettait le recours au civil, d'intenter des poursuites au civil, je vous ai bien compris si je dis qu'à ce moment-là il faut refaire la preuve. Il faut faire une preuve de responsabilité. En ce sens que la personne qui a été condamnée en vertu du Code criminel l'a été parce qu'on a fait la preuve qu'elle avait les facultés affaiblies, qu'elle avait consommé de l'alcool au-delà du seuil permis, 0,08. À partir de ce moment-là, elle a été condamnée et elle a subi une sentence, mais on n'a pas établi la responsabilité ou le partage de la responsabilité dans l'accident comme tel. Si on permet le recours au

civil, ça veut dire, à ce moment-là, que c'est un nouveau procès et que la première chose qu'il faut faire, c'est établir la responsabilité pour que le tribunal puisse juger si... Puis il peut arriver qu'il y ait partage de responsabilité. C'est bien cela?

M. Belleau (Claude): Absolument, et je parlais de l'hypothèse où la SAAQ serait autorisée à se faire rembourser parce que quelqu'un a été condamné. Tout ce que la condamnation prouve, c'est que la personne avait un taux d'alcool, par exemple, de 0,08 et plus dans le sang. C'est tout. Pour lui demander de rembourser les sommes, en vertu du principe de la subrogation, dans la mesure où c'est possible, on ne pourra pas se contenter de prouver qu'il a été condamné au criminel puis qu'il a eu un jugement. Il faut faire un procès civil, il faut prouver qu'il est responsable exclusivement.

Si on veut le faire payer, le tenir responsable, il va falloir que la SAAQ engage un procès, engage ses avocats. Le criminel — et tous les criminels de qui on va vouloir récupérer de l'argent — je vous le disais tout à l'heure, son premier réflexe, c'est qu'il va engager un avocat pour se défendre, et là il va dire: Bien oui, j'étais peut-être en état d'ébriété, mais je ne suis pas l'auteur exclusif de l'accident; il y a peut-être la victime qui s'est jetée devant moi; il y a peut-être, à un moment donné, le restaurateur qui a laissé partir celui qui était en état d'ébriété. Et là on ouvre complètement la nécessité de faire une preuve civile avant de le condamner. Et là c'est la très grande confusion qu'on fait dans ce débat-là.

J'ai envie de dire — et ça, je pense que tout le monde devrait comprendre... Vous savez, il y a eu un procès d'un dénommé O.J. Simpson, aux États-Unis, il y a un an. Ça a duré un an. C'est un procès criminel. Il y en a un autre maintenant, c'est un procès civil. C'est deux choses totalement différentes, la preuve civile et la preuve criminelle.

Le preuve criminelle, je l'ai dit tantôt, c'est le Procureur général qui obtient, après une plainte, une condamnation contre une personne. La preuve civile, il faut prouver, pour tenir quelqu'un responsable, qu'il est responsable du dommage. Et, moi, je vais plus loin, je pense qu'on doit non seulement prouver sa faute, mais je pense qu'il faudrait aussi... Pour pouvoir le priver de l'indemnité du régime d'assurance collectif auquel il appartient, je vais plus loin, je dis même qu'il faudrait peut-être prouver sa faute intentionnelle. C'est qu'il y a vraiment... Non seulement criminelle, mais intentionnelle, dans le sens qu'il a, à toutes fins pratiques, voulu le dommage qu'il a causé. C'est des cas très rares. C'est une preuve très difficile.

● (16 h 50) ●

Alors, vous voyez bien que, bien sûr, il faut refaire une preuve. Alors, quand on pense à permettre à la SAAQ, on songe à permettre à la SAAQ, à la Société de l'assurance automobile, de récupérer les argentés, au fond, c'est une façon indirecte de faire ce qu'on veut faire par la troisième proposition, c'est qu'on réintroduit

le droit d'action. C'est la SAAQ qui l'exerce au lieu... Et, si c'est la victime, le problème va être le même. Quand les victimes vont poursuivre les criminels, comme c'est demandé, ça va être exactement la même situation. Il va falloir refaire la preuve civile au complet, prouver la responsabilité, éventuellement, exclusive du criminel.

Encore une fois, et c'est ça, la très grande confusion dans ce débat, c'est qu'on confond ce que c'est que le droit civil et le droit criminel. On a une règle, en droit. Tous ceux qui ont fait du droit savent que, dans notre système, le criminel ne tient pas le civil en l'État. C'est deux choses complètement différentes. C'est deux preuves différentes. Ce n'est pas les mêmes parties au procès. Alors, le seul fait de vouloir permettre de poursuivre les criminels, c'est l'ouverture complète, là...

Pensez aux criminels, encore une fois, qui vont trouver des avocats pour se défendre. Et tout ce qu'on peut souhaiter, c'est que ce ne soient pas les mêmes avocats qui défendent les victimes. Mais on va arriver à cette situation où les criminels vont se défendre, puis les avocats sont là pour les défendre, avec raison, avant d'accepter de payer... Les indemnités que la SAAQ peut avoir payées peuvent être considérables. Ça peut être des indemnités de remplacement de revenu, des sommes absolument considérables. En plus, une fois qu'on a... si jamais on obtient un jugement contre un criminel responsable, plus souvent qu'autrement il ne sera peut-être pas solvable et il n'aura probablement pas d'assurance. Alors, on aura dépensé beaucoup d'énergie, beaucoup de frais, il y aura beaucoup de monde pour refaire le procès, pour finalement pas grand-chose. Et ce ne sera certainement pas payant pour la SAAQ.

M. Brassard: M. Gardner, quand vous dites qu'il y aura deux catégories de victimes, dans l'hypothèse évidemment où on permettrait le recours au civil, c'est-à-dire des victimes qui auraient le droit d'intenter des poursuites au civil contre des criminels de la route et d'autres victimes qui n'auraient pas ce droit-là parce que les responsables n'ont pas commis de délit criminel, est-ce que vous pourriez illustrer, par exemple, là, ce...

M. Gardner (Daniel): Bien, ça veut dire tout simplement... Imaginez simplement un tout petit point: les pressions énormes qui vont être exercées sur le système pénal pour que des accusations criminelles soient déposées. Présentement, le problème dans les propositions qui sont mises de l'avant, c'est qu'on n'est pas sûr si ça ne vise que les criminels qui ont consommé de l'alcool ou tous les auteurs d'actes criminels avec un véhicule automobile, celui qui serait coupable de conduite dangereuse, de négligence criminelle. On n'est pas trop, trop certain.

Mais, de toute façon, que ça englobe l'un ou l'autre, je ne m'imagine pas comment... Si on accepte le principe qu'on ait le droit de poursuivre des criminels en état d'ébriété, je ne vois pas au nom de quel principe on serait empêché de poursuivre celui qui, étant à jeun,

roulait à 90 km/h dans une zone scolaire et a blessé ou tué un enfant. Je ne vois pas du tout pourquoi cet acte criminel là serait moins grave que le premier.

Au départ, il y aurait donc ouverture à des cas de poursuite devant les tribunaux dans tous les cas où on pourrait juger qu'il y a acte criminel. Et puis là, évidemment, à partir de là, bien, on ouvre la boîte de Pandore. Moi, je peux considérer que, même s'il n'y a pas eu d'accusation au criminel de portée contre quelqu'un pour conduite dangereuse, il roulait quand même à 65 km/h dans la zone scolaire où mon petit enfant a été tué. Je trouve ça totalement inadmissible qu'on ne me donne pas le droit de poursuite de droit commun alors que, s'il avait été en état d'ébriété, il roulait à 50 km/h, tiens, là on a le droit de le poursuivre. Bon Dieu! Deux poids, deux régimes!

Alors, c'est évident qu'à partir de ce moment-là on crée deux régimes, et les pressions vont être très fortes à l'intérieur du système pour dire: Bien, qu'est-ce que ça donne? On a des gens qui ont la chance de tomber sur des criminels; eux autres, ils peuvent prendre des poursuites. Et, nous, on est tombés sur un bon gars; il nous a blessés, mais, nous, on ne peut pas le poursuivre. Alors, pourquoi on paie? Pourquoi on a un régime pour protéger ces gens-là, finalement?

Et surtout — si je peux me permettre, je vais le répéter — pour des résultats finals souvent extrêmement décevants. On pense toujours que les indemnités de droit commun sont plus élevées que les indemnités versées par la Société de l'assurance automobile, mais ce n'est pas le cas. Je reprends l'affaire qui est utilisée dans le mémoire des proposeurs de cette réforme, l'affaire Galipeau, dont tout le monde se souvient: à Sainte-Foy, en 1989, un jeune homme tue quatre personnes. Émoi dans la population, hein. L'idée, c'était: Comment se fait-il que cet homme coupable d'un acte criminel très, très grave — il était en état d'ébriété et roulait à une vitesse folle — reçoit des indemnités de la Société de l'assurance automobile plus élevées que ce que les parents ont reçu à titre d'indemnités de décès?

Ce qu'on oublie souvent de dire, c'est que, s'il y avait eu un droit de poursuite devant les tribunaux de droit commun — admettons que la loi aurait été ouverte à ce moment-là — les tribunaux de droit commun n'auraient pas accordé plus à ces parents, tout simplement parce que, jusqu'à il y a 10 jours — la Cour suprême vient de se prononcer et vient d'opérer un revirement assez attendu d'ailleurs et assez important en jurisprudence, dans l'affaire Gosset — le décès d'une personne fermait toute réclamation pour les souffrances morales encourues par ses proches. Les parents des victimes décédées ne pouvaient pas dire: Moi, j'ai souffert beaucoup en voyant mon enfant, en apprenant qu'il était décédé; je ne pouvais rien réclamer à ce titre.

Alors, vous n'avez qu'à examiner la jurisprudence pour le voir, les cas de décès qui ne sont pas dus à des actes d'automobile, des noyades, des choses comme ça, les indemnités versées par les tribunaux pour des jeunes enfants ou des adolescents: 5 000 \$,

10 000 \$, 15 000 \$. La Société de l'assurance automobile, présentement, si on comprend les frais funéraires, donne à peu près 21 000 \$. Alors, imaginez dans un système où, en plus, les indemnités versées par la Société de l'assurance automobile n'ont même pas à être aussi importantes que celles versées par les tribunaux de droit commun, puisque la SAAQ, je vous le rappelle, indemnise tout le monde sans égard à la responsabilité et qu'elle devrait donc répartir le panier d'indemnités de façon plus étendue, alors que les tribunaux de droit commun ont un goulot d'étranglement énorme: trouver un responsable, trouver un responsable solvable, et un responsable solvable qui le demeure pendant trois, quatre, cinq ans, jusqu'à temps que ce soit le temps de payer l'indemnité.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Belleau et M. Gardner. Le but du projet de loi n° 12, les résolutions que nous avons présentement, c'est de tenter de changer le Code de la sécurité routière de façon à l'améliorer et à peut-être s'assurer de responsabiliser les utilisateurs de la route, les conducteurs. Le fait de savoir que quelqu'un dit: Si j'ai un accident, les conséquences, bien, je n'ai pas besoin de m'inquiéter des poursuites, avec le système que nous avons, je n'ai pas d'inquiétudes de ce qui m'appartient, de ce pour quoi j'ai travaillé, donc, à ce moment-là, la personne... Le système, oui, le système, moi, j'y crois, puis on ne questionne pas le système.

Mais dans un contexte d'une société où on se dit: L'utilisateur-payeur, le pollueur-payeur... dans le sens de dire: Est-ce que la personne qui pourrait être responsable, tu sais, d'une victime, d'une perte de vie, de blessures graves, toutes ces choses-là... De quelle façon ces gens-là pourraient sentir que la victime n'est pas... De la façon dont vous parlez, il semblerait que la seule victime, c'est celui qui a causé l'accident et sa famille. Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose qui pourrait être fait, en regardant toute la couverture et toutes les inquiétudes qu'on a: Ça va coûter cher, on va aller en cour... Est-ce qu'il n'y a pas des moyens?

Ce matin, je ne sais pas, le ministre a mentionné qu'il y a bien des gens... Les gens ordinaires se disent: Ça n'a pas de bon sens, ça n'a pas de bon sens que celui ou celle qui est responsable... Ça donne l'impression qu'ils sont récompensés. Est-ce que vous pourriez toucher sur ça? Et est-ce que ce n'est pas possible que le fait de se sentir responsable, on fasse plus attention à notre comportement?

M. Gardner (Daniel): Je répondrais à ça — mon collègue Belleau va continuer là-dessus: La peur de sanctions civiles, ça, c'était... Je ne dis pas que c'est votre argument, mais ce que vous me soumettez comme question était exactement l'argument, entre autres, des groupes de pression opposés à la Loi sur l'assurance

automobile, avant 1978, en disant: En instaurant un régime de «no-fault», on va lancer des fous sur les routes qui vont se dire: Il n'y a plus rien qui m'arrête, je ne peux pas être poursuivi.

Or, ça, c'est important à répéter: l'effet dissuasif de sanctions ne vaut qu'au niveau pénal, toutes les études le prouvent. M. et Mme Tout-le-Monde, le plus souvent, une poursuite civile, pour eux, ça a une connotation assez floue. Une poursuite au criminel, retrait de permis, amende, emprisonnement, dossier criminel, ça, ça frappe l'imagination de tout le monde et ça a un effet dissuasif d'autant plus important que c'est susceptible de se présenter même s'il n'y a pas d'accident d'automobile. L'idée, c'est que vous buvez de l'alcool, vous vous dites: Accident ou pas, je risque d'avoir un dossier criminel. Et il est là, l'effet dissuasif.

La preuve est que, depuis 1978, per capita, si on tient compte de l'augmentation du parc immobilier, de l'augmentation du nombre de conducteurs, il y a moins de conducteurs en état d'ébriété aujourd'hui sur les routes qu'il y en avait il y a 10 ou 15 ans. Et le tournant majeur, il a été pris en 1985 avec la première campagne «L'alcool au volant». Et c'est en 1986 qu'on a remarqué, dans les statistiques, une chute dramatique et importante des décès reliés à l'alcool. Et, depuis ce temps-là, cette chute-là, on n'en est jamais revenu, c'est resté au même niveau.

Alors, c'est toujours le même principe: la peur de sanctions pénales. Et là-dessus, moi, je suis d'accord. Les dispositions d'amendement qui sont discutées au Code de la sécurité routière, j'y souscris. Il faut continuer et il faut aller plus loin dans les sanctions pénales. Le problème, c'est que présentement, justement, il y a cette confusion. Quelqu'un commet un acte criminel au volant d'un véhicule automobile, puis on se dit: S'il l'avait fait avec un fusil, il aurait eu 15 ans; parce que c'est un véhicule automobile, il a trois mois. Bien, il est là, le problème, c'est que les gens ont l'impression que le criminel n'est pas suffisamment puni. Punissons-le, mais pas avec une loi d'indemnisation, punissons-le avec le régime qui est en place pour punir: le système pénal.

● (17 heures) ●

M. Belleau (Claude): J'ajouterais à ça, et je suis tout à fait d'accord pour dire que... et c'est ce que vous êtes appelés à faire, renforcer les sanctions pénales pour prévenir les accidents. Mais je vous rappellerai que, en matière de responsabilité civile, depuis toujours, puis c'est encore la situation, vous savez, les gens n'ont jamais été tellement responsables financièrement des dommages causés à autrui. L'assurance-responsabilité est obligatoire pour tout le monde, a toujours existé et a toujours à peu près payé, et ça ne rendait pas les gens moins responsables.

Écoutez, c'est possible, ça peut exister, mais c'est très, très rare, les cas d'accident automobile où il y a des dommages le moins graves et où les gens, les responsables ont été obligés de payer de leur poche. Il y a toujours eu une assurance derrière pour les couvrir, à moins que — cas exceptionnel — un individu,

malicieusement, cause un dommage volontairement à quelqu'un, en état d'ébriété ou pas. En droit des assurances, normalement, les assureurs, dans ces cas-là, ils ne paient pas. Mais vous savez que les assureurs, ils paient en cas d'accident. Et ce n'est pas parce que quelqu'un est en état d'ébriété que ce n'est pas un accident. Depuis toujours, les gens ne sont pas responsables de leur poche des indemnités que les tribunaux les condamnent à payer, c'est généralement les assurances qui vont le faire, depuis toujours.

Alors, tout simplement pour montrer que le caractère dissuasif, rendre les gens responsables, c'est faire ce que vous faites: renforcer les sanctions, mais ne pas... Si on a l'assurance, éventuellement, qui couvre tout le monde, on va être dans la même situation, parce que, au fond, les gens ne sont pas généralement responsables de leur poche. On veut faire payer les criminels de leur poche. Moi, je n'en connais pas beaucoup, de criminels, qui ont été appelés à payer de leur poche. On obtient des jugements contre eux, généralement ils ne sont pas solvables. Quand il y a de l'assurance, ça va. Il y a, encore une fois, peut-être des cas exceptionnels où on voudrait faire payer certaines personnes à partir de leurs économies ou de leur fortune personnelle, mais c'est très, très rare. C'est toujours l'assurance qui paie, et depuis toujours. Vous voyez ce que je veux dire? Vous comprenez? C'est l'assurance, et finalement les gens ne sont pas moins négligents pour ça ou pas plus.

M. Middlemiss: Toutefois, sur d'autres sujets de la loi n° 12, on parlait, avec l'abolition des cours de conduite, du fait que les compagnies d'assurances donneraient un rabais de prime à ceux qui prendraient le cours de façon volontaire. Est-ce que le fait que les compagnies d'assurances décident... Tu sais, parce que, regardez, si elles décident de donner un rabais, c'est pour inciter les jeunes à prendre le cours. Et les compagnies d'assurances le savent bien, que la formation devrait assurer une meilleure performance sur la route. Est-ce que ce n'était pas responsabiliser ou s'assurer que ces gens-là... Il y a des économies, parce qu'on disait: S'il n'y a pas d'économies entre la prime d'assurance et prendre le cours de conduite, les gens ne prendront pas le cours de conduite. Donc, il faut créer un incitatif qui soit monétaire ou autre. Est-ce que ça, en soi...

M. Belleau (Claude): C'est une très bonne mesure. C'est une très bonne mesure.

M. Middlemiss: Bon. O.K. Est-ce que le fait de savoir que les gens disent: Regardez, si je ne fais pas attention... Est-ce que ça ne responsabilise pas plus les gens de dire: Il y a une possibilité... Que ce soit par l'assurance ou que ce soit par ses propres deniers, ses biens, est-ce que ça n'aurait pas pour effet de tenter de responsabiliser?

M. Belleau (Claude): C'est-à-dire qu'il y a une différence entre payer une prime, devoir payer une

prime additionnelle ou payer moins cher ou payer même une amende et éventuellement être appelé à payer plusieurs, peut-être, dans certains cas, centaines de milliers de dollars, parce que c'est de ça qu'on parle quand on parle d'indemnités d'assurance. Alors, il peut y avoir toutes sortes de mesures pour inciter, responsabiliser les gens, j'en suis. De même que la ceinture de sécurité en est une, les amendes en sont. On veut pénaliser sur le patrimoine — et, finalement, c'est ce dont il s'agit — du criminel. Finalement, ce qu'on veut faire, ce n'est pas faire rembourser ou priver les criminels des petites indemnités, c'est les indemnités importantes, là, qui sont en cause. Ce n'est pas des primes d'assurance.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Bien, je veux dire, j'avais l'idée de poser une couple de questions, mais les questions que je voulais poser ont été posées. Alors, moi, je n'ai pas d'autres commentaires à faire. J'ai entendu le point de vue très clair, très explicite. On aura peut-être plus de questions tantôt, parce que c'est le même point de vue, là, mais a contrario.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y a pas d'autres...

M. Gendron: Alors, pour le moment, moi, je n'ai pas d'autres questions additionnelles à poser.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Il n'y a pas d'autres questions? Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs. J'aimerais savoir: Advenant l'idée que l'on ouvre la question du «no-fault», est-ce que ça voudrait dire que l'ensemble des citoyens du Québec devraient avoir recours à une couverture additionnelle pour éviter de faire l'objet de poursuites au criminel? Moi, je suis une conductrice — je ne devrais pas dire ça en commission parlementaire — qui a tendance à conduire vite. Si j'ai un accident et si je frappe quelqu'un — même si ce n'est pas intentionnel, on peut blesser et tuer quelqu'un, c'est des questions, je pense, que la population doit se poser à ce moment-ci — est-ce qu'éventuellement ça voudra dire que, pour me garantir de toutes poursuites, même si je ne prends pas un verre, même si je ne conduis pas avec l'alcool au volant, je devrais avoir des couvertures additionnelles en termes d'assurance?

M. Belleau (Claude): C'est très possible que, si on adoptait la proposition qui est avancée, l'ensemble des automobilistes éprouvent le besoin d'avoir une assurance additionnelle. Et ce n'est pas exclu... Là, c'est une question hypothétique, il faudrait voir comment le système est aménagé, mais on pourrait très bien

concevoir que les compagnies d'assurances mettent sur le marché une assurance pour ceux qui sont susceptibles d'être poursuivis, le très petit nombre, normalement les criminels. Mais là il faudrait être dans l'hypothèse où vous êtes criminelle au volant. Vous avez pris un verre de trop en rentrant chez vous après une fête, vous n'êtes pas une criminelle dangereuse, mais vous avez commis un acte criminel. C'est très possible qu'on puisse imaginer que les assureurs mettent sur le marché une police d'assurance ou un avenant à l'assurance obligatoire en assurance automobile pour couvrir les cas où on aurait le malheur d'être placé dans cette situation-là. Et il y a pas mal de monde qui peut être placé dans cette situation-là. Il y a pas mal de monde.

C'est très sûr que les gens auraient besoin, même si cette assurance-là n'est pas obligatoire... L'ouverture qu'on veut faire, bien sûr qu'elle risque de créer cette obligation pour tout le monde de s'assurer dans les cas où il arriverait, par malheur, qu'en rentrant chez soi le soir, à l'occasion d'un acte criminel, on blesse quelqu'un. Alors, dans la mesure où c'est un accident, les assureurs pourraient très bien ouvrir un marché pour payer ce qui est accidentel. Ce que normalement les assureurs ne paieraient pas, c'est ce qui serait carrément intentionnel ou négligence grossière très caractérisée, etc. Mais j'ai dit tantôt que le fait qu'on est condamné au criminel, ça ne veut pas dire qu'on est responsable, d'où la possibilité d'avoir une assurance. Et je pense que, oui, il y aurait une possibilité qu'on soit tout le monde obligé, devoir, en étant prévenant, acheter une assurance par-dessus le régime de base.

Mme Charest: Merci, messieurs. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, il me reste du temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

• (17 h 10) •

M. Middlemiss: Merci. Est-ce que le système que nous avons, là — parce qu'il y a des gens qui semblent... — vous croyez que c'est le système le plus équitable qu'on peut se donner? Parce qu'il me semble que c'est ça, le problème: il y a des gens qui trouvent qu'il est équitable; d'autres trouvent qu'il ne l'est pas. Et, s'il n'est pas équitable, est-ce qu'il y a des changements, pas nécessairement... Je sais que vous trouvez que ce n'est pas à cette commission-ci de faire les changements, mais plutôt à une autre commission ou à un autre projet de loi, mais, dans ce cas-là, est-ce qu'il y aurait des suggestions que vous pourriez faire pour le rendre plus équitable?

M. Gardner (Daniel): Oui, le système est le plus équitable que je connaisse. C'est le système qui, comparé... D'ailleurs, vous remarquerez les comparaisons avec

les autres régimes. À l'extérieur du Québec, ailleurs au Canada, on n'en entend jamais parler, en Amérique du Nord, partout. Pourtant, les enquêtes sont faites sur ce qui se passe chez nous. Mais, quand on compare les primes, allez voir nos amis Ontariens, allez voir nos amis du Nouveau-Brunswick, primes versus couverture, ça coûte deux, trois, cinq, 10 fois plus pour obtenir la même couverture que chez nous, ici. Ce n'est pas parce qu'on est de meilleurs conducteurs, c'est parce que les principes de base de la Loi sur l'assurance automobile, c'est eux qui permettent la gestion la plus efficace des primes qui sont versées par les conducteurs d'automobile, par les propriétaires de véhicule automobile: «no-fault» absolu, indemnisation sans délai, en principe automatique, sans question, et utilisation de la rente plutôt que de remettre une somme forfaitaire qui semble extrêmement intéressante.

C'est le syndrome Loto-Québec: on reçoit 200 000 \$, mais finalement on se rend compte que 200 000 \$ pour le restant de nos jours, ce n'est peut-être pas beaucoup, et même que 2 000 000 \$, ce n'est peut-être pas beaucoup. On l'a écrit dans notre mémoire, je le répète, la Société de l'assurance automobile du Québec versera à une victime quadriplégique plus de 4 000 000 \$ au cours de son existence. Je ne connais pas un jugement d'un tribunal de droit commun, au Québec, qui ait jamais octroyé un tel montant. Pourtant, on est supposé être dans un régime qui est plafonné à cause de l'utilisation du principe de la rente.

Alors, s'il y a des améliorations à apporter? Oui, certainement qu'il y a des améliorations à apporter, je l'ai dit depuis 1989, quand, en 1989, on a enlevé la rente pour les ayants droit de personnes décédées. Auparavant, les personnes à charge d'une victime décédée d'un accident d'automobile recevaient une partie de la rente que cette victime aurait reçue. Depuis 1989, on lui donne une somme forfaitaire. Eh bien, ça, à mon avis, ce n'est pas une économie qui est intéressante pour la Société de l'assurance automobile, puis ce n'est surtout pas intéressant, socialement, pour les proches qui se retrouvent dans une situation émotive très difficile et à qui on donne une somme forfaitaire en disant: Allez, maintenant, arrangez-vous avec ça.

Alors, ça, ça serait une première chose: réinstaller, réinstaller le système de la rente au complet et puis, évidemment, tenir compte du fait que la situation a été modifiée depuis 1978. En 1978, quand la loi a été adoptée, les victimes qu'on appelle «par ricochet», c'est-à-dire celles qui ne sont pas victimes dans l'accident mais qui sont les proches, en droit commun ça n'existait quasiment pas, ça. Lorsque la victime survivait, ça n'existait même pas du tout devant les tribunaux de droit commun. Il n'y avait pas de droit de poursuite lorsque la loi est entrée en vigueur. Maintenant, il y a des droits de poursuite donnés par les tribunaux de droit commun.

Alors, il serait peut-être temps que la Loi sur l'assurance automobile, sans viser à donner les mêmes indemnités que le droit commun parce que le but n'est pas là, elle donne quand même certaines indemnités,

entre autres pour les souffrances morales des proches d'une victime qui n'est pas décédée. Présentement, on ne donne absolument rien. Alors, ça ne veut pas dire qu'on a besoin de donner 100 000 \$. D'ailleurs, ce n'est pas ça qu'on donne en droit commun, de toute façon; on donne des 15 000 \$, 25 000 \$, au maximum. Bien, allons-y avec une proportion moindre en tenant compte de l'universalité du système. Ainsi, on va détruire dans la population l'idée qui est choquante — c'est toujours la même idée, je le rappelle: le criminel de la route obtient plus que les victimes. Bien, bonifions les indemnités données aux victimes sans mettre l'économie du régime par terre. Vous allez voir, l'argument va tomber de lui-même. Puis pénalisons au pénal le criminel. On n'en aura plus, de problème de réforme de la Loi sur l'assurance automobile.

M. Belleau (Claude): Si vous me permettez, tout ce débat tient au fait — ça a été dit, on l'a dit à plusieurs reprises — qu'on croit — et ça, M. Gardner l'a démontré et peut le démontrer — que, si on va devant les tribunaux, on va avoir une meilleure indemnisation. S'il n'y avait pas cette affirmation, qui n'est pas vérifiée, il n'y aurait pas lieu de se poser la question qu'on se pose maintenant. C'est qu'on pense qu'on va obtenir plus devant les tribunaux, sinon le débat n'aurait pas d'intérêt. Vous voyez finalement que le débat est un peu vicié par le fait qu'il y a une croyance populaire. Écoutez, même chez les avocats, même chez les juges, on croit encore, même après 20 ans, que le régime d'assurance automobile est moins généreux que le droit commun. Bien, ça, il a fallu peut-être prendre un certain nombre d'années pour le démontrer.

Effectivement, comme mon collègue vient de vous dire, il y a des possibilités considérables, en cours d'évolution, d'améliorer le régime, de donner éventuellement ou de prévoir des indemnités pour des choses qui ne sont pas prévues actuellement au fur et à mesure que les choses... D'autant plus que, on peut se le dire, c'est un régime qui a été, à un moment donné, assez riche; il y avait un peu d'argent dans le fonds de l'assurance automobile. Il est toujours possible de bonifier les indemnités et de faire en sorte qu'il soit aussi bon que le droit commun et que les indemnités, dans l'ensemble, soient aussi généreuses que le droit commun. À ce moment-là, la question qui vous est posée ne se poserait même plus. Si les indemnités étaient les mêmes partout, on n'éprouverait pas le besoin de faire ce débat. Étant donné que le fait qu'il n'y ait pas de recours civil n'a pas amélioré ou n'a pas empiré la situation de la sécurité sur la route, il n'y aurait pas de débat.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député d'Abitibi-Est, quatre minutes.

M. Pelletier: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais revenir sur un exemple qu'a utilisé tantôt M. Gardner, lorsque vous avez mentionné... Vous avez donné l'exemple de la personne ivre qui tuait une autre

personne avec un fusil et la personne ivre qui tuait une autre personne avec une automobile. Vous avez donné l'exemple que un pouvait obtenir, lorsque condamné au criminel, 15 ans, celui ivre qui tue avec un fusil, et trois mois avec une automobile. Est-ce que vous faites une différence entre les deux cas...

M. Gardner (Daniel): Mise à part...

M. Pelletier: ...au niveau de la gravité?

M. Gardner (Daniel): Oui, bien, je ne suis pas un spécialiste du droit pénal, malheureusement pour moi — parce que, vous voyez, finalement, le débat, c'en est un de droit pénal ici, c'est ça, le problème — mais il reste que, mise à part la question de l'intention réelle, moi, je ne vois pas de différence. Finalement, ce qui est en cause présentement, c'est que ce que la société québécoise tolérât il y a une vingtaine d'années jusqu'à un certain point, qu'il y ait des criminels de la route...

Écoutez, on ne se le cachera pas, et la SAAQ peut vous en donner les statistiques, le groupe cible à problème, présentement, de gens qui conduisent surtout en état d'ébriété, c'est les gens de mon âge, c'est les gens qui ont eu leur permis de conduire dans le temps où c'était bien vu, quand t'étais jeune, de prendre deux, trois bières puis de montrer que t'étais encore capable de conduire. Les jeunes d'aujourd'hui n'ont plus ce réflexe-là. Alors, ça, c'est des choses qui ont changé, et c'est tant mieux. Parce qu'il y a 20 ans il y avait une plus grande tolérance de la société québécoise. C'était vu comme une sorte de fatalité, l'alcool au volant. Maintenant, on ne le tolère plus, et c'est tant mieux, justement.

Alors, je suis certain que, à cause de ça, les sentences pénales vont avoir, petit à petit, tendance à augmenter. Un exemple: le policier St-Germain s'est pourvu en appel de sa peine de six ans de pénitencier en disant que c'est une peine, vraiment, qui dépassait de beaucoup ce qui est donné dans des cas semblables habituellement. Voilà, c'est un signe, ça, qui montre que les tribunaux commencent, au niveau criminel, à être plus sensibles à l'imposition de peines plus sévères. À mon avis, à partir du moment où la conscience sociale va se refléter dans les institutions juridiques, on va assister à une correction de ça.

C'est exactement, à mon avis, le même exemple qu'avec le phénomène des conjoints qui battent leurs enfants ou qui battent leur femme. C'était, avant, pas nécessairement accepté, mais, bon, il y avait très peu de condamnations. On ne va pas me dire qu'il n'y avait personne qui battait personne. Maintenant, il y a tolérance zéro. On n'accepte plus ça. Il n'y a pas plus de cas qu'il y a 20 ans, mais on ne l'accepte plus. Tant mieux! Justement, qu'on mette les peines en conséquence. Même chose avec les criminels de la route.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Pas d'autres questions? Alors, Me Belleau et Me Gardner,

nous vous remercions de votre participation. Nous allons suspendre quelques instants, le temps de changer d'invités.

(Suspension de la séance à 17 h 19)

(Reprise à 17 h 21)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, je demanderais aux parlementaires de bien vouloir prendre leur place. S'il vous plaît!

Alors, je demanderais à Me Bellemare de bien vouloir s'approcher à la table. Alors, Me Bellemare, vous êtes le porte-parole, je suppose?

M. Bellemare (Marc): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous demanderais de présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez, comme les autres groupes, 20 minutes pour présenter votre mémoire...

M. Bellemare (Marc): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...pour avoir une période de questions de 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition.

M. Marc Bellemare

M. Bellemare (Marc): Ça va. Alors, Mme Lapointe... Mme la Présidente, d'abord, merci d'avoir accepté de nous recevoir devant cette commission, M. le ministre également, MM. et Mmes les députés. Nous sommes six: Mme Lapointe, évidemment, que tout le monde connaît, à l'extrême gauche; son fils Hugo, qui arrive à la course à l'instant, j'imagine; M. Gaétan Normandin, qui est au centre; Mme Lise Paquet, qui est ici; et Mme Sylvie Beaupré, qui est à ma gauche immédiatement. Toutes ces personnes, à l'exception de Mme Lapointe, évidemment, ont été victimes d'actes criminels et elles ont l'intention de vous présenter leurs positions, leurs impressions par rapport au mémoire que j'ai écrit et soumis à cette commission le 16 août dernier.

Alors, quant à moi, mes positions sont bien connues; elles ont été écrites et largement publicisées, je crois. J'ai cru respectueux des intérêts des victimes de leur donner ce bref laps de temps de 20 minutes pour qu'elles puissent vous faire part de leurs impressions. J'interviendrai, bien sûr, par la suite à l'occasion des échanges avec les membres de la commission.

Alors, je demanderai à M. Hugo Lapointe de vous faire part de ses positions par rapport aux trois propositions, bien sûr, qui sont contenues à la page 1 du mémoire. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Lapointe.

M. Lapointe (Hugo): Bonjour, Mme la Présidente, Mmes, MM. les députés. Je vais essayer de prendre mon souffle; j'ai couru, là. Alors, il sera certainement très difficile pour vous de réellement comprendre ce qu'on fait tous ici, les victimes. Il faudrait, pour cela, emprunter pour un instant la peau de l'un d'entre nous. Peut-être pourriez-vous saisir ce que cela nous laisse d'avoir eu à se défendre sans cesse, d'abord contre la mort, ensuite devant la loi — parce qu'on tente en plus de vous refiler le blâme; à l'époque, j'avais 14 ans, mon agresseur, si on veut, c'était le maire et c'était assez intimidant, on peut un peu comprendre — puis devant l'impassible et aveugle gratte-ciel du «no-fault» qui semble vivre un peu trop loin du sol. Le prix des indemnités offertes est manifestement fixé par le plus aveugle, inconscient et irréaliste des esprits, si je me fie à ce qu'on m'a offert pour la perte de jouissance de la vie résultant de la perte de la rate, soit 133 \$.

À chaque année, ma santé se détériore peu à peu compte tenu du dérèglement de mon système immunitaire et urinaire, et je ne sais pas combien de temps je pourrai jouir de mes 133 \$. Lorsque mon corps me fait souffrir, je pense à mon agresseur. Je me répète alors que, s'il n'avait pas été soûl, tout cela ne se serait pas passé, et c'est ça qui fait de lui un criminel. On se demandait c'était quoi, un criminel, bien, c'est ça. Si, dans toute autre façon de blesser ou tuer, c'est-à-dire de commettre un crime, la loi permet qu'on leur fasse payer, la SAAQ couvre, elle, soigneusement le pauvre criminel de toute poursuite civile et le paie en plus pour apaiser sa tristesse. Le crime parfait, quoi!

La Loi sur l'assurance automobile me prive de choisir si je désire lui faire payer mes dommages à leur juste valeur et prive toutes les victimes de crimes commis sur son territoire, y compris les proches de celles qui ne sont plus là pour argumenter. Ce n'est pas à vous de choisir nos droits. Quant à la valeur des séquelles, laissez donc cela aux médecins spécialistes, s'il vous plaît.

La Société de l'assurance automobile du Québec est un concept extraordinaire, mais imparfait. Il ne faut pas négliger l'entretien nécessaire de cet édifice si on veut en rester fier. Il n'est pas normal que les contribuables paient pour les crimes de certains alors qu'ils sont tous des victimes potentielles. Pourquoi ne pas leur faire payer leur crime dans la mesure de leurs moyens? Le «no-fault» absolu et aveugle doit-il causer autant d'injustices? Alors, nos valeurs sont-elles à ce point désaxées? J'ai aujourd'hui 21 ans, et je vous avoue que j'ai hâte de pouvoir mettre tout ça derrière moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Lapointe. M. Normandin.

M. Normandin (Gaétan): Alors, Mme la Présidente, messieurs dames, si, moi, j'ai accepté d'être ici aujourd'hui, c'est pour vous témoigner ma position à l'égard de cette loi, puisque j'ai déjà été directement concerné. Ma fille Vicky est décédée, le 7 septembre

1987, à l'âge de 18 ans, dans un accident d'automobile — certains d'entre vous s'en souviennent peut-être — qui est survenu au coin du boulevard Laurier et de la route de l'Église à Sainte-Foy. Cet accident a fait un total de quatre victimes, c'est-à-dire deux filles de la région de Québec, une de Sillery et une de Charlebourg — Sillery, qui était la mienne — et deux jeunes hommes de la région de la Beauce. Je crois que Vicky était alors un leader de son équipe et était promue, sans doute, à un brillant avenir, si l'on considère que la plupart de ses amis sont devenus aujourd'hui des professionnels qui occupent des postes de commande en ce monde.

Le chauffeur — on le sait bien — Patrice Galipeau, ex-militaire de Valcartier, a été le seul à survivre et a été condamné par la suite pour négligence criminelle. Depuis l'accident, il a reçu de la SAAQ une indemnité quatre fois supérieure à celles des quatre familles réunies ensemble. Puis, selon mes informations, il aurait même été indemnisé durant sa période d'incarcération et le serait toujours au moment où l'on se parle. Et tantôt j'écoutais mes prédécesseurs dirent que le présent système est le meilleur système qui pourrait exister.

Je continuerais en disant que l'indemnisation des individus qui se blessent en commettant un acte criminel au volant, à mon avis, doit cesser sans plus de délai. C'est un privilège inacceptable et une insulte au bon sens et surtout — et surtout — un manque de respect envers les victimes et leurs proches. Il m'apparaît absurde de soutenir la thèse que d'abolir ce privilège équivaut à une punition pour le criminel, puisque lui aussi n'y a tout simplement pas droit. La commission d'un crime devrait simplement s'ajouter à la liste des exclusions déjà contenues dans la loi, d'autant plus qu'elle coûte 200 000 000 \$ à même les fonds publics.

Par les temps qui courent, on parle amplement des possibilités de réduire notre déficit provincial en coupant dans les programmes sociaux, les programmes de santé, d'éducation et autres. Pourquoi ne pas s'attarder en premier lieu à des aberrations comme celle dont je viens de parler et qui durent depuis 18 ans? Le «no-fault» a été instauré pour des fins de justice sociale lors du premier mandat du gouvernement du Parti québécois. Encore aujourd'hui, ce principe est défendu sans nuances, de façon aveugle et sans aucun égard pour les victimes et leurs proches.

La disqualification des criminels de la route des avantages prévus à la loi d'assurance automobile m'apparaît couler de source. D'ailleurs, aucun autre criminel n'a droit à des bénéfices sociaux de cette nature lorsqu'il se blesse en commettant un crime. Tous les criminels seront ainsi traités sur le même pied. Merci de m'avoir entendu.

• (17 h 30) •

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme Paquet, je suppose.

Mme Paquet (Lise): Oui. Mme la Présidente, messieurs dames, je vais essayer de m'exprimer de mon

mieux. En 1988, j'ai perdu mon fils Steve dans un accident criminel. Ce n'est pas un accident quelconque, c'est criminel. Le mot dit tout, c'est un crime. Ma famille entière fut anéantie: j'ai dû me faire suivre pendant cinq ans; mon mari a dû abandonner son travail pour une certaine période; mon autre fils, Dany, a été dans l'impossibilité de terminer son année scolaire. Personne n'est remis de ce drame. C'est mon mari qui a dû assumer tous les frais médicaux, son manque de salaire, sans parler des soins que mon garçon aurait dû recevoir. Ce que la SAAQ présentement ne compense d'aucune façon.

Pendant, le criminel, lui, est indemnisé, ce que je trouve aberrant. J'ai peine à croire que nos élus puissent tolérer un tel système. Ce sont les familles des victimes qui écotent en étant sous-indemnisées, ce qui est, à mon avis, immoral. Personnellement, je crois que les gens non concernés par une telle tragédie ne peuvent comprendre. S'ils vivaient un drame aussi horrible, définitivement il y aurait un changement majeur dans la réglementation des lois afin d'enrayer ce fléau qu'est l'alcool au volant.

Tout ça pour vous dire que, à mon point de vue, c'est élémentaire qu'on puisse poursuivre au civil ce criminel et, donc, que la SAAQ cesse d'indemniser celui qui s'est très peu soucié de briser une famille complète.

Messieurs dames les députés, qui choisirez-vous de défendre? Les familles des criminels ou les familles de leurs victimes. Merci de m'avoir écoutée.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme Paquet. Mme Beaupré.

Mme Beaupré (Sylvie): Mme la Présidente, messieurs, mesdames. Alors, dans le cadre de mon travail, j'ai été victime d'une agression criminelle, le 1er octobre 1981, où j'ai été laissée pour morte à la suite d'un vol avec violence. La Loi sur les accidents du travail me permettait d'intenter une poursuite civile contre l'agresseur. Ce qui fut fait. J'ai pu ainsi être indemnisée pour des dommages que la CSST ne couvrirait qu'en partie, comme la perte salariale.

Je conserve des séquelles permanentes et un souvenir horrible de cet événement qui a changé ma vie. Uniquement parce que le criminel n'a pas eu la bonne idée de m'agresser avec une automobile, la loi m'a permis de la poursuivre. La CSST a pu, de son côté, réclamer au criminel toutes les sommes qu'elle m'aurait versées en indemnisation. Voilà qui est normal et équitable.

Je suis étonnée que, encore aujourd'hui, la situation soit inversée lorsque le criminel agit avec un véhicule automobile. Je suis incapable de me convaincre que la loi m'aurait empêchée de poursuivre si le crime avait été commis avec une automobile. C'est criminel, oui ou non, de conduire en état d'ébriété? Il s'agit là d'une plaie évidente sur le régime de la Société de l'assurance automobile du Québec, une plaie qui coûte cher aux victimes et qui rapporte aux criminels. Le monde à l'envers, quoi.

Dans les faits, je devrais peut-être m'estimer avantagée en me comparant avec les victimes qui m'entourent aujourd'hui. Mais non, ce sont plutôt elles qui sont pénalisées. Les chauffards, eux, ont toutes les raisons de banaliser leur geste, de se moquer de la loi, de croire que les peines imposées par les tribunaux criminels sont insuffisantes et d'une naïveté incroyable.

Il est évident que le fait que le criminel n'ait pas à supporter les coûts économiques de son crime atténue de façon importante sa prise de conscience. Cette situation doit être corrigée sans délai. Les victimes d'actes criminels doivent toutes être traitées sur le même pied. Elles doivent posséder les mêmes droits et recours. Les criminels, eux aussi, doivent également être traités sur le même pied, ni plus ni moins. La société évolue, la loi aussi doit suivre cette évolution afin de correspondre davantage aux besoins des Québécois et Québécoises. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme Beaupré. Me Bellemare ou...

M. Bellemare (Marc): Mme Lapointe.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Lapointe.

Mme Lapointe (Lisette): Mme la Présidente, Mmes et MM. les députés, c'est avec beaucoup d'émotion que je m'adresse à vous aujourd'hui. Vous savez, c'est l'aboutissement d'une bataille de sept années, et je vous remercie beaucoup de nous recevoir et de nous écouter.

Au début, en 1989, lorsque j'ai été confrontée à l'accident criminel de mon fils Hugo, j'ai cru que c'était peut-être un cas isolé. J'ai été un peu déroutée de voir que je n'avais, en son nom, lui qui était adolescent, aucun recours. Mais, depuis, j'ai vu qu'il y a énormément de personnes, de familles dans la même situation que nous, et je les remercie de s'être jointes à nous dans cette bataille. On a beaucoup parlé de ce dossier depuis quelques mois. Je m'en tiendrai à ceci pour le moment, et ça me fera plaisir de répondre à toutes vos questions.

Je laisse la parole à Me Marc Bellemare, qui a vraiment préparé un projet d'amendement à la Loi sur l'assurance automobile que je juge juste et exceptionnel. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme Lapointe. Me Bellemare.

M. Bellemare (Marc): Mme la Présidente, je m'en remettrai aux membres de la commission. Je crois que, comme je l'ai dit tantôt, mes positions sont connues, elles ont été expliquées dans un mémoire écrit qui a été abondamment publicisé. Alors, je pense qu'il y a beaucoup de députés, j'imagine, qui ont l'intention de questionner sur les propositions et les fondements et la possibilité de les mettre en place. Alors, je pense qu'on pourrait renoncer aux quelques minutes qui nous restent

de présentation pour permettre aux membres de la commission de questionner.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Me Bellemare. M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je voudrais remercier Me Bellemare, mesdames, messieurs, Mme Lapointe, pour leur témoignage et d'avoir accepté de venir comparaître pour exprimer leur point de vue, exposer leur cas en regard de la Loi sur l'assurance automobile qui, comme vous le savez, évidemment, n'est pas l'objet d'amendement. Ce n'est pas l'objet du projet de loi n° 12, ça porte sur le Code de la sécurité routière, mais c'est un sujet tellement important que, comme c'est l'objet d'un débat dans la société, je pense qu'il est important que la commission puisse réfléchir et échanger avec vous sur toute cette question-là.

Je m'adresserai, bien sûr, d'abord à Me Bellemare, peut-être pour que tout soit bien clair. Dans le fond, ce que vous nous dites, si je vous comprends bien, c'est que les criminels de la route ne sont pas assez punis, ne sont pas suffisamment punis et qu'il faut les punir davantage. Le moyen que vous nous proposez pour atteindre cet objectif-là, de les punir davantage, c'est d'amender ou de modifier la Loi sur l'assurance automobile pour, entre autres, permettre le recours au civil, ou la poursuite au civil.

Avant de passer, si l'on veut, aux propositions précises, est-ce que je comprends bien votre objectif: vous jugez que, dans notre société, les criminels de la route ne sont pas assez punis, qu'il y a là un côté, je dirais, scandaleux et qu'il faut faire en sorte que ces criminels soient davantage punis, et le sens de vos propositions, c'est justement d'en arriver à les punir davantage?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bellemare.

• (17 h 40) •

M. Bellemare (Marc): M. le ministre, je ne vois pas la proposition sous le même angle. Je crois que les criminels de la route sont avantagés dans le régime actuel. Ils bénéficient d'un privilège qui n'est d'ailleurs pas attribué aux autres criminels. Est-ce qu'on pénalise ou est-ce qu'on punit les autres criminels lorsqu'on refuse de les indemniser en vertu de la loi de l'IVAC? Est-ce que quelqu'un a déjà soumis l'idée qu'on punissait les criminels qui se blessent en se battant ou en agressant quelqu'un parce qu'ils sont à l'origine de leurs propres blessures?

Or, pourtant, c'est une loi qui est en vigueur au Québec depuis 1972 et c'est le premier motif de refus de l'IVAC. On reproche au réclamant d'avoir contribué à ses blessures par faute lourde, le crime étant, bien sûr, le comportement le plus inacceptable. Alors, ça constitue un motif de refus. Si vous vous blessez vous-même en dehors de la route en commettant un crime, vous n'êtes pas assujéti à la loi. On ne punit pas, on ne pénalise pas

les criminels, on leur dit: Vous n'êtes pas admissibles aux bénéfiques. Ce n'est pas pareil. Là, on nous dit: Vous voulez retirer ce privilège, donc vous voulez punir les criminels. On ne veut pas les punir, on leur dit: Vous n'y avez pas droit parce que vous avez commis l'acte le plus inacceptable qui soit. C'est très différent vu sous cet angle-là.

D'autre part, je vous dirai bien simplement que, lorsqu'on retire toute la responsabilité économique suite à la commission d'un crime, c'est bien évident que la punition, si vous voulez l'appeler comme ça, ou la conséquence versus le criminel lui-même, est nettement amoindrie. En d'autres termes, si on vous dit: Vous pouvez commettre des crimes dans quelque secteur que ce soit, blesser ou tuer des gens, mais vous ne serez pas appelé à payer quoi que ce soit de plus pour le drame, le dommage que vous avez causé, ça m'apparaît ne pas réparer adéquatement les conséquences du crime. C'est, selon moi, une des raisons qui font que la criminalité routière actuellement atteint des niveaux qui, selon moi, sont à peu près le maximum qu'on puisse espérer avec les mesures administratives qu'on a.

Je pense que le temps est venu de dire aux criminels de la route et d'en faire une publicité... Imaginez ce que serait une publicité, le 1er décembre, dans tous les quotidiens du Québec, qui dirait: Si vous êtes condamné pour un crime de la route et que vous blessez ou tuez des gens, vous serez redevable de vos biens. Vous devrez rembourser à la SAAQ ce qui aura été payé en conséquence de votre crime. Imaginez l'effet énorme que ça aurait sur tous ceux et celles qui seraient portés à prendre le volant en état d'ébriété. Je pense qu'il faut toucher au portefeuille, je l'ai souvent dit. Et, tant qu'on aura des mesures administratives relativement facilement contournables, on fera face au même problème, c'est-à-dire que les criminels vont quand même circuler.

Mais je dirai aussi, sur le thème de la punition que vous avez abordé en premier lieu, que, M. le ministre, il y avait, dans votre discours d'introduction à cette commission, un certain nombre de choses qui n'étaient pas exactes, avec tout le respect que je vous dois. Vous disiez notamment que le régime de la SAAQ était envié de par la planète, qu'il était copié par un certain nombre de Législatures au Canada, notamment le Manitoba. Il y a quand même une précision à apporter là-dessus. Il est inexact que le Manitoba a copié le régime québécois à l'égard de l'alcool au volant et de la criminalité routière. J'ai introduit dans mon mémoire, à l'annexe F, page 32, un extrait de la loi manitobaine, qui prévoit deux différences majeures en rapport avec le régime québécois.

Première différence. Une personne qui se blesse en commettant un acte criminel au volant est exclue de tous les bénéfiques de la loi pendant un an. Ce qui exclut l'immense majorité des gens parce que la période moyenne d'indemnisation est — elle l'était, en tout cas, il y a quelques années — d'à peu près 125 jours. Alors, très peu de cas d'indemnisation vont aller au-delà d'un an. Les criminels étant, bien sûr, inclus dans ces statistiques. Parce que c'est toutes statistiques confondues à la

SAAQ. On n'est même pas capable de nous dire combien la SAAQ verse annuellement aux criminels qui se blessent sur les routes. Alors, on est très avancé dans notre étude. Mais, au Manitoba, il y a cette différence avec le Québec.

Pourquoi ne pas l'adopter au Québec? Tiens, nous proposons de les exclure totalement des bénéficiaires de la loi. Pourquoi ne pas appliquer cette mesure-là au Québec? Si les Manitobains peuvent le faire, les Québécois peuvent le faire. Est-ce qu'on a déjà dit que les Manitobains punissaient les criminels de la route? Jamais. C'est normal que ça se passe comme ça. On leur dit: C'est quand même pas un hasard de la vie si vous vous êtes blessé; vous avez commis un crime et vous vous êtes blessé en le commettant, malheureusement pour vous, mais ne venez pas demander à la société de vous indemniser jusqu'à un maximum assurable de 48 500 \$ par année.

Deuxième différence avec le régime manitobain: les Manitobains ne paient pas un criminel incarcéré; nous payons un criminel incarcéré. Bien sûr, nous le payons moins pendant l'incarcération, mais nous le payons quand même. Il y a des criminels très connus au Québec qui ont été condamnés à faire cinq ans de prison, qui sont actuellement en prison et qui reçoivent des indemnités de remplacement de revenu. Il y en a un — dans *La Presse*, il y a deux jours, on en parlait: 89 \$ par semaine d'indemnité de remplacement de revenu non imposable à ce criminel. Il est incarcéré. Il nous coûte 60 000 \$, 70 000 \$ par année déjà par le système carcéral. Il est nourri, logé, blanchi par l'État et, en plus, on lui verse des indemnités. En lui retirant ça, on le punirait? Du tout. On ne le punit pas, on lui dit: Vous n'êtes pas qualifié pour recevoir les bénéficiaires.

Alors, je pense que, M. le ministre, cette distinction majeure qui répond, je vous le soumets, presque entièrement à notre proposition à l'effet que les criminels ne seraient pas admissibles aux prestations, au fond, au Manitoba, on a déjà appliqué l'une de nos recommandations. On paie uniquement si l'incapacité dure plus d'un an, ce qui serait déjà répondre à peu près en totalité à notre recommandation. Personne n'a parlé de punition. Et ça s'applique au Manitoba depuis 1993. Eux ont probablement tenu compte d'une réalité nouvelle au Québec et au Canada, c'est que les gens en ont soupé de ce carnage, de cette hécatombe sur les routes, qui coûte une fortune. Et on a pris ici une mesure intelligente. Alors, on pense que la commission pourrait proposer la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: D'abord, Me Bellemare, quand vous évoquez les coûts de l'incarcération qui sont élevés à la suite d'une sanction pénale et d'une condamnation à l'emprisonnement, j'espère que vous ne souhaitez pas qu'on cesse de condamner à l'emprisonnement les criminels de la route.

M. Bellemare (Marc): Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous ai dit que l'alcool au volant coûte au Québec... Les conséquences de ce crime coûtent 200 000 000 \$ par année aux Québécois. C'est 30 % du budget d'indemnisation de la SAAQ pour une seule année. Je dis que, si déjà on doit supporter économiquement les conséquences de ces crimes de façon importante et qu'ils coûtent déjà très cher à l'État... J'ai cru comprendre, depuis quelques mois, qu'on s'intéressait au problème des finances publiques...

M. Brassard: Non, mais c'est parce que vous évoquez les coûts de l'incarcération.

M. Bellemare (Marc): Non. Je dis que c'est odieux qu'on paie en plus...

M. Brassard: Moi, je pense que, peu important les coûts de l'incarcération, il est heureux que les peines d'emprisonnement pour les criminels de la route aient tendance à augmenter. J'espère qu'on va se comprendre là-dessus et qu'on va s'entendre là-dessus.

M. Bellemare (Marc): J'ai parlé de coûts, M. le ministre...

M. Brassard: Oui.

M. Bellemare (Marc): ...je n'ai pas parlé de l'opportunité de la peine. J'ai parlé de coûts parce que la mission première de cette commission parlementaire — si je me fie au texte introductif que vous avez soumis à tout le monde, dont j'ai pris connaissance au début, lorsque le projet de loi n° 12 a été rendu public — est de trouver des moyens de protéger le public et de faire en sorte que les coûts d'indemnisation soient réduits de façon sensible. Nous croyons avoir apporté, par notre mémoire — et j'essaie de le faire de façon modeste — des propositions qui atteignent cet objectif, et elles sont probablement celles qui l'atteignent le plus.

M. Brassard: Vous reconnaissez tout de même — on en parlait tout à l'heure avec Me Belleau — qu'à partir du moment où on autorise la poursuite au civil, même s'il y a eu condamnation au criminel, il faut refaire la preuve et faire la preuve de responsabilité, puisque la condamnation au criminel portait spécifiquement sur le taux d'alcoolémie et qu'à partir du moment où ça dépasse le seuil prévu dans la loi il y a délit criminel et suivi d'une condamnation. Mais le procès au criminel ne porte pas sur la responsabilité, donc ça veut dire qu'à partir du moment où on permettrait le recours au civil, les poursuites au civil, c'est clair que c'est un nouveau procès — je pense que vous le reconnaissez — et à ce moment-là la preuve qui est à faire, c'est une preuve de responsabilité. Vous reconnaissez tout cela?

M. Bellemare (Marc): Oui, M. le ministre, je reconnais ça, mais je reconnais que mes prédécesseurs ont grandement — et là je pèse mes mots — exagéré la situation. Ils enseignent dans les facultés de droit. Je reconnais qu'ils ont une certaine connaissance théorique du système, mais je crois que le manque de connaissance pratique du régime est assez criant.

● (17 h 50) ●

Je vous dirai que la raison pour laquelle le problème, entre guillemets, du recours civil est un faux problème, c'est que, dans l'immense majorité des cas — immense — il n'y a aucun doute quant à la relation entre le crime et la blessure. On vous dit: Oui, mais, si l'hiver il ne fait pas beau, il y a de la glace sur le chemin, il y a quelqu'un qui traverse... Un problème d'université, M. le ministre. C'est ça qu'on vous a soumis: un problème universitaire qu'on pose aux étudiants en droit à la fin de la session; pas un problème que les citoyens ont à régler.

Parce que les citoyens savent que ce qu'ils lisent dans le journal jour après jour, ou presque, c'est un individu avec 0,16, 0,18 d'alcool dans le sang qui a frappé un piéton. Il y a un crime, la faute est établie. Bien sûr, il y a une question de relation entre le crime et la blessure. Mais c'est dans des cas rarissimes qu'il y aura un problème de relation. Et, lorsqu'il y aura un problème de relation, le criminel poursuivi aura la chance de se défendre, bien sûr, comme tous les autres criminels poursuivis depuis des siècles, en réalité.

Les régimes d'indemnisation qu'on a au Québec... La CSST, c'est le plus important régime de «no-fault» au Québec. Il existe depuis 1931. C'est du «no-fault», ça. Il n'y a plus de recours contre les employeurs, sauf dans les cas d'actes criminels. Il y a des recours subrogatoires contre les individus responsables d'accidents de travail. Il y a des avocats au contentieux de la CSST qui travaillent à l'année pour recouvrer des indemnités ou des sommes qui auraient été payées aux accidentés. C'est correct, ça.

À la Régie de l'assurance-maladie, il y a quatre avocats à temps plein qui travaillent pour obtenir des gens qui sont responsables de blessures un remboursement. C'est-à-dire que, si vous frappez quelqu'un, que ce soit criminel ou non, la personne s'en va à l'hôpital, est soignée par des médecins, la Régie de l'assurance-maladie va indemniser, par le biais des médecins et du réseau de santé, et va dire à la personne qui l'a agressée: Tu nous dois 10 000 \$. Alors, la Régie de l'assurance-maladie, l'année dernière, est allée chercher 6 900 000 \$ en subrogation. Est-ce qu'on dit: Ce n'est pas possible à la RAMQ? Dans tous les organismes publics d'indemnisation au Québec — j'en ai répertorié six, dans six lois; je fais cet examen approfondi dans mon mémoire — la subrogation, c'est la règle. On indemnise quelqu'un, mais, s'il y a un coupable, on va lui demander de payer.

Et il y a encore... Je ne peux pas m'empêcher de faire allusion à cette affirmation de qualité douteuse de mes prédécesseurs, qui vous disaient: Les criminels de

la route ne sont pas des gens solvables. D'où vient cette affirmation grotesque? Comment peut-on affirmer que les criminels de la route ne sont pas solvables, d'un côté, et, de l'autre côté, dire: On va les mettre dans le chemin s'ils blessent quelqu'un? Alors, c'est plein de contradictions de ce style-là. Je vous soumetts que ma perception, même si elle n'est pas appuyée sur des données scientifiques, pas plus que celle des gens qui ont comparu avant moi, est que l'indice de solvabilité des criminels de la route est vraisemblablement plus élevé que l'indice de solvabilité des criminels autres que ceux qui commettent des crimes routiers.

Je pense que le recours civil devrait être instauré pour permettre aux victimes d'aller chercher l'excédent. Il n'a jamais été question de troquer les droits en vertu de la Loi sur l'assurance automobile pour les victimes innocentes pour un recours civil. Évidemment pas. Les victimes auraient toujours le même droit. Mais il y a un excédent qu'il faut aller chercher, lorsque c'est possible, dans les poches du criminel solvable.

M. Hugo Lapointe a été blessé sur la route par un millionnaire, 0,23 d'alcool dans le sang. Il n'a pas le droit de poursuivre. Il avait 14 ans. On lui donne 1 700 \$ pour l'ablation de la rate. Le système immunitaire perturbé à vie. Il n'a pas le droit de demander à ce millionnaire de l'indemniser pour l'excédent. La SAAQ paie l'indemnité à même nos fonds publics et n'a pas le droit de demander un sou à ce millionnaire. Mais, M. le ministre, demain matin, l'accident se reproduit, c'est la même situation. 200 000 000 \$ par année, ce n'est pas pour rien, c'est parce qu'il y a des gens qui ne font pas leur part en n'assurant pas une partie raisonnable des coûts d'indemnisation reliés à l'accident, et ce sont les criminels de la route.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie de vos témoignages, la victime et les parents de victimes. Toutefois, je regrette un peu que le ministre, avant même que vous ayez eu l'occasion de venir témoigner ici, ait rejeté du revers de la main tout changement possible. Je pense que, nous, les parlementaires, ici, nous aurions certainement été éclairés du fait qu'on porte à notre attention qu'il y a, dans le système présent, des injustices.

Tantôt, je posais la question: Est-ce que, en plus des recommandations que vous faites, Me Bellemare, il y aurait quelque chose qui préserverait le but du système d'assurance «no-fault» mais qui pourrait être plus équitable pour tout le monde? Est-ce que vous avez entendu tantôt les gens qui vous ont précédés indiquer qu'il y avait certaines choses? Vous, vous dites que la solution, ou une des solutions, ce serait de permettre aux victimes d'intenter des poursuites et que, en même temps... Est-ce que vous trouvez que ce serait un peu de responsabilisation des gens qui sont responsables de ces accidents?

M. Bellemare (Marc): Dans les cas de crimes, nous avons soigneusement étudié chacune des propositions avant de les présenter. Nous croyons que de permettre un recours civil pour l'excédent — il faut bien comprendre, pour l'excédent... Parce qu'il y en a souvent un, excédent à aller chercher. Les frais funéraires, c'est 3 500 \$ par année dans la Loi sur l'assurance automobile. Qui aujourd'hui peut faire enterrer une victime pour 3 500 \$? Alors, il y en a partout, des problèmes comme ça dans la loi. Il y a un excédent. Mme Beaupré a eu la chance de pouvoir aller le chercher. Dans sa malchance, elle a eu cette possibilité-là. Je pense que l'effet d'un recours civil dans les cas d'actes criminels serait percutant. C'est ma conviction.

L'effet dissuasif serait important aussi. Pas besoin d'avoir une étude pour le prouver. Je pense que n'importe qui va comprendre que l'effet dissuasif peut être important s'il est bien utilisé et s'il est promu par la SAAQ, qui a un des budgets de publicité les plus importants au gouvernement. Ils sont capables d'utiliser l'argument du recours civil pour que ça ait un véritable effet dissuasif, pour que les gens comprennent que, s'ils sont en état d'ébriété, qu'ils blessent ou qu'ils tuent, ils pourraient être imputables de leurs biens. Ça, c'est un argument important, et ça rend justice aux victimes pour l'excédent. Le simple fait que le recours existe, dans certains cas, aurait, je pense, une portée importante, spectaculaire, qui équivaldrait à toutes les mesures qu'on a déjà.

Je n'ai rien contre les mesures qui sont avancées dans le projet de loi n° 12, au contraire, je le dis: J'appuie ces mesures-là. Mais je crois que, si la mission de la commission parlementaire est de trouver des solutions pour réduire sensiblement les coûts d'indemnisation qui sont astronomiques et qui ont doublé depuis 1987... J'ai ici un document de la SAAQ qui établit les coûts d'indemnisation, en 1987, à 93 500 000 \$. La même SAAQ évalue, en 1994, les coûts à 194 000 000 \$. Il va falloir monter jusqu'où avant de trouver une solution économique?

Moi, je pense qu'on atteint de multiples objectifs en présentant les recommandations qu'on fait, parce qu'on atteint un objectif économique, un objectif d'équité sociale qui fait en sorte que les automobilistes honnêtes qui contribuent au régime ne sont pas pénalisés parce que 0,25 \$ sur chaque dollar versé va à payer les dettes des criminels qui, dans bien des cas, seraient capables de les payer, au moins en partie, et on atteint un objectif de réparation du dommage qui permet aux victimes de ne pas se buter à un principe de «no-fault» qui n'est pas du tout adapté à leur réalité.

Je ne sais pas si ça répond à votre question, là.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, aussi, souvent, les arguments présentés disent que le système «no-fault» est certainement là pour protéger les familles des gens responsables d'accidents. Qu'est-ce que vous répondez à ça?

M. Bellemare (Marc): Je réponds à ça que c'est l'expression d'une certaine méconnaissance des besoins des victimes, en ce sens que, quand on parle des familles des criminels, on ne parle pas des familles des victimes. Il y a actuellement sous-indemnisation dans un certain nombre de cas. C'est la raison pour laquelle le recours civil est préservé dans toutes nos autres lois sociales, au cas où la loi ne serait pas appropriée. En donnant ce recours, on permet à la famille de la victime d'aller chercher une compensation adéquate pour le dommage subi. Actuellement, ça n'existe pas.

• (18 heures) •

On a beaucoup d'arguments pour parler de la famille du criminel; on n'en a pas beaucoup pour parler de la famille des victimes qui serait sous-compensée. Je pense à Mme Paquet, ici, qui a subi une perte importante suite à la perte de son fils — économique et émotive évidemment — qui n'a pas de recours contre cet individu, qui est solvable pourtant. Je pense que la famille du criminel, de toute façon, évidemment, va subir les contrecoups. Si je fais faillite demain matin, ma famille va subir les contrecoups de ça; si je suis poursuivi en responsabilité parce que quelqu'un est tombé devant ma porte, je vais subir les contrecoups de ça. Si je me bats dans un restaurant parce qu'il y a quelqu'un qui passe devant moi dans la file, je vais être exclu des bénéfices de l'IVAC et ma famille va subir des dommages autour de ça. Si je suis incarcéré pour une quelconque raison, ma famille va en être affectée.

La famille en est toujours affectée, mais ce n'est pas la famille qui a tué ou qui a blessé, c'est un individu qui est le père ou la mère. Mais ce n'est pas parce qu'on a des enfants qu'on a le droit de tuer quelqu'un. On a quand même une responsabilité, et c'est à l'égard des victimes qu'il faut apprécier ce recours-là. Alors, la famille du criminel... Est-ce qu'on n'a pas l'idée, tant qu'à y être, de faire en sorte que les bénéficiaires soient assurés pour les criminels dans d'autres circonstances, parce que, là, la loi de l'IVAC...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, Me Bellemare. Étant donné l'heure, je dois avoir le consentement des membres pour poursuivre la commission. Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a consentement. Parfait. Vous pouvez poursuivre.

M. Bellemare (Marc): Alors, la loi de l'IVAC exclut depuis 1972, je le répète, les gens qui ont contribué à leurs blessures. Vous avez été victime d'un crime, mais vous avez contribué à vos blessures, vous n'êtes pas indemnisés. C'est la règle en matière d'indemnisation des victimes d'actes criminels. C'est la loi de base. Elle était en vigueur six ans avant la Loi sur l'assurance automobile. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a déjà dit: On

exclut les criminels, mais on devrait aussi penser à leurs familles? Pourquoi le raisonnement ne serait pas applicable aux autres catégories de crimes? Pourquoi il le serait en assurance automobile?

Alors, ce qu'on veut au fond, c'est harmoniser ces régimes-là, et on pense que, en faisant en sorte qu'ils soient davantage cohérents avec nos propres autres régimes québécois — on ne va pas chercher ça en Ontario ou aux États-Unis, on vient ici avec nos propres lois d'indemnisation — on atteindrait un objectif d'équité et de justice sociale pour l'ensemble des contribuables. Puis la famille, bien sûr qu'elle va être pénalisée. C'est évident. À chaque fois que le père ou la mère est pénalisé économiquement...

Mais cet argument-là ne revient jamais dans aucune autre loi sociale, et là, parce qu'on veut enlever un privilège qui n'est absolument pas fondé parce que ce privilège-là tient uniquement à l'arme du crime ou au moyen utilisé pour commettre le crime, on invoque l'argument de la famille.

Je trouve ça étrange qu'on n'ait jamais pensé à cet argument-là dans les autres lois sociales. La Loi sur les accidents du travail: une imprudence grossière et volontaire au travail et on vous exclut des bénéfices. Ils ont des enfants, ces travailleurs-là. Alors, est-ce qu'on va dire: Ils ont des familles, il faut continuer à les payer? Ça ne s'applique pas ailleurs, et les régimes privés d'indemnisation — moi, je travaille beaucoup avec les régimes privés d'indemnisation — Confédération, Combined, Great-West, Assurance vie Desjardins n'assurent pas le crime. Ça fait partie des exclusions. Si vous commettez un crime et que vous vous blessez, vous n'êtes pas payé. On a un problème: on a juste un régime qui prévoit ça, et c'est celui de la SAAQ.

M. Middlemiss: Une autre question, Mme la Présidente. Les gens ont indiqué que, pour que la SAAQ puisse aller récupérer ces sommes-là, ça pourrait coûter peut-être plus cher que ce qu'ils pourraient récupérer. Quel est votre point de vue sur ça?

M. Bellemare (Marc): Bien, mon point de vue, c'est que ce n'est pas un bon argument parce que, je le répète, la subrogation, qui est la notion juridique qui décrit le fait que le payeur du public ou du privé peut se faire rembourser de la personne qui est responsable de l'accident, du dommage, est la règle.

Alors, est-ce qu'on a déjà prétendu que, à la CSST, qui possède ce pouvoir depuis 1931, ça coûtait plus cher pour aller chercher l'argent que ça coûtait pour les avocats qui vont le chercher? Ça existe, et la CSST récupère des millions chaque année comme ça. La SAAQ a un recours subrogatoire, aussi, contre des gens qui ne sont pas des Québécois. La SAAQ possède ce pouvoir-là. Il y a une disposition dans la loi qui dit que c'est juste contre des non-Québécois ou contre des étrangers qui viennent au Québec et qui blessent quelqu'un.

Alors, en assurance-maladie, ça existe. À l'IVAC, ça existe. Ça existe partout, la subrogation, sauf en matière d'assurance automobile. Ce n'est pas vrai que ça coûte plus cher d'aller chercher l'argent. Ça n'a aucun bon sens. La RAMQ. J'ai un extrait du rapport annuel de la Régie de l'assurance-maladie qui est le plus petit de tous les organismes qui possèdent un recours subrogatoire. Je vous ai soumis, à la page 22 du mémoire, un extrait du rapport annuel de la RAMQ: Recouvrement auprès des tiers responsables, 1994-1995: 6 900 000 \$. On ne nous dira pas que ça a coûté 6 900 000 \$ d'avocats. Ils sont quatre avocats à la RAMQ pour aller chercher 6 900 000 \$ en subrogation. Alors, c'est un bon «deal», ça.

Pourquoi la SAAQ ne ferait pas la même chose que la CSST, que l'IVAC et que la RAMQ en allant chercher des sommes auprès des criminels solvables?

Par exemple, pourquoi la SAAQ ne pourrait pas aller, après avoir indemnisé M. Hugo Lapointe, réclamer à ce bon maire qui en a pleinement les moyens, lui dire: Ça a coûté x dollars pour indemniser Hugo Lapointe, vous allez nous donner ce montant-là? Mais qu'est-ce qu'il peut bien y avoir de mystérieux là-dedans? Pourquoi on ne le fait pas, au moins dans des cas de négligence criminelle, de tentative de meurtre, de conduite dangereuse? On fait supporter à l'ensemble de la collectivité tous ces coûts-là, c'est aberrant, alors que, dans bien des cas, le criminel aurait les moyens de payer une partie de ces sommes-là. Alors, ce n'est pas vrai que ça coûte plus cher. C'est une invention. Ce n'est pas la réalité que ça coûte plus cher. Parlez-en à n'importe quel directeur de n'importe quel contentieux gouvernemental qui travaille au recours subrogatoire, il va vous le dire: Ce n'est pas vrai. C'est toujours plus intéressant.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui. Je voudrais remercier M. Bellemare ainsi que les personnes qui l'accompagnent. Peut-être une phrase d'introduction parce que c'est toujours difficile pour des victimes, et il y en avait cinq autour de la table. Moi, je veux juste rappeler que je crois vous comprendre, les victimes, parce que j'ai eu l'occasion, moi, de perdre mon père dans un accident d'automobile. Sept enfants. Quand mon père est décédé dans un accident d'automobile, moi, j'avais 14 ans et le dernier avait deux ans. Je veux juste signaler que je crois comprendre ce que les victimes peuvent vivre, point. Je ne veux pas revenir là-dessus.

Et ce que j'ai trouvé un peu dur, cependant, c'est de nous dire: Vous autres, les parlementaires, j'espère que, entre les criminels puis les victimes, vous allez choisir les victimes. Ça, je trouve ça un peu dur parce que, objectivement — en tout cas, moi, j'essaie de bien comprendre cette problématique — il n'y a pas de cachette à vous dire avec toute la franchise que j'ai, ceux qui me connaissent, que les gens qui sont venus avant

vous ont donné un certain nombre d'arguments à des législateurs — je crois que nous devons être des législateurs — à l'effet que le régime de «no-fault», même avec ses imperfections, a ses mérites — je ne veux pas aller plus loin parce que je ne veux pas reprendre tout le propos. Et ça avait l'air d'être des gens qui ont fouillé la question autant au niveau des termes, de la bonne connaissance, puis ainsi de suite. Alors, j'arrête là. Moi, je veux dire, j'ai été obligé de les écouter et je les ai écoutés.

Vous m'impressionnez aussi, M. Bellemare. Je ne le dis pas par flagornerie ou flatterie. Il me semble que vous avez des arguments qui m'impressionnent. Alors, c'est pour ça que, moi, de toute façon, je vais essayer d'aller réfléchir là-dessus pour essayer de m'acquitter le mieux possible de ma responsabilité de législateur, mais pas en termes de choix, comme ça a été posé tantôt, parce que, par définition, c'est évident que je suis toujours plus sympathique aux victimes qu'aux criminels.

Mais j'ai peur que ça en fasse pas mal, de criminels, quand je lis votre mémoire. Il y a toutes sortes d'impairs dans la vie. Je veux dire, la personne de bonne foi qui a le malheur de prendre un verre de trop puis à qui il arrive un accident grave, ah! nous autres, on vient de lui régler son cas: c'est un criminel, puis il n'a pas d'affaire à recevoir d'indemnisation. Puis, ça, ça peut être coûteux pour une société, d'envisager ça comme ça, parce qu'on peut le payer trois fois, quatre fois. La seule différence, c'est qu'on ne le paie plus dans le 200 000 000 \$ qui est flamboyant parce qu'il vient de la SAAQ, comme je vous disais, puis qu'on verse aux victimes. Mais on va le payer, je ne sais pas, moi, en thérapie, puis en CLSC, puis en hôpitaux parce que ça reste un être humain qui a créé l'inconvénient dont on discute, et ça peut faire une mosus de facture en bout de ligne comme société. Alors, il y avait un peu de ça dans le jugement tantôt, là.

Alors, moi, j'aurais deux questions, parce que ce n'est pas à nous autres à prendre la place, on a la chance de vous avoir. Alors, deux questions: la première — et je vous cite — dans votre mémoire, vous dites: «Les avantages d'une indemnisation sans égard à la faute, rapide et la plus complète possible ne doivent pas servir ceux qu'on cherche désespérément à sortir du réseau routier.» D'après vous, ceux qu'on cherche à sortir désespérément du réseau routier, est-ce que c'est exclusivement des gens qui créeraient des actes criminels dus à des abus de boisson? Je veux avoir ça comme premier commentaire. Est-ce que c'est exclusivement cette situation-là pour laquelle vous voudriez qu'on ouvre la possibilité d'avoir un droit de poursuite au niveau des tribunaux de droit commun?

● (18 h 10) ●

M. Bellemare (Marc): La condamnation pour un acte criminel constituerait la condition juridique pour pouvoir exercer un recours civil pour l'excédent dans le cas où la victime le jugerait approprié. Ce serait une infraction en vertu du Code criminel. Il y a différents grades d'infraction en vertu du Code criminel, mais,

pour les sanctions, que ce soit pour l'alcool au volant ou pour une négligence criminelle, bien sûr, il peut y avoir certaines variantes, mais, de toute façon, je pense que le projet de loi n° 12 est axé sur une recherche d'une solution par rapport à la criminalité, beaucoup, parce que les cas de boisson, d'alcool au volant, c'est criminel, on le sait au moins depuis 1985.

Alors, je pense que, oui, ce seraient les criminels plus que les cas de boisson: négligence criminelle, conduite dangereuse. Il y en a six ou sept, crimes. Ça va de l'alcool au volant à la tentative de meurtre, sinon au meurtre tout simplement, parce qu'on peut tuer quelqu'un délibérément au volant d'une automobile et on ne sera pas passible de poursuite non plus, puis on va être indemnisé si on se blesse.

M. Gendron: Merci. Vous avez indiqué également dans votre présentation, M. Bellemare, avec beaucoup d'assurance — puis vous avez peut-être raison de le faire — que ça aurait un effet dissuasif fort s'il était connu au Québec que, nous, pour les cas dont on discute, il y aurait une possibilité de recours au niveau des droits communs, des recours civils pour des poursuites, et ainsi de suite. Je veux juste savoir si vous êtes au courant. Nous, on nous informe de ça, mais, puisque qu'on a affaire à quelqu'un qui a fouillé à peu près toutes les données statistiques puis les tableaux, aussi bien en profiter.

Ici, j'ai un tableau. On m'a remis ça, donc ce n'est pas moi qui ai inventé ça: consommation d'alcool chez les conducteurs décédés — par province, territoire — en 1994 avec un taux d'alcool supérieur à 0,08, donc qui étaient des criminels, selon ce qu'on discute. Et, dans les provinces — à moins que je ne me trompe — comme l'Alberta, la Saskatchewan, les Provinces maritimes, la Colombie, l'Ontario, ainsi de suite, il n'y a pas ce régime de «no-fault», et vous dites que ça serait très dissuasif si, nous, on disait: C'est «no-fault» mais pas si tu prends un coup, en gros si tu conduis avec facultés affaiblies. Et je regarde la moyenne...

La Présidente (Mme Bélanger): Votre question, M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui. La question de la moyenne canadienne, c'est que le taux est à 36 %. Au Québec, il est à 35 %, et la moyenne canadienne est à 36 %. Alors, est-ce que vous êtes au courant de ce tableau-là, que ça ne doit pas être si dissuasif que ça ailleurs s'il n'y a pas le régime de «no-fault» ailleurs, puis les habitudes de conduire au volant en étant avec un taux d'alcool supérieur à 0,08, on rejoint la même moyenne que partout ailleurs?

La Présidente (Mme Bélanger): Votre réponse, Me Bellemare, s'il vous plaît.

M. Bellemare (Marc): Oui, oui. Ça ne veut pas dire, à mon sens, qu'on ne pourrait pas avoir un taux de

32 % ou 31 % si l'introduction du recours civil était effectuée. Qu'on compare avec d'autres provinces, moi, je pense qu'on doit comparer avec nous-mêmes et je pense qu'on peut atteindre une réduction sensible des actes criminels au volant si les gens savent que, en blessant ou en tuant quelqu'un, en perpétrant un acte criminel au volant, ils seraient passibles de poursuites civiles. Je le pense.

Maintenant, si on n'a pas plus de criminalité qu'ailleurs, ça ne change absolument rien. On est saisi, l'Assemblée nationale ainsi que les gens qui se présentent ici, du projet de loi n° 12. J'ai compris, moi, en lisant le projet de loi n° 12, qu'on avait un problème au Québec avec ça. J'ai compris qu'on avait un taux de criminalité trop élevé comme société. J'ai compris qu'il fallait prendre des moyens radicaux. C'est le message. Sans ça, j'imagine qu'on ne serait pas tous ici, parce qu'il y a un problème. Il y a un constat.

Alors, le diagnostic étant fait, on est à l'heure des solutions. Je pense que la solution qu'on avance est tout aussi scientifique et tout aussi raisonnable en termes d'effets dissuasifs que peut l'être la suspension du permis après le crime plutôt qu'après le jugement. Il n'y a rien qui dit que les gens ne conduiront pas à 75 % quand ils sont révoqués parce qu'ils sont révoqués après l'accident plutôt qu'après un jugement. Pourtant, c'est une proposition...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Me Bellemare. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais d'abord saluer le courage des gens qui sont venus témoigner devant nous. Je pense que ce n'est certainement pas facile de vous demander de revivre des situations très difficiles et je pense qu'il n'y a personne, ici, dans la salle, qui n'a pas — je peux utiliser le verbe «vibrer», mais ce n'est peut-être pas un bon choix de mots — été très sensibilisé à vos interventions.

Contrairement à ce que mon collègue d'Abitibi-Ouest a compris, moi, c'est drôle, je n'ai pas compris, dans votre démarche, Me Bellemare, qu'on nous avait demandé de choisir entre les criminels et les victimes. Ce que j'ai compris de votre mémoire, des interventions, c'est que vous souhaitiez qu'on responsabilise davantage, finalement, ceux qu'on appelle les criminels, parce que, moi, je pense que, prendre un verre de trop, quelque part, tu le fais, le choix. Bon.

Alors, est-ce que tu le fais sciemment ou tu ne le fais pas sciemment? Ce n'est pas à nous de déterminer dans quelles circonstances ce verre de trop là a été pris. C'est difficile aussi pour nous, comme législateurs, d'avoir à déterminer s'il y aura ou pas amendement. On sait que le gouvernement a décidé très bêtement qu'il n'y aurait pas d'amendement à cette loi-là avant même de vous avoir entendus.

Je suis, pour une, très contente qu'on ait pu avoir l'occasion de faire ce débat-là et je pense que mes collègues aussi partagent cette opinion-là. J'ai aussi

compris dans les réponses, Me Bellemare, que vous avez données aux questions de mes collègues qu'on avait, je pense, depuis assez longtemps dépassé la limite acceptable en ce qui regarde cette notion de criminel au volant et de l'indemnisation à laquelle il ou elle a droit.

Les gens qui vous ont précédés, je n'ai malheureusement entendu que la toute fin, j'en conviens, mais j'ai comme eu l'impression que, si on allait de l'avant avec ces amendements-là tels que proposés, on compliquerait le système et que ce serait bien compliqué. Bien, je pense qu'il faut peut-être le regarder d'une autre façon. Mais, moi, je voudrais vous demander: C'est sûr qu'on enlève au criminel qui serait condamné — le criminel au volant — des privilèges, mais est-ce que, vraiment, on a l'impression qu'on lui enlève des droits si on inclut les amendements dans la loi telle qu'on la connaît aujourd'hui?

M. Bellemare (Marc): Permettriez-vous à Mme Lapointe de répondre à ma place?

Mme Delisle: Ah! avec plaisir.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Lapointe.

Mme Lapointe (Lisette): En fait, c'est vraiment le seul crime au Québec où on paie collectivement une assurance-salaire à la personne qui est reconnue coupable d'un crime. Moi, il y a une chose qui me frappe beaucoup depuis ce matin dans les interventions que j'ai entendues plus tôt: Est-ce qu'on est persuadé, vraiment, que l'alcool au volant ou qu'une cour, un tribunal criminel qui reconnaît quelqu'un coupable d'un crime de la route, c'est un vrai crime? J'ai l'impression, à ce que j'ai entendu aujourd'hui, que ce n'est peut-être pas un crime tout à fait.

Il faut bien qu'on se comprenne. Quand la Loi sur l'assurance automobile a été faite par les parlementaires, ici, dans les années soixante-dix, l'alcool au volant n'était pas criminalisé de la même façon. Ça, ça s'est fait dans les années quatre-vingt, en 1985. C'est de là, d'ailleurs, que sont venues toutes nos campagnes de sensibilisation: «L'alcool au volant, c'est criminel», et tout ça.

Alors, si on dit: Une cour a reconnu quelqu'un coupable soit de conduite avec facultés affaiblies et taux d'alcoolémie dépassant... de négligence criminelle causant des blessures graves ou la mort, de conduite dangereuse causant des blessures ou la mort ou de tentative de meurtre, mettons-nous dans la peau de la victime ou de la société en général. Écoutez, c'est un crime au même titre que... Quelqu'un qui aurait braqué une banque ou un dépanneur, qui aurait blessé des gens et, peut-être, se serait tiré dans le pied en sortant, est-ce qu'on lui paierait une assurance-salaire? Donc, je pense qu'il y a une question que, collectivement, comme société, on doit se poser. L'alcool au volant, on l'a dit, c'est criminel. Ça, c'est notre Code criminel qui le dit. Si on est d'accord avec ça, revoyons notre système qui est tout à fait injuste à l'égard des victimes de ces criminels-là.

Nous, en fait, tout ce qu'on demanderait c'est que... C'est la conclusion, d'ailleurs, du mémoire de Me Bellemare. Ça tient en quelques lignes. Me Bellemare dit: «...je vous implore de répondre favorablement aux trois propositions avancées dans le présent mémoire. Il suffirait d'assujettir les victimes de crimes routiers au régime général prévu à la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels...»

Si on enlevait juste une petite phrase, un petit paragraphe dans la LIVAC, la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels, qui dit: Voici tous les bénéfices pour les victimes, sauf pour les cas de crimes routiers, moi, je pense qu'on atteindrait l'équité. On ne retirerait pas des droits à une personne si vraiment on est d'accord que l'acte criminel qui a été jugé est vraiment un acte criminel, mais plutôt des privilèges, et je pense que ce serait très respectueux pour les victimes, les familles des victimes et tous les conducteurs de bonne foi.

● (18 h 20) ●

Ça n'a pas de bon sens qu'on se retrouve avec une situation où une personne qui est criminelle reçoit des frais de gardienne parce qu'il faut qu'elle aille à la Société de l'assurance automobile. Elle reçoit également des frais de taxi parce qu'elle a perdu son permis de conduire. Elle reçoit 90 % de son salaire net. Si elle fait partie d'un bon syndicat, on va lui payer la différence de son salaire parce que, évidemment, c'est un «no-fault», et il n'y a pas de crime. Je pense qu'il faut qu'on regarde ça très sérieusement et je vous remercie beaucoup de nous avoir écoutés aujourd'hui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, Mme Lapointe, M. Lapointe, M. Normandin, Mme Paquet, Mme Beaupré et Me Bellemare. Nous vous remercions de votre participation en espérant que vos vœux seront exaucés.

Alors, la commission ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures, à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine.

(Fin de la séance à 18 h 21)

