

**Présentation du Conseil canadien des administrateurs en  
transport motorisé (CCATM) concernant la conduite avec  
facultés affaiblies auprès du Comité permanent de la justice et  
des droits de la personne**

**Février 2008**

**Présenté au nom du CCATM  
par les personnes suivantes**

Kwei Quaye et Paul Boase  
Coprésidents du groupe de travail sur la  
Stratégie de réduction de la conduite avec  
facultés affaiblies

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) vous remercie de cette occasion de s'adresser au Comité permanent de la justice et des droits de la personne relativement à la conduite avec facultés affaiblies causée par l'alcool. Le CCATM est un organisme sans but lucratif formé de représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux du domaine des transports, et dont les membres proviennent du secteur privé, d'organisations non-gouvernementales et d'autres ministères du gouvernement. Le CCATM relève du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, par l'entremise d'un conseil d'administration.

Le CCATM coordonne la Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010) qui vise une réduction de 30 % des décès et des blessures graves qui surviennent sur les routes canadiennes d'ici 2010. VSR 2010 comporte de nombreux objectifs secondaires liés aux défis principaux en matière de sécurité routière, dont l'un des objectifs est de diminuer de 40 % le pourcentage d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des conditions imputables à un conducteur aux facultés affaiblies.

La conduite avec facultés affaiblies demeure un sérieux problème en matière de sécurité routière, de santé et d'économie. Un projet récent qui portait sur les coûts sociaux des accidents de la route, mené conjointement par Transports Canada et le ministère des Transports de l'Ontario, a permis de conclure que le coût total annuel des accidents de la route imputé au Canada et au peuple canadien s'élève à 63 milliards de dollars – de ce montant, environ le 1/3 ou 21 milliards de dollars est lié à la conduite avec facultés affaiblies. En termes réels, cela équivaut à 3 décès et à 200 blessés par jour sur les routes canadiennes, associés à la conduite en état d'ébriété.

Des sondages téléphoniques commandités par Transports Canada (TC) comme le *Road Safety Monitor (RSM)* annuel, menés par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, ou encore le sondage récent mené en collaboration avec Les mères contre l'alcool au volant (MADD Canada), indiquent que les conducteurs canadiens croient que la conduite avec facultés affaiblies est une préoccupation importante en matière de sécurité routière. Toutefois, cette préoccupation ne se transpose pas nécessairement en un comportement approprié. Le *RSM* révèle que le pourcentage des personnes qui conduisent malgré le fait qu'elles croient avoir dépassé la limite d'alcoolémie légale a augmenté (de 5,6 % en 2004 à 8,2 % en 2007). Le sondage TC/MADD indique que les Canadiens et Canadiennes croient qu'enrayer la conduite avec facultés affaiblies devrait être une priorité pour les gouvernements et qu'il s'agit d'un problème entièrement évitable.

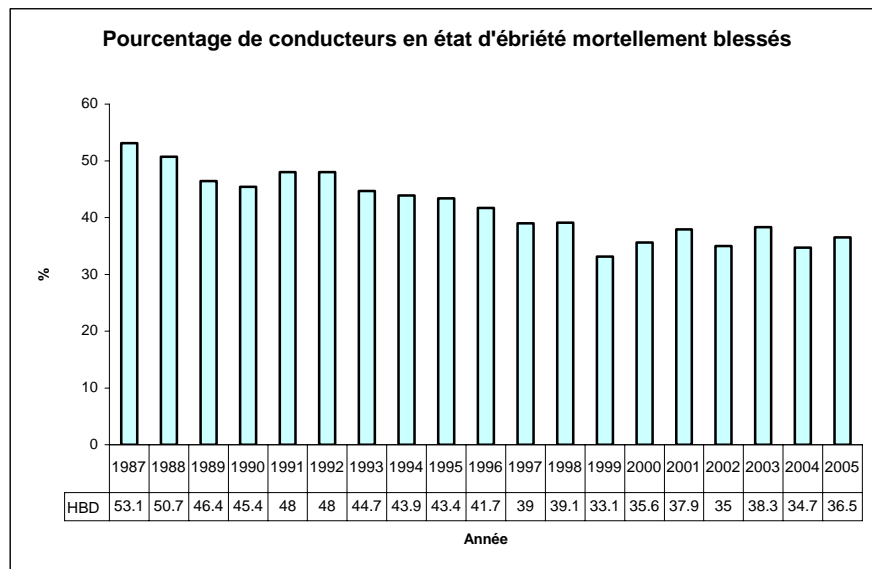
La Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) du CCATM est une stratégie de transport nationale visant à réduire de 40 % le pourcentage d'usagers de la route qui décèdent ou sont mortellement ou grièvement blessés des suites d'un accident de la route imputable à un conducteur aux facultés affaiblies. Cette stratégie ambitieuse exige un partenariat étroit avec la communauté policière, une excellente relation de travail entre les différents ordres de gouvernement et d'autres partenaires de la sécurité, ainsi qu'un niveau approprié de surveillance et d'évaluation afin de contribuer à

surveiller la situation actuelle de près et à mettre en œuvre des programmes efficaces et économiques.

La figure 1 démontre le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété qui ont été mortellement blessés entre 1987 et 2005, indiquant qu'il y a eu moins de conducteurs décédés en raison de l'alcool au volant, mais la plupart de ces réductions ont eu lieu dans les années 80 et 90. Au cours des 7 dernières années, le taux de réduction semble avoir plafonné.

Le partenariat fédéral/provincial/territorial a été efficace par le passé relativement aux efforts afin de réduire l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies. Bien que ce partenariat demeure important, il est nécessaire d'adopter un point de vue plus systémique en ce qui concerne les politiques en matière de conduite avec facultés affaiblies et les sanctions qui s'ensuivent dans l'ensemble des administrations si nous voulons réduire davantage le carnage découlant de la conduite en état d'ébriété sur nos routes.

**Figure 1**

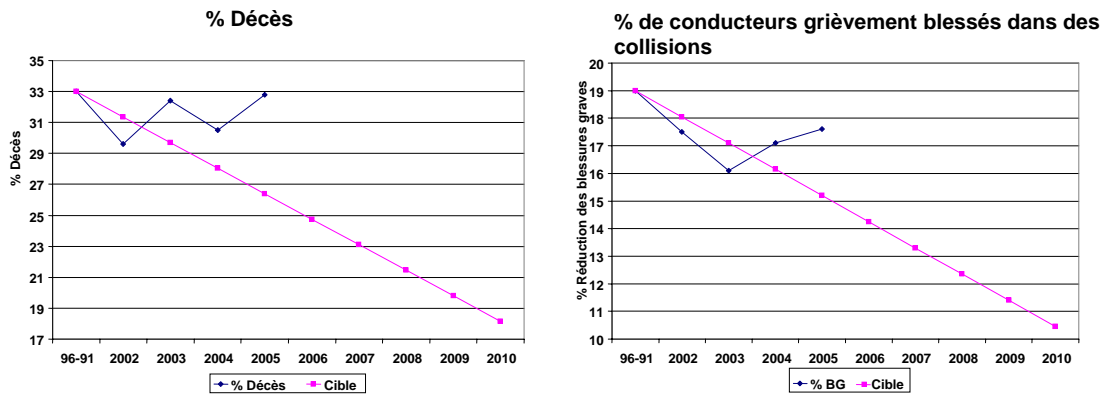


**HBD : Ont consommé de l'alcool**

La Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010), dont la SRCFA est un élément, a pour but *d'accroître la sensibilisation du public en matière d'enjeux liés à la sécurité routière, de favoriser une meilleure collaboration et coopération entre les partenaires touchés par la sécurité, d'améliorer le niveau et l'efficacité de l'exécution de la loi et d'obtenir des données plus actuelles et de meilleure qualité.* La SRCFA cible quatre groupes : *les nouveaux et les jeunes conducteurs, les buveurs invétérés, les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation et les buveurs mondains,* au moyen de 7 éléments clés; *Éducation et sensibilisation, Rôle de la police, Politique et législation, Promotion de la santé, Collaboration, Recherche et Autres éléments.*

Les résultats d'un examen à mi-parcours récent de la VSR 2010 laissent croire que nous ne sommes pas en voie d'atteindre l'objectif secondaire de la SCRFA, qui est de réduire de 40 % le pourcentage de décès et de blessures graves causés par la conduite en état d'ébriété, comme l'indique la figure 2 – Cette dernière illustre les réductions prévues nécessaires afin d'atteindre la cible et les valeurs ayant cours en 2005, année d'où proviennent les données les plus récentes, à la fois pour les décès et les blessures graves.

Figure 2



On peut constater que les chiffres ne suivent plus la ligne des prévisions, et qu'en effet, ils empruntent la mauvaise direction depuis les dernières années. Cette constatation suit les données présentées ci-dessus qui laissent croire que le taux d'amélioration a plafonné et que le *statu quo* ne permettra pas d'atteindre les réductions requises en termes de décès et de blessures graves d'ici 2010.

L'examen à mi-parcours, qui a été effectué par un entrepreneur indépendant (le Canadian Traffic Safety Institute), a permis de formuler bon nombre de recommandations en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies, y compris la nécessité d'une audience parlementaire en bonne et due forme afin d'examiner les politiques, les programmes et la législation qui entourent la conduite avec facultés affaiblies, d'un point de vue multidisciplinaire et pluri-gouvernemental (fédéral/provincial/territorial). On a aussi recommandé que cet examen devrait aborder des enjeux, comme rendre la sanction pour refus de fournir un échantillon d'haleine plus sérieuse qu'une condamnation simple, réduire le seuil du taux d'alcoolémie actuel de 80 mg/dl, y compris tolérance zéro pour certains groupes comme les jeunes conducteurs, les conducteurs des transports en commun et les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation. L'examen à mi-parcours souligne aussi la nécessité de réduire les failles dans le système judiciaire afin de prévenir les moyens de défense techniques, les délais et les négociations de plaidoyers. Cet examen a aussi permis de recommander le plein recours aux programmes de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine et d'étudier la possibilité d'approfondir les programmes en matière de systèmes antidémarrageurs, afin que plus de conducteurs déclarés coupables aient recours à la technologie et soient

assujettis à des programmes de mise en fourrière des véhicules, ainsi qu'à des évaluations et des traitements médicaux.

Le CCATM est d'avis que pour que les programmes visant à réduire la conduite avec facultés affaiblies soient efficaces, ils devraient comprendre la combinaison des éléments de certitude et de rapidité d'arrestation, de sévérité des peines et de mesures correctives appropriées. À la lumière de ces informations, le CCATM aimerait profiter de cette occasion pour traiter en profondeur les quatre secteurs sous examen par le Comité.

### **1) Réduire le seuil du taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05 dans le *Code criminel***

Le CCATM croit qu'il existe suffisamment de preuves pour suggérer que les conducteurs posent un risque à la sécurité en deçà du seuil légal actuel de 80 mg/dl. Bon nombre d'autres pays mettent en force des mesures à des niveaux moindres que notre seuil juridique. Comme il est mentionné ci-dessus, le CCATM croit que des mesures rapides et sûres doivent être entreprises contre ces conducteurs. L'enjeu en question est de savoir comment un seuil inférieur pourrait être incorporé de façon efficace au processus actuel d'arrestation, de jugement, de sanction et de réhabilitation des conducteurs en état d'ébriété, tout en réduisant toute réaction systémique adverse d'une telle modification.

Actuellement, toutes les administrations, sauf le Québec, disposent de programmes administratifs pour traiter les enjeux relatifs aux conducteurs qui présentent un faible taux d'alcoolémie. Ces programmes comprennent généralement l'émission de suspensions administratives à court terme afin de retirer rapidement de la route les conducteurs qui présentent un faible taux d'alcoolémie. Ces programmes peuvent être utilisés par les policiers à l'égard des conducteurs dont le taux d'alcoolémie se trouve sous le seuil légal, mais au-dessus de 40mg/dl ou de 50mg/dl, tout dépendant de l'administration. Les règlements qui concernent celle-ci diffèrent, mais la suspension est généralement de courte durée – environ de 24 à 72 heures – et il n'y a généralement pas de récidive et bien souvent, aucun dossier de l'incident n'est conservé.

Bien que la majorité des gens sont déjà au fait de la limite légale actuelle permise chez les conducteurs (p. ex. 70 % des répondants ont correctement identifié la limite de 80 mg% dans un récent sondage de TC/MADD), les faits laissent croire que les limites administratives et les sanctions qui y sont associées ne le sont pas aussi connues, peut-être est-ce parce que les sanctions ne leur semblent pas assez sévères ou les conducteurs n'ont pas été assez éduqués envers les dangers associés à un taux d'alcoolémie plus bas.

En 1997, Transports Canada et l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) ont mené un sondage chez les policiers de première ligne relativement à leur attitude et perception en matière de conduite avec facultés affaiblies. Les résultats suggèrent qu'une enquête en matière de conduite avec facultés affaiblies, selon les dispositions du *Code criminel*, et les accusations (près de 3 heures) et du témoignage qui en découlent, est un processus fastidieux (1,7 comparution par policier, pendant un procès de 4,4 heures à raison d'environ 33 minutes pour chaque témoignage). Régler en cour un dossier typique

prend environ 15 semaines lorsque l'accusé plaide coupable, et 35 semaines dans le cas contraire.

Un sondage plus récent, mené par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada au nom de Transports Canada et du CCATM, auprès des avocats de la Couronne et de la défense, a révélé que la Couronne entreprend généralement quatre fois plus de dossiers que les avocats de la défense individuels, et qu'ils ne sont donc pas en mesure d'accorder autant de temps à la préparation en vue des procès. De plus, les répondants étaient d'avis que l'efficacité et l'efficience des systèmes de justice pénale qui traitent des dossiers en matière de conduite avec facultés affaiblies, se sont altérées avec le temps. Un sondage du système judiciaire est à l'étude afin de parachever les renseignements selon le point de vue des participants principaux.

En vue de renforcer et d'améliorer l'efficacité des sanctions administratives à court terme, la SRCFA a mis sur pied un groupe de travail formé de nombreuses administrations et de MADD Canada, visant à élaborer un programme modèle à l'égard des conducteurs présentant un faible taux d'alcoolémie sur le plan administratif, et ce, sans le fardeau supplémentaire entraîné par la poursuite d'accusations au criminel.

La Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel qui en a résulté, consiste en un programme administratif de permis de conduire doté des éléments suivants.

1. Une suspension immédiate du permis de conduire, d'une durée de 7 à 14 jours, si le conducteur présente un taux d'alcoolémie de 50 mg/dl ou plus sur un appareil ou un instrument de détection approuvé ou un échantillon de liquide organique accepté. L'on croit cette pénalité suffisamment dissuasive, tout en n'étant pas une sanction trop sévère, pour un faible taux d'alcoolémie.
2. Les policiers doivent acheminer le permis de conduire saisi aux autorités d'octroi de permis de conduire, afin d'augmenter les chances d'arrestation du conducteur arrêté en cas de conduite pendant la période de suspension.
3. Si le conducteur fautif commet une 2<sup>ième</sup>, 3<sup>ième</sup> ou 4<sup>ième</sup> infraction au cours des 3 années suivantes, la suspension passera à 30, 45 et 60 jours, respectivement.
4. Les conducteurs qui sont condamnés à 2 suspensions de permis ou plus au cours d'une période de 3 ans devront participer à une évaluation liée à la consommation d'alcool et effectuer tous les traitements déterminés afin de voir leur permis de conduire revalidé.
5. Les conducteurs qui sont condamnés à 3 suspensions de permis ou plus au cours d'une période de 3 ans devront faire installer un système antidémarrage sur leurs véhicules et ce, à leurs propres frais.
6. On inscrira au Registraire des véhicules à moteur toutes les suspensions de permis de conduire au dossier du conducteur, et celles-ci seront conservées pendant une période de 10 ans à partir de la date de l'infraction.

7. Les conducteurs dont le permis de conduire est révoqué devront payer des frais de revalidation de 120 \$ à 300 \$, qui devront être augmentés pour les infractions subséquentes.
8. Les administrations devront mettre sur pied des campagnes publiques de sensibilisation afin d'éduquer les conducteurs en ce qui concerne la sécurité et les conséquences légales de la conduite avec un taux d'alcoolémie de plus de 50 mg/dl.
9. Un processus devra être élaboré pour que les conducteurs puissent demander une réévaluation de la suspension du permis, mais seulement pour des raisons d'erreur sur la personne ou d'erreur de lecture du taux d'alcoolémie.

Ce modèle a été approuvé par le Conseil d'administration du CCATM en tant que norme pour toutes les administrations, au fur et à mesure qu'elles mettent à jour leurs programmes actuels de suspensions de permis de conduire pour les conducteurs présentant un faible taux d'alcoolémie. En effet, bon nombre de juridictions ont renforcé leur système respectif depuis l'approbation de la trousse d'outils.<sup>1</sup> Toutefois, au Québec, une tentative récente d'instaurer une suspension de permis pour les conducteurs présentant un faible taux d'alcoolémie a échoué.

Ce modèle permet d'adopter une approche rapide et relative aux conducteurs présentant un faible taux d'alcoolémie, qui n'augmente pas indûment la charge de travail des policiers, des services judiciaires ou des agences de transport. En se basant sur notre expérience de la SRCFA des 15 dernières années, le CCATM croit que, même si l'implantation de cette stratégie dans l'ensemble des administrations exigera du temps et de la patience, des éléments de ce modèle administratif seront adoptés par les différentes administrations. Celles-ci seront donc en mesure de décider comment elles souhaitent traiter la situation des conducteurs dont le permis a été suspendu, au fur et à mesure qu'elles se heurteront à des limites judiciaires, de façon juste et sécuritaire en ce qui a trait à la réciprocité des suspensions de permis.

## **2) Contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine**

Bon nombre de sondages ont indiqué que les gens qui conduisaient des véhicules ne s'attendaient pas à ce que les conducteurs aux facultés affaiblies soient arrêtés par la police. Dans le sondage TC/MADD récent, en moyenne, les Canadiens et Canadiennes croyaient que les policiers arrêtaient 27 % des conducteurs aux facultés affaiblies au cours d'une fin de semaine, comparativement à seulement 15 % d'entre eux pendant la semaine. Dans le même sondage, 80 % des répondants ont indiqué qu'ils n'avaient pas pris place dans un véhicule – que ce soit en tant que conducteur ou en tant que passager – qui a été arrêté afin de vérifier s'il n'était pas conduit par un conducteur en état d'ébriété au cours de la dernière année. Il semble que la perception du public est qu'il est peu

---

<sup>1</sup> Quelques administrations, telles que l'Île-du-Prince-Édouard, la Saskatchewan et l'Ontario, améliorent leurs systèmes pour mieux refléter le modèle, en pénalisant les contrevenants plus sévèrement, et en préservant l'information sur leurs dossiers de conduite.

probable qu'un conducteur en état d'ébriété soit arrêté sur la route – autrement dit, la certitude ou la perception de certitude de la probabilité d'arrestation est faible.

L'objectif des programmes de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine est d'accroître la probabilité qu'un conducteur en état d'ébriété soit arrêté par les policiers et d'augmenter la présence policière dans une région. Cette hausse de la probabilité d'une arrestation résulte en une augmentation de la crainte d'être arrêté chez les conducteurs – et permet d'accroître ainsi l'effet dissuasif généralisé des conséquences entraînées par le fait d'être arrêté par les autorités policières.

Selon les codes de la route provinciaux ou territoriaux, les policiers sont en droit d'arrêter un véhicule afin de vérifier le permis de conduire d'un conducteur, la condition du véhicule et la capacité à conduire, y compris la sobriété. Toutefois, les policiers n'exigeront pas une analyse d'haleine à l'aide d'un appareil de détection approuvé (ADA), à moins que ces derniers n'aient de bonnes raisons de croire que le conducteur avait ingéré de l'alcool peu de temps auparavant. Bien que le seuil de soupçon ne soit pas élevé, des études et des données provenant de contrôles routiers indiquent qu'un policier n'est pas un expert en matière de détection du taux d'alcoolémie et que, pour cette raison, de nombreux conducteurs qui avaient consommé de l'alcool passaient inaperçus au cours d'un contrôle routier.

Le recours aux contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine obligatoire pour tous les conducteurs qui passent au contrôle ou une accusation pour défaut de fournir une analyse d'haleine, entraînerait une augmentation substantielle du nombre d'arrestations de conducteurs ayant consommé de l'alcool. Bien qu'un tel système soit remis en question selon les articles 8 et 9 de la *Charte canadienne des droits et libertés*, la Cour suprême a déjà indiqué un bon nombre de critères selon lesquels une telle infraction à la *Charte* serait justifiée.

*L'objectif doit être lié aux préoccupations pressantes et importantes présentes dans une société libre et démocratique.* La conduite avec facultés affaiblies est un problème de santé, social et économique important, et les progrès accomplis en termes de réduction du carnage qu'elle cause stagnent – près du tiers des décès et 18 % des blessures graves qui surviennent sur les routes canadiennes impliquent un conducteur en état d'ébriété.

*La loi doit être liée de façon rationnelle à l'objectif.* Les programmes de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine sont largement utilisés en Australie et en Nouvelle-Zélande et ont été recommandés en tant que mesure principale de sécurité routière pour tous les pays membres de l'Union européenne. Les évaluations ont révélé que de tels programmes contribuent à des réductions importantes – environ 20 % – relativement aux graves accidents de la route où l'alcool est en cause.

*La loi ne doit pas porter atteinte au droit plus qu'il n'est nécessaire.* Pour les conducteurs qui n'ont pas dépassé la limite établie aux fins de mesures policières, qu'il s'agisse de mesures administratives ou légales, l'arrestation et la demande d'échantillon d'haleine sont très courtes et faciles, probablement moins de 90 secondes.

*L'objectif et les limites doivent être équitables.* L'objectif de réduire le carnage lié aux conducteurs en état d'ébriété est important, et l'effort exigé des conducteurs eux-mêmes de participer à cette solution est minime. Les répercussions sur les conducteurs aux facultés affaiblies seraient aussi plus équitables dans un système hiérarchique de sanctions – allant de sanctions administratives dès 50mg/dl, jusqu'aux sanctions criminelles pour les conducteurs qui présentent des facultés affaiblies dépassant le seuil légal de 80mg/dl.

Les programmes de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine ont aussi l'avantage d'accroître la présence policière dans une région donnée pendant la durée du programme. Cette présence policière a été associée à une baisse correspondante d'autres activités criminelles – puisqu'un véhicule est souvent utilisé pour réaliser ces crimes – et du désir de ces contrevenants d'éviter d'attirer l'attention des policiers.

### **3) Les percées technologiques afin de mettre la loi à exécution**

Les percées technologiques les plus importantes actuellement disponibles sur le marché pour contrôler la conduite avec facultés affaiblies sont les appareils de détection approuvés (ADA), les instruments approuvés (IA) aux fins d'exécution de la loi et les antidémarrageurs pour les conducteurs déclarés coupables de conduite avec facultés affaiblies. Si l'on autorise les contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine, et par le fait même une augmentation importante du nombre de sanctions routières, qu'elles soient administratives ou légales, l'on doit porter attention aux ADA et aux renseignements qu'ils fournissent et aux preuves qui seraient retenues et conservées afin d'appuyer ces mesures.

Il a été prouvé que les programmes d'antidémarrageurs sont efficaces lorsque ces derniers sont installés sur le véhicule d'un conducteur déclaré coupable et que ce conducteur se sert de ce véhicule. Toutefois, il existe bon nombre de défis dans le cadre de ces programmes d'antidémarrageurs. Il n'existe actuellement aucune norme pour ces appareils, malgré le fait que de nombreuses administrations ont recours à des appareils similaires, dû en partie à l'existence d'un seul fournisseur de ces appareils au Canada. Toutefois, bon nombre de brevets accordés au fournisseur canadien viendront à échéance au cours des prochaines années, ce qui pourrait laisser le champ libre aux autres manufacturiers qui souhaitent percer ce marché. Transports Canada a mandaté le Conseil national de recherches (CNR) afin d'élaborer une nouvelle norme aux fins de procédures de mise à l'essai pour ces appareils. Le projet vise aussi à élaborer des recommandations scientifiques en vue d'un programme de pratiques exemplaires qui irait de pair avec l'utilisation de l'équipement. Ces pratiques seront étudiées par le Conseil du CCATM, qui pense recommander aux administrations d'envisager de recourir à la nouvelle norme concernant les antidémarrageurs et au guide du programme lorsqu'elles élaboreront leurs programmes ou les mettront à jour.

Actuellement, le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires est responsable de l'approbation des ADA et des IA mais non des

antidémarrageurs, car les programmes sont entièrement sous juridiction provinciale et territoriale. Afin d'améliorer la constance nationale et d'élever la norme technique des antidémarrageurs, il serait bénéfique que le Comité des analyses d'alcool ait la responsabilité d'approuver les appareils antidémarrageurs particuliers qui répondent à la norme établie.

Un autre enjeu qui concerne les programmes d'antidémarrageurs est le faible nombre de conducteurs admissibles qui utilisent effectivement ces appareils. Il s'agit d'une préoccupation importante, puisque des faits révèlent que ces conducteurs pourraient ne pas honorer leurs suspensions, en choisissant de conduire sans permis légal. Au cours de l'élaboration plus approfondie des programmes d'utilisation d'antidémarrageurs avec éthylomètre pour les conducteurs déclarés coupables de conduite en état d'ébriété, un des défis est d'accroître le nombre de conducteurs admissibles qui font installer l'appareil et la mise en force de mesures de sanction rapides et efficaces à l'égard de ceux qui conduisent un véhicule dans lequel l'équipement n'est pas installé. Un programme de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine est un élément nécessaire afin d'accroître la perception qu'il est probable de se faire arrêter sans permis ou sans la présence d'équipement antidémarrageur dans le véhicule.

Transports Canada fait partie d'un comité international chargé d'examiner l'élaboration de la prochaine génération d'antidémarrageurs avec éthylomètre qui seraient installés sur tous les nouveaux véhicules en tant qu'équipement d'origine. On prévoit que ce type d'appareil serait évident pour le conducteur et ne serait mis en marche que s'il était déterminé que le conducteur avait un taux d'alcoolémie dépassant la limite établie. La recherche et l'élaboration de politiques en ce qui concerne l'élaboration de cette technologie se poursuivent, mais de nombreuses années seront nécessaires avant d'en arriver à un résultat. D'autres mesures à court terme devront être élaborées dans l'intérim.

Le CCATM croit aussi que la recherche en matière d'autres technologies qui pourraient servir à l'immobilisation d'un véhicule ou à la surveillance de la consommation d'alcool d'un contrevenant devrait se poursuivre de façon plus approfondie, dans le but d'intégrer ces technologies approuvées aux programmes liés à la conduite en état d'ébriété et à la revalidation des permis de conduire provinciaux et territoriaux actuels.

#### **4) Programmes fédéraux, provinciaux et territoriaux**

Le partenariat entre les programmes provinciaux et territoriaux et le *Code criminel du Canada (C.cr.)* ont été efficaces relativement à l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies. Bon nombre de ces programmes ont été recommandés par la SRCFA et mis en œuvre dans les administrations. Les administrations provinciales et territoriales ont investi beaucoup de temps et de ressources ces dernières années à élaborer des programmes pour éliminer la conduite en état d'ébriété. Par exemple, elles ont fait la promotion de programmes administratifs régissant l'usage des systèmes antidémarrageurs avec éthylomètre sans avoir à impliquer l'appareil judiciaire.

Au fur et à mesure que de nouveaux programmes sont élaborés, il est important de prendre en considération les répercussions sur les ressources et programmes actuels avant de mettre en œuvre une initiative particulière. Bien souvent, un changement pourrait sembler approprié en tant qu'élément individuel, mais lorsqu'il est envisagé dans le contexte du processus global, les conséquences négatives non intentionnelles peuvent être importantes et outrepasser les avantages qui découleraient du programme.

Le Projet de Loi C-2 amende l'article 255 du *C.Cr.*; il est maintenant impératif de considérer d'où viendront les ressources. Bon nombre de changements qui sont actuellement proposés dans le cadre du Projet de Loi C-2 sont des procédures pour évaluer les effets de la drogue sur le conducteur derrière le volant, l'augmentation des pénalités et un certain nombre de changements à la procédure. Il est probable que ces derniers seraient importants en ce qui concerne les ressources humaines et financières; par exemple la formation pour les policiers et les procureurs, l'achat de nouvel équipement et les modifications au traitement des preuves et des dossiers. Ces changements doivent tous être gérés simultanément avec les autres, lesquels pourraient être proposés dans le cadre de cet examen ou d'autres changements fédéraux, provinciaux ou territoriaux. Il est nécessaire de tenir compte de la capacité des services policiers ainsi que de celles des cours et des agences de transport afin d'être en mesure de mettre en œuvre et soutenir de nouveaux programmes ou des modifications aux programmes de façon efficace et en temps opportun. De plus, chaque proposition doit être entièrement évaluée et une source de financement doit être déterminée avant que l'on puisse envisager une mise en œuvre.

Bon nombre de ces difficultés peuvent être surmontées en simplifiant les formulaires et les processus nécessaires entre les lois fédérales, provinciales et territoriales comme précisé dans le projet de loi C-2. Cette simplification devrait être une priorité, car elle concerne directement la capacité provinciale/territoriale à aborder les nouveaux programmes, les tâches supplémentaires générées par les contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine ou la modification du seuil du taux d'alcoolémie.

## **Conclusion**

La conduite avec facultés affaiblies demeure un défi important, et les Canadiens et les Canadiennes croient que ce défi peut et devrait être abordé par les gouvernements. Afin de relever ce défi, on doit établir une coordination et une collaboration entre les différentes agences au sein d'un gouvernement, comme les services policiers, la justice, la santé et les transports, et établir de solides partenariats dans l'ensemble des ordres de gouvernement. Afin d'être efficaces, les lois fédérales doivent être en harmonie avec les programmes provinciaux et territoriaux, bénéficier de l'appui des agences de police et du grand public et également disposer du financement nécessaire. Un tel système collaboratif exige l'élaboration d'un programme général de recherche et d'élaboration de politiques concertées. Des examens des processus relatifs à la conduite en état d'ébriété et des résultats qui s'ensuivent menés de façon régulière dans l'ensemble du système devraient être effectués tous les cinq ans et ce dans le but d'améliorer le système selon de nouvelles technologies ou de nouvelles lois.

Nous devons être au courant des programmes généraux relatifs à la conduite en état d'ébriété qui sont en place dans les diverses compétences et nous assurer que les nouvelles initiatives générales et élargies ne remettent pas en question notre objectif qui est de disposer d'initiatives rapides, sûres et importantes afin de réduire les incidences de conduite avec facultés affaiblies et des conséquences qui en découlent au Canada.

Ensemble, nous avons accompli des améliorations notables en ce qui concerne les taux de conduite en état d'ébriété au cours des 30 dernières années; nous pouvons aller de l'avant et atteindre notre objectif collectif d'une réduction de 40 % des décès et des blessures graves et de décès causés par les conducteurs en état d'ébriété d'ici 2010, de ce fait réduisant les coûts sociétaux de 21 milliards de dollars qui sont directement liés à la conduite avec facultés affaiblies chaque année.

Nous vous remercions de nous avoir permis d'exprimer notre avis et nos préoccupations et c'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

### **Recommandations**

- 1. Que le seuil de taux d'alcoolémie actuel du *C.cr.* demeure inchangé à 80 mg/dl et que l'on favorise le renforcement des suspensions de permis de conduire effectuées pendant les contrôles routiers selon la stratégie officielle du CCATM auprès des compétences provinciales et territoriales.**
- 2. Que le Parlement rende obligatoire la demande d'un échantillon d'haleine par un agent de police au cours de contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine sans la présence d'un soupçon de consommation d'alcool tel qu'il est exigé actuellement. Le défaut de fournir un échantillon d'haleine devrait entraîner les mêmes sanctions et des accusations.**
- 3. Que le Parlement autorise le Comité des analyses d'alcool à approuver les systèmes d'antidémarrage avec éthylomètre dans le cadre des programmes provinciaux et territoriaux et l'élaboration de programmes pour augmenter la perception du risque d'arrestation pour conduite en état d'ébriété ou sans permis de conduire.**
- 4. Qu'un programme de recherche et d'évaluation général soit élaboré et financé afin de surveiller les répercussions entraînées par la loi et les programmes fédéraux, provinciaux et territoriaux en matière de conduite avec facultés affaiblies et de déterminer un processus afin d'élaborer des contre-mesures efficaces en collaboration avec les divers intervenants. On devrait prioriser la réduction d'un formalisme inutile liés à l'application de la loi relative à la conduite avec facultés affaiblies et aux poursuites, qui portent un fardeau inutile sur la police, les cours de justice et les agences de transport.**