

Initiatives communautaires de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies

madd 

**R. Solomon, Professeur
A. Skinner, Candidat au J.D., 2014
Faculté de droit, Université Western**

INTRODUCTION

L'alcool et la drogue sont des facteurs de risque importants quant aux décès et aux blessures qui surviennent sur les réseaux routiers. Malgré de nombreuses modifications législatives au palier fédéral, provincial et territorial,¹ d'innombrables campagnes de sensibilisation et de nombreuses initiatives connexes, la conduite avec facultés affaiblies demeure la première cause criminelle de décès au Canada.² Bien qu'il soit vrai que le bilan de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies ait chuté considérablement entre le début des années 1980 et la fin des années 1990, très peu de progrès a été réalisé depuis.³ Selon des estimations prudentes, la conduite avec facultés affaiblies aurait causé 1 074⁴ décès et plus de 63 000 blessures au Canada en 2009.⁵

Au regard des normes internationales, le Canada affiche de très piètres résultats dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies. Malgré notre taux de consommation d'alcool par habitant relativement faible, notre taux de décès de la route liés à l'alcool se classe parmi les plus élevés.⁶ 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

¹ À moins d'indication contraire, toute référence subséquente aux provinces comprend également les territoires.

² Au Canada, on attribuait 1 074 décès à la conduite avec facultés affaiblies en 2009, par rapport à 610 homicides (comprenant tous les cas de meurtre, d'homicide involontaire, et d'infanticide). S. Beattie et A. Cotter, « Homicide in Canada, 2009 » (Automne 2010) 30:3 Juristat (Statistiques Canada Cat No. 85-002-X).

³ S. Pitel et R. Solomon, *Lives Saved* (Oakville : MADD Canada, 2012) ; D. Mayhew, D. Beirness et H. Simpson, « Trends in Drinking-Driving Fatalities in Canada - Progress Stalls » dans P. Williams et A. Clayton, éd., 17^e Conférence internationale sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière, CD-ROM (Glasgow : ICADTS, 2004)

⁴ Compte tenu des limites inhérentes que comportent les données des coroners sur lesquelles se fonde cette estimation, il est fort probable qu'elle soit bien en dessous du nombre réel de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada. 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 n'attribue pas la collision à l'affaiblissement des facultés du conducteur survivant, les trois décès sont consignés comme étant non liés à l'alcool. Des problèmes semblables surviennent lorsque les conducteurs intoxiqués survivent aux collisions dans lesquelles ils tuent des passagers, des piétons et des cyclistes sobres. Consultez H. Simpson, *Drinking-Driving Statistics in Canada: Does anyone really know how big the problem is?* (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route, 1997) pages 53-56.

⁵ S. Pitel et R. Solomon, *Conduite avec facultés affaiblies – Estimation du nombre de collisions et des coûts afférents 1999 à 2009* (Oakville: MADD Canada, 2012) pages 7-8.

⁶ E. Chamberlain et R. Solomon, *The 2012 Federal Legislative Review* (Oakville : MADD Canada, 2012) pages 5-7.

à 39 % au Canada.⁷ 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.⁸ Autrement dit, la majorité des pays semblables réussissent manifestement mieux que le Canada à faire la distinction entre consommation et conduite.

Néanmoins, bien que d'importantes améliorations soient toujours possibles au niveau des lois fédérales et provinciales, il ne faut surtout pas négliger l'importance des programmes communautaires pour la réduction de la conduite avec facultés affaiblies au Canada. Ce type de programmes englobent un vaste éventail d'initiatives, comme les campagnes d'éducation et de sensibilisation, les campagnes médiatiques, le développement communautaire, l'établissement de coalitions, les politiques de transport alternatif et le renforcement des moyens d'application de la loi. Ce document a donc pour but d'examiner quatre programmes d'application de la loi préconisés par MADD Canada : les contrôles routiers avec dépistage sélectif, les contrôles routiers avec alcootests aléatoires, les programmes de type « Campagne 911 » et programmes « dernier verre ».

Les initiatives communautaires les plus courantes misent sur le renforcement des moyens d'application de la loi en conjonction avec une couverture médiatique intensive. Les programmes de dépistage sélectif et d'alcootests aléatoires entraînent une augmentation du risque perçu et du taux réel d'arrestation. L'intensification de la couverture médiatique permet d'aviser le public du risque accru d'être arrêté, accusé et condamné d'une infraction fédérale de conduite avec facultés affaiblies. Les campagnes « Composez le 911 » à forte visibilité attirent l'attention du public sur le problème de la conduite avec facultés affaiblies et sollicitent la participation des citoyens dans la réduction de ce crime en les encourageant à aider la police à dépister les chauffards aux facultés affaiblies. Les programmes « dernier verre » aident la police et les autorités émettrices de permis d'alcool à identifier les débits de boisson qui servent trop d'alcool à leurs clients aux risques et périls du grand public. Les autorités compétentes peuvent utiliser les informations recueillies par l'entremise de ces programmes pour encourager les titulaires de permis à adopter des pratiques de service plus responsables. Selon le cas, la police pourrait porter des accusations contre l'établissement pour une infraction relevant la loi provinciale sur les boissons et l'autorité émettrice de permis pourrait suspendre, révoquer ou refuser de renouveler son permis d'alcool.

⁷ *Idem*, pages 6 et 7.

⁸ *Idem*, page 6.

CONTRÔLES ROUTIERS

Un très faible pourcentage des conducteurs interpellés lors d'un contrôle routier se voient imposer une suspension de permis administrative ou sont accusés d'un acte criminel relevant de la loi fédérale.⁹ Bien qu'il soit important de retirer ces chauffards de la route, l'objectif principal des contrôles routiers est de décourager l'alcool au volant en augmentant la perception du risque de se faire arrêter. Ainsi, le droit d'interpeller un conducteur au hasard à des fins de dépistage s'avère l'un des principaux éléments des programmes éprouvés d'alcooltests aléatoires de l'Australie. Il n'y a pas d'heure ou de trajet « sûr » ni de trucs efficaces pour éviter le dépistage. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ces contrôles sont bien annoncés et souvent déployés durant l'heure de pointe sur des routes achalandées bien en vue de tous les automobilistes et du grand public.¹⁰

La « *common law* »¹¹ autorise les policiers canadiens à arrêter les véhicules au hasard, afin de contrôler la documentation (permis, immatriculation et assurance) et d'interroger les automobilistes au sujet du véhicule, de leur conduite et de leur consommation d'alcool (dans la majorité des provinces, les policiers sont expressément autorisés¹² à le faire). En vertu de ces pouvoirs, les policiers sont autorisés à établir des contrôles routiers et à arrêter tous les automobilistes afin de vérifier, entre autres, s'ils ont consommé de l'alcool ou de la drogue. Comme il a été mentionné, ces contrôles peuvent miser soit sur un mode de dépistage sélectif ou des alcooltests aléatoires.

À l'heure actuelle, l'article 254(2)(b) du *Code criminel*¹³ n'autorise que la mise en place de contrôles routiers par dépistage sélectif. Avant d'avoir le droit d'exiger un test

⁹ Par exemple, seulement un conducteur par tranche de 1 000 conducteurs interpellés en 2009 dans le cadre des programmes RIDE de la Police provinciale de l'Ontario s'est vu imposer une suspension de permis administrative et environ un seul conducteur par tranche de 2 000 a dû répondre à une accusation criminelle. Police provinciale de l'Ontario, *2009 Annual Report*, en ligne : Police provinciale de l'Ontario <<http://www.opp.ca>> page 70 (consulté le 15 septembre 2012).

¹⁰ Consultez de manière générale, R. Tay, « General and Specific Deterrent Effects of Traffic Enforcement: Do We Have to Catch Offenders to Reduce Crashes? » (2005) 39:2 *Journal of Transport Economics and Policy* 209 ; B. Watson et J. Freeman, « Perceptions and Experiences of Random Breath Testing in Queensland and the Self-Reported Deterrent Impact on Drunk Driving » (2007) 8:1 *Traffic Injury Prevention* 11; et S. Hart, B et R. Tay, « Barriers and Facilitators to the Effective Operation of RBT in Queensland » dans *Proceedings of the 2003 Road Safety Research, Policing and Education Conference: From Research to Action* (Sydney : New South Wales Roads and Traffic Authority, 2003) page 137, en ligne : Road Safety Research, Policing and Education Conference Proceedings <<http://www.rsconference.com/pdf/RS030075.pdf>>.

¹¹ Consultez *R. c. Dedman*, [1985] 2 R.C.S. 2 pages 32-36 ; et *R. c. Orbanski*; *R. c. Elias*, [2005] 2 R.C.S. 3 par. 41 [Orbanski].

¹² Consultez par exemple, le *Code de la route de l'Ontario*, LRO 1990, chap. H.8, al. 216(1), 33(1), (3), et 48(1); et le *Motor Vehicle Act* de la Colombie-Britannique, RSBC 1996, chap. 318, al. 71 et 73(1)-(2).

¹³ L.R.C. 1985, ch. C-46.

en bordure de route avec un appareil de détection « approuvé », l'agent de police doit avoir des motifs raisonnables de croire que le conducteur a consommé de l'alcool. Bien que ces motifs ne semblent pas être particulièrement exigeants, les échanges avec les automobilistes dans le cadre d'un contrôle routier ne sont souvent pas suffisamment longs pour permettre à l'agent d'établir les fondements nécessaires.¹⁴ En revanche, dans les administrations qui autorisent les alcootests aléatoires, les agents de police sont autorisés à exiger que tous les conducteurs interpellés se soumettent sur-le-champ à un alcootest.

(a) Contrôles routiers avec dépistage sélectif

Lors d'un contrôle routier avec dépistage sélectif, les agents de police arrêtent tous les véhicules, pourvu que cela ne cause pas d'embouteillage. Ils se présentent aux automobilistes et expliquent le motif du contrôle ; ils leur posent ensuite une série de questions afin de déterminer s'ils ont consommé de l'alcool. Le plus grand chercheur australien en matière d'alcootests aléatoires décrit ce processus comme étant « une pantomime complexe dans laquelle l'agent de police fait une grande histoire de vérifier les permis et l'équipement afin de se donner le temps de “renifler l'air” pour dépister des signes d'alcool ». ¹⁵ Par conséquent, si un conducteur ne présente aucun signe évident d'ébriété ou dit ne pas avoir consommé de l'alcool, les agents lui permettent généralement de passer sans plus de délai. À l'inverse, si un conducteur dit qu'il a bu ou s'il affiche des signes d'ébriété, on peut le sommer de souffler dans un appareil de détection approuvé ou de se soumettre à un « test de coordination physique »¹⁶ (c.-à-d. test normalisé de sobriété [TNS]).

Les contrôles routiers avec dépistage sélectif peuvent avoir un effet dissuasif considérable, surtout s'ils sont intensifs, continus et accompagnés d'une vaste campagne publicitaire.¹⁷ Néanmoins, les recherches indiquent que la vaste majorité des

¹⁴ Pour obtenir un aperçu du pourcentage de conducteurs en état d'ébriété qui passent inaperçus aux contrôles routiers, consultez R. Solomon et coll. « The Case for Comprehensive Random Breath Testing Programs In Canada: Reviewing The Evidence and Challenges » (2011) 49:1 Alta. L Rev 37, pages 45-47 [Alcootests aléatoires]

¹⁵ R. Homel, « Random Breath Testing and Random Stopping Programs in Australia » dans R. Wilson et R. Mann, éd., « *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention* » (New York : Guilford Press, 1990), 159, page 186 [Homel].

¹⁶ La réglementation établie en vertu de l'article 254(2)(a) du *Code criminel* définit le cadre des « tests de coordination physique » conformément au test de sobriété en trois parties. *Règlement sur l'évaluation des facultés de conduite (drogues et alcool)* DORS/2008-196, par. 2.

¹⁷ R. Shults et coll., « Reviews of Evidence Regarding Interventions to Reduce Alcohol-Impaired Driving » (2001) 21(4S) American Journal of Preventive Medicine 66, page 75-78 [Shults] ; R. Elder et coll., « Effectiveness of Sobriety Checkpoints for Reducing Alcohol-Involved Crashes » (2002) 3:4 Traffic Injury Prevention 266 ; et A. Erke, C. Goldenbeld et T. Vaa, « The Effects of Drink-Driving Checkpoints on Crashes – A Meta-Analysis » (2009) 41 Accident Analysis & Prevention 914 [Erke].

automobilistes avec des taux d'alcoolémie de moins de 0,10 % et environ 50 % de ceux dont le taux d'alcoolémie est de 0,10 % ou plus passent inaperçus aux barrages routiers où les policiers doivent se fier uniquement à leurs sens.¹⁸ Par conséquent, l'effet dissuasif des contrôles routiers avec dépistage sélectif a été remis en question. Voici par exemple ce qu'en conclut un chercheur de renom :

« Percevant le risque d'appréhension comme étant très faible, plusieurs automobilistes se livrent volontiers à un jeu de "roulette d'alcootest" sûrs de pouvoir cacher leur consommation. Par conséquent, les méthodes d'application de la loi qui se fondent sur les jugements subjectifs quant à l'état d'ébriété... n'ont que peu de chance de s'avérer efficaces à long terme parce qu'il est impossible de maintenir une forte perception de la probabilité d'appréhension.¹⁹ »

Le recours aux détecteurs passifs d'alcool et aux moyens technologiques semblables augmentent considérablement le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété arrêtés lors d'un contrôle routier avec dépistage sélectif. Un détecteur passif d'alcool est un petit appareil qui permet de détecter la présence d'alcool dans l'air ambiant près du visage du conducteur. Ces appareils sont souvent incorporés à même la lampe de poche, le carnet de contraventions ou le presse-papier de l'agent de police. Les contrôles routiers avec dépistage sélectif où les agents de police sont équipés de détecteurs d'alcool passifs se sont révélés beaucoup plus efficaces que les contrôles où les policiers doivent se fier uniquement à leurs sens.²⁰

Les contrôles routiers par dépistage sélectif avec des appareils de détection approuvés peuvent avoir un effet dissuasif considérable. MADD Canada entend continuer de préconiser cette mesure jusqu'à ce que le Parlement adopte une loi autorisant les policiers à établir des contrôles routiers avec dépistage aléatoire.

(b) Contrôles routiers avec alcootests aléatoires

Les lois sur les alcootests aléatoires autorisent les policiers à exiger un test d'haleine de tout conducteur, peu importe que ce dernier conduise de façon erratique, qu'il ait commis une infraction au Code de la route ou qu'il soit soupçonné d'avoir consommé de l'alcool ou de conduire avec les facultés affaiblies. Ces tests sont

¹⁸ Alcootests aléatoires, *précité* à la note 14.

¹⁹ R. Homel, « Random Breath Testing the Australian Way: A Model for the United States? » (1990) 14:1 Alcohol Health and Research World 70, page 72.

²⁰ I. Jones et A. Lund, « Detection of Alcohol-Impaired Drivers Using a Passive Alcohol Sensor » (1986) 14:2 Journal of Police Science and Administration 153 ; Shults, *précité* à la note 17, page 76 ; et J. Fell, C. Compton et R. Voas, « A Note on the Use of Passive Alcohol Sensors during Routine Traffic Stops » (2008) 9:6 Traffic Injury Prevention 534.

généralement effectués en bordure de route avec des appareils de détection approuvés dans le cadre de barrages routiers stationnaires. Les alcootests aléatoires éliminent la nécessité de poser des questions, d'observer le suspect, d'inspecter les documents et de prendre des notes détaillées. On demande plutôt à tous les conducteurs interpellés dans le cadre de ces barrages de fournir un échantillon d'haleine sans interrogation préliminaire ni contrôle des documents. Le test même ne prend qu'une trentaine de secondes et l'automobiliste demeure dans son véhicule ; la durée moyenne du processus entier est d'environ deux minutes.²¹ Cette façon de faire permet d'effectuer une évaluation initiale d'un grand nombre de conducteurs et d'identifier pratiquement tous les chauffards aux facultés affaiblies interpellés.

Les recherches individuelles, les analyses des recherches et les méta-analyses concluent invariablement que des programmes intensifs d'alcootests aléatoires donnent lieu à des réductions importantes et soutenues de la conduite avec facultés affaiblies et des décès et des blessures qui en découlent.²² Par exemple, l'étude la plus exhaustive des programmes d'alcootests aléatoires de l'Australie fait état d'une réduction de 35 % du bilan annuel de décès de la route au Queensland et de 28 % en Australie-Occidentale, ainsi que d'une réduction de 26 % du nombre total annuel de collisions de nuit impliquant un seul véhicule en Nouvelle-Galles du Sud et de 24 % en Tasmanie. Par ailleurs, la mise en place d'alcootests aléatoires est réputée avoir entraîné une réduction de 14 %²³ du nombre total de collisions en Nouvelle-Zélande et de 19 %²⁴ du nombre total de décès de la route en Irlande.

Il a été clairement démontré que les alcootests aléatoires sont plus efficaces que le dépistage sélectif pour la réduction des décès et des blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. La mise en œuvre de programmes d'alcootests aléatoires dans les administrations ayant déjà des programmes de dépistage sélectif produit régulièrement de bons résultats. Le programme d'alcootests aléatoires du Queensland a entraîné une

²¹ Alcootests aléatoires, *précité* à la note 14, pages 59-60.

²² Consultez de manière générale Shults, *précité* à la note 17, pages 75-78 ; R. Room, T. Babor et J. Rehm, « Alcohol and Public Health » (2005) 365 *Lancet* 519, page 526 ; D. Brand et coll., « Comparative Analysis of Alcohol Control Policies in 30 Countries » (2007) 4:4 *PLoS Medicine* 0752 et 0753 ; et P. Anderson, D. Chisholm et D. Fuhr, « Effectiveness and Cost-Effectiveness of Policies and Programmes to Reduce the Harm Caused by Alcohol » (2009) 373 *Lancet* 2234, 2238.

²³ Erke, *précité* à la note 17, page 919.

²⁴ Road Safety Authority, *Road Safety Strategy 2007-2012* (Ballina, Ireland : Road Safety Authority, 2007) page 7. De plus, l'effet dissuasif du programme d'alcootests aléatoires de l'Irlande aurait vraisemblablement augmenté au cours des quatre prochaines années. Selon un rapport publié en 2010, le nombre total de décès de la route aurait chuté de 42 % depuis l'adoption en 2006 d'un programme d'alcootests aléatoires. T. O'Brien, « Irish road deaths 'Fall By 42%' » *Irish Times* (19 mai 2010).

réduction de 35 % du nombre de collisions mortelles, tandis que son programme antérieur de dépistage sélectif (semblable aux programmes actuellement en vigueur au Canada) n'avait entraîné qu'une réduction de 15 %. On peut donc en conclure que les alcootests aléatoires sont plus de deux fois plus efficaces que le dépistage sélectif pour la réduction des collisions mortelles.²⁵ Au cours d'une période de trois mois peu après le remplacement des contrôles sélectifs par des alcootests aléatoires, on notait en Australie-Occidentale une réduction de 23 % du nombre de décès et de blessures survenant la nuit par rapport à la même période l'année précédente.²⁶

La mise en place de programmes d'alcootests aléatoires est également associée à l'amélioration des attitudes et des comportements des automobilistes. Dans les cinq ans après l'adoption d'alcootests aléatoires en Nouvelle-Galles-du-Sud, les automobilistes étaient plus susceptibles de compter leurs consommations plutôt que d'évaluer leur degré d'ébriété. Ils étaient également plus susceptibles de s'organiser pour ne pas avoir à conduire lorsqu'ils avaient l'intention de boire, d'appuyer les programmes d'alcootests aléatoires et de considérer les personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies comme étant irresponsables et criminelles.²⁷ L'expérience internationale donne à croire que les alcootests aléatoires rallient largement l'appui du public et que cet appui semble augmenter après l'adoption d'une loi visant à sa mise en application.²⁸

L'adoption d'une loi autorisant les alcootests aléatoires éliminerait un important motif pour contester la recevabilité des constatations par analyse d'haleine au Canada. À l'heure actuelle, les résultats des constatations par analyse d'haleine sont exclus si le tribunal décide que l'agent de police ne disposait pas de motifs suffisants pour exiger un test sur un appareil approuvé, ce qui se solde, dans la plupart des cas, par l'acquittement de l'accusé. Cela explique d'ailleurs pourquoi les avocats de la défense contestent si rigoureusement les motifs sur lesquels se fondent les agents de police pour exiger un alcootest.²⁹ Si, en revanche, les alcootests aléatoires étaient autorisés par la loi, les agents de police ne seraient plus tenus de prouver que leur évaluation subjective du conducteur suffit pour établir des motifs raisonnables d'exiger un alcootest. L'élimination de ce motif de contestation faciliterait le traitement des cas, encouragerait davantage les

²⁵ Henstridge, *précité* à la note 23, page 102.

²⁶ R. Homel, *précité* à la note 15, page 187.

²⁷ D. Zaal, *Traffic law enforcement: A review of the literature* (Wellington, Australia : Monash University Accident Research Centre, 1994), pages 40-41.²⁸ Alcootests aléatoires, *précité* à la note 14, pages 57-58.

²⁸ Alcootests aléatoires, *précité* à la note 14, pages 57-58.

²⁹ Les contestations des motifs des agents de police pour exiger un alcootest semblent être un facteur clé des acquittements. R. Robertson, W. Vanlaar et H. Simpson, « *National Survey of Crown Prosecutors and Defence Counsel on Impaired Driving* » (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route, 2009), pages 68-70, en ligne : Fondation de recherches sur les blessures de la route –

<http://www.tirf.ca/publications/PDF_publications/Lawyers_Survey_Report_Final_2009.pdf>.

suspects à plaider coupable et sauverait du temps à la police, à la couronne et aux tribunaux pour les cas traités en cour.

Les alcootests aléatoires sont généralement reconnus comme étant la mesure de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies la plus efficace sur le plan coût-bénéfice. Par exemple, une étude réalisée par l'Union européenne en 2003 indique qu'une augmentation du taux de contrôle par alcootests aléatoires à 1 test par 16 habitants permettrait d'obtenir un rapport coût-bénéfice se situant entre 1:36 et 1:55 selon le modèle appliqué.³⁰ Une étude réalisée en 2004 par l'Organisation mondiale de la santé indique que chaque dollar investi dans un programme d'alcootests aléatoires se traduit par une économie de 19 \$.³¹ Parallèlement, une étude néo-zélandaise publiée en 2004 fait état d'un rapport coût-bénéfice de 1:14 pour les programmes d'alcootests aléatoires menés seuls et de 1:26 lorsqu'ils sont jumelés à une campagne médiatique et appuyés par des « autobus-alcool » (de grands véhicules entièrement équipés pour les constatations par analyse d'haleine ; ces véhicules sont généralement vivement colorés ou décorés pour attirer l'attention des automobilistes).³²

Bien qu'il soit difficile de prévoir les économies pouvant être réalisées par la mise en œuvre d'un programme d'alcootests aléatoires au Canada, une étude récente offrait une estimation prudente de l'ordre de 4,3 milliards de dollars.³³ La majeure partie de ces économies est liée aux conséquences humaines des collisions, comme les dépenses liées à la santé et la perte de productivité. Ce même rapport indiquait que les coûts supplémentaires d'application de la loi associés aux alcootests aléatoires seraient largement compensés par la réduction des ressources policières affectées aux enquêtes et au suivi des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies.³⁴

MADD Canada mène une vaste gamme d'activités visant à promouvoir l'adoption d'une loi autorisant les alcootests aléatoires, dont, entre autres, des présentations devant des comités parlementaires, des rencontres avec des parlementaires supérieurs, la

³⁰ M. Mackay et coll., « *Cost Effective EU Transport Safety Measures* » (Bruxelles : European Transport Safety Council, 2003), page 27.

³¹ M. Peden et coll., éd., « *World report on road traffic injury prevention* » (Genève : Organisation mondiale de la santé, 2004), page 130.

³² T. Miller, M. Blewden et J-F Zhang, « Cost savings from a sustained compulsory breath testing and media campaign in New Zealand » (2004) 36 *Accident Analysis and Prevention* 783, no 783.

³² T. Miller, M. Blewden et J-F Zhang, « Cost savings from a sustained compulsory breath testing and media campaign in New Zealand » (2004) 36 *Accident Analysis and Prevention* 783, no 783.

³³ R. Solomon et coll., « Predicting the Impact of Random Breath Testing on the Social Costs of Crashes, Police Resources and Driver Inconvenience in Canada » (2011) 57 *Criminal Law Quarterly* 438, pages 449-51.

³⁴ *Idem*, pages 451-459.

réalisation et la publication d'une série de mémoires de recherche dans des revues juridiques et scientifiques et la préparation de matériel pour le grand public. L'adoption d'une loi autorisant les alcootests aléatoires se classe au premier rang des priorités fédérales de MADD Canada.

PROGRAMMES 911

En 2007, MADD Canada inaugurerait sa *Campagne 911*, une initiative de sensibilisation pancanadienne visant à encourager le public à composer le 911 pour signaler les cas soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies. Cette campagne contribue à la conscientisation de la population au problème de la conduite avec facultés affaiblies et renforce la notion que les automobilistes responsables peuvent jouer un important rôle dans le retrait des chauffards aux facultés affaiblies de la route plutôt que d'accepter passivement leurs agissements.³⁵

Plus particulièrement, la *Campagne 911* tente de modifier les attitudes du public en soulignant que la présence d'un chauffard aux facultés affaiblies sur la route constitue une urgence qui doit être signalée à la police et qu'il est tout à fait approprié d'avoir recours au service 911 pour le faire. Cette initiative dépend de la collaboration des sections locales de MADD Canada, des services de police régionale, du gouvernement et des intervenants communautaires. La campagne mise sur divers moyens pour renseigner le public dont, entre autres, de grands panneaux routiers très visibles, des babillards, une bonne couverture médiatique et des messages d'intérêt public. En plus d'encourager le public à composer le 911, la campagne prévoit un volet informatif afin d'aider le public à reconnaître les signes de conduite avec facultés affaiblies, ainsi que de leur offrir des conseils pour signaler les incidents en toute sécurité (par exemple, demander à un passager d'appeler ou immobiliser le véhicule avant de faire l'appel) et sur les renseignements à communiquer à la police.³⁶

Depuis le lancement de la *Campagne 911*, des centaines de communautés partout au Canada, à l'exception du Québec, ont implanté des programmes 911 officiels. Au cours de la première année de ces programmes, le nombre de signalements de cas de conduite avec facultés affaiblies au 911 a augmenté de 45 à 80 pour cent. Par exemple, on notait des augmentations de 69 %, 80 % et 43 % respectivement dans la région de York, à Calgary et à Ottawa.³⁷ De surcroît, on notait une augmentation moyenne de 30 % du

³⁵ MADD Canada, *Campaign 911 Backgrounder*, en ligne : http://www.madd.ca/media/docs/Campaign_911_Backgrounder_January_2012.ppd.

³⁶ *Idem*.

³⁷ *Idem*, pages 10, 11 et 14.

nombre total d'arrestations liées aux signalements au 911 par rapport à l'année précédente.³⁸ Par exemple, les accusations criminelles ont augmenté de 30 % à Nanaimo, 87 % dans la région de York et 28 % à Calgary.³⁹

Le pourcentage de signalements au 911 qui ont permis à la police d'intercepter les conducteurs fautifs se situe entre 20 et 50 pour cent.⁴⁰ Lorsque la police ne réussit pas à intercepter le véhicule signalé, le service de police envoie parfois une lettre recommandée au propriétaire indiquant qu'il a été observé à telle date et à telle heure conduisant de façon erratique ou illégale. Lorsque le véhicule est intercepté, la police porte des accusations fédérales de conduite avec facultés affaiblies dans 35 à 45 pour cent des cas.⁴¹ Outre les accusations criminelles, certains conducteurs sont frappés d'une suspension administrative de permis immédiate ainsi que d'autres sanctions administratives. Bien que les contrôles routiers permettent d'interpeller un nombre considérablement plus élevé de conducteurs, les campagnes 911 donnent lieu à un taux beaucoup plus élevé d'accusations criminelles et de suspensions de permis administratives.

De surcroît, ces campagnes suscitent une bonne prise de conscience du problème de la conduite avec facultés affaiblies et sollicitent la participation du public dans les efforts de répression. Par conséquent, MADD Canada estime que les campagnes 911 constitueraient un important élément des programmes d'alcootests aléatoires.

Programmes « dernier verre »

Dans le cadre des programmes « dernier verre », les agents de police interrogent les suspects en état d'ébriété ou autrement intoxiqués afin de savoir où ils ont consommé. Selon les recherches, un pourcentage disproportionnellement élevé des chauffards aux facultés affaiblies sur les routes du Canada viennent d'un établissement autorisé, par rapport à ceux qui viennent de leur propre résidence ou d'une réception privée. De la même façon, les bars, les tavernes, les clubs et les bistros sont également surreprésentés par rapport aux restaurants et autres catégories d'établissements autorisés. Les recherches indiquent également qu'une application plus rigoureuse des lois en matière d'alcool dans les établissements autorisés pourrait réduire la conduite avec facultés affaiblies, la

³⁸ W Kristensen, « Campagin 911 – The Power of the People » (Ottawa : Gouvernement du Canada, 2011), en ligne : <<http://www.victimswweek.gc.ca/2009/res/r64.html>>.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Idem*, page 17.

⁴¹ *Idem.*

violence, ainsi que d'autres infractions et méfaits liés à l'alcool.⁴² Il n'est donc pas surprenant que les autorités responsables des permis d'alcool aient opté pour des stratégies ciblées d'application de la loi visant tout particulièrement les titulaires de permis à risque élevé.

Les programmes « dernier verre » offrent aux services de police un moyen systématique d'utiliser les données sur les incidents liés à l'alcool pour faciliter l'identification des titulaires de permis d'alcool problématiques. Lorsqu'un chauffard aux facultés affaiblies ou un suspect intoxiqué nomme l'établissement autorisé où il a bu, la police transmet l'information à la régie des alcools provinciale à des fins d'enquête et, au besoin, d'intervention. Dans le cas d'un établissement nommé à plusieurs reprises, les agents de police peuvent décider de rendre visite au propriétaire afin de lui faire part de leurs préoccupations. Les lois sur l'alcool accordent de vastes pouvoirs à la police et aux autorités responsables des permis autorisant les interventions auprès des titulaires de permis irresponsables. Par exemple, la police et les inspecteurs de la régie ont généralement le droit d'entrer sans mandat dans n'importe quel lieu ou événement autorisé.⁴³ De plus, en vertu de ces lois, tout manquement à la loi, à la réglementation ou aux conditions du permis constitue une infraction provinciale passible, dans la plupart des cas, de sanctions potentiellement très lourdes.⁴⁴ Peu importe que des chefs d'accusation soient portés ou non, les autorités responsables des permis d'alcool peuvent, en vertu de leurs pouvoirs administratifs, suspendre, révoquer ou refuser de renouveler un permis si elles ont des motifs raisonnables de croire que le titulaire aurait enfreint la loi ou agi de façon irresponsable.⁴⁵

Il est toutefois clair qu'un nombre relativement restreint de titulaires de permis d'alcool est responsable d'un pourcentage très élevé des problèmes liés à l'alcool. Par exemple, lorsque la police régionale de Peel a lancé son programme « dernier verre », 19

⁴² A. McKnight et F. Streff, « The Effect of Enforcement Upon Service of Alcohol to Intoxicated Patrons of Bars and Restaurants » (1994) 26(1) *Accident Analysis and Prevention* 79, page 86 ; D. Cohen et coll., « The Population Consumption Model, Alcohol Control Practices, and Alcohol-Related Traffic Fatalities » (2001) 34 *Preventive Medicine* 187, pages 193-95 ; et T. Babor et coll., *Alcohol No Ordinary Commodity*, 2^e éd. (Oxford : Oxford University Press, 2010), pages 154-160.

⁴³ Consultez, par exemple, la *Loi sur les permis d'alcool de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. L.19, al. 44(1)(a) et 47(1) et (1.1) [LPA de l'Ontario] ; et la *Loi sur la réglementation des alcools* du Manitoba, LRM 1998, ch. L160, par. 138(1) et (2).

⁴⁴ Consultez par exemple la *Gaming and Liquor Act*, RSA 2000, de l'Alberta, ch. G-1, par. 116 [Alta. GLA] qui prescrit, à moins d'indication contraire, une peine maximale de six mois d'emprisonnement et une amende de 10 000 \$ pour les particuliers. L'amende maximale pour une société est de 50 000 \$. *Idem*, par. 117. La peine maximale prévue par les lois de l'Ontario est de 12 mois d'emprisonnement avec une amende de 100 000 \$, à moins d'indication contraire. L'amende maximale pour une société est de 250 000 \$. LPA de l'Ontario, *idem*, par. 61(1) et (3)

⁴⁵ Consultez par exemple, Alta GLA, *idem*, par. 91 et LPA de l'Ontario, par. 15(1)-(5).

personnes soupçonnées d'avoir conduit avec les facultés affaiblies ont indiqué qu'elles avaient bu au même bar. L'envoi de lettres d'avertissement conjointement à des inspections de site a permis de réduire ce nombre de moitié dès l'année suivante.⁴⁶ Dans la région de Durham où un programme semblable a été mis sur pied, la police signale que 70 % des chauffards aux facultés affaiblies provenaient d'établissements autorisés et que quatre bars pouvaient être liés à plus de 30 % des accusations.⁴⁷

Un programme de la Nouvelles-Galles-du-Sud exige que la police détermine si les personnes arrêtées ont consommé de l'alcool et, dans l'affirmative, le niveau d'ébriété et le lieu de la dernière consommation.⁴⁸ Ces rapports sont transmis au titulaire de permis ainsi identifié et la police visite le site dans le but de faire un contrôle du programme de l'établissement visant à prévenir le service excessif. Par la suite, la police propose des améliorations lors d'une visite de suivi. Une étude réalisée en 2002-2003 indique que 10 % des établissements autorisés seraient liés à 50 % des contrevenants intoxiqués et que ce programme aurait réduit de 22 % le taux de crimes liés à l'alcool.⁴⁹

Suite à un projet pilote bien réussi, la Commission des alcools et des jeux de l'Ontario a annoncé la mise en œuvre d'un programme « dernier verre » à l'échelle de la province à l'automne 2012.⁵⁰ MADD Canada est entièrement en faveur de la mise en œuvre de ce genre de programme. De surcroît, MADD Canada recommande que les agents de police soient tenus de noter le nom des établissements où ont consommé les suspects intoxiqués. Ces renseignements devraient ensuite être transmis aux autorités responsables des permis dans les plus brefs délais et, au besoin, la police devrait se rendre sur place pour contrôler la conformité des titulaires de permis aux dispositions de la loi. Ces données permettent aux autorités responsables de suivre les titulaires à risque élevé et de prendre les mesures administratives qui s'imposent. Les programmes « dernier verre » permettent également de rétablir l'équilibre en faveur des intervenants responsables de l'industrie de l'hospitalité en veillant à ce qu'ils ne soient pas obligés de concurrencer avec les propriétaires de débits de boisson sans scrupules.

⁴⁶ Police régionale de Peel, « The Last Drink Program – Targeting Licensed Premises to Reduce Impaired Driving » (Ontario : Police régionale de Peel, 1991), pages 4-5.

⁴⁷ « Last Drink targets over-serving », *FlamboroughReview.com* (14 octobre, 2010), en ligne : <<http://www.flamboroughreview.com/news/last-drink-targets-over-serving/>>.

⁴⁸ R. Voas et J. Fell, « Preventing Alcohol-Related Problems Through Health Policy Research » (2011) 34(2). *The Journal of the National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism* 225, en ligne : <<http://pubs.niaaa.nih.gov/publications/arh40/18-28.htm>>.

⁴⁹ J. Wiggers et coll., « Strategies and outcomes in translating alcohol harm reduction research into practice: the Alcohol Linking Program » (2004) 23(3) *Drug and Alcohol Review* 355.

⁵⁰ Commission des alcools et des jeux de l'Ontario, « “Last Drink” Program: AGCO partner with police to reduce impaired driving and enhance public safety », *Licence Line* 12:2 (août 2012) 4.