

Montréal, le 21 mars 2022

Commission des transports et de l'environnement

A/S M. Philippe Brassard, secrétaire
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Commentaires sur le Projet de loi n°22 : le 0.08 ne tient plus la route

L'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ) a pris connaissance du Projet de loi n° 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*. Dans ce cadre, elle désire apporter certaines réflexions en matière d'alcool au volant et de capacité de conduite affaiblie par l'alcool.

D'abord, l'ajout de sanctions chez les conducteurs contrevenants et l'introduction de l'exigence du zéro alcool chez les titulaires de permis d'apprenti conducteur désirant ajouter une classe de véhicule, tel que proposé dans le présent projet de loi, sont des mesures utiles pour prévenir des comportements coûteux. Ces modifications sont très bien accueillies par l'ASPQ.

Néanmoins, l'ASPQ considère qu'il serait opportun de saisir l'occasion de modification législative pour mettre en place, comme l'ont fait toutes les autres provinces canadiennes, un programme de sanctions administratives immédiates dès une alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang (0,05) pour les titulaires d'un permis de conduire régulier ou âgés de 22 ans et plus.

En 2019, selon le bilan de la Sûreté du Québec, plus de 10 % des collisions mortelles sont causées par une capacité de conduite affaiblie par l'alcool, les drogues ou la fatigue¹. L'alcool au volant cause des centaines de blessés graves et décès chaque année dont plusieurs sont évitables. Cela est sans compter les dommages matériels, les coûts de justice et les personnes en deuil d'une personne accidentée ou d'un niveau d'autonomie perdu à jamais. Toutes ces conséquences sont évitables.

Alcool et conduite automobile : quelques faits

Au Québec, on estime à au moins 400 millions de dollars par année les indemnisations et les coûts sociaux des accidents liés à l'alcool². Les études évaluent d'ailleurs que la mise en œuvre de politiques touchant la capacité de conduite affaiblie par l'alcool, dont une réduction de la limite d'alcoolémie et un processus de sanctions et des contrôles routiers, sont généralement des mesures efficaces et rentables³.

Plusieurs études ont montré les effets perturbateurs de la présence d'alcool dans le sang sur la capacité de la conduite automobile dès une concentration aussi basse que 20 mg d'alcool par 100 ml de sang (0,02). L'alcool perturbe notamment le jugement et les facultés cognitives et motrices^{4 5}. En fait, le risque d'être impliqué dans un accident mortel est multiplié de 4 à 6 fois avec un taux d'alcool dans le sang qui dépasse 0,05^{6 7}.

Les provinces canadiennes ayant réduit la limite d'alcoolémie sous le 0,08 et ayant implanté des nouveaux programmes de sanctions immédiates et de traitement rapide des cas de conduite avec capacité affaiblies ont vu leur nombre d'accidents impliquant de l'alcool diminuer significativement^{8 9} (pour en savoir plus sur la mise en place d'une telle politique, consultez l'étude de cas de la Colombie-Britannique produite par l'ASPQ en annexe).

État de la situation au Québec

Or, encore près d'une personne sur 10 (8 %), au Québec, affirme avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au-delà de la limite permise¹⁰, démontrant un besoin de sensibilisation et de contrôles plus stricts. Rappelons aussi que nous évaluons souvent mal notre taux d'alcool réel : selon un sondage mené dans le temps des Fêtes 2019 par Alco Prévention Canada, plus de la moitié des personnes dont le taux d'alcool dans le sang était supérieur à 0,08 ignoraient qu'ils dépassaient la limite permise¹¹. En visant un taux plus bas, on diminue nos risques individuels et collectifs.

Par ailleurs, selon des estimations de la SAAQ, près du tiers des 139 conducteurs québécois décédés des suites d'un accident d'automobile et ayant subi un test d'alcoolémie présentaient un résultat supérieur à 80 mg par 100 ml de sang (0,08)¹². Ces chiffres ne comprennent pas les blessés, les victimes qui ne conduisaient pas et les dommages matériels pourtant aussi causés par une conduite suivant la consommation d'alcool.

Des mesures populaires

Comme l'ASPQ le rappelait dans une récente lettre ouverte reprise par les médias¹³, les Québécois.es sont autant capables que les autres Canadien.ne.s de s'habituer à une nouvelle limite d'alcoolémie. Les stratégies pour éviter de conduire après avoir trop bu sont nombreuses et largement diffusées : conductrice ou conducteur désigné.e, transport en commun, taxis et services de raccompagnement, dépannage par les proches, dormir sur place, alcotests, etc.

D'ailleurs, selon les sondages disponibles, en 2020, 70 % des Québécois.es considéraient que les sanctions liées à l'alcool au volant devraient être plus sévères et 87 % jugent inacceptable le fait de consommer deux boissons alcoolisées dans l'heure précédent la conduite d'un véhicule¹⁴. De plus, déjà en 2016, une majorité de Québécois.es (52 %) étaient favorables à une diminution de l'alcoolémie à 0,05 pour la conduite automobile¹⁵.

Plusieurs organismes sont également en faveur de cette réduction. Dès 2018, l'ASPQ et plusieurs autres groupes proposaient à la Commission l'instauration de sanctions administratives provinciales pour une alcoolémie de 0,05 et plus par prudence pour la vie¹⁶. Non seulement la mise en place d'un programme de sanctions immédiates dès 0,05 est toujours aussi pertinente et d'actualité pour réduire les accidents de la route et les méfaits liés à l'alcool au volant, mais les avancées scientifiques dans le domaine permettent même d'affirmer qu'une limite à 0,08 ne tient plus la route au Québec !

Sommaire des recommandations

- Abaisser la limite provinciale québécoise d'alcoolémie à 0,05 pour la conduite de véhicules routiers pour les conducteurs de 22 ans et plus ou non assujettis au permis d'apprenti ou probatoire (modification du *Code de la sécurité routière*) en instaurant des sanctions administratives immédiates ;
- Augmenter la présence et le contrôle policier (nombre de barrages routiers et programmes d'application sélective de la loi (PAS)) ;
- Compléter les nouvelles mesures et sanctions administratives par des actions de sensibilisation.

Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)

L'ASPQ est une association autonome regroupant citoyens et partenaires pour faire de la santé durable une priorité. La santé durable s'appuie sur une vision à long terme qui, tout en fournissant des soins à tous, s'assure aussi de garder la population québécoise en santé par la prévention.

Notre organisation conseille, enquête, sensibilise, mobilise et émet des recommandations basées sur les données probantes, des consensus d'experts, l'expérience internationale et l'acceptabilité sociale.

Références

- ¹ Sûreté du Québec (2020). *Bilan routier 2019*, <https://www.sq.gouv.qc.ca/nouvelles/bilan-routier-2019/>
- ² Société de l'assurance automobile du Québec (2017). *Profil détaillé des faits et des statistiques touchant l'alcool et les drogues au volant*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/stats-alcool-drogues-profil-detaille.pdf>
- ³ Panchal, P. et al. (2018). « Rapid synthesis : Examining the costs and cost-effectiveness of policies for reducing alcohol consumption », Hamilton (Can): *McMaster Health Forum*, <https://www.mcmasterforum.org/docs/default-source/product-documents/rapid-responses/examining-the-costs-and-cost-effectiveness-of-policies-for-reducing-alcohol-consumption.pdf?sfvrsn=2>
- ⁴ Ogden, E.J.D. et H. Moskowitz (2004). « Effects of Alcohol and Other Drugs on Driver Performance », *Traffic Injury Prevention* : 5 (3), <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580490465201>
- ⁵ Garrisson, H. et al. (2021), "The Effects of alcohol intoxication on cognitive functions critical for driving: a systematic review", *Accident Analysis & Prevention*: 154, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33676142/>
- ⁶ Killoran, A. Canning, U. Doyle, N. & Sheppard, L. (2010). "Review of effectiveness of Laws Limiting Blood Alcohol Concentration Levels to Reduce Alcohol Related Road Injuries and Deaths". *National Institute for Health and Clinical Excellence*, <https://www.ias.org.uk/uploads/pdf/bloodalcoholcontenteffectivenessreview.pdf>
- ⁷ INSPQ (2022). *Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool*, https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/conduite-avec-les-facultes-affaiblies-par-l-alcool#ref_4
- ⁸ Government of Alberta (2021). *Alcohol and driving*, <https://www.alberta.ca/alcohol-and-driving.aspx#jumplinks-1>
- ⁹ Blais, É., Bellavance, F., Marcil, A. et Carnis, L. (2015). « Effects of Introducing an Administrative .05% Blood Alcohol Concentration Limit on law enforcement patterns and Alcohol-Related Collisions in Canada », *Accident Analysis & Prevention*, Volume 82, <https://www.cirrelt.ca/documentstravail/cirrelt-2015-01.pdf>
- ¹⁰ CROP (2021). « Les Québécois et l'alcool ». *Éduc'Alcool*. <https://www.educalcoool.qc.ca/wp-content/uploads/2021/12/Les-Que%CC%81be%CC%81cois-et-lalcoool-2021.pdf>
- ¹¹ Demeules, J. (5 janvier 2020). « Je suis correct pour conduire... » Vraiment? Le Soleil, <https://www.lesoleil.com/2020/01/06/je-suis-correct-pour-conduire-vraiment-709c0e1655301a6ffce712fc04169c87?nor=true>
- ¹² Société de l'assurance automobile du Québec (2021). *Bilan routier 2020. Faits saillants*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2020.pdf>
- ¹³ Dessureault, M. (15 décembre 2021). « Alcool au volant : que nous manque-t-il pour comprendre? », *Association pour la santé publique du Québec*, <https://www.aspq.org/alcool-au-volant-que-nous-manque-t-il-pour-comprendre/>
- ¹⁴ Bergeron, C. D. et al. (2020). « La consommation d'alcool : qu'en pense la population du Québec? Rapport de recherche ». *Institut national de santé publique du Québec*. <https://inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2772-consommation-alcool-population-quebec.pdf>
- ¹⁵ SOM (2016). « Sondage portant sur l'acceptabilité sociale des substances psychoactives : alcool et cannabis », *Association pour la santé publique du Québec*, <https://www.aspq.org/nos-outils/sondage-portant-sur-lacceptabilite-sociale-des-substances-psychoactives-alcool-et-cannabis/>
- ¹⁶ Association pour la santé publique du Québec (2018). « 0,05... Par prudence pour la vie! ». Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, https://www.aspq.org/app/uploads/2020/07/aspq_memoire_commission_transports_environment_pl_165_fevrier-2018_z.pdf

COLOMBIE-BRITANNIQUE :

SANCTIONS POUR UNE ALCOOLÉMIE AU VOLANT DÈS 0,05

MARS 2022

En septembre 2010, la Colombie-Britannique devenait l'une des premières provinces à implanter des sanctions administratives dissuasives et immédiates dès une alcoolémie au volant de 50 mg par 100 ml de sang (0,05). Parmi les sanctions immédiates destinées aux conducteurs ayant les capacités de conduire affaiblies par l'alcool figurent la saisie du véhicule, la suspension du permis de conduire et des amendes pouvant aller jusqu'à 4 000\$¹. Suivant l'implantation de telles mesures, le nombre d'accidents impliquant l'alcool et le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies ont diminué. Il s'agit aussi d'un modèle législatif qui a été régulièrement repris et cité par les autres provinces canadiennes.

Contexte entourant la modification législative

Dès 1977, la Colombie-Britannique a été la première province à introduire une limite d'alcoolémie à 0,05², mais peu de sanctions y étaient alors liées.

En 2008, le tragique décès de la petite Alexa Middelaer, 4 ans, happée par une personne ivre au volant ébranle la population. Cette histoire a mis en lumière, notamment par des campagnes publiques menées par les parents de l'enfant, la complexité et la longueur procédurales et judiciaires des cas de conduites avec facultés affaiblies au sein de la province. Trop de temps et de ressources semblaient être investis pour trop peu de sanctions et de condamnations³.

Suivant cette affaire, le gouvernement de la Colombie-Britannique propose de nouvelles mesures et sanctions pour les conducteurs présentant une alcoolémie de 0,05 et plus dans l'optique de réduire le nombre de cas de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et de faciliter l'imposition de sanctions en désengorgeant le système judiciaire.

Adoption des nouvelles mesures

Pour inclure de telles mesures, des changements à la *Loi sur les véhicules automobiles* (*Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318) de la Colombie-Britannique sont proposés. Ils sont entrés en vigueur le 20 septembre 2010, en créant le programme « Immediate Roadside Prohibition » (IRP).

La constitutionnalité de la modification législative ajoutant des sanctions administratives sévères et immédiates a été confirmée par la Cour suprême du Canada en 2015, ce qui veut dire qu'une province canadienne a le droit d'imposer ce type d'encadrement pour une alcoolémie inférieure à la limite imposée par le fédéral de 0,08^{4,5}.

Survol des mesures

Lors d'une alcoolémie de 0,08 ou plus, le Code criminel fédéral s'applique en plus des mesures provinciales. Le programme IRP instaure, pour sa part, des sanctions administratives provinciales pour les conducteurs ayant une alcoolémie se situant dans le « Warn Range » ou « Zone d'avertissement » de 0,05 à 0,79 ainsi que des sanctions supplémentaires pour ceux atteignant ou dépassant le 0,08 (« Fail » ou « Échec ») suivant un test d'un appareil de détection approuvé (ADA). Ces sanctions peuvent être imposées beaucoup plus rapidement par un organisme provincial que celles imposées par la loi fédérale.



Type de sanctions	Résultat de l'ADA			
	Avertissement 1 ^{er} incident	Avertissement 2 ^e incident *	Avertissement 3 ^e incident *	Échec (ou refus de donner un échantillon d'haleine)
Interdiction de conduite	3 jours	7 jours	30 jours	90 jours
Saisie du véhicule	3 jours	7 jours	30 jours	30 jours
Frais de saisie et de remorquage	150 \$ et plus	230 \$ et plus	680 \$ et plus	680 \$ et plus
Pénalités administratives	200 \$	300 \$	400 \$	500 \$
Frais de recouvrement de permis	250 \$	250 \$	250 \$	250 \$
Total de l'amende	600 \$	780 \$	1 330 \$	1 430 \$

* Au cours des 5 années précédentes

Tableau 1 : Sanctions administratives applicables en cas d'alcoolémie au volant dépassant 0,05 en Colombie-Britannique (Immediate roadside prohibition penalties)

(NDLR : Traduction et adaptation libre du tableau suivant British Columbia (2021). *Alcohol and drug related driving prohibitions and suspensions*, <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/driving-and-cycling/roadsafetybc/prohibitions/alcohol>)

Les retombées

Dans l'année suivant l'entrée en vigueur des nouvelles mesures britanno-colombiennes, une diminution significative des accidents liés à l'alcool a été observée, soit une diminution de 40 % des accidents mortels, une diminution de 20 % des blessures causées par des accidents et une diminution de 19,5 % des dommages matériels causés par les accidents⁶. Deux ans après l'implantation du IRP, la réduction des accidents mortels liés à l'alcool était de 52 % par rapport à avant les changements⁷. Les études concluent à un impact positif des lois provinciales publicisées pour prévenir les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

La province affiche tout de même encore, en 2019, un taux d'affaires de conduite avec capacité affaiblie par l'alcool et déclarées par la police qui est plus élevé que la moyenne canadienne (297 c. 194 pour 100 000 habitants). Il importe néanmoins de noter que toutes comparaisons avec les autres provinces doivent être considérées avec prudence puisque, comme précisé par Statistique Canada, « les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. »⁸

Suivant l'adoption par la Colombie-Britannique d'un programme de sanctions immédiates dès 0,05, d'autres provinces comme l'Alberta⁹, l'Ontario¹⁰, le Manitoba¹¹ et la Saskatchewan¹² ont emboîté le pas en mettant en place des programmes similaires. ■



Références

- 1 British Columbia (s.d.). Alcohol and drug related driving prohibitions and suspensions, [https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/driving-and-cycling/roadsafetybc/prohibitions/alcohol#:~:text=You'll%20face%20the%20consequences,blood%20\(0.05%20BAC\)%2C%20or](https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/driving-and-cycling/roadsafetybc/prohibitions/alcohol#:~:text=You'll%20face%20the%20consequences,blood%20(0.05%20BAC)%2C%20or)
- 2 British Columbia, Motor-vehicle Amendment Act, 1977 (No. 4), S.B.C. 1977, c. 77., <https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/hstats/hstats/1767681259>
- 3 Leyne, L. (2014). « "Alexa's Law" Changed Rules for Drivers », Times Colonist, <https://www.pressreader.com/canada/times-colonist/20140225/281788511974799>
- 4 Canadian Press (2015). « Supreme Court affirms B.C.'s tough impaired driving law », CTV News, <https://bc.ctvnews.ca/supreme-court-affirms-b-c-s-tough-impaired-driving-law-1.2612979>
- 5 Goodwin c. Colombie-Britannique [2015] 3 RCS 250, <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/item/15550/index.do>
- 6 Macdonald, S. et al. (2013). "The impact on alcohol-related collisions of the partial decriminalization of impaired driving in British Columbia, Canada", Accident Analysis and Prevention 59, 200-205, <https://dSPACE.library.uvic.ca/handle/1828/4772>
- 7 Brubacher, J.R. et al. (2014). "Reduction in Fatalities, Ambulance Calls, and Hospital Admissions for Road Trauma After Implementation of New Traffic Laws", American Journal of Public Health 104: 10, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4167084/>
- 8 Perreault, S. (2021). La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/85-002-x/2021001/article/00012-fra.htm>
- 9 Alberta (2022). Alcohol and driving, <https://www.alberta.ca/alcohol-and-driving.aspx>
- 10 Ontario (2009). Ontario's New Drinking and Driving Law : Stiffer Sanctions For Impaired Drivers, <https://news.ontario.ca/en/release/5807/ontarios-new-drinking-and-driving-law>
- 11 Manitoba (2019). La province annonce des conséquences plus lourdes pour la conduite avec facultés affaiblies dès le 16 décembre, <https://news.gov.mb.ca/news/index.fr.html?item=46137>
- 12 Saskatchewan (2018). Impaired Driving Laws are Changing: Stronger Penalties Take Effect Sept. 1, <https://www.saskatchewan.ca/government/news-and-media/2018/august/30/impaired-driving-law>

En partenariat avec :

Québec

ASPQ
ASSOCIATION POUR LA SANTÉ
PUBLIQUE DU QUÉBEC

www.aspq.org

© TOUS DROITS RÉSERVÉS • MARS 2022