

Projet de loi n° 48

Consensus 0,05 : Concrétiser la Vision zéro

Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement
Assemblée nationale, 43^e législature, 1^{re} session

5 février 2024

 **ASPQ**
ASSOCIATION POUR LA SANTÉ
PUBLIQUE DU QUÉBEC



Auteurs

Kim Brière-Charest, directrice de projet en substances psychoactives, ASPQ

Marianne Dessureault, avocate, Responsable des affaires juridiques, ASPQ

Contribution et révision

Thomas Bastien, directeur général, ASPQ

Une initiative appuyée par

madd 

*Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF)
sur le site web de l'Association pour la santé publique du Québec : www.aspq.org.*

Les informations contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

© Association pour la santé publique du Québec (2024).

Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)

L'ASPQ est une association autonome regroupant citoyen·nes 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. L'ASPQ conseille, enquête, sensibilise, mobilise des acteurs et émet des recommandations basées sur les données probantes, des consensus d'expert·es, l'expérience internationale et l'acceptabilité sociale.



info@aspq.org | aspq.org

5455, av. de Gaspé, bureau 200
Montréal (Québec)
H2T 3B3

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire des recommandations	4
Mise en contexte.....	4
Position de l'ASPQ	5
Faits saillants sur l'alcool et la conduite	5
État de la situation : un bilan routier assombri.....	5
Un consensus scientifique	5
Des impacts positifs démontrés	6
Des mesures populaires	7
Le caractère essentiel des mesures de prévention.....	7
Conclusion	7
Références	8

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

L'ASPQ recommande de modifier le *Code de la sécurité* routière pour abaisser la limite provinciale d'alcoolémie à 0,05 pour les personnes conductrices de 22 ans et plus ou non assujetties au permis d'apprenti ou probatoire en instaurant un programme de sanctions administratives immédiates pour une alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang et plus.

Cette politique publique doit s'inscrire dans une stratégie globale de santé et de sécurité publique, notamment via les moyens complémentaires suivants :

- Accompagner l'instauration de nouvelles mesures et sanctions administratives avec des actions de sensibilisation en matière de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ;
- Augmenter la présence et le contrôle policier : nombre de barrages routiers et fréquence des programmes d'application sélective de la loi (PAS) ;
- Prévoir des mesures assurant un retour sécuritaire cohérentes avec l'accessibilité et la distribution d'alcool ;
- Assurer la compilation systématique, la surveillance et l'accès aux données notamment liées à l'alcool au volant, dont les collisions mortelles, les blessures (légères et graves tel que qualifiées par la SAAQ) chez les automobilistes, passagers, personnes conduisant des véhicules non motorisés (ex. : trottinettes électriques et quadriporteurs) et piétons, les dommages matériels, les sanctions appliquées et les résultats des contrôles routiers.

MISE EN CONTEXTE

Les derniers rapports publiés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) illustrent une détérioration des bilans routiers, ou, au mieux, une stagnation des gains. De nouvelles mesures innovantes doivent être adoptées si l'on veut redresser la tendance.

L'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ) saluait la mise en place d'une stratégie ambitieuse en matière de sécurité routière et du nouveau mandat donné à la Table québécoise de la sécurité routière dans un communiqué de presse publié le 22 août 2023.¹ Ce nouveau plan d'action adopte une Vision zéro qui reconnaît implicitement la valeur inestimable de la vie et de la santé et de la nécessité de mettre en œuvre des actions globales pour assurer des environnements sécuritaires. L'ASPQ soulignait d'ailleurs les mesures prévues pour réduire la vitesse sur les routes et le désir de créer des aménagements sécuritaires favorisant le transport actif. Le projet de loi n°48 s'inscrit dans cette optique.

Pour concrétiser néanmoins cette Vision zéro, il est indispensable d'intensifier les efforts concernant la conduite sous l'effet des drogues, de l'alcool ou du manque de sommeil, facteurs qui contribuent, aussi, à de nombreux décès et des blessés graves sur nos routes. Parmi les mesures prometteuses, la réduction de la limite d'alcoolémie au volant à 0,05² fait partie des solutions innovantes à appliquer.

Ayant pris connaissance du [Projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière](#), l'ASPQ désire apporter certaines réflexions en matière d'alcool au volant et de capacité de conduite avec capacités affaiblies.

Position de l'ASPQ

L'ASPQ et MADD Canada considèrent opportun de saisir l'occasion de la 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 personnes titulaires de permis de conduire régulier âgées de 22 ans et plus.

FAITS SAILLANTS SUR L'ALCOOL ET LA CONDUITE

La conduite avec capacités affaiblies notamment par l'alcool cause des centaines de blessures et de décès, dont plusieurs sont évitables, sans compter les dommages matériels, les coûts de justice et les personnes en deuil d'une personne accidentée ou de la perte d'un niveau d'autonomie.

État de la situation : un bilan routier assombri

Presque chaque jour, au Québec, il y a un décès ou un blessé grave lié à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. Ceci est sans compter les impacts importants sur l'entourage. On estime ainsi à environ 85 décès et 220 blessés graves par an en raison de l'alcool au volant.³

Bien que les chiffres ne comprennent pas l'ensemble des collisions, le dernier bilan routier de la SAAQ illustre qu'en 2021, 23,5 % des personnes conductrices décédées ayant subi un test d'alcoolémie dépassaient la limite de 0,08.⁴ La Sûreté du Québec rappelait aussi que l'alcool est responsable, en moyenne, de 25% des collisions mortelles et de 15 % des collisions avec blessés graves.⁵ Contrairement à la pensée populaire, les gens en sont à leur première infraction en matière d'alcool au volant dans 87 % des cas selon des données obtenues auprès de la SAAQ.

Selon un sondage Léger, de 2023, pour le compte de l'ASPQ, près de 1 personne adulte sur 5 (18 %) a conduit un véhicule sachant qu'elle dépassait la limite légale de 0,08.⁶

Les piétonnes et les piétons ne sont pas non plus épargnés : la SAAQ a observé une hausse des décès de piétons en 2022.⁷ Selon Statistique Canada, 20 % des décès les impliquant survenus au Canada entre 2018 et 2020 impliquaient les capacités affaiblies par la consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues.⁸

Le portrait des collisions hors réseau routier révèle aussi que la proportion du nombre de personnes conductrices décédées en motoneige se situait à 23,1 % en 2020 pour une alcoolémie supérieure à 0,08 alors que pour les véhicules tout-terrain, elle se hissait à 15,1 % pour une alcoolémie supérieure à 0,08 et 31,6 % pour un taux supérieur à 0,15.⁹ Au Québec, les données les plus récentes estiment à au moins 400 millions de dollars par année les indemnisations et les coûts sociaux des collisions liées à l'alcool.¹⁰

Un consensus scientifique

L'alcool perturbe notamment le jugement et les facultés cognitives et motrices et nuit à la conduite : on a moins d'attention, plus de témérité et on réagit moins vite. Plusieurs études ont démontré 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).^{11,12} Plus précisément, une étude de l'INSPQ a permis d'évaluer, qu'au Québec, entre 0,05 et 0,08, le risque d'être impliqué dans un accident mortel est de 4 à 5 fois supérieur¹³. Des études d'autres pays estiment même que ce risque peut être augmenté jusqu'à 6 fois.¹⁴

De plus, on évalue mal notre taux d'alcool et nos capacités à conduire sous son influence. Un exercice d'Alco Prévention Canada durant le temps des fêtes 2022 a permis d'estimer que plus de la moitié des buveurs ignorent qu'ils dépassent la limite légale. Des 30 000 tests effectués, 35 % étaient au-dessus du 0,08 et 10 % se situaient entre 0,05 et 0,079.¹⁵ Ainsi, en visant un max de 0,05, les conducteurs diminueront très probablement leur consommation et donc le risque de tuer, blesser ou franchir la limite criminelle de 0,08 diminuerait. Cela enverrait, en plus, un message clair de sensibilisation.

Déjà, en 2009, la Table québécoise de la sécurité routière recommandait d'imposer une suspension administrative immédiate du permis de conduire dès une alcoolémie de 0,05 et d'augmenter la présence policière par l'augmentation de la fréquence des programmes d'application sélective (barrages).¹⁶ En 2010, l'Institut national de santé publique du Québec confirmait ces recommandations dans son avis scientifique.¹⁷ Le projet de loi de la ministre Boulet, en 2010, suggérait d'ailleurs une suspension du permis de 24 heures dès une alcoolémie de 0,05¹⁸. Enfin, plus récemment, le coroner Yvon Garneau a recommandé d'étudier l'abaissement du seuil limite d'alcool dans le sang de 0,08 à 0,05.¹⁹

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, est généralement une mesure efficace et rentable.²⁰

Des impacts positifs démontrés

Le Québec est en retard. Toutes les autres juridictions canadiennes (à l'exception du Yukon) imposent des sanctions à 0,05. Les provinces canadiennes ayant réduit la limite d'alcoolémie sous le 0,08 et ayant implanté de nouveaux programmes de sanctions immédiates et de traitement rapide des cas de conduite avec capacités affaiblies ont vu leur nombre d'accidents impliquant de l'alcool diminuer significativement.^{21,22}

Tel que résumé dans [l'étude de cas sur la Colombie-Britannique de l'ASPQ²³](#), 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 collisions mortelles, 23 % des blessures et 20 % des dommages matériels lors de collisions.²⁴ Deux ans après l'implantation du programme, la réduction des accidents mortels liés à l'alcool était de 52 % par rapport à avant les changements.²⁵ Un constat similaire est observé en Ontario où des sanctions administratives immédiates ont permis de réduire de 17 % le nombre mensuel de blessures et de décès dû à l'alcool au volant.²⁶

Enfin, la constitutionnalité d'une modification législative provinciale ajoutant des sanctions administratives sévères et immédiates a été confirmée par la Cour suprême du Canada, en 2015, dans l'arrêt *Goodwin c. Colombie-Britannique*²⁷. Il est aussi important de rappeler que des pénalités administratives ne sont pas des sanctions au sens du *Code criminel* fédéral. Des sanctions précédant le 0,08 envoient un message clair et préventif dans une approche graduée en évitant potentiellement des dossiers criminels et des décès prématurés.

Des mesures populaires

La population québécoise est aussi capable de s'adapter à une nouvelle limite d'alcoolémie que les populations des autres provinces canadiennes qui ont réduit la limite de 0,08 à 0,05. Les jeunes du Québec de 21 ans et moins, les apprentis conducteurs et les titulaires d'un permis probatoire ainsi que les personnes conductrices de véhicules lourds en sont d'ailleurs la preuve.²⁸

D'ailleurs, selon les derniers sondages disponibles, on observe que de plus en plus de personnes sont en faveur d'une réduction de la limite d'alcoolémie à 0,05. En effet, la proportion de gens en accord avec cette politique a bondi passant de 50 % (mars 2022)²⁹ à 61 % (novembre 2023)³⁰ alors que ce taux stagnait depuis 2016.³¹

Alors que peu de gens aperçoivent (17 %), passent (13 %) ou jugent improbable de se faire intercepter (62 %) par un barrage policier pour le contrôle de l'alcoolémie³², 70 % de la population québécoise considère que les sanctions liées à l'alcool au volant devraient être plus sévères.³³

Le caractère essentiel des mesures de prévention

Pour être efficaces, les lois sur l'alcool au volant doivent également être appliquées et publicisées.³⁴ Les stratégies pour éviter de conduire après avoir consommé de l'alcool sont nombreuses et devraient être mises de l'avant régulièrement à des fins de sensibilisation : personne conductrice désignée, transport en commun, taxis et services de raccompagnement, dépannage par les proches, dormir sur place, programme CoDeBar, etc.

Nous invitons Québec à encourager et soutenir financièrement les initiatives de prévention assurant un retour sécuritaire en cohérence avec les heures d'accessibilité et la distribution d'alcool, par exemple dans le cadre du projet-pilote proposé par Montréal sur la prolongation des heures d'ouverture des milieux nocturnes³⁵ qui pourrait avoir une incidence sur la prévalence des cas de conduite avec capacités affaiblies.

CONCLUSION

La question de la limite d'alcoolémie au volant est discutée depuis plusieurs années. Or, les pressions sociales et économiques semblent avoir eu raison des motivations militantes pour une modification de la loi en ce sens. Des années ont passé, la science s'est affirmée, l'expérience a parlé et la société a évolué et changé. Il est temps de saisir l'opportunité et de faire preuve d'audace pour viser le zéro décès sur nos routes.

Bien que le projet de loi cible majoritairement la modification de dispositions relatives aux systèmes de détection, une stratégie globale est nécessaire pour changer la norme en matière de sécurité routière, y compris l'aménagement de nos environnements et le déploiement de politiques publiques pour favoriser des changements de comportement durables.

Plusieurs organismes et groupes sont toujours en faveur de cette réduction de la limite d'alcoolémie et de l'imposition de sanctions administratives, tel que le propose l'ASPQ depuis plusieurs années.³⁶ Non seulement la mise en place d'un programme de sanctions immédiates dès 0,05 est toujours d'actualité pour réduire les collisions routières et les méfaits liés à l'alcool au volant, mais les avancées scientifiques dans le domaine permettent d'affirmer qu'une limite de 0,08 ne tient plus la route au Québec !

RÉFÉRENCES

¹ Association pour la santé publique du Québec (22 août 2023). « La Vision zéro en sécurité routière : une ambition à concrétiser ». <https://aspq.org/la-vision-zero-du-nouveau-plan-daction-en-securite-routiere-une-ambition-essentielle-a-concretiser/>

² ASPQ et al. (2023). *5 raisons de viser 0,05 ou moins au volant*, https://www.aspq.org/app/uploads/2023/07/5-raisons-005_vc6922.pdf

³ SAAQ (2022). *Comportements. Le saviez-vous ?*, <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/alcool/saviez-vous>

⁴ Société de l'assurance automobile du Québec. « Bilan routier : Faits saillants 2022 ». <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/bilan-routier-2022.pdf>

⁵ SQ (2023). *Opération nationale concertée alcool-drogues – Alcool ou drogue, on ne conduit pas*, <https://www.sq.gouv.qc.ca/communiqués/operation-nationale-concertee-alcool-drogues-alcool-ou-drogue-on-ne-conduit-pas-2/>

⁶ ASPQ (2023). *Compilations de résultats 2022-2023 de sondages Léger-ASPQ sur divers comportements et acceptabilité sociales de mesures touchant l'alcool au volant*, <https://www.aspq.org/app/uploads/2023/10/donnees-de-sondages-leger-aspq-2022-2023-alcool-au-volant.pdf>

⁷ SAAQ (2023). *Bilan routier 2022 : une hausse préoccupante du nombre de décès sur les routes du Québec*, <https://saaq.gouv.qc.ca/salle-presse/communiqué/bilan>

⁸ Statistique Canada (2023). *Les circonstances entourant les décès de piétons, 2018 à 2020*, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231030/dq231030a-fra.htm>

⁹ Société de l'assurance automobile du Québec (2022). Bilan routier, parc automobile

Et permis de conduire 2021 : Dossier statistique, Tableau 4b – Nombre de conducteurs¹ décédés dans un accident hors réseau routier ayant subi un test d'alcoolémie (données jumelées de la Société et du Bureau du coroner), selon le type de véhicule occupé et l'alcoolémie, de 2016 à 2020.

<https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-2021-bilan-routier.pdf>

¹⁰ 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>

¹¹ 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>

¹² 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/>

¹³ 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

¹⁴ 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/Drink%20driving%20docs/BloodAlcoholContentEffectivenessReview.pdf>

- ¹⁵ Aubert, B. (2023). « Alcool au volant : plus de la moitié des buveurs ignoreraient qu'ils dépassent la limite légale », *Métro*, <https://journalmetro.com/actualites/national/2979956/alcool-au-volant-plus-de-la-moitie-des-buveurs-ignoreraient-quils-depassent-la-limite-legale/>
- ¹⁶ Table de Québecoise de la sécurité routière (2009). « Deuxième rapport de recommandations. Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier », <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/microsite/securiteroutiere/doc/rapport-2.pdf>
- ¹⁷ Blais, É. Et Maurice, P. (2010). « Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile », *INSPQ*, <https://www.inspq.qc.ca/publications/1054>
- ¹⁸ Projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, 39e légis. (Qc), 1re sess., 2009, art. 5, https://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?Mediald=ANQ.Vigie.Bll.DocumentGenerique_27557&process=Default&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+viv9rjj7p3xLGTZDmLVSmjLoqe/vG7/YWzz
- ¹⁹ Radio-Canada (2023). « Alcool au volant : un coroner propose d'étudier l'idée d'abaisser la limite à 0,05 », *Société*, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2016618/alcool-volant-taux-alcoolemie>
- ²⁰ 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>
- ²¹ Government of Alberta (2021). *Alcohol and driving*, <https://www.alberta.ca/alcohol-and-driving.aspx#jumplinks-1>
- ²² 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.cirrelet.ca/documentstravail/cirrelet-2015-01.pdf>
- ²³ ASPQ (2022). *Étude de cas. Colombie-Britannique : sanctions pour une alcoolémie au volant dès 0,05*, https://aspq.org/app/uploads/2022/03/etude-de-cas_bc_vf.pdf
- ²⁴ 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>
- ²⁵ 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/>
- ²⁶ Lacoursière, A. (2023). « Le 0,08 ne tient plus la route », *La Presse*, <https://www.lapresse.ca/actualites/justice-et-faits-divers/2023-03-21/alcool-au-volant/le-0-08-ne-tient-plus-la-route.php>
- ²⁷ *Goodwin c. Colombie-Britannique* [2015] 3 RCS 250, <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/item/15550/index.do>
- ²⁸ Société de l'assurance automobile du Québec (23 octobre 2023). « Ce que dit la loi », <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/alcool/ce-que-dit-la-loi>
- ²⁹ ASPQ (2023). *Compilations de résultats 2022-2023 de sondages Léger-ASPQ sur divers comportements et acceptabilité sociales de mesures touchant l'alcool au volant*, <https://www.aspq.org/app/uploads/2023/10/donnees-de-sondages-leger-aspq-2022-2023-alcool-au-volant.pdf>

- ³⁰ Rainville, P. (2023). « Les Québécois veulent une baisse du taux d'alcoolémie à 0,05 », *Le Soleil*, <https://www.ledroit.com/enquete/2023/11/20/les-quebecois-veulent-une-baisse-du-taux-dalcoolemie-a-005-YU3MQ47PZBDW3I5MU7LQXZDOFQ/>
- ³¹ ASPQ (2016). *Sondage portant sur l'acceptabilité sociale des substances psychoactives : alcool et cannabis*, <https://www.aspq.org/app/uploads/2020/07/sondage-alcool-cannabis-2016.pdf>
- ³² Éduc'Alcool (2021). *Les Québécois et l'alcool*, www.educalcoool.qc.ca/wp-content/uploads/2021/11/Les-Québécois-et-lalcool-CROP-2021.pdf
- ³³ Bergeron, C.D. et al. (2021). « La consommation d'alcool : qu'en pense la population du Québec », *INSPQ*, <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2772-consommation-alcool-population-quebec.pdf>
- ³⁴ Bégin, C. et D. Sergerie (2012). « Prévention de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool », *INSPQ*, <https://www.inspq.qc.ca/prevention-traumatismes/conduite-avec-facultes-affaiblies-par-l-alcool>
- ³⁵ Ville de Montréal. 1^{er} février 2024. « Une politique pour développer et encadrer les activités nocturnes à Montréal ». <https://montreal.ca/articles/une-politique-pour-developper-et-encadrer-les-activites-nocturnes-montreal-65080#:~:text=La%20p%C3%A9riode%20nocturne%20est%20divis%C3%A9e,h%2030%20%C3%A0%206%20h>