

Prévision de l'incidence des alcootests aléatoires sur les coûts sociaux liés aux collisions, aux ressources policières et aux inconvénients subis par les conducteurs au Canada



**D. Kelly (Directrice, Communications) et A. Murie (Chef de la direction),
MADD Canada; S. Pitel et R. Solomon (Professeurs)
Faculté de droit, University of Western Ontario;
et B. Tinholt, J.D. 2012
Le 18 août 2010**

Prévision de l'incidence des alcootests aléatoires sur coûts sociaux liés aux collisions, aux ressources policières et aux inconvénients subis par les conducteurs au Canada

Introduction

Les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies sont la principale cause criminelle de décès au Canada.¹ Malgré de nombreux amendements au Code criminel², des législations provinciales progressives³, des programmes de postes de contrôle routiers pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies, un grand nombre de campagnes de sensibilisation et d'autres initiatives, la conduite avec facultés affaiblies demeure un problème persistant et sérieux au Canada. En fait, le pourcentage et le nombre de morts et de blessures liées aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies sont à la hausse depuis les dernières années et les statistiques de 2007 étaient supérieures à celles de l'an 2000.⁴

Tel que montré au tableau de la page suivante, le total des coûts sociaux associés aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies en 2007 (l'année la plus récente pour laquelle il existe des données) étaient plus de 22,6 milliards \$.

Cette estimation est modeste puisqu'elle est fondée sur les données des coroners qui, en raison de limitations, sous-estiment de façon significative le total de morts, de blessures et de collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies.⁵ De plus, la moyenne des coûts estimés associés aux collisions

¹ En comparaison avec les 1 239 collisions fatales causées par la conduite avec facultés affaiblies, il y a eu 594 homicides au Canada en 2007. Voir S. Pitel, *Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and their Costs to Canadians: 1999 to 2007* (London : University of Western Ontario, 2010), page 8 [Pitel]; et G. Li, *Homicide in Canada, 2007* (Ottawa : Statistique Canada, 2008) page 2.

² Les amendements fédéraux récents les plus significatifs ont été décrétés en 2008. Entre autres, ces amendements autorisaient les policiers à investiguer la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et d'exiger que les conducteurs soupçonnés d'être au volant avec les facultés affaiblies par la drogue soient soumis à un test de sobriété standard. On a aussi créé de nouvelles infractions à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies, augmenté les pénalités et restreint l'usage de deux défenses jugées abusives. Voir *An Act to amend the Criminal Code and to make consequential amendments to other Acts*, S.C. 2008, c. 6, ss. 18-26

³ Pour un rapport sur les réformes provinciales récentes, voir R. Solomon *et al.*, *Évaluation des provinces et des territoires de MADD Canada : le Rapport de 2009* (Oakville : MADD Canada, 2009).

⁴ Pitel, *supra* note en bas de page 1 page 8.

⁵ Par exemple, si un conducteur avec les facultés affaiblies cause une collision avec un véhicule causant la mort du conducteur sobre et deux des occupants, on inclut que le taux d'alcool dans le sang du conducteur mort dans les données du coroner sur les fatalités. À

causant la mort, des blessures ou des dommages à la propriété seulement est fondée sur les données de 2004.⁶ Par conséquent, le total des coûts sociaux associés aux collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies en 2010 est probablement considérablement plus élevé que les chiffres indiqués au Tableau 1.

Tableau 1: Évaluation des coûts sociaux associés aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies au Canada

| Conduite avec facultés affaiblies | Total des incidences | Coût moyen estimé par ⁷ | Total des coûts |
|---|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Morts | 1 239 ⁸ | 13 600 000 \$ | 16 850 400,000 \$ |
| Blessures : | 73 120 ⁹ | | |
| Blessures majeures | 7 458 (10.2%) ¹⁰ | 280 000 \$ | 2 088 240,000 \$ |
| Blessures mineures | 40 509 (55.4%) | 48 000 \$ | 1 944 432,000 \$ |
| Blessures minimales | 25 153 (34.4%) | 18 000 \$ | 452 754,000 \$ |
| Dommages à la propriété seulement¹¹ | 158 991 ¹² | 8 000 \$ | 1 271 928,000 \$ |
| Total des coûts sociaux | | | 22 607 754 000 \$ |

En juin 2009, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes a diffusé un rapport comprenant des recommandations dans le but de réduire la conduite

moins que le rapport des policiers ne mentionne que la collision a été causée par les facultés affaiblies du conducteur survivant, les trois décès seraient enregistrés comme ayant été causés par une collision où l'alcool n'était pas en cause. Une problématique similaire survient lorsqu'un conducteur avec les facultés affaiblies survit à une collision au cours de laquelle des passagers, des piétons ou des cyclistes sobres ont été tués. Voir H. Simpson, *Drinking-Driving Statistics in Canada: does anyone really know how big the problem is?* (Ottawa : Fondation de recherche sur les blessures de la route, 1997) at 53-56.

⁶ K. Vodden *et al.*, *Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario: Final Report* (Ottawa : Ministère des Transports, 2007) dans le Executive Summary i [Vodden].

⁷ *Ibid.*

⁸ Pitel, *supra* note en bas de page 1, page 8.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ La ventilation des pourcentages des catégories de blessures est basée sur Vodden, *supra* note en bas de page 6, page 59.

¹¹ Il est à noter que le Tableau 1 estime les coûts par mort et blessure et non pas par véhicules endommagés. Les véhicules endommagés sont estimés par collision.

¹² Pitel, *supra* note en bas de page 1, page 9.

avec facultés affaiblies.¹³ Une des recommandations principales était de décréter une loi autorisant les policiers à faire subir des alcootests aléatoires au Canada.¹⁴ Le gouvernement a accepté en principe la recommandation du Comité. Par la suite, le Ministère de la Justice a diffusé un document de travail¹⁵ et a convoqué un atelier de deux jours en mars 2010 appuyant les alcootests aléatoires. Le gouvernement fédéral envisage actuellement de prendre la recommandation en considération.

Faisant face à des défis similaires dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, la plupart des pays démocratiques comparables ont mis en œuvre des programmes d'alcootests aléatoires exhaustifs.¹⁶ Des études individuelles, des recherches et des méta-analyses ont conclu de façon unanime que ces programmes parviennent à réduire et ce, de façon significative et soutenue, les morts, les blessures et les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.¹⁷

Ce document examine l'incidence probable que la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires au Canada aurait sur les coûts sociaux associés aux collisions, aux ressources policières et aux inconvénients subis par les conducteurs. Malgré le fait qu'on ne puisse pas sur la base des données disponibles prévoir avec certitude l'impact de la mise en application des alcootests aléatoires, les trois conclusions suivantes peuvent être tirées :

¹³ Canada, Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, *Ending Alcohol-Impaired Driving: A Common Approach* (Ottawa : Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, 2009).

¹⁴ *Ibid.* pages 13-16.

¹⁵ Ministère de la Justice Canada, *Discussion Paper: Modernizing the Transportation Provisions of the Criminal Code* (Ottawa : Ministère de la Justice Canada, 2010), pages 10-13.

¹⁶ Les recherches ont révélé que 46 pays sur 56 (82 %) ont instauré des programmes d'alcootests aléatoires. Voir Worldwide Brewing Alliance, *2008 Drinking and Driving Report*, 8^e édition (Londres : Worldwide Brewing Alliance, 2009), page 13; K. Stewart, *On DWI Laws in Other Countries* (Washington, D.C. : National Highway Traffic Safety Administration, 2000), pages 40-48; et E. Townsend *et al.*, *Traffic Law Enforcement across the EU: An Overview* (Bruxelles : European Transport Safety Council, 2006).

¹⁷ C. Peek-Asa, "The Effects of Random Alcohol Screening in Reducing Motor Vehicle Crashes" (1998) 16 Am. J. Prev. Med. 57, pages 64-66; R. Shults *et al.*, "Reviews of Evidence Regarding Interventions to Reduce Alcohol-Impaired Driving" (2001) 21(4S) Am. J. Prev. Med. 66, pages 75-78; T. Babor *et al.*, *Alcohol: No Ordinary Commodity*, 2^e édition (Oxford : Oxford University Press, 2010), pages 170-72; R. Room, T. Babor & J. Rehm, "Alcohol and Public Health" (2005) 365 Lancet 519, page 526; World Health Organization, *World Report On Traffic Injury Prevention: Summary* (Genève : Organisation mondiale de la santé, 2004), page 30; J. Grube, "Preventing Alcohol-Related Problems: Public Policy Strategies" dans Transportation Research Board, *Implementing Impaired Driving Countermeasures: Putting Research into Action* (Washington, D.C.: Transportation Research Board, 2005), pages 104-05; D. Brand *et al.*, "Comparative Analysis of Alcohol Control Policies in 30 Countries" (2007) 4(4) PLoS Medicine 0752, page 0753; et P. Anderson, D. Chisholm & D. Fuhr, "Effectiveness and cost-effectiveness of policies and programmes to reduce the harm caused by alcohol" (2009) 373 Lancet, pages 2234-2238.

Premièrement, la mise en œuvre de programmes d'alcootests aléatoires réduira de façon marquée les coûts sociaux associés aux collisions en diminuant le nombre de collisions fatales, de blessures et de dommages à la propriété seulement.

Deuxièmement, la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires nécessitera une augmentation au niveau des ressources policières chargées d'intercepter et de dépister les conducteurs avec les facultés affaiblies. Par contre, il est probable que ces coûts additionnels seront compensés en grande partie par des économies au niveau policier générées par le nombre réduit de collisions et le traitement simplifié des cas de conduite avec facultés affaiblies.

Troisièmement, la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires fera en sorte que plus de conducteurs soient interceptés et entraînera sûrement que plus de conducteurs soient soumis à un test de dépistage en bordure de route; toutefois, ces postes de contrôle ne causeront que des délais négligeables et un minimum d'inconvénients.

Section I : Les coûts sociaux liés aux collisions

La mise en place de programmes d'alcootests aléatoires dans d'autres pays a réduit, de façon significative et soutenue, le nombre de morts causées par toutes les collisions de la route. Par exemple, au Queensland, on a évalué que ces tests avaient réduit le nombre de collisions fatales de 35 % entre 1988 et 1992.¹⁸ Au Canada, il est peu probable que les alcootests aléatoires résultent en une diminution aussi marquée que celle observée au Queensland et dans quelques-unes des autres juridictions australiennes où l'on a instauré les alcootests aléatoires il y a plus de 30 ans lorsque les collisions causées par les facultés affaiblies étaient, ou presque, à leur plus haut niveau. À notre avis, la mise en place d'alcootests aléatoires en Nouvelle-Zélande et en Irlande donne un portrait plus précis de l'incidence qu'auraient probablement de tes programmes au Canada. Dans les deux pays, les alcootests aléatoires ont remplacé les programmes de postes de contrôle routiers visant à vérifier la sobriété des conducteurs semblables aux programmes utilisés au Canada. Ces transitions aux alcootests aléatoires ont eu lieu plutôt récemment et la conduite avec facultés affaiblies dans ces deux pays semble être assez semblable à ce que l'on retrouve au Canada. Une méta-analyse effectuée en 2009 a révélé que la mise en application d'alcootests aléatoires en 1993 en Nouvelle-Zélande a réduit le total de collisions de 14 %.¹⁹ En Irlande, une législation sur les alcootests aléatoires en 2006 a réduit le total

¹⁸ J. Henstridge, R. Homel & P. Mackay, *The Long-Term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis* (Canberra : Federal Office of Road Safety, 1997), page 102 (texte et Tableau 6.9) [Henstridge].

¹⁹ A. Erke, C. Goldenbeld & T. Vaa, "The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis" (2009) 41 *Accid. Anal. Prev.*, pages 914-919 (Tableau 2).

des collisions fatales de 19 % en comparaison aux statistiques pour les 12 mois précédents.²⁰ En outre, l'incidence dissuasive du programme d'alcootests aléatoires de l'Irlande semble s'être accru au cours des derniers quatre ans. Un rapport publié en 2010 a révélé que le nombre total de collisions fatales en Irlande a diminué de 42 % depuis 2005.²¹

On doit reconnaître que prévoir l'incidence qu'auront les alcootests aléatoires au Canada est un exercice entièrement spéculatif. Par contre, à la lumière de l'expérience vécue en Irlande et en Nouvelle-Zélande, il semble plausible d'assumer que le Canada verrait une diminution du nombre total de collisions de 10 % à 25 %. Pour fins d'analyse, nous assumons également que les diminutions dans les pourcentages de collisions fatales, de blessures et de dommages à la propriété seulement seraient sensiblement les mêmes dans toutes les catégories, même s'il est probable qu'ils varient d'une catégorie à l'autre.

Au Tableau 2, nous avons utilisé les hypothèses de 10 % à 25 % de réductions des collisions. Toutefois, il faut préciser que ces pourcentages s'appliquent seulement aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies, tandis que les statistiques de la Nouvelle-Zélande, de l'Irlande et de l'Australie étaient fondées sur les réductions de toutes les collisions. Notre approche produira donc une estimation modeste des réductions. Sur la base des statistiques sur les morts, les blessures et les dommages à la propriété seulement montrées au Tableau 1 et les hypothèses mentionnées plus haut, l'incidence potentielle de la mise en place d'alcootests aléatoires au Canada est illustrée au Tableau 2.

Tableau 2 : Estimation de l'incidence des alcootests aléatoires sur les morts, les blessures et les dommages à la propriété causés par la conduite avec facultés affaiblies

| % de réductions hypothétiques | Morts évitées | Blessures évitées | Dommages à la propriété évités |
|--------------------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 25 % | 310 | 18 280 | 39 748 |
| 20 % | 248 | 14 624 | 31 798 |
| 15 % | 186 | 10 968 | 23 849 |
| 10 % | 124 | 7 312 | 15 899 |

Pour des fins d'analyses subséquentes, nous avons adopté un taux de réduction de 20 %.

Les alcootests aléatoires sont largement reconnus comme étant parmi les moyens les plus rentables de prévenir la conduite avec facultés affaiblies.

²⁰ Road Safety Authority, *Road Safety Strategy 2007-2012* (Ballina, Irlande : Road Safety Authority, 2007), page 7.

²¹ T. O'Brien, "Irish road deaths 'fall by 42%'" *Irish Times* (19 mai 2010), en ligne : Irish Times - <http://www.irishtimes.com/newspaper/breaking/2010/0519/breaking57.html>

Plus un programme d'alcootests aléatoires est exhaustif, plus le ratio coûts-avantages qui y est associé est élevé.²² En appliquant un taux de réduction de 20% aux statistiques de 2007 au Tableau 1, le Tableau 3 présente les économies en coûts sociaux potentielles qui peuvent être réalisées par la mise en place d'alcootests aléatoires. Encore ici, il est à noter que cette estimation est modeste, car elle reflète seulement les économies en coûts sociaux associées aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies et non pas celles associées à toutes les collisions.

Tableau 3 : Estimation des économies en coûts sociaux associées aux morts, aux blessures et aux dommages à la propriété seulement causés par la conduite avec facultés affaiblies

| Conduite avec facultés affaiblies | Taux de réductions de 20% estimé | Coût moyen par | Total des économies en coûts sociaux |
|---|---|-----------------------|---|
| Morts | 248 | 13 600 000 \$ | 3 372 800 000 \$ |
| Blessures : | 14,624 | | |
| Blessures majeures | 1,492 | 280 000 \$ | 417 760 000 \$ |
| Blessures mineures | 8,101 | 48 000 \$ | 388 848 000 \$ |
| Blessures minimales | 5,031 | 18 000 \$ | 90 558 000 \$ |
| Dommages à la propriété seulement | 31,798 | 8 000 \$ | 254 384 000 \$ |
| Total des économies en coûts sociaux | | | 4 524 350 000 \$ |

Donc, même avec une estimation modeste, la mise en place d'un programme d'alcootests aléatoires au Canada pourrait générer des économies de plus de 4,5 \$ milliards en coûts sociaux associés aux collisions fatales, aux blessures et aux dommages à la propriété seulement causés par la conduite avec les facultés affaiblies.

²² Pour des exemples, voir M. Mackay *et al.*, *Cost Effective EU Transport Safety Measures* (Bruxelles : European Transport Safety Council, 2003), page 27 [Mackay]; M. Peden, *World Report on Road Traffic Injury Prevention* (Genève : Organisation mondiale de la santé, 2004), page 130 [Peden]; et T. Miller, M. Blewden & J. Zhang, "Cost savings from a sustained compulsory breath testing and media campaign in New Zealand" (2004) 36 *Accid. Anal. and Prev.*, pages 783-783 [Miller].

Section II : L'incidence des alcootests aléatoires sur les ressources policières

Des préoccupations ont été soulevées à l'effet que la mise en place de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires au Canada imposerait aux ressources policières actuelles des demandes déraisonnables. Il faut admettre que l'instauration de programmes intensifs d'alcootests aléatoires exigera sans doute une augmentation considérable au niveau des forces policières pour dépister les conducteurs avec les facultés affaiblies, mais ces coûts additionnels seront fort probablement largement compensés par une réduction des ressources requises pour prêter secours et faire les enquêtes lors de collisions ou pour traiter les cas de conducteurs avec les facultés affaiblies soupçonnés d'avoir causé ces collisions. En outre, les alcootests aléatoires simplifieront largement les enquêtes policières et le traitement de tous les cas de conduite avec facultés affaiblies et réduira les exigences policières en termes de préparatifs pour le tribunal et de témoignages. Les alcootests aléatoires contribueront à modifier une bonne partie des responsabilités des ressources policières; au lieu d'avoir à répondre à des urgences et appréhender les conducteurs avec les facultés affaiblies, leurs efforts seront consacrés à prévenir les collisions et la conduite avec facultés affaiblies.

Évidemment, il est impossible de prévoir avec certitude si les ressources additionnelles requises par les alcootests aléatoires seront plus élevées, égales ou plus basses que les économies générées par les alcootests aléatoires en réduisant le nombre de collisions et d'accusations de conduite avec facultés affaiblies. Toutefois, à notre avis, les exigences additionnelles imposées par les alcootests aléatoires seront fort probablement compensées par les économies générées.

Tel qu'illustré au Tableau 4, les policiers dépensent actuellement des ressources considérables pour assurer une présence lors de collisions et pour procéder aux enquêtes. Les exigences policières varient largement selon la gravité de la collision. Les collisions fatales comptent pour seulement 1 % de toutes les collisions et elles exigent 15 % du total des ressources policières requises en matière de collisions. De façon similaire, les collisions causant des blessures comptent pour seulement 19 % de toutes les collisions mais représentent 45 % des ressources policières requises en matière de collisions. Les dommages à la propriété seulement comptent pour le pourcentage résiduel de 80 % des collisions et pour seulement 40 % des ressources policières requises en matière de collisions.²³

²³ Vodden, *supra* note en bas de page 6, page 28.

Tableau 4 : Ressources policières requises lors de collisions

| Type de collision | % du total des collisions | % des ressources policières requises lors des collisions | Moyenne des heures passées par les policiers par collision |
|--|---------------------------|--|--|
| Fatales | 1 % | 15 % | 107 |
| Avec blessures | 19 % | 45 % | 10 |
| Avec dommages à la propriété seulement | 80 % | 40 % | 2 |

Selon le Tableau 4 et les statistiques de 2007 sur les collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies,²⁴ les policiers passent 928 333 heures par année à enquêter lors de collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies. Tel qu'illustré au Tableau 5, à un taux horaire de 78 \$,²⁵ ces collisions comptent pour plus de 72 millions \$ en ressources policières à chaque année. Étant donné que le taux horaire est fondé sur les données de 2004, 72 millions \$ est une estimation modeste des coûts actuels.

Tableau 5 : Estimation des coûts annuels des ressources policières requises en matière de collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies au Canada

| Type de collision | Nombre de collisions (2007) | Heures des policiers par collision | Total des heures passées par les policiers | Coûts des ressources policières @ 78 \$ / heure |
|--|-----------------------------|------------------------------------|--|---|
| Fatales | 1 033 | 107 | 110 531 | 8 621 418 \$ |
| Avec blessures (moyenne) | 49 982 | 10 | 499 820 | 38 985 960 \$ |
| Avec dommages à la propriété seulement | 158 991 | 2 | 317 982 | 24 802 596 \$ |
| Total des coûts | | | | 72 409 974 \$ |

En outre, l'estimation de 72 millions \$ ne comprend pas les coûts associés aux interventions policières dans d'autres aspects de la conduite avec facultés affaiblies tels que les barrages routiers visant à vérifier la sobriété des conducteurs, les activités systématiques de patrouille de la circulation et

²⁴ Pitel, *supra* note en bas de page 1, page 9 (Tableau 5).

²⁵ Vodden, *supra* note en bas de page 6, page 142.

l'investigation et le traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies qui ne sont pas associés à des collisions. Dans le but de rendre compte d'au moins quelques-uns de ces coûts additionnels, nous avons examiné d'autres études. Toutefois, ces études ne peuvent fournir qu'une approximation.

Une étude de 1997 sur les pratiques policières à Sudbury a révélé que 63 % des accusations criminelles associées à la consommation d'alcool et des suspensions administratives de permis de conduire au niveau provincial ont été le résultat de patrouilles de routine, 32 % ont été le résultat de collisions de la route et 5 % ont été le résultat de barrages routiers visant à vérifier la sobriété des conducteurs.²⁶ Les données de Statistique Canada révèlent qu'un total de 67 204 individus ont été accusés d'infractions de conduite avec les facultés affaiblies en 2009.²⁷ À partir des données de Sudbury, on peut estimer que 45 699 de ces accusations ont été le résultat de patrouilles de routine et de barrages routiers plutôt que de collisions. Par conséquent, l'estimation des coûts de 72 millions \$ ne comprendrait pas les coûts associés aux interventions policières dans le cas de ces 45 699 accusations. Dans un sondage national, les policiers ont indiqué qu'en moyenne, le temps nécessaire pour traiter chaque infraction de conduite avec facultés affaiblies est 2,8 heures, ce qui ne comprend pas le temps passé en cour.²⁸ Tel qu'illustré au Tableau 6, les heures des ressources policières nécessaires durant la phase précédent un procès et les heures passées sur le traitement d'infractions de conduite avec facultés affaiblies qui ne sont pas associées à une collision représentent près de 10 millions \$ par année.

Tableau 6 : Coûts annuels des ressources policières pour les infractions de conduite avec facultés affaiblies résultant de patrouille de routine et de barrages routiers

| Accusations non liées aux collisions | Heures des policiers @ 2.80 par accusation non liée à une collision | Coûts des ressources policières @ \$78 \$ par heure |
|--------------------------------------|---|---|
| 45 699 | 127 957 | 9 980 646 \$ |

Cette estimation doit aussi être considérée comme conservatrice elle ne comprend pas les heures passées par les ressources policières pour faire le suivi des enquêtes ou le temps passé en cour. Les coûts des ressources policières reliés aux procès sont probablement substantiels. Le sondage national auprès de policiers mentionné plus haut a révélé que ces derniers se rendent en cour en moyenne 1,7

²⁶ L. Anglin *et al.*, *A Study of Impaired Drivers Stopped by Police in Sudbury, Ontario* (Toronto : Addiction Research Foundation, 1997). On doit reconnaître que les données ne sont pas récentes, qu'elles représentent les pratiques policières dans une seule communauté et que les pratiques policières peuvent varier dans l'ensemble de l'Ontario, pour ne pas dire du Canada. Quoi qu'il en soit, l'étude de Sudbury donne un aperçu du pourcentage d'infractions de conduite avec facultés affaiblies et des suspensions administratives de permis de conduire provinciales qui surviennent et qui ne sont pas le résultat d'une collision.

²⁷ Statistique Canada, *CANSIM TABLEAU 252-0051, Incident-based crime statistics, by detailed violations, annual (number)* (Ottawa : Statistique Canada, 2010).

²⁸ B. Jonah *et al.*, *Front-line police officers' practices, perceptions and attitudes about the enforcement of impaired driving laws in Canada* (1999) 31 *Accid. Anal. and Prev.*, pages 421-429.

fois par cas et qu'un procès dure en moyenne 4,4 heures.²⁹ De plus, l'estimation est fondée sur le coût horaire d'un policier en 2004, soit 78 \$.

Finalement, les estimations de coûts précédentes ne comprennent pas les heures passées par les ressources policières à traiter les suspensions administratives provinciales et territoriales de permis de conduire de courte durée (généralement 24 heures ou 3 jours) et celles de 90 jours. En dépit du fait qu'il n'y ait pas de données au niveau national, chaque type de suspension administrative de permis de conduire excède, fort probablement, de beaucoup le nombre total d'infractions de conduite avec facultés affaiblies selon le *Code criminel*. Par exemple, l'Ontario impose plus de 16 500 suspensions administratives de permis de conduire de courte durée chaque année³⁰ et plus ou moins un nombre équivalent de suspensions administratives de permis de conduire de 90 jours.³¹ En Colombie-Britannique, on a imposé environ 41 300 suspensions administratives de permis de conduire de 24 heures et 12 300 suspensions administratives de permis de conduire de 90 jours en 2009.³² On doit reconnaître, toutefois, que les deux types de suspensions administratives de permis de conduire sont traités beaucoup plus rapidement que les infractions de conduite avec facultés affaiblies selon le *Code criminel*.³³

À partir des Tableaux 5 et 6, on peut constater que le montant dépensé à chaque année sur les ressources policières relativement aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies et les collisions qui ne sont pas causées par la conduite avec facultés affaiblies est 82 390 620 \$. En présumant que la mise en place d'alcootests aléatoires réduira ce nombre de collisions et, par le fait même, les infractions de 20 %, les économies annuelles sur les ressources policières représenteraient 16 478 124 \$. Cependant, les économies attribuables aux alcootests aléatoires pourraient être plusieurs fois supérieures à ce montant. Le montant est fondé sur plusieurs hypothèses conservatrices et ne prend pas en compte la simplification du processus d'enquête et de traitement de toutes les infractions associées aux collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies et une réduction du temps passé par les policiers en cour. En outre, le montant ne tient pas compte des économies associées à une réduction des suspensions administratives de permis de conduire de courte durée et de celles de 90 jours.

²⁹ *Ibid.* page 434.

³⁰ Lettre de R. Freeston (Conseiller principal en politiques, Direction de la politique de sécurité et de l'éducation, Ministère des Transports de l'Ontario, adressée à A. Murie (Chef de la direction, MADD Canada) (le 16 août 2010).

³¹ Ministère des Transports de l'Ontario, *Ontario Road Safety: Annual Report 2006* (Toronto : Road Safety Program Office, 2010), page 103.

³² Lettre de L. Mazzei (Conseiller principal en politiques, British Columbia Office of the Superintendent of Motor Vehicles) adressée à A. Murie (Chef de la direction, MADD Canada) (le 16 août 2010).

³³ Il est à noter que, puisque la Colombie-Britannique impose les deux types de suspensions administratives de permis de conduire, il est possible que les statistiques révélées par la province ne soient pas représentatives du Canada dans son ensemble. De plus, il n'y a pas de programme de suspensions administratives du permis de conduire de courte durée au Québec.

Les alcootests aléatoires réduisent drastiquement la conduite avec facultés affaiblies en augmentant à la fois la perception de se faire arrêter et les taux réels d'arrestations, mais ils exigent un haut niveau de tests de dépistage en bordure de route. Pour maintenir l'effet dissuasif des alcootests aléatoires, il faut pouvoir tester environ un tiers des conducteurs détenant un permis de conduire chaque année,³⁴ ce qui représente plus de 7,5 millions de conducteurs au Canada.³⁵ Il serait même préférable d'instaurer un niveau encore plus élevé de tests.³⁶ Cependant, les procédures associées aux alcootests aléatoires sont relativement rapides. Généralement, on demande aux conducteurs de se soumettre à un test d'alcoolémie sans aucune discussion préliminaire, observations ou vérification de leurs documents. Le conducteur demeure assis dans son véhicule et le test d'alcoolémie prend environ 30 secondes. À titre d'exemple, une étude finlandaise a révélé que la procédure ne prend que « quelques secondes » et qu'une équipe de huit à douze policiers peut tester 500 conducteurs en une demi-heure.³⁷

Comme il en sera discuté plus tard, des millions de conducteurs canadiens sont arrêtés à des barrages routiers chaque année. De plus, des millions de conducteurs sont interceptés à chaque année dans le contexte d'activités de patrouille de routine de la circulation. Cependant, la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires exigera qu'un nombre plus considérable de conducteurs soient arrêtés et une augmentation marquée du nombre de tests de dépistage. Les coûts associés à ces arrêts et à ces tests ne peuvent pas être estimés de façon précise, mais l'expérience vécue dans d'autres pays suggère que les coûts seront plus ou moins comparables aux économies soulignées plus haut.³⁸

³⁴ R. Homel, "Random Breath Testing and Random Stopping Programs in Australia" in R. Wilson & R. Mann, eds., *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention* (New York : Guilford Press, 1990) pages 159-162 [Homel, 1990a].

³⁵ Transports Canada, *2007 Canadian Motor Vehicle Collision Statistics* (Ottawa : Transports Canada, 2010) (basé sur 22 606 138 conducteurs).

³⁶ Henstridge, *supra* note en bas de page 18, page 15. Plus particulièrement, les auteurs recommandent que « tous les états devraient augmenter les postes d'alcootests aléatoires stationnaires à grande visibilité et ce, à un niveau équivalent à un test par conducteur détenant un permis de conduire par année. » Les recherches ont aussi révélé que le programme devrait être très visible et publicisé à grande échelle, en mettant l'emphase tout particulièrement sur le grand risque d'être appréhendé. *ibid.*; R. Homel, "Random Breath Testing the Australian Way: A Model for the United States?" (1990) 14 *Alcohol Health and Research World*, pages 70-74 [Homel, 1990b]; Homel, 1990a, *supra* note en bas de page 34, page 162; et G. Casey, "Random Breath Testing: a successful policy recipe" (2006) 7(4) *Journal of the Australian College of Road Safety* pages 29-30.

³⁷ J. Dunbar, A. Penttila & J. Pikkarainen, "Drinking and driving: success of random breath testing in Finland" (1987) 295 *B.M.J.* page 101 [Dunbar].

³⁸ Basé sur les taux de la Finlande (environ 100 tests de dépistage par heure, par policier), Dunbar, *ibid.*, et sur le taux horaire des policiers au Canada (78 \$), Vodden, *supra* note en bas de page 6, page 142, le coût associé au dépistage de l'équivalent d'un tiers de tous les conducteurs au Canada chaque année serait 5 850 000 \$. Si le Canada adoptait un taux de dépistage optimal, i.e. administrer les tests à tous les conducteurs chaque année, le coût serait 17 632 788 \$. À notre avis, le coût réel des ressources policières en ce qui a trait au dépistage de conducteurs avec facultés affaiblies au Canada risque d'être considérablement plus élevé que ceux révélés dans l'étude finlandaise et ce, pour des raisons variées, y compris des inquiétudes quant à la sécurité des policiers. Quoi qu'il en soit, il semblerait que le Canada pourrait conserver des taux de dépistage relativement élevés si l'on utilisait en grande partie les économies en matière de ressources policières attribuables à la mise en place d'alcootests aléatoires.

Section III : L'incidence des alcootests aléatoires sur les inconvénients subis par les conducteurs

Les policiers canadiens interceptent des millions de conducteurs chaque année lors de barrages routiers ainsi que des millions d'autres lors de patrouilles de routine. Durant ces interactions, les policiers vérifient fréquemment le permis de conduire, le certificat d'immatriculation et la preuve d'assurance; ils demandent également aux conducteurs d'où ils viennent et s'ils ont consommé de l'alcool. Grâce à ces interactions, les policiers ont l'occasion d'observer si les conducteurs présentent des signes d'intoxication, tels qu'une odeur d'alcool, des troubles d'élocution ou un manque de coordination. Bien que les policiers soient autorisés par la loi à intercepter les véhicules et à entreprendre ces enquêtes préliminaires de façon aléatoire,³⁹ ils ne peuvent exiger un test de sobriété en bordure de route que s'ils ont un doute raisonnable que le conducteur a de l'alcool dans le sang.⁴⁰ Par conséquent, à moins qu'un conducteur n'admette qu'il a consommé de l'alcool, les policiers canadiens ont besoin de signes clairs et visibles que le conducteur a bu de l'alcool ou qu'il conduisait d'une manière qui suggère qu'il a les facultés affaiblies pour exiger un test de sobriété en bordure de route.

Les programmes de barrages routiers requièrent actuellement des ressources policières considérables, mais ces barrages ne sont pas particulièrement efficaces. Les recherches indiquent qu'avec les méthodes en cours, les policiers ne parviennent souvent pas à déceler une grande majorité des conducteurs avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,5 % et environ la moitié des conducteurs avec un taux d'alcool dans le sang de 0,10 % ou plus.⁴¹ Une étude sur un programme de barrages routiers à Etobicoke a révélé qu'environ 95 % des conducteurs avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,08 % n'ont pas été détectés.⁴² Tel qu'observé par un grand chercheur sur les alcootests aléatoires en Australie, avec le programme de barrages routiers en vigueur, plusieurs conducteurs tentent de « prendre une chance » car ils réalisent que, même s'ils sont arrêtés, le risque de se voir imposer un test de sobriété est très mince.⁴³

³⁹ Voir *R. v. Dedman*, [1985] 2 S.C.R. 2, pages 32-36; et *R. v. Orbanski*; *R. v. Elias*, [2005] 2 S.C.R. 3 au paragraphe 41 et pour des exemples des dispositions législatives, voir le *Code de la route* de l'Ontario, R.S.O. 1990, c. H.8, ss. 216(1), 33(1), (3) et 48(1); et la *Loi sur les véhicules à moteur* de la Colombie-Britannique, R.S.B.C. 1996, c. 318, ss. 73(1)-(2) et 71.

⁴⁰ *Code criminel*, R.S.C. 1985, c. C-46, s. 254(2).

⁴¹ S. Ferguson, J. Wells & A. Lund, "The role of passive alcohol sensors in detecting alcohol-impaired drivers at sobriety checkpoints" (1995) 11 *Alcohol, Drugs and Driving* 23; and I. Jones & A. Lund, "Detection of Alcohol-Impaired Drivers Using a Passive Alcohol Sensor" (1986) 14 *Journal of Police Science Administration*, pages 153-157. La deuxième étude a révélé que les policiers ne sont pas parvenus à détecter 55 % des conducteurs avec un taux d'alcool dans le sang de 0,10% ou plus dans le contexte de barrages routiers.

⁴² E. Vingilis, E. Adlaf & L. Chung, "Comparison of Age and Sex Characteristics of Police-Suspected Impaired Drivers and Roadside-Surveyed Impaired Drivers" (1982) 14 *Accid. Anal. and Prev.*, pages 425-427.

⁴³ Homel, 1990b, *supra* note en bas de page 36, page 72.

Malheureusement, il n'existe pas de données nationales sur le nombre de conducteurs qui sont interceptés actuellement aux barrages routiers visant à vérifier la sobriété des conducteurs. Le Service de police de Calgary estime que 142 350 conducteurs ont été arrêtés en 2008 et 2009.⁴⁴ Si l'on considère que ce taux est représentatif du reste du Canada, environ 4 millions de conducteurs seraient interceptés chaque année dans l'ensemble du pays.⁴⁵ Bien que des millions de conducteurs soient aussi interceptés par la police chaque année lors de patrouilles de routine, il n'existe pas de données fiables qui pourraient être utilisées estimer un nombre total.

Des millions de conducteurs canadiens sont interceptés chaque année, mais les taux de dépistages en bordure de route et les taux d'accusations de conduite avec facultés affaiblies demeurent extrêmement bas. Les statistiques sur les accusations et déclarations de culpabilité, ainsi que les données de sondages, indiquent qu'en moyenne les Canadiens peuvent conduire avec les facultés affaiblies une fois par semaine pour une période de plus de trois ans avant d'être formellement accusés d'une infraction pour avoir conduit avec les facultés affaiblies et une fois par semaine pour une période de plus de six ans avant d'être reconnus coupables.⁴⁶ D'autres données de sondages indiquent que ces faibles taux d'accusations et de déclarations de culpabilité pourraient même être surestimés de façon marquée.⁴⁷

Une législation sur les alcootests aléatoires autoriserait les policiers à exiger un échantillon d'haleine pour un test en bord de route de la part de tout conducteur. Ceci changerait donc les exigences requises pour effectuer un test de dépistage en bordure de route. Tout comme en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans d'autres pays, la plupart des alcootests aléatoires au Canada seraient administrés à ce qu'on appelle des barrages routiers « stationnaires » où chaque conducteur passant sur la route serait intercepté pour subir un test, à moins qu'il ne soit nécessaire de laisser passer les véhicules pour éviter

⁴⁴ Lettre de A. Miller (Analyste de la circulation, Service de police de Calgary) adressée à L. Knox (Directrice, services aux sections, MADD Canada) (le 3 août 2010).

⁴⁵ En 2009, Statistique Canada a révélé que la population de Calgary était de 1 230 000 et que la population du Canada était de 33 873 400. Voir respectivement, Statistique Canada, "Population of census metropolitan areas (2006 Census boundaries)" au <<http://www40.statcan.gc.ca/101/cst01/demo05a-eng.htm>>; et Statistique Canada, "Canada's population estimates", *The Daily* (le 23 décembre 2009).

⁴⁶ Parmi les 10,2 millions de sorties en voiture où on estime qu'un conducteur aux facultés affaiblies était au volant, seulement 60 402 individus ont été accusés et seulement 32 594 individus ont été reconnus coupables d'un crime de conduite avec facultés affaiblies au cours de la période 2006-2007. Voir respectivement, W. Vanlaar *et al.*, *The Road Safety Monitor 2006: Drinking and Driving* (Ottawa : Traffic Injury Research Foundation, 2006), page 7; Statistique Canada, *CANSIM Tableau 252-0014, Adult and youth charged, by detailed offences, annual (number)* (Ottawa : Statistique Canada, 2009); et Statistique Canada, *CANSIM Tableau 252-0046, Adult criminal...annual* (Ottawa : Statistique Canada, 2008).

⁴⁷ Une autre étude, où l'on a utilisé les données d'un sondage national, a estimé qu'au cours des 12 mois précédant le sondage, les conducteurs canadiens avaient fait plus de 20 000 sorties en voiture après avoir consommé deux ou plus de deux verres d'alcool dans l'heure précédant leur sortie. Voir D. Beirness & C. Davis, "Driving After Drinking in Canada: Findings from the Canadian Addiction Survey" (2007) 98 *C.J.P.H.*, pages 467-477.

un délai déraisonnable.⁴⁸ Tout comme pour les tests en bordure de route basés sur un soupçon raisonnable, les résultats des alcootests aléatoires ne seraient pas admissibles lors des procédures pénales, mais ne seraient utilisés que pour fins de dépistage et pour déterminer si un test d'alcoolémie admissible est justifié.

Tel que souligné dans la section précédente, une étude finlandaise a révélé que le test de dépistage de conducteurs avec les facultés affaiblies ne prend que quelques secondes.⁴⁹ De façon similaire, une étude en Nouvelle-Zélande en 2004 a révélé que le délai causé à la plupart des conducteurs qui ne requièrent pas de test d'alcoolémie plus approfondi est deux minutes ou moins en moyenne.⁵⁰

À la suite de la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires, un nombre beaucoup plus important de conducteurs seront interceptés de façon aléatoire comparativement à la situation actuelle et cette mise en œuvre augmentera sûrement de beaucoup le nombre de conducteurs qui seront soumis à un test de dépistage. Toutefois, le temps nécessaire pour ce test aléatoire devrait être de plus court que celui que prend actuellement le dépistage lors de barrages routiers ou de patrouille de routine. De plus, peu de conducteurs canadiens risquent de considérer ces programmes comme un grave inconvénient. Les programmes d'alcootests aléatoires reçoivent déjà un appui de beaucoup d'entre eux (77 %),⁵¹ et les données internationales révèlent que le soutien du public à l'égard des alcootests aléatoires tend à augmenter une fois que la loi est promulguée.⁵²

⁴⁸ Toutefois, l'autorisation d'administrer des alcootests aléatoires lors de patrouilles de routine, souvent appelés alcootests aléatoires « mobiles », est essentielle, particulièrement dans les zones rurales, tard le soir ou dans d'autres circonstances au cours desquelles le faible volume de circulation ne justifie pas l'installation d'un barrage routier stationnaire. Voir Homel, 1990b, *supra* note en bas de page 36, page 74; D. Zaal, *Traffic Law Enforcement: A Review of the Literature* (Monash University: Federal Office of Road Safety, 1994) pages 41-42; et M. Baldock, L. Wunderstiz & J. McLean, "Mobile Random Breath Testing in South Australia" dans P. Logan, éd., *Proceedings of the 18th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 2007*, CD-ROM: (Seattle: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 2007).

⁴⁹ Dunbar, *supra* note en bas de page 37, page 101.

⁵⁰ Miller, *supra* note en bas de page 22, page 783.

⁵¹ Un sondage mené par Ipsos Reid en 2010 a révélé que 77 % des Canadiens soutiennent « fortement » (46 %) ou soutiennent « un peu » (31 %) la mise en place d'alcootests aléatoires. Lorsque les répondants ont été informés du potentiel des alcootests aléatoires pour réduire les morts causées par la conduite avec facultés affaiblies, 79 % étaient d'accord sur le fait que les alcootests aléatoires sont une « intrusion raisonnable sur les conducteurs » Voir Ipsos Reid, *Attitudes des Canadiens l'égard des alcootests aléatoires* (Oakville : MADD Canada, 2010) diapos 5 et 6.

⁵² Par exemple, avant la mise en place d'alcootests aléatoires en Nouvelle-Galles du Sud, le niveau de soutien du public à l'égard des alcootests aléatoires était de 63,8 %. Au milieu de l'année 1983, six mois après leur mise en place, le niveau de soutien avait augmenté à 85,3 % et en 1987, le soutien était de 97 %. Voir I. Kearns *et al.*, "An Overview of the Random Breath Testing Trial in New South Wales" (1987) 86 *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, pages 429-430; et Homel, 1990a, *supra* note en bas de page 34, page 177.

Même si le Canada adoptait les alcootests aléatoires de dépistage au niveau intensif recommandé par les chercheurs,⁵³ en moyenne, chaque conducteur au Canada serait intercepté chaque et soumis à un délai de moins de deux minutes.

Conclusion

La conduite avec les facultés affaiblies est un problème persistant, mortel et coûteux au Canada. Avec les présentes lois et les récentes tendances, il est probable que peu, voire aucun, progrès ne survienne. Les pays démocratiques qui font face à des défis semblables pour dissuader les gens de conduire avec les facultés affaiblies ont mis en œuvre des programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires. Diverses études ont toutes révélé que les alcootests aléatoires sont parmi les moyens les plus rentables de décourager la conduite avec facultés affaiblies⁵⁴ et de réduire de façon significative et durable le nombre de morts et de blessures causées par ce crime.⁵⁵ Tel que souligné, on ne peut pas prévoir avec certitude l'incidence précise qu'auront les alcootests aléatoires sur la base des données qui sont disponibles. Quoi qu'il en soit, les trois conclusions suivantes peuvent être tirées :

Premièrement, la mise en application de programmes d'alcootests aléatoires au Canada découragera la conduite avec facultés affaiblies et réduira de façon significative le nombre de morts et de blessures causées par ce crime. Même avec une estimation modeste, on peut s'attendre à ce que les alcootests aléatoires réduisent aussi les coûts sociaux de la conduite avec facultés affaiblies au Canada de plus de 4,5 million \$ par année.

Deuxièmement, les programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires exigeront une augmentation des ressources policières chargées d'intercepter et de dépister les conducteurs avec les facultés affaiblies. Toutefois, ces coûts additionnels seront fort probablement compensés par les économies générées au niveau des ressources policières par une réduction marquée des collisions et un traitement simplifié de tous les cas de conduite avec facultés affaiblies. Les alcootests aléatoires contribueront à transférer les responsabilités des ressources policières; au lieu d'avoir à gérer les collisions et d'appréhender les

⁵³ Henstridge, *supra* note en bas de page 18, page 15.

⁵⁴ Par exemple, une étude de l'Organisation mondiale de la santé en 2004 a révélé que chaque dollar dépensé pour les alcootests aléatoires génère un total d'économies en coûts de 19 \$. Voir Peden, *supra* note en bas de page 22, page 130. De façon similaire, une étude menée en Nouvelle-Zélande en 2004 a révélé un ratio coûts-avantages de 1:14 pour les alcootests aléatoires seulement, 1:19 pour les alcootests aléatoires assortis d'une campagne médiatique et 1:26 pour les alcootests aléatoires assortis d'une campagne médiatique et ce qu'on appelle des « booze buses » (de gros véhicules équipés pour les alcootests admissibles et qui sont normalement dotés de couleurs vives ou qui sont très visibles pour attirer l'attention des conducteurs). Voir Miller, *supra* note en bas de page 22, page 783. Voir aussi Homel, 1990b, *supra* note en bas de page 36, page 70; et Mackay, *supra* note en bas de page 22, page 27.

⁵⁵ Voir *supra* note en bas de page 17.

conducteurs avec les facultés affaiblies, leurs principales responsabilités seront de prévenir les collisions et la conduite avec les facultés affaiblies.

Troisièmement, la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires entraînera l'interception de beaucoup plus de conducteurs et un nombre important de conducteurs subiront un test de sobriété en bordure de route; toutefois, ces interventions ne causeront que des délais négligeables et un minimum d'inconvénients. Presque 80 % des Canadiens sont en faveur des alcootests aléatoires et ce soutien est susceptible d'augmenter lorsque la législation sera promulguée.

L'évidence disponible indique que la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires sauvera des centaines de vies, préviendra des dizaines de milliers de blessures et entraînera une réduction des coûts sociaux liés à la conduite avec facultés affaiblies de l'ordre de milliards de dollars par année. Ces avantages peuvent être réalisés sans avoir à augmenter les exigences au niveau des ressources policières ou à faire subir des inconvénients inacceptables aux conducteurs. Au cours des dernières 30 années, ces mêmes conclusions ont poussé les pays comparables au Canada à promulguer une législation sur les alcootests aléatoires. Il n'y aucune raison valable pour que le Canada ne fasse de même.

REMERCIEMENTS

Les auteurs aimeraient remercier R. Hanson, Chef de police, Service de police de Calgary, pour tous ses commentaires judicieux sur une ébauche précédente de ce document. Ils aimeraient également remercier MADD Canada et la Fondation de droit de l'Ontario pour leur appui financier.