

Conduite avec facultés affaiblies : une étude de cas

Ministère de la Justice

Secteur des politiques et Direction des services législatifs

Le 7 septembre 2000

Conduite avec facultés affaiblies : une étude de cas

Table des matières

Introduction	1
1. Quelle était la situation au début des années 1980?	1
Statistiques – accidents mortels et préoccupations du public.....	1
Législation fédérale – modifications au <i>Code criminel</i>	2
Recommandations de la Commission de réforme du droit	2
Recherche – droit et dissuasion	3
Mesures d'exécution – perceptions quant à la certitude d'être pris	3
Des problèmes communs à l'échelle internationale.....	5
2. Quels étaient les objectifs et les résultats visés dans les années 1980?	5
3. Quel a été le rôle du gouvernement du Canada?	6
Mesures législatives.....	6
Information juridique au public.....	8
Mesures à caractère social.....	8
Mesures à caractère technique	9
Financement	10
4. Quel rôle ont joué les gouvernements provinciaux / territoriaux et les ONG?	10
Les gouvernements provinciaux et territoriaux.....	10
Les ONG	11
5. Qu'en est-il actuellement? Y a-t-il eu diminution du nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies au cours des 15 dernières années ?.....	12
Accidents mortels et blessures.....	12
Inculpations de conduite avec facultés affaiblies	13
Taux de condamnations	14
Profil des délinquants : qui persiste à conduire alors que ses facultés sont affaiblies?	14
Perceptions quant au problème de la conduite avec facultés affaiblies	15

6. Quels facteurs ou initiatives ont contribué à ces progrès et pour quels motifs?.....	16
Les réalités de la vie	16
Facteurs à l'égard desquels le gouvernement a exercé un contrôle	17
Facteurs ne faisant pas appel à la prise de mesures par le gouvernement fédéral.....	18
Perceptions quant à l'efficacité des dispositions du <i>Code criminel</i>	22
7. Des initiatives ou des facteurs ont-ils eu un effet compensateur?	23
8. Quels sont les coûts engendrés par les dispositions du <i>Code criminel</i> ?	25
Les modifications apportées au Code	25
Maintien de l'ordre	25
Les coûts liés au système judiciaire	27
9. Justice Canada aurait-il pu prendre des mesures ou des initiatives plus efficaces?	27
10. Quelles conclusions générales peut-on tirer quant au choix des instruments d'action? ...	29
Pour être efficaces, l'adoption ou la modification de dispositions législatives doivent faire partie d'un agencement de mesures	29
Le choix des instruments d'action n'est pas sans conséquences	30
Le travail d'élaboration de politiques valables et corroborées ne s'arrête pas à l'adoption de la loi.....	30
Sources	31
Entrevues	31
Documents imprimés	31

Introduction

La présente étude de cas aborde une question de politique publique d'importance – la conduite avec facultés affaiblies – et relate comment le gouvernement du Canada, en particulier le ministère de la Justice, en a traité du milieu des années 1980 à aujourd'hui. L'étude met en relief les divers moyens d'action, ou « instruments », que le gouvernement a choisis pour s'attaquer au problème. Cette étude a été effectuée en raison de l'importance déterminante que le Comité reconnaît au choix des instruments d'action dans le traitement, par le gouvernement, des questions de politique publique.

Le but de l'étude de cas est de démystifier comment le gouvernement choisit – ou devrait choisir – ses instruments d'action. Elle aborde la question de la conduite avec facultés affaiblies dans la perspective du début des années 1980. Sont alors dépeints, dans une perspective globale, la situation qui prévalait alors, les divers instruments qui ont été retenus pour y faire face et les motifs justifiant les choix qui ont été faits. L'étude décrit également le rôle joué par les autres intervenants, notamment les gouvernements provinciaux et territoriaux, de même que les organisations non gouvernementales.

L'étude de cas trace ensuite un survol de la situation actuelle en vue de faire ressortir les progrès accomplis et les facteurs qui y ont contribué. Elle pose aussi une question importante : d'autres mesures auraient-elles été plus efficaces ? Elle conclut avec les leçons qu'il convient de tirer à l'égard des instruments d'action, en général, et du recours à une mesure législative, en particulier.

1. Quelle était la situation au début des années 1980?

Les années 1980 ont constitué un point tournant dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies. Un très grand intérêt du public et du gouvernement pour cette question a entraîné la prise de mesures sur plusieurs fronts, et il en est résulté une réduction marquée et sans précédent de ce problème. (Enquête nationale sur la conduite avec facultés affaiblies)

Statistiques – accidents mortels et préoccupations du public

En 1981, plus de 60% des personnes ayant subi un accident mortel sur la route au Canada avaient, selon les tests, une alcoolémie excessive, et 158 000 personnes ont été déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies ou avec « plus de 0,08 » (conduite avec une alcoolémie supérieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang).

En 1983, un sondage auprès de 2 000 Canadiens a révélé que 88% d'entre eux étaient très préoccupés par la question de la conduite avec facultés affaiblies, soit une proportion plus importante que pour le chômage ou l'inflation (Sondage sur la conduite avec facultés affaiblies, Transports Canada).

En 1985, environ 25% de toutes les poursuites intentées en vertu du *Code criminel* visaient des infractions de conduite en état d'ébriété.

Dans un discours qu'il a prononcé en décembre 1985, John Crosbie, ministre de la Justice du Canada, a décrit la conduite avec facultés affaiblies comme une « tragédie coûtant un milliard de dollars par année ». Il a conclu en disant : « Si vous buvez c'est votre affaire. Si vous buvez puis conduisez, c'est alors l'affaire de tout le monde ».

Législation fédérale – modifications au *Code criminel*

C'est en 1921 que le fait de conduire un véhicule à moteur en état d'ébriété est devenu une infraction punissable par procédure sommaire visée au *Code criminel*. En 1930, cette infraction est devenue une infraction mixte, la Couronne pouvant dès lors choisir de procéder par déclaration sommaire de culpabilité ou par mise en accusation.

En 1951, l'infraction mixte de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool a été ajoutée au Code criminel. Elle était assortie d'une amende d'au moins 50 \$ et d'au plus 500 \$ et d'une peine maximale de trois mois d'emprisonnement pour une première infraction. En 1969, on a apporté d'importantes modifications au *Code criminel* et on a notamment abrogé l'infraction de conduite avec facultés affaiblies, d'un véhicule à moteur, qui fut remplacée par l'infraction, liée à l'état de la personne, de conduite avec une alcoolémie dépassant 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (une infraction punissable par procédure sommaire). De même, on a ajouté au Code l'infraction punissable par procédure sommaire consistant à refuser le prélèvement d'un échantillon d'haleine au moyen d'un alcootest approuvé, la peine prévue étant la même que pour l'infraction « de plus de 0,08 ». Ces deux infractions sont devenues des infractions mixtes en 1976. Cette même année, on a prévu qu'un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool dans le sang du conducteur d'un véhicule à moteur pouvait ordonner à celui-ci de lui fournir un échantillon d'haleine au moyen d'un appareil de détection approuvé. Une infraction mixte a été créée pour le refus de fournir un tel échantillon. En même temps, le législateur fédéral a harmonisé les peines prévues pour les infractions de conduite avec facultés affaiblies, de conduite avec un taux d'alcoolémie de « plus de 0,08 » et de refus de fournir un échantillon d'haleine.

Recommandations de la Commission de réforme du droit

En 1983, la Commission de réforme du droit du Canada a présenté un rapport où elle recommandait que le droit criminel soit modifié de manière à permettre aux policiers d'ordonner que soient prélevés des échantillons de sang chez des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies et qui sont incapables de fournir un tel échantillon, ou encore d'obtenir un mandat autorisant le prélèvement d'un échantillon de sang des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies et incapables de consentir au prélèvement d'un échantillon

d'haleine. Les commissaires ont souligné qu'il existait des motifs sociaux prépondérants pour que l'on permette que soient prélevés des échantillons de sang en certaines circonstances et ils ont conclu ainsi: « Le prélèvement d'échantillons de sang sur les automobilistes inconscients nous paraît parfaitement justifiable ». (Rapport # 21, Commission de réforme du droit du Canada, à la page 15)

Recherche – droit et dissuasion

En 1973, un chercheur du Royaume-Uni du nom de Ross a réalisé une étude importante sur la *Road Safety Act, 1967* de son pays. M. Ross a pu observer que la nouvelle loi avait eu un effet dissuasif et avait fait diminuer le nombre de cas de blessures et de décès reliés à la conduite avec facultés affaiblies. Il a émis l'hypothèse que la loi et le tapage publicitaire l'ayant entourée avaient entraîné une fausse perception certitude, dans la population, que toute infraction serait poursuivie. « Je crois, disait-il, que cette perception erronée, liée à l'imposition de peines sévères, ont permis à la loi, bien que pour peu de temps, d'avoir un effet dissuasif impressionnant. Il me semble raisonnable d'imputer les courbes par la suite croissantes des cas de blessures et de décès dus à la conduite avec facultés affaiblies au fait que les conducteurs britanniques ont appris peu à peu qu'ils avaient surestimé le risque d'être sanctionnés en cas d'infraction. ». (Ross, 1982, à la page 34, dans Vingilis, 1991, à la page 197)

On a également vérifié au Canada si la publicité et l'appréhension d'une arrestation avaient eu un effet dissuasif sur le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Ainsi, par exemple, une analyse des effets du programme Reduce Impaired Driving in Etobicoke (RIDE) de 1972 a démontré qu'il y avait eu une plus grande sensibilisation et une perception beaucoup plus aiguë du risque d'arrestation alors que le programme intensif d'éducation du public était en vigueur et qu'il y avait eu davantage de surveillance policière, sous forme notamment de tests-haleines routiers. Cet effet se dissipait toutefois après un certain temps. D'après l'étude, « la perception du risque peut être orientée au moyen de mesures d'exécution et d'une publicité accrues », bien que, soulignait-on, « il soit plus difficile de mesurer l'effet dissuasif ». (Vingilis, 1991, à la page 199)

Le type de sanctions peut également influencer sur le caractère dissuasif. Pour la plupart des conducteurs, l'imposition d'une amende est bien moins grave que l'interdiction de conduire. La perception qu'ont les conducteurs qu'ils feront face à une sanction certaine et rapide constitue également un élément dissuasif.

Mesures d'exécution – perceptions quant à la certitude d'être pris

Dans les années 1980, dans l'État australien de Nouvelle-Galles du Sud, la police a administré près d'un million de tests-haleines à une population de trois millions de conducteurs, et il en est résulté une baisse constante des cas d'accidents dus à la conduite avec facultés affaiblies. (Les

lois des États australiens permettent aux policiers de demander un échantillon d'haleine sans qu'il n'y ait de motifs raisonnables de croire qu'une infraction de conduite avec facultés affaiblies a été commise. Les policiers n'ont pas même à soupçonner la présence d'alcool dans le sang du conducteur.) Selon des estimations de rentabilité, le programme a fait économiser plus de 130 millions de dollars au gouvernement, alors qu'il a nécessité des dépenses de six millions de dollars en deux ans. Cela venait étayer les conclusions des criminologues selon lesquelles un taux de certitude d'arrestation de 30 % serait requis pour créer un effet dissuasif. (Vingilis, 1991, à la page 200)

Toutefois, l'adoption de dispositions législatives n'entraîne pas nécessairement un accroissement des mesures d'exécution. Au début des années 1980, par exemple, l'Ontario a adopté une loi permettant aux policiers de procéder à des opérations de contrôles surprises en vue de repérer des conducteurs avec facultés affaiblies, et ainsi suspendre pendant douze heures le permis d'un conducteur ayant, selon un appareil de détection routier, une alcoolémie de plus de 0,05. Selon un sondage, 85% des Torontois avaient eu connaissance de cette loi peu après son adoption. En revanche, un an plus tard, un autre sondage est venu brouiller les cartes. Il a permis de constater qu'il existait un niveau de connaissance très restreint de la loi en Ontario. Six mois après l'entrée en vigueur de la loi, un autre sondage fut réalisé auprès des policiers. Il a révélé que seulement 59% des policiers ontariens possédaient des appareils de détection routiers et que seulement 40% d'entre eux en avaient déjà utilisé un. (Vingilis, 1991, p. 200)

Un autre sondage effectué auprès des policiers ontariens en 1985 a montré qu'en moyenne, un policier déposait en moyenne 2,5 mises en accusations de conduite avec facultés affaiblies par année. Dans l'étude, les motifs suivants furent fournis pour expliquer les faibles taux de poursuites en vertu de la loi :

- le manque de personnel (les petites villes ne comptent qu'une unité de patrouille) qui doit demeurer disponible pour les situations d'urgence et ne pas en être distraite par des cas de conduite avec facultés affaiblies)
- une procédure d'arrestation qui demande beaucoup de temps (il faut notamment qu'un technicien soit disponible pour administrer le test d'alcoolémie)
- le comportement des policiers et des administrateurs (ce n'est pas un crime grave et il faut lui consacrer beaucoup trop de temps)
- le système judiciaire (il y a plusieurs formalités à accomplir pour une accusation et il en résulte des erreurs qui mènent à des acquittements)

- la paperasserie (deux heures en moyenne pour accomplir les formalités administratives) (Vingilis, 1991, à la page 202)

Une recherche effectuée au début des années 1980 a permis de constater que des peines très diverses étaient infligées aux conducteurs avec facultés affaiblies. Tandis que les juges d'une province pouvaient constamment imposer l'amende minimale de 50 \$ pour les conducteurs trouvés coupable pour une première fois de conduite avec facultés affaiblies, les juges d'une autre province (ou circonscription judiciaire) pouvaient plus fréquemment imposer une amende plus élevée. Même s'il était rare qu'une peine d'emprisonnement soit infligée pour une infraction de conduite avec facultés affaiblies, particulièrement dans le cas d'une première infraction, une telle peine était obligatoire en cas de récidive et 25% des personnes détenues dans un établissement correctionnel provincial pour des violations visées au *Code criminel* l'étaient pour des infractions de conduite avec facultés affaiblies. Avant 1985, les procureurs de la poursuite avaient habituellement beaucoup de difficulté à obtenir un condamnation que pour négligence criminelle causant la mort dans les cas de conduite avec facultés affaiblies, et se voyaient souvent forcés de réduire l'accusation à celle de conduite avec facultés affaiblies.

Des problèmes communs à l'échelle internationale

Le Canada n'était pas le seul pays à tenter de s'attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies. De nombreux pays, dont les États-Unis, l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Suède, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, essayaient de trouver des façons de réduire le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies et le nombre de blessures et de décès en résultant.

2. Quels étaient les objectifs et les résultats visés dans les années 1980?

On avait pour objectif dans les années 1980 de réduire le nombre d'accidents et de décès causés par les conducteurs en état d'ébriété. On s'attendait à ce que le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies diminue après l'annonce des modifications à la loi, modifications faisant l'objet de publicité et suscitant de l'intérêt pour la question, et qu'il augmente au fur et à mesure que s'apaiserait la crainte des gens de se faire prendre. On reconnaissait également que le fait de s'engager dans un processus à long terme visant à dépeindre comme socialement inacceptable la conduite avec facultés affaiblies s'avérerait probablement plus efficace en termes de prévention que de modifier la loi.

En raison de la grande préoccupation du public dans les années 1980 face aux problèmes liés à la conduite avec facultés affaiblies, on peut aussi avancer sans crainte que, au plan politique, les élus désiraient démontrer au public qu'ils prenaient des mesures concrètes pour s'occuper du problème.

3. Quel a été le rôle du gouvernement du Canada?

Le gouvernement fédéral a recouru à des mesures juridiques, sociales, techniques et de soutien pour s'attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies. Au plan gouvernemental, il a également fourni des fonds et pris part à des mécanismes de coordination des efforts entre les ministères fédéraux et les gouvernements provinciaux et territoriaux.

Justice Canada agissait comme ministère directeur dans le domaine au milieu des années 1980. Un Comité interministériel sur la conduite avec facultés affaiblies a également été mis sur pied. Il comptait des représentants de la Justice, de la Santé, des Transports, des Affaires indiennes, du Solliciteur général et du Centre canadien de la statistique juridique. Le travail du comité était fonction des perspectives diverses soumises par chacun des ministères ainsi que des multiples facettes du problème de la conduite avec facultés affaiblies.

Mesures législatives

Les modifications suivantes ont été apportées au *Code criminel* en 1985 :

- création de nouvelles infractions : conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles (peine maximale de 10 années d'emprisonnement), conduite avec facultés affaiblies causant la mort (peine maximale de 14 années d'emprisonnement), conduite dangereuse causant des lésions corporelles (10 années) et conduite dangereuse causant la mort (14 années)
- permission de recourir à un télémandat pour obtenir un échantillon de sang d'un conducteur suspect impliqué dans un accident ayant causé la mort ou des lésions corporelles et qui ne peut consentir au prélèvement sanguin
- première infraction : la peine minimale obligatoire pour la conduite avec facultés affaiblies a augmenté à 300 \$. Ajouts des infractions de conduite avec une alcoolémie de plus de 0,08 et de refus de fournir un échantillon d'haleine. Deuxième infraction : on maintient dans ce cas la peine minimale de 14 jours d'emprisonnement et de 90 jours d'emprisonnement pour les infractions subséquentes. La peine maximale d'emprisonnement était de 6 mois pour une infraction punissable par procédure sommaire et de cinq ans pour un acte criminel
- adoption d'une interdiction minimale obligatoire de conduire pendant une durée de 3 mois (pour une première infraction), de 6 mois (pour une deuxième infraction) et d'un an (pour les infractions subséquentes) ainsi que d'une interdiction maximale de conduire pendant 10 ans par suite d'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies causant la mort ou des lésions corporelles.

Ces modifications visaient à contrer les difficultés de prouver les infractions de négligence criminelle causant des lésions corporelles et de négligence criminelle causant la mort dans les cas de conduite avec facultés affaiblies. Ces modifications faisaient suite aux recommandations formulées par la Commission de réforme du droit du Canada au sujet du prélèvement d'échantillons de sang. Elles établissaient des peines tenant compte des effets de l'inflation sur le coût de la vie et créaient une interdiction de conduire après une condamnation. Ces modifications ont reçu l'appui des gouvernements provinciaux et territoriaux, ces derniers approuvant l'imposition de peines plus sévères. L'examen par le ministère de la Justice de la couverture médiatique en 1984-85 a permis de constater que les procureurs généraux de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse s'étaient prononcés en faveur des modifications.

Des modifications ont régulièrement été apportées au *Code criminel*. Après les modifications de 1985, le Code a de nouveau été modifié

- en 1987 (ajout de l'infraction de conduite avec facultés affaiblies lors de transport de matériel ferroviaire),
- en 1992 (adaptations de deux articles),
- en 1994 (modifications du délai prévu pour l'obtention d'un mandat autorisant à prélever un échantillon de sang et rôle d'un technicien qualifié),
- en 1995 (adaptations d'articles et modifications en matière de détermination de la peine),
- en 1997 (modifications au sujet du droit d'un accusé de faire analyser un échantillon de sang et du moment où commencent à courir les interdictions de conduire) et
- en 1999 (pour faire suite au rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, augmentation, après une condamnation, de la durée minimale de l'interdiction de conduire, qui passe à un an pour une première infraction, deux ans pour une deuxième infraction et trois ans pour une infraction subséquente, et prolongation du délai (de 2 à 3 heures) pendant lequel un policier peut exiger un échantillon de sang).

Enfin, le projet de loi C-18 était sanctionné par le Parlement en juin 2000. Cette loi fait passer à l'emprisonnement à perpétuité la peine maximale de 14 ans d'emprisonnement qui sanctionnait auparavant l'infraction de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles. En outre, elle a ajouté la détection de stupéfiants aux dispositions régissant les prises de sang en vertu d'un mandat, elle a modifié la version française de la définition de « véhicule à moteur » et elle a supprimé de la liste des infractions relevant de la compétence absolue du juge de la cour provinciale la conduite pendant une interdiction de conduire.

Information juridique au public

En 1985, on ne s'attendait pas à ce que les modifications apportées au *Code criminel* puissent, à elles seules, réduire le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies. Pour informer le public de l'existence des nouvelles dispositions au *Code criminel*, le ministère de la Justice a mené ce qui constituait alors pour lui une campagne d'information juridique unique et à grande échelle. Cette campagne a notamment fait appel à la publicité dans les journaux, à la télévision et à la radio et à une large distribution de brochures expliquant les modifications apportées au Code. Le message transmis était que le gouvernement mettait en place des peines plus sévères pour s'attaquer au grave problème de la conduite avec facultés affaiblies.

Une trousse d'informations destinée au personnel hospitalier expliquait les nouvelles dispositions sur le prélèvement d'échantillons sanguins sur les personnes impliquées dans un accident d'automobile. En outre, le financement de projets était possible afin d'aider les organismes de vulgarisation et d'informations juridiques (VEIJ) à accomplir leur travail dans les divers territoires et provinces.

Dans l'ensemble, le ministère a dépensé 500 000 \$ en 1985-1986 pour des activités d'information juridique.

En décembre 1985, en outre, le ministre de la Justice a fait une tournée à travers le pays pour informer le public de la nouvelle loi et pour sensibiliser davantage les citoyens aux dangers de la conduite avec facultés affaiblies.

Mesures à caractère social

Santé Canada a lancé son programme Dialogue sur l'alcool au début des années 1980. On y mettait fortement l'accent sur la sensibilisation du public afin de réduire le problème de la conduite avec facultés affaiblies et ce, en collaboration avec les provinces et territoires. De nombreuses activités communautaires de sensibilisation ont été organisées et de nombreux messages ont été diffusés à la radio et à la télévision.

En 1985, Santé Canada, Transports Canada et Justice Canada ont travaillé de concert pour déterminer comment on pourrait modifier les conventions sociales concernant la conduite avec facultés affaiblies. L'objectif recherché était d'en faire un comportement socialement inacceptable.

En 1986, Santé Canada, après avoir consulté Transports Canada et Justice Canada, a lancé le Programme national à long terme pour combattre la conduite avec facultés affaiblies. Ce programme mettait l'accent sur la sensibilisation de la collectivité, les activités pour étudiants et une campagne dans les médias. On a donné au programme le nouveau nom de Stratégie

nationale visant à réduire la conduite avec facultés affaiblies et il a continué d'exister jusqu'à sa fusion en 1992 avec la Stratégie canadienne antidrogue.

Parmi les programmes de Santé Canada s'attaquant au problème de la conduite avec facultés affaiblies, il y avait :

- de la formation au moyen de cours d'éducation routière
- de la formation auprès des employés de restaurants et de bars
- des mesures incitant l'industrie des boissons alcoolisées à participer davantage
- des campagnes de publicité concernant les effets de l'alcool sur la capacité de conduire.

Mesures à caractère technique

Le programme de sécurité routière de Transports Canada a donné lieu à un certain nombre d'initiatives, dont les suivantes :

- publication et large distribution d'IMPACT (SMASHED en anglais), une revue destinée au grand public et renfermant de l'information sur divers aspects de la conduite avec facultés affaiblies. La première édition a été publiée en 1979-80 et il y a eu plusieurs réimpressions depuis. Un deuxième numéro a été publié en 1987 et un troisième en 1999, avec l'aide de commanditaires du secteur privé. Au cours des vingt dernières années, des centaines de milliers d'exemplaires de cette publication ont été distribués à travers le Canada. Les 160 000 copies de la version anglaise de la publication de 1999 ont déjà trouvé preneurs.
- travail considérable en matière de sécurité routière y compris l'analyse et la cueillette de données et de statistiques et publication de divers rapports.
- la première recherche portant sur la conduite en état d'ébriété, telle que Perceptions et attitudes de policiers de première ligne concernant l'application des lois contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.
- travail au sein de comités interministériels, intergouvernementaux et d'intérêt particulier, comme la Stratégie nationale contre l'alcool au volant mise sur pied en 1990, sous l'égide du CCATM (le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé), qui compte parmi ses participants des représentants des ministères du transport provinciaux et des gouvernements territoriaux, de la police, du secteur des assurances et des organismes de prévention des accidents.

Financement

En 1985, une petite partie des ressources du ministère de la Justice qui étaient allouées dans la lutte contre le problème de la conduite avec facultés affaiblies furent consacrées à des projets communautaires. Des fonds ont également été fournis pour de la recherche, effectuée par des chercheurs tant du ministère que d'organismes externes, comme la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

4. Quel rôle ont joué les gouvernements provinciaux / territoriaux et les ONG?

Les gouvernements provinciaux et territoriaux

Depuis longtemps, les gouvernements provinciaux mettent en place des programmes qui s'attaquent au problème de la conduite avec facultés affaiblies. Ainsi, par exemple, l'Alberta a mis en place dans les années 1970 un programme de rééducation destiné aux personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies et mettant ainsi à contribution tant la Commission albertaine contre l'alcool et les toxicomanies que le ministère de la Justice provincial ou la police.

Au début des années 1980, cinq gouvernements provinciaux – ceux de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario – ont mis sur pied des groupes de travail devant principalement s'attaquer aux questions liées à la conduite avec facultés affaiblies et conscientiser le public à ce problème.

Les dispositions législatives sur la question varient d'une province et d'un territoire à l'autre. Voici des exemples de dispositions actuellement en vigueur dans divers territoires et provinces :

- suspensions du permis de conduire de 12 heures (ou plus) imposées sur la route pour une alcoolémie se situant entre 0,05 et 0,08 (consignées ou non par la police),
- suspensions de permis pour une durée de 3 mois pour avoir eu une alcoolémie au volant dépassant 0,08, la suspension étant exécutoire aussitôt l'infraction constatée (processus distinct des poursuites criminelles)
- programmes d'octroi de permis probatoires pour nouveaux conducteurs, avec tolérance zéro en matière d'alcool au volant,
- suspension minimale fixée en fonction du nombre d'infractions, certaines provinces prévoyant la suspension de permis à vie lorsque trois infractions ou plus ont été commises,

- période plus longue visée par la recherche, par exemple de 10 ans ou plus dans certaines juridictions, pour établir si le délinquant a déjà ou non été condamné pour conduite avec facultés affaiblies,
- obligation de subir une évaluation médicale et, dans l'éventualité où un problème d'alcoolisme est détecté, obligation de subir un traitement avant que le permis de conduire ne redevienne en vigueur,
- installation d'un dispositif d'allumage sous contrôle qui empêche le conducteur de faire démarrer le véhicule si son alcoolémie est excessive,
- saisie du véhicule conduit par une personne frappée d'une interdiction de conduire.

Comme il est noté dans *Juristat 1998* du Centre canadien de la statistique juridique :

, « [i]l faut ajouter à ces diverses sanctions administratives et légales que de plus en plus de provinces obligent le contrevenant à déboursier la totalité des frais découlant de son arrestation et de sa réhabilitation. Le contrevenant peut être appelé à déboursier les frais de remorquage et d'entreposage du véhicule (s'il y a lieu) et des frais engagés pour le programme de réhabilitation, souvent obligatoire. Enfin, le conducteur accusé de conduite avec facultés affaiblies, en plus d'écoper d'un dossier judiciaire et d'un jugement en cour criminelle, verra les coûts de son permis de conduire et de sa prime d'assurance majorés ». (*Juristat*, à la page 3)

Les ONG

Pendant les années 1970 et 1980, un certain nombre de groupes de citoyens bien organisés ont vu le jour en raison des nombreuses pertes de vies et des blessures occasionnées par les accidents mettant en cause la consommation d'alcool. Ces groupes étaient de nature communautaire et leur message « Pas d'alcool au volant » était largement diffusé par les médias. Face à la gravité du problème de la conduite avec facultés affaiblies, ils ont réussi à sensibiliser de nombreuses collectivités. En 1993, dans le cadre de son évaluation des modifications apportées au *Code criminel* en 1985, la Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada a résumé la situation comme suit :

[P]endant les années 1980, (...) la société s'est préoccupée comme jamais auparavant de la conduite avec facultés affaiblies. Cette vague d'inquiétude a été accentuée largement par la constitution et la prolifération rapide de groupes d'activistes (par exemple *Mothers Against Drunk Drivers* [MADD], *People Against Impaired Drivers* [PAID] et *Against Drunk Driving* [ADD] formés en grande partie des victimes de conducteurs en état d'ébriété. Leur indignation face à la tragédie et à l'injustice du mal causé par des conducteurs ivres a permis que l'attention des médias et du pays soit retenue. De plus, les entreprises, les gouvernements et les citoyens ont tous répondu à l'appel et se sont mobilisés pour lutter

contre ce problème. Les efforts d'application de la loi ont été accentués. Les programmes d'information et d'éducation du public, y compris les campagnes de communication de masse, sont devenus monnaie courante. Pratiquement tous les citoyens sont devenus conscients du problème et de la nécessité du changement. (*Évaluation de l'incidence des modifications apportées en 1985 aux articles du Code criminel du Canada concernant la conduite avec facultés affaiblies*, à la page 3.)

Mothers Against Drunk Driving (MADD), un organisme national, a été officiellement mis sur pied en 1992, avec comme objectif de réduire le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies au Canada. MADD obtient d'importants appuis du public et d'entreprises, et on rapporte que ses revenus sont passés de 750 000 \$ en 1994 à 7 000 000 \$ en 1998.

Des organismes et des fondations privés ont également véhiculé un message à l'effet qu'il ne fallait pas conduire en état d'ébriété. L'Association canadienne des automobilistes (CAA), par exemple, a donné de l'information sur les effets de l'alcool aux étudiants et ceux qui suivent des cours de conduite dans les écoles secondaires. Le Conseil canadien de la sécurité (CCS) a mis au point des documents pour les fins du cours d'éducation routière ainsi qu'une campagne nationale d'éducation sur la conduite avec facultés affaiblies. La Semaine nationale de la sécurité routière (du 1^{er} au 7 décembre 1993) organisé et parrainé par le Conseil canadien de la sécurité avait pour thème « Ça suffit ».

5. Qu'en est-il actuellement? Y a-t-il eu diminution du nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies au cours des 15 dernières années ?

Accidents mortels et blessures

Le nombre global d'accidents mortels sur la route a diminué considérablement au cours des 17 dernières années, pour passer de 5 461 en 1980 à 3 064 en 1997. Les données sur le sujet révèlent que le nombre d'accidents mortels attribuables à la conduite avec facultés affaiblies a diminué de manière encore plus impressionnante. En 1997, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient une alcoolémie excessive a chuté de 60% à moins de 40% de l'ensemble des conducteurs mortellement blessés comparativement à la situation qui prévalait au début des années 1980 (*Impact*, 1999).

On estime qu'en 1997 environ 1 350 personnes ont perdu la vie dans une collision où l'alcool était en cause. (Conseil canadien des administrateurs en transport routier, STRID, rapport de Transports Canada, dans *Juristat*).

Dans le document de recherche *Les jeunes et les accidents de la route*, on analyse les données recueillies au cours des 20 dernières années. Le nombre total de jeunes, âgés de 15 à 19 ans, tués

ou blessés dans un accident de la route a également diminué sensiblement. En 1980, 19% de toutes les personnes tuées dans un accident de la route étaient des jeunes (1 038 d'entre eux). En 1997, ce pourcentage était de 13,2% (soit 404 jeunes). En 1980, 70% des conducteurs adolescents qui ont été tués dans un accident d'automobile avaient bu, tandis que leur nombre avait chuté à 40% en 1994. (*Les jeunes et les accidents de la route*, à la page v)

Bien qu'il y ait eu dans les années 1980 une réduction importante tant du nombre général des accidents de la route que des accidents reliés à la consommation d'alcool, il y a eu au début des années 1990 une période où le nombre de cas est resté le même, puis la diminution réelle de cas s'est poursuivie de nouveau au milieu des années 1990. La proportion des conducteurs mortellement blessés dont l'alcoolémie était supérieure à 80 milligrammes a chuté à 34,9% en 1996 et à 31,8% en 1997. Les statistiques des deux dernières années ne sont pas encore disponibles.

Inculpations de conduite avec facultés affaiblies

Un bulletin *Juristat* du Centre canadien de la statistique juridique intitulé *La conduite avec facultés affaiblies au Canada-1998* rapporte que, dans l'ensemble, 70 587 personnes ont été inculpées de conduite avec facultés affaiblies au Canada en 1998, soit un déclin de 65% par rapport au sommet atteint en 1981. De fait, le nombre des inculpations a diminué durant 15 années consécutives. Dans *Juristat* on a soulevé la question suivante :

Y a-t-il eu une réelle baisse du nombre de conducteurs avec facultés affaiblies sur les routes ou est-ce que cette tendance à la baisse est le résultat d'autres facteurs telle une baisse des interventions policières ou bien une hausse des suspensions immédiates des permis de conduire [en vertu des lois provinciales]?

Cependant, l'étude *Perceptions et attitudes de policiers de première ligne concernant l'application des lois contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada* suggère que tous ces facteurs sont d'égale importance.

Dans le cadre de l'analyse du *Juristat*, on a examiné l'âge des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies. On a pu observer que c'est le groupe des 19 à 24 ans qui obtenait la plus haute moyenne d'accusations pour cette infraction. Le groupe des 33 à 37 ans venait au second rang et le groupe des 25 à 32 ans n'était pas loin derrière. Le groupe de personnes âgées de moins de 18 ans comptait pour un peu moins de 1% de l'ensemble des personnes inculpées de l'infraction de conduite avec facultés affaiblies.

Taux de condamnations

L'enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes a révélé qu'en 1997-98, 15% des causes instruites devant des tribunaux pour adultes concernaient des accusations de conduite avec facultés affaiblies, soit 59 982 accusations au total. (Cette enquête ne reposait sur aucune donnée provenant de la Colombie-Britannique, du Manitoba ou du Nouveau-Brunswick.)

Comparativement aux autres infractions du *Code criminel*, les causes de conduite avec facultés affaiblies enregistrent une plus forte proportion de verdicts de culpabilité. En 1997-98, plus des trois quarts (77%) des causes de conduite avec facultés affaiblies ont pris fin avec un verdict de culpabilité, comparativement à 62% des autres infractions du *Code criminel*. Cependant, depuis quelques années, le nombre de verdicts de culpabilité pour la conduite avec facultés affaiblies tend à décroître. Par ailleurs, pour tous les comportements de conduite avec facultés affaiblies, le nombre d'acquittements a connu une hausse de 16% entre 1994-95 et 1997-98. (*Juristat*, à la page 11)

Profil des délinquants : qui persiste à conduire alors que ses facultés sont affaiblies?

On note dans *Juristat* que « Bien que les hommes continuent de composer le groupe majoritaire (89%) des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, la proportion de femmes s'est accrue au cours de la dernière décennie. En 1989, le ratio était de dix hommes pour chaque femme; en 1998, ce ratio est tombé à 8 ». (*Juristat*, à la page 6)

Les hommes, continuant à faire l'objet d'une surreprésentation dans les statistiques de cas de conduite avec facultés affaiblies, font partie de l'une ou l'autre des catégories qui suivent.

1. **Les hommes âgés de moins de 30 ans. La majorité de ce groupe a plus de 19 ans; les conducteurs plus jeunes comptaient pour un peu moins de 1% de l'ensemble des personnes inculpées pour l'infraction de conduite avec facultés affaiblies.** Bien que maintenant, selon les statistiques, moins de jeunes conduisent en état d'ébriété qu'il y a quinze ans, il s'agit toujours là d'un groupe à risque. Le taux d'accidents pour les jeunes n'ayant consommé qu'une petite quantité d'alcool (alcoolémie inférieure à 0,05) est beaucoup plus élevé que pour le groupe des adultes âgés de plus de 20 ans (*Impact*). Les jeunes conducteurs courent un plus grand risque en raison de leur inexpérience et de leur manque de maturité. Leurs aptitudes psychomotrices, perceptives et intellectuelles sont encore en voie de formation et leur jugement social n'est pas très développé. (La pression des pairs et la recherche d'émotions fortes peuvent rendre la conduite dangereuse.) (*Les jeunes et les accidents de la route*, aux pages 25 à 28)
2. Les hommes âgés de 30 à 45 ans. Les membres de ce groupe subissent également un nombre disproportionné d'accidents lorsqu'ils sont à jeun. Ils ont des comportements antisociaux et

ne se soucient pas des conséquences de leurs actes. Ce sont des hommes au « comportement déplorable ». (Renseignements tirés d'une conversation avec Bill Mercer, de l'ICBC)

3. Les hommes âgés de 45 à 65 ans. Ce groupe est constitué d'hommes célibataires ou divorcés qui ont un problème de consommation d'alcool. Habituellement les membres de ce groupe ne subissent pas d'accidents d'automobiles, mais il leur arrive d'être repérés par les policiers parce qu'ils conduisent lentement et de façon erratique, leur fenêtre étant souvent ouverte. Ce sont des conducteurs qui ont pu éviter pendant des années les accidents (et souvent aussi la détection par la police).

Santé Canada et la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada ont procédé à une étude sur les récidivistes, ces gens qui se sont vus plus d'une fois condamner pour conduite avec facultés affaiblies. On conclut dans le rapport qu'au cours des dernières années, les personnes déclarées coupables de telles infractions sont souvent des récidivistes dont le comportement n'est pas modifié par les messages contre l'alcool au volant et la menace de sanctions pénales ne parvient pas à les dissuader. *Récidivistes d'un délit de(FA : examen et synthèse de la documentation)*. Le profil type du conducteur qui risque davantage de conduire avec les facultés affaiblies laisse voir qu'en plus, cette personne fait des excès de vitesse, conduit dangereusement, omet de mettre sa ceinture de sécurité et éprouve d'autres types de problèmes dans sa vie, ayant notamment du mal à conserver un emploi ou à maintenir une relation stable.

Dans le cadre du Impaired Driver's Program de la Fondation manitobaine de la lutte contre les dépendances obligeant les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies à participer à un programme de rééducation pour obtenir la remise en vigueur de leur permis, une étude révèle que ce programme a permis d'empêcher la récidive. Au total, 80% des délinquants qui ont accepté de participer au programme n'ont pas été condamnés pour une infraction de conduite avec facultés affaiblies dans les cinq années suivant leur participation. (Évaluation du Programme des conducteurs avec facultés affaiblies de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances).

Perceptions quant au problème de la conduite avec facultés affaiblies

Bien que les statistiques sur les décès et les blessures dus à l'alcool au volant et les taux d'inculpation révèlent une diminution de cas de conduite avec facultés affaiblies, les personnes travaillant dans le domaine estiment toujours que le niveau actuel de situations de conduite avec facultés affaiblies constitue un grave problème.

Dans son rapport de 1999, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a écrit :

Au cours de l'examen du Comité, il a été clairement établi que la conduite avec facultés affaiblies demeure au Canada un problème très grave qui a des conséquences tragiques à tous les niveaux pour un trop grand nombre de victimes. (chapitre 3, à la page 2)

6. Quels facteurs ou initiatives ont contribué à ces progrès et pour quels motifs?

Au cours des vingt dernières années, il y a clairement eu modification importante des valeurs et perceptions sociales entourant la conduite avec facultés affaiblies. Il y a eu un net changement dans les attitudes et les comportements des gens, particulièrement chez les jeunes et les buveurs mondains. Ce qui a déjà été considéré comme normal (par exemple, retourner à la maison en voiture après avoir bu quelques verres dans un bar ou lors d'une fête) est devenu socialement inacceptable dans de nombreux milieux. Beaucoup de personnes qui buvaient auparavant sont maintenant beaucoup plus susceptibles de choisir un conducteur désigné, de prendre un taxi ou de manger et boire des boissons non-alcoolisées dans les heures précédant leur retour à la maison. Cette dernière stratégie n'est pas nécessairement efficace, mais elle dénote une sensibilisation à la nécessité de faire quelque chose. Bien que tous les facteurs énumérés ci-après semblent avoir une incidence, il est impossible de déterminer la portée exacte de chacun d'entre eux.

Les réalités de la vie

Certains facteurs ne peuvent être imputables aux interventions du gouvernement ou aux activités organisées des associations et groupes de tous genres. Il s'agit de « réalités de la vie », parmi lesquelles on compte les suivantes :

- Les facteurs démographiques (il y a moins de jeunes et plus de personnes âgées de plus de 55 ans)

Le vieillissement de la population peut avoir une influence sur la commission de certains crimes dont celle de la conduite avec facultés affaiblies. Le groupe des jeunes est moins nombreux que celui formé des personnes âgées de plus de 55 ans. On remarque que ce sont les jeunes qui sont les plus susceptibles de consommer et de conduire sous l'influence de l'alcool. Ainsi, le vieillissement de la population et la décroissance du nombre de consommateurs d'alcool peuvent occasionner une baisse considérable du nombre de gens susceptibles d'être interceptés pour avoir conduit avec facultés affaiblies. On ne peut toutefois conclure qu'un facteur explique à lui seul la tendance à la baisse au cours des dernières années des mises en accusation pour conduite avec facultés affaiblies. (*Juristat*, à la page 9)

Dans dix ans, soit en 2010, le nombre de personnes âgées de 16 à 24 ans redescendra au niveau où il se situait au début des années 1980, et les statistiques pourront démontrer dans

quelle mesure les facteurs démographiques ont pu contribuer à la diminution des cas de conduite avec facultés affaiblies au cours de la dernière décennie.

- Les réalités économiques (la récession de la fin des années 1980 et du début des années 1990 ont pu entraîner une diminution du nombre d'acquisitions d'automobiles, de déplacements en automobile et de retours à la maison à partir de bars et de restaurants chez le groupe à risque celui des hommes âgés de 20 à 40 ans. C'est dans ce groupe qu'on est le plus susceptible de perdre son emploi lorsqu'il y a ralentissement économique. Comme il y a eu augmentation du nombre total de détenteurs de permis et de la consommation d'essence, il ne s'agit toutefois là que d'une hypothèse. On ne dispose pas encore de statistiques permettant d'évaluer quelles sont les répercussions de l'amélioration de la conjoncture économique sur la conduite avec facultés affaiblies.)
- Comme le problème est très répandu, cela veut dire qu'il est de plus en plus courant de connaître, de près ou de loin, une personne qui fut blessée ou tuée dans un accident mettant en cause la consommation d'alcool.
- Les caractéristiques psychologiques des personnes qui ont conduit avec des facultés affaiblies dans le passé (certaines personnes ont pu modifier leur comportement sans trop de difficulté après s'être rendues compte des dangers et répercussions de la conduite avec facultés affaiblies. Ils sont considérés comme des buveurs sociaux et non comme des alcooliques (contrairement aux fumeurs, par exemple, qui parfois désirent cesser de fumer mais ne le peuvent pas)).
- Le caractère mondial du problème (le Canada n'a pas consenti des efforts isolément).

Facteurs à l'égard desquels le gouvernement a exercé un contrôle

Il existe certains facteurs sur lesquels le gouvernement a exercé un certain contrôle, et notamment les suivants :

- des peines plus sévères prévues au *Code criminel* ont sensibilisé davantage le public au caractère criminel de la conduite avec facultés affaiblies et elles ont renforcé le consensus social quant à son caractère inacceptable
- l'amélioration des programmes de traitements pour les délinquants détenus dans des pénitenciers fédéraux

- des campagnes de sensibilisation destinées au public quant aux effets de l'alcool sur l'habilité de conduire et aux risques associés à la conduite avec facultés affaiblies, ce comportement étant dépeint comme un grave problème social
- une plus grande diversité d'appareils d'éthyloscopie – le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires donne des conseils au procureur général du Canada quant à savoir si les nouveaux appareils mis au point peuvent ou non servir pour les fins prévues au *Code criminel*
- une sensibilisation des effets de la consommation excessive d'alcool sur la santé (les enquêtes touchant à la santé ont permis de constater une baisse généralisée dans le taux de consommation d'alcool)
- l'utilisation plus répandue des ceintures de sécurité – en raison d'efforts pour conscientiser le public et d'améliorations des normes prescrites par Transports Canada (par exemple, un avertisseur résonne lorsqu'une automobile est mise en mouvement sans que la ceinture de sécurité du conducteur soit attachée, ou des systèmes pour ceinture de sécurité automatiques sont installés)
- l'amélioration de la sécurité routière, par suite d'efforts dans le domaine de la recherche
- une conception améliorée des automobiles des normes routières – Transports Canada veille à l'application de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et de la *Loi sur les transports routiers*, qui établissent des normes de fabrication pour les nouveaux véhicules à moteur.

On peut présumer que les trois derniers éléments ont une égale incidence sur l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident, qu'ils aient été en état d'ébriété ou non.

Facteurs ne faisant pas appel à la prise de mesures par le gouvernement fédéral

Certains facteurs sont reliés aux actions prises par les gouvernements provinciaux et territoriaux, par les forces policières, les organismes communautaires et l'industrie, dont les suivantes :

- une surveillance policière accrue (à certains endroits)
- des lois provinciales et territoriales plus rigoureuses
- des programmes communautaires permettant de reconduire à la maison, en toute sécurité, les personnes qui ont consommé de l'alcool (par exemple Opération nez rouge, qui est en opération dans de nombreuses régions du pays durant le mois de décembre)

- encourager les gens à faire appel à un « conducteur désigné »
- les activités d'information et de sensibilisation des groupes d'intérêts (MADD, SADD, PRIDE)
- la jurisprudence en matière civile qui prévoit la responsabilité des propriétaires de bars et des gens qui laissent partir les conducteurs ivres
- l'âge légal pour l'achat et la consommation d'alcool (au Québec et en Alberta, l'âge légal est de 18 ans et partout ailleurs au Canada, de 19 ans)
- des primes d'assurance plus élevées pour les personnes interceptées par la police pour avoir conduit avec facultés affaiblies.

Pour les conducteurs, les sociétés d'assurances établissent les taux en fonction d'un certain nombre de facteurs permettant d'établir la prime à payer pour une couverture d'assurance. Parmi les facteurs pris en considération, on retrouve le nombre d'accidents et de condamnations, tant en ce qui concerne les infractions visées dans les codes de la route (comme l'excès de vitesse) que dans le *Code criminel* (comme la conduite avec facultés affaiblies). Les accidents d'automobiles, les inculpations et les condamnations entraînent une baisse de points de classement (pour l'attribution du taux et l'imposition d'une prime additionnelle, soit une prime qui vaut 100% de la prime régulière (laquelle varie habituellement entre 500 \$ et 1000 \$).

Une personne déclarée coupable de conduite avec facultés affaiblies devra recourir à une assurance de « répartition des risques » pour obtenir une couverture d'assurance une fois que cessera l'interdiction de conduire. Cette couverture d'assurance offerte aux conducteurs présentant un risque élevé est attribuée par un consortium d'assureurs réunissant toutes les sociétés d'assurance d'une province. Les taux devraient varier entre 4 000 \$ et 6 000 \$ par année, particulièrement s'il y a eu des dommages matériels. Un assuré doit n'avoir été impliqué dans aucun accident pendant trois ans pour pouvoir bénéficier de nouveau d'une assurance régulière.

- Les opérations de contrôles surprises en Colombie-Britannique

La Insurance Corporation of British Columbia recueille et gère depuis plusieurs années les données obtenues de toutes les opérations de contrôles surprises effectuées en Colombie-Britannique. La recherche récemment effectuée en Colombie-Britannique révèle que, si 20% de la population est soumise à une telle opération à des périodes prédéterminées cela a un effet dissuasif important à l'égard des habitudes de conduite et donc, de la fréquence de cas de conduite en état d'ébriété. Alors qu'auparavant les contrôles surprises sur la route permettaient

aux policiers d'intercepter un conducteur avec facultés affaiblies sur 300 véhicules arrêtés, la proportion est maintenant de 1 sur 500. On a constaté que lorsque ces programmes avaient cours, ils faisaient diminuer le nombre d'accidents sur la route et, après leur interruption, l'effet perdurait encore sur une courte période. Il semble que si de telles mesures d'exécution sont appliquées de manière intensive pendant un mois, cela diminuera le nombre d'accidents dus à la consommation d'alcool pendant ce mois et pendant le mois qui suit. Selon la recherche effectuée en Colombie-Britannique, on a constaté qu'il y avait une baisse de 28% du nombre de blessures et de décès survenus lors d'accidents reliés à la consommation d'alcool lorsqu'un programme était en cours et durant la période qui suivait immédiatement son interruption.

Incidentement, les policiers ont reçu, dans le cadre d'un programme d'exécution de la loi de la Colombie-Britannique, une formation spécialisée pour la détection de signes typiques d'un conducteur en état d'ébriété. Cela leur a permis de repérer plus facilement les conducteurs aux facultés affaiblies par la consommation d'alcool. Consécutivement, il y a eu augmentation de 8%, dans certaines régions de la Colombie-Britannique, du nombre d'inculpations pour avoir conduit avec les facultés affaiblies par la consommation d'alcool (*Enhanced Counterattch*). La formation spécialisée, particulièrement en recourant à des tests de sobriété standardisés sur le terrain, a également entraîné le dépôt par certains postes de la GRC en Colombie-Britannique d'un plus grand nombre d'accusations de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool en vertu de l'alinéa 253 a) du *Code criminel*. La preuve d'une infraction à l'alinéa 253 a) est fondée sur l'observation des facultés affaiblies, plutôt que sur les résultats de tests d'alcoolémie administrés au moyen d'appareils approuvés.

- Suspensions immédiates de permis de conduire

L'examen des données sur les suspensions immédiates de permis de conduire révèle que la plupart des services de police ont eu recours plus souvent à ce procédé ces dernières années. Cette constatation peut être examinée à la lueur des données découlant d'un sondage effectué par Transports Canada en 1997, selon lesquelles environ 30% des policiers ont déclaré que les conducteurs dont l'alcoolémie était supérieure à la limite légale faisaient « parfois » (22%) ou « fréquemment » (8%) l'objet de suspensions de courte durée plutôt que de mises en accusations pour conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel*. Trois motifs principaux ont été avancés pour expliquer cette tendance : (i) gérer une poursuite criminelle demande trop de temps; (ii) il y a trop peu de personnel pour prendre en charge une telle poursuite; (iii) la suspension du permis permet d'écarter immédiatement le conducteur de la route.

En outre, les trois quarts des policiers ayant répondu au sondage ont déclaré qu'ils ne déposaient d'accusations que si les conducteurs fautifs avaient une alcoolémie supérieure à 100 mg. Ils estimaient que, dans ces cas, les accusations risquaient moins d'être contestées en cour. Le fait que les relevés des appareils de mesure de l'alcoolémie soient souvent contestés devant le

tribunal semble être un facteur dissuasif expliquant le moins grand nombre d'accusations portées pour avoir conduit avec facultés affaiblies lorsque l'alcoolémie se rapproche du taux légal permis.

Tous les éléments précédents démontrent que la récente réduction du nombre de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies a peut-être pour cause le recours accru, par les policiers, à une suspension immédiate du permis de conduire d'un conducteur dont l'alcoolémie est supérieure à la limite légale. Les policiers préfèrent recourir aux suspensions principalement en raison du temps et de la paperasserie considérables requis pour le traitement d'une accusation de conduite avec facultés affaiblies. (*Juristat*, à la page 10)

Compte tenu des constatations énoncées dans *Juristat*, le pourcentage des conducteurs qui avaient une alcoolémie de plus de 0,08 et qui furent impliqués dans un accident mortel est vraisemblablement un indice beaucoup plus fiable pour déterminer l'ampleur du phénomène de conduite avec facultés affaiblies que le nombre d'accusations déposées en vertu du *Code criminel*.

- la couverture médiatique
 - nouvelles et expériences communautaires – couverture factuelle

Au cours des 15 dernières années, des millions de messages et de discours furent écrits ou prononcés au sujet de l'alcool, de la conduite en état d'ébriété et des lois touchant ce problème. Dans les médias, cela a pris la forme d'éditoriaux, d'accidents tragiques rapportés à la une, de reportages sur les affaires judiciaires et de nouvelles d'intérêt général.

- œuvres de fiction au théâtre, au cinéma et à la télévision

Les récits reliés à la conduite en état d'ébriété ont également l'objet d'œuvres de fiction. En 1988, un professeur de l'université Harvard a utilisé la télévision pour favoriser et inciter le recours au conducteur désigné et pour que de nouvelles normes sociales relativement à la conduite avec facultés affaiblies voient le jour. Le projet, à caractère unique et appuyé par les dirigeants des postes de télévision, a permis de véhiculer le message de la nécessité de recourir à un conducteur désigné dans environ 160 intrigues d'émissions de télévision aux heures de grande écoute. Les sondages ont révélé que, un an après le lancement du projet, plus des deux tiers des Américains adultes savaient ce qu'était un conducteur désigné. (*The Utne Reader*)

- publicité

L'industrie de la production et de la distribution des boissons alcoolisées fait de la publicité non seulement pour la promotion de ses propres produits mais aussi, depuis quelques années, pour une consommation modérée. Elle véhicule le message « Pas d'alcool au volant ».

Perceptions quant à l'efficacité des dispositions du *Code criminel*

Dans le cadre d'une évaluation faite en 1993 à la demande du ministère de la Justice du Canada et portant sur les modifications apportées en 1985 au *Code criminel*, on a conclu que les modifications apportées ne pouvaient être seules tributaires de la réduction des accidents liés à la consommation d'alcool.

Les réductions ont été observées autant dans le changement de comportement que dans ses conséquences, c'est-à-dire les accidents liés à la consommation d'alcool. Aucune preuve ne permet cependant d'affirmer que ces réductions sont imputables de façon précise aux modifications apportées en 1985 au *Code criminel*. Bien que le problème ait diminué de façon évidente à la suite des modifications, ce changement dans les habitudes de conduite n'est que la suite logique de la tendance générale observée au cours de la période de six ans précédant l'adoption de la loi. On n'a pu détecter aucun effet qui n'aurait été occasionné que par les modifications apportées à la loi. Le changement apporté à la législation visant la conduite avec facultés affaiblies n'était qu'une seule initiative parmi une multitude de nouveaux programmes débattus et mis en œuvre. (*Évaluation de l'incidence des modifications apportées en 1985 aux articles du Code criminel du Canada concernant la conduite avec facultés affaiblies*, aux pages 83 et 88)

On a également conclu que, à moins que le public ne soit au courant de la loi (et, en l'occurrence, la recherche démontrait que les gens ignoraient quelles étaient les sanctions applicables en cas de conduite avec facultés affaiblies), la loi ne pouvait être un moteur efficace de changement :

La connaissance relativement faible des lois actuelles en la matière met en doute l'utilité d'autres modifications pour le moment. Ce qui est vraiment nécessaire, c'est de mettre en branle une campagne efficace pour informer le public des lois en vigueur. (*Évaluation de l'incidence des modifications apportées en 1985 aux articles du Code criminel du Canada concernant la conduite avec facultés affaiblies*, à la page 92)

Toutefois, les modifications apportées au *Code criminel* peuvent avoir attiré l'attention du public et ainsi influencé les comportements, et ce, même si les personnes interrogées n'ont pu fournir de renseignements précis sur les nouvelles sanctions imposées face à une infraction de conduite avec facultés affaiblies.

Six ans plus tard, en 1999, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada a effectué un sondage à l'échelle nationale. Il y a alors eu deux constatations intéressantes sur les perceptions des citoyens face à la loi :

Les Canadiens croient-ils que les conducteurs en état d'ébriété courent le risque de se faire prendre?

- Le public a confiance que les policiers mettent les efforts nécessaires pour réduire la fréquence de cas de conduite avec facultés affaiblies; il croit que les conducteurs fautifs risquent fort de se faire prendre. En fait, le public surestime les probabilités que les conducteurs avec facultés affaiblies soient interceptés et soumis à un test-haleine (...). En 1998, près d'un Canadien sur trois a fait l'objet d'un contrôle surprise de la police.

Les Canadiens croient-ils que les conducteurs avec facultés affaiblies seront inculpés et punis?

- La confiance à l'endroit du système judiciaire est défailante; les Canadiens croient que les chances sont minces d'obtenir une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies. Près de 40% des Canadiens croient qu'ils n'ont qu'une chance sur deux d'être condamnés s'ils sont accusés de conduite avec facultés affaiblies. Un nombre important d'entre eux croient que, si les policiers interceptent un conducteur avec facultés affaiblies, il est loin d'être certain qu'une peine sera infligée. (*Sondage national sur la conduite avec facultés affaiblies*, aux pages v et vi)

On a estimé, par suite des réponses données dans le cadre du *Sondage national sur la conduite avec facultés affaiblies*, qu'il y avait eu, en 1998, 12,5 millions de déplacements pendant lesquels le conducteur estimait avoir trop bu. Le grand public croit que les conducteurs qui sont des buveurs chroniques se feront davantage prendre car leur perception les mène à croire qu'ils pourront conduire impunément en état d'ébriété. Le sondage révèle qu'on peut imputer 84% de tous les déplacements faits « avec facultés affaiblies » à 2,6% des conducteurs (à la page 11). La probabilité d'une condamnation envisagée par le grand public (50%) était bien inférieure au taux réel des condamnations (77%).

7. Des initiatives ou des facteurs ont-ils eu un effet compensateur?

La conduite avec facultés affaiblies au Canada – 1998 (Juristat) laisse croire que la sévérité accrue des peines à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies a, si l'on en juge par le nombre de comparutions devant le tribunal (qui a également pu augmenter en raison des remises de causes), entraîné une augmentation du nombre de plaidoyers de non-culpabilité et fait.

En réponse à la sévérité accrue des peines, il est possible, selon les résultats du sondage mené par Transport Canada, qu'une plus grande proportion de gens accusés de conduite avec facultés affaiblies plaide « non coupable ». La présence d'avocats expérimentés et compétents dans ce domaine fait souvent en sorte que les gens sont davantage prêts à plaider non-coupable à une telle accusation afin de tenter d'obtenir un acquittement. Selon les données de ETJCA, on remarque une complexification des causes entendues devant les tribunaux, et ce, parallèlement à la sévérité accrue des peines. Depuis le début de

l'enquête, les données recueillies ont permis de constater que le nombre de causes nécessitant plus de six comparutions a augmenté. Par contre, en 1994-95 19% (12 775) des causes nécessitaient plus de six comparutions devant les tribunaux alors qu'en 1987-96, il en était ainsi pour 23% (13 911) des causes. (*Juristat*, à la page 11)

Des rapports anecdotiques des procureurs constatent que les cours dépensent 30% à 40% de leur temps à l'audition des poursuites pour la conduite en état d'ébriété, même si les personnes accusées de ces infractions ne comptent que de 13% du total des personnes accusées.

Ces données font penser qu'il existe un délicat équilibre entre le type de peines qu'un tribunal peut infliger et la probabilité de contestation des accusations. Lorsque l'accusé a davantage à perdre (dans une société où l'usage de l'automobile est important, les suspensions obligatoires de permis prévus par les provinces et les interdictions de conduire prévues par le gouvernement fédéral représentent un handicap économique et social important, particulièrement pour les conducteurs des régions rurales), il peut être prêt à consacrer davantage de temps et d'argent dans l'espoir de se défendre avec succès contre une accusation que d'avoir à assumer les contrecoups d'une condamnation. (Nous ne voulons pas laisser entendre que tous les accusés sont toujours coupables, mais simplement souligner que, lorsque les contrecoups d'une condamnation deviennent plus importants, on peut avoir davantage intérêt à laisser à la Couronne le fardeau de prouver le bien-fondé de la poursuite ou encore de prendre le risque que la preuve de la poursuite ne sera pas établie « hors de tout doute raisonnable ».)

La possibilité d'aider un délinquant à se réadapter est réduite lorsque la marge de manœuvre rétrécit. Les peines minimales obligatoires prévues dans le *Code criminel*, tout comme les interdictions de conduire, sont un sujet de préoccupations pour les gouvernements provinciaux et territoriaux. Certains désirent qu'on fournisse non seulement aux délinquants coupables d'une première offense, mais aussi aux récidivistes, l'occasion de s'amender en leur donnant la permission de recommencer légalement à conduire, à la condition de faire installer un système de blocage du contact dans leur automobile. D'autres encore voudraient qu'on offre aussi une telle possibilité aux délinquants participant avec succès à un programme de réhabilitation.

Il y a également certaines variations dans les sanctions imposées par les provinces et territoires aux conducteurs avec facultés affaiblies. Dans le chapitre introductif de son rapport, le comité permanent a écrit ce qui suit :

Au fil de son étude, le Comité s'est peu à peu rendu compte que le Parlement disposait de pouvoirs législatifs limités en matière de conduite avec facultés affaiblies. Dans l'exercice de sa compétence constitutionnelle en matière de droit criminel, le Parlement interdit et punit la conduite en état d'ébriété conformément au *Code criminel*, et il établit des procédures spéciales pour l'obtention des preuves nécessaires à la poursuite. Outre la responsabilité d'intenter des poursuites pour des infractions relatives à la conduite de véhicules en état d'ébriété, que leur confère la disposition constitutionnelle sur l'administration de la justice,

les provinces et les territoires ont compétence concernant les permis de conduire et les voies publiques. Au cours des ans, un ensemble complexe et interdépendant de sanctions criminelles et administratives ont été imposées aux conducteurs en état d'ébriété – amendes, emprisonnement et interdiction de conduire par suite de condamnations en vertu du *Code criminel*, assorties de suspensions de permis par la province ou le territoire pour des durées et selon des conditions variables.

Le comité a ensuite souligné que certains témoins s'étaient plaints du manque d'uniformité entre les sanctions prévues par les diverses provinces canadiennes et il a conclu comme suit :

Même si la compétence du Parlement en droit criminel l'habilite probablement à élargir l'éventail des peines prévues au *Code criminel*, le Comité a essayé de ne pas oublier que les conséquences pratiques d'une telle ligne de conduite auraient beaucoup de chance d'aboutir presque entièrement sur les épaules des responsables provinciaux ou territoriaux.

En ce moment, même si les dispositions du *Code criminel* s'appliquent partout au Canada, les personnes surprises à conduire alors que leurs facultés sont affaiblies peuvent se voir infliger des peines différentes selon la province où elles se trouvent. Ainsi, par exemple, certaines provinces exigent que les conducteurs fautifs participent à un programme de réhabilitation, tandis que d'autres prévoient l'installation d'un système de blocage du contact empêchant un conducteur qui a bu de faire démarrer sa voiture.

8. Quels sont les coûts engendrés par les dispositions du *Code criminel* ?

Les modifications apportées au Code

Au milieu des années 1980, la Section des politiques en matière de droit pénal avait un avocat qui consacrait une partie considérable de son temps au dossier de la conduite avec facultés affaiblies. D'autres secteurs au sein du ministère consacraient également du temps à ces questions, entre autres des groupes de conseillers juridiques spécialisés s'occupant de questions liées à la Charte et au droit constitutionnel, le groupe de coordination des affaires intergouvernementales, la Section de la recherche, la Direction générale des communications et des affaires publiques, la Section de l'information juridique et le groupe de rédaction législative. De hauts fonctionnaires ont participé activement au travail de supervision, ont surveillé l'évolution de la question et ont conseillé le ministre.

Le fait d'apporter des modifications législatives met également à contribution les ressources du Parlement. Il est cependant difficile d'évaluer le temps consacré par les fonctionnaires du Parlement et les élus à l'examen d'un projet de loi par la Chambre des communes le Sénat.

Maintien de l'ordre

Réserve : Il ne s'agit que d'une estimation très grossière fondée sur des conjectures.

L'ICBC (Insurance Corporation of British Columbia) acquitte tous les frais reliés aux opérations de contrôles surprises effectuées en Colombie-Britannique et dépense environ 12 millions de dollars par année pour ce programme. Les renseignements et données sur les coûts ont servi à effectuer les calculs qui suivent. Il en coûte 95 \$ pour les services d'un policier qui est hors service pour une heure de temps supplémentaire. De cinq à six policiers travaillent à chaque site de contrôles surprises et s'occupent d'environ 300 véhicules à l'heure. Pour que le processus soit efficace, s'il faut que la vérification vise 20% de la population pendant une période intensifiée de contrôles surprises d'un mois, il faudra arrêter environ 20 000 véhicules pendant cette période. Si une opération de contrôles surprises permet d'arrêter 300 véhicules en une heure, il faudra environ 67 heures pour faire le compte. À 95 \$ l'heure pour six policiers pendant 17 heures, il en coûtera environ 40 000 \$ pour exécuter pendant un mois un programme de contrôles surprises dans une collectivité de 100 000 personnes. S'il faut exécuter un programme sur une période de six mois sur douze pour obtenir un effet maximal, il en coûtera 240 000 \$ pour faire fonctionner un programme de contrôles surprises pendant toute une année dans une ville de 100 000 habitants.

En vue de comprendre les activités de maintien de l'ordre sur les routes, l'ICBC a analysé les données du questionnaire qui furent fournies par 50 membres de la British Columbia Association of Chiefs of Police. Elle a conclu qu'il fallait pour les policiers environ :

1,1 heure pour faire enquête et rapport sur un accident ayant causé des dommages matériels

4,0 heures pour faire enquête et rapport sur un accident n'ayant causé que des blessures

37,7 heures pour faire enquête et rapport sur un accident mortel

Les officiers déclarent également qu'il faut 3,4 heures pour faire enquête et rapport à l'égard d'une accusation de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* et qu'un policier devait consacrer 5,6 heures de son temps pour comparaître devant le tribunal en cas de poursuite (*Traffic Policing Parameters*, à la page 5).

Cela est beaucoup plus élevé que la moyenne nationale. L'enquête de 1997 auprès des policiers révèle qu'un policier consacre en moyenne 2,5 heures pour le traitement d'une infraction « de plus de 0,08 » et 4,4 heures pour la comparution en cour (0,5 heure à la barre des témoins pour le policier enquêteur).

Les coûts reliés au système judiciaire

Une analyse détaillée des coûts encourus par le système judiciaire pour les cas de conduite avec facultés affaiblies s'avère extrêmement complexe. Nous tenterons cependant de l'estimer, même grossièrement.

Si on compare entre les coûts liés à un plaidoyer de culpabilité à un procès et ceux liés à une incarcération et le temps qui est requis pour un policier recueillant les éléments de preuve, s'acquittant des formalités administratives requises et témoignant en cour (au besoin), du temps requis par le procureur de la Couronne pour la préparation de son dossier et par le greffier et le juge qui doivent traiter la cause et des dépenses administratives connexes, on estime que chaque accusation de conduite avec facultés affaiblies engendre des coûts de 1000 \$ à 2000 \$ pour le système judiciaire. En fait, cette estimation est sans doute trop conservatrice. En 1996, Bill Mercer de l'Insurance Corporation of British Columbia a présenté lors d'une conférence tenue en Saskatchewan une étude dans laquelle il évaluait à environ 2700 \$ par dossier les coûts assumés par le système judiciaire pour une poursuite pour conduite avec facultés affaiblies. (*Extraordinary Impaired Driving Roadcheck Enforcement in British Columbia*)

En se fondant sur une évaluation maximale, soit le nombre de 60 000 accusations de conduite avec facultés affaiblies par année au Canada (sur la base des données de 1997-98 pour neuf provinces et territoires, *Juristat*, à la page 6), et en estimant qu'il en coûte 2000 \$ en moyenne pour le traitement de chaque accusation par le système judiciaire, le coût pour le traitement de toutes les accusations portées en vertu des dispositions en cause du *Code criminel* est de 120 000 000 \$ par année. (En se fondant sur une évaluation de 1000 \$ par accusation, les coûts de traitement seraient de 60 000 000 \$ par année.)

9. Justice Canada aurait-il pu prendre des mesures ou des initiatives plus efficaces?

- exercer davantage d'activités relatives à l'exécution de la loi?

L'étude australienne citée au début du présent document et les résultats de l'étude menée en 1997 en Colombie-Britannique sur les opérations de contrôles surprises laissent croire que l'accroissement des activités relatives à l'exécution de la loi constituent une stratégie de dissuasion très efficace. (Veuillez toutefois noter qu'on a recours dans les États australiens à des tests-haleines pratiqués au hasard sur des conducteurs qu'on ne soupçonne même pas d'avoir consommé de l'alcool, ce qui poserait au Canada un problème en regard de la Charte.)

Aurait-il été plus efficace d'aider les provinces et territoires dans le choix des mesures à prendre pour exécuter la loi (notamment en achetant des appareils de détection approuvés, en formant des policiers en vue de l'utilisation de ces appareils et en apportant du soutien à la formation en détection des indices d'ébriété et aux programmes de contrôles surprises) et de dépenser moins pour des activités menées par le gouvernement fédéral? En raison toutefois du degré de préoccupation du public pour cette question dans les années 1980, si le gouvernement fédéral n'avait rien fait d'autre que de transférer des fonds à des fins d'exécution de la loi, cela aurait été perçu négativement comme un « renvoi de la balle » et un refus de prendre les mesures s'imposant. De même, les provinces auraient pu ne pas apprécier une intrusion dans leur domaine de compétence quant à l'administration de la justice.

- rendre les mécanismes prévus au *Code criminel* plus efficaces?

Le régime prévu au *Code criminel* a été conçu avec soin (les résultats l'attestent) en prévision d'éventuelles contestations fondées sur la Charte. Une poursuite relative à une infraction de conduite avec facultés affaiblies visée à l'alinéa 253 b) (alcoolémie de plus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang) du *Code criminel* se fonde sur une procédure, une technologie et un cadre conceptuel qui diffèrent de ceux auxquels on a habituellement recours pour les poursuites pénales. Les dispositions du *Code criminel* font appel à une analyse de l'alcoolémie à partir d'échantillons d'haleine (ou de sang) prélevés un certain nombre de minutes et parfois d'heures après que l'infraction de conduite avec facultés affaiblies a probablement été commise. Le conducteur soupçonné de conduite avec facultés affaiblies est conduit à un poste de police pour y subir, à des fins de preuve, un test administré au moyen d'un appareil calibré et contrôlé avec soin.

Cela a donné lieu à des contestations fondées sur les droits conférés par la Charte (par exemple, le droit à un avocat) et à des arguments de nature technique de la défense au sujet du moment où le test-haleine a été administré et du mode selon lequel il l'a été. Les avocats de la défense sont à l'affût d'erreurs imputables aux policiers **dans leurs enquêtes, dans les formulaires ou dans le fonctionnement de l'équipement**. Une poursuite relative à une infraction de conduite avec facultés affaiblies visée à l'alinéa 253 a) (facultés affaiblies) qui se fonde sur une preuve d'observation d'indices manifestes d'ébriété est davantage susceptible (**par rapport aux poursuites visées à l'alinéa 253 b)**, par conséquent, de donner lieu à un plaidoyer de culpabilité.

Tandis que les services de police commençaient à recourir de plus en plus aux appareils de détection et aux alcootests approuvés pour mesurer l'alcoolémie, il est intéressant de noter que de nombreux services retiraient la formation de base sur la détection des indices d'ébriété de leurs programmes de formation policière et ce, sans l'aide d'outils techniques.

L'information figurant dans *Juristat*, précitée, au sujet du recours par les policiers aux suspensions immédiates de permis plutôt qu'aux dépôts d'accusations portées en vertu du *Code criminel* fait croire que le système de justice pénale n'a pas trouvé une façon efficace de procéder relativement aux accusations de conduite avec facultés affaiblies. L'enquête menée auprès des policiers en 1997 a révélé que les policiers devaient remplir en moyenne de 6 à 8 formulaires pour chaque accusation de conduite avec facultés affaiblies. Ces formulaires sont nécessaires pour s'assurer qu'on puisse retracer toute suspension de permis ou toute condamnation antérieure du conducteur, que l'identité de l'accusé a valablement été établie, que la preuve est consignée en vue de son éventuelle présentation en cour et que la procédure est valablement mise par écrit, mais elles mettent en question l'efficacité du système judiciaire. Les suspensions de permis de conduire par les autorités provinciales et territoriales pourront être mises de l'avant.

- attirer l'attention sur les conducteurs alcooliques?

Le problème des alcooliques chroniques et des récidivistes demeure toujours.

Le Conseil canadien de la sécurité a exprimé l'avis que les modifications de 1985 au *Code criminel* s'étaient avérées « inefficaces et nuisibles », car elles n'étaient pas parvenues à protéger le public des récidivistes. (Comité permanent, chapitre 3, à la page 1).

Il se peut, toutefois, que le droit pénal fédéral ne puisse jamais être un outil parfaitement efficace pour régler le problème des alcooliques chroniques qui conduisent régulièrement avec des facultés affaiblies.

10. Quelles conclusions générales peut-on tirer quant au choix des instruments d'action?

La présente étude de cas sur la conduite avec facultés affaiblies fournit l'occasion d'examiner les instruments d'action choisis il y a quinze ans par le ministère de la Justice pour s'attaquer au problème. Il ne s'agit pas de faire des conjectures quant aux choix qui ont été faits, mais de faire observer que l'examen de la question conduit à tirer certaines conclusions générales sur le choix des instruments d'action.

Pour être efficaces, l'adoption ou la modification de dispositions législatives doivent faire partie d'un agencement de mesures

- Il est peu probable que des interdictions prévues par la loi et appliquées au moyen de sanctions pénales permettent à elles seules d'atteindre les objectifs sociaux désirés. Elles

doivent être accompagnées d'autres mesures pour que se produise une modification durable des comportements sociaux.

- Des dispositions législatives sans publicité et sans mesures pour sensibiliser davantage le public aux risques d'arrestation ne seront probablement pas efficaces.

Le choix des instruments d'action n'est pas sans conséquences

- La voie législative et sa mise en œuvre sont coûteuses. Sans mesures d'exécution de la loi, les citoyens ne croiront pas qu'ils risquent de se faire prendre et d'être punis et ils pourraient ne pas être suffisamment incités à se conformer à la loi.
- Des peines plus sévères tendent à s'accompagner d'un accroissement des contestations et des coûts.
- Les mesures administratives, comme les suspensions de permis immédiates, peuvent s'avérer moins coûteuses et plus efficaces à titre de mécanismes d'exécution de la loi que les sanctions de droit pénal. Par contre, elles peuvent être perçues comme des initiatives moins adéquates que l'imposition de sanctions criminelles.

Le travail d'élaboration de politiques valables et corroborées ne s'arrête pas à l'adoption de la loi

- Il est nécessaire de procéder à des activités continues de contrôle, de recherche, d'évaluation et d'ajustement pour que les objectifs stratégiques demeurent bien ciblés et qu'on ne s'en écarte pas en raison d'événements isolés ou d'idées attrayantes ne résistant pas à un examen approfondi.

Sources

Entrevues

1. Paul Boase, chef, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada
2. Meg (Richeson) Horn, agent de développement communautaire de 1984 à 1989, Direction de la politique, des programmes et de la recherche, Justice Canada
3. Diane Jacovella, directrice, Stratégie canadienne antidrogue
4. Bill Mercer, Road Safety and Strategic Initiatives, Insurance Corporation of British Columbia
5. Hal Pruden, conseiller juridique, Section de la politique en matière de droit pénal, Justice Canada
6. Herb Simpson, président, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, Ottawa
7. Don Stewart, agent d'information, Bureau d'assurance du Canada
8. D^r Evelyn Vingilis, directrice, Population and Health Unit, University of Western Ontario

Documents imprimés

1. *21^e Rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne*, Chambre des communes du Canada, mai 1999
2. *Analysis of Media Response to Impaired Driving*, 11 septembre 1985, visant 20 mois d'activités de la presse écrite, Direction générale des communications et des affaires publiques, Justice Canada
3. *A New Look at Deterrence Models*, Evelyn Vingilis, dans *Drinking and Driving, Advances in Research and Prevention*, éd. R. Jean Wilson et Robert E. Mann, The Guilford Press, New York, à la page 99
4. *Évaluation de l'incidence des modifications apportées en 1985 aux articles du Code criminel concernant la conduite avec facultés affaiblies*, document de travail, Justice Canada, 1993

5. Étude nationale sur l'usage des drogues parmi les étudiants universitaires du Centre de toxicomanie et de santé mentale. <http://www.camh.net/francais/>
6. *CCMTA Standing Committee on Road Safety Research and Policy, Strategy to Reduce Impaired Driving 2001, STRID 2001 Monitoring Report: Progress in 1997 and 1998*, Transports Canada, 1999
7. *Drinking and Driving in Canada, A Research Report for Documentary Productions on behalf of Insurance Bureau of Canada*, Goldfarb Consultants, novembre 1983
8. *Drinking Driving Research Unit*, Evelyn Vingilis, *Journal of Traffic Medicine* (1992), vol. 20, n° 1
9. *Récidivistes d'un délit de CFA (conduite avec facultés affaiblies) : examen et synthèse de la documentation*, rédigé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 1997
10. *Enhanced Counterattack, Results of a 30-Week Impaired Driving Roadcheck Enforcement Campaign, June – December 1997*, Insurance Corporation of British Columbia, 1997
11. *Évaluation du Programme des conducteurs avec facultés affaiblies de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances*, Bureau de l'alcool, des drogues et des questions de dépendance, Santé Canada, 1997
12. *Extraordinary Impaired Driving Roadcheck Enforcement in British Columbia: An Example of Corporation Incursion into the Justice System*, G. W. (Bill) Mercer, *Health Public Policy Development – Science, Art or Chance?*, travaux du congrès, Regina, Saskatchewan, avril 1996
13. *Les méthodes d'investigation scientifiques – l'alcool, la drogue et la conduite des véhicules, 21^e Rapport de la Commission de réforme du droit du Canada*, 1983
14. *Juristat, La conduite avec facultés affaiblies au Canada - 1998*, Julie Sauvé, Centre canadien de la statistique juridique, vol. 19, n° 11
15. Site Web de MADD : <http://madd.ca/>.
16. Enquête nationale sur la conduite avec facultés affaiblies, projet de communiqué de presse, Transports Canada, 1983

17. *Sondage sur la conduite avec facultés affaiblies*, Herb Simpson, Douglas Beirness et Daniel Mayhew, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 1999
18. *Prime-Time Activism, These days, TV sells sex, soap and social change*, Craig Cox, vol. 95, *The Reader*
19. *Problems in Detecting DWIs*, Evelyn Vingilis, *Alcohol, Drugs and Driving*, volume 7, numéros 3 et 4, aux pages 197 à 203
20. *Impact : la revue de l'automobile et de la sobriété*, Transports Canada, 1999
21. Déclaration relative au projet de loi C-19 (modifications aux articles sur la conduite avec facultés affaiblies du *Code criminel*), par l'honorable John C. Crosbie, ministre de la Justice et Procureur général du Canada, Edmonton, Alberta, le 11 décembre 1985
22. *The Money is the Message*, première page de la Section R, *Globe and Mail*, 22 janvier 2000
23. *Traffic Policing Parameters*, British Columbia Association of Police Chiefs, *Traffic Safety Committee Questionnaire Responses*, Insurance Corporation of British Columbia, 2000
24. *Les jeunes et les accidents de la route, Réduire les risques découlant de l'inexpérience, du manque de maturité et de la consommation d'alcool – Solutions d'avenir*, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, Ottawa, 1999