

**EXAMEN 2012 DES LOIS DES PROVINCES
ET DES TERRITOIRES**

Le 31 mars 2012

madd 

R. Solomon, Professeur

J. Cardy, I. Noble, et R. Wulkan, JD 2013

Faculté du droit, Université Western Ontario

SOMMAIRE

Le nombre de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies au Canada a diminué entre les années 2000 et 2009 (année la plus récente pour laquelle on dispose de statistiques nationales). Malgré ce recul, 1 074 Canadiens ont été tués et plus de 63 000 Canadiens ont été blessés dans des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies en 2009.

De surcroît, au regard des normes internationales, le Canada affiche de très piètres résultats dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies. Les pays développés comparables réussissent manifestement mieux que nous à distinguer la consommation de la conduite. Par exemple, en 2008, le taux de consommation d'alcool de l'Allemagne était 20 % supérieur à celui du Canada, mais notre taux par habitant de décès de la route liés à l'alcool était cinq fois celui de l'Allemagne.

Bien qu'il reste encore beaucoup à faire au palier fédéral, rien n'empêche les provinces et les territoires d'adopter des lois et des politiques pour mettre les freins à la conduite avec facultés affaiblies dans leurs territoires respectifs. *L'Examen 2012 des lois des provinces et des territoires (Examen 2012)* comporte une analyse des dossiers de collisions et des lois en matière de conduite avec facultés affaiblies de chaque administration suivie d'une série de propositions de réforme législatives précises formulées en fonction de la situation de chaque territoire.

Rendement des provinces et des territoires dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies

L'Examen présente notamment des données détaillées sur les collisions pour chaque territoire pour la période de 2000 à 2009. Bien que les données comportent certaines limites (celles-ci sont expliquées en détail dans le rapport), elles permettent néanmoins de dresser un portrait des progrès réalisés par chacune des administrations. Conformément aux statistiques pour la période de 2000 à 2008, le tableau suivant illustre l'ampleur des écarts dans les dossiers de collisions de chaque administration.

Données provinciales sur les décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies au Canada par 100 000 habitants – 2009*

1. Ontario	2.03
2. Québec**	2.15
3. Terre-Neuve	2.82
4. Colombie-Britannique	3.60
5. Nouvelle-Écosse	4.57
6. Manitoba	4.86
7. Île-du-Prince-Édouard	5.46
8. Nouveau-Brunswick	5.58
9. Alberta	5.70
10. Saskatchewan	8.44
Canada	3.18

* Les territoires ne sont pas inclus dans ce tableau en raison des petits nombres en cause.

** Les données du Québec doivent être interprétées très prudemment en raison des problèmes de sous-déclaration. La définition du Québec de ce qui constitue un « décès dans une collision liée à l'alcool » est plus étroite que

celle des autres provinces. De surcroît, les tests de dépistages post-mortem sont pratiqués moins fréquemment et la décision de déclarer une collision comme étant liée à l'alcool se fonde sur des critères stricts.

Priorités législatives 2012 pour les provinces et les territoires

MADD Canada croit que la baisse récente de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies au Canada est largement attribuable aux initiatives provinciales et territoriales dont, notamment, les programmes d'accès graduel à la conduite, la limite d'alcoolémie de zéro imposée aux conducteurs novices et aux jeunes, et le renforcement des programmes de suspension administrative de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Néanmoins, les lois comportent encore d'importantes lacunes au niveau, par exemple, de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue et des distractions au volant, surtout chez les jeunes.

Au moment d'identifier les huit priorités suivantes, MADD Canada a également tenu compte des mesures les plus aptes à rallier l'appui du public et à avoir une incidence importante sur la réduction de la conduite avec facultés affaiblies.

1. Programme exhaustif d'octroi de permis par étapes de trois ans visant tous les nouveaux conducteurs en conjonction avec des pouvoirs d'exécution exprès permettant aux policiers de le faire respecter, des conditions régissant le transport de passagers, la conduite de nuit, et la conduite sur les autoroutes, l'interdiction d'utiliser des appareils électroniques, et l'imposition d'une suspension administrative immédiate pour tout manquement aux conditions du programme.
2. Limite d'alcoolémie de zéro pour tous les conducteurs ayant moins de 21 ans ou moins de cinq ans d'expérience de conduite en conjonction avec des pouvoirs d'exécution exprès permettant aux policiers de faire respecter la limite et d'imposer des suspensions administratives immédiates pour tout manquement.
3. Interdiction d'avoir quelque substance psychoactive illégale dans l'organisme visant tous les conducteurs âgés de moins de 21 ans ou ayant moins de cinq ans d'expérience de conduite. La loi devrait prévoir des pouvoirs d'exécution et des suspensions administratives immédiates pour tout manquement à l'interdiction.
4. Programme de suspension administrative de permis et de mise en fourrière pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 %, comprenant notamment des droits de rétablissement de permis de 150 \$ à 300 \$ et l'inscription des suspensions dans les dossiers de conduite. La participation obligatoire à un programme correctif, ainsi que des suspensions et des mises en fourrières de plus en plus longues devraient être prévues pour les conducteurs qui commettent une nouvelle infraction au cours des cinq prochaines années.
5. Programme parallèle de suspension administrative et de mise en fourrière visant les conducteurs pour lesquels il y a des motifs raisonnables de croire, par suite à un test normalisé de sobriété (TNS) ou une évaluation par un expert en reconnaissance de drogues (EERD), que la capacité de conduire est affaiblie par l'effet d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue, ainsi que tout conducteur qui refuse de se soumettre à un test prévu par la loi.
6. Programme d'utilisation obligatoire d'un antidémarrreur avec éthylomètre visant les contrevenants reconnus coupables d'une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies, comprenant les éléments suivants : réduction de la durée de la suspension de permis provinciale afin d'encourager la participation au programme et des suspensions administratives et mises en

fourrière progressivement plus sévères en cas de récidive. Les récidivistes devraient également être passibles d'une prolongation importante de la durée de l'ordonnance imposant l'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre.

7. Mise en fourrière administrative des véhicules des conducteurs sans assurance, ou sans permis, ou des conducteurs frappés d'une suspension, d'une interdiction, ou d'une disqualification. Saisie administrative obligatoire des véhicules des conducteurs avec trois condamnations ou plus au cours d'une période de 10 ans pour un délit de la route ou de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*.
8. Participation obligatoire à un programme correctif visant toute personne qui enfreint la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies et toute personne qui accumule des suspensions de courte durée ou des suspensions administratives de 90 jours pour conduite avec facultés affaiblies au cours d'une période de cinq ans.

Progrès réalisés jusqu'à présent

Il y a d'énormes différences au niveau des lois des provinces et des territoires. Bien que la majorité des administrations aient des programmes en lien plus ou moins étroit avec la plupart des priorités législatives 2012, la majeure partie des dispositions législatives actuelles devraient être élargies et renforcées. Malheureusement, il faut souvent une collision particulièrement horrible pour galvaniser les gouvernements et les inciter à l'action. MADD Canada se préoccupe également des délais souvent très longs entre l'adoption et la promulgation d'une loi. Bien que nous soyons toujours ravis de noter l'adoption de lois progressives, nous tenons à souligner que l'adoption opportune des priorités législatives 2012 permettrait de mettre les freins aux décès et blessures inutiles.

Dans l'ensemble, MADD Canada est satisfait des avancées législatives accomplies au cours des trois dernières années en Colombie-Britannique, en Ontario, et à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que de certains projets de loi à l'étude en Alberta, en Nouvelle-Écosse, et au Québec. La majorité des provinces avaient promulgué des initiatives majeures avant ou depuis la dernière analyse exhaustive réalisée par MADD Canada en 2009. Voici un aperçu de quelques mesures particulièrement dignes de mention.

- Le programme de suspension administrative de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % de la Colombie-Britannique est le meilleur du Canada et il semblerait que ce programme aurait entraîné une réduction de 40 % des décès liés à l'alcool dès sa première année.
- La disposition de l'Ontario imposant une limite d'alcoolémie de zéro à tous les conducteurs de moins de 22 ans est la plus complète du pays. Cette province a également un programme exhaustif de mise en fourrière visant les conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,08 %, les personnes qui refusent de se soumettre à un test prévu par la loi, les personnes qui enfreignent les conditions d'une ordonnance imposant l'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre, ainsi que les personnes qui conduisent sous le coup d'une suspension de permis provinciale.
- Le programme de mise en fourrière du Manitoba visant les personnes qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 % ou qui refusent de se soumettre à un test prévu par la loi est le plus sévère du pays. Le Manitoba est également la seule administration canadienne avec un programme de saisie administrative de véhicule.

- La Terre-Neuve-et-Labrador est la première administration à adopter un programme de suspension administrative de permis pour conduite avec les facultés affaiblies par la drogue en parallèle à son programme de suspension administrative de sept jours pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Cette province est également la seule à autoriser ses policiers à exiger un test normalisé de sobriété de n'importe quel conducteur.

En revanche cependant, la Saskatchewan, le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest, et le Yukon, soit quatre administrations avec de très piètres bilans dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies, n'ont mis en œuvre aucune initiative importante pour contrer la conduite avec facultés affaiblies au cours des trois dernières années.

MADD Canada ne voit aucune raison pouvant justifier le faible rendement du Canada dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies par rapport à ce qui se fait ailleurs dans le monde, surtout lorsque nous avons les moyens d'apporter des améliorations notables. À l'instar de ses prédécesseurs, l'*Examen 2012 des lois des provinces et des territoires* servira d'assise aux initiatives permanentes de MADD Canada visant à aider les administrations canadiennes à réduire le bilan de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.

PARTIE I : INTRODUCTION

Section 1 : Programme d'examen des lois des provinces et des territoires de MADD Canada

L'Examen 2012 des lois des provinces et des territoires (Examen 2012) représente la cinquième analyse exhaustive réalisée et publiée par MADD Canada depuis 1998. Parmi les principaux éléments des quatre premiers rapports, l'on note une évaluation comparative des lois des provinces et des territoires, ainsi que l'attribution formelle de notes et de classements à chaque administration. Bien que l'évaluation des lois des provinces et des territoires dans le contexte des pratiques exemplaires nationales et internationales demeure parmi les éléments clés de *l'Examen 2012*, cette édition ne comprend ni de notes ni de classements. Nous avons décidé au lieu d'inclure des diagrammes (Annexes III à VI) de façon à permettre à chaque administration de comparer les points clés de ses lois à ceux de ses homologues.

Une deuxième différence notable dans l'édition 2012 concerne l'ajout de données statistiques sur le total des décès de la route et le total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies pour chaque administration. Bien que les évaluations des lois soient importantes, l'impact de ces lois est un facteur tout aussi important. Nous avons donc inclus des tableaux et des diagrammes dans la PARTIE II afin de comparer les données nationales et provinciales sur les collisions pour l'année 2009 (la plus récente année pour laquelle on dispose de données) ainsi que les statistiques nationales sur les collisions pour la période de 2000 à 2009. De surcroît, chacune des évaluations provinciales présentées dans la PARTIE III comprend un tableau qui compare les données sur les collisions de l'administration à l'étude aux données nationales pour cette même période de dix ans.

Il convient par ailleurs de reconnaître la baisse récente des décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies au Canada. Toutefois, MADD Canada est de l'avis que le Canada ne devrait pas établir ses objectifs de sécurité routière uniquement en fonction de ses réalisations antérieures ; nous devons de tenir compte des réalisations de démocraties comparables. C'est dans cette optique que nous présentons dans la PARTIE II des données récentes sur le nombre total de collisions de la route, le nombre total de collisions de la route liées à la conduite avec facultés affaiblies, et les taux de consommation d'alcool par habitant de 12 autres pays.

Les données provinciales, nationales, et internationales sur les collisions doivent être interprétées prudemment puisqu'elles comportent parfois certaines limitations (celles-ci sont notées dans les présentes). Malgré ces limitations, les tableaux et les diagrammes dressent un portrait général du bilan des provinces dans le dossier des collisions de la route attribuables à la conduite avec facultés affaiblies dans une perspective nationale et internationale.

La première étape dans la réalisation de *l'Examen 2012* passait nécessairement par une analyse approfondie des recherches récentes menées au Canada et à l'étranger sur la conduite avec facultés affaiblies. En fonction de ces informations, MADD Canada a formulé huit priorités législatives à promouvoir auprès des provinces. Ces priorités législatives se fondent également sur trois publications disponibles sur le site Internet de MADD Canada (www.madd.ca). Ces documents offrent au lecteur une analyse détaillée (avec références exhaustives) des recherches nationales et internationales sur la sécurité routière.

La deuxième étape dans la réalisation de *l'Examen 2012* consistait en la rédaction d'un résumé détaillé des nouveautés législatives pertinentes de chaque province depuis août 2009. Ces résumés

présentent les lois et les règlements en vigueur en date de janvier 2012, les lois adoptées, mais non encore promulguées en date de janvier 2012, ainsi que des informations connexes disponibles sur les sites Internet des provinces. Afin de faciliter la compréhension des évaluations ainsi que les comparaisons entre les administrations, le libellé de la loi, dans certains cas, a été paraphrasé.

La compilation, l'analyse, et la rédaction de l'*Examen 2012* est une réalisation du professeur R. Solomon, avec la collaboration de J. Cardy, I. Noble, et R. Wulkan (candidats au JD 2013), de la faculté de droit de l'Université Western Ontario. A. Murie (chef de la direction, MADD Canada) et D. Kelly (directrice des communications, MADD Canada) ont revu le document et fait part de leurs observations. Le document a ensuite été soumis au Conseil d'administration de MADD Canada pour approbation.

Bien que l'*Examen 2012* présente certaines différences par rapport à ses quatre prédécesseurs, l'objectif de cette initiative demeure le même. MADD Canada a publié l'*Examen 2012* dans le but de renseigner les provinces au sujet de mesures réalistes et efficaces qui leur permettraient de réduire la conduite avec facultés affaiblies dans leurs administrations respectives. Cet examen a également pour objectif d'alimenter le dialogue permanent entre MADD Canada et les gouvernements des provinces sur le rôle essentiel qu'ils peuvent jouer dans ce dossier. Finalement, l'*Examen 2012* s'avère pour chaque gouvernement un moyen de comparer ses lois et son rendement dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies aux normes nationales et internationales.

Section 2 : Message d'Andrew Murie, chef de la direction, MADD Canada

MADD Canada est un organisme de base populaire sans but lucratif avec plus de 100 sections et des milliers de bénévoles dévoués aux quatre coins du pays. L'organisme se voue autant à venir en aide aux victimes de la conduite avec facultés affaiblies qu'à sauver des vies en mettant tout en œuvre pour mettre fin à ce crime insensé. Un des moyens par lesquels nous donnons suite à notre mission consiste à militer en faveur d'importantes réformes des lois fédérales et provinciales en matière de conduite avec facultés affaiblies identifiées à partir des meilleures recherches disponibles.

En 2001, MADD Canada inaugurait son programme de réforme fédérale : *Réclamons nos routes – Une stratégie pour éliminer la conduite avec facultés affaiblies au Canada*. Depuis lors, les représentants de MADD Canada rencontrent des parlementaires chevronnés de tous les partis, comparaissent devant les comités de la Justice du Sénat et de la Chambre des communes, et publient des études sous-jacentes dans des publications internationales de sécurité routière et des revues canadiennes de droit. Dans un document intitulé « *Examen 2012 de la législation fédérale* » publié plus tôt cette année, MADD Canada soulignait les principales questions à régler au palier fédéral.

Bien qu'il soit vrai qu'il reste beaucoup à faire au palier fédéral, les provinces ne devraient pas attendre les modifications du Parlement. Elles disposent déjà d'un vaste pouvoir législatif qui leur permettrait de réduire considérablement le bilan de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies dans leurs territoires respectifs. L'*Examen 2012* permet à chaque administration d'examiner ses lois en matière de conduite avec facultés affaiblies et d'évaluer son rendement dans le dossier des collisions de la route. Surtout, cependant, l'*Examen 2012* renferme une série de propositions précises pour chaque administration. Il s'agit en l'espèce de mesures ciblées qui, selon les recherches en la matière, permettraient de réduire les décès et les blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Comme toujours, les évaluations et les propositions provinciales élaborées par MADD Canada reposent sur les principes suivants :

- Obtenir et détenir un permis de conduire est un privilège et non un droit.

- Les responsables de la circulation doivent disposer des pouvoirs nécessaires pour prévenir les tragédies au lieu de réagir, quand le mal est fait, en punissant les contrevenants.
- Les policiers doivent disposer de pouvoirs d'enquête plus vastes afin de déceler les conducteurs aux facultés affaiblies et rassembler des éléments de preuve admissibles.
- Les instances administratives sont sensiblement plus expédientes et efficaces et moins dispendieuses que les sanctions pénales. Elles sont, en outre, mieux adaptées aux questions de réglementation entourant l'octroi de permis, les sanctions relatives aux véhicules, et les programmes correctifs.
- La plus haute priorité doit être accordée à la sécurité publique lors de l'élaboration de lois provinciales et territoriales en matière de conduite avec facultés affaiblies.

MADD Canada croit que la baisse récente de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies au Canada est largement attribuable aux initiatives provinciales dont, notamment, les programmes d'accès graduel à la conduite, la limite d'alcoolémie de zéro imposée aux conducteurs novices et aux jeunes, et le renforcement des programmes de suspension administrative de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Néanmoins, les lois provinciales comportent encore d'importantes lacunes au niveau, par exemple, de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue et des distractions au volant, surtout chez les jeunes.

Il y a également de très grandes différences législatives d'une province à l'autre. Dans l'ensemble, MADD Canada est satisfait des avancées législatives accomplies au cours des trois dernières années en Colombie-Britannique, en Ontario, et à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que de certains projets de loi à l'étude en Alberta, en Nouvelle-Écosse, et au Québec. La majorité des provinces avaient promulgué des initiatives majeures avant ou depuis l'évaluation de 2009. En revanche cependant, la Saskatchewan, le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest, et le Yukon, soit quatre administrations avec de très piètres bilans dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies, n'ont mis en œuvre aucune initiative significative au cours des trois dernières années pour contrer ce problème.

Malheureusement, il faut souvent une collision particulièrement horrible ou un décès particulièrement déchirant pour galvaniser les gouvernements et les inciter à l'action. MADD Canada encourage tous les gouvernements à revoir et modifier leurs lois au besoin en fonction des pratiques exemplaires connues, plutôt que d'attendre qu'une tragédie survienne. Bien que nous soyons toujours ravis de noter l'adoption de lois progressives, nous tenons à souligner que l'adoption opportune des priorités législatives 2012 permettrait de prévenir des décès et des blessures inutiles.

Comme nous l'indiquons dans la PARTIE II, il y a également de très grandes variations d'une administration à l'autre au niveau du bilan total de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Par ailleurs, même les provinces canadiennes avec les meilleurs dossiers en matière de conduite avec facultés affaiblies arrivent à peine à la cheville de nombreuses démocraties développées semblables, et ce, malgré que les taux de consommation d'alcool par habitant soient considérablement plus élevés dans la majorité de ces pays. MADD Canada ne voit aucune raison pour justifier le fait que le dossier du Canada en matière de conduite avec facultés affaiblies demeure parmi les pires au monde, surtout lorsque nous avons les moyens d'apporter des améliorations notables. À l'instar de ses prédécesseurs, l'*Examen 2012* servira d'assise aux initiatives permanentes de MADD Canada visant à aider les provinces à réduire le bilan de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.

Section 3 : Priorités législatives provinciales 2012 de MADD Canada

Les priorités 2012 ont été rédigées de façon à tenir compte du caractère unique du partage des compétences législatives du Canada et des exigences de la *Charte canadienne des droits et libertés*. En identifiant ces priorités, MADD Canada a également tenu compte des mesures les plus aptes à rallier l'appui du public et à avoir une incidence importante sur la réduction de la conduite avec facultés affaiblies. Les priorités législatives 2012 visent les objectifs suivants : renforcer les mesures visant à protéger les conducteurs novices et les jeunes ; améliorer et élargir la portée des lois actuelles sur les suspensions administratives immédiates de permis ; et favoriser le recours accru aux mises en fourrière immédiates et à l'utilisation d'antidémarrateurs avec éthylomètres.

Enfin, les cinq principales recommandations mises de l'avant dans le rapport 2009 ont été modifiées et reformulées sous forme de huit priorités législatives de façon à bien cerner chacune des propositions.

Priorités législatives provinciales 2012 de MADD Canada

1. Programme exhaustif d'octroi de permis par étapes d'une durée minimale de trois ans visant tous les nouveaux conducteurs en conjonction avec des pouvoirs d'exécution exprès permettant aux policiers de le faire respecter, des conditions régissant le transport de passagers, la conduite de nuit, et la conduite sur les autoroutes, l'interdiction d'utiliser des appareils électroniques, et l'imposition d'une suspension administrative immédiate pour tout manquement aux conditions du programme.
2. Limite d'alcoolémie de zéro pour tous les conducteurs ayant moins de 21 ans ou moins de cinq ans d'expérience de conduite en conjonction avec des pouvoirs d'exécution exprès permettant aux policiers de faire respecter la limite et d'imposer des suspensions administratives immédiates pour tout manquement.
3. Interdiction d'avoir une substance psychoactive illégale dans l'organisme visant tous les conducteurs âgés de moins de 21 ans ou ayant moins de cinq ans d'expérience de conduite. La loi proposée devrait conférer des pouvoirs exprès aux policiers de faire respecter l'interdiction et d'imposer des suspensions administratives immédiates pour tout manquement. Cette interdiction de conduire avec les facultés affaiblies par la drogue s'apparente aux limites d'alcoolémie de zéro que certaines provinces imposent déjà aux conducteurs de moins de 21 ans ou ayant moins de cinq ans d'expérience de conduite.
4. Programme de suspension administrative de permis et de mise en fourrière pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 %, comprenant notamment des droits de rétablissement de permis de 150 \$ à 300 \$ et l'inscription des suspensions dans les dossiers de conduite. Une deuxième ou troisième infraction dans les cinq prochaines années devrait entraîner des suspensions de permis et des mises en fourrière de 30 et de 60 jours respectivement, ainsi que la participation obligatoire à un programme correctif.
5. Programme parallèle de suspension administrative et de mise en fourrière : (i) visant les conducteurs pour lesquels il y a des motifs raisonnables de croire, par suite à un test normalisé de sobriété (TNS) ou une évaluation par un expert en reconnaissance de drogues (EERD), que la capacité de conduire est affaiblie par l'effet d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue ; (ii) visant également tout conducteur qui refuse de se soumettre à un test d'haleine, un TNS, une EERD, ou tout autre test prévu par la loi.

6. Programme obligatoire d'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre visant les contrevenants reconnus coupables d'une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies, comprenant les éléments suivants : réduction de la durée de la suspension de permis provinciale afin d'encourager la participation au programme ; suspensions administratives et mises en fourrière de 7, 30, et 60 jours, et prolongation de l'ordonnance imposant l'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre pour une période d'un, deux, et trois ans respectivement pour la première, la deuxième, et toute violation subséquente aux conditions du programme ; et rétablissement de permis conditionnel aux données de l'antidémarrreur et à d'autres critères de comportement.
7. Mise en fourrière administrative des véhicules des conducteurs sans assurance, ou sans permis, ou des conducteurs frappés d'une suspension, d'une interdiction, ou d'une disqualification. Saisie administrative obligatoire des véhicules des conducteurs avec trois condamnations ou plus au cours d'une période de 10 ans pour un délit de la route ou de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*.
8. Participation obligatoire à un programme correctif visant toute personne qui enfreint la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies et toute personne qui accumule des suspensions de courte durée ou des suspensions administratives de 90 jours pour conduite avec facultés affaiblies au cours d'une période de cinq ans.

Section 4 : Résultats de l'Examen législatif provincial 2012

Cette section présente une synthèse des cotes attribuées aux différentes administrations dans le rapport « *Évaluation des provinces et des territoires – Bulletin de l'an 2009* » (*Rapport 2009*) et des lois adoptées par chacune au cours des trois dernières années. Comme on pouvait s'y attendre, certaines des administrations qui avaient adopté d'importantes réformes avant la publication du *Rapport 2009* ont été moins actives que leurs homologues qui avaient des lois moins rigoureuses.

(a) Administrations ayant fait preuve de leadership législatif

- Colombie-Britannique : Cette province se classait au septième rang du *Rapport 2009*. En septembre 2010, la Colombie-Britannique a considérablement renforcé ses programmes de suspensions de courte durée et de suspensions administratives de 90 jours, en plus d'ajouter un programme d'interdiction immédiate de conduire en conjonction avec un programme de mise en fourrière immédiate. Malgré que la contestation d'un élément du programme d'interdiction immédiate ait obtenu gain de cause, le programme de suspension administrative de cette province semble être le plus efficace du pays.
- Ontario : Cette province se classait au premier rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, elle a promulgué une loi qui impose la tolérance zéro en matière d'alcoolémie à tous les conducteurs âgés de moins de 22 ans. La province a également promulgué une loi imposant une mise en fourrière de 7 jours des véhicules des conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,08 %, ceux qui refusent d'obtempérer à une demande de test d'haleine, de sang, ou autre, et ceux qui contreviennent à une ordonnance d'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre ou à une suspension de permis provinciale.
- Terre-Neuve-et-Labrador : Cette province se classait au huitième rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, elle a adopté plusieurs initiatives mineures et majeures. Elle a apporté de modestes améliorations à son programme d'octroi de permis par étapes,

considérablement élargi la portée des pouvoirs d'exécution de la police, sensiblement renforcé son programme de suspension administrative de courte durée imposées pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus, et adopté un programme parallèle de suspension administrative de permis visant les conducteurs soupçonnés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue.

(b) Administrations affichant quelques progrès

- Alberta : Cette province se classait au sixième rang du *Rapport 2009*. En décembre 2011, l'Alberta a adopté des modifications qui, lorsqu'elles auront force de loi, amélioreront quelque peu le programme d'octroi de permis par étapes, renforceront considérablement le programme de suspension administrative de courte durée visant les conducteurs soupçonnés de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, et imposeront l'obligation d'utiliser un antidémarrreur avec éthylomètre à toute personne reconnue coupable d'une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies.
- Nouvelle-Écosse : Cette province se classait au quatrième rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, la Nouvelle-Écosse a renforcé son programme de suspension administrative de courte durée visant les personnes qui conduisent avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus et elle a autorisé le registraire à imposer une condition exigeant l'utilisation d'un antidémarrreur aux demandeurs de permis. Toutefois, la province n'a pas encore donné force de loi au projet de loi de 2007 renforçant son programme d'octroi de permis par étapes ni au projet de loi de 2008 visant à élargir les pouvoirs d'exécution de la police relativement à la mise en fourrière des véhicules.
- Manitoba : Cette province se classait au deuxième rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, le Manitoba a augmenté la durée des suspensions de permis administratives imposées aux récidivistes et apporté des changements mineurs à la loi. Il est à noter que cette province avait promulgué des réformes majeures avant le *Rapport 2009*.
- Île-du-Prince-Édouard : Cette province se classait au troisième rang du *Rapport 2009*. Aucune nouvelle initiative notable de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies n'a été adoptée depuis ce temps. La province avait promulgué des réformes majeures avant le *Rapport 2009*.
- Québec : Cette province se classait au neuvième rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, la province a apporté des améliorations mineures à son programme d'accès graduel à la conduite visant les conducteurs âgés de plus de 25 ans, ainsi qu'à son programme d'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre et ses lois sur la mise en fourrière des véhicules. Néanmoins, le Québec n'a pas encore donné force de loi à une modification présentée en 2010 visant l'imposition d'une limite d'alcoolémie de 0,00 % à tous les conducteurs de moins de 22 ans. Le Québec demeure la seule province à ne pas avoir de programme de suspension administrative de permis de courte durée.
- Nouveau-Brunswick : Cette province se classait au douzième rang du *Rapport 2009*. Depuis lors, le Nouveau-Brunswick a fait passer de 24 heures à 7 jours la durée des suspensions administratives imposées pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus et renforcé quelque peu la première étape de son programme d'octroi de permis par étapes.

(b) Administrations n'affichant aucun progrès

- Saskatchewan : Cette province se classait au cinquième rang du *Rapport 2009*. Aucune nouvelle initiative notable de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies n'a été adoptée depuis ce temps.
- Territoires du Nord-Ouest : Ce territoire se classait au onzième rang du *Rapport 2009* et n'a apporté aucune nouvelle initiative notable de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies depuis ce temps.
- Nunavut : Ce territoire se classait au treizième rang du *Rapport 2009* et n'a apporté aucune nouvelle initiative notable de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies depuis ce temps.
- Yukon : Ce territoire se classait au dixième rang du *Rapport 2009* et n'a apporté aucune nouvelle initiative notable de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies depuis ce temps.

La majorité des administrations ont des programmes en lien plus ou moins étroit avec la plupart des priorités législatives 2012. Toutefois, comme nous l'expliquons en détail dans chacune des évaluations individuelles présentées dans la PARTIE III, la majeure partie des dispositions législatives actuelles devraient être élargies et renforcées. Dans certains cas, des modifications mineures suffiraient. Notons à ce titre le programme de suspension administrative de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % de la Colombie-Britannique et son programme de mise en fourrière, ainsi que le programme d'octroi de permis par étapes de l'Ontario. Dans d'autres cas, à savoir la loi du Nunavut sur les suspensions administratives de courte durée, le programme d'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre du Nouveau-Brunswick, et la plupart des dispositions législatives des autres administrations, des réformes majeures s'imposent. L'on note également d'importants écarts au niveau des progrès réalisés sur les priorités législatives. Par exemple, il y a eu des avancées appréciables au niveau de l'octroi de permis par étapes, de l'imposition d'une limite d'alcoolémie de zéro aux jeunes conducteurs, des suspensions administratives de courte durée, des programmes d'utilisation d'un antidémarrreur avec éthylomètre, et des mesures correctives. Cependant, l'on note beaucoup moins de progrès au niveau des pouvoirs d'exécution de la police et une absence presque totale de progrès au niveau des saisies administratives de véhicule.

Comme l'a noté le chef de la direction dans son message, cette tendance d'attendre une collision particulièrement horrible avant de passer à l'action est très troublante. MADD Canada se préoccupe également des délais souvent très longs entre l'adoption et la promulgation d'une loi. Par exemple, la Nouvelle-Écosse n'a pas encore donné force de loi aux amendements adoptés en 2007 et 2008 visant la modification de son programme d'octroi de permis par étapes et des dispositions concernant la mise en fourrière des véhicules. Il en est de même pour le projet de loi du Québec imposant une limite d'alcoolémie de zéro aux conducteurs de moins de 22 ans et d'autres mesures législatives progressistes. De surcroît, la rigueur de certaines dispositions législatives importantes (octroi de permis par étapes, conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, et autres) a été compromise par l'absence de dispositions complémentaires concernant leur application. Finalement, certaines réformes n'ont qu'un effet limité soit parce que la portée de la loi est trop étroite, soit parce qu'elle est complexe, trop longue à appliquer ou invoquer, ou assortie d'une multitude de conditions.

PARTIE II : DOSSIERS DE COLLISIONS DES PROVINCES ET TERRITOIRES

Section 1 : Données canadiennes

Les données nationales et provinciales sur les collisions citées dans ce rapport se fondent largement sur une publication annuelle du CCATM – *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2009* (édition la plus récente). Cette publication utilise les bases de données sur les décès et les blessures graves créées par la FRBR en conjonction avec les coroners, les médecins légistes, et les compétences policières des provinces. Il convient de noter quelques particularités que comportent ces bases de données.

D'abord, les provinces n'utilisent pas toutes les mêmes critères pour classer et consigner le bilan total de décès et de blessures de la route liés à l'alcool. Par exemple, la définition d'un « décès lié à l'alcool » du Québec est plus restreinte que celle des autres administrations en ce qu'elle exclut les décès de piétons en état d'ébriété, les décès hors route attribuables à l'alcool, et les décès liés à l'alcool survenus par suite à l'opération de véhicules n'étant pas considérés des véhicules principaux (VTT, vélos, etc.). De surcroît, en l'absence de preuve d'alcoolémie, une collision de la route au Québec est uniquement liée à l'alcool si la police identifie l'alcool comme en étant la « cause probable ». Par conséquent, les données provinciales et territoriales semblent être déclarées telles que reçues sans passer par un processus central de normalisation ou de vérification.

Deuxièmement, compte tenu des limites inhérentes que comportent les bases de données sur les décès et les blessures graves, il est fort probable que les données soient bien en dessous du nombre réel de décès et de blessures liés à la conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, lorsqu'un conducteur aux facultés affaiblies survit à la collision dans laquelle il a tué un conducteur sobre et deux passagers, les données sur la mortalité du coroner recensent uniquement le taux d'alcoolémie du conducteur décédé. De surcroît, si la police ne réussit pas à obtenir une preuve de l'alcoolémie du conducteur aux facultés affaiblies survivant or si elle n'attribue pas la collision à l'affaiblissement de ses facultés, les trois décès sont consignés comme étant non liés à l'alcool. Des problèmes semblables surviennent lorsque les conducteurs aux facultés affaiblies survivent aux collisions dans lesquelles ils tuent des passagers, des piétons, ou des cyclistes sobres.

De plus, les recherches canadiennes donnent à croire qu'il arrive souvent que les policiers ne détectent pas, et par conséquent ne signalent pas, la présence d'alcool. Il est très difficile d'obtenir des preuves d'alcoolémie, et ce, même lorsque la police a de sérieux motifs de soupçonner que les facultés du conducteur survivant sont affaiblies par l'alcool, surtout si le conducteur est transporté à l'hôpital. Ainsi, très peu de conducteurs aux facultés affaiblies hospitalisés sont accusés ou condamnés d'un délit de conduite avec facultés affaiblies relevant de la loi fédérale. Par exemple, une étude britannico-colombienne réalisée en 2004 indique qu'uniquement 11 % des conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,08 % hospitalisés à la suite d'une collision ont été condamnés pour un délit fédéral de conduite avec facultés affaiblies, et ce, en dépit du fait que la moyenne des taux d'alcoolémie des conducteurs qui avaient consommé s'élevait à 0,15 %. On peut donc comprendre la réticence des policiers à déclarer une collision comme étant attribuable à l'alcool en l'absence de preuve d'alcoolémie.

Troisièmement, compte tenu des limites des données de la police sur les collisions mettant l'alcool en cause, les tests de dépistage à l'autopsie sont particulièrement importants. Toutefois, l'on note des écarts importants au niveau de la fréquence des dépistages ; par exemple, 100 % des conducteurs mortellement blessés de l'Île-du-Prince-Édouard, des Territoires du Nord-Ouest, et du

Nunavut sont soumis au dépistage, par rapport à 63 % au Québec et 71 % au Yukon. Il en va de même pour le taux de dépistage des piétons mortellement blessés qui varie de 100 % à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les trois territoires à 33 % à Saskatchewan et 39 % au Québec.

Plus les taux de dépistage à l'autopsie sont faibles, plus les chercheurs sont tenus de compter sur les données de la police concernant le rôle de l'alcool dans les collisions, même si elles sont moins fiables.

Quatrièmement, les délais de déclaration et de publication des données sur les collisions s'élèvent souvent à plus de deux ans. Malgré les efforts consentis pour accélérer le processus, les données sur les collisions pour 2009 n'ont pas été publiées avant décembre 2011.

En 2002, MADD Canada a mandaté G. Mercer et M. Marshall d'ARES (Applied Research and Evaluation Services) de l'Université de la Colombie-Britannique pour rédiger un rapport sur le nombre et le coût des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies au Canada. Ces derniers ont utilisé les données du CCATM sur le nombre total de collisions et le nombre total de décès de la route liés à l'alcool comme point de départ. Compte tenu de la sous-déclaration des collisions avec blessures non mortelles, les auteurs ont utilisé les données d'assurance pour estimer le nombre de blessures sur la base du ratio suivant : 118 blessures de la route pour chaque décès de la route. Se fondant ensuite sur les résultats d'analyse des taux d'alcoolémie selon la gravité des blessures, les chercheurs ont conclu que le pourcentage de blessures dans des collisions liées à l'alcool serait la moitié du pourcentage de décès dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, si, par exemple, la CCATM déclarait que 38 % des décès dans des collisions de la route étaient liés à l'alcool, les chercheurs en arriveraient à la conclusion que 19 % des blessures de la route étaient liés à l'alcool.

Aucun organisme, que ce soit la CCATM ou un autre, ne fournit des statistiques annuelles sur les décès et les blessures dans des collisions liées à la drogue. Pour ce qui est des collisions liées à l'alcool, Mercer et Marshall ont estimé, à partir de données provenant principalement des années 1980 et 1990, que seul l'alcool était en cause dans environ 75 % des cas et qu'un mélange d'alcool et de drogues était en cause dans 25 % des cas. Les auteurs estiment également qu'en plus des collisions liées à l'alcool, il y aurait environ un 10 % de collisions liées uniquement à la drogue. Toutefois, les rapports récents faisant état d'une augmentation appréciable de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue donnent à croire que cette approximation pourrait être une sous-estimation considérable du nombre actuel de collisions liées à la drogue.

Les tableaux et les diagrammes des deux prochaines sections se fondent sur les données sur les décès de la CCATM, telles que modifiées par Mercer et Marshall, et les données sur la population de Statistiques Canada. Tel qu'expliqué, ces tableaux et diagrammes devraient être considérés comme une estimation modérée des décès et des blessures dans des collisions liées à l'alcool au Canada.

Section 2 : Données provinciales, territoriales, et nationales sur les collisions pour 2009

Le tableau et les trois diagrammes dans cette section présentent un aperçu du nombre total de décès de la route et du total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada en 2009. Nous invitons les lecteurs à consulter les évaluations individuelles des provinces présentées à la PARTIE III où ils trouveront une comparaison (sous forme de tableau) entre le dossier de collisions de chaque administration par rapport à la moyenne nationale pour la dernière période de référence de 10 ans. Ce comparatif est particulièrement important dans le cas d'administrations moins peuplées puisqu'une seule collision peut fausser les données pour l'année.

Tableau 1 : Total des décès de la route et total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada - 2009

	Total des décès dans des collisions		Décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies		
	Nombre	Par 100 000 habitants	Nombre	Pourcentage du total des décès dans des collisions	Par 100 000 habitants
CAN	2 575	7,63	1,074	41.69 %	3,18
AB	394	10,68	210	53.32 %	5,70
BC	416	9,34	161	38.61 %	3,60
MN	111	9,08	59	53.51 %	4,86
NB	84	11,21	42	49.76 %	5,58
NL	45	8,89	14	31.78 %	2,82
NT	5	11,51	3	66.00 %	7,60
NS	81	8,63	43	52.96 %	4,57
NU	4	12,43	0	0.00 %	0,00
ON	711	5,44	265	37.29 %	2,03
PE	12	8,51	8	64.17 %	5,46
QC	530	6,77	168	31.75 %	2,15
SK	175	16,99	87	49.66 %	8,44
YK	7	20,80	2	31.43 %	6,54

Note : Tous les calculs ont été faits à partir de valeurs non arrondies.

Tableau 2 : Données provinciales sur les décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies par 100 000 habitants au Canada, 2009*

1. Ontario	2,03
2. Québec**	2,15
3. Terre-Neuve	2,82
4. Colombie-Britannique	3,60
5. Nouvelle-Écosse	4,57
6. Manitoba	4,86
7. Île-du-Prince-Édouard	5,46
8. Nouveau-Brunswick	5,58
9. Alberta	5,70
10. Saskatchewan	8,44
Canada	3,18

* Les territoires ne sont pas inclus dans ce tableau en raison des petits nombres en cause.

** Les données du Québec doivent être interprétées prudemment en raison des problèmes de sous-déclaration.

Diagramme 1 : Total des décès dans des collisions au Canada par 100 000 habitants - 2009

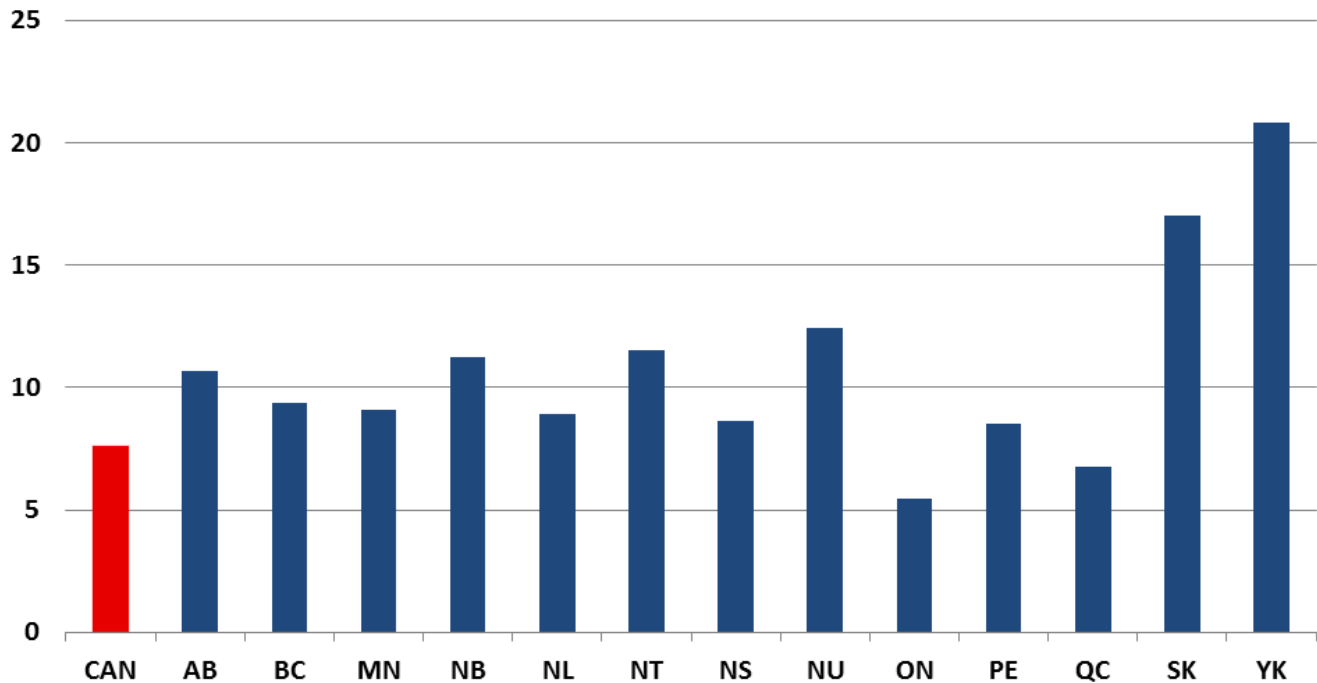


Diagramme 2 : Total des décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies au Canada par 100 000 habitants - 2009

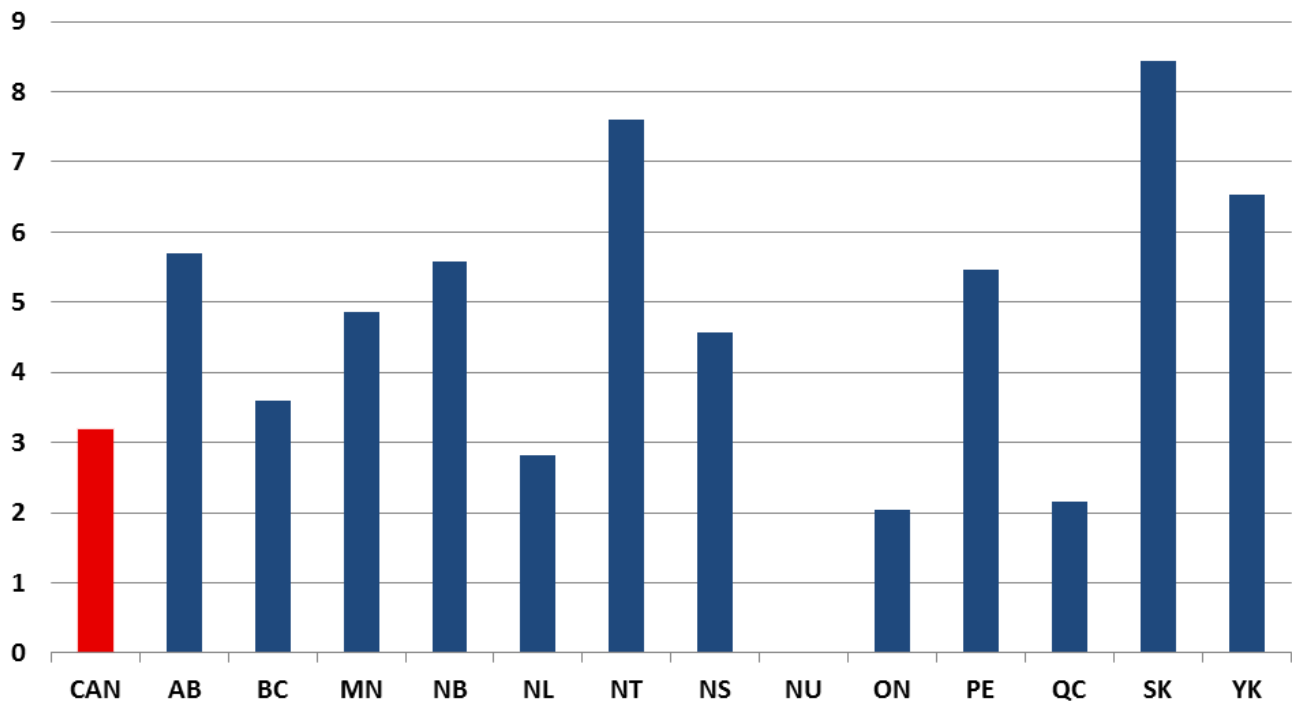
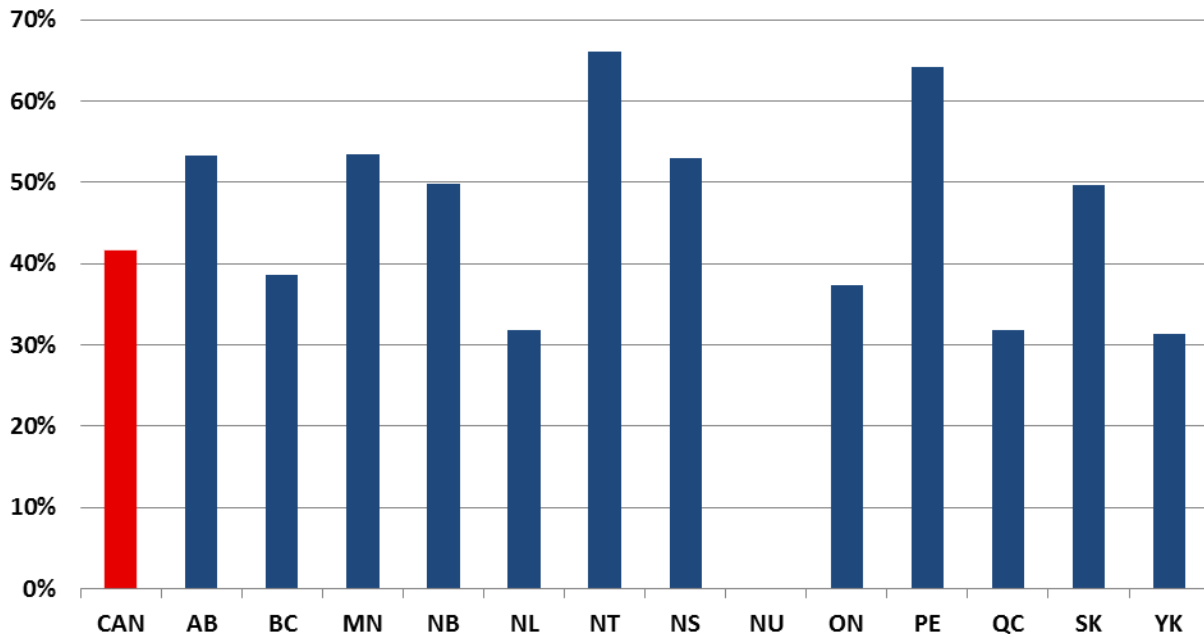


Diagramme 3 : Pourcentage des décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies au Canada - 2009



Section 3 : Données canadiennes sur les collisions – Tendances récentes

Le nombre de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies atteignait son plus haut niveau au début des années 1980, donnant lieu à un nombre sans précédent de modifications législatives fédérales et provinciales. Cela a également incité les organes de recherche et de santé publique, ainsi que les instances gouvernementales et les organismes de base populaire à lancer des programmes de sensibilisation et d'éducation d'envergure. Le public, les politiciens, et les médias adoptaient désormais une attitude plus critique à l'égard de l'alcool au volant. Ces mesures et d'autres ont permis de réaliser d'importantes réductions au niveau des décès et des blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Cependant, l'on constatait vers le milieu des années 1990 un ralentissement du taux de recul et, vers l'an 2000, l'on notait l'arrêt quasi total des progrès.

Les dix prochaines années ont fait place à de nombreuses modifications législatives fédérales et provinciales, des campagnes permanentes de sensibilisation et d'éducation, l'introduction de pratiques de service responsable (municipalités, établissements postsecondaires, et industrie de l'accueil), et la mise en place de programmes d'options de transport (comme les conducteurs désignés). Malheureusement, l'on ne notait aucune nouvelle baisse du taux de décès et de blessures dans ce dossier avant 2008 et 2009.

Avant de procéder, il convient de souligner quelques points au sujet des données comparatives pour la période de 10 ans présentées dans la PARTIE III. D'abord, seuls l'Ontario et le Québec (mis à part le problème de sous-déclaration) affichent des dossiers de collisions manifestement supérieurs à la moyenne nationale. Les dossiers de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de la Nouvelle-Écosse, et de la Terre-Neuve-et-Labrador se rapprochent de la moyenne nationale. Toutefois, les dossiers de

collisions des sept autres administrations se situent bien en dessous de la moyenne nationale. Deuxièmement, il importe de noter que les amendements majeurs adoptés en Ontario et en Colombie-Britannique, ainsi que les projets de loi à l'étude en Alberta, en Nouvelle-Écosse, et au Québec devraient réduire le bilan de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies dans chacune de ces administrations. Troisièmement, en l'absence de réformes législatives majeures, les dossiers de collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies du Nouveau-Brunswick, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan, et du Yukon iront de mal en pire par rapport à la norme nationale.

Selon les estimations, la conduite avec facultés affaiblies aurait été en cause dans 181 911 collisions en 2009, causant 1 074 décès, 63 338 blessures, et des dommages matériels à 209 336 véhicules dans des collisions sans blessés. Le coût estimé de ces collisions s'élève à 20,15 milliards de dollars. La conduite avec facultés affaiblies demeure la première cause criminelle de décès au Canada réclamant environ deux fois plus de vies par année que toutes les formes d'homicide ensemble.

Tableau 3 : Total des décès de la route et total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada – 2000 à 2009

Année	Total des décès dans des collisions	Décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies	
		Nombre	Pourcentage
2000	3 162	1 247	37,2 %
2001	3 021	1 176	40,2 %
2002	3 197	1 161	36,3 %
2003	3 124	1 257	40,3 %
2004	3 013	1 157	39,4 %
2005	3 226	1 210	37,5 %
2006	3 122	1 278	40,9 %
2007	3 045	1 239	40,7 %
2008	2 694	1 162	43,1 %
2009	2 575	1 074	41,7 %

Tableau 4 : Fluctuations du pourcentage de décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies par 100 000 habitants au Canada – 2000 à 2009*

	2000-09 : Fluctuations sur 10 ans	2005-09 : Fluctuations sur 5 ans	2008-09 : Fluctuations sur 1 an
Alberta	-7,38 %	-12,65 %	+1,77 %
Colombie-Britannique	-15,69 %	-26,84 %	-7,32 %
Manitoba	+1,40 %	+33,51 %	-15,40 %
Nouveau-Brunswick	+15,31 %	-24,15 %	+2,38 %
Terre-Neuve	-3,20 %	-51,10 %	-56,67 %

Nouvelle-Écosse	+10,91 %	+29,97 %	+69,28 %
Ontario	-32,46 %	-21,42 %	-5,71 %
Île-du-Prince-Édouard	-3,20 %	+128,48 %	-23,07 %
Québec**	-31,86 %	-25,16 %	-13,91 %
Saskatchewan	+22,65 %	+27,00 %	-28,68 %
Canada	-16,96 %	-15,20 %	-8,71 %

* Les territoires ne sont pas inclus dans ce tableau en raison des petits nombres en cause.

** Les données du Québec doivent être interprétées prudemment en raison des problèmes de sous-déclaration.

Tableau 5 : Total des décès de la route et total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada – 2000 à 2009

Année	Total des décès dans des collisions	Décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies	
		Nombre	Pourcentage
2000	373 116	69 362	18,6 %
2001	356 478	71 563	20,1 %
2002	377 246	68 470	18,2 %
2003	368 632	74 181	20,1 %
2004	355 534	68 245	19,2 %
2005	380 668	71 413	18,8 %
2006	368 396	75 374	20,5 %
2007	359 310	73 120	20,4 %
2008	317 892	68 538	21,6 %
2009	303 850	63 353	20,9 %

Section 4 : Perspective internationale sur le bilan du Canada dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies

Bien que de nombreuses recherches examinent les fluctuations annuelles des données canadiennes, l'on ne recense que très peu de comparaisons du dossier du Canada par rapport à ceux de pays semblables. Le caractère étroit de ce champ d'études a pour effet de normaliser le piètre rendement du Canada dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies et fait obstacle à l'étude de mesures qui ont fait leurs preuves à l'étranger. Bien que les données comparatives présentées dans cette section doivent être interprétées avec prudence, il n'en reste pas moins qu'elles illustrent clairement le net recul qu'accuse le Canada par rapport à la communauté internationale.

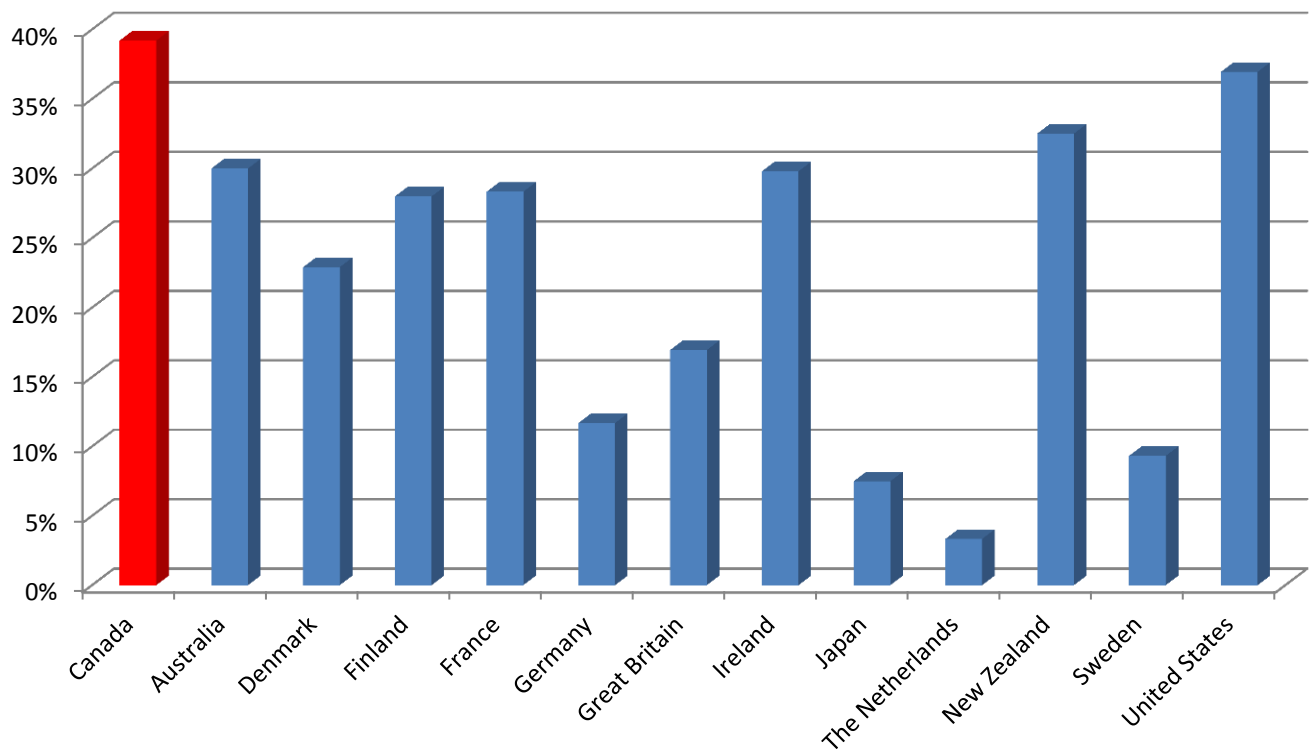
Cette conclusion cadre d'ailleurs parfaitement avec celles des études antérieures. Par exemple, une étude internationale publiée en 2000 classait le Canada au deuxième rang parmi 16 pays comparables relativement à la fréquence avec laquelle l'alcool était en cause dans les collisions

mortelles. De plus, selon une étude réalisée par Transports Canada en 2001, parmi huit pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), c'est le Canada qui affichait le plus grand pourcentage de conducteurs mortellement blessés conduisant avec les facultés affaiblies.

Comme l'illustrent les diagrammes suivants, comparativement aux pays développés semblables, le taux de consommation d'alcool par habitant du Canada se classe parmi les moins élevés. Néanmoins, c'est le Canada qui affiche l'un des taux les plus élevés de décès de la route liés à l'alcool. Par exemple, bien que le taux de consommation d'alcool par habitant de l'Allemagne en 2008 dépassait de 20 % celui du Canada, moins de 12 % des décès de la route de ce pays étaient liés à l'alcool, par rapport à 39 % au Canada. Ce qui est particulièrement troublant aux yeux de MADD Canada est le fait que le taux par habitant de décès de la route liés à l'alcool du Canada est plus de cinq fois celui de l'Allemagne. Autrement dit, la majorité des pays semblables réussissent manifestement mieux que le Canada à distinguer la consommation de la conduite.

Même les administrations canadiennes avec les meilleurs dossiers en matière de conduite avec facultés affaiblies affichent un faible rendement au regard des normes internationales. Par exemple, les taux par habitant de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies en 2008 de l'Ontario et du Québec étaient 3 et 3,5 fois plus élevés que celui de l'Allemagne. Selon MADD Canada, il n'existe pas un seul dossier de collisions au Canada pouvant justifier la complaisance.

Diagramme 4 : Décès liés à l'alcool dans 13 pays exprimés sous forme de pourcentage total des décès de la route - 2008*



* Veuillez consulter les données techniques en lien avec les diagrammes 4 et 5 présentées dans l'Annexe I. Il est à noter que les données sur les collisions datent de 2008, sauf pour l'Australie (2010), le Japon (2007), et les États-Unis (2009).

Diagramme 5 : Décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies par 100 000 habitants dans 13 pays - 2008

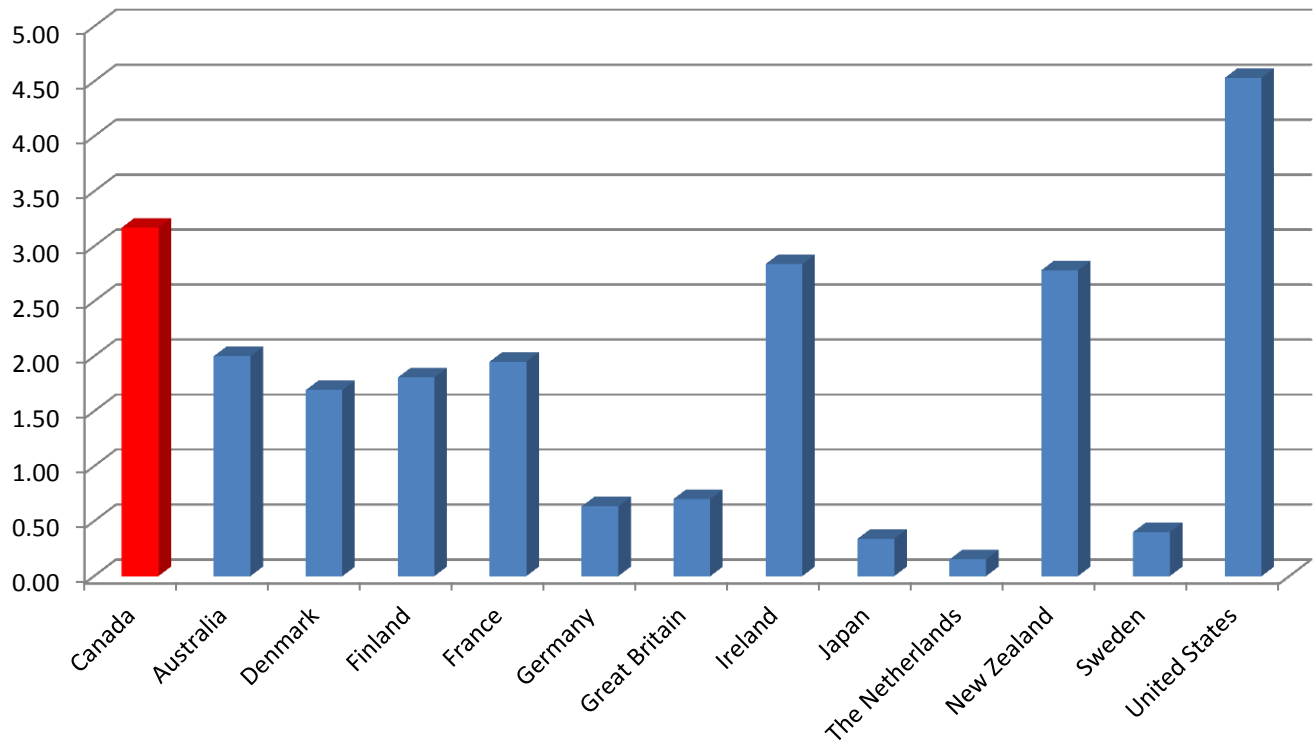
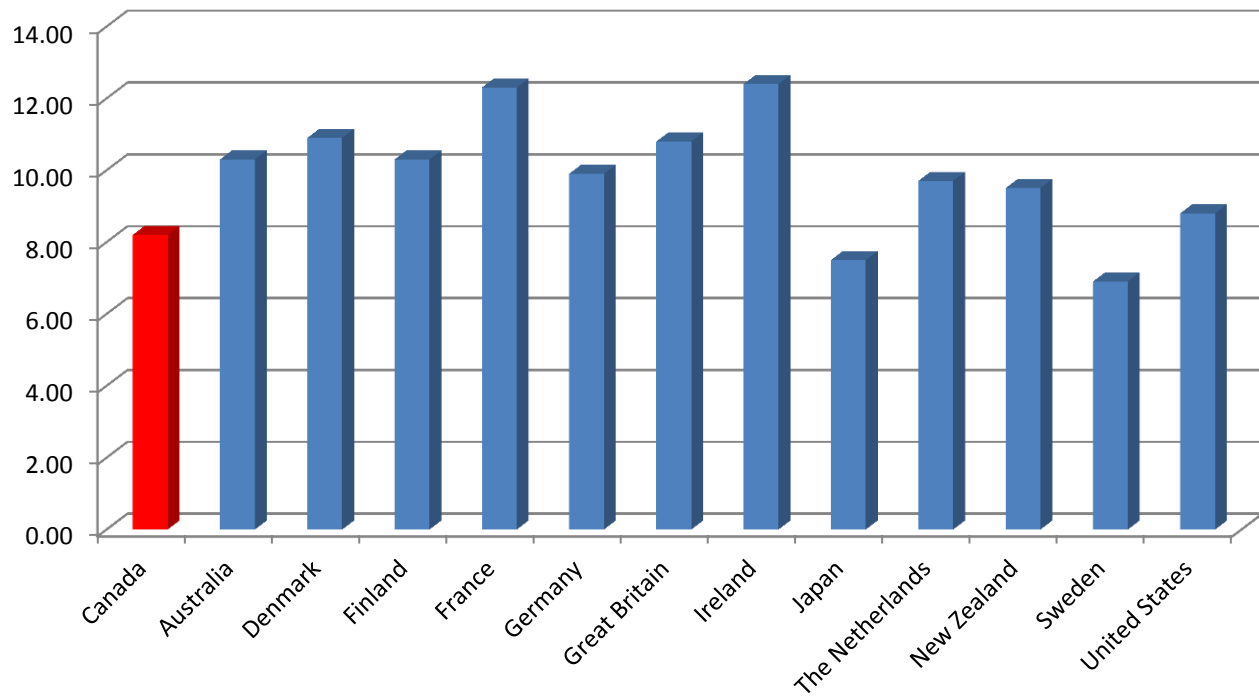


Diagramme 6 : Taux de consommation annuelle d'alcool pur par habitant dans 13 pays - 2008*



* Veuillez consulter les données techniques en lien avec ce diagramme présentées dans l'Annexe II.

Section 5 : Regard sur l'avenir

Les réductions observées en 2008 et 2009 au niveau du nombre de décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies font place à un optimisme prudent. Par ailleurs, les nouvelles lois de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et de la Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que les amendements en instance de promulgation de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse, et du Québec devraient contribuer au maintien de cette tendance positive. Toutefois, il existe des facteurs négatifs qui pourraient invalider ou même renverser ces gains. Notons à ce titre l'assouplissement de la récession, des taux plus élevés de consommation excessive (cinq consommations régulières ou plus en une seule occasion), notamment chez les jeunes, la fréquence accrue de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, notamment chez les jeunes, et la disponibilité nettement accrue de l'alcool.

Bien qu'il soit impossible de prévoir les tendances futures dans le dossier des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies, l'on ne peut douter de l'impact positif de lois progressistes. Par conséquent, MADD Canada entend remettre une copie de ce rapport aux fonctionnaires des différentes administrations et organiser des rencontres avec chacun. Comme par le passé, MADD Canada se tient prêt à aider et à appuyer les provinces et les territoires qui souhaitent améliorer leurs lois en matière de conduite avec facultés affaiblies et mieux protéger leurs citoyens.

QUÉBEC

Synthèse

Le Québec se classait au neuvième rang de l'analyse des lois des provinces et des territoires réalisée par MADD Canada en 2009. Depuis ce temps, cependant, la province a adopté un nombre d'initiatives de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies.

Comparé à la moyenne nationale, le Québec affiche de très bons résultats pour ce qui est du nombre (par habitant) de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies et du pourcentage du total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies. Néanmoins, comme nous l'indiquions plus haut, le taux par habitant de décès de la route liés à l'alcool du Québec en 2008 était plus de 3,5 fois supérieur à celui de l'Allemagne ; rappelons en outre que le taux de consommation d'alcool par habitant de ce pays est 20 % plus élevé que celui du Canada.

De surcroît, les statistiques du Québec sur les collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies doivent être interprétées avec la plus grande circonspection. Bien que la sous-déclaration des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies soit un problème à l'échelle du pays, la situation au Québec est particulièrement troublante. Comme il a été indiqué, la définition du Québec de ce qui constitue un « décès dans une collision liée à l'alcool » est plus étroite que celle des autres provinces. De surcroît, les tests de dépistages post-mortem sont pratiqués moins fréquemment et la décision de déclarer une collision comme étant liée à l'alcool se fonde sur des critères stricts.¹ Finalement, il semble y avoir des irrégularités dans le processus québécois pour la déclaration de décès liés à l'alcool au volant. Par exemple, aucune justification n'a été donnée pour expliquer la chute du nombre de décès de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété qui passait de 175 en 2006 à 111 en 2007.² Dans le même ordre d'idées, les données du CCATM pour le Québec font état de 153 décès de la route liés à l'alcool en 2009,³ tandis que le site Internet de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) fait état de 195 décès pour la même période.⁴ Selon les données de la SAAQ, le taux par habitant de décès de la route liés à l'alcool du Québec pour l'année 2009 serait en toute probabilité quatre fois plus élevé que celui de l'Allemagne.

D'importantes réformes sont nécessaires au Québec, et ce, dans plusieurs domaines : dispositions relatives aux permis, suspensions administratives de courte durée, programmes d'utilisation d'antidémarrateurs avec éthylomètre, mises en fourrière et saisies administratives des véhicules, et programmes correctifs.

Décès de la route

En 2009, le Québec se classait troisième des administrations avec les plus faibles taux par habitant de décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies et les plus faibles pourcentages

¹ FRBR, *Alcohol-Crash Problem in Canada, 2009* (Ottawa : CCATM, 2011) page 133, 6-7 et 10, respectivement [*Problème des collisions, 2009*].

² FRBR, *Alcohol-Crash Problem in Canada, 2008* (Ottawa : CCATM, 2010) page 134.

³ *Problème des collisions, 2009*, cité à la note 72, page 126.

⁴ Société de l'assurance automobile du Québec, « Sécurité routière – La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool », en ligne, gouvernement du Québec, <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/alcool/index.php> (consulté le 29 mars 2012).

de décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies.

De surcroît, comme l'illustrent les deux tableaux suivants, le Québec semble avoir réalisé des progrès constants au cours de la période de dix ans allant de 2000 à 2009. L'élément le plus important aux yeux de MADD Canada est la réduction du taux par habitant de décès dans des collisions dues à la conduite avec facultés affaiblies.

Tableau 20 : Total des décès de la route et total des décès de la route liés à la conduite avec facultés affaiblies – 2000 à 2009

Année	Total des décès dans des collisions			Décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies				
	Nombre	Par 100 000 habitants		Nombre	Pourcentage du total des décès dans des collisions		Par 100 000 habitants	
		Québec	Canada		Québec	Canada	Québec	Canada
2000	771	10,48	10,30	232	30 %	37 %	3,15	3,83
2001	634	8,57	9,74	212	33 %	40 %	2,87	3,91
2002	736	9,89	10,20	222	30 %	36 %	2,99	3,70
2003	692	9,24	9,87	252	36 %	40 %	3,37	3,97
2004	683	9,06	9,43	222	33 %	38 %	2,95	3,62
2005	761	10,04	10,00	218	29 %	38 %	2,87	3,75
2006	692	9,07	9,58	239	34 %	41 %	3,13	3,92
2007	604	7,86	9,25	161	27 %	41 %	2,09	3,76
2008	571	7,36	8,08	194	34 %	43 %	2,50	3,49
2009	530	6,77	7,63	168	32 %	42 %	2,15	3,18

Note : Tous les calculs ont été faits à partir de valeurs non arrondies.

Tableau 21 : Fluctuations du pourcentage de décès dans des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies par 100 000 habitants – 2000 à 2009

	2000-09: Fluctuations sur 10 ans	2005-09: Fluctuations sur 5 ans	2008-09: Fluctuations sur 1 an
Québec	-31,86 %	-25,16 %	-13,91 %
Canada	-16,96 %	-15,20 %	-8,71 %

Initiatives récentes dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies

Au mois de janvier 2010, le Québec a donné force de loi à une modification adoptée en 2007 pour faire en sorte que les nouveaux conducteurs de moins de 25 ans soient également assujettis à la période probatoire du programme d'accès graduel à la conduite.⁵ Cette modification comprenait également une

⁵ Code de la sécurité routière, LRQ c. C-24.2, art. 66 [CSR]. De surcroît, aux termes de cette modification, tous les

disposition réduisant le nombre de points d'inaptitude pouvant être accumulés par les conducteurs de moins de 25 ans. Cette disposition est entrée en vigueur en juin 2011.⁶

En décembre 2010, le Québec a adopté une modification qui, lorsqu'elle aura force de loi, imposera la tolérance zéro en matière d'alcoolémie à tout conducteur de moins de 22 ans.⁷

En 2008, le Québec a adopté une loi qui, lorsqu'elle aura force de loi, élargira quelque peu les circonstances dans lesquelles les agents de police ont le droit (en vertu des lois provinciales) d'exiger qu'un conducteur se soumette à test normalisé de sobriété.⁸

En décembre 2009, le Québec a prolongé les périodes de disqualification de permis et la durée des ordonnances imposant l'utilisation d'un antidémarrreur à certaines catégories de contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies.⁹

Depuis décembre 2009, les policiers doivent procéder à la mise en fourrière (30 jours) immédiate du véhicule du conducteur dans les circonstances suivantes : conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,16 %, refus de fournir un échantillon d'haleine, ou conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 % (dans le cas d'un conducteur qui a déjà été frappé d'une annulation de permis au cours des 10 dernières années par suite à une infraction de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*).

nouveaux conducteurs sont tenus de suivre un cours de conduite. *Idem*, art. 66.1.

⁶ *Idem*, art. 185 ; et *Règlement sur les points d'inaptitude*, LRQ, c C-24, r 37, s 4.

⁷ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, LQ 2010, c 34, art 28. L'entrée en vigueur de ces dispositions et des dispositions décrites ci-dessous est prévue pour le 30 juin 2012. *Idem*, art. 108.

La modification prévoit des suspensions de permis de 24 heures pour la conduite d'un autobus, d'un minibus, d'un taxi, ou d'un véhicule lourd avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 %. *Idem*, art. 29.

Des mises en fourrières administratives de 90 jours seront également prévues pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 % et refus de fournir un échantillon d'haleine, mais uniquement dans le cas de personnes qui ont déjà fait l'objet d'une annulation de permis au cours des 10 dernières années pour une infraction liée à l'alcool ou pour avoir omis de s'arrêter sur les lieux d'un accident. *Idem*, art. 36.

La modification viendra également ajouter des circonstances justifiant une ordonnance imposant l'utilisation à vie d'un antidémarrreur avec éthylomètre et interdira certaines catégories de récidivistes à immatriculer un véhicule. *Idem*, art. 10 et 27 respectivement.

Finalement, la modification prévoit des sanctions supplémentaires pour les courses de rue et les actions imprudentes. *Idem*, art. 60 et 61.

⁸ L'amendement autorisera les agents de police à exiger qu'un conducteur se soumette à un test normalisé de sobriété lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner un affaiblissement de sa capacité de conduire. Cependant, la portée de cette disposition est plus restreinte que celle du *Code criminel* qui autorise les policiers à exiger un test normalisé de sobriété ou un test sur un appareil approuvé lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool ou de drogue dans l'organisme d'un conducteur, peu importe la quantité. Si le Québec donne force de loi à cette modification, les policiers seront tenus d'imposer une suspension de permis de 24 heures à tout conducteur qui échoue à l'un ou l'autre de ces tests ou qui refuse de s'y soumettre. La date de promulgation de ce projet de loi n'a pas été annoncée. *Idem*, art. 19.

⁹ L'ordonnance imposant l'utilisation d'un antidémarrreur est d'une durée de deux ans pour une première infraction de conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,16 % ou pour avoir refusé de fournir un échantillon. Une ordonnance de 3 ans est imposée aux contrevenants qui ont fait l'objet d'une annulation de permis ou plus au cours des dix dernières années pour une infraction liée à l'alcool, à moins que l'infraction antérieure fût pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,16 % ou pour avoir refusé de fournir un échantillon. Une ordonnance à vie est imposée dans les cas où le contrevenant a fait l'objet d'une annulation de permis ou plus au cours des dix dernières années pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,16 % ou pour avoir refusé de fournir un échantillon. *CSR*, cité à la note 76, art. 76.1.4-6.

Recommandations – Délivrance de permis

- **Renforcement du programme d'octroi de permis par étapes.**

Le programme d'octroi de permis par étapes du Québec pourrait être renforcé par l'adoption des mesures suivantes : fixer à douze mois la durée de l'étape initiale de l'apprentissage, peu importe que l'apprenti suive un cours de conduite ou non ; ajout de restrictions relatives aux passagers, aux routes à circulation rapide, et à la conduite de nuit ; établissement d'une limite de 0,00 % du taux d'alcoolémie des accompagnateurs ; et, imposition de la réussite à un examen de « sortie » comme condition à l'obtention d'un permis complet.

Bien qu'il soit déjà interdit d'utiliser tout appareil électronique tenu en main, il devrait être interdit aux personnes inscrites au programme d'accès graduel à la conduite d'utiliser ces appareils en tout temps, y compris en mode mains libres.

- **Promulguer immédiatement les mesures législatives à l'étude visant l'imposition d'une limite d'alcoolémie de zéro aux conducteurs de moins de 22 ans et adopter une disposition imposant une limite d'alcoolémie de zéro à tous les conducteurs durant les cinq premières années de conduite.**

- **Interdire la conduite avec des drogues dans l'organisme à toute personne de moins de 21 ans et durant les cinq premières années de conduite.**

- **Accorder des pouvoirs accrus aux policiers afin de leur permettre de faire respecter les dispositions du programme d'accès graduel à la conduite, ainsi que la limite proposée de zéro du taux d'alcoolémie et la prohibition de drogue visant les jeunes conducteurs et les conducteurs novices.**

Les policiers devraient être autorisés à exiger que les accompagnateurs s'identifient. Ils devraient également être autorisés à exiger des tests d'haleine sur un appareil approuvé de tous les conducteurs et accompagnateurs assujettis à la limite d'alcoolémie de zéro, ainsi que des tests normalisés de sobriété des jeunes conducteurs et des conducteurs novices. De surcroît, les policiers devraient être autorisés à exiger ces tests même en l'absence de motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme du conducteur.

- **Élargir la portée des sanctions administratives visant les jeunes conducteurs et les conducteurs novices.**

Les suspensions administratives de 90 jours actuellement prévues pour les conducteurs inscrits au programme d'accès graduel à la conduite qui enfreignent la limite d'alcoolémie de zéro devraient également s'appliquer aux conducteurs de moins de 21 ans et à ceux qui ont moins de 5 ans d'expérience de conduite. Une suspension administrative semblable devrait également être prévue pour les jeunes conducteurs et les conducteurs novices qui enfreignent la prohibition de drogue proposée.

Recommandations – Suspension et révocation de permis

- **Adoption de suspensions administratives de permis de 24 heures pour inaptitude.**

- **Adoption d'un programme exhaustif de suspension administrative et de mise en fourrière de sept jours pour conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue.**

Les policiers devraient être tenus d'imposer une suspension administrative de permis de sept jours lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de croire que la capacité de conduire est affaiblie par l'alcool

ou la drogue, ou lorsqu'une analyse d'haleine, de sang ou d'urine indique un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus.

Une deuxième suspension et toute suspension subséquente dans les cinq ans devraient entraîner des suspensions de 30 et de 60 jours respectivement ainsi que des évaluations obligatoires en matière d'alcoolisme et de toxicomanie. Les conducteurs qui accumulent trois suspensions de courte durée ou plus dans les cinq ans pour une infraction liée à l'alcool devraient être tenus d'utiliser un antidémarrreur avec éthylomètre durant 12 mois comme condition au rétablissement du permis.

Les conducteurs frappés de suspensions administratives de courte durée devraient être tenus de payer des droits de rétablissement de permis de 150 \$ à 300 \$. Ces suspensions devraient être inscrites dans les dossiers de conduite et comprises dans les résumés de dossier pendant dix ans.

Le véhicule de toute personne frappé d'une suspension administrative de courte durée devrait être mis en fourrière pour la durée de la suspension.

- **Renforcement du programme de suspension administrative de 90 jours.**

Le Québec devrait adopter une loi obligeant les policiers à imposer des suspensions de 90 jours lorsqu'une évaluation de reconnaissance des drogues établit des motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par la drogue ou une combinaison de drogues et d'alcool.

Les dossiers de conduite des conducteurs frappés de plusieurs suspensions de 90 jours au cours d'une période de cinq ans devraient être examinés et ces contrevenants devraient être passibles de sanctions progressives, d'évaluations obligatoires, ainsi que d'autres mesures correctives.

Recommandations – Antidémarrreurs

- **Adoption d'un programme d'utilisation obligatoire d'un antidémarrreur avec éthylomètre visant les contrevenants de la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies.**

La participation à un programme d'utilisation d'un antidémarrreur devrait être une condition du rétablissement du permis de toute personne reconnue coupable d'une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies. Afin d'encourager la participation au programme, les conducteurs qui s'inscrivent devraient être admissibles au rétablissement précoce de leur permis à la fin de la période d'interdiction fédérale minimale. La durée minimale d'utilisation d'un antidémarrreur devrait s'établir comme suit : un an pour une première infraction ; trois ans pour une deuxième infraction ; et cinq ans pour une troisième infraction dans les dix ans.

Tout manquement à l'ordonnance (conduite d'un véhicule non équipé d'un antidémarrreur) devrait entraîner la mise en fourrière du véhicule. La durée de la mise en fourrière devrait être de sept jours dans le cas d'une ordonnance imposée pour une infraction provinciale et de 45 jours dans le cas d'une ordonnance imposée pour une infraction de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*.

À l'échéance de l'ordonnance, l'utilisation de l'antidémarrreur devrait continuer jusqu'à ce que la SAAQ soit convaincue que le contrevenant ne pose pas un important risque de récidive et qu'il a surmonté tout problème sous-jacent de toxicomanie alcoolique. Toute décision de la SAAQ à ce titre devrait tenir compte des journaux de l'antidémarrreur du contrevenant.

Recommandations – Mise en fourrière et saisie administratives des véhicules

- **Renforcement du programme de mise en fourrière administrative visant les contrevenants soupçonnés d’une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies.**

Les policiers devraient être tenus de procéder à la mise en fourrière des véhicules pour une période de sept jours dans les cas suivants : (i) omission de se soumettre à quelconque test des facultés prescrit par la loi fédérale ou provinciale ; (ii) les résultats d’analyse d’haleine, de sang, ou d’urine établissent des motifs raisonnables de croire que le taux d’alcoolémie du conducteur est de 0,08 % ou plus ; (iii) une évaluation de reconnaissance des drogues établit des motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par la drogue ou une combinaison de drogues et d’alcool ; et (iv) le conducteur est accusé d’un délit de la route ou de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*.

- **Adoption d’un programme obligatoire de saisie administrative des véhicules.**

Le Québec devrait adopter une loi exigeant la saisie administrative du véhicule de tout conducteur qui, au cours des dix dernières années, a accumulé trois condamnations ou plus pour un délit de la route ou de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*.

Recommandations – Programme correctif

- **Renforcement des programmes correctifs obligatoires.**

Le Québec devrait adopter une loi obligeant la participation à une évaluation en matière de toxicomanie et d’alcoolisme et la réussite de tout programme de traitement recommandé comme condition au rétablissement du permis de tous les contrevenants d’un délit de conduite avec facultés affaiblies relevant du *Code criminel*, ainsi que de tout conducteur ayant accumulé plusieurs suspensions administratives de 7, 30, 60, ou 90 jours.