

Mesures législatives visant à réduire la conduite avec facultés affaiblies au Québec

**Mémoire soumis à
la Commission des transports et de
l'environnement du Québec**



**Marie Claude Morin
Bureau régional du Québec
MADD Canada - Les mères contre l'alcool au volant
Février 2018**

INTRODUCTION

Des progrès ont été réalisés dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada; toutefois, les collisions mortelles impliquant la consommation d'alcool, de drogue ou d'une combinaison des deux demeurent une des principales causes criminelles de décès au Canada. En moyenne, chaque jour, 4 Canadiens sont tués dans des collisions impliquant l'alcool, la drogue ou une combinaison des deux. En 2013, un total de 2 430 collisions mortelles sont survenues sur notre réseau routier dans lesquelles était impliqué au moins un véhicule motorisé autorisé sur les autoroutes (par ex. voitures, camionnettes, camions et motocyclettes). Sur la base des analyses effectuées sur les conducteurs décédés dans ces collisions, on peut estimer que 1 451 de ces décès, soit 59,7 %, impliquaient l'alcool, la drogue ou une combinaison des deux.

En 2010, la dernière année pour laquelle des données exhaustives sont disponibles pour le Canada, les collisions impliquant la conduite avec facultés affaiblies ont causé 1 082 morts, 63 821 blessures et des dommages à plus de 210 932 véhicules dans des collisions n'ayant causé que des dommages matériels. Un grand total de 183 298 collisions ont entraîné des coûts estimés à 20,62 milliards de dollars. Un effort sérieux doit être consenti pour contrer ce fléau sur les routes du Canada et du Québec tout particulièrement dans le contexte de la légalisation prochaine du cannabis.

Bien que le gouvernement fédéral ait un rôle important à jouer dans la réduction de la conduite avec facultés affaiblies par le biais du droit pénal, les provinces disposent du pouvoir constitutionnel nécessaire pour adopter plusieurs des mesures de sécurité routière considérées comme les plus prometteuses. Dans les faits, c'est au palier provincial qu'ont été adoptées plusieurs des mesures les plus progressives des dernières années.¹

Malheureusement, le Québec n'a apporté que des améliorations modestes à ses lois en matière de conduite avec facultés affaiblies. L'absence de certaines dispositions essentielles a empêché le Québec de se joindre aux chefs de file du classement de MADD Canada, « *Évaluation des provinces et des*

¹ Programmes d'octroi de permis par étapes, suspensions de permis administratives, antidémarrageurs, programmes de mise en fourrière, etc. Ces innovations sont discutées en plus grand détail dans le rapport de MADD Canada intitulé « *Évaluation des provinces et des territoires – Bulletin de l'année 2015* » (MADD Canada, 2015).

territoires – Bulletin de l'année 2015 », une vaste analyse des lois des provinces et des territoires canadiens en matière de conduite avec facultés affaiblies. Lors de cette évaluation, le Québec s'est classé en dernière place, en grande partie parce que le Québec est la seule province qui ne s'est pas encore dotée d'un programme de suspension administrative de permis pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 %.

Qui plus est, bien que nous ne pouvions que saluer l'intention du présent gouvernement du Québec d'imposer la tolérance zéro en matière de cannabis pour tous les conducteurs, il faudra réagir rapidement dans l'éventualité où cette mesure ne soit pas adoptée telle quelle au moment de la légalisation du cannabis.

MADD Canada estime qu'une approche globale, combinant une série de mesures dissuasives et de lois provinciales efficaces, représente le meilleur moyen de contrer la conduite avec facultés affaiblies auprès de la population générale et de réduire le taux de récidive chez les contrevenants. Qui plus est, cette approche doit être logique et modérée. Plusieurs se questionnent notamment sur le manque de mesures efficaces pour contrer l'alcool au volant comparativement à l'intention d'imposer la tolérance zéro en matière de cannabis au volant. Il doit y avoir un équilibre qui soit facilement communicable à tous les usagers de la route afin d'assurer une bonne compréhension et les effets désirables sur la sécurité routière.

Nous saluons les efforts du Québec pour améliorer son Code de la route et, ce faisant, la sécurité de tous les Québécois. Les amendements proposés touchent différents secteurs; nous nous concentrerons sur la conduite avec facultés affaiblies puisque ces mesures touchent directement notre mission.

Et nous reviendrons sur les éléments toujours manquants et certaines considérations qui nous semblent essentielles pour réduire le nombre de collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, la drogue ou une combinaison des deux sur le réseau routier du Québec, notamment l'absence de programme de suspension administrative de permis.

Mesures concernant les récidivistes de l'alcool au volant

MADD Canada soutient, depuis toujours, le programme d'antidémarrageurs éthylométriques du Québec et en fait mention régulièrement dans ses communications traitant des antidémarrageurs comme étant le programme le plus performant au pays.

Par conséquent, nous soutenons sans réserve la proposition d'amélioration du programme québécois pour imposer aux récidivistes la condition d'utiliser un antidémarrageur dans leur véhicule à vie pour avoir l'autorisation de conduire. L'antidémarrageur éthylométrique demeure l'outil le plus efficace qui soit disponible de nos jours pour empêcher un conducteur dont les facultés seraient affaiblies de démarrer son véhicule et de se retrouver sur le réseau routier. Qui plus est, cet outil permet au conducteur de se réhabiliter et idéalement d'apprendre à faire la différence entre conduite et consommation. Finalement, une telle mesure permet d'éviter que certains conducteurs à problème n'optent pour un retrait complet du système et conduisent sans permis valide, sans assurance et sans possibilité de se réhabiliter.

Cependant, cet important outil de réhabilitation doit être utilisé à la pleine mesure de son potentiel. Par conséquent, les données de l'appareil doivent servir de base à l'évaluation qui sera faite de la réussite de cette réhabilitation. La SAAQ doit pouvoir avoir accès à cette information afin de guider le cheminement du conducteur et imposer, aux besoins, des mesures complémentaires de restriction ou de traitement. Si, comme il en a été fait mention lors d'audiences auprès d'un coroner, la loi doit être modifiée pour permettre cet accès et les actions qui pourraient en découler, il apparaît très important de mettre une telle législation en place afin de retirer le maximum du programme d'antidémarrageur pour le plus grand bénéfice des conducteurs fautifs et de la société en général.

Mesures concernant l'accès au réseau routier et l'encadrement de l'utilisation du chemin public

Les actualités de la dernière année nous ont rappelé que la problématique des jeunes conducteurs et de leurs passagers qui décèdent sur le réseau routier fait encore des ravages, des morts, des blessés graves et des familles brisées.

Parmi tous les groupes d'âge, les jeunes affichent les taux les plus élevés (par habitant) de décès et de blessures de la route, ainsi que le taux le plus élevé de décès par kilomètre parcouru parmi tous les conducteurs de moins de 75 ans. De tous les groupes d'âges, ce sont les personnes âgées de 19 ans qui sont le plus souvent tuées ou grièvement blessées.

Les collisions de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes de 16 à 25 ans, et l'alcool, la drogue ou une combinaison des deux sont en cause dans 55 % des cas. Ces collisions surviennent en majorité le soir ou la nuit.

En 2009, les jeunes âgés de 16 à 25 ans ne représentaient que 13,7 % de la population canadienne, mais ils représentaient 31,1% des décès de la route liés à l'alcool.

Par conséquent, nous devons constamment garder à l'esprit que la santé et la sécurité de nos jeunes doit être au cœur de nos décisions en matière de politique publique; les jeunes doivent pouvoir faire l'apprentissage de la conduite automobile dans les conditions les plus sécuritaires possible. C'est donc sans réserve que nous accueillons la décision du gouvernement de mettre en place un couvre-feu pour les apprentis conducteurs, de même qu'une limite du nombre de passagers pouvant se trouver dans un véhicule conduit par un apprenti conducteur.

Les recherches ont démontré qu'avec chaque passager à bord, la capacité d'être attentif aux manœuvres parfois complexes qu'implique la conduite automobile s'en trouve diminuée. Avec plusieurs autres

jeunes à bord, non seulement la capacité de se concentrer diminue mais les distractions et les tentations augmentent : vitesse, utilisation d'appareils, musique, consommation, etc.

L'imposition d'un couvre-feu et une limitation du nombre de passagers, assortis d'exceptions raisonnables permettant aux jeunes adultes de vaquer à leurs occupations et obligations, s'inscrivent dans cette nécessité de protéger les jeunes conducteurs, les jeunes et les autres usagers de la route lors de l'importante période d'apprentissage de la conduite automobile.

Mesures administratives pour les conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 %

Les résultats d'étude sont constants : un taux d'alcoolémie de 0,05 % entraîne un affaiblissement des aptitudes essentielles pour la conduite d'un véhicule motorisé² et un risque relatif de décès dans une collision de la route significativement plus élevé comparativement à une alcoolémie de 0,00 %.³ Qui plus est, les capacités essentielles à la conduite automobile peuvent être affectées à des taux bien moindre que 0,05 %.

Taux d'alcoolémie	Effets typiques	Effets prévisibles sur la conduite
0,02 %	• Diminution du jugement • Détente • Légère augmentation de la chaleur corporelle • Changement d'humeur	• Fonctions visuelles réduites (capacité de suivre rapidement les cibles en mouvement) • Capacité réduite pour la réalisation simultanée de deux tâches (attention partagée)
0,05 %	• Comportement exagéré • Perte possible de contrôle des petits muscles (ex. difficulté à fixer le regard) • Affaiblissement du jugement • Sensation généralement agréable	• Perte de coordination • Capacité réduite pour le suivi des objets en mouvement • Difficulté à manœuvrer le véhicule • Capacité réduite de réagir aux imprévus de la route

² Les études en laboratoires ainsi que les études pratiques ont établi qu'une détérioration marquée d'un nombre d'aptitudes de conduite se manifeste lorsque le conducteur affiche un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou moins. Une alcoolémie faible ou modérée porte atteinte aux habiletés psychomotrices, telles que l'utilisation du volant ou le freinage, ainsi qu'à la fonction visuelle et au temps de réaction. En revanche, les aptitudes les plus touchées par la consommation de petites quantités d'alcool sont la capacité de traiter l'information et les habiletés en matière de fractionnement de l'attention, soit deux aptitudes essentielles à la capacité de réagir rapidement et convenablement aux périls de la route. Veuillez consulter, à titre d'exemple, Moskowitz et D. Fiorentino, « *A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol on Driving-Related Skills* » (Washington : NHTSA, 2000) ; H. Moskowitz et coll., « *Driver Characteristics and Impairment at Various BACs* » (Washington : NHTSA, 2000) ; P. Howat, D. Sleet et I. Smith, « *Alcohol and Driving: Is the 0.05% Blood Alcohol Concentration Limit Justified?* » (1991) 10 Drug and Alcohol Rev. 151 ; A. Liguori et coll., « *Alcohol Effects on Mood, Equilibrium, and Simulated Driving* » (1999) 23 Alcoholism: Clinical and Experimental Research 815 ; et E. Ogden et H. Moskowitz, « *Effects of Alcohol and Other Drugs on Driver Performance* » (2004) 5 Traffic Inj. Prev. 185.

³ Consultez Zador, précité à la note 134 ; H. Moskowitz et coll., « *Methodological Issues and Epidemiological Studies of Alcohol Crash Risk* » et R. Compton et coll., « *Crash Risk of Alcohol Impaired Driving* » in D. Mayhew et C. Dussault, éd., 16^e Conférence internationale sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière - T'2002, CD-ROM (Montréal : SAAQ, 2002).

	• Vigilance réduite • Levée des inhibitions	
0,08 %	• Mauvaise coordination musculaire (ex. équilibre, parole, vision, temps de réaction, et ouïe) • Plus grande difficulté à percevoir les risques • Atteintes au niveau du jugement, de la maîtrise de soi, du raisonnement, et de la mémoire	• Concentration • Perte de mémoire à court terme • Contrôle de la vitesse • Capacité réduite pour le traitement de l'information (ex. reconnaissance de la signalisation, recherches visuelles) • Perception altérée
0,10 %	• Détérioration marquée du temps de réaction et du contrôle • Empâtement de la parole, manque de coordination, et diminution de la capacité de réfléchir	• Capacité réduite pour le maintien de la bonne position dans la voie et le freinage
0,15 %	• Perte considérable du contrôle musculaire par rapport à la normale • Possibilité de vomissements (à moins que le niveau d'intoxication soit atteint graduellement ou que la personne ait développé une tolérance à l'alcool) • Perte significative d'équilibre	• Perte significative de la capacité de contrôler le véhicule, de se concentrer sur la conduite, et de traiter les informations visuelles et auditives

Ce tableau indique les taux d'alcoolémie auxquels on note généralement l'apparition des effets indiqués. Ces données ont été recueillies auprès de nombreuses sources dont la National Highway Traffic Safety Administration, le National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, la American Medical Association, la National Commission Against Drunk Driving, et www.webMD.com.

Les administrations internationales qui ont promulgué une limite d'alcoolémie de 0,05 % ont bénéficié d'un important recul du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies et de collisions liées à la consommation d'alcool.⁴ Par exemple, en Nouvelle-Galle du Sud, on attribue une réduction de 8 % des collisions mortelles, 7 % des collisions graves et 11 % des collisions de nuit impliquant un seul

⁴ Consultez par exemple, Shults, *précité* à la note 115 pages 69-71 ; R. Mann *et coll.*, « *The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review* » (2001) 33 *Accid. Anal. and Prev.* 569 ; E. Chamberlain et R. Solomon, « *The Case for a 0.05% Criminal Law Blood Alcohol Concentration Limit for Driving* » (2002) 8 (Suppl III) *Inj. Prev.* iii1 pages iii5-iii14 ; Babor, *précité* à la note 115, pages 159-60 ; D. Morrison, M. Petticrew et H. Thomson, « *What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? Evidence from systematic reviews* » (2003) 57 *J. Epidemiol. Community Health* 327, page 331 ; J. Grube, « *Preventing Alcohol-Related Problems: Public Policy Strategies* » dans *Implementing Impaired Driving Countermeasures: Putting Research into Action* (Washington : Transportation Research Board, 2005) 93, page 102 ; et J. Fell et R. Voas, « *The Effectiveness of Reducing Illegal Blood Alcohol Concentration (BAC) Limits for Driving: Evidence for Lowering the Limit to .05 BAC* » (2006) 37 *J. Safety Research* 233.

véhicule à la limite de 0,05 %. Autrement dit, cette mesure prévient chaque année 75 collisions mortelles, 605 collisions graves et 296 collisions de nuit impliquant un seul véhicule.⁵

MADD Canada a commencé à militer en faveur des suspensions administratives de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus dans son rapport « *Évaluation des provinces et des territoires - Bulletin de l'an 2003* ». Travaillant de concert avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), MADD Canada a élaboré un programme modèle de suspensions administratives de permis pour les conducteurs avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % fondé sur les meilleures pratiques en vigueur au Canada. Ce modèle, qui a d'ailleurs été adopté par le CCATM, prévoyait des suspensions de permis de 7 à 14 jours pour une première infraction et des suspensions de 30, 45 et 60 jours pour une deuxième et troisième infraction et toute infraction subséquente dans une période de trois ans. Ces mesures ont depuis été bonifiées pour inclure des mises en fourrière de véhicules qui se sont avérées très efficaces pour réduire encore davantage les décès et les blessures.

Ces mesures provinciales constituent un important volet de toute stratégie visant à contrer la conduite avec facultés affaiblies avec des taux d'alcoolémie entre 0,05 % et 0,08 %, soit des niveaux qui posent un risque considérable pour les usagers de la route. Par conséquent, ce programme devrait s'appliquer à tout conducteur dont l'analyse d'haleine, de sang ou d'urine indique un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus et tout conducteur intercepté par un policier qui a des soupçons raisonnables que l'individu a les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue.

Étant de nature administrative, ces sanctions provinciales agissent indépendamment du système fédéral de justice pénale et n'encourent pas de dossier criminel. Non seulement les suspensions administratives sont-elles plus simples et économiques, elles s'avèrent probablement plus efficaces pour dissuader les conducteurs que les accusations en vertu du *Code criminel*.

On reconnaît que la dissuasion globale se base sur trois éléments: la certitude d'être intercepté, la rapidité de la procédure et la sévérité de la peine. Les suspensions administratives répondent aux deux premiers critères parce qu'elles sont immédiates et qu'elles s'appliquent sans exception. En

⁵ J. Henstridge, R. Homel et P. Mackay, « *The Long-Term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis* » (Canberra : Federal Office of Road Safety, 1997), tableau 7.4.

comparaison, les interdictions de conduite fédérales étant liées au résultat d'une poursuite pénale, elles n'entrent souvent en vigueur que plusieurs mois après l'infraction présumée. De surcroît, en raison des divers problèmes pouvant survenir lors d'une procédure criminelle, il est possible qu'aucune accusation ne soit portée contre le contrevenant. Par conséquent, bien que l'interdiction fédérale soit plus sévère, elle n'est ni aussi assurée ni aussi rapidement exécutée que la suspension administrative de permis provinciale.⁶

Afin de maximiser l'efficacité d'un programme de suspension administrative de permis, il est préférable de l'opérer en conjonction avec l'utilisation d'appareils de détection approuvés lors de l'interception du contrevenant ou aux barrages routiers. Si la lecture d'alcootest se situe dans la zone « avertissement », les policiers devraient procéder à la saisie immédiate du permis de conduire du conducteur et lui remettre un avis de suspension et, possiblement, de mise en fourrière selon les dispositions en vigueur dans la juridiction.⁷

Les policiers devraient être tenus d'aviser le conducteur de son droit de contester les résultats de l'appareil de détection approuvé en se soumettant sans délai à un test effectué à l'aide d'un éthylomètre de constat au poste de police. Si l'éthylomètre de constat indique que l'alcoolémie du conducteur était inférieure à 0,05 % au moment où il a été intercepté,⁸ son permis devrait lui être remis. Néanmoins, le conducteur devrait être également avisé que si l'éthylomètre indique que le taux d'alcoolémie du conducteur au moment de l'arrestation était de 0,08 % ou plus, ce résultat pourrait entraîner des accusations relevant de l'article 253(b) du *Code criminel* et une suspension administrative de 90 jours. Les conducteurs devraient avoir le droit d'adresser une requête écrite aux autorités responsables de l'octroi des permis demandant un examen de la suspension et de la mise en fourrière, mais les motifs

⁶ Consultez, de manière générale, B.M. Sweedler, « *Strategies for Dealing with the Persistent Drinking Driver* » (Washington : National Transportation Safety Board, 1995).

⁷ Si le conducteur ne peut pas produire son permis, un délai de deux jours devrait lui être accordé pour se présenter au poste de police avec son permis. L'omission de présenter son permis dans ce délai devrait entraîner la révocation du permis.

⁸ Étant donné que l'alcoolémie diminue avec le temps, ces tests de confirmation pratiqués au moyen d'alcootests approuvés devraient se faire dans les plus brefs délais. Autrement, le conducteur pourra tenter de retarder l'alcootest pour permettre à son taux d'alcoolémie de chuter sous le seuil de 0,05 %. La norme généralement acceptée au Canada veut que le taux d'alcoolémie diminue en moyenne au rythme de 0,015 % par heure. Ainsi, une personne dont le taux d'alcoolémie se situe juste sous 0,08 % afficherait au taux de 0,05 % après deux heures. H. Fisher, R. Simpson et B. Kapur, « *Calculation of Blood Alcohol Concentration (BAC) by Sex, Weight, Number of Drinks and Time* » (1987) 78 Can. J. Public Health 300, page 301.

justifiant cet examen devraient se limiter à savoir si le résultat de l'analyse du taux d'alcoolémie était inférieur à 0,05 %.

Toute personne frappée d'une suspension en vertu de la loi provinciale sur les suspensions administratives de permis pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % devrait être tenue de payer des droits de rétablissement de permis de 150 \$ à 300 \$ pour couvrir les frais d'administration du programme. De surcroît, les policiers devraient être tenus de faire rapport de la suspension et de transmettre le permis de conduire aux autorités provinciales responsables de l'octroi des permis.⁹ Les frais et les mesures administratives devraient être de plus en plus lourds pour toute récidive dans les trois ans suivant une suspension. Par exemple, une deuxième suspension administrative pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % devrait être de plus longue durée et le conducteur devrait être tenu de se soumettre à une évaluation en matière de conduite avec facultés affaiblies réalisée par une agence reconnue. Dans le cas d'une troisième infraction dans les trois ans, le conducteur devrait être passible d'une suspension encore plus longue et être tenu d'utiliser un antidémarrreur éthylométrique dans son véhicule durant une période de 6 mois. Les autorités responsables de l'octroi de permis devraient consigner toutes les suspensions de permis de courte durée dans le dossier du conducteur et les inclure dans les sommaires de dossier pour une période de 10 ans.

Comme l'illustrent le tableau suivant, plusieurs provinces ont déjà adopté des programmes de suspension administrative de permis assortie d'une échelle graduée de sanctions en cas de récidive comprenant notamment des suspensions plus longues et des programmes correctifs. Au cours des dernières années, ces programmes ont été améliorés par plusieurs provinces pour inclure des durées de suspension plus longues et la mise en fourrière.

⁹ Il est important de saisir le permis sur-le-champ. Autrement, il y a possibilité que le conducteur continue à conduire, en dépit de sa suspension, sans grand danger d'être arrêté. Une étude menée en 2002 au Nouveau-Brunswick révèle que 91 % des conducteurs suspendus interpellés dans le cadre d'un barrage routier étaient en mesure de présenter un permis vraisemblablement valide. Les policiers ne prenaient connaissance de la suspension que lorsqu'ils vérifiaient le permis dans la base de données du ministère du Transport. Cela minimise l'effet dissuasif des lois en matière de conduite avec facultés affaiblies et nuit considérablement aux efforts visant à faire respecter les suspensions et les interdictions de conduite. J.E.L. Malenfant, R. Van Houten et B. Jonah, « *A Study to Measure the Incidence of Driving Under Suspension in the Greater Moncton Area (2002)* » 34 Accid. Anal. and Prev. 439, pages 441-42 [Malenfant].

SUSPENSIONS ADMINISTRATIVES DE PERMIS DE COURTE DURÉE

Prov. / Terr.	Première infraction	Deuxième infraction	Troisième infraction	Toute infraction subséquente¹
AB	3 jours	15 jours	30 jours	30 jours
C.-B.	3 jours	7 jours	30 jours	30 jours
MB	3 jours	15 jours	30 jours	60 jours
N.-B.	7 jours	7 jours	7 jours	7 jours
T.- N.-L.	7 jours	14 jours	2 mois	4 mois
N.-É.	7 jours	15 jours	30 jours	30 jours
T.- N.-O.	24 heures	30 jours	30 jours	30 jours
NU	4 à 24 heures	4 à 24 heures	4 à 24 heures	4 à 24 heures
ON	3 jours	7 jours	30 jours	30 jours
Î.-P.- É.	7 jours	30 jours	90 jours	90 jours
QC	Aucun programme de suspension administrative de permis de courte durée			
SK	3 jours	21 jours	90 jours	90 jours
YK	7-14 jours	30 jours	45 jours	60 jours

Pour plus de détails sur l'application, la portée et les spécificités des divers programmes, consultez « *A Summary of Provincial and Territorial Traffic Legislation Related to Impaired Driving - September 1, 2017* » de MADD Canada (madd.ca)

AUTRES DISPOSITIONS DES SUSPENSIONS ADMINISTRATIVES DE PERMIS DE COURTE DURÉE

Prov. / Terr.	Mise en fourrière obligatoire	Antidémarrreur éthylométrique obligatoire	Programmes de réhabilitation obligatoires
AB	Oui	Non	Oui, si plusieurs infractions
C.-B.	Non	Oui, si plusieurs infractions	Oui, si plusieurs infractions
MB	Non	Non	Oui, si plusieurs infractions
N.-B.	Non	Non	Non
T.- N.-L	Non	Non	Oui, si plusieurs infractions
N.-É.	Non	Non	Non
T.- N.-O.	Non	Non	Non
NU	Non	Non	Non
ON	Non	Non	Non, mais le registraire contraint tout conducteur frappé suspensions multiples à participer à un programme de rééducation en matière d'alcool.
Î.-P.- É.	Non	Non	Non
QC			
SK	Oui	Oui, à la 3 ^e infraction	Oui
YK	Non	Non	Non

Pour plus de détails sur l'application, la portée et les spécificités des divers programmes, consultez « *A Summary of Provincial and Territorial Traffic Legislation Related to Impaired Driving September 1, 2017* » de MADD Canada (madd.ca)

Dès le début des années 1980, la majorité des administrations adoptaient une suspension initiale de 24 heures comme moyen d'assurer le retrait immédiat de conducteurs dangereux de la route. Néanmoins, même si la suspension de 24 heures est efficace pour retirer les conducteurs à risque de la route, elle n'a pas eu un impact important sur le comportement des conducteurs. Les provinces doivent démontrer que ces comportements dangereux ne sont pas traités à la légère. Une première infraction devrait être passible d'une suspension d'au moins 7 jours et des peines graduellement plus sévères devraient être imposées pour toute infraction subséquente. C'est dans cette optique que MADD Canada, le CCATM

et la Stratégie nationale sur l'alcool ont adopté le modèle de 7 à 14 jours ; en plus d'agir sur le danger immédiat que représentent les conducteurs aux facultés affaiblies, ce modèle entraîne des modifications de comportement grâce à l'effet plus dissuasif des suspensions, des amendes et des mesures progressives.

Certaines personnes ont avancé que les suspensions administratives de permis ne résisteront pas aux contestations quant à leur constitutionnalité. Cependant, en vertu des pouvoirs que leur confère le paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867* relativement aux droits de propriété et aux droits civils, les provinces disposent d'un pouvoir législatif étendu quant à l'adoption de lois. Par ailleurs, en vertu du paragraphe 92(16), les matières de nature purement locale ou privée relèvent de la compétence des provinces. Il est bien établi que le paragraphe 92(13), soit seul ou en conjonction avec le paragraphe 92(16), confère des pouvoirs absolus aux provinces relativement à la réglementation de la conduite dans leurs administrations respectives, comprenant le droit de conduire et les motifs justifiant une suspension ou une révocation de permis. Ces principes ont été établis à la suite d'une longue série de décisions rendues par la Cour suprême du Canada depuis 1941. De plus, aucune contestation des programmes de suspensions administratives de courte durée pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % n'a jusqu'à présent obtenu gain de cause, incluant les programmes comportant des sanctions progressives et des programmes correctifs visant les récidivistes.

L'introduction ou les amendements proposés par une province ou un territoire d'un programme de suspension administrative pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % semble inévitablement donner lieu à toutes sortes d'idées fausses.

- Certains prétendent que les appareils de détection approuvés pour mesurer le taux d'alcoolémie en bordure de route produisent des résultats faussement élevés si la personne a fumé une cigarette, mâché de la gomme ou utilisé un rince-bouche avant de souffler dans l'appareil. Dans les faits, les appareils de détection approuvés sont des instruments scientifiques sophistiqués qui doivent être approuvés par le Comité des analyses d'alcool et satisfaire aux normes d'essai rigoureuses prescrites par la réglementation fédérale. La cigarette, la gomme à mâcher et les rince-bouche n'affectent aucunement les lectures obtenues au moyen d'un appareil de détection approuvé. Ces appareils sont utilisés depuis plus de 25 ans à des fins d'analyse en bordure de route en vertu de la

loi fédérale ou de lois provinciales et leur précision n'a jamais été contestée avec succès pour de tels motifs.

- Certains estiment que les facultés d'un conducteur avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 % ne sont pas affaiblies. Cependant, cinq décennies de recherches médicales et de recherches sur la sécurité routière partout dans le monde confirment que de faibles quantités d'alcool portent atteinte aux aptitudes de conduite et à la performance. Dès les années 60, l'Association médicale de la Grande-Bretagne affirmait « qu'une [concentration de 0,05 % d'alcool] est le maximum qui puisse être toléré pour la conduite d'un véhicule sans compromettre la sécurité des autres »¹⁰. Plus récemment, une analyse de 109 recherches sur les effets de faibles doses d'alcool tirait la conclusion suivante : « il existe de fortes indications selon lesquelles la détérioration des aptitudes de conduite débute dès que la concentration d'alcool dans le sang quitte le seuil de zéro ».¹¹ Les compétences et les aptitudes jugées les plus importantes à la conduite sont parmi les plus sensibles aux effets de l'alcool. Des tests récents effectués au Québec tendent vers les mêmes conclusions.
- Certains allèguent que les programmes de suspension administrative de permis pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % mettraient fin à la consommation sociale ou modérée (un verre de vin avec un repas ou une bière après le travail). En réalité, une limite de 0,05 % ne modifierait aucunement ce que la majorité des Canadiens perçoivent comme étant une consommation sociale ou modérée. Bien que MADD Canada encourage le grand public à choisir entre boire et conduire, les programmes de suspension administrative n'empêchent pas le buveur social de se permettre une bière ou un verre de vin. Comme l'illustre les tableaux inclus à la fin du présent document, un homme pesant 170 lb peut boire trois consommations standards au cours d'une période de deux heures sur un estomac vide sans dépasser la limite de 0,05 %.

Lors de la promulgation d'une loi en ce sens, il sera essentiel de sensibiliser et d'éduquer la population du Québec à ce que représente un taux d'alcoolémie de 0,05 %. Contrairement aux prétentions selon lesquelles cette loi mettrait fin à la consommation sociale, entraînant par le fait même un impact négatif sur les industries de l'hospitalité et de la restauration, un programme de

¹⁰ « *Combating Drink Driving: Next Steps* ». Réponse du Institute of Alcohol Studies à un document de consultation. St.Ives : Institute of Alcohol Studies. 1998

¹¹ H. Moskowitz et D. Fiorentino, « *A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol on Driving-Related Skills* ». Washington, D.C. : National Highway Traffic Safety Administration, 2000.

suspension administrative de permis pour conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 % ne sera nullement un obstacle à la consommation modérée d'alcool.

Étant la seule administration canadienne n'ayant pas encore adopté un programme de suspension administrative de permis de courte durée mais uniquement quelques mesures s'adressant à des cas bien particuliers, le Québec ne dispose pas de certaines mesures législatives essentielles qui lui permettraient d'obtenir des résultats concrets et significatifs dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies. En plus d'être un important outil permettant de retirer sur-le-champ les chauffards aux facultés affaiblies de la route et de protéger les usagers de la route en prévenant les collisions attribuables à l'alcool, ces suspensions s'avèrent un puissant moyen de dissuasion.

Recommandation :

MADD Canada recommande au Québec d'adopter un programme de suspension administrative de permis de 7 à 14 jours visant les conducteurs avec des taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus. Une deuxième et troisième infraction et toute infraction subséquente dans les trois ans devraient entraîner des suspensions de 30, 45 et 60 jours respectivement. De plus, ces suspensions devraient être jumelées à la mise en fourrière du véhicule, à des droits de rétablissement de permis et des mesures correctives.

STRATÉGIE NATIONALE SUR L'ALCOOL

Il importe de noter que MADD Canada n'est pas seul à appuyer de telles mesures législatives. La limite d'alcoolémie de 0,00% pour les jeunes conducteurs et la suspension administrative de permis de 7 à 14 jours ont été identifiées et approuvées par la Stratégie nationale sur l'alcool du Canada¹² (une entité créée par des intervenants représentant un vaste éventail d'organismes intéressés, dont des groupes de sécurité routière, de santé publique et d'application de la loi, ainsi que des membres de l'industrie des boissons alcoolisées, notamment l'Association des distillateurs canadiens et l'Association des brasseurs du Canada).

Le groupe a atteint un consensus sur une vaste stratégie qui tient compte des rôles respectifs de tous les acteurs dans la lutte contre les méfaits liés à l'alcool; cette stratégie compte au total 41 recommandations dans quatre grands domaines d'action. Les recommandations à l'appui des mesures proposées dans les présentes sont les suivantes :

No 38:

Adopter le modèle de suspension à court terme des permis de conduire et les autres mesures qui s'adressent aux personnes ayant pris le volant avec un taux d'alcoolémie inférieur tel qu'il a été proposé par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (les gouvernements provinciaux et territoriaux).

No 41:

Dans le cadre de programmes de délivrance graduelle des permis de conduire, adopter des dispositions relatives à la tolérance zéro (taux d'alcoolémie de 0,0 %) pour tous les conducteurs jusqu'à l'âge de 21 ans (gouvernements provinciaux et territoriaux).

Les organismes suivants appuient ou approuvent en principe la Stratégie nationale sur l'alcool :

¹² Consultez « Réduire les méfaits liés à l'alcool au Canada : Vers une culture de modération – Recommandations en vue d'une stratégie nationale sur l'alcool », Groupe de travail sur la Stratégie nationale sur l'alcool, 2007.

Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances
Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission
Association canadienne des régions des alcools
Association des brasseurs du Canada
Association canadienne des chefs de police
Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies
Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Association canadienne de santé publique
Société médicale canadienne sur l'addiction
Canadian Vintners Association
Centre de toxicomanie et de santé mentale
Centre for Addictions Research of B.C.
MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant)
Société des Alcools du Manitoba
Ministère de la promotion et de la protection de la santé de la Nouvelle-Écosse
Association pour la santé publique de l'Ontario
Gendarmerie royale du Canada
Toronto Drug Strategy Implementation Panel
Transports Canada
Association des distillateurs canadiens

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES PAR LE CANNABIS

Le gouvernement du Québec a fait preuve de leadership en proposant d'adopter la mesure du tolérance zéro en matière de cannabis au volant. Dans un monde idéal, les consommateurs choisiraient de ne jamais conduire s'ils choisissent de consommer du cannabis mais compte tenu des propositions de la loi fédérale sur la légalisation de la marijuana présentement à l'étude qui établit des niveaux autorisés de THC pour la conduite automobile, il y a lieu de s'inquiéter de l'avenir de la proposition du Québec et de sa survie face à l'opinion publique et aux éventuelles contestations légales.

Certains s'étonnent également de la sévérité de la mesure du tolérance zéro pour le cannabis alors qu'il semble y avoir encore au Québec un certain laxisme en matière d'alcool au volant qui empêche d'agir efficacement à moins que les conducteurs ne soient fortement intoxiqués, notamment par l'absence d'un programme visant à intercepter les conducteurs dont le taux d'alcoolémie dépasse 0,05 %.

Dans l'éventualité où le gouvernement du Québec ait à revenir sur cette position, nous tenons à préciser que notre recommandation – faite lors de différentes forums et consultations – d'imposer la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs en matière de cannabis au volant soit mise en application sans délai. La nécessité de protéger les jeunes conducteurs et tous les usagers de la route demeure, peu importe les conditions qui pourraient être imposées ou non aux autres conducteurs québécois.

Cette mesure devrait s'appliquer à toute drogue psychotrope et entraîner des actions et sanctions similaires à la mesure du tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs de moins de 22 ans.

Recommandation :

MADD Canada recommande au Québec, dans l'éventualité où la mesure du tolérance zéro en matière de cannabis au volant de soit pas mise en application, de mettre en place la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs de moins de 22 ans visant toute drogue psychotrope et que les actions et sanctions soient similaires à celles prévues à la mesure du tolérance zéro pour l'alcool.

CONCLUSION

MADD Canada appuie les amendements proposés au projet de loi PL-165 mais rappelle que si le Québec veut agir efficacement pour réduire le nombre de collisions impliquant la consommation d'alcool, de drogue ou une combinaison des deux, il doit adopter une approche structurée et bien communiquée à la population. Cette approche inclut un programme de suspension administrative de permis pour les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est de 0,05 % et plus, comprenant des suspensions d'une durée efficace, des frais de rétablissement et la mise en fourrière du véhicule. Ce programme doit prévoir une échelle croissante de conséquences en cas de récidive.

Ayant déjà été adoptées par plusieurs administrations, ces programmes ne sont ni nouveaux ni radicaux. Malgré les critiques et les fausses impressions entourant cette initiative, MADD Canada n'entretient aucun doute qu'elle obtiendra l'appui des Québécois et des Québécoises une fois qu'ils et elles auront pris connaissance des détails de ces mesures et de leur efficacité pour la réduction des collisions, des décès et des blessures attribuables à la conduite sous l'influence de l'alcool, de la drogue ou d'une combinaison des deux.

En matière de cannabis au volant, nous tenons à répéter que si la proposition du gouvernement en matière de cannabis imposant la tolérance zéro pour tous les conducteurs n'est pas adoptée telle qu'elle a été proposée, une mesure stricte de tolérance zéro doit être imposée aux jeunes conducteurs jusqu'à 22 ans avec des sanctions en parallèle avec celles déjà prévue en matière de tolérance zéro pour l'alcool. Nous fournissons, en annexe, deux schémas des procédures en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et du cannabis.

Qui plus est, nous enjoignons le gouvernement du Québec à appuyer les mesures prévues au projet de loi fédéral C-46 présentement à l'étude. Ce projet de loi autorisera, s'il est adopté tel quel, l'utilisation des tests salivaires pour le dépistage du cannabis tout en donnant l'aval du fédéral au principe des alcootests obligatoires. Nous rappelons que la Table québécoise de sécurité routière avait fait de l'implantation de la mesure des alcootests obligatoires une recommandation formelle, sous réserve de l'autorisation du gouvernement fédéral.

Ces deux outils sont d'une grande importance pour contrer efficacement la conduite avec facultés affaiblies. Bien que les policiers fassent déjà sur le terrain un travail remarquable, et nous les en remercions, nous devons leur fournir tous les outils scientifiques disponibles pour les aider dans leur tâche de retirer du réseau routier les conducteurs qui ne sont pas en état de conduire. Cette tâche ne peut être accomplie uniquement lors de barrages routiers qui sont coûteux financièrement et en terme de ressources humaines. Qui plus est, les recherches ont démontré que dans le contexte d'un barrage routier, une importante proportion de conducteurs dont les facultés sont affaiblies réussissent à déjouer les policiers et à poursuivre leur route sans être interceptés.¹³

Au Québec, c'est plus de 200 personnes qui décèdent et des milliers d'autres qui sont blessées chaque année dans des collisions impliquant la consommation d'alcool, de drogue ou un mélange des deux. Ce sont des milliers d'individus, de familles, d'amis, de collègues de travail ou d'études dont la vie est à jamais changée en raison d'une décision irresponsable et criminelle.

Ces statistiques illustrent sans équivoque l'importance de nous assurer de la mise en œuvre de dispositions équilibrées et efficaces dans chaque province et territoire du Canada. Par conséquent, MADD Canada – Les mères contre l'alcool au volant, ses 7500 bénévoles et les milliers de victimes que l'organisation représente offrent leur appui aux amendements proposés par le gouvernement du Québec tout en rappelant qu'il manque encore au Québec un programme de suspension administrative qui, nous en sommes convaincus, contribuerait grandement à la sécurité de tous les usagers du réseau routier.

¹³ Consultez « *The Road to Traffic Safety: Mandatory Breath Screening and Bill C-226* », MADD Canada, le 13 janvier 2017

ANNEXES

Taux d'alcoolémie des hommes selon le temps, le poids¹ et le nombre de consommations normales au Canada²

Consommations normales ³	2 heures						3 heures						4 heures					
	165 lb	180 lb	195 lb	210 lb	225 lb	240 lb	165 lb	180 lb	195 lb	210 lb	225 lb	240 lb	165 lb	180 lb	195 lb	210 lb	225 lb	240 lb
2	0,020	0,016	0,012	0,009	0,007	0,004	0,005	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3	0,045	0,039	0,034	0,029	0,025	0,022	0,030	0,024	0,019	0,014	0,010	0,007	0,015	0,009	0,004	0,000	0,000	0,000
4	0,070	0,062	0,055	0,049	0,043	0,039	0,055	0,047	0,040	0,034	0,028	0,024	0,040	0,032	0,025	0,019	0,013	0,009
5	0,095	0,085	0,076	0,068	0,062	0,056	0,080	0,070	0,061	0,053	0,047	0,041	0,065	0,055	0,046	0,038	0,032	0,026
6	0,120	0,108	0,097	0,088	0,080	0,073	0,105	0,093	0,082	0,073	0,065	0,058	0,090	0,078	0,067	0,058	0,050	0,043
7	0,145	0,130	0,118	0,108	0,098	0,090	0,130	0,115	0,103	0,093	0,083	0,075	0,115	0,100	0,088	0,078	0,068	0,060
8	0,170	0,153	0,139	0,127	0,117	0,108	0,155	0,138	0,124	0,112	0,102	0,093	0,140	0,123	0,109	0,097	0,087	0,078

	Infraction provinciale ⁴		Acte criminel ⁵
--	-------------------------------------	--	----------------------------

¹ Les taux d'alcoolémie présentés dans ce tableau sont établis en fonction de la masse corporelle maigre. Ainsi, le taux d'alcoolémie d'un homme de 200 livres avec un surpoids de 30 livres serait plus élevé que celui d'un homme de 200 livres sans surpoids ayant consommé la même quantité d'alcool.

² Dans les faits, les taux d'alcoolémie susceptibles d'entraîner une sanction fédérale ou provinciale sont sensiblement plus élevés que l'indique le tableau. D'abord, ce tableau présente le taux d'alcool qui serait constaté si le sang du conducteur était analysé au moment où il est arrêté par la police. En revanche, les sanctions fédérales et provinciales se fondent sur des lectures obtenues au moyen d'un éthylomètre et les ratios utilisés par ces appareils pour convertir les concentrations d'alcool dans l'haleine en taux d'alcoolémie sous-estiment le taux réel d'environ 10 %. Deuxièmement, dans le cas d'un acte criminel, deux échantillons doivent être prélevés à un intervalle d'au moins 15 minutes et seul le résultat le plus faible est admissible. Troisièmement, les constatations obtenues à des fins de preuve sont invariablement arrondies à la baisse. Par exemple, un conducteur dont la constatation indique un taux d'alcoolémie de 0,086 % est réputé avoir un taux d'alcoolémie de 0,08 % et ne fait donc pas l'objet d'une accusation. Quatrièmement, compte tenu du temps qu'il faut pour traiter les dossiers des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies, les résultats des constatations à des fins de preuve sont souvent considérablement inférieurs à leur taux d'alcoolémie au moment de la conduite. Finalement, selon une étude nationale sur les services policiers, environ 75 % des agents de police ne déposent pas d'accusation criminelle à moins que la constatation à des fins de preuve indique un taux d'alcoolémie supérieur à 0,10 %.

Pour connaître la méthodologie qui sous-tend ce tableau, veuillez consulter R. Solomon et E. Chamberlain, « Calculating BACs for Dummies: The Real-world Significance of Canada's 0.08% Criminal BAC Limit for Driving » (2003), 8(2) Canadian Criminal Law Review 219, page 231.

³ Au Canada, le terme « consommation normale » s'entend d'une bouteille de bière de 12 onces dont la teneur en alcool est de 5 %, d'un verre de vin de 5 onces dont la teneur en alcool est de 12 % et d'une rasade d'alcool dont la teneur en alcool est de 40 %. Chacune de ces consommations renferme 13,46 grammes d'alcool pur.

⁴ Certaines provinces (AB, CB, MB, NB, NT, NE, NT, ON et PPE) imposent des suspensions administratives de permis de conduire durée aux conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 % et la Saskatchewan les impose à partir du seuil de 0,04 %. Au Nunavut et au Yukon, les conducteurs raisonnablement soupçonnés d'être sous l'emprise de l'alcool (typiquement lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,05 %) sont passibles d'une suspension de permis. Le Québec n'a aucune disposition comparable. Il est à noter également que les provinces et les territoires (sauf le Nunavut, l'Alberta et le Yukon) imposent des suspensions de permis de 3 mois ou 90 jours aux conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 %. Il n'existe aucune disposition semblable au Nunavut. En Alberta, la suspension de permis demeure en vigueur jusqu'à la disposition de l'accusation criminelle. La durée de la suspension au Yukon est soit de 90 jours ou jusqu'à la condamnation de l'accusé, selon la période la plus courte.

⁵ Le Code criminel interdit la conduite, la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur lorsque le taux d'alcoolémie dépasse 0,08 % (L.R.C. 1985, ch. C-46, art. 253(1)(b)).

* Le taux d'alcoolémie d'une personne dépend d'un nombre de facteurs autres que le sexe et le poids : la vitesse de consommation, le fait ou non d'avoir mangé et la vitesse à laquelle le corps métabolise l'alcool.

Taux d'alcoolemie des femmes selon le temps, le poids¹ et le nombre de consommations normales au Canada²

Consommations normales ³	2 heures									3 heures									4 heures									
	100 lb	115 lb	130 lb	145 lb	160 lb	175 lb	190 lb	100 lb	115 lb	130 lb	145 lb	160 lb	175 lb	190 lb	100 lb	115 lb	130 lb	145 lb	160 lb	175 lb	190 lb	100 lb	115 lb	130 lb	145 lb	160 lb	175 lb	190 lb
1	0,019	0,013	0,008	0,004	0,001	0,000	0,000	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2	0,068	0,055	0,045	0,037	0,031	0,026	0,021	0,053	0,040	0,030	0,022	0,016	0,011	0,006	0,038	0,025	0,015	0,007	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3	0,117	0,097	0,083	0,071	0,062	0,054	0,047	0,102	0,082	0,068	0,056	0,047	0,039	0,032	0,087	0,067	0,053	0,041	0,032	0,024	0,017	0,087	0,067	0,053	0,041	0,032	0,024	0,017
4	0,165	0,140	0,120	0,105	0,092	0,082	0,073	0,150	0,125	0,105	0,090	0,077	0,067	0,058	0,135	0,110	0,090	0,075	0,062	0,052	0,043	0,135	0,110	0,090	0,075	0,062	0,052	0,043
5	0,214	0,182	0,158	0,138	0,123	0,110	0,099	0,199	0,167	0,143	0,123	0,108	0,095	0,084	0,184	0,152	0,128	0,108	0,093	0,080	0,069	0,184	0,152	0,128	0,108	0,093	0,080	0,069
6	0,263	0,225	0,195	0,172	0,153	0,137	0,124	0,248	0,210	0,180	0,157	0,138	0,122	0,109	0,233	0,195	0,165	0,142	0,123	0,107	0,094	0,233	0,195	0,165	0,142	0,123	0,107	0,094
7	0,312	0,267	0,233	0,206	0,184	0,165	0,150	0,297	0,252	0,218	0,191	0,169	0,150	0,135	0,282	0,237	0,203	0,176	0,154	0,135	0,120	0,282	0,237	0,203	0,176	0,154	0,135	0,120

	Infraction provinciale ⁴		Acte criminel ⁵
--	-------------------------------------	--	----------------------------

¹ Les taux d'alcoolemie présentés dans ce tableau sont établis en fonction de la masse corporelle maigre. Ainsi, le taux d'alcoolemie d'un homme de 200 livres avec un supoids de 30 livres serait plus élevé que celui d'un homme de 200 livres sans supoids ayant consommé la même quantité d'alcool.

² Dans les faits, les taux d'alcoolemie susceptibles d'entraîner une sanction fédérale ou provinciale sont sensiblement plus élevés que l'indique le tableau. D'abord, ce tableau présente le taux d'alcool qui serait constaté si le sang du conducteur était analysé au moment où il est arrêté par la police. En revanche, les sanctions fédérales et provinciales se fondent sur des lectures obtenues au moyen d'un étymomètre et les ratios utilisés par ces appareils pour convertir les concentrations d'alcool dans l'haléine en taux d'alcoolemie sous-estiment le taux réel d'environ 10 %. Deuxièmement, dans le cas d'un acte criminel, deux échantillons doivent être prélevés à un intervalle d'au moins 15 minutes et seul le résultat le plus faible est admissible. Troisièmement, les constatations obtenues à des fins de preuve sont invariablement arrondies à la baisse. Par exemple, un conducteur dont la constatation indique un taux d'alcoolemie de 0,086 % est réputé avoir un taux d'alcoolemie de 0,08 % et ne fait donc pas l'objet d'une accusation. Quatrièmement, compte tenu du temps qu'il faut pour traiter les dossiers des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies, les résultats des constatations à des fins de preuve sont souvent considérablement inférieurs à leur taux d'alcoolemie au moment de la conduite. Finalement, selon une étude nationale sur les services policiers, environ 75 % des agents de police ne déposent pas d'accusation criminelle à moins que la constatation à des fins de preuve indique un taux d'alcoolemie supérieur à 0,10 %.

Pour connaître la méthodologie qui sous-tend ce tableau, veuillez consulter R. Solomon et E. Chamberlain, « Calculating BACs for Dummies: The Real-world Significance of Canada's 0.08% Criminal BAC Limit for Driving » (2003), 8(2) Canadian Criminal Law Review 219, page 231.

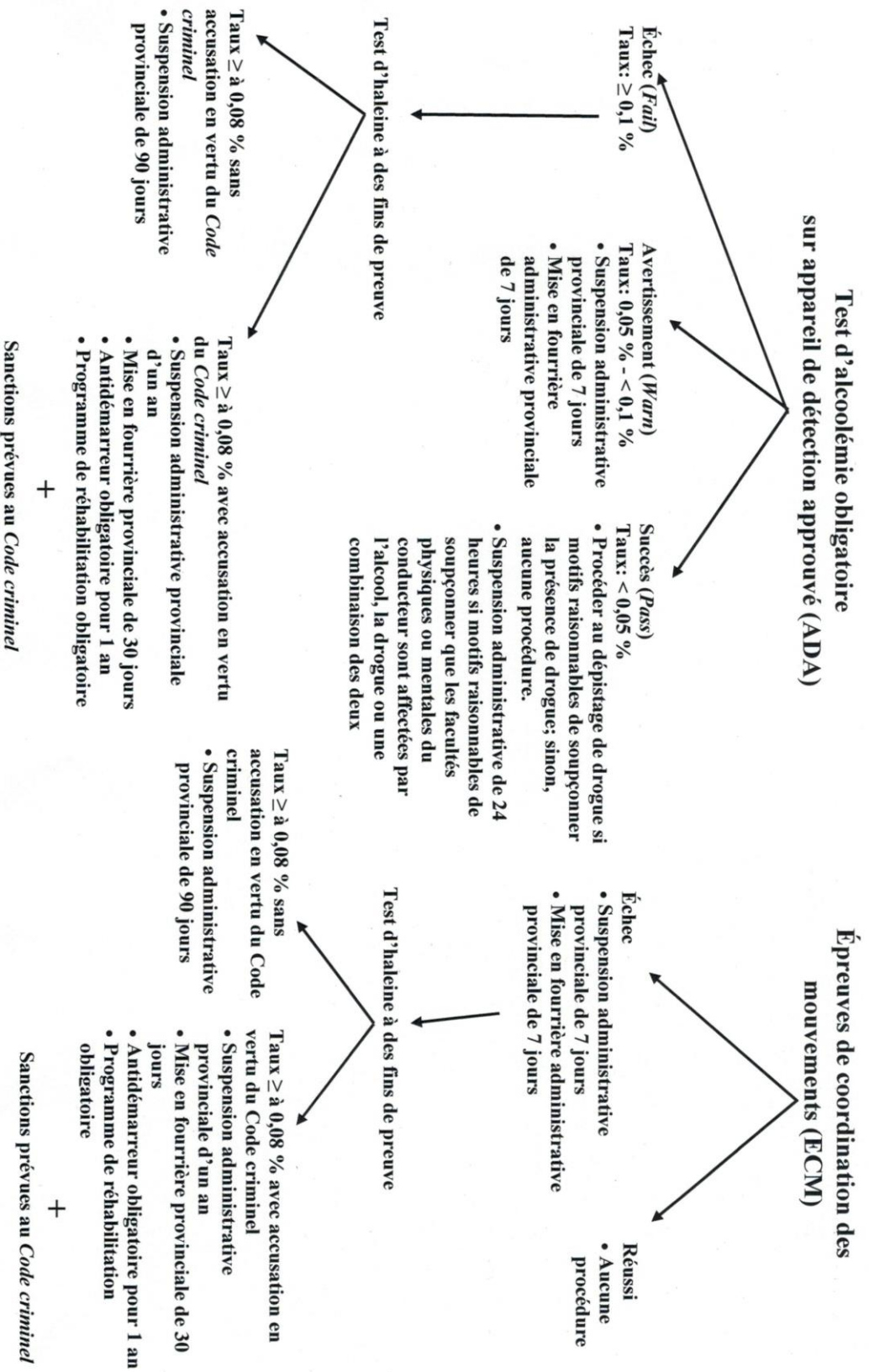
³ Au Canada, le terme « consommation normale » s'entend d'une bouteille de bière de 12 onces dont la teneur en alcool est de 5 %, d'un verre de vin de 5 onces dont la teneur en alcool est de 12 % et d'une rasade d'alcool dont la teneur en alcool est de 40 %. Chacune de ces consommations renferme 13,46 grammes d'alcool pur.

⁴ Certaines provinces (AB, CB, MB, NB, NL, NE, NT, ON et PE) imposent des suspensions administratives de permis de courte durée aux conducteurs ayant un taux d'alcoolemie supérieur à 0,05 % et la Saskatchewan les impose à partir du seuil de 0,04 %. Au Nunavut et au Yukon, les conducteurs raisonnablement soupçonnés d'être sous l'emprise de l'alcool (typiquement lorsque le taux d'alcoolemie est supérieur à 0,05 %) sont passibles d'une suspension de permis. Le Québec n'a aucune disposition comparable. Il est à noter également que les provinces et les territoires (sauf le Nunavut, l'Alberta et le Yukon) imposent des suspensions de permis de 3 mois ou 90 jours aux conducteurs ayant un taux d'alcoolemie supérieur à 0,08 %. Il n'existe aucune disposition semblable au Nunavut. En Alberta, la suspension de permis demeure en vigueur jusqu'à la disposition de l'accusation criminelle. La durée de la suspension au Yukon est soit de 90 jours ou jusqu'à la condamnation de l'accusé, selon la période la plus courte.

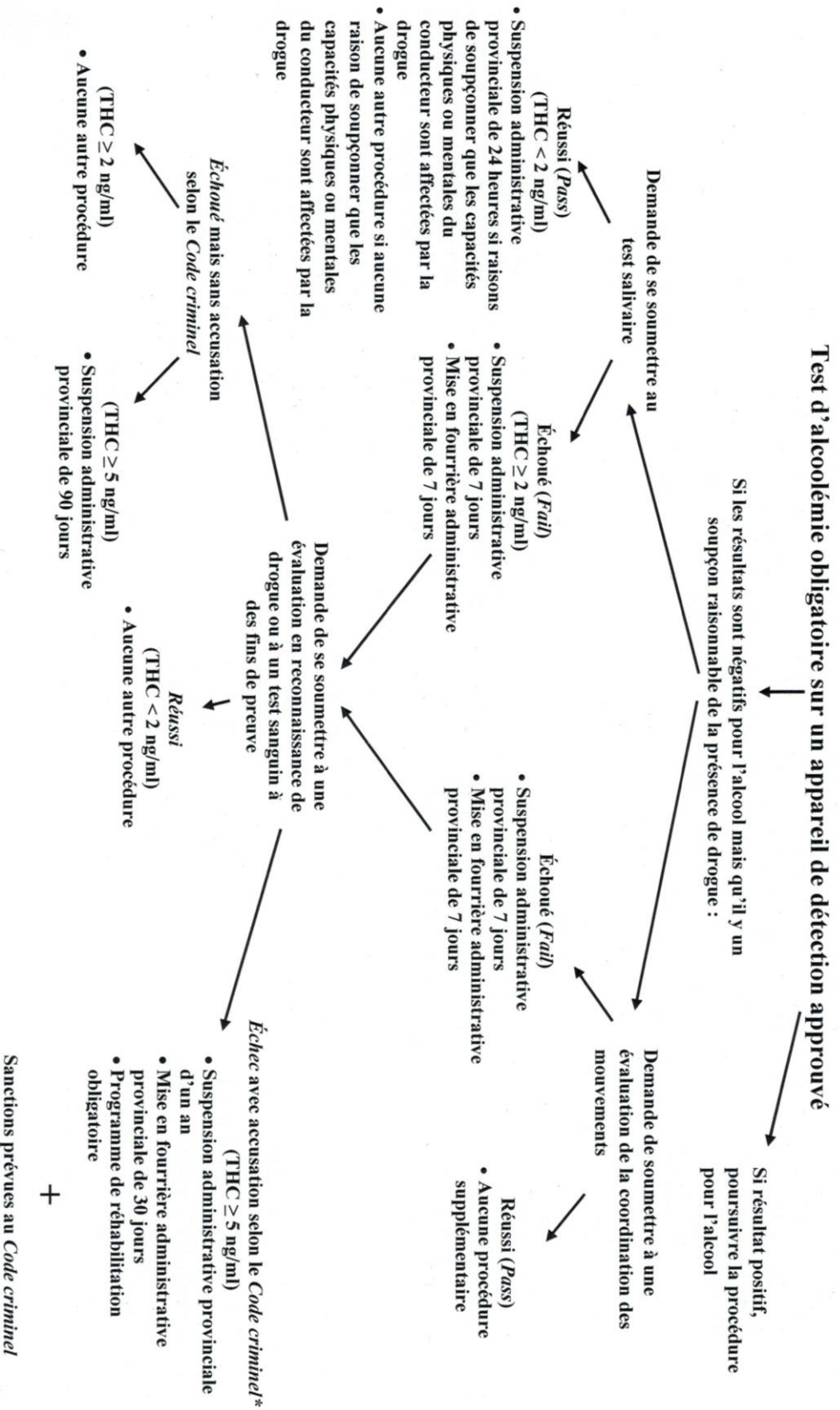
⁵ Le Code criminel interdit la conduite, la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur lorsque le taux d'alcoolemie dépasse 0,08 % (L.R.C. 1985, ch. C-46, art. 253(1)(b)).

* Le taux d'alcoolemie d'une personne dépend d'un nombre de facteurs autres que le sexe et le poids : la vitesse de consommation, le fait ou non d'avoir mangé et la vitesse à laquelle le corps métabolise l'alcool.

Procédure – Dépistage d'alcool



Procédure de dépistage de la drogue



* Les sanctions provinciales et fédérales pour des taux de THC ≥ 2,5 ng/ml à < 5 ng/ml avec un taux d'alcoolémie de ≥ 0,05 % sont les mêmes que celles relatives à un taux de THC ≥ 5 ng/ml.



MADD Canada (Bureau national)

2010 Winston Park Drive, bureau 500
Oakville, Ontario L6H 5R7
1-800-665-6233, 905-829-8805
www.madd.ca

MADD Canada (Bureau régional du Québec)

C.P. 41, Succursale Saint-Canut
Mirabel, Québec J7N 1H7
1-877-392-6233
mcmorin@madd.ca



MADDCanadafrancophone



@maddcanadafr