

---

# **RÉCLAMONS NOS ROUTES**

**Une stratégie pour éliminer la  
conduite avec facultés affaiblies au Canada**

**Un examen exhaustif de la législation  
fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies**



**MADD Canada**

Novembre 2001

---



---

# RÉCLAMONS NOS ROUTES

**Une stratégie pour éliminer la conduite avec facultés affaiblies au Canada**

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
Message de la présidente nationale .....	3
Sommaire exécutif .....	7
Le programme de réforme législative de MADD Canada	
La conduite avec facultés affaiblies - situation courante .....	9
Le programme de réforme législative .....	10
Élément I : La nécessité d'un taux légal d'alcoolémie de 0,05% en vertu du code criminel ..	11
Élément II : Pouvoir d'exécution accru .....	14
Élément III : Élaboration et redéfinition des infractions .....	15
Élément IV : Rationalisation des peines .....	16
Élément V : Question administratives .....	17
La nécessité d'une réforme législative de fond .....	17
Notes .....	19
Regard vers 2004 .....	25
MADD Canada .....	27

---



# I N T R O D U C T I O N

***Réclamons nos routes : Une stratégie pour éliminer la conduite avec facultés affaiblies au Canada*** a été rédigé afin d'établir le contexte nécessaire à un dialogue sérieux avec le gouvernement fédéral sur les mesures législatives nécessaires à la résolution du crime de la conduite avec facultés affaiblies ici au Canada.

Bien que le Parlement ait étudié la loi sur la conduite avec facultés affaiblies en 1999 et adopté des amendements du *Code criminel* en 1999 et 2000, il demeure toutefois des questions importantes sur lesquelles nos représentants élus et fonctionnaires ne se sont pas encore penchés. MADD Canada a publié cet examen exhaustif de la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies afin d'amorcer une discussion immédiate sur les mesures à entreprendre pour lutter contre la première cause criminelle de décès dans notre pays. Le rôle du gouvernement fédéral dans cette lutte est crucial, il est impératif que le gouvernement passe immédiatement à l'action pour offrir à l'ensemble de la population canadienne des routes sécuritaires à l'abri des collisions, blessures et décès causés par la conduite avec facultés affaiblies.

*Réclamons nos routes* résume un ouvrage exhaustif, toujours en cours d'élaboration, comportant plus de 400 pages de recherches et d'informations documentaires. Depuis 1998, une équipe de chercheurs de MADD Canada se penche sur les questions législatives fédérales. Depuis douze mois, cette équipe consacre tout son temps à cette étude.

Les initiatives mises de l'avant dans *Réclamons nos routes* sont appuyées de recherches sur l'opinion publique qui confirment sans équivoque que les Canadiens veulent de nouvelles démarches efficaces contre la conduite avec facultés affaiblies. Les tragédies insensées causées par les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies engendrent un sentiment d'injustice accablant. De plus, les recherches illustrent à quel point les lois canadiennes accusent un retard sur les lois plus progressives adoptées par des pays démocratiques comparables. *Réclamons nos routes* présente des recherches sur l'opinion publique ainsi que des recherches internationales qui aident à mettre nos politiques et initiatives à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies en contexte.

MADD Canada prévoit que ce document servira d'index utile de mesures réalistes pour la réduction du nombre de collisions, décès et blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Ce document présente un aperçu de la position canadienne vis-à-vis d'autres pays et propose des moyens par lesquels le gouvernement fédéral pourrait améliorer sa législation en matière de conduite avec facultés affaiblies. MADD Canada offre *Réclamons nos routes* en guise d'outil pour le public, les médias et particulièrement les législateurs cherchant à réduire le crime de la conduite avec facultés affaiblies.





# M E S S A G E D E L A P R É S I D E N T E N A T I O N A L E



Le gouvernement fédéral doit en faire davantage pour éliminer le fléau de la conduite avec facultés affaiblies sur les routes canadiennes. Les initiatives proposées dans *Réclamons nos routes* sauveraient des vies et rendraient nos routes plus sécuritaires.

MADD Canada est un organisme de base populaire riche de bénévoles dévoués à sauver des vies en éliminant la conduite avec facultés affaiblies et à venir en aide aux victimes de ce crime violent. Un des moyens adoptés par MADD Canada pour réaliser ce mandat est de préconiser des lois plus efficaces contre la conduite avec facultés affaiblies. Ce document représente notre contribution à l'amélioration de la législation fédérale.

MADD Canada préconise une démarche globale pour la réduction de la conduite avec facultés affaiblies. Nous sommes conscients qu'il n'existe aucune mesure unique capable d'éliminer ce crime. C'est pour cela que les initiatives proposées dans *Réclamons nos routes* ne représentent pas des mesures à choisir à la pièce ; elles doivent plutôt être mises en œuvre globalement. La réduction du taux légal d'alcoolémie ne peut être efficace que si le corps policier est équipé des outils dont il a besoin pour déceler, appréhender et réunir des preuves contre les conducteurs avec facultés affaiblies. MADD Canada croit sans équivoque que ces cinq éléments, appliqués globalement, réduiront sensiblement le bilan de décès et de blessures sur les routes canadiennes.

C'est donc avec fierté que MADD Canada présente *Réclamons nos routes*. Sachez d'abord qu'en procédant à cette recherche exhaustive sur la législation en matière de conduite avec facultés affaiblies, nous ne cherchions pas à critiquer le manquement du gouvernement fédéral face aux demandes de réforme prononcées au cours des audiences du comité de la Justice tenues en 1999. Tout au contraire, notre organisme désire reprendre le travail de cet examen parlementaire et appuyer un plan d'action fédéral soutenu et efficace en matière de conduite avec facultés affaiblies. Les partisans de MADD Canada désirent collaborer avec le gouvernement fédéral pour assurer l'introduction de nouvelles mesures législatives nécessaires en matière de conduite avec facultés affaiblies.

## ***Politique sur la conduite avec facultés affaiblies - Priorités***

Le gouvernement fédéral dispose des outils législatifs et réglementaires nécessaires pour réaliser une amélioration appréciable des lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ces outils permettraient au gouvernement de rendre nos routes plus sécuritaires et d'améliorer les services aux victimes. Notre stratégie propose des modifications réalistes et réalisables de la loi ; des modifications conformes au présent cadre constitutionnel et législatif régissant les questions de conduite avec facultés affaiblies.

Malheureusement, en ce qui concerne la réduction des décès et blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies, le Canada accuse un net retard sur la majorité des pays, et ce, malgré un taux de consommation par habitant sensiblement plus élevé dans ces pays. Ces pays affichent un succès fort supérieur au nôtre dans la mesure où ils incitent leurs populations à éviter l'alcool au volant. Leurs lois dissuadent la conduite avec facultés affaiblies, tandis que nos lois dissuadent les policiers et les procureurs ; nos lois protègent les contrevenants des sanctions criminelles.

Le taux légal d'alcoolémie de 0,08 % actuellement prévu par le *Code criminel* permet aux individus ayant consommé une quantité importante d'alcool de conduire sans craindre de sanctions criminelles. Étant donné la jurisprudence, la majorité des policiers ne portent aucun chef d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies à moins que le conducteur affiche un taux d'alcoolémie supérieur à 0,10 %. Ainsi, un homme de 90 kilos peut consommer plus de six bières au cours d'une période de deux heures, pour ensuite prendre le volant de sa voiture vraisemblablement sans risque de responsabilité criminelle. Ou bien, une femme de 55 kilos peut consommer trois verres de vin au cours d'une période de deux heures avant qu'elle ait à craindre une accusation criminelle. *MADD Canada croit que le taux légal d'alcoolémie actuellement permis en vertu du Code criminel présente un risque inacceptable à l'ensemble des conducteurs canadiens sécuritaires, sobres et responsables.*

En revanche, nous sommes tout à fait conscients que la réduction du taux légal d'alcoolémie proposée par MADD Canada fera l'objet de critiques prononcées de vive voix par les industries de l'alcool et de l'accueil. Ces arguments promettent un vif débat, il est donc très important qu'on les maintienne en perspective. Ce n'est pas la consommation qui est en question – « un petit verre de vin avec un repas ». La question est plutôt la suivante : « Quel niveau de consommation devrions-nous permettre avant de considérer qu'une personne est dangereuse sur nos routes ? » Posez-vous la question suivante : « Qu'est-ce qui représente une surconsommation pour le conducteur qui se dirige à toute allure vers vous et votre famille ? »

*MADD Canada croit fermement que la réduction du taux légal d'alcoolémie prévu par le Code criminel rendra nos routes plus sécuritaires. Les recherches indiquent que cette initiative aura un effet dissuasif puissant en encourageant les Canadiens à distinguer l'occasion de boire de la conduite, en conséquence, le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies et le nombre de collisions résultantes seront sensiblement réduits.*

Au cours de votre lecture de *Réclamons nos routes*, vous constaterez qu'en vertu de la loi actuelle, des millions de Canadiens continuent à conduire en état d'ébriété. Selon le *Sondage national d'opinion publique sur la conduite avec facultés affaiblies* publié en 1999, 19,3 % des conducteurs titulaires de permis de conduire affirment avoir récemment conduit moins de deux heures après avoir consommé. Pour citer l'auteur, « si l'on applique cette statistique à la population entière de conducteurs avec permis de conduire, cela signifie que plus de quatre millions de Canadiens admettent avoir conduit après avoir consommé ». En outre, il est estimé que 2,3 millions d'individus ont conduit l'année passée alors qu'ils croyaient présenter un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale ; pour plusieurs, ceci est une occurrence régulière. Ces informations nous portent à conclure que des dizaines de milliers de conducteurs avec facultés affaiblies empruntent nos routes chaque soir et qu'un très faible nombre de ces conducteurs attire l'attention de la police. Il a été estimé qu'uniquement 1 instance de conduite avec facultés affaiblies sur 445 au Canada mène à une accusation criminelle, certaines études américaines indiquent que cette statistique pourrait même être 1 sur 2 000. Il est difficile de croire que nous puissions progresser lorsque tant de Canadiens continuent à conduire en état d'ébriété et si peu d'entre eux sont appréhendés.

Pour que les lois canadiennes en matière de conduite avec facultés affaiblies soient efficaces, il est essentiel que nos policiers aient les outils dont ils ont besoin pour déceler et appréhender les conducteurs avec facultés affaiblies. MADD Canada maintient un lien étroit avec les agences policières, ainsi, nous comprenons bien les frustrations qu'ils entretiennent à l'égard de la loi actuelle. L'appréhension des conducteurs avec facultés affaiblies est une tâche difficile ; le *Code criminel*, tel qu'il est actuellement interprété par les tribunaux, nuit plutôt que d'aider au corps policier dans l'application et la poursuite en justice de la loi. Les recommandations de MADD Canada ont été élaborées pour aider aux policiers à arrêter et reconnaître les conducteurs avec facultés affaiblies ainsi qu'à réunir les preuves nécessaires. Ces initiatives aideront à assurer que les conducteurs avec facultés affaiblies sont appréhendés, accusés et finalement condamnés.

### ***La lutte contre le crime de la conduite avec facultés affaiblies***

La conduite avec facultés affaiblies est un crime qui coûte cher aux Canadiens. Les partisans de MADD Canada veulent savoir ce que leurs représentants élus au gouvernement fédéral sont en mesure de faire, et notamment, ce qu'ils sont prêts à faire, pour améliorer les lois canadiennes. Ils ne sont pas prêts à rester les bras croisés pendant que le Canada accuse de plus en plus de retard sur la communauté internationale dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies. Notre bilan quotidien de 4,5 décès et 125 blessures devrait inciter le gouvernement à prendre une position de tête parmi les pays qui luttent vers l'élimination de ce crime. Lorsqu'analysée en contexte, cette étude permet d'évaluer à quel point le gouvernement fédéral réussit à réduire le grave problème de la conduite

avec facultés affaiblies vis-à-vis sa capacité de le faire. Encore une fois, précisons que notre objectif est d'établir des priorités pour réaliser des modifications pertinentes à l'égard de *l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies*.

Les législateurs qui cherchent à apprendre comment réellement réduire la conduite avec facultés affaiblies trouveront rassurant de savoir que les initiatives proposées dans *Réclamons nos routes* ont essentiellement toutes été mises en œuvre dans des juridictions partout au monde.

MADD Canada présente ce matériel dans le but d'établir des partenariats avec les législateurs, dans le but aussi de collaborer étroitement avec le gouvernement afin d'accélérer le processus d'élaboration de lois plus efficaces à l'échelle nationale. Nous présentons plusieurs initiatives (certaines ont été reconnues dans le rapport du comité de la Justice publié en 1999) capables de produire des résultats immédiats dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies. De notre point de vue, le gouvernement fédéral n'a absolument aucune raison de tarder – il existe des moyens efficaces de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

*Nous demandons au gouvernement fédéral d'intervenir. Nous demandons au gouvernement fédéral d'adopter les initiatives de MADD Canada présentées dans Réclamons nos routes.* Notre organisme et nos milliers de partisans à la grandeur du Canada ont hâte d'œuvrer côte à côte avec le gouvernement fédéral pour rendre les routes de nos communautés plus sécuritaires et pour mettre fin au bilan insensé de blessures et de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.

C'est dans cette optique que nous soumettons respectueusement *Réclamons nos routes* à nos législateurs fédéraux dans l'espoir qu'il servira de catalyseur pour inciter le gouvernement à passer à l'action.



Louise Knox  
Présidente Nationale  
MADD Canada



# S O M M A I R E

## E X É C U T I F

- MADD Canada a publié *Réclamons nos routes*, un examen exhaustif de la situation. Ce document résume les dernières recherches et présente une liste d'initiatives à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies pour présentation et/ou mise en œuvre par le gouvernement fédéral d'ici 2004. *Réclamons nos routes* a été rédigé afin d'établir le contexte nécessaire à un dialogue sérieux avec le gouvernement fédéral sur les mesures législatives nécessaires à la résolution du crime de la conduite avec facultés affaiblies ici au Canada.
- Sous la direction de Robert Solomon, Professeur de droit à l'université Western Ontario et Directeur des politiques juridiques de MADD Canada, MADD Canada a élaboré une stratégie pour l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies. Par le biais de *Réclamons nos routes*, MADD Canada présente une documentation justificative exhaustive ainsi qu'une liste d'initiatives pour l'usage du gouvernement fédéral sur les deux prochaines années. La liste propose 19 initiatives classées sous cinq rubriques : la réduction du taux légal d'alcoolémie à 0,05 % en vertu du *Code criminel* ; l'amélioration des pouvoirs d'exécution ; l'élucidation et la redéfinition des infractions ; la rationalisation des peines ; et les questions administratives.
- La liste d'initiatives de MADD Canada visant l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies est la suivante :

### RÉDUCTION DU TAUX LÉGAL D'ALCOOLÉMIE PRÉVU PAR LE CODE CRIMINEL

- Le taux légal d'alcoolémie prévu par le *Code criminel* devrait être réduit de 0,08 % à 0,05 %

### POUVOIR D'EXÉCUTION ACCRU

- Les policiers devraient avoir le droit légal d'arrêter tout véhicule au hasard dans le but de déterminer si le conducteur possède un permis de conduire valide, s'il est en état de conduire et s'il respecte les dispositions relatives à la conduite avec facultés affaiblies du *Code criminel*.
- Les policiers devraient avoir le droit légal d'utiliser des détecteurs d'alcool passifs.
- Si un policier a des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, il devrait avoir le droit de le soumettre à un test normalisé de sobriété administré sur place et d'enregistrer le test sur vidéocassette. Le refus de se soumettre à cette exigence devrait constituer une infraction.
- Si un policier a des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'une ou de plusieurs drogues, ou d'une combinaison d'alcool et de drogues, dans l'organisme d'un conducteur, il devrait avoir le droit d'obliger le conducteur à se soumettre à un test en vertu du programme d'évaluation et de classification de drogues. Le policier devrait avoir le droit d'enregistrer le test sur vidéocassette et le refus de se soumettre à cette exigence devrait constituer une infraction.
- Si un policier a des motifs raisonnables et probables de soupçonner la présence d'une ou de plusieurs drogues, ou d'une combinaison d'alcool et de drogues, dans l'organisme d'un conducteur, il devrait avoir le droit d'exiger que le conducteur fournisse un échantillon de salive, de sang ou d'urine. Le refus de fournir un tel échantillon devrait constituer une infraction.
- Le Comité des analyses d'alcool devrait accélérer le processus d'approbation d'éthylomètres de constat mobiles plus efficaces.

- La police devrait avoir le droit d'exiger un échantillon d'haleine pour analyse avec un appareil de détection approuvé ou d'administrer un test normalisé de sobriété sur place pour tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou un décès. Si une analyse d'haleine ou un test de sobriété ne peuvent être administrés, pour quelque raison que ce soit, la police devrait avoir le droit d'exiger un prélèvement sanguin.
- Les dispositions du *Code criminel* relatives aux prélèvements sanguins devraient être modifiées afin de permettre aux policiers d'exiger un prélèvement sanguin lorsqu'un conducteur avec facultés affaiblies est blessé ou amené à l'hôpital ou lorsqu'il est impraticable d'obtenir une constatation par analyse d'haleine.

## ÉLUCIDATION ET REDÉFINITION DES INFRACTIONS

- Le *Code criminel* devrait être modifié afin de fournir une définition sans équivoque du terme « facultés affaiblies » autant pour les policiers que pour les juges.
- Le *Code criminel* devrait être modifié afin de fournir une définition sans équivoque du terme « cause » pour les cas de conduite avec facultés affaiblies ou de conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort.
- Les présomptions relatives à l'utilisation de preuves fondées sur les analyses sanguines ou d'haleine devraient être précisées afin d'éliminer les défenses « Carter » et « Dernier verre ».

## RATIONALISATION DES PEINES

- Le *Code criminel* devrait prévoir des peines progressives pour les conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies en fonction des facteurs aggravants, y compris entre autres, le taux d'alcoolémie du contrevenant, les délits antérieurs et l'occurrence d'une collision, de lésions corporelles ou de décès.
- Le Parlement devrait éliminer la possibilité d'une peine conditionnelle pour les conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ou la mort.
- Les dispositions du *Code criminel* relatives aux antidémarrageurs devraient être modifiées en vue d'encourager tous les contrevenants à participer au programme d'antidémarrageurs alcoométriques, que ce soit un premier délit ou une récidive.

## QUESTIONS ADMINISTRATIVES

- MADD Canada recommande que les infractions suivantes soient ajoutées à la liste d'infractions qui relèvent exclusivement de la juridiction des tribunaux provinciaux : conduite avec facultés affaiblies, conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale et refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang.
- Le mandat et la démarche du Comité des analyses d'alcool devraient être modifiés de façon à y incorporer un système de redevances pour faire en sorte que les critères d'approbation des instruments d'analyse de sang et d'haleine soient plus pratiques et que le processus soit plus rapide. Un technicien qualifié en alcootest devrait être ajouté au comité pour assurer que les besoins des policiers de première ligne soient comblés.
- Le mandat du Centre stratégique pour les victimes devrait être développé pour en faire une ressource utile aux victimes et aux intervenants auprès des victimes.
- Le gouvernement fédéral devrait développer un plan d'action concret avec des buts réalistes et mesurables. Le Parlement doit aussi s'engager à réviser la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies et à analyser les progrès canadiens vis-à-vis les progrès de la communauté internationale à tous les cinq ans.

---

# LE PROGRAMME DE RÉFORME LÉGISLATIVE DE MADD CANADA

## LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES – SITUATION COURANTE

La loi sur la conduite avec facultés affaiblies est rendue excessivement technique et chronophage. L'application de cette loi et la poursuite en justice des contrevenants sont maintenant des tâches ingrates. La législation fédérale et l'interprétation de cette législation par les tribunaux ont essentiellement érigé des barrières infranchissables pour l'application et la poursuite de cette loi.<sup>1</sup> Même si des chefs d'accusation sont éventuellement portés contre un conducteur, celui qui dispose de moyens suffisants, réussit à faire retirer les chefs d'accusation en échange d'un plaidoyer de culpabilité à un délit de la route provincial, ou la peine est sensiblement réduite. Bien que pour certains avocats défenseurs la loi est un jeu, certains se vantent publiquement d'un record d'acquiescement presque parfait dans les cas de conduite avec facultés affaiblies.<sup>2</sup>

Oublions pour le moment l'injustice et l'inadéquation de la situation actuelle, l'objectif premier de cette loi, la protection du public, n'est pas atteint. La conduite avec facultés affaiblies demeure la première cause criminelle de décès au Canada ; elle réclame trois fois plus de vies par année que toutes les formes d'homicide ensemble.<sup>3</sup> Bien que l'incidence de conduite avec facultés affaiblies soit inférieure au niveau record des années 80,<sup>4</sup> le progrès des années 90 est moins marqué.<sup>5</sup>

En ce qui concerne la réduction du bilan de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies, le Canada accuse un net retard sur la majorité des autres pays démocratiques comparables, malgré un taux de consommation par habitant sensiblement plus élevé dans ces pays.<sup>6</sup> Ces derniers connaissent un succès fort supérieur au nôtre dans la mesure où ils incitent leurs populations à éviter l'alcool au volant. Leurs lois dissuadent la conduite avec facultés affaiblies, tandis que nos lois dissuadent les policiers et les procureurs ; nos lois protègent les contrevenants des sanctions criminelles.

Des millions de Canadiens continuent à conduire en état d'ébriété. Le Sondage national d'opinion publique sur la conduite avec facultés affaiblies publié en 1999 indique que 19,3 % des conducteurs avec permis de conduire valides avouent avoir conduit moins de deux heures après avoir consommé.<sup>7</sup> Pour citer les auteurs, « si l'on applique cette statistique à la population entière de conducteurs avec permis de conduire, cela signifie que plus de quatre millions de Canadiens admettent avoir conduit après avoir consommé ». <sup>8</sup> En outre, il est estimé que 2,3 millions d'individus ont conduit l'année passée alors qu'ils croyaient présenter un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale ; pour plusieurs, ceci est une occurrence régulière.<sup>9</sup> Ainsi, des dizaines de milliers de Canadiens empruntent nos routes alors qu'ils sont en état d'ébriété, et ce, à chaque soir.<sup>10</sup> De plus, parmi tous ces conducteurs, un très faible nombre attire l'attention de la police. Il a été estimé qu'uniquement 1 instance de conduite avec facultés affaiblies sur 445 au Canada mène à une accusation criminelle,<sup>11</sup> certaines études américaines indiquent que cette statistique pourrait même être 1 sur 2 000.<sup>12</sup> Il est difficile de croire que nous puissions progresser lorsque tant de Canadiens continuent à conduire en état d'ébriété et si peu d'entre eux sont appréhendés.

Il est possible que des accusations criminelles ne soient jamais portées contre un conducteur même lorsque la police conclut qu'il présente un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Un sondage national récent révèle que 42 % des policiers canadiens avouent qu'ils libèrent occasionnellement, et parfois souvent, les conducteurs présumés en état d'ébriété sous peine d'une courte interdiction de conduite provinciale plutôt que de porter des chefs d'accusation.<sup>13</sup> Un tiers des agents ont signalé qu'ils libèrent fréquemment le conducteur sans sanction et s'assurent simplement qu'il soit reconduit chez lui en sécurité. Cette réaction de la part des policiers n'est pas surprenante. En moyenne, il faut 2,6 heures pour traiter un simple cas de conduite avec facultés affaiblies avant de

finale­ment porter un chef d'accusation.<sup>14</sup> Réunir des preuves contre l'accusé représente une tâche technique, compliquée et souvent frustrante. L'inscription d'un chef d'accusation implique un processus extrêmement chronophage, voilà une des raisons citées par la police pour motiver leur réticence à porter des accusations. En outre, le fait que les accusés réchappent à la condamnation en raison de points de détails est franchement décourageant pour trois-quarts des policiers.<sup>15</sup> Sous la loi courante, il est excessivement difficile pour les policiers d'appréhender les conducteurs en état d'ébriété et de réunir assez de preuves pour assurer une condamnation.

La poursuite en justice des cas de conduite avec facultés affaiblies est une tâche tout aussi redoutable. Les tribunaux imposent des normes de preuve pointilleuses à la police et aux avocats de la couronne, tandis qu'ils préconisent des interprétations excessivement étroites des infractions et permettent des arguments de défense vraisemblablement irréalistes. Selon les statistiques du Centre canadien de la statistique juridique, entre 1994 et 1998 en cour provinciale, dépendant de l'infraction, uniquement 23 % à 61 % des chefs d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies se sont concrétisés en déclaration de culpabilité.<sup>16</sup> Pire encore, ce sont les contrevenants accusés des offenses les plus graves qui ont la meilleure chance d'éviter la condamnation. Bien que 61 % des cas de conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 % résultent en une condamnation, le taux de condamnation pour les cas de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles n'est que de 33 %, et uniquement 23 % pour les cas de conduite avec facultés affaiblies causant la mort.<sup>17</sup>

Le gouvernement fédéral a modifié le *Code criminel* en 1999 et 2000, mais la majorité de ces modifications portaient sur la durée des sanctions.<sup>18</sup> Bien qu'il ait été recommandé de réduire le taux légal d'alcoolémie à 5 %, d'améliorer le pouvoir d'exécution des agences policières, d'élucider et de redéfinir certaines infractions et de rationaliser les peines, ces recommandations ont sensiblement été ignorées par le gouvernement. Bref, le Parlement a négligé son devoir d'étudier les questions les plus importantes, à savoir, la diminution de l'effet dissuasif de la loi fédérale et les obstacles à l'appréhension, le traitement et la poursuite efficaces des conducteurs en état d'ébriété.

## LE PROGRAMME DE RÉFORME LÉGISLATIVE

La diminution du bilan annuel de décès et blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies ne peut se concrétiser que par le biais d'une réforme de fond du *Code criminel*. Faute de quoi, les Canadiens responsables continueront à être exposés aux risques insensés jugés inacceptables par la majorité de la communauté internationale. C'est pour cette raison, qu'aux yeux de MADD Canada, les modifications apportées en 1999 et 2000 ne représentent que le début du processus de réforme de la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies.

Au cours de ce rapport, MADD Canada résume son *Programme de réforme législative*.<sup>19</sup> Ce *Programme* vise des changements pragmatiques et réalisables et non une modification radicale de l'orientation fédérale. Nos propositions sont fondées sur des recherches sur la sécurité routière menées au Canada et à l'étranger. Les lois régissant la conduite avec facultés affaiblies élaborés par d'autres démocraties modernes ont été étudiées, notamment, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis. Bien que les avocats défenseurs et l'industrie des boissons alcoolisées protesteront sans doute les mesures de réforme proposées, aux yeux de la communauté internationale, elles sont tout à fait banales. En matière de réforme législative, le contentieux fondé sur la *Charte* est inévitable, en conséquence les propositions de MADD Canada ont été rédigées en fonction des valeurs de la *Charte*.

Il serait impossible de présenter l'intégralité du *Programme de réforme législative* de MADD Canada dans ce court document ou d'y inclure la totalité de la recherche empirique et des analyses légales qui l'appuient. Ainsi, ce document servira à présenter les cinq éléments principaux du *Programme* : un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % en vertu du *Code criminel* ; l'amélioration du pouvoir d'exécution de la police ; l'élucidation et la redéfinition des infractions ; la rationalisation des peines ; et les questions administratives. Bien que tous ces éléments soient essentiels à l'amélioration de la situation actuelle, les deux premiers points sont cruciaux. Un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % en vertu du *Code criminel* et un pouvoir d'exécution accru, voilà la combinaison qui promet les meilleurs résultats pour l'amélioration de l'effet dissuasif de la loi. Ces modifications auront un impact important sur l'appréhension des contrevenants, les taux d'accusations et de condamnations, ainsi que la réduction du nombre de collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies.

## ÉLÉMENT I : LA NÉCESSITÉ D'UN TAUX LÉGAL D'ALCOOLEMIE DE 0.05 % EN VERTU DU CODE CRIMINEL<sup>20</sup>

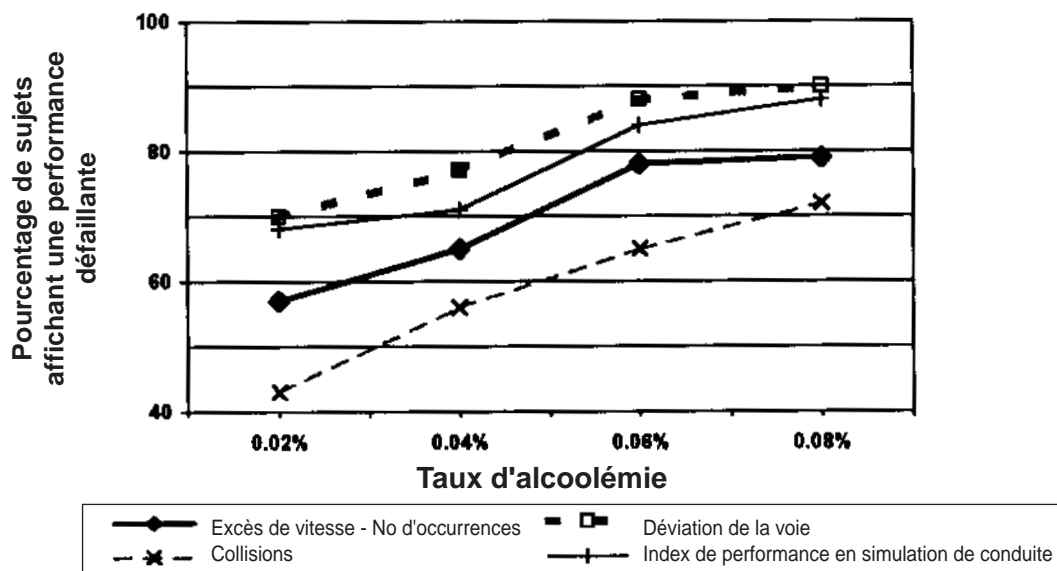
Le taux légal d'alcoolémie sous la loi fédérale courante permet aux individus ayant consommé une quantité importante d'alcool de conduire sans craindre de sanctions criminelles. Étant donné la jurisprudence, la majorité des policiers ne portent aucun chef d'accusation à moins que le résultat de l'alcootest du conducteur signale un taux d'alcoolémie supérieur à 0,10 %.<sup>21</sup> Ainsi, un homme pesant 90 kilos peut consommer plus de six bières ou plus d'une bouteille de vin au cours d'une période de trois heures, pour ensuite prendre le volant de sa voiture vraisemblablement sans risque de responsabilité criminelle. Il y a, effectivement, peu de chances que des chefs d'accusation soient portés contre lui.

Essentiellement, la limite de 0,08 % communique un message ambigu aux conducteurs. Le message ne dit pas d'éviter l'alcool au volant. Le message canadien semble plutôt être « Ne conduit pas si tu es très ivre. Si tu es plus ou moins ivre, embarque en voiture ». La loi actuelle n'encourage pas les gens de faire la différence entre l'occasion de boire et la conduite. Il n'est vraiment pas surprenant de constater que le taux légal d'alcoolémie de 0,08 % ait un effet dissuasif si faible.

Dès 1960, l'association médicale de la Grande-Bretagne affirmait « qu'une concentration de 50 mg % d'alcool dans 100 ml de sang est le maximum qui puisse être toléré pour la conduite d'un véhicule sans compromettre la sécurité des autres ».<sup>22</sup> Depuis l'introduction, en 1969, de la limite de 0,08 % au Canada, les études menées en laboratoire, en simulation de conduite et sur les pistes à accès fermé, ont déterminé que les habiletés critiques à la conduite, y compris entre autres, la vision, les tâches psychomotrices, le temps de réaction, la somnolence, le traitement de l'information et le partage des tâches commencent à décliner avec un taux d'alcoolémie sensiblement inférieur à 0,08 %.<sup>23</sup> Par exemple, lorsque assujettis à des tâches de poursuite, de temps de réaction de choix,<sup>24</sup> de braquage et de freinage, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie de 0,03 % et plus affichent des résultats sensiblement inférieurs.<sup>25</sup>

Une étude plus récente, menée en 2000 par le American National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) a conclu que près de 60 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie aussi faible que 0,02 % affichent une détérioration de la capacité de partager des tâches. Plus de 80 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie inférieur 0,06 %<sup>26</sup> affichent un affaiblissement des facultés. En outre, en simulation de conduite, la majorité des sujets avec un taux d'alcoolémie de 0,04 %<sup>27</sup> affichent une détérioration. Avec un taux d'alcoolémie de 0,06 %, 84 % des sujets souffrent de facultés affaiblies. Le tableau suivant illustre des résultats tirés de cette étude.

**Défaillance d'habiletés choisies avec des taux d'alcoolémie variés en test de simulation de conduite**



Source : H. Moskowitz et al., Driver Characteristics and Impairment at Various BACs (Washington : National Highway Traffic Safety Administration, 2000).

Cette détérioration des habiletés de conduite est d'ailleurs reflétée dans un ensemble de recherches menées sur le risque relatif de collision. Les études menées depuis quarante ans démontrent de façon constante que les conducteurs avec des taux d'alcoolémie de 0,05 % à 0,08 % présentent un risque relatif de collision, blessure ou décès sensiblement plus élevé que les conducteurs sobres.<sup>28</sup> Le tableau suivant illustre clairement la hausse marquée du niveau de risque pour les conducteurs avec des taux d'alcoolémie entre 0,08 % et 0,10 % ; n'oublions pas que, sous la loi courante, la majorité des policiers ne considèrent même pas porter de chef d'accusation pour ce niveau d'alcoolémie.<sup>29</sup> Le taux légal d'alcoolémie actuellement prévu par le *Code criminel* ne sanctionne aucunement les conducteurs qui présentent un risque important et grave pour eux-mêmes, et plus important encore, pour l'ensemble des utilisateurs des routes.

**Le risque relatif de collision mortelle à un seul véhicule  
pour les mâles affichant différents TA**

	0,02 %-0,049 %	0,05 %-0,079 %	0,08 %-0,099 %
Âge 16 à 20	4,64	17,32	51,87
Âge 21 à 34	2,75	6,53	13,43
Âge 35 et plus	2,57	5,79	11,38

*Source : P.L. Zador, S.A. Krawchuk & R.B. Voas, "Alcohol-Related Relative Risk of Driver Fatalities and Driver Involvement in Fatal Crashes in Relation to Driver Age and Gender : An Update Using 1996 Data" (2000) 61 J. Stud. Alcohol 387 page 392.*

Néanmoins, les arguments en faveur de la diminution du taux légal d'alcoolémie ne se limitent pas au laboratoire ni aux calculs de risques abstraits. Il existe au Canada et à l'étranger des preuves tangibles importantes de l'effet positif de la réduction du taux légal d'alcoolémie. Ces recherches incluent entre autres des recherches sur l'impact de la réduction du taux légal d'alcoolémie de 0,10 % à 0,08 % dans environ la moitié des États américains, l'établissement d'une tolérance zéro ou d'un taux légal d'alcoolémie très faible pour les jeunes conducteurs, l'introduction d'interdictions de conduite de 12 à 24 heures pour les conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,05 %, et l'implémentation d'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % ou moins dans plusieurs juridictions à l'échelle mondiale.

La Suède, l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Autriche, l'Australie et les Pays-Bas ne sont que quelques-uns des pays ayant présenté des études qui démontrent les bénéfices d'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % ou moins.<sup>30</sup> En effet, une récente analyse documentaire canadienne a conclu que toutes les juridictions ayant imposé une limite de 50 mg % ont connu une réduction du nombre de collisions, de blessures et de décès.<sup>31</sup> Les études indiquent qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % apporte de nombreux bénéfices en matière de sécurité routière ; cette limite aide à réduire le nombre de collisions mortelles, de collisions à un seul véhicule, de collisions attribuables à la consommation d'alcool et de collisions graves. La réduction du taux légal d'alcoolémie apporte d'ailleurs une réduction du taux global de conduite avec facultés affaiblies, du pourcentage de conducteurs présentant un taux d'alcoolémie et du taux d'alcoolémie moyen des conducteurs ayant bu. Bref, le vécu international des taux d'alcoolémie de 0,05 % ou moins vient appuyer sans équivoque l'imposition de modifications semblables au *Code Criminel* du Canada.

Malheureusement, les pressions exercées par l'industrie des boissons alcoolisées canadienne ont réussi à bloquer la réduction du taux légal d'alcoolémie prévu par le Code criminel. Bien que les producteurs de boissons alcoolisées n'aient jamais tenté de réfuter les résultats de recherches sur la détérioration des habiletés de conduite et sur le risque relatif de collision, ils proclament de vive voix que l'imposition d'un taux d'alcoolémie de 0,05 % n'aurait aucun effet tangible. Entre autres, l'industrie allègue qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % ne découragerait pas les buveurs « durcis » de conduire, réduirait le niveau d'appui public à l'égard des lois contre l'alcool au volant et serait difficile et dispendieux à appliquer. Ces arguments présentés par l'industrie sont réfutés sans équivoque par la recherche ou ils sont tout simplement sans fondement. Nous reprenons brièvement ces arguments ci-dessous.

D'abord, les recherches internationales contredisent carrément l'argument qu'un taux légal d'alcoolémie inférieur ne découragerait pas les buveurs « durcis » qui conduisent. Ces recherches indiquent que la réduction du taux légal d'alcoolémie limite l'incidence de conduite avec facultés affaiblies chez tous les conducteurs, même ceux qui présentent des taux d'alcoolémie élevés. En Australie et en Suède, l'effet de la réduction du taux légal

d'alcoolémie est particulièrement remarquable chez les conducteurs avec les taux d'alcoolémie les plus élevés, les soi-disant « buveurs durcis » qui présentent le plus grand danger.<sup>32</sup> Par exemple, dans le territoire de la capitale de l'Australie, à la suite de la réduction du taux légal d'alcoolémie à 0,05 %, le nombre de conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,15 % a baissé de 34 %, et le nombre de conducteurs avec des taux d'alcoolémie de 0,20 % et plus a baissé de 58 %.<sup>33</sup> Ces statistiques représentent les plus importantes réductions parmi toutes les catégories de taux d'alcoolémie.

L'industrie des boissons alcoolisées allègue que la réduction du taux légal d'alcoolémie à 0,05 % aurait l'effet de diminuer l'appui public pour la loi puisque celle-ci nuirait à la consommation « responsable » chez les soi-disant « buveurs mondains ». En revanche, un sondage d'opinion publique mené pour MADD Canada en 2001 précise que deux tiers des Canadiens appuieraient ou appuieraient fortement l'inscription d'une réduction du taux légal d'alcoolémie à 0,05 % au *Code criminel*.<sup>34</sup> En outre, l'industrie crée une fausse impression ; ce n'est pas en buvant un ou deux verres qu'un homme de taille moyenne atteint un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Étant donné la marge d'erreur généralement admise par nos tribunaux et le délai entre l'arrêt et le test du conducteur, le tableau suivant sous-estime de façon significative la consommation réellement nécessaire pour générer un risque réel de condamnation sous le *Code criminel* s'il prévoyait un taux d'alcoolémie de 0,05 %.

### TA chez les hommes en fonction du temps, du poids et de la consommation<sup>35</sup>

	2 heures		3 heures	
	82 kilos (180 livres)	91 kilos (200 livres)	82 kilos (180 livres)	91 kilos (200 livres)
2 consommations standard	0,0237 %	0,0189 %	0,0117 %	0,0694 %
3 consommations standard	0,0476 %	0,0404 %	0,0356 %	0,0284 %
4 consommations standard	0,0714 %	0,0619 %	0,0594 %	0,0499 %
5 consommations standard	0,0953 %	0,0834 %	0,0833 %	0,0714 %
6 consommations standard	0,1191 %	0,1048 %	0,1071 %	0,0928 %
7 consommations standard	0,1430 %	0,1263 %	0,1310 %	0,1143 %

La limite *de facto* actuelle du taux d'alcoolémie de 0,10 % permet une consommation que très peu de Canadiens sauraient trouver tolérable, voire « responsable », pour un individu qui a l'intention de conduire.

On nous dit d'ailleurs qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % poserait des difficultés d'application particulières pour les policiers. Pourtant, dans la majorité des provinces, les policiers appliquent déjà la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs et les conducteurs novices, un taux d'alcoolémie inférieur pour les conducteurs professionnels ainsi que des suspensions temporaires sur place pour le reste de la population qui présente un taux d'alcoolémie entre 0,04 % et 0,06 %. Si la police a coutume d'appliquer ces taux d'alcoolémie inférieurs, pourquoi aurait-elle de la difficulté à appliquer un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % ?

Bien qu'il soit vrai en théorie qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % augmenterait le nombre de conducteurs passibles de poursuite, cela ne veut pas nécessairement dire que les tribunaux en seraient surchargés. La réduction du taux légal d'alcoolémie prévu par le *Code criminel* aurait un effet dissuasif important, il y aurait donc moins de conducteurs avec facultés affaiblies, et en conséquence, moins de contrevenants potentiels. Les États américains qui ont réduit le taux légal d'alcoolémie de 0,10 % à 0,08 % n'ont pas signalé de surcharge.<sup>36</sup> De plus, dans certains états australiens le taux légal d'alcoolémie est de 0,05 % depuis au moins 20 ans, il n'y a absolument rien dans la documentation pour signaler une crise dans les tribunaux ni de problème au niveau de l'application de la loi.

L'industrie poursuit cet argument en nous disant qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % causerait une augmentation importante des coûts liés à l'application de la loi et des coûts judiciaires.<sup>37</sup> Encore une fois, cet argument présume qu'un taux légal d'alcoolémie de 0,05 % n'aurait aucun effet sur la prévalence de la conduite avec facultés affaiblies. Il néglige en outre de tenir compte des économies potentielles dont bénéficieraient les Canadiens à la suite d'une réduction du nombre de collisions, décès et blessures causés par la conduite avec facultés affaiblies. Une étude menée par l'université Stanford sur l'aspect économique de la réduction à 0,08 % du taux légal d'alcoolémie de l'état de New York a conclu qu'il y aurait effectivement une hausse des coûts liés à l'application de la loi, plus précisément, une augmentation de 80 \$ millions (US) échelonnée sur les dix premières années. En revanche, l'auteur a aussi conclu que, pour cette même période, l'État réaliserait des économies s'élevant de 9 \$ à 11,4 \$ milliards avec cette nouvelle limite, ce chiffre est d'ailleurs fondé sur une estimation prudente du nombre de collisions et décès prévenus.<sup>38</sup> En conséquence, selon l'estimation la plus prudente des bénéfices de la nouvelle loi, l'augmentation des coûts d'application représente moins que 1 % des bénéfices.

Certains détracteurs jugent inutile de réduire le taux légal d'alcoolémie à 0,05 %, ces derniers estiment qu'il est suffisant d'appliquer des suspensions temporaires sur place pour les conducteurs présentant des taux d'alcoolémie entre 0,04 % et 0,06 %. Étant donné le nombre de Canadiens qui continuent à conduire suite à la consommation et notre taux élevé de conduite avec facultés affaiblies, surtout lorsque nous le comparons à d'autres pays démocratiques, il est difficile de concevoir qu'un observateur objectif puisse conclure que la situation courante soit acceptable. Toutes les provinces et territoires, à l'exception du Québec, prévoient, sous une forme ou une autre, des suspensions temporaires de conduite émises sur place, mais dans la majorité des juridictions, ces suspensions ne prévoient aucune conséquence à long terme. Ainsi, il est tout à fait déplacé de présumer que l'effet dissuasif d'une suspension de conduite de 12 à 24 heures ait un effet comparable à celui d'une infraction du *Code criminel* puisque cette dernière entraîne entre autres le risque d'emprisonnement, un casier judiciaire permanent, une amende importante et une interdiction de conduite fédérale d'au moins un an. Nous prévoyons donc que la réduction à 0,05 % du taux légal d'alcoolémie prévu par le *Code criminel* aurait un effet dissuasif important, qui, à son tour, réduirait sensiblement l'incidence de conduite avec facultés affaiblies ainsi que le bilan de collisions, de lésions corporelles et de décès qui en découle.

## ÉLÉMENT II : POUVOIR D'EXÉCUTION ACCRU

Bien qu'il ait été estimé que le nombre annuel d'occurrences de conduite avec facultés affaiblies au Canada s'élève à 12,5 millions,<sup>39</sup> il n'y a eu en 1998 que 70 587 accusations de conduite avec facultés affaiblies.<sup>40</sup> De plus, un pourcentage important des conducteurs avec facultés affaiblies n'est jamais arrêté par la police ; parmi les conducteurs arrêtés aux barrages routiers plus que la moitié passe inaperçue.<sup>41</sup> Comme nous l'avons déjà indiqué, il est maintenant si difficile de réunir des preuves contre les contrevenants sous le *Code criminel* actuel que plusieurs policiers hésitent à porter des accusations criminelles.<sup>42</sup> Une étude menée en Colombie-Britannique dernièrement indique que près de la moitié du corps policier ne porte tout simplement pas de chef d'accusation sous le *Code criminel*, et ce, même lorsqu'ils jugent que le conducteur présente une alcoolémie supérieure à la limite.<sup>43</sup> Les recommandations de MADD Canada ont été élaborées pour aider aux policiers à arrêter et reconnaître les conducteurs avec facultés affaiblies ainsi qu'à réunir les preuves nécessaires.

Les policiers devraient avoir le droit légal d'arrêter tout véhicule au hasard dans le but de déterminer si le conducteur possède un permis de conduire valide, s'il est en état de conduire et s'il respecte les dispositions relatives à la conduite avec facultés affaiblies du *Code criminel*. Le refus d'arrêter à la suite de la demande d'un policier devrait constituer une infraction criminelle sous la loi fédérale. D'une province à l'autre, la législation de la route varie. En conséquence, il est essentiel que ces dispositions figurent dans le *Code criminel* dans le but d'assurer que le corps policier à l'échelle nationale ait le pouvoir légal d'arrêter tout véhicule et d'exiger au conducteur de respecter cette exigence. Il est recommandé aussi de modifier le *Code criminel* pour accorder aux policiers le droit d'utiliser des détecteurs d'alcool passifs. Ces petits dispositifs d'échantillonnage de l'air permettent aux policiers de déceler la présence d'alcool dans l'air ambiant entourant le conducteur. Une réaction positive du détecteur d'alcool passif accorderait au policier la justification dont il a besoin pour exiger que le chauffeur fournisse un échantillon d'haleine pour analyse avec un appareil de détection approuvé.<sup>44</sup> Selon des études menées aux États-Unis, l'utilisation de détecteurs d'alcool passifs améliore la détection de chauffeurs avec facultés affaiblies et réduit le nombre de conducteurs respectueux de la loi détenus sans raison.<sup>45</sup>

De plus, si un policier a des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme du conducteur, il devrait avoir le droit de le soumettre à un test normalisé de sobriété administré sur place. Cet amendement serait utile aux policiers pour plusieurs raisons. Primo, les tests normalisés de sobriété administrés sur place accordent le fondement nécessaire pour exiger une constatation par analyse d'haleine dans l'absence d'un appareil de détection approuvé.<sup>46</sup> Secundo, en accordant le pouvoir légal aux policiers d'exiger au conducteur de se soumettre au test, et en faisant du refus de se soumettre au test sans excuse légitime une infraction du *Code criminel*, cet amendement mettrait fin aux ambiguïtés légales qui entourent les tests normalisés de sobriété administrés sur place.<sup>47</sup> Tertio, les tests normalisés de sobriété administrés sur place fournissent aux policiers des preuves objectives à l'appui d'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies. S'il n'a pas été possible d'obtenir une constatation par analyse d'haleine soit parce que les délais prescrits sont dépassés ou parce que les résultats de la constatation ont été désavoués, ces tests présentent parfois la seule preuve à l'appui d'une condamnation.

Parallèlement, si un policier a des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans l'organisme du conducteur, il devrait avoir le droit d'exiger que le conducteur se soumette à un test administré par un spécialiste agréé en identification des drogues. Ces policiers spécialement formés administrent un test normalisé pour déterminer si le suspect présente une défaillance, si la défaillance est liée à l'utilisation d'une drogue, et le type de

drogue qui puisse être à la source de la défaillance. Manque de collision, il n'existe pour le moment aucun moyen de dépister la présence de drogues ; ceci est donc un moyen de combler cette lacune de la loi canadienne. En outre, les policiers devraient avoir l'autorité d'enregistrer sur vidéocassette les tests normalisés de sobriété administrés sur place ainsi que les tests administrés par les spécialistes agréés en identification des drogues. Ces tests fournissent des preuves objectives de la défaillance du conducteur, ainsi, ils appuient les témoignages des policiers dans les cas de conduite avec facultés affaiblies,<sup>48</sup> notamment lorsqu'ils sont appuyés d'enregistrements vidéo.

Étant donné la frustration qu'entretiennent les policiers à l'égard de la nature chronophage des dispositions actuelles en matière de conduite avec facultés affaiblies, MADD Canada préconise aussi une réforme du processus d'application de la loi pour rationaliser le traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies. Notamment, le Comité des analyses d'alcool devrait accélérer le processus d'approbation d'instruments de constatation par analyse d'haleine plus efficaces afin que les conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies puissent être testés sur place plutôt qu'au poste de police. Pour faciliter le processus, les policiers devraient être équipés de téléphones numériques sûrs afin de permettre aux accusés de communiquer avec leur avocat sur les lieux de l'infraction. Il ne serait pas réaliste de croire que le taux d'accusation sous le *Code criminel* puisse augmenter lorsqu'il faut, en moyenne, 2,6 heures pour traiter un simple cas de conduite avec facultés affaiblies avant de finalement porter un chef d'accusation.<sup>49</sup>

Les autres recommandations principales de MADD Canada relatives au pouvoir d'exécution concernent l'autorité policière d'exiger des échantillons de sang et d'haleine. À l'heure actuelle, la police n'a le droit d'exiger un prélèvement sanguin d'un conducteur soupçonné de conduite avec facultés affaiblies que si ce dernier est incapable de fournir un échantillon d'haleine ou lorsque l'état du conducteur rend « impraticable » l'obtention d'un échantillon d'haleine.<sup>50</sup> Malheureusement, le terme « impraticable » est défini si étroitement par les tribunaux que plusieurs conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies qui sont blessés ou qui font semblant d'être blessés, sont reconduits à l'hôpital et évitent ainsi la responsabilité criminelle.<sup>51</sup> En conséquence, nous recommandons que le Canada permette aux policiers d'exiger un prélèvement sanguin lorsqu'un suspect est reconduit à l'hôpital ; une pratique d'ailleurs qui a déjà été adoptée par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni.<sup>52</sup>

Et finalement, MADD Canada recommande que la police ait le pouvoir légal d'exiger un échantillon d'haleine de *tout* conducteur impliqué dans une collision mortelle ou une collision causant des lésions corporelles, qu'il ait ou non des motifs raisonnables de soupçonner que le conducteur a commis une infraction de conduite avec facultés affaiblies. La collision même motiverait la demande. Sous la loi, une fouille doit être motivée par des soupçons bien précis ; en revanche, il ne faut pas oublier que la conduite est une activité très réglementée, pratiquée sur des routes publiques. Étant donné que 40 % des décès dus à des accidents de la route et 20 % des collisions causant des lésions corporelles impliquent un conducteur avec facultés affaiblies,<sup>53</sup> on peut difficilement dire que cette demande est aléatoire ou arbitraire. Cette proposition est conforme aux lois de plusieurs pays comparables, y compris, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni.<sup>54</sup> En outre, dans l'absence de cette disposition, la majorité des conducteurs qui conduisent en état d'ébriété et qui tuent et blessent les Canadiens continueront à échapper à la responsabilité criminelle.

### ÉLÉMENT III : ÉLUCIDATION ET REDÉFINITION DES INFRACTIONS

Les dispositions actuelles du *Code criminel*, et l'interprétation qu'en font les tribunaux, permettent à plusieurs conducteurs accusés de conduite avec facultés affaiblies d'échapper à la condamnation. Par exemple, le *Code criminel* stipule que quiconque conduit un véhicule lorsque ses *capacités* sont affaiblies par l'effet de l'alcool commet une infraction. Tel que déjà précisé, la défaillance des habiletés de conduite débute bien avant que le conducteur atteigne un taux d'alcoolémie de 0,08 %. Néanmoins, plusieurs juges refusent de condamner le suspect à moins que sa *conduite* même ait été défaillante. En outre, les tribunaux inférieurs exigent régulièrement que la police prouve que le conducteur présentait de multiples signes visibles d'intoxication sévère, et ce, malgré la décision en cour d'appel qu'une intoxication légère est suffisante pour une condamnation.<sup>55</sup> Cette attitude reflète notre jugement archaïque qui associe les facultés affaiblies à la stupeur alcoolique.

De la même façon, dans les cas de conduite avec facultés affaiblies causant la mort ou des lésions corporelles, certains juges exigent à la couronne de prouver que les facultés affaiblies du conducteur étaient la cause unique ou primaire de la collision. Pourtant, les cours d'appel ont statué à plusieurs reprises qu'il suffit d'établir que la conduite avec facultés affaiblies ait joué un rôle plus qu'insignifiant ou négligeable pour établir le lien de causalité.<sup>56</sup> Ainsi, MADD Canada recommande que les concepts de « facultés affaiblies » et de « causalité » soient clairement définis dans le *Code criminel*, ces définitions doivent être conformes aux jugements des cours supérieures et à l'intention du Parlement.

L'interprétation du *Code criminel* par les tribunaux est tout aussi préoccupante. Ces interprétations mènent au rejet des résultats d'analyse sanguine ou d'haleine basé uniquement sur les témoignages non corroborés et intéressés de l'accusé. Sans ces résultats d'analyse, les chefs d'accusation sont retirés ou l'accusé est tout simplement acquitté. Un aperçu des deux défenses principales figure ci-dessous en termes non techniques.<sup>57</sup>

D'abord, la défense généralement nommée la « défense Carter ». Cette défense est fondée sur le témoignage de l'accusé qui affirme n'avoir consommé qu'une petite quantité d'alcool le jour de la présumée infraction.<sup>58</sup> Ensuite, la défense fait appel à un toxicologue qui confirme qu'à la suite d'une si faible consommation, l'accusé aurait présenté un taux d'alcoolémie inférieur à 0,08 %. Si la cour admet le témoignage de l'accusé, les preuves liées aux prélèvements sanguins et d'haleine sont ignorées, et ce, même lorsque les tests ont été correctement administrés, lorsqu'ils appuient les résultats d'un appareil de détection sur place, et lorsqu'ils sont appuyés du témoignage du policier qui affirme que l'accusé présentait des signes d'intoxication. Les résultats sont tout simplement présumés inexacts et rejetés.

Ensuite, la défense « dernier verre ». Généralement, cette défense est fondée sur le témoignage de l'accusé qui atteste avoir consommé une quantité importante d'alcool juste avant de conduire.<sup>59</sup> L'argument est que l'alcool n'ait pas eu le temps de passer dans le système sanguin du conducteur avant qu'il ait été arrêté par la police. Ainsi, l'accusé allègue que son taux d'alcoolémie était inférieur à la limite légale pendant qu'il conduisait, ce n'est que dans l'intervalle entre son arrêt et son test que son taux d'alcoolémie s'est élevé au-delà de la limite légale. Encore une fois, les résultats d'analyse sanguine et d'haleine sont rejetés et l'accusé est acquitté.

De toute apparence, ces défenses douteuses ne sont pas disponibles dans les autres juridictions. Par exemple, la loi sur la conduite avec facultés affaiblies du Royaume-Uni stipule que les résultats d'analyse sanguine et d'haleine doivent être considérés dans tous les cas. La loi présume d'ailleurs que le taux d'alcoolémie de l'accusé pendant qu'il conduisait ne peut être inférieur au taux indiqué par les analyses.<sup>60</sup> La seule et unique exception à cette stipulation exige que l'accusé *prouve* qu'il a consommé de l'alcool après avoir conduit mais avant de soumettre un échantillon d'haleine ou de sang, et qu'en conséquence, son taux d'alcoolémie n'excédait pas la limite légale au moment où il conduisait. Il est évident que cette stipulation augmente le fardeau de l'accusé qui cherche à réfuter les résultats d'analyse du taux d'alcoolémie.

MADD Canada recommande une révision du *Code criminel* dans le but d'assurer que l'intention du Parlement à l'égard de la désignation d'instruments approuvés ne soit plus contrecarrée. Pour ce faire, il sera nécessaire de renforcer les présomptions relatives à la force probante accordée aux résultats d'analyse sanguine ou d'haleine. Notamment, un accusé qui cherche à réfuter les résultats d'analyse d'haleine devrait être obligé de prouver selon la prépondérance des probabilités que les tests ont été incorrectement administrés ou que l'appareil approuvé ne fonctionnait pas correctement au moment du test.

## ÉLÉMENT IV : RATIONALISATION DES PEINES

Bien que le gouvernement fédéral ait récemment augmenté les peines maximales pour conduite avec facultés affaiblies, plusieurs juges déprécient significativement la sévérité de la conduite avec facultés affaiblies même en présence de circonstances aggravantes. En outre, en raison de divers facteurs, les récidivistes sont fréquemment condamnés comme si c'était leur première infraction, ils échappent ainsi aux sanctions minimales prévues par le Parlement pour les récidives. Et finalement, les peines imposées pour des infractions semblables varient énormément d'un cas à l'autre. Les peines semblent dépendre plutôt de l'attitude du juge à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies que du comportement du contrevenant.

Pour tenter de résoudre cette question, le *Code criminel* devrait prévoir des sanctions progressives en fonction des facteurs aggravants, y compris entre autres : le taux d'alcoolémie de l'accusé, l'occurrence d'une collision, de lésions corporelles ou de décès ainsi que les délits commis antérieurement. Les dispositions devraient d'ailleurs stipuler l'incidence de chaque facteur sur la peine et les juges devraient être tenus d'appliquer ces dispositions. Ce genre de disposition, ou « grille pour l'imposition de sanctions », existe déjà dans plusieurs pays européens, y compris, la Suède, les Pays-Bas, la France et le Danemark.<sup>61</sup> Ces provisions sont vraisemblablement d'application facile et elles serviraient à délimiter la discrétion absolue qui existe présentement au Canada.

En outre, les interdictions de conduite prévues par le *Code criminel* devraient encourager tous les contrevenants à participer au programme d'antidémarrageurs alcoométriques, que ce soit un premier délit ou une récidive. La durée de participation minimale du contrevenant devrait être établie en fonction de sa performance au sein du programme. Par exemple, un conducteur qui tente à plusieurs reprises de conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite établie n'est certainement pas prêt à faire enlever l'antidémarrageur de son véhicule.

## ÉLÉMENT V : QUESTIONS ADMINISTRATIVES

Les recommandations suivantes concernent principalement les procédures judiciaires et la responsabilisation du gouvernement fédéral. MADD Canada recommande que les infractions suivantes relèvent exclusivement de la juridiction des tribunaux provinciaux : conduite avec facultés affaiblies, conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale et refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang. De cette façon, les infractions seraient jugées par voie de mise en accusation en cour provinciale, éliminant ainsi les formalités juridiques qu'implique un jugement par voie de mise en accusation en cour supérieure. Ensuite, il est recommandé de modifier le mandat et la démarche du Comité des analyses d'alcool de façon à y incorporer un système de redévances pour faire en sorte que les critères d'approbation des instruments d'analyse de sang et d'haleine soient plus pratiques et pour accélérer le processus. Un technicien qualifié en alcootest devrait être ajouté au comité pour assurer que les besoins des policiers de première ligne soient comblés. De plus, le mandat du Centre stratégique pour les victimes devrait être développé pour en faire une ressource utile aux victimes et aux intervenants auprès des victimes. Finalement, le gouvernement fédéral devrait développer un plan d'action concret avec des buts réalistes et mesurables. Le Parlement doit aussi s'engager à réviser la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies et à analyser les progrès canadiens vis-à-vis les progrès de la communauté internationale à tous les cinq ans.

## LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME LÉGISLATIVE DE FOND

Plus tôt cette année, le gouvernement a publié « Vision de sécurité routière 2001 » dans lequel il affirmait son objectif de « faire des routes du Canada les plus sécuritaires au monde ». <sup>62</sup> Parallèlement, MADD Canada s'est fixé l'objectif un peu moins grandiose de réduire le nombre de décès attribuables aux incidents de conduite avec facultés affaiblies à deux par jour d'ici le mois de décembre 2003. Sans une réforme de fond de la loi fédérale il sera impossible d'atteindre ces objectifs. Tant et aussi longtemps que les conducteurs avec des taux d'alcoolémie jusqu'à 0,010 % demeurent essentiellement à l'abri de la responsabilité criminelle et que nos policiers demeurent dépourvus du pouvoir dont ils ont besoin pour appliquer la loi, le Canada continuera à accuser un net retard sur les leaders mondiaux en matière de sécurité routière.

Le *statu quo* protège les conducteurs avec facultés affaiblies de la responsabilité criminelle et produit des avantages financiers pour les avocats défenseurs et l'industrie des boissons alcoolisées, et ce, sur le dos de l'ensemble des utilisateurs sécuritaires, sobres et responsables de la route. Ainsi, lorsque nous parlons du taux légal d'alcoolémie prévu par le Code criminel, la question que nous devons poser est la suivante : le taux légal d'alcoolémie doit-il être fondé sur les recherches sur la sécurité routière et servir l'intérêt public, ou doit-il être fondé sur le lobbysme et servir les intérêts financiers de l'industrie des boissons alcoolisées. Les Canadiens devront se pencher sur l'adéquation du taux légal d'alcoolémie actuel chaque fois qu'ils embarquent en voiture les jeudi, vendredi et samedi soir. Ils devront prendre la route sachant qu'un pourcentage important des autres conducteurs sur la route ont pris un verre ou deux, et peut-être, beaucoup plus. Bien que la présence de ces conducteurs avec facultés affaiblies augmente sensiblement le risque d'une collision mortelle, sous la présente loi fédérale, la majorité de ces conducteurs ne commettent pas une infraction.

MADD Canada croit que la loi actuelle crée une injustice. Par exemple, dans le scénario précédent, supposez que le conducteur venant dans l'autre sens perde connaissance en raison de sa consommation, traverse la ligne du centre et blesse les occupants de votre véhicule. Au Canada, il est très peu probable que des chefs d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles soient portés contre le conducteur malgré son degré élevé d'intoxication. <sup>63</sup> Et même s'il est accusé, le chance qu'il soit reconnu coupable n'est que de 33 %. <sup>64</sup>

Le Programme de réforme législative de MADD Canada a été élaboré justement pour tenter de corriger ces injustices engendrées par la loi actuelle. Si nous désirons améliorer et la sécurité publique et la justice, nous devons procéder à une réforme importante de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Dans l'absence d'une telle réforme, la conduite avec facultés affaiblies demeurera la première cause criminelle de décès et une des premières causes criminelles de lésions corporelles. <sup>65</sup>



# NOTES

- 1 Un rapport récent issu du « Police Services Division of the British Columbia Ministry of the Attorney General » indique que près de la moitié du corps policier refuse de porter des chefs d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies sous le *Code criminel*, et ce, même lorsque le policier croit que le conducteur était effectivement en état d'ébriété. Parmi les policiers qui ne portent pas de chefs d'accusation, 40 % précisent que c'est la probabilité que le contrevenant ne soit pas reconnu coupable qui motive largement ce choix. Police Services Division, *Safe Roads, Safe Communities* (Victoria: Ministry of the Attorney General, Public Safety and Regulatory Branch, 2000) section B-4.
- 2 Par exemple, à Saskatoon, un avocat défendeur a affirmé que depuis plusieurs années il ne perd jamais plus qu'un procès pour conduite avec facultés affaiblies par année, même s'il présente au moins un tel cas par semaine. Un autre avocat de Saskatoon se vante de 28 acquittements consécutifs. Veuillez consulter, D. Zakreski, "How Big Bucks Can Beat .08" *The [Saskatoon] Star Phoenix* (18 mars 2000) E1.
- 3 Un rapport de Santé Canada publié en 1997 estime que 1 680 Canadiens perdent la vie chaque année dans des collisions liées à l'alcool. D.J. Beirness, D.R. Mayhew & H.M. Simpson, *CFA Récidivistes : Examen et synthèse de la documentation* (Ottawa : Santé Canada, 1997) page 11 [ci-après *CFA Récidivistes*]. À titre de comparaison, Statistiques Canada a indiqué qu'il y a eu, en 1999, 536 homicides au Canada, y compris tous les cas de meurtre, d'homicide involontaire et d'infanticide. *Homicides et taux d'homicide*, en ligne: Page d'accueil Statistiques Canada, <[http://www.statcan.ca/francais/Pgdb/State/Justice/legal12a\\_f.htm](http://www.statcan.ca/francais/Pgdb/State/Justice/legal12a_f.htm)> (dernière modification: 14 septembre 2001).
- 4 Par exemple, au début des années 80, 62 % des conducteurs mortellement blessés présentaient une alcoolémie, en 1990, le pourcentage passait à 40 %. De même, le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 % est passé de 52 % en 1981 à 35 % en 1990. D.R. Mayhew, D.J. Beirness et H.M. Simpson, "Trends in Drinking-Driving Fatalities in Canada – Progress Continues" (Article présenté au *International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T'2000*, Stockholm, 22 au 26 Mai 2000), consultation en ligne: ICADTS 2000 Page d'accueil <[www.vv.se/traf\\_sak/t2000/index2.htm](http://www.vv.se/traf_sak/t2000/index2.htm)> (date de consultation : 14 septembre 2001) page 2.
- 5 En 1991 et 1992, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés présentant une alcoolémie s'élevait à 48 %, en 1993, le pourcentage est passé à 45 %. Depuis ce temps, le pourcentage diminue plus lentement. SRCFA, *rapport de contrôle 2001 : Progrès en 1997 et 1998* (Ottawa: Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 1999) page 23 [ci-après *SRCFA, rapport de contrôle*].
- 6 Un rapport publié par Transport Canada en 2001 précise que le pourcentage canadien de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal accuse un net retard sur plusieurs pays, y compris entre autres : le Japon, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suède, la Grande Bretagne, la Finlande et les États-Unis. Cette constatation est d'autant plus importante lorsque l'on considère que cinq de ces sept pays ont des limites légales d'alcoolémie inférieures à la limite canadienne. Ainsi, dans ces pays le « taux légal d'alcoolémie » est inférieur à 0,08 %. Transport Canada, *Forum sur la sécurité routière au-delà de 2001* (Ottawa, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001), CD-ROM.  
Étant donné le taux de consommation d'alcool par habitant relativement faible au Canada, notre taux élevé de conducteurs mortellement blessés ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale est particulièrement inquiétant. À l'exception de la Suède, les pays qui se classent devant le Canada par rapport au nombre de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie dépassant la limite légale ont un taux de consommation d'alcool par habitant supérieur au nôtre. En matière de consommation par habitant, le Canada se classait au 30<sup>e</sup> rang entre 1995 et 1998. Pour cette même période, l'Allemagne se classait 5<sup>e</sup>, les Pays Bas 16<sup>e</sup> et le Royaume Uni 21<sup>e</sup>. Ainsi, nous pouvons dire à titre d'exemple que la consommation moyenne d'un allemand est de 10,6 litres d'alcool pur par année, tandis que la consommation moyenne au Canada est de 6,2 litres. *World Drink Trends, 1999 Edition*, en ligne : ALCOWEB Page d'accueil, <[http://www.alcoweb.com/french/info\\_gen/sante\\_soc/eco/consommation/monde/monde.html](http://www.alcoweb.com/french/info_gen/sante_soc/eco/consommation/monde/monde.html)> (dernière modification : 20 avril 2001).
- 7 H.M. Simpson, D.J. Beirness et D.R. Mayhew, *Sondage national sur la conduite en état d'ébriété (National Opinion Poll on Drinking and Driving)*, (Ottawa: Fondation de recherches sur les blessures de la route, 1999) page 10 [ci-après *Sondage national d'opinion publique*].

- 8 *Idem*. Renforcé dans l'original. Parmi les conducteurs qui admettent conduire après avoir consommé, cinquante-quatre pour cent ont précisé qu'ils le font au moins trois fois par mois.
- 9 *Idem*. En fonction du nombre de répondants qui admettent avoir conduit alors qu'ils croyaient dépasser la limite légale, les auteurs estiment que le nombre annuel d'occurrences de conduite avec facultés affaiblies au Canada s'élève à 12,5 millions.
- 10 En fonction des 12,5 millions occurrences de conduite avec facultés affaiblies annuelles, nous estimons que cela représente approximativement 34 246 sorties par jour. *Idem*. Même si l'on considère que certains conducteurs font plus qu'une sortie, nous pouvons assumer qu'en moyenne, il y a des dizaines de milliers de conducteurs avec facultés affaiblies sur nos routes chaque soir. Bien sûr, il est tout à fait concevable qu'il y ait moins de conducteurs avec facultés affaiblies tôt dans la semaine, et que le nombre augmente les jeudi, vendredi et samedi.
- 11 *CFA Récidivistes*, note en *exposant*, page 4.
- 12 R.F. Borkenstein, "A Panoramic View of Alcohol, Drugs and Traffic Safety" (1972) 16 *Police* 6.
- 13 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.* 421 à 426 [ci-après *Perceptions policières*].
- 14 *Idem*
- 15 *Idem*. au 435.
- 16 Selon les données du Centre canadien de la statistique juridique, entre 1994 et 1998, uniquement 23 % des individus accusés de conduite avec facultés affaiblies causant la mort ont plaidé coupable ou été reconnus coupables dans les tribunaux provinciaux. Le taux de condamnation pour conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles s'élevait à 33 % ; pour refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang le taux s'élevait à 56 %, et à 61 % pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 %. *Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes*, (Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique, 1999) [ci-après *ETJC*]. Bien que les statistiques révèlent qu'uniquement 31 % des individus accusés de conduite avec facultés affaiblies plaident ou sont reconnus coupables dans les tribunaux provinciaux, ce faible taux de verdicts de culpabilité est trompeur. Généralement, lorsque cela est possible, la police porte deux chefs d'accusation contre les conducteurs : conduite avec facultés affaiblies et conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Les tribunaux canadiens ont statué qu'un conducteur reconnu coupable d'un de ces délits ne peut être reconnu coupable de l'autre si les deux accusations découlent d'un même incident. Veuillez consulter *R. c. Kienapple* (1975), 15 C.C.C. (2d) 524 (S.C.C.), tel qu'appliqué à *R. c. Houchen* (1976), 31 C.C.C. (2d) 274 (B.C. C.A.); et *R. c. Boivin* (1976), 34 C.C.C. (2d) 203 (Qué. C.A.). En conséquence, dès que le conducteur plaide coupable ou est reconnu coupable du premier chef d'accusation (conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite), le deuxième (conduite en état d'ébriété) est suspendu ou retiré. Effectivement, entre 1994 et 1998, les tribunaux provinciaux ont suspendu ou retiré 61 % des chefs d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies.
- 17 *Idem*
- 18 Les modifications portées en 1999 et 2000 prévoient les sanctions suivantes : les amendes pour les conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies pour la première fois sont doublées ; la durée de l'interdiction de conduite est augmentée à un, deux et trois ans respectivement pour les conducteurs reconnus coupables une première, deuxième et troisième fois ; la peine maximale pour conduite sous le coup d'une interdiction est augmentée à cinq ans d'emprisonnement lorsque jugé par voie de mise en accusation ; la peine maximale pour délit de fuite après une collision causant des lésions corporelles avec l'intention d'éviter des accusations criminelles ou civiles est augmentée à 10 ans d'emprisonnement ; pour délit de fuite après une collision causant la mort, la peine est augmentée à l'emprisonnement à vie ; pour conduite avec facultés affaiblies causant la mort, la peine est augmentée à l'emprisonnement à vie. Des autres modifications, trois portaient sur la détermination des peines et deux portaient sur l'application de la loi. Veuillez consulter *Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies et questions connexes)*, S.C. 1999, c. 32, et *Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies causant la mort et autres matières)*, S.C. 2000, c. 25.
- 19 MADD Canada a préparé un document exhaustif qui décrit l'intégralité du *Programme de réforme*. De plus, la majorité des propositions sont appuyées d'exposés documentaires qui seront publiés sur le site Internet de MADD Canada : [www.madd.ca](http://www.madd.ca). Plusieurs exposés ont été publiés, ou sont en voie de publication dans des revues académiques.
- 20 Pour un examen exhaustif de cette question importante, veuillez consulter, E. Chamberlain & R. Solomon, "The Case for a 0.05 % *Criminal Code* BAC Limit," dans le *Programme de réforme législative* de MADD Canada.
- 21 Un sondage récent révèle que 75 % des policiers précisent qu'ils portent des accusations de conduite avec facultés affaiblies uniquement lorsque les conducteurs présentent un taux d'alcoolémie supérieur à 0,10 %. L'auteur du sondage estime qu'en vertu de la marge d'erreur accordée aux instruments d'analyse d'haleine par les tribunaux canadiens, cette statistique reflète le désir d'assurer que les résultats d'analyse du taux d'alcoolémie ne soient pas contestés devant les tribunaux. Veuillez consulter *Perceptions policières*, note en *exposant* au 429. Veuillez consulter aussi la note en *exposant*.
- 22 Extrait de *Combating Drink Driving: Next Steps. A Consultation Paper Response by the Institute of Alcohol Studies* (St. Ives: Institute of Alcohol Studies, 1998) au 4, en ligne: [Institute of Alcohol Studies Homepage <www.ias.org.uk/ddconsult.htm>](http://Institute of Alcohol Studies Homepage <www.ias.org.uk/ddconsult.htm>) (date de consultation: 14 Septembre 2001).

- 23 Veuillez consulter, par exemple, H. Moskowitz & D. Fiorentino, *A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol on Driving-Related Skills* (Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 2000); National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, “Alcohol-Related Impairment” (1994) 25 Alcohol Alert 1 at 1; P. Howat, D. Sleet & I. Smith, “Alcohol and driving: is the 0.05 % blood alcohol concentration limit justified?” (1991) 10 Drug and Alcohol Review 151; et H. Laurell, “Effects of small doses of alcohol on driver performance in emergency traffic situations” (1977) 9 Accid. Anal. and Prev. 191.
- 24 Il ne faut pas confondre le temps de réaction de choix avec le temps de réaction simple. Le temps de réaction simple est mesuré par le biais d’essais répétitifs utilisant un stimulus connu simple et une réponse connue simple. Pour mesurer le temps de réaction de choix, les sujets doivent démontrer une capacité accrue de traitement de l’information puisque cette mesure est fondée sur plusieurs stimulus avec un choix de réponses. Veuillez consulter Moskowitz, *idem*.
- 25 Veuillez consulter *idem*., Tableau 2, M. Linnolla *et al.*, “Effects of Age and Alcohol on Psychomotor Performance of Men” (1980) 41 J. Stud. Alcohol 488; et E.F. Cormier, *Position Paper on BAC and Driving* (Winnipeg: Addictions Foundation of Manitoba and Citizens Against Impaired Driving, 1995) au 5.
- 26 H. Moskowitz *et al.*, *Driver Characteristics and Impairment at Various BACs* (Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 2000), Tableau 2, en ligne : National Highway Traffic Safety Administration Page d’accueil <[www.nhtsa.dot.gov/people/injury/r..h/pub/impaired\\_driving/BAC/index.html](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/r..h/pub/impaired_driving/BAC/index.html)> (date de consultation : 26 Septembre 2001).
- 27 *Idem*
- 28 R.F. Borkenstein *et al.*, *The Role of the Drinking Driver in Traffic Accidents* (Bloomington: Indiana University Department of Police Administration, 1964); M.W. Perrine, J.A. Waller & L.S. Harris, *Alcohol and highway safety: behavioural and medical aspects* (Washington: Department of Transportation, 1971); A.J. McLean, O.T. Holubowycz & B.L. Sandow, *Alcohol and Crashes: Identification of Relevant Factors in this Association* (Adelaide: Federal Office of Road Safety, 1980); P.L. Zador, S.A. Krawchuk & R.B. Voas, “Alcohol-Related Relative Risk of Driver Fatalities and Driver Involvement in Fatal Crashes in Relation to Driver Age and Gender: An Update Using 1996 Data” (2000) 61 J. Stud. Alcohol 387; M.B. Snyder, *Driving Under the Influence: A Report to Congress on Alcohol Limits* (Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 1992); et D.R. Mayhew *et al.*, “Youth, Alcohol and Relative Risk of Crash Involvement” (1986) 18 Accid. Anal. and Prev. 273.
- 29 Veuillez consulter la note *en exposant* .
- 30 Veuillez consulter à titre d’exemple, P.C. Noordzij, “Decline in Drinking and Driving in the Netherlands” in *The Nature and the Reasons for the Worldwide Decline in Drinking and Driving* (Washington: National Academy Press, 1994); T. Norström & H. Laurell, “Effects of lowering the legal BAC-limit in Sweden” in C. Mercier-Guyon, ed., *Sécurité routière: drogues, médicaments, alcool – T’97* (Annecy, France: Centre d’études et de recherche en médecine du trafic, 1997) au 90 [ci-après Suède]; G. Bartl & R. Esberger, “Effects of lowering the legal BAC-limit in Austria” (Article présenté au *International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T’2000*, Stockholm, 22-26 Mai 2000), en ligne: ICADTS 2000 Homepage <[www.vv.se/traf\\_sak/t2000/index2.htm](http://www.vv.se/traf_sak/t2000/index2.htm)> (date de consultation: 14 Septembre 2001); et 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).
- 31 R.E. Mann *et al.*, *Assessing the Potential Impact of Lowering the Legal Blood Alcohol limit to 50 mg % in Canada* (Toronto: Fondation de la recherche sur la toxicomanie, 1998) au 58 [ci-après Mann].
- 32 Veuillez consulter Suède, note *en exposant* , et C. Brooks & D. Zaal, “Effects of a Reduced Alcohol Limit for Driving” in H.D. Utzelmann, G. Berghaus & D. Kroj, eds., *Sécurité routière: drogues, médicaments, alcool – T’92* (Cologne: Verlag TÜV Rheinland, 1992) au 1284.
- 33 *Idem*
- 34 SES Canada Research Incorporé, *National Survey on Drinking and Driving Issues* (Toronto: MADD Canada, 2001) au 13-14.
- 35 Ce tableau est fondé sur une formule établie par le American National Highway Traffic Administration (HSTSA). En revanche, les chiffres ont été ajustés pour tenir compte de la différence entre une consommation standard américaine qui contient en moyenne 0,54 once d’alcool pure et une consommation standard canadienne qui en contient 0,6 once.
- 36 Veuillez consulter « An Evaluation of the .08 Per Se Law in Illinois Finds 13.7 Percent Fewer Fatal Crashes with Positive BACs » (Septembre 2000) NHTSA *Traffic Tech* No 232; et K. Hutt, *Setting Limits, Saving Lives* (Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 2000) au 19.
- 37 Par exemple, un commentateur estime que la réduction du taux légal d’alcoolémie augmenterait les coûts judiciaires de 40 \$ millions. Veuillez consulter Mann, la note *en exposant* au 51.
- 38 Ceci inclut les économies liées aux dommages matériels, coûts administratifs d’assurances, coûts légaux, services médicaux d’urgence, coûts en milieu de travail et délais de déplacement. D. Eisenberg, *Evaluating the Effectiveness of a 0.08 % BAC Limit and Other Policies Related to Drunk Driving* (Stanford: Institute for Economic Policy Research, 2001).
- 39 Veuillez consulter la note *en exposant* .
- 40 J. Sauvé, « La conduite avec facultés affaiblies au Canada – 1998 » 19 :11, *Juristat* 1 au 1.

- 41 Veuillez consulter S.A. Ferguson, J.K. Wells & A.K. Lund, “The Role of Passive Alcohol Sensors in Detecting Alcohol-Impaired Drivers at Sobriety Checkpoints” (1995) 11 Alcohol, Drugs and Driving 23 [ci-après Rôle]; I.S. Jones & A.K. Lund, “Detection of Alcohol-Impaired Drivers Using a Passive Alcohol Sensor” (1986) 14 J. Police Sci. Administration 153 [ci-après Détection]; et E. Vingilis, A.M. 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. 425.
- 42 Veuillez consulter les notes *en exposant* .
- 43 Veuillez consulter la note *en exposant* .
- 44 Pour exiger un test avec un appareil de détection approuvé, un policier doit simplement avoir un motif raisonnable de croire qu’il y a de l’alcool dans l’organisme du conducteur. *Code criminel*, R.S.C. 1985, c. C-46, s. 254(2). Ainsi, une lecture positive obtenue avec un détecteur d’alcool passif fournit le motif nécessaire au policier.
- 45 Veuillez consulter Détection, note *en exposant* ; Rôle, note *en exposant* ; et R. Compton, *Pilot Test of Selected DWI Procedures for Use at Sobriety Checkpoints* (Washington: National Highway Traffic Safety Administration, 1985).
- 46 À l’heure actuelle, l’accès immédiat à un appareil de détection approuvé est souvent critique à l’établissement d’un motif raisonnable pour demander une constatation par analyse d’haleine. Dans le cas de *R. c. Grant* (1991), 67 C.C.C. (3d) 268, la cour suprême du Canada a statué qu’un délai de trente minutes avant qu’un appareil de détection approuvé soit disponible accordait un motif raisonnable au conducteur pour refuser le test. En conséquence, le suspect a été acquitté du refus de fournir un échantillon d’haleine. En revanche, si la police avait été autorisée à exiger un test normalisé de sobriété administré sur place, le résultat aurait possiblement fourni le motif nécessaire pour exiger une constatation par analyse d’haleine.
- 47 Bien que la loi au Québec autorise expressément les tests de sobriété, les codes de la route provinciaux ne se prononcent généralement pas sur cette question. Ainsi, un conducteur peut refuser le test sans entraîner de sanction en dépit de la jurisprudence common law qui stipule que la police est autorisée à exiger un test de sobriété administré sur place. L’interprétation des dispositions générales de certains codes provinciaux de la route stipule que la police a le droit légal de *demande* au suspect de se soumettre au test de sobriété sans l’aviser au préalable qu’il a le droit de consulter un avocat. Veuillez consulter *R. c. Smith* (1996), 28 O.R. (3d) 75 (C.A.) ; et *R. c. Bonin* (1989), 47 C.C.C. (3d) 230 (B.C. C.A.). En revanche, dans d’autres provinces, les tribunaux ont statué que la police doit aviser le conducteur de son droit de consulter un avocat avant d’administrer le test de sobriété. Veuillez consulter *R. c. Gallant* (1989), 48 C.C.C. (3d) 329 (Alta. C.A.) ; et *R. c. Baroni* (1989), 49 C.C.C. (3d) 553 (N.S. C.A.).
- 48 Typiquement, les policiers se plaignent du refus des juges d’accepter leurs témoignages à l’égard des capacités de conduite d’un conducteur. Un sondage récent dévoile que 29 % des policiers estiment que lors des procès pour conduite avec facultés affaiblies, les juges accordent plus de crédibilité aux avocats défenseurs qu’à la police. Perceptions policières, note *en exposant* au 432.
- 49 Veuillez consulter la note *en exposant* .
- 50 *Code criminel*, note *en exposant* , s. 254(3)(b).
- 51 Veuillez consulter *R. c. MacMillan* (1989), 19 M.V.R. (2d) 137 (P.E.I. S.C.) ; et *R. c. Lipka* (1989), 20 M.V.R. (2d) 298 (Cour de justice de l’Ontario).
- 52 Veuillez consulter à titre d’exemple, *Traffic Act 1949 (Qnd)* s 16A; *Road Safety (Alcohol and Drugs) Act 1970 (Tas)* s 10(6); *Traffic Act 1987 (NT)* s 25(2); *Transport Act 1962 (N.Z.)*, s. 58; et *Road Traffic Act 1988 (U.K.)*, s. 7.
- 53 *SRCFA, rapport de contrôle*, note *en exposant* au 29-31.
- 54 Veuillez consulter à titre d’exemple, *Transport Act 1962 (N.Z.)*, s. 58A; *Road Traffic Act 1988 (U.K.)*, s. 6(2) ; *Road Transport (Alcohol and Drugs) Act 1977 (ACT)* s 9; *Road Safety Act 1986 (Vic)* ss 55 et 56; *Road Traffic Act 1974 (WA)* s 66; et *Road Traffic Act 1961 (SA)* s 47E(1)(d).
- 55 Veuillez consulter à titre d’exemple, *R. c. Stellato* (1993), 78 C.C.C. (3d) 380 (Ont. C.A.), aff’ d [1994] 2 S.C.R. 478 ; et *R. v. Andrews* (1996), 104 C.C.C. (3d) 392 (Alta. C.A.).
- 56 Veuillez consulter *R. c. Larocque* (1988), 5 M.V.R. (2d) 221 (Ont. C.A.) ; *R. c. Colby* (1989), 52 C.C.C. (3d) 321 (Alta. C.A.) ; *R. c. Ewart* (1989), 53 C.C.C. (3d) 153 ; et *R. c. Halkett* (1988), 11 M.V.R. 73 (Sask. C.A.).
- 57 Le *Code criminel* comporte deux présomptions à l’égard des constatations par analyse d’haleine. La « présomption d’exactitude » stipule qu’en l’absence de preuve contraire, les résultats de tests présentent une mesure précise du taux d’alcoolémie de l’accusé *au moment où le test a été administré*. La « présomption d’identité » ou de « temporalité » stipule qu’en l’absence de preuve contraire, les résultats de tests, administrés jusqu’à deux heures après que l’accusé ait été arrêté, reflètent le taux d’alcoolémie de l’accusé *au moment où il conduisait*. Veuillez consulter *Code criminel*, note *en exposant* , s. 258(1)(c) et (g). La « défense Carter » réfute la présomption d’exactitude tandis que la « défense dernier verre » réfute la présomption d’identité.
- 58 Veuillez consulter *R. c. Davis* (1973), 14 C.C.C. (2d) 513 (B.C. C.A.) ; *R. c. Carter* (1985), 19 C.C.C. (3d) 174 (Ont. C.A.) ; et *R. c. Dubois* (1990), 25 M.V.R. (2d) 21 (Que. C.A.).
- 59 Veuillez consulter *R. c. Nelson* (1987), 1 M.V.R. (2d) 15 (Sask. Q.B.) ; *R. c. Lacey* (1992), 111 N.S.R. (2d) 348 (Co. Ct.) ; et *R. c. Knox* (19 janvier 2001), Halifax 965266-268 (Cour de justice de la Nouvelle-Écosse).
- 60 *Road Traffic Offenders Act 1988 (U.K.)*, 1988, c. 53, s. 15(2) et (3). Veuillez consulter aussi *Transport Act 1962 (N.Z.)*, s. 58.

- 61 Dans ces pays, le taux d'alcoolémie du contrevenant est généralement le facteur prépondérant pour la détermination de la peine. La peine est d'ailleurs augmentée en fonction des facteurs suivants : délits antérieurs, infraction commise sous le coup d'une interdiction de conduite, infraction causant des lésions corporelles ou des dommages matériels. Bref, la peine tient compte de tous les facteurs aggravants de l'infraction. Veuillez consulter K. Stewart, *On DWI Laws in Other Countries* (Washington, National Highway Traffic Safety Administration, 2000), Tableau 2.
- 62 Transport Canada, *Vision de sécurité routière 2001* (Ottawa, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001), au 16.
- 63 Bien qu'il ait été estimé que 74 000 Canadiens sont blessés chaque année dans des collisions causées par la conduite avec facultés affaiblies, uniquement 1 365 chefs d'accusation pour conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ont été portés entre 1994 et 1998. *ETJC*, note *en exposant* .
- 64 Tel que précisé, dans les tribunaux provinciaux entre 1994 et 1998, uniquement 33 % des conducteurs accusés de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ont plaidé ou été reconnus coupables.
- 65 La conduite avec facultés affaiblies cause approximativement 74 000 « blessures » par année au Canada. *CFA Récidivistes*, note en exposant au 11. À titre de comparaison, en 1997 et 1998, au total, environ 80 000 cas d'infractions graves avec violence (autre que l'homicide) du Code criminel ont été présentés en cour : voies de fait, voies de fait graves, agression sexuelle, enlèvement et abus sexuel. Avec 48 919 cas, les voies de fait représentent la catégorie d'infractions la plus importante. Même si l'on tient compte des cas de voies de fait non signalés, les 74 000 blessures causées par la conduite avec facultés affaiblies hissent cette infraction au titre d'une des principales causes criminelles de blessures au Canada. C. Brookbank & B. Kingsley, *Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 1997-98* (Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique, 1999) au 3.



# R E G A R D V E R S   2 0 0 4



En 1999, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a publié « *Vers l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies* ». Dans ce rapport, le comité proposait que le Parlement effectue des examens systématiques et opportuns de la loi sur la conduite avec facultés affaiblies à tous les cinq ans. À l'appui du raisonnement du comité de la Justice, MADD Canada regarde vers l'examen parlementaire 2004 en se donnant comme objectif l'implémentation des initiatives proposées dans ce document.

Au cours des deux prochaines années, le gouvernement fédéral peut et doit accomplir beaucoup en ce qui concerne les nouvelles initiatives fédérales en matière de conduite avec facultés affaiblies. Les partisans de MADD Canada reconnaissent qu'il existe des initiatives spécifiques que le gouvernement fédéral pourrait implémenter immédiatement pour améliorer la loi sur la conduite avec facultés affaiblies. Notre organisme œuvrera avec le gouvernement pour voir à l'implémentation de nouvelles mesures essentielles pour sauver des vies et rendre nos routes plus sécuritaires.

*Réclamons nos routes* procure une liste de 19 initiatives au gouvernement et au public. Ces initiatives devraient être introduites et/ou implémentées avant le prochain examen parlementaire. Ces initiatives se classent sous les cinq rubriques suivantes :

- Réduction du taux légal d'alcoolémie prévu par le *Code criminel*
- Amélioration du pouvoir d'exécution
- Élaboration et redéfinition des infractions
- Rationalisation des peines
- Questions administratives

MADD Canada prévoit présenter un autre examen de la législation fédérale en 2004. Ce document élaborera les informations du présent document et présentera une analyse des progrès réalisés par le gouvernement fédéral.

De la part des milliers de Canadiens qui appuient MADD Canada et des milliers de Canadiens directement touchés par la conduite avec facultés affaiblies, notre sincère désir est de pouvoir présenter une « liste des réalisations » du gouvernement fédéral en fonction de l'échéance 2004 qu'il s'est donné.



# M A D D C A N A D A

Sauver des vies - Voilà l'objectif des Mères contre l'alcool au volant. Nos membres sont dévoués à mettre fin aux décès et massacres causés par la conduite avec facultés affaiblies sur nos routes chaque jour. Les partisans de MADD Canada sont fermement engagés dans la lutte contre « Notre tragédie nationale » - Ils sont fermement engagés à assurer que les Canadiens innocents ne soient plus tués et blessés par les conducteurs en état d'ébriété.

La conduite avec facultés affaiblies est la première cause criminelle de décès et de blessures au Canada. Chaque jour en moyenne, 4,5 Canadiens perdent la vie et 125 Canadiens sont gravement blessés à cause de la conduite avec facultés affaiblies. Chaque jour, les bénévoles de MADD Canada affrontent la perte et la souffrance causées par la conduite avec facultés affaiblies. L'aspect le plus troublant de ce fléau, c'est que les tragédies engendrées par la conduite avec facultés affaiblies sont entièrement évitables.

MADD Canada, un organisme de base populaire exploité et dirigé par des bénévoles, s'efforce à rendre nos rues et nos autoroutes plus sécuritaires, bref, à sauver des vies. La mission principale de MADD Canada consiste en l'élimination des décès et des blessures causés par ce crime violent. Un des moyens exploités par MADD Canada pour réaliser cette mission est de préconiser une démarche globale pour la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies. La démarche consiste en :

- Des modifications importantes à la législation fédérale et provinciale en vue d'élaborer des lois et méthodes plus efficaces
- Une application vigilante des lois et un meilleur soutien pour la police et le système judiciaire
- Une application uniforme des lois et des sanctions par le système judiciaire canadien
- Des programmes et des politiques pour éduquer les buveurs mondains et pour assurer que les contrevenants reconnus coupables fassent l'objet de traitement et de punition équitables
- Une meilleure éducation et une sensibilisation accrue du public à l'égard de la sévérité de la conduite avec facultés affaiblies
- Des programmes de consultation et éducatifs destinés aux jeunes à l'égard de la consommation responsable et de la conduite sobre

MADD Canada reconnaît qu'il n'existe aucune mesure unique ou panacée capable d'éliminer la conduite avec facultés affaiblies ; nous nous engageons à passer à l'action, et ce, sur tous les fronts.

D'année en année, MADD Canada se développe d'un océan à l'autre. Nos sections locales sont exploitées par des bénévoles, non pas uniquement des mères, mais aussi des pères, des amis, des gens d'affaires, des experts de la conduite avec facultés affaiblies et des citoyens soucieux. Tous ont l'objectif commun de promouvoir la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies. Ce qui distingue notre organisme des autres organismes contre la conduite avec facultés affaiblies, c'est notre dévouement aux soutien et services aux victimes. Plus de 500 000 Canadiens appuient MADD Canada et ses programmes chaque année grâce à leurs dons généreux.

MADD Canada poursuit son objectif en exigeant des modifications pour rendre nos routes plus sécuritaires et continue à prêter une voix à toutes les victimes de la conduite avec facultés affaiblies. Pour en savoir plus sur MADD Canada et ses objectifs, programmes et services, veuillez visiter notre site Internet,

**[www.madd.ca](http://www.madd.ca)**, ou communiquer avec le bureau national au **1-800-665-6233 (MADD)**.



