

La cessation de l'indemnisation du criminel de la route : une analyse constitutionnelle

Lisa Fournier

Volume 71, Number 4, 2004

Spécial assurance automobile

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1106940ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1106940ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (print)

2371-4913 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fournier, L. (2004). La cessation de l'indemnisation du criminel de la route : une analyse constitutionnelle. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 71(4), 559–590. <https://doi.org/10.7202/1106940ar>

Article abstract

The subject of whether criminals of the road should be compensated has been criticised a great deal over the last few years. Before the election of Mr. Marc Bellemarre as Minister of Justice, he was making representations to modify the *Automobile Insurance Act*. His objectives were twofold: first, to deny "criminals of the road" access to compensation by the Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) and second, to allow victims the possibility to sue the individuals responsible for their injuries.

The present study establishes that a legal provision that would deny compensation to a "criminal of the road" would go against the spirit of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. The author's belief is that such an exclusion to compensation would constitute a violation of one's equality rights protected by section 15 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. Nevertheless, remaining aware and conscious of the objectives envisioned by the defenders of this approach, the author proposes in her conclusions a legal provision which might be both a possible and equitable solution.

La cessation de l'indemnisation du criminel de la route : une analyse constitutionnelle

par Lisa Fournier

RÉSUMÉ

La question de l'indemnisation des « criminels de la route » au Québec fait l'objet de plusieurs critiques depuis ces dernières années. Avant même que le nouveau ministre de la Justice, Me Marc Bellemarre, ne soit élu, celui-ci faisait des représentations à la Commission parlementaire des Transports afin que soit modifié le régime d'indemnisation pour empêcher que le « criminel de la route » ne reçoive d'indemnité de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et qu'il soit permis aux victimes de poursuivre le responsable de leur dommage corporel.

La présente étude vise à démontrer qu'une disposition législative qui refuserait l'indemnité de remplacement du revenu aux « criminels de la route » serait inconstitutionnelle. En effet, l'auteure prétend qu'une telle exclusion du régime constituerait une atteinte au droit à l'égalité protégé par l'article 15 de la *Charte canadienne des droits et libertés*. Néanmoins, consciente des objectifs poursuivis par les défenseurs de cette approche, elle propose dans ses conclusions une disposition qui, semble-t-il, constituerait une solution envisageable et équitable.

L'auteure :

Lisa Fournier est avocate chez Langlois, Kronström, Desjardins, avocats.

Note : Ce texte provient d'un travail de recherche effectué par la même auteure, pour le compte de la Société d'assurance automobile du Québec, supervisé par Monsieur Daniel Gardner, professeur à la faculté de droit de l'Université Laval, et achevé en novembre 2002. Les différentes questions abordées au présent article l'ont été de façon plus approfondie dans le travail de recherche initial, lequel tentait également de répondre aux mêmes questions en regard de la Charte québécoise.

Remerciement : L'auteure tient également à remercier le professeur Daniel Gardner pour son excellente supervision tout au long de la rédaction du travail de recherche initial, ainsi que Me Christian Brunelle, également professeur à la faculté de droit de l'Université Laval, pour ses conseils judicieux en matière de droits à l'égalité.

Mots clés : Loi sur l'assurance automobile, indemnisation de la victime, « criminel de la route », refus d'indemniser le « criminel de la route », analyse constitutionnelle du refus d'indemnisation, droit à l'égalité, protection contre la discrimination.

ABSTRACT

The subject of whether criminals of the road should be compensated has been criticised a great deal over the last few years. Before the election of Mr. Marc Bellemare as Minister of Justice, he was making representations to modify the *Automobile Insurance Act*. His objectives were twofold: first, to deny « criminals of the road » access to compensation by the Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) and second, to allow victims the possibility to sue the individuals responsible for their injuries.

The present study establishes that a legal provision that would deny compensation to a « criminal of the road » would go against the spirit of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. The author's belief is that such an exclusion to compensation would constitute a violation of one's equality rights protected by section 15 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. Nevertheless, remaining aware and conscious of the objectives envisioned by the defenders of this approach, the author proposes in her conclusions a legal provision which might be both a possible and equitable solution.

Keywords: Automobile Insurance Act, victim's compensation, « Criminal of the Road », refusal to issue compensation to the « Criminal of the Road », constitutional analysis of the refusal, equality rights, protection against discrimination.

■ INTRODUCTION

L'efficacité du régime d'indemnisation dont s'est doté le Québec en 1977 est plus souvent qu'à son tour remise en doute. Les médias profitent de chaque opportunité pour le blâmer et oublient souvent de mentionner tous ses avantages et bienfaits. En réaction à cela, nos élus cherchent toujours le moyen d'améliorer le régime actuel et de redorer son image auprès de la population.

Il ressort des différentes représentations faites au ministère des Transports du Québec, lors des commissions parlementaires tenues ces dernières années, un mécontentement et une incompréhension plutôt généralisés à l'encontre de l'indemnisation sans égard à la commission d'un acte criminel du conducteur. La victime d'un accident d'automobile qui a été reconnue coupable d'une infraction criminelle qu'elle commettait au moment de l'accident est communément appelée : « criminel de la route ». Bien que cette expression soit de nature péjorative, nous avons tout de même choisi de l'utiliser afin de s'assurer de la bonne compréhension de la présente étude.

Il est vrai que le régime actuel indemnise toutes les victimes d'accident d'automobile sans exception, mais il est également important de rappeler que le traitement du « criminel de la route » diffère de celui des autres victimes. En effet, l'article 83.30 de la *Loi sur l'assurance automobile*¹ prévoit déjà la possibilité pour la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de réduire l'indemnité de remplacement du revenu (IRR) de la victime qui a été reconnue coupable d'une infraction criminelle commise au moment de l'accident pour la durée de son incarcération. Cette réduction s'appliquera à l'égard des infractions criminelles reliées à la conduite automobile. Les infractions visées par cette disposition sont les suivantes : la négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort, la conduite dangereuse, la conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort, le délit de fuite, la conduite ou la garde d'un véhicule avec les facultés affaiblies et, finalement, le refus de subir l'alcootest ou de fournir un échantillon de sang.² Par ailleurs, il faut mentionner que cette réduction tient compte du fait que ce « criminel de la route » a, ou non, des personnes à sa charge.

Originellement, les finalités visées par l'adoption de cette mesure, lors de la modification de la LAA en 1989, étaient de corriger auprès du public la perception d'injustice quant aux écarts entre les montants d'indemnisation versés aux victimes et ceux versés aux victimes détenues, et d'indemniser la victime en fonction de la perte économique réelle qu'elle subit. Nous serions portés à affirmer que les objectifs d'alors ont bel et bien été atteints. Néanmoins, cette disposition légale ne satisfait pas totalement certains groupes de pression. Au nom de la moralité et pour des motifs d'ordre économique, ces groupes préconisent plutôt une modification du régime afin que les « criminels de la route » ne puissent pas bénéficier des avantages et de la protection de la loi.

La préoccupation première de ces groupes vise les accidents d'automobile en relation avec l'usage ou l'effet de l'alcool. Pour cette raison, il est opportun d'énoncer certaines statistiques à l'égard du comportement des conducteurs québécois. Dans un document préparé par la SAAQ et soumis à l'étude lors de la Commission parlementaire du 14 mars 2002, on pouvait prendre connaissance de ces informations :

QUELQUES CHIFFRES POUR L'ANNÉE 1999

4 496 997	Titulaires de permis de conduire
1 978 679	Conducteurs disent être susceptibles de conduire avec un taux d'alcool de 0,09
14 520	Conducteurs ont été condamnés pour une infraction criminelle en 1999
2 496	Ont été impliqués dans un accident (60 % avec dommages matériels seulement)
313	Ont réclamé une indemnité à la SAAQ (coût = 14 M\$)*
53	Étaient des récidivistes (coût = 2,4 M\$)

* Le coût total des indemnités est de 746 M\$ pour 1999.³

À la lecture de ces données, force est de constater que l'ampleur du « problème » de l'indemnisation du « criminel de la route » n'est pas aussi importante que ce que nous indiquent les différents médias. En effet, le coût de l'indemnisation des conducteurs en état d'ébriété ne représente que 0,018 % de la totalité des indemnités versées aux accidentés de la route, alors que l'indemnisation des récidivistes n'en représente qu'un maigre 0,003 %.

De plus, nous croyons opportun de mentionner que lors de la Commission parlementaire des transports et de l'environnement tenue le 26 septembre 2002, M. Brind'amour, président de la SAAQ, informait l'auditoire que pour l'année 1999, parmi les 53 récidivistes qui ont fait une réclamation à la SAAQ, 42 d'entre eux n'avaient blessé personne d'autre qu'eux-mêmes et que les 11 autres ont blessé 7 personnes étrangères à leur véhicule. Pour l'année 2000, ce sont 16 conducteurs récidivistes pour 30 blessés. Il nous semble donc que les motifs d'ordre économique et d'injustice soulevés par les différents groupes de pression ne devraient pas être pris en considération par les autorités dans l'étude de la question du traitement des « criminels de la route ».

Nous avons voulu, par la présente étude, vérifier la légalité constitutionnelle d'une disposition législative qui autoriserait la SAAQ à cesser d'indemniser ces « criminels de la route ». À ces fins, nous proposons une version de l'article 83.30 modifié qui aurait cet effet d'exclusion pour les victimes d'accident d'automobile qui commettraient une des infractions criminelles énoncées :

83.30. *Lorsqu'une victime est reconnue coupable d'une infraction prévue au sous-paragraphe a) du paragraphe (1) ou au paragraphe (3) ou (4) de l'article 249, au paragraphe (1) de l'article 252, à l'article 253, au paragraphe (5) de l'article 254, au paragraphe (2) ou (3) de l'article 255 du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46) ou, si l'infraction est commise avec une automobile, à l'un des articles 220, 221 et 231 de ce Code, la Société doit refuser de payer une indemnité de remplacement du revenu.*

C'est d'ailleurs en fonction de cette rédaction que la violation du droit à l'égalité sera ici étudiée. Il faut comprendre que l'objet de l'exclusion ne porte que sur l'indemnité de remplacement du revenu (IRR).

À priori, une telle différence de traitement pourrait aller à l'encontre de la protection contre la discrimination offerte par l'article 15 de la *Charte canadienne*.⁴ Est-ce que le droit à l'égalité du « criminel de la route » serait violé? C'est là notre prétention. Pour l'étude de cette question, nous nous sommes limités à le faire en regard de la *Charte canadienne*, puisque le texte de la disposition législative de la *Charte québécoise* visant la protection du droit à l'égalité contient une énumération limitative de motifs pour lesquels il est interdit de discriminer. Ainsi, aucun de ses motifs n'offre de protection au criminel de la route, ce qui n'est pas le cas de la *Charte canadienne*.

Est-ce que l'effet engendré par une éventuelle cessation de l'indemnisation sur les personnes à charge du « criminel de la route » procurerait à celles-ci un droit de recours en vertu de la *Charte canadienne* et de la *Charte québécoise*? Nous soutenons que ce sera effectivement le cas en certaines circonstances mais que, d'abord et avant tout, il faut constater et admettre les effets négatifs qu'aurait une telle mesure sur les personnes à charge du « criminel de la route ».

■ **LES MOTIFS DE DISCRIMINATION AU SOUTIEN DES EXCLUS DU RÉGIME D'INDEMNISATION**

□ **Les antécédents judiciaires à titre de motif analogue de discrimination**

La protection contre la discrimination, ou le droit à l'égalité, est consacrée dans la *Charte canadienne*. Lorsque l'on parle de discrimination, l'on doit comprendre qu'il s'agit d'une :

*distinction, intentionnelle ou non, mais fondée sur des motifs relatifs à des caractéristiques personnelles d'un individu ou d'un groupe d'individus, qui a pour effet d'imposer à cet individu ou à ce groupe, des fardeaux, des obligations ou des désavantages non imposés à d'autres ou d'empêcher ou de restreindre l'accès aux possibilités, aux bénéfices et aux avantages offerts à d'autres membres de la société. Les distinctions fondées sur des caractéristiques personnelles attribuées à un seul individu en raison de son association avec un groupe sont presque toujours taxées de discriminatoires, alors que celles fondées sur les mérites et capacités d'un individu le sont rarement.*⁵

Ainsi, une disposition législative qui aurait pour effet de permettre à la SAAQ de cesser de verser une IRR à toute victime d'accident d'automobile ayant été reconnue coupable d'un acte criminel énuméré à l'article 83.30 LAA pourrait être contestée constitutionnellement par la victime, en soulevant une atteinte à son droit à l'égalité.⁶ En effet, le refus d'indemnisation étant directement lié à l'infraction criminelle commise au moment de l'accident, nous soutenons que le « criminel de la route » pourrait, à bon droit, prétendre qu'il subit une différence de traitement par opposition aux autres victimes, qui elles, demeurent éligibles à l'application du régime d'assurance automobile du Québec. Cette différence de traitement serait, par conséquent, fondée sur l'antécédent judiciaire de la victime, antécédent qui découle de la condamnation criminelle de l'infraction commise lors de l'accident.

Il nous faut mentionner une position contraire voulant que le refus d'indemniser la victime ne soit pas la conséquence d'une distinction fondée sur les antécédents judiciaires mais devrait plutôt être assimilé à une sanction pénale additionnelle en raison du lien causal étroit entre l'accident et la déclaration de culpabilité, ainsi que de leur quasi-simultanéité. Nous ne partageons pas cet avis. Premièrement, le refus d'indemniser la victime repose sur la déclaration de culpabilité de la victime et non pas sur une quelconque responsabilité dans l'accident, celle-ci n'ayant pas à être établie dans le cadre d'application du régime d'indemnisation de l'assurance automobile. Par ailleurs, tel que nous l'établissons plus loin, cette disposition législative n'a pas les attributs d'une sanction pénale, bien qu'ayant un effet punitif, en ce qu'elle n'a pas de rôle préventif et curatif. Deuxièmement, dans l'état du droit actuel, il faut comprendre que l'antécédent judiciaire découle nécessairement d'une déclaration de culpabilité antérieure, sans qu'il ne soit nécessaire qu'un certain temps se soit écoulé. La seule condamnation du « criminel de la route » suffit donc pour être qualifiée d'antécédent judiciaire, lequel antécédent constitue le motif du refus d'indemniser cette victime, tel qu'il appert du cadre d'analyse de la présente étude.

Le processus d'analyse applicable à toute contestation constitutionnelle relative au droit à l'égalité suivant la *Charte canadienne* comporte trois étapes. Premièrement, on doit vérifier si la disposition législative contestée établit une distinction formelle entre le « criminel de la route » et les autres personnes bénéficiaires du régime d'indemnisation de la SAAQ, ou encore si elle omet de tenir compte de la situation défavorisée du criminel. Deuxièmement, il faut se demander si cette victime a subi un traitement différent en raison d'un ou de plusieurs des motifs énumérés ou des motifs analogues. Finalement, il reste à savoir si la différence de traitement est réellement discriminatoire : a-t-elle pour effet de porter atteinte à la dignité de la victime « criminel de la route », de favoriser l'entretien de préjugés, de stéréotypes et de perpétuer le désavantage historique existant à l'égard des personnes dans sa condition?

La différence de traitement du « criminel de la route »

Pour déterminer si la victime reconnue coupable d'une infraction criminelle énoncée à l'article 83.30 subit un traitement distinct, il faut procéder à une analyse comparative. La comparaison doit se faire avec « une personne raisonnable, objective et bien informée des circonstances, dotée d'attributs semblables et se trouvant dans une situation semblable à celle du demandeur ». ⁷ Différents critères doivent être analysés pour déterminer le groupe de comparaison approprié; pensons notamment à l'objet ainsi qu'à l'effet des dispositions législatives en cause.

L'article 14 LAA prévoit actuellement que « la victime qui, lors de l'accident, exerce habituellement un emploi à temps plein a droit à une indemnité de remplacement du revenu si, en raison de cet accident, elle est incapable d'exercer son emploi ». Or, la disposition législative que nous étudions aurait pour effet d'empêcher le « criminel de la route » qui avait des revenus d'emploi de bénéficier de cet avantage de la loi.

Dans ce contexte, l'article 83.30 à l'étude établit une distinction entre les victimes qui ont été reconnues coupables d'une infraction criminelle énoncée et les autres victimes. Les premières ne recevraient aucune IRR, alors que les autres victimes, pour qui la preuve de la commission d'une infraction criminelle énoncée à l'article 83.30 n'aurait pas été faite, continueraient de recevoir les avantages et bénéfices de la loi. Il va sans dire que cette restriction d'accès à la loi crée un préjudice et un désavantage à l'égard des « criminels de la route ».

Les antécédents judiciaires à titre de caractéristique personnelle de la victime

À ce stade de l'analyse, il faut vérifier si la discrimination dont se plaint la victime porte sur un des motifs énumérés au paragraphe 15 (1) ou à un motif analogue à ceux-ci. Les antécédents judiciaires ne figurent pas dans la liste des motifs de discrimination énumérés⁸ et, jusqu'à maintenant, aucune cour n'a eu à statuer sur la question de savoir s'ils doivent être considérés comme des motifs analogues. Nous proposons donc de procéder à l'analyse de cette question.

Le motif analogue sera celui qui est « souvent à la base de décisions stéréotypées, fondées non pas sur le mérite de l'individu mais plutôt sur une caractéristique personnelle qui est soit immuable, soit modifiable uniquement à un prix inacceptable au point de vue de l'identité personnelle »⁹. Deux autres critères d'analogie peuvent aussi être observés : l'appartenance à une minorité discrète et isolée et la présence d'un désavantage historique subi par ce groupe. En fait, c'est grâce à une analyse contextuelle qui prend en compte les *faits sociaux généraux* que nous pouvons identifier le critère analogue d'un motif de distinction. L'appartenance des « criminels de la route » à l'un de ces groupes ou la démonstration qu'ils sont victimes de nombreux stéréotypes permettrait vraisemblablement de conclure qu'il y a analogie entre les antécédents judiciaires et les motifs énumérés à l'article 15.

Aux yeux de certains auteurs, il ne fait pas de doute que les antécédents judiciaires constituent un motif de discrimination, lequel entretient les différents stéréotypes à l'égard des personnes qui ont fait l'objet d'une condamnation criminelle ou pénale.¹⁰ Une revue de l'histoire nous indique également que la société en général a toujours entretenu des préjugés à l'égard du criminel :

Enfin, le ternissement de la réputation du criminel a historiquement donné lieu à des pratiques punitives ayant pour objet de traduire l'atteinte à l'honneur dans un stigmate physique sur le corps du condamné. La pratique de l'ancien droit, à cet égard, de marquer les criminels au fer rouge, a eu un glorieux passé. Également, la coutume de l'affichage des jugements de condamnations criminelles dans certains endroits publics rappelle que le déshonneur devait avoir un retentissement et une publicité dans la collectivité.

Même s'il s'agit d'une incursion très impressionniste dans l'histoire, elle explique en partie le fait que le casier judiciaire soit devenu la tache symbolique sur l'honneur qu'entraîne la condamnation criminelle aux yeux de la société. Il ne faut pas s'étonner que le casier judiciaire ait remplacé dans l'imaginaire collectif la stigmatisation physique des condamnés.¹¹

Aussi, cette stigmatisation du criminel a non seulement pour effet de le punir, mais aussi de perpétuer l'entretien de préjugés et de favoriser la discrimination à son égard. Pour cette raison, il ne fait aucun doute, à nos yeux, que l'antécédent judiciaire relatif à l'accident devrait être considéré comme une caractéristique personnelle de la victime.

Nous soutenons également que la référence aux antécédents judiciaires à titre de motif de discrimination dans l'emploi, faite dans certaines lois provinciales, milite en faveur de la reconnaissance de ceux-ci comme un motif analogue.¹² En effet, la constatation d'une discrimination fondée sur les antécédents judiciaires dans l'emploi laisse présumer qu'elle existe certainement en d'autres domaines. Nous pouvons donc affirmer que les personnes qui ont fait l'objet d'une condamnation criminelle ou pénale souffrent d'un désavantage historique.

Aussi, tel que nous l'avons mentionné précédemment, la Cour suprême, dans l'arrêt *Therrien*, a démontré une certaine ouverture quant à la reconnaissance des antécédents judiciaires à titre de motif analogue. Dans cette affaire, l'appelant avait été nommé juge alors qu'il avait volontairement omis de mentionner qu'il avait des antécédents judiciaires et qu'il avait obtenu son pardon. Lorsque le ministre de la Justice a été mis au fait de cette situation, il a déposé une requête en destitution. La Cour, en faisant droit à la requête sur la foi que la plainte du ministre portait sur l'omission de révéler l'existence de ces démêlés avec la justice, aborde la question de l'article 15 de la *Charte canadienne* et du motif analogue :

En l'espèce, si la décision du ministre de déposer une plainte déontologique contre l'appelant est fondée sur la présence d'antécédents judiciaires, je reconnais que l'appelant a subi une différence de traitement par rapport à d'autres personnes qui ne présentent pas un tel passé pénal. Je prends également pour acquis, à nos fins, mais sans toutefois en décider, que les antécédents judiciaires constituent un motif de discrimination analogue au sens du par. 15(1) de la Charte canadienne.¹³ [Nos italiques.]

De plus, certaines lois protectrices des droits du Canada comportent, à titre de motif de discrimination, un motif étroitement lié aux antécédents judiciaires, à savoir « l'état de personne graciée ». ¹⁴ Cette décision de ne protéger que les personnes qui ont obtenu leur pardon doit-elle avoir pour effet de refuser cette protection aux personnes qui n'auront pas pu l'obtenir ou qui n'auront pas fait les démarches nécessaires à son obtention? Il nous semble que si on a cru bon de protéger les personnes ayant obtenu un pardon du fait qu'elles subissaient une distinction ou exclusion qui portait atteinte à

leur dignité, à plus forte raison doit-on comprendre que celles qui n'ont pas obtenu ce pardon subissent également ces différences de traitement.

Notons aussi que la Cour fédérale d'appel, dans l'affaire *Sauvé*¹⁵, en concluant que les prisonniers ne constituaient pas un groupe analogue aux fins du paragraphe 15 (1) de la *Charte canadienne*, a affirmé qu'une personne réhabilitée, après son incarcération, devait forcément modifier son comportement afin de pouvoir se prévaloir du droit à l'égalité. Les personnes possédant des antécédents judiciaires devraient pouvoir bénéficier des mêmes bénéfices et avantages de la loi en toute égalité, et ce dès la fin de l'incarcération afin d'aider à leur réintégration dans la société.

En raison des points exposés et de l'état actuel du droit, nous croyons qu'il y a de fortes chances pour que les antécédents judiciaires viennent à être considérés comme un motif analogue de discrimination, tant en raison du fait qu'ils constituent une caractéristique personnelle de la victime que du désavantage historique notoire dont font l'objet les criminels. Par ailleurs, l'*obiter* du juge Gonthier dans l'arrêt *Therrien*, voulant que la Cour soit prête à reconnaître les antécédents judiciaires comme un motif analogue de discrimination, nous semble être un facteur déterminant sur la question.

Le critère de l'atteinte à la dignité appliqué à la cessation de l'indemnisation du « criminel de la route »

D'une manière générale, pour qu'une distinction soit taxée de discriminatoire en vertu de la *Charte canadienne*, il faudra qu'elle aille à l'encontre de l'objet de la protection, c'est-à-dire qu'elle porte atteinte à la dignité et à la liberté humaine. À propos de la dignité humaine, le juge McLachlin énonçait d'ailleurs que :

*le corollaire de la reconnaissance de la dignité de chacun est la reconnaissance qu'il est mauvais d'empêcher ou de restreindre l'accès aux possibilités, aux bénéfices et aux avantages offerts à d'autres membres de la société, pour le seul motif que la personne est membre d'un groupe particulier réputé moins capable ou méritant que d'autres.*¹⁶

Pour déterminer s'il y a atteinte à la dignité, il faudra passer par l'analyse des différents facteurs dits contextuels qu'ont établis les tribunaux. Le premier de ces facteurs vise à reconnaître si le demandeur, en l'occurrence le « criminel de la route », souffre d'un désavantage préexistant. Le deuxième a pour objet de vérifier le rapport entre les motifs de discrimination et la situation réelle du demandeur : le « criminel de la route » voit-il sa situation bonifiée ou aggravée par

l'application de la loi? Le troisième facteur touche l'objet ou l'effet d'amélioration de la disposition légale attaquée, mais dans une perspective générale. Finalement, le quatrième facteur prend en considération la nature du droit touché.¹⁷

La question de savoir si le « criminel de la route » se trouve dans une situation injuste ou fait l'objet d'un traitement inéquitable en raison de ses caractéristiques propres et des stéréotypes qu'elles nourrissent doit recevoir une réponse affirmative. C'est en raison du fait que cette victime est identifiée comme criminelle (caractéristique personnelle) qu'elle subit un traitement parfois injuste en raison des différents stéréotypes véhiculés dans la société. Notre société abonde d'exemples où, en raison d'une mauvaise perception de ces criminels, on leur refuse l'accès à un service, à un logement ou à un emploi.

En ce qui concerne l'effet de la disposition législative en cause sur le « criminel de la route », il ne fait aucun doute qu'il ne rehausse pas sa dignité humaine. La négation de son droit à une IRR aura certainement un effet négatif sur sa réintégration dans la société. Que ce criminel ait été ou non incarcéré pour l'infraction criminelle qu'il a commise, les souffrances qu'il subit et qui sont attribuables à l'accident d'automobile lui créent une difficulté supplémentaire. L'exclusion du régime le placera le plus souvent dans un état de nécessité puisqu'il devra forcément se tourner vers d'autres mesures, telle l'aide sociale. La situation du « criminel de la route » est nécessairement aggravée. Il est l'objet d'un traitement distinct par l'application de la loi, lequel lui fait percevoir qu'il est moins capable et moins méritant, parce qu'on lui refuse l'accès à une IRR, alors qu'il a pourtant les mêmes besoins que toute autre victime d'accident d'automobile.

En ce qui concerne l'analyse de l'objet ou de l'effet d'amélioration de la mesure législative, nul doute que la *Loi sur l'assurance automobile* a pour but de promouvoir la dignité des accidentés de la route qui, en raison des souffrances, blessures ou handicaps auxquels ils ont à faire face, font partie de groupes défavorisés et que l'IRR constitue une mesure sociale destinée à améliorer leur sort ou à réduire les inégalités socio-économiques dont ils sont l'objet.

Il peut être pertinent ici de rappeler dans quel contexte cette loi a été adoptée à l'origine. Le processus d'indemnisation était alourdi par des délais et des frais judiciaires importants. L'indemnisation, quant à elle, était incertaine, principalement en raison de l'insolvabilité de la personne responsable des dommages, et elle était souvent inadéquate. Au surplus, le soutien aux personnes à charge n'était pas assuré et les conséquences étaient plus importantes pour les moins biens nantis.¹⁸ La LAA dans son ensemble a certainement un effet d'amélioration; elle accorde une IRR aux victimes qui exercent un

travail à temps plein (art. 13 à 17), à celles qui exercent un emploi temporaire ou à temps partiel (art. 18 à 22), à celles qui sont sans emploi (art. 23 à 26.1), à celles qui sont âgées de 16 ans et plus et fréquentent un établissement d'enseignement (art. 27 à 33), à celles qui sont âgées de moins de 16 ans (art. 34 à 39), à celles qui sont âgées de 64 ans et plus (art. 40 à 43). C'est donc dire que la LAA indemnise toutes les catégories de victimes, même celles qui n'exerçaient aucun emploi, mais qui en étaient capables avant l'accident et qui en sont désormais incapables, six mois après l'accident (art. 26). Contrairement à ces dispositions amélioratrices de la situation des victimes, la disposition législative à l'étude aurait plutôt un effet négatif sur les victimes d'accidents d'automobile reconnues coupable d'une infraction criminelle mentionnée à l'article 83.30 en leur niant l'accès à l'IRR.

Finalement, le droit nié à la victime criminelle de la route est l'accessibilité à l'IRR qui est octroyée lorsque la victime souffre d'un préjudice corporel important la privant de ses facultés et l'empêchant ainsi d'effectuer son travail ou sa profession. En refusant de verser cette IRR à la victime criminelle de la route, on lui retire toute possibilité de revenu égal ou près du revenu qu'elle gagnait avant l'accident. Elle pourra se tourner vers d'autres mesures étatiques, mais elle en subira certainement un préjudice car ces mesures, telle l'aide sociale, ne visent pas à remplacer un revenu et ne remplacent pas la qualité de vie qu'avait la victime avant l'accident.¹⁹

De l'analyse de ces facteurs contextuels, il ressort que la mesure qui empêcherait le « criminel de la route » de se prévaloir de l'indemnité de remplacement du revenu porterait atteinte à la dignité de sa personne. Celui-ci, en plus de subir les souffrances occasionnées par ses blessures et d'être condamné à purger une peine criminelle, verrait ses revenus réduits considérablement, de sorte qu'il se sentirait forcément atteint dans sa dignité.

Une fois établies les différentes conclusions que pourraient retenir une cour de justice, soit que le « criminel de la route » est traité différemment des autres victimes d'accident d'automobile, que les antécédents judiciaires constituent vraisemblablement un motif analogue de discrimination, que la dignité de la personne du « criminel de la route » est bafouée par son exclusion du régime d'indemnisation, il nous faudra encore vérifier si cette violation du droit à l'égalité de la *Charte canadienne* est justifiable dans le cadre d'une société libre et démocratique.²⁰ Auparavant, nous avons cru intéressant de vérifier si l'article 83.30 à l'étude portait également atteinte au droit à l'égalité en raison d'une dépendance à l'alcool ou à une drogue.

□ **La dépendance de la victime envers l'alcool ou une drogue et la protection contre la discrimination**

Il peut arriver que le « criminel de la route » inculpé pour conduite avec facultés affaiblies soit en fait un alcoolique ou un toxicomane. Dans l'un ou l'autre cas, il pourrait tout simplement plaider qu'il est victime de discrimination en raison de sa dépendance à l'alcool ou à une drogue. Le motif de discrimination qu'est la dépendance se retrouve dans la *Loi canadienne des droits de la personne*²¹ et est défini comme comportant la « dépendance, présente ou passée, envers l'alcool ou la drogue. »

Puisque la *Loi canadienne des droits de la personne* « assure la protection du droit à l'égalité dans les domaines de l'emploi et de la fourniture de biens, de services, d'installations, de moyens d'hébergement destinés au public, de locaux commerciaux ou de logements », le « criminel de la route » ne pourrait pas prétendre que son droit à l'égalité, protégé par cette loi, est bafoué. L'initiative du gouvernement québécois d'octroyer une IRR aux victimes d'accidents d'automobile ne se range pas parmi les services visés par la *Loi canadienne*. Toutefois, il pourrait toujours prétendre que la mesure législative qui a pour effet de l'exclure du régime porte atteinte à son droit à l'égalité protégé par le paragraphe 15 (1) de la *Charte canadienne*.

La dépendance à titre de caractéristique personnelle de la victime

Le motif de dépendance est également reconnu comme étant une base de discrimination illicite dans des lois provinciales.²² Pour cette raison, il y a de fortes chances que ce motif soit considéré comme un motif analogue de discrimination visé au paragraphe 15 (1) de la *Charte canadienne*. Tel que le rappelait le juge L'Heureux-Dubé dans l'arrêt *Corbière* sur la question des indicateurs permettant d'établir l'analogie d'un motif de discrimination, la présence d'un motif de discrimination dans une loi provinciale ou fédérale constitue un indice supplémentaire qu'il doit s'agir d'un motif analogue.

À titre d'exemple, la *Loi sur les droits de la personne* de la Nouvelle-Écosse définit l'incapacité physique ou mentale comme la réalité ou la perception d'une dépendance antérieure des drogues ou de l'alcool.²³ Ce motif d'incapacité peut aussi être associé au motif de déficience mentale ou physique, motif énuméré au paragraphe 15 (1) de la *Charte canadienne*. En conséquence, il nous est permis d'affirmer que la dépendance à l'alcool ou à une drogue constitue, en elle-même, un motif analogue de discrimination en raison de son énonciation au texte même de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, et que cette dépendance est également assimilable au

motif de déficience mentale ou physique.²⁴ Il en résulte que le « criminel de la route » pourrait, à bon droit, alléguer que la différence de traitement qu'il subit est fondée à la fois sur sa dépendance (motif analogue) et sur le motif de déficience (motif énuméré). Toutefois, afin de convaincre un tribunal que c'est en raison de ce motif qu'il est l'objet d'une distinction, il pourrait être utile de tenter de démontrer que la majorité des personnes visées par cette exclusion du régime souffre d'une telle dépendance.

L'atteinte à la dignité de la victime

Il faut ici reprendre les quatre facteurs contextuels qui ont été étudiés en regard de l'exclusion découlant des antécédents judiciaires. Quant au premier facteur, si nous en sommes venus à la conclusion que le « criminel de la route » se trouve déjà dans une situation injuste dans notre société, la situation n'est pas modifiée par le fait que la victime soit, au surplus, alcoolique ou toxicomane. Cette dépendance pourrait également ajouter à la mauvaise perception et à l'entretien de stéréotypes et de préjugés à son égard dans la société, lorsque dévoilée.

De plus, bien que la disposition législative qui refuse les avantages et bénéfices de la *Loi sur l'assurance automobile* au « criminel de la route » le fasse sans tenir compte de la dépendance à l'alcool ou une drogue, il demeure que la négation du droit à l'IRR aura un effet néfaste sur la réinsertion et la réhabilitation de cette victime. La loi aura donc pour effet de diminuer la dignité du « criminel de la route » dépendant en lui faisant percevoir qu'il est moins capable et qu'il ne mérite pas les mêmes intérêt, respect et considération que les autres membres de la société.

En ce qui concerne la question de l'effet d'amélioration de la *Loi sur l'assurance automobile* et la nature du droit touché par l'exclusion du régime pour le « criminel de la route », nous référons le lecteur à l'analyse à laquelle nous avons procédé en regard de la distinction fondée sur les antécédents judiciaires.²⁵ À la lumière de ces observations, il ressort que la différence de traitement du « criminel de la route » fondée sur sa dépendance à l'alcool ou une drogue (motif analogue) ou de sa déficience (motif énuméré) porte atteinte à sa dignité.

L'effet discriminatoire de la cessation de l'indemnisation envers les personnes à charge du « criminel de la route »

Puisque l'hypothèse que nous mettons ici à l'épreuve vise à anéantir toute indemnisation en guise de remplacement du revenu à

la victime criminelle de la route, sans égard à la possibilité qu'elle ait ou non des personnes à sa charge, il nous faut donc analyser quels seront les effets sur ces dernières. En effet, il est possible que le « criminel de la route » que nous visons par une telle disposition légale soit la source principale des revenus de la famille et que, sans cette contribution, sa famille soit placée dans une situation précaire. Il y a donc lieu de s'interroger pour savoir si les personnes à la charge de l'« exclu » du régime disposeraient d'un moyen pour contester une telle mesure et, à ces fins, recourir à la *Charte canadienne*.

Pouvons-nous affirmer que les personnes à charge du « criminel de la route » subissent un traitement différent du fait qu'aucune indemnité ne leur est versée? C'est là notre prétention. Parce qu'elles sont liées à une victime exclue du régime d'indemnisation, elles ne peuvent bénéficier des avantages que leur procurerait le versement d'une IRR.

L'état civil, l'état matrimonial et la situation de famille à titre de motifs de discrimination

Les concepts d'état civil et d'état matrimonial sont des motifs de discrimination prohibés. C'est en fonction de la définition retenue pour l'expression « personne à charge » dans la *Loi sur l'assurance automobile* que nous pouvons prétendre que la différence de traitement que subissent les personnes à charge est basée sur le motif de l'état civil ou de l'état matrimonial. À l'article 2 LAA, on peut lire que l'expression « personne à charge » vise :

1. le *conjoint*;
2. la personne qui est *séparée de fait ou légalement* de la victime ou dont le mariage avec celle-ci est dissous par un *jugement définitif de divorce* ou est déclaré nul par un *jugement en nullité de mariage* et qui a droit de recevoir de la victime une pension alimentaire en vertu d'un jugement ou d'une convention;
3. *l'enfant mineur* de la victime et la personne mineure à qui la victime tient lieu de mère ou de père;
4. *l'enfant majeur* de la victime et la personne majeure à qui la victime tient lieu de mère ou de père, à la condition que la victime subvienne à plus de 50 % de leurs besoins vitaux et frais d'entretien;
5. *toute autre personne liée à la victime par le sang ou l'adoption* et toute autre personne lui tenant lieu de mère ou de père, à la condition que la victime subvienne à plus de 50 % de leurs besoins vitaux et frais d'entretien. [Nos italiques.]

En conséquence et en raison de l'état actuel du droit en ce qui concerne la définition du concept d'état civil, nous pouvons affirmer avec certitude que les personnes à charge du « criminel de la route » sont victimes d'une différence de traitement basée sur leur état civil.

Tel que l'a précisé la Cour suprême dans l'arrêt *Ville de Brossard*, l'aspect relatif ou les effets des relations de familles visées par le concept d'état civil sont également protégés.²⁶ La situation précaire dans laquelle se retrouvent les personnes à charge de l'« exclu » du régime d'indemnisation est la conséquence directe du lien les unissant à la victime qui se voit refuser l'accès à l'indemnité de remplacement du revenu. Il s'agit donc d'un effet qui découle de l'état civil. Il faut maintenant déterminer si cette différence de traitement est réellement discriminatoire; si elle porte atteinte à la dignité des personnes à charge.

L'atteinte à la dignité des personnes à charge et la cessation de l'indemnisation du « criminel de la route »

Tel que nous venons de le démontrer, les personnes à charge pourraient contester la disposition législative à l'étude pour le motif de l'état civil et ce, tant en fonction de la *Charte québécoise* que de la *Charte canadienne*. Pour ce qui est d'établir si la mesure envisagée porte ou non atteinte à la dignité des personnes à charge, nous procéderons à l'analyse contextuelle prescrite par les enseignements de la Cour suprême. Il faut se poser comme question : est-ce que le fait de ne pas recevoir d'IRR, qui a pour conséquence de placer les personnes à charge dans un état de pauvreté ou encore de faire diminuer considérablement leur niveau de vie, porte atteinte à leur dignité?

Dans un premier temps, il faut déterminer si ces personnes à charge font l'objet d'un désavantage préexistant. D'une manière générale, nous ne croyons pas que le fait d'être une personne à charge ait pour conséquence d'entraîner un traitement inéquitable dans la société. Il ne s'agirait pas, selon nous, d'une caractéristique personnelle pour laquelle la société entretienne des stéréotypes ou des préjugés.

Néanmoins, nous soutenons que les personnes à charge qui se trouveraient déjà dans une certaine situation de vulnérabilité veraient donc celle-ci accentuée du fait de l'impossibilité, pour elles, d'avoir accès aux bénéfices que la *Loi sur l'assurance automobile* leur aurait procurés, n'eût été de la criminalité de la personne de qui elles dépendent. Un tribunal pourrait donc venir à la conclusion qu'une personne à charge dans cette situation souffre d'un désavantage préexistant.

Dans un second temps, il appert que l'impossibilité pour les personnes à charge de se prévaloir de l'indemnité de remplacement du revenu aura un effet négatif sur ces dernières, tant sur leur niveau que leur qualité de vie. Néanmoins, il faut admettre que l'effet néfaste, bien qu'existant, se fera sentir dans une moindre mesure chez les personnes à charge que pour le « criminel de la route ».

Tel que nous l'avons précédemment mentionné, l'absence de tout soutien à certaines personnes à charge était au nombre des raisons qui ont poussé le gouvernement de l'époque à adopter la Loi sur l'assurance automobile.²⁷ Il s'ensuit donc qu'une disposition législative qui refuserait l'accès à l'IRR aux « criminels de la route » et, par conséquent, à leurs personnes à charge aurait un effet néfaste plutôt qu'améliorateur.

Finalement, l'accessibilité à une indemnité de remplacement du revenu est fondamentale. Nous pouvons facilement établir une certaine analogie entre l'IRR et l'obligation alimentaire. Toutes deux ont une portée « sociétale » : elles visent à combler des besoins financiers et à contrer la dépendance financière.²⁸ Par ailleurs, nier la possibilité d'accès à l'IRR aux personnes à charge du « criminel de la route » laisse croire qu'elles sont moins dignes que d'autres personnes à charge qui n'auraient pas eu la malchance d'être mariées, séparées, divorcées ou nées d'une personne qui a été victime d'un accident d'automobile lors duquel il commettait une infraction criminelle.

De cette analyse, il ressort que la négation de l'IRR a un effet néfaste sur les personnes à charge du « criminel de la route », que l'effet de la disposition législative n'est pas améliorateur et que le droit en cause est d'une grande importance. Si la personne à charge du « criminel de la route » parvient à démontrer qu'elle fait déjà l'objet d'un désavantage en raison de sa vulnérabilité ou de sa situation particulière, la disposition législative à l'étude violerait son droit à la dignité.

Nous soutenons également que même si la personne à charge ne démontre pas de désavantage préexistant, il demeure que l'impossibilité d'accès mine certainement son estime d'elle-même et qu'en conséquence, il serait probable qu'un tribunal arrive à la conclusion que la disposition législative à l'étude porte atteinte à sa dignité.

■ LES JUSTIFICATIONS D'UN TRAITEMENT DISCRIMINATOIRE POUR LES « CRIMINELS DE LA ROUTE »

Nous avons établi que la disposition législative en cause porterait atteinte au droit à l'égalité du « criminel de la route » et de ses personnes à charge, droit protégé par l'article 15 de la *Charte canadienne*. Malgré le fait que cette mesure soit discriminatoire, l'État a la possibilité de justifier une telle discrimination. En effet, l'article premier de la *Charte canadienne* constitue une clause justificative qui permet à l'État d'établir que la mesure adoptée est raisonnable et justifiable dans le cadre d'une société libre et démocratique.

□ Le test de l'article premier de la Charte canadienne

À l'étape de l'article premier, la Société de l'assurance automobile du Québec devra prouver que l'article 83.30 à l'étude apporte une restriction raisonnable et justifiable, dans le cadre d'une société libre et démocratique, au droit à l'égalité.²⁹ Ce critère de proportionnalité s'analyse sous trois angles : il doit y avoir un lien rationnel avec l'objectif poursuivi, l'atteinte ne doit pas être plus grande que ce qu'il est raisonnablement nécessaire pour atteindre l'objectif et les effets préjudiciables sur les personnes visées doivent être proportionnels à l'objectif poursuivi et aux effets bénéfiques que procure l'application de la disposition.

L'analyse des différents objectifs législatifs

La première étape du critère de la justification en vertu de l'article premier de la *Charte canadienne* consiste à se demander si la loi qui restreint ici le droit à l'égalité du paragraphe 15 (1) favorise la réalisation d'un objectif urgent et réel. À cette étape, il faut à la fois considérer l'objet de la loi dans son ensemble et celui de la disposition législative contestée.³⁰ Bien qu'en théorie on exige un objectif urgent et réel pour faire survivre la loi ou la disposition législative contestée, il ressort de l'état de la jurisprudence que l'objectif louable sera généralement suffisant pour éviter son invalidation à ce stade.³¹

L'objectif de la *Loi sur l'assurance automobile* est, rappelons-le, d'indemniser toutes les victimes d'accident d'automobile ayant subi un préjudice corporel, sans égard à la responsabilité de quiconque. L'objectif de la loi doit être qualifié de « sociétal » en ce qu'il vise à faciliter l'accès à une indemnisation juste et équitable, à assurer un soutien à la victime et à ses personnes à charge. C'est parce que l'automobile est un risque social qu'il était devenu nécessaire d'adopter une telle législation.

L'objet de la disposition à l'étude, soit l'article 83.30 reproduit en introduction, prévoit la négation d'accès à l'IRR pour toute personne reconnue coupable d'un acte criminel relatif à la conduite automobile. Nous nous permettons d'identifier trois objectifs qui, selon nous, représentent adéquatement les différents arguments présentés lors des plus récentes commissions parlementaires. Il ressort qu'une telle mesure aurait principalement pour objectif de donner une apparence de justice au système d'indemnisation, de punir le conducteur fautif et de responsabiliser ainsi les conducteurs d'automobiles, mais aussi d'amoinrir le fardeau financier de la SAAQ.

Dans un premier temps, il nous faut remarquer qu'une telle mesure irait nécessairement à l'encontre du désir du législateur lorsqu'il a établi le régime d'indemnisation : « Il a choisi un système complètement exempt de toute punition pour faute afin d'atténuer pour toutes les victimes les conséquences financières résultant d'un accident d'automobile. »³²

Il nous faut également mentionner que l'objectif visant à redonner une certaine apparence de justice au régime d'indemnisation actuel ne nous semble pas acceptable. En effet, pour rétablir une justice dans l'indemnisation, il faudrait au préalable démontrer que le fait d'indemniser les « criminels de la route » est, en soi, une injustice. Or, rien n'indique que ce soit le cas. Au contraire, un arrêt de la Cour suprême, portant sur la question de l'indemnisation du préjudice corporel que subit le conducteur en état d'ébriété, est venu rappeler l'importance d'avoir accès à une indemnisation.³³ Dans cette affaire en provenance de la Colombie-Britannique, deux personnes en état d'ébriété décident de prendre la route. Le propriétaire de la voiture laisse le volant à son ami et occupe le siège du passager. Ils ont un accident d'automobile qui leur cause des blessures corporelles sérieuses. Le conducteur décide alors de poursuivre le propriétaire en responsabilité civile et demande que l'on nie le droit de recours au conducteur, puisqu'il serait « immoral » de conduire en état d'ébriété pour ensuite poursuivre une autre personne en responsabilité. Dans son jugement, le juge Cory, affirme que :

*l'attribution de dommages-intérêts ne devrait pas être perçue comme une approbation judiciaire des activités illégales du demandeur. C'est aux poursuites criminelles qu'il appartient d'exprimer la condamnation des activités illégales par le système judiciaire et, plus important encore, par la société.*³⁴

Il ajoute en conclusion :

Si le demandeur a contrevenu à la loi et que sa conduite est un facteur qui a contribué au préjudice, il peut fort bien être tenu

responsable de négligence contributive ou considéré comme auteur de son propre malheur. Toutefois, le seul fait que le demandeur soit fautif ne signifie pas nécessairement qu'il doive être privé de tout recours judiciaire à l'égard du préjudice qu'il a subi.

[...]

Rien ne justifie que l'appelant [le conducteur] soit empêché d'obtenir un dédommagement pour des considérations d'ordre public. La décision de lui accorder réparation ne devrait ni offenser ni choquer la conscience des citoyens sensés et raisonnables qui ont pris connaissance de tous les faits en l'espèce.

Bref, l'ordre public ne devrait pas être un obstacle absolu à l'indemnisation d'un conducteur ayant subi des blessures lors d'un accident, alors que ses facultés étaient affaiblies.³⁵

Il appert donc qu'aux yeux du juge Cory, permettre l'indemnisation d'une personne fautive, même criminellement, n'est pas une injustice. Notons que cette affaire a été rendue dans une province de *common law* et que le régime d'indemnisation des accidents d'automobile relève des règles de la responsabilité plutôt que d'un régime de *no-fault* comme le nôtre. Nous soutenons que s'il a été reconnu, en *common law*, que la conduite en état d'ébriété ne devait pas faire échec à un recours judiciaire afin d'être indemnisé, à plus forte raison, la négation absolue du droit à l'IRR pour le « criminel de la route » ne saurait être acceptée compte tenu de l'existence du régime d'indemnisation sans égard à la faute au Québec. Pour ces raisons, l'intention de créer une certaine « apparence de justice » ne correspond pas à la définition de l'objectif urgent et réel.

En ce qui concerne l'objectif « punitif » et « responsabilisateur » de la mesure, il pourrait être, à notre avis, considéré comme urgent et réel ou, à tout le moins, louable. En effet, si on prend l'exemple de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* du Québec, il est possible d'opposer à la victime sa propre faute afin de lui nier les avantages et bénéfices de la loi.³⁶ Cette forme de punition, quoique différente de celle ici envisagée, est assimilable à celle projetée pour la nouvelle rédaction de l'article 83.30 LAA. Pour la fonction de responsabilisation du conducteur, nous concluons que l'adoption d'une mesure qui a pour objectif d'augmenter la sécurité des usagers du système routier, de diminuer le nombre d'accidents avec préjudice corporel et de sauver des vies constitue un objectif urgent et réel.

Il reste donc à considérer l'objectif de nature économique. Cet objectif ne nous semble ni urgent, ni réel, ni même louable pour plusieurs raisons. Premièrement, il ressort des statistiques mises à notre disposition par la SAAQ que, pour l'année 1999, 313 conducteurs

« criminels » ont été impliqués dans un accident d'automobile et ont réclamé une indemnité à la SAAQ, pour un coût de 14 millions de dollars. Il faut aussi savoir que le coût total des indemnités versées pour cette année 1999 était de 746 millions de dollars. C'est donc dire que le coût de ces « criminels de la route » équivalait à 1,87 % de la masse totale versée en indemnités.³⁷ Compte tenu que l'économie serait minime en raison de l'exclusion du « criminel de la route » du régime d'indemnisation, il ne s'agirait pas, selon nous, d'un objectif urgent et réel.

Néanmoins, puisqu'il n'est pas impossible qu'un tribunal vienne à une conclusion contraire, nous poursuivons l'application des critères dégagés par l'arrêt *Oakes*.

L'application du critère de proportionnalité

L'étape du lien rationnel permet à l'État de démontrer que sa disposition légale n'est pas arbitraire ou inéquitable et qu'elle a été spécifiquement conçue dans l'optique d'atteindre l'objectif visé. Il faut qu'il existe un lien logique entre la violation et l'avantage recherché.

Le lien rationnel

Les tribunaux pourraient effectivement conclure à l'existence d'un lien rationnel entre la mesure envisagée et certains des objectifs visés. Il n'est pas certain qu'il existe un lien connexe entre le souci de créer une apparence de justice (objectif visé) et l'exclusion du « criminel de la route » (mesure préconisée). En effet, faut-il rappeler ici qu'il n'est pas de l'ordre d'une loi sociale de sanctionner certains comportements et qu'en ce qui concerne les infractions criminelles commises avec un véhicule automobile, elles font déjà l'objet de sanctions sévères tant au *Code criminel* qu'au *Code de la sécurité routière*. Si, contrairement à ce que nous avançons, il existait une connexité suffisante entre l'exclusion du « criminel de la route » et l'objectif de créer une apparence de justice, il nous apparaît que ce lien serait diminué par l'injustice créée pour les personnes à charge du « criminel de la route » qui subiraient les contrecoups de la mesure législative, alors qu'ils n'ont rien à voir avec l'acte reproché.

Si c'est par la punition que l'objectif de créer une apparence de justice doit nécessairement passer, il faut aussi vérifier la connexité entre l'objectif punitif et la mesure proposée. Cet objectif doit être considéré sous deux angles; il vise à la fois la prévention de la criminalité et la protection des usagers du système routier. Pour ce qui est du côté préventif de la mesure, nous ne croyons pas que la connexité soit ici aussi évidente que celle qui existe entre le fait de conduire en

état d'ébriété et celui de se voir retirer son permis de conduire en raison de l'application du *Code de la sécurité routière*. Malgré ce manque de certitude, nous serions prêts à admettre que la connexité entre le fait d'être reconnu coupable d'une de ces infractions criminelles et la punition prévue par la *Loi sur l'assurance automobile* à l'article 83.30 projeté pourrait être suffisante.

En ce qui concerne l'aspect de protection générale du public, la connexité ne peut être établie puisque la mesure envisagée n'offre aucune protection individuelle (envers le criminel) ni même aux yeux du public en général; elle ne prévoit pas de mesure de réhabilitation ou de mesure qui pourrait prévenir la récidive de la criminalité. Dans le même sens, rien n'indique qu'il sera possible d'établir une connexité entre la nécessaire responsabilisation du conducteur et la mesure projetée. L'argument voulant que la menace de ne pas pouvoir recevoir l'indemnité de remplacement du revenu ait un impact positif ou améliorateur sur le comportement des conducteurs n'a jamais été démontré.

Finalement, sur la question de la connexité de l'objectif d'ordre économique, nous n'éprouvons pas de difficulté à déterminer qu'il existe bel et bien un lien rationnel entre la disposition légale et l'économie envisageable. En effet, les indemnités versées aux conducteurs qui ont été reconnus coupable d'une des infractions criminelles énumérées à l'article 83.30 totalisaient, en 1999, un peu moins de 14 millions de dollars et, en 2000, un peu plus de 12 millions de dollars.

Reste donc à vérifier que la mesure est celle qui porte le moins possible atteinte au droit à l'égalité du « criminel de la route » et de ses personnes à charge.

Le critère de l'atteinte minimale

Le critère de l'atteinte minimale a pour but d'évaluer si la mesure adoptée est celle qui porte atteinte le moins possible à un droit ou à une liberté. Un critère de « raisonnabilité » sera généralement suffisant, surtout lorsque la loi contestée est de nature sociale et économique. Les facteurs à considérer seront la nature du droit touché, la règle de droit contestée, la gravité de l'atteinte et les intérêts en présence.

La question est donc de savoir si le gouvernement est raisonnablement fondé à conclure que refuser l'accès à l'IRR aux « criminels de la route » est la mesure qui porte le moins possible atteinte au droit à l'égalité, étant donné l'objectif louable qu'il vise. Nous répondons par la négative à cette question. Le droit à une IRR est un

droit primordial et la privation de cette indemnité est une punition trop grave et trop importante pour la victime et les personnes à sa charge. Cette indemnité pouvant s'échelonner sur une longue période de temps puisqu'elle vise à pallier l'incapacité de retourner sur le marché du travail, la victime et ses personnes à charge paieront bien longtemps et bien chèrement pour la mauvaise conduite d'un instant.

De plus, compte tenu de la somme d'argent peu significative versée en indemnité au « criminel de la route », nous ne voyons pas comment il serait possible de qualifier de rationnelle une mesure qui a si peu d'impact pour la SAAQ avec les effets dévastateurs qui pourraient être encourus pour la victime et ses personnes à charge. Une économie de l'ordre d'environ 15 millions de dollars sur un budget annuel d'environ 750 millions ne justifie pas l'atteinte au droit à l'égalité de la victime et de ses personnes à charge dans une mesure qui soit rationnelle, surtout si l'on tient compte du fait que ce chiffre de 15 millions comprend des soins médicaux et paramédicaux prodigués aux « criminels de la route ». L'impact de la négation de l'IRR se répercutera sur la vie sociale et culturelle du criminel et de sa famille, sur l'accès à l'éducation des enfants et parfois même sur l'accès au logement. Le droit à l'égalité et à la sauvegarde de la dignité du « criminel de la route » et de ses personnes à charge est atteint dans une trop grande mesure par la négation d'une indemnisation essentielle pour une personne qui souffre d'un préjudice corporel d'une importance telle qu'il y aurait normalement droit.

Bien que la disposition projetée ne rencontre pas le critère de l'atteinte minimale, nous proposons de poursuivre l'analyse plus loin, en appliquant le troisième critère de l'arrêt *Oakes*.³⁸

Les effets préjudiciables

À ce stade de l'analyse, il s'agit de mettre en balance les effets préjudiciables et les effets utiles qu'occasionne l'application de la mesure contestée. Or, puisque nous nous trouvons dans une situation hypothétique, ces hypothèses que nous avançons pourraient s'avérer conformes ou non à la réalité dans l'éventualité de l'adoption d'une telle mesure.

Dans le cadre de l'analyse de l'atteinte au droit à l'égalité à laquelle nous avons procédé plus haut, nous avons déjà identifié quelques-uns des effets néfastes pour les « criminels de la route » et leur famille. Rappelons seulement que le refus d'octroyer l'IRR ne fera qu'amplifier la difficulté de sa réinsertion et de sa réhabilitation, tout en plaçant sa famille dans une situation précaire. Faut-il mentionner ici que non seulement la pauvreté aurait un effet percutant

chez les enfants, sur l'éducation et la culture, mais qu'elle viendrait ajouter à la difficulté déjà grande de l'acceptation de la situation du parent reconnu criminellement responsable qui est soudainement frappé d'une incapacité considérable. Nous faisons aussi la critique d'une telle mesure en ce qu'elle nuirait possiblement à la stabilité des familles, sachant qu'elle est généralement reconnue par l'État comme une entité économique intégrée qui doit être protégée.

Pour mesurer quels seraient les effets bénéfiques envisageables, il faut évaluer que l'adoption de la mesure aurait pour effet d'enrayer ou de diminuer dans une mesure considérable la conduite avec les facultés affaiblies et la conduite négligente. Sans une amélioration considérable du bilan routier, nous voyons mal comment justifier le refus de verser une IRR au « criminel de la route ».

Il faudrait aussi être en mesure d'établir que la justice et l'apparence de justice souhaités ont bel et bien contribué à calmer les mécontentements de la société de façon significative, ce qui nous semble non seulement difficile à démontrer, mais aussi à atteindre. Nous émettons certaines réserves quant à l'effet positif qu'engendrerait l'application d'une telle mesure. Les 313 (en 1999) ou les 287 chauffards (en 2000) et leurs familles qui se retrouveront avec un revenu en moins ou, à tout le moins, de beaucoup diminué, risquent d'attirer la sympathie de bien des gens et de soulever de nouveau les mécontentements.³⁹ La situation pourrait donc être pire que ce qu'elle est actuellement.

Par ailleurs, comme nous l'avons déjà mentionné, les économies réalisées par la Société de l'assurance automobile du Québec ne seraient pas d'une importance suffisante. Il suffit de rappeler que ces 313 chauffards n'ont coûté à la société d'État, en 1999, que 14 millions de dollars sur une dépense totale de 746 millions, soit l'équivalent de 1,876 %.

Après avoir soupesé les effets engendrés par l'application de la disposition légale qui fait l'objet de la présente étude, nous pouvons affirmer avec une quasi-certitude que le troisième critère de l'arrêt *Oakes* ne serait pas atteint. La mesure législative à l'étude ne porte pas atteinte le moins possible au droit à l'égalité des personnes exclues du régime et ses effets préjudiciables l'emportent, selon nous, sur les effets bénéfiques envisageables. Il faut donc vérifier s'il y a d'autres possibilités d'atteindre les objectifs déterminés en conformité avec les exigences des Chartes. C'est la problématique à laquelle nous tenterons d'apporter des solutions.

Une mesure adaptée à l'objectif visé qui serait constitutionnelle

Le critère de l'atteinte minimale n'est pas rencontré puisque la portée de la mesure est trop large. Il faut être conscient que ce qui donne une impression d'injustice à l'égard de l'indemnisation sans égard à la responsabilité criminelle du conducteur, ce sont les histoires qui impliquent la mort ou les blessures graves d'autres personnes que le « criminel de la route » et principalement lorsque celui-ci est un récidiviste.⁴⁰ Pourrions-nous alors édicter une mesure qui ne viserait que les récidivistes? Il semble que la réponse soit affirmative. Après toute cette analyse constitutionnelle de la problématique de l'indemnisation du « criminel de la route » et en raison des différentes conclusions que nous avons tirées, nous proposons la mesure suivante :

80.30. Lorsque :

1. la victime est reconnue coupable d'une infraction prévue au sous-paragraphe a) du paragraphe (1) ou aux paragraphes (3) ou (4) de l'article 249, au paragraphe (1) de l'article 252, à l'article 253, au paragraphe (5) de l'article 254, aux paragraphes (2) ou (3) de l'article 255 du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46) ou, si l'infraction est commise avec une automobile, à l'un des articles 220, 221 et 231 de ce Code ; et
2. qu'elle n'a aucune personne à charge ; et
3. qu'il ne s'agit pas d'une première condamnation criminelle pour une infraction mentionnée au paragraphe 1^o, que le conducteur ait été ou non impliqué dans un accident d'automobile lors d'une infraction précédente ;

la Société doit refuser de payer une indemnité de remplacement du revenu.

Lorsque la victime est reconnue coupable d'une infraction mentionnée au premier paragraphe du premier alinéa, qu'il ne s'agit pas d'une première condamnation criminelle, et qu'elle a une ou des personnes à charge, la Société doit réduire l'indemnité de remplacement du revenu à laquelle elle a droit en raison de l'accident, d'un montant équivalant annuellement au pourcentage suivant :

1. 45 % dans le cas d'une victime avec une personne à charge ;
2. 35 % dans le cas d'une victime avec deux personnes à charge ;
3. 25 % dans le cas d'une victime avec trois personnes à charge ;
4. 10 % dans le cas d'une victime avec quatre personnes à charge ou plus.

Bien qu'une telle mesure serait plus facilement qualifiable de discriminatoire⁴¹, celle-ci serait plus facilement justifiable dans le cadre de l'article premier. Le groupe visé étant plus restreint et l'existence d'antécédents démontrant que le conducteur ne s'est pas conformé aux règles de la société malgré une première condamnation sont des facteurs qui feront baisser le poids des effets préjudiciables dans la balance.

Cette mesure a l'avantage de prendre en considération tous les objectifs législatifs précédemment étudiés. Le souci de faire apparaître une justice par l'application du régime est atteint en ce que l'indemnisation des récidivistes, celle qui choque le plus la conscience, est la seule touchée. La mesure contient aussi un caractère punitif d'une importance raisonnable et les personnes à charge ne sont pas laissées pour compte. Nous avons repris les pourcentages qui sont utilisés dans l'actuel article 83.30 de la LAA, pourcentages qui servent à établir l'indemnisation du « criminel de la route », pour ses personnes à charge, pendant la durée de son incarcération.

Or, l'article 83.30 que nous proposons dans la présente sous-section, aurait pour effet de nier l'accès non pas à toutes les indemnités prévues dans la LAA, mais seulement l'accès à l'IRR, et suivant certaines conditions : la récidive et l'absence de personne à charge.

Dans l'arrêt *Hall c. Hébert*⁴² précité, le juge Cory rappelle que ce qui serait contraire à l'ordre public serait de nier l'accès à toutes les indemnités dans la loi et de ne pas créer de droit de recours pour cette victime exclue de l'application du régime d'indemnisation. L'article 83.30 finalement proposé n'a pas cet effet et, conséquemment, nous ne voyons pas de nécessité de créer un droit de recours pour la victime récidiviste non admissible à l'indemnité de remplacement du revenu. En ce sens, l'impossibilité de pouvoir rechercher la responsabilité d'un acteur fautif devant les tribunaux civils, qui découle de l'article 83.57 de la LAA, continuerait de s'appliquer en toute logique.

■ CONCLUSION

Au terme de notre étude, nous devons constater que la cessation de l'indemnisation du « criminel de la route » sans égard à la notion de récidive ou au fait qu'il ait ou non des personnes à sa charge serait inconstitutionnelle.

En ce qui concerne le « criminel de la route » lui-même, l'application d'une mesure législative telle que celle qui a fait l'objet de cette étude porterait atteinte à son droit à l'égalité de l'article 15 de la *Charte canadienne*. Cette atteinte découle d'une différence de traitement fondée tant sur les antécédents judiciaires, lesquels représentent, à nos yeux, un motif analogue de discrimination, que sur la déficience ou la dépendance de la victime à l'alcool ou une drogue, lorsque ce sera le cas.

Les moyens de contestation que les personnes à charge peuvent soulever sont étendus tant à la *Charte québécoise* qu'à la *Charte canadienne*. Dans le premier cas, il s'agira d'une discrimination fondée sur le motif d'état civil, prévu à l'article 10, qui porte atteinte au droit à la dignité reconnu à l'article 4 de la *Charte québécoise*. Rappelons toutefois que la conclusion que la mesure porte atteinte à la dignité des personnes à charge ne sera pas automatique. Tel que nous l'avons exposé, ces personnes devront démontrer qu'en raison de leur vulnérabilité, de leur situation particulière et des difficultés préexistantes auxquelles elles font face, il est porté atteinte à leur dignité. Ces derniers commentaires valent également pour l'application du paragraphe 15 (1) de la *Charte canadienne*. Dans ce cas, il s'agira d'une atteinte au droit à l'égalité fondée sur l'état civil, motif analogue de distinction.

Après avoir tenté de justifier la mesure législative à l'étude en regard des trois objectifs qu'elle sous-tend, soit le souci de justice et d'apparence de justice, la punition du « criminel de la route » et la responsabilisation des conducteurs, ainsi que l'objectif d'ordre économique, il n'y a que le second qui doit être qualifié d'urgent et réel. En regard de cet objectif « punitif » et « responsabilisateur », l'étude a permis de démontrer que malgré le fait qu'il existe un lien rationnel entre cet objectif et la mesure législative projetée, celle-ci ne rencontre pas le critère de l'atteinte minimale en ce qu'elle porte atteinte au droit à l'égalité dans une trop grande mesure et que les effets utiles envisageables sont négligeables comparativement aux effets préjudiciables.

Malgré ce constat juridique, nous comprenons les motivations qui poussent le ministère à vouloir modifier la *Loi sur l'assurance automobile*. Pour cette raison et à la lumière de l'analyse à laquelle nous avons procédé de la situation québécoise, nous avons pris la liberté de proposer une autre disposition législative qui permettrait de répondre au souci de rendre justice ou apparence de justice, tout en punissant les chauffards conformément à ce que les chartes nous permettent de faire et en respectant les droits des victimes et de leurs personnes à charge. Nous croyons opportun de la reproduire à nouveau :

83.30. Lorsque :

1. la victime est reconnue coupable d'une infraction prévue au sous-paragraphe a) du paragraphe (1) ou aux paragraphes (3) ou (4) de l'article 249, au paragraphe (1) de l'article 252, à l'article 253, au paragraphe (5) de l'article 254, aux paragraphes (2) ou (3) de l'article 255 du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46) ou, si l'infraction est commise avec une automobile, à l'un des articles 220, 221 et 231 de ce Code ; et
2. qu'elle n'a aucune personne à charge ; et
3. qu'il ne s'agit pas d'une première condamnation criminelle pour une infraction mentionnée au paragraphe 1^o, que le conducteur ait été ou non impliqué dans un accident d'automobile lors d'une infraction précédente ;

la Société doit refuser de payer une indemnité de remplacement du revenu.

Lorsque la victime est reconnue coupable d'une infraction mentionnée au premier paragraphe du premier alinéa, qu'il ne s'agit pas d'une première condamnation criminelle, et qu'elle a une ou des personnes à charge, la Société doit réduire l'indemnité de remplacement du revenu à laquelle elle a droit en raison de l'accident, d'un montant équivalant annuellement au pourcentage suivant :

1. 45 % dans le cas d'une victime avec une personne à charge ;
2. 35 % dans le cas d'une victime avec deux personnes à charge ;
3. 25 % dans le cas d'une victime avec trois personnes à charge ;
4. 10 % dans le cas d'une victime avec quatre personnes à charge ou plus.

Cette mesure a l'avantage de respecter l'esprit de la *Loi sur l'assurance automobile*.

Nous tenons à porter à l'attention du lecteur que le régime d'indemnisation de la Saskatchewan a été récemment modifié et comporte désormais une disposition similaire à celle proposée. Toutefois, elle a pour particularité de refuser l'indemnisation du « criminel de la route » lorsque celui-ci est responsable de l'accident à plus de 50 %. Cette avenue nous apparaît risquée en ce qu'elle réintroduit un concept de faute dans un régime d'indemnisation qui visait spécifiquement à l'exclure; le risque résidant dans la complexité évidente de déterminer à qui ou à quoi incombe la responsabilité dans un accident d'automobile. Rappelons-le, un accident d'automobile n'est

rarement qu'exclusivement dû à une erreur humaine et la détermination de ces autres causes dans un processus judiciaire risque de coûter plus cher au contribuable que de verser l'indemnité à cette victime d'accident d'automobile qu'est le « criminel de la route ».

□ Notes

1. *Loi sur l'assurance automobile*, L.R.Q., c. A-25. [Ci-après appelée : LAA.]

2. *Code criminel*, L.R.C. 1985, ch. C-46, dans l'ordre, voir les articles 220 et 221, 249 (1) a), 249 (3) et (4), 252 (1), 253.

3. Blocs d'information, Commission Parlementaire du 14 mars 2002, Session de travail portant sur l'indemnisation des personnes accidentées reconnues coupables d'actes criminels.

4. *Charte canadienne des droits et libertés*, partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, c.11, [ci-après : *Charte canadienne*].

5. *Andrews c. Law Society of British Columbia*, [1989] 1 R.C.S. 143, p. 174 et 175 (j. McIntyre, traduction).

6. Cette affirmation est faite en fonction de l'article 83.30 que nous avons nous-mêmes rédigé et reproduit dans l'introduction; il s'agit du cadre d'analyse ici utilisé.

7. *Law c. Canada (Ministre de l'Emploi et de l'Immigration)*, [1999] 1 R.C.S. 497, p. 532 à 534 (par. 59 à 61) (j. Iacobucci); repris dans *Granovsky c. Canada (Ministère de l'Emploi et de l'Immigration)*, [2000] 1 R.C.S. 703 (Man.), (par. 69). Voir également C. BRUNELLE, « Les droits et libertés fondamentaux », dans *Collection de droit 2002-2003*, École du Barreau du Québec, vol. 7, *Droit public et administratif*, Éditions Yvon Blais inc., Cowansville, 2002, p. 65.

8. Ces motifs énumérés sont : la race, l'origine ethnique ou nationale, la couleur, la religion, le sexe, l'âge et les déficiences mentales ou physiques.

9. *Corbière c. Canada (Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien)*, [1999] 2 R.C.S. 203 (Ont.), p. 219 (par. 13) (j. McLaughlin et Bastarache).

10. Voir T.J. SINGLETON, « La discrimination fondée sur le motif des antécédents judiciaires et les instruments anti-discriminatoires canadiens », (1993) 72 *R. du B. Can.* 456, p. 457; C. BRUNELLE, « La Charte québécoise et les sanctions de l'employeur contre les auteurs d'actes criminels oeuvrant en milieu éducatif », (1995) 29 *R.J.T.* 313, p. 315 et 316; H. DUMONT, « Le dossier criminel ou pénal et ses conséquences : criminel un jour, criminel toujours ? », dans *Le respect de la vie privée dans l'entreprise : de l'affirmation à l'exercice d'un droit*, Les journées Maximilien-Caron 1995, Éditions Thémis, Montréal, 1996, p. 105-140, aux pages 108 à 110; H. DUMONT, *Pénologie : Le droit canadien relatif aux peines et aux sentences*, Montréal, Éditions Thémis, 1993, p. 557 et 558; COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE DU QUÉBEC, *Les antécédents judiciaires dans les lois administrées par le ministère de la Justice*, cahier n° 4, La Commission, Montréal, 1981, p. 6 et 7.

11. H. DUMONT, « Le dossier criminel ou pénal et ses conséquences : criminel un jour, criminel toujours ? », *loc. cit.*, note 9, p. 110.

12. Voir notamment : *Charte québécoise*, art. 18.2; *Code des droits de la personne*, L.R.O. 1990, c. H.19, art. 5 et 10; *Human Rights Code*, RSBC 1996, ch. 210, art. 13 (b); *Loi sur le casier judiciaire*, L.C. 1992, c. 22.

13. *Therrien (Re)*, [2001] 2 R.C.S. 3, par. 132, (j. Gonthier).

14. *Loi canadienne sur les droits de la personne*, L.R.C. (1985), ch. H-6, art. 3 (1). Aussi, l'article 5 de la *Loi prohibant la discrimination*, L.R.T.N.O., 1988, c. F-2, loi applicable aux Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, inclut à ses motifs de discrimination : « [...] une condamnation pour laquelle un pardon a été obtenu. »

15. *Sauvé c. Canada (Directeur général des élections)*, [2000] 2 C.F. 117 (C.A.). Ce jugement a été porté en appel et les juges majoritaires (j. McLachlin, Iacobucci, Binnie, Arbour et LeBel) ne se sont pas prononcés sur la question de savoir si le fait d'être prisonnier constitue un motif analogue de discrimination. Néanmoins, les juges minoritaires (j. L'Heureux-Dubé, Gonthier, Major et Bastarache), ont conclu, sur cette question, dans le même sens que l'avait fait la Cour fédérale d'appel. Voir : *Sauvé c. Canada (Directeur général des élections)*, [2002] C.S.c 68.

16. *Miron c. Trudel*, [1995] 2 R.C.S. 418, (par. 146) (j. McLachlin).

17. *Law c. Canada (Ministre de l'Emploi et de l'Immigration)*, précité, note 7, p. 534 et s. (par. 62 et s.).

18. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Le Régime public d'assurance automobile du Québec : Document de référence aux fins de la consultation en commission parlementaire*, p. 11. [En ligne] http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/assurances/regime_public.pdf.

19. Nous croyons pertinent de reproduire ici le texte de l'article 14 LAA qui prévoit à quelles conditions une victime peu recevoir une IRR : « La victime qui, lors de l'accident, exerce habituellement un emploi à temps plein a droit à une indemnité de remplacement du revenu si, en raison de cet accident, elle est incapable d'exercer son emploi. »

20. C'est au second chapitre de la présente étude que nous tenterons d'apporter la réponse à cette question.

21. *Loi canadienne sur les droits de la personne*, précitée, note 14, art. 3 et 25.

22. *Loi sur les droits de la personne*, L.R. c. 214, art. 5 (Nouvelle-Écosse).

23. *Id.*, art. 3 (1) (vii).

24. Dans un jugement de la Cour supérieure du Québec, on a considéré que les problèmes de drogue, d'alcool et de perte d'autonomie sont assimilables à un handicap : *St-Michel de Bellechasse (Municipalité de) c. Maison Bon-Séjour*, J.E. 94-559 (C.S.). Aussi, un tribunal ontarien, en statuant que la dépendance à la nicotine ne pouvait être assimilée à une déficience au sens de l'article 15 (1), a rappelé que celle-ci était différente de la dépendance à l'alcool : « However, smoking and the addiction that often accompanies it does not interfere with a person's effective physical, social and psychological functioning, the results that often characterize addiction to alcohol. Nicotine addiction and the symptoms of withdrawal that result when one discontinues smoking are not a mental or physical disability within the meaning of s. 15(1) of the Charter » : *McNeill c. Ontario, (Ministry of the Solicitor General and Correctional Services)*, [1998] 53 C.C.R. (2nd) 294 (Div. Gén. Ont.), par. 29 (j. O'Connor).

25. Voir 1.2.3.

26. *Brossard (Ville de) c. Commission des droits de la personne du Québec*, [1988] 2 R.C.S. 279.

27. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Le régime d'assurance automobile du Québec : Document de référence aux fins de la consultation en commission parlementaire*, op. cit., note 18, p. 11.

28. *M. c. H.*, [1999] 2 R.C.S. 3, par. 72 et 73 (j. Cory et Iacobucci).

29. *R. c. Oakes*, [1986] 1 R.C.S. 103, p. 136-137.

30. *Lavoie c. Canada*, [2002] CSC 23.

31. *Libman c. Procureur général du Québec*, [1997] 3 R.C.S. 569, p. 597 (par. 42) et 604 (par. 56). *Contra* : *R. c. Bain*, [1992] 1 R.C.S. 91, p. 162 ; *R. c. Zundel*, [1992] 2 R.C.S. 731, p. 764 à 767.

32. T. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », (1998) 39 *C. de D.* 213, p. 22.

33. *Hall c. Hébert*, [1993] 2 R.C.S. 159 (C.-B.).

34. *Id.*, par. 118.

35. *Id.*, par. 134, 135 et 136.

36. *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, L.R.Q., c. A-3.001, art. 27. À noter toutefois que l'exclusion aura lieu seulement lorsque la négligence grossière et volontaire sera établie comme étant la source unique de l'accident et que le préjudice corporel dont souffre la victime n'est pas grave ou important.

37. Des propos tenus par le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. Brind'amour, lors de la dernière commission parlementaire tenue sur la question des « criminels de la route », il appert que pour l'année 2000, 12 237 conducteurs ont été condamnés pour une infraction criminelle reliée à l'usage d'une automobile, 2 245 de ces conducteurs ont été impliqués dans un accident, 287 d'entre eux ont réclamé une indemnité à la SAAQ et, parmi ceux-ci, 55 étaient des récidivistes. Cette commission parlementaire a été tenue le 26 septembre 2002. Voir les débats parlementaires : <http://www.assnat.qc.ca/fra/Publications/debats/epreuve/cte/020926/1000.htm>.

38. *R. c. Oakes*, [1986] 1 R.C.S. 103.

39. En 1999, 313 chauffards ont réclamé une IRR, alors que 287 l'ont fait en 2000. Voir note 5 et note 180.

40. Lors de la Commission parlementaire des transports et de l'environnement tenue le 26 septembre 2002, M. Brind'amour, président de la SAAQ, informait l'auditoire que pour l'année 1999, des 53 récidivistes qui ont fait une réclamation à la SAAQ, 42 d'entre eux n'avaient blessé personne d'autre qu'eux-mêmes et que les 11 autres ont blessé 7 personnes étrangères à leur véhicule. Pour l'année 2000, ce sont 16 conducteurs récidivistes pour 30 blessés. Voir : [En ligne] <http://www.assnat.qc.ca/fra/publications/debats/epreuve/cte/020926/1000.htm>.

41. Voir *supra*, Chapitre I, 1.1 et 1.2.

42. *Hall c. Hébert*, précité, note 33.