

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
Janvier 2010

INTRODUCTION

Bien que d'importants progrès aient été réalisés dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, il reste encore beaucoup à faire pour continuer d'améliorer notre bilan routier. La conduite avec facultés affaiblies demeure la première cause criminelle de décès au Canada. En 2006, on attribuait quelque 1 278 décès, 75 374 blessures et jusqu'à 12,7 milliards de dollars en coûts financiers et sociaux aux collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.¹

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.²

Au cours de la dernière décennie, le Québec a apporté des améliorations modestes à ses lois en matière de conduite avec facultés affaiblies. Néanmoins, 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 territoires – Bulletin de l'an 2009* », une analyse exhaustive des lois des provinces et des territoires canadiens en matière de conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, le Québec est la seule province qui n'impose pas de suspension de permis administrative pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 %. La province de Québec s'est classée au neuvième rang parmi les 13 administrations évaluées et s'est mérité une cote de C-.

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.

Pour réduire le nombre de collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies, la province de Québec doit adopter deux mesures législatives essentielles :

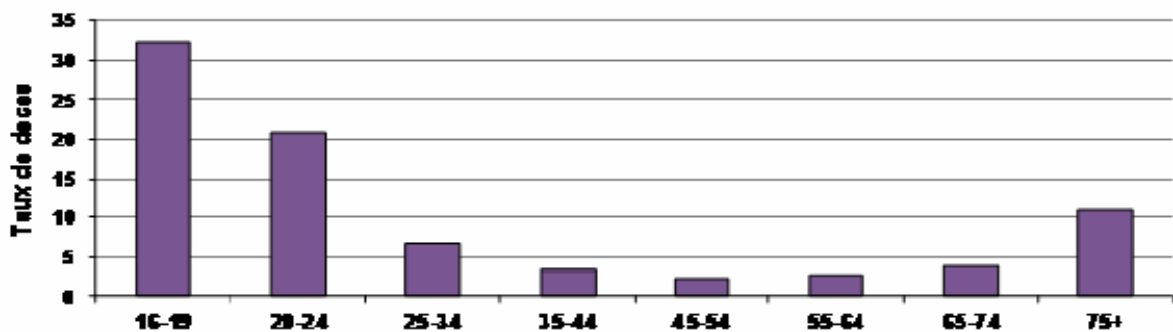
- 1. Limite du taux d'alcoolémie de 0,00% pour tous les conducteurs âgés de moins de 21 ans ou durant les cinq premières années de conduite, selon la plus longue des deux périodes.**
- 2. Programme de suspension administrative de permis pour les conducteurs affichant un taux d'alcoolémie de 0,05 % ou plus.**

LIMITE DU TAUX D'ALCOOLÉMIE DE 0,00 % POUR LES JEUNES ET LES APPRENTIS CONDUCTEURS

MADD Canada est particulièrement préoccupé par le nombre de collisions et d'incidence de la conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes et les apprentis conducteurs.

- Les collisions de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes Canadiens âgés de 15 à 24 ans. En 2005, on y attribuait 35 % des décès chez les jeunes de 15 à 19 ans et 29 % des décès chez les jeunes de 20 à 24 ans.³
- En plus de représenter les statistiques les plus élevées de décès et de blessures de la route par habitant,⁴ les jeunes de 15 à 24 ans affichent les taux les plus élevés de décès de la route par kilomètre parcouru parmi tous les groupes d'âge.⁵ Comme l'illustre le Tableau 1, le risque de décès par kilomètre parcouru des jeunes de 16 à 19 ans est plus de 15 fois supérieur à celui de leurs parents.

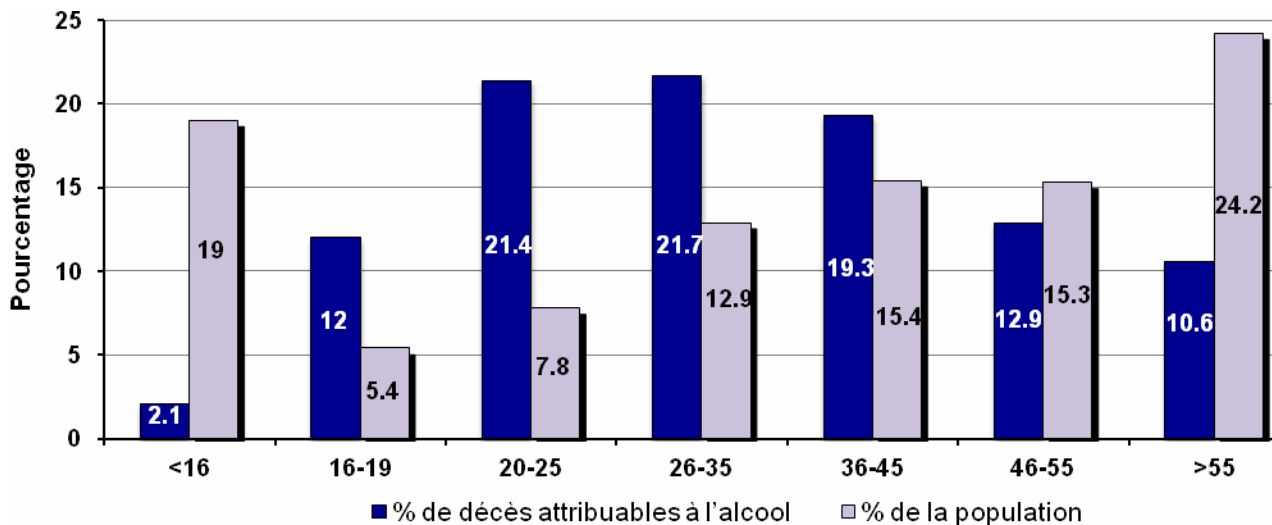
TABLEAU 1. DÉCÈS DE CONDUCTEURS PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS, PAR ÂGE : CANADA, 2004



Source : P. Emery, D. R. Mayhew et H.M. Simpson, « *Youth and Road Crashes: Magnitude, Characteristics and Trends* » (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), 2008) page 15.

- Les conséquences des collisions de la route attribuables à la conduite avec facultés affaiblies sont disproportionnellement lourdes pour les Canadiens âgés de 16 à 25 ans.⁶ En 2006, la consommation d'alcool était en cause dans près de 40 % des décès de la route chez les jeunes de 16 à 19 ans et 50 % des décès de la route chez les jeunes de 20 à 25 ans.
- Comme l'illustre le Tableau 2, bien que ce groupe d'âge ne représentait que 13,2 % de la population canadienne en 2006, il représentait 33,4 % des décès de la route liés à la consommation d'alcool.

TABLEAU 2. POURCENTAGE DE DÉCÈS DE LA ROUTE LIÉS À L'ALCOOL ET POPULATION, PAR GROUPE D'ÂGE : CANADA, 2006



Sources : FRBR, « *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2006* » (Ottawa : FRBR, 2009) page 14 ; et Statistiques Canada, « *CANSIM n° 051-0001, Population selon le groupe d'âge et le sexe* » (Ottawa : Statistiques Canada, 2008)

De manière générale, les jeunes conducteurs novices manquent d'expérience tant en matière de conduite automobile que de consommation d'alcool.⁷ Ils sont portés à prendre des risques et à être moins prudents que leurs homologues plus matures.⁸ Conséquemment, même lorsqu'ils ne consomment pas d'alcool, le risque relatif de collision des jeunes conducteurs est supérieur à celui des conducteurs plus âgés avec plus d'expérience.⁹ De surcroît, comme l'illustre le Tableau 3, le risque relatif de décès des jeunes conducteurs qui consomment est sensiblement plus élevé que celui des conducteurs plus âgés avec des taux d'alcoolémie semblables.

TABLEAU 3. RISQUE RELATIF DE COLLISION MORTELLE IMPLIQUANT UN SEUL VÉHICULE POUR LES HOMMES SELON LE TAUX D'ALCOOLÉMIÉ

	,02 % - ,049 %	,05 % - ,079 %	,08 % - ,099 %	,10 % - ,149 %	,15 % +
16 à 20 ans	5	17	52	241	15 560
21 à 34 ans	3	7	13	37	573
35 ans +	3	6	11	29	382

Source : P. Zador, S.A. Krawchuk et R.B. Voas, « *Alcohol-Related Relative Risk of Driver Fatalities and Driver Involvement in Fatal Crashes in Relation to Driver Age and Gender: An Update Using 1996 Data* » (2000) 61 J. Stud. Alcohol 387, page 392.

Les dispositions imposant un faible seuil d'alcoolémie ou la tolérance zéro donnent des résultats très positifs.¹⁰

- Les États américains qui ont imposé la tolérance zéro ou un faible seuil d'alcoolémie aux jeunes conducteurs entre 1983 et 1992 ont constaté une réduction de 16 % de la proportion de collisions mortelles de nuit impliquant un seul véhicule¹¹ parmi les conducteurs visés par rapport à une augmentation de 1 % parmi les conducteurs du même groupe d'âge dans les États « témoins ».¹²
- En 1991, l'Oregon a constaté une réduction de 40 % des collisions de nuit impliquant un seul véhicule parmi les conducteurs visés après avoir élargi la portée de sa limite de zéro en matière d'alcoolémie pour y inclure tous les conducteurs âgés de moins de 21 ans (au lieu de 18 ans).¹³
- Une analyse exhaustive des données amassées durant 16 ans par les 50 États et le district fédéral de Columbia révèle que les lois imposant la tolérance zéro entraînent une réduction de plus de 24 % du risque de collision attribuable à l'alcool parmi les conducteurs âgés de moins de 21 ans.¹⁴

Les données canadiennes illustrent également les bienfaits sur la sécurité routière d'une limite d'alcoolémie de 0,00 %.

- Une première étude des dispositions de l'Ontario imposant une limite d'alcoolémie de 0,00% aux apprentis conducteurs fait état d'une réduction de 25 % du nombre d'étudiants masculins de la 11^e et de la 12^e année qui ont déclaré avoir conduit après avoir consommé.¹⁵
- Une étude préliminaire du programme d'accès graduel à la conduite du Québec, comprenant notamment une disposition imposant une limite d'alcoolémie de 0,00%, attribue à cette mesure une réduction de 8,9 % des collisions de nuit impliquant un seul véhicule. Compte tenu du fait que l'alcool est très souvent en cause dans ce genre de collision, il est fort probable que cette réduction soit largement attribuable à la tolérance zéro.

Cependant, l'un des principaux écueils des dispositions actuelles imposant la tolérance zéro aux jeunes conducteurs est que celles-ci sont levées à la fin du programme d'octroi de permis par étapes et que cette fin de restriction arrive généralement lorsque le conducteur atteint 18 ou 19 ans.¹⁶ Cet âge correspond également avec l'âge légal de consommer de l'alcool dans la majorité des provinces, soit la période durant laquelle la consommation d'alcool et les épisodes de consommation excessive sont à la hausse. Comme l'illustre le Tableau 4, parmi tous les groupes d'âge, ce sont les jeunes de 18 et 19 ans qui présentent les taux de consommation hebdomadaire et mensuelle les plus élevés.

**TABLEAU 4. FORTE CONSOMMATION HEBDOMADAIRE ET MENSUELLE
PARMI LES BUVEURS ACTUELS AU CANADA, 2004**

Groupe d'âge	Hebdomadaire	Mensuelle
15 à 17	7,6 %	35,7 %
18 à 19	16,1 %	51,8 %
20 à 24	14,9 %	47,0 %
25 à 34	6,5 %	30,4 %
35 à 44	5,3 %	24,2 %
45 à 54	6,0 %	22,0 %
Tous (15 à 75+)	6,2 %	25,5 %

* Consommation de 5 verres ou plus chez les hommes et consommation de 4 verres ou plus chez les femmes lors d'une seule occasion.

Source : E. Adlaf et coll., *Enquête sur les toxicomanies au Canada (ETC) : rapport détaillé* (Ottawa : Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (CCLAT), 2005), page 31

De surcroît, c'est précisément à cet âge que les conducteurs adolescents sont actuellement les plus susceptibles d'être tués ou blessés dans une collision liée à l'alcool. Selon une étude canadienne

réalisée en 1999, les jeunes de 18 et de 19 ans représentent près de 74 % de tous les décès de la route liés à l'alcool chez les conducteurs adolescents.¹⁷

Il est dangereux d'exposer les jeunes de 18 à 20 ans à la conduite automobile sans restriction au même moment où ils atteignent l'âge légal de consommer de l'alcool. Le fait que les taux de collisions liées à l'alcool ne reculent que bien après l'âge de 21 ans¹⁸ justifie l'extension de la limite du taux d'alcoolémie à 0,00% au moins jusqu'à cet âge ou durant les cinq premières années d'apprentissage de la conduite, selon la période la plus longue.

Comme l'illustre le Tableau 5, certaines administrations canadiennes ont déjà modifié ou sont en train de modifier la limite d'alcoolémie de 0,00% de façon à l'imposer jusqu'à l'âge de 21 ans ou durant les cinq premières années d'apprentissage de la conduite automobile. Cependant, il est encore trop tôt pour fournir une analyse statistique de l'incidence de ces lois.

TABLEAU 5. LIMITE D'ALCOOLÉMIE DE 0.00 % IMPOSÉE APRÈS LA FIN DU PROGRAMME D'OCTROI DE PERMIS PAR ÉTAPES

Province/ Territoire	Limite de zéro après le programme	Âge minimum pour la levée de la limite d'alcoolémie de zéro	Âge légal pour boire
AB	Aucune	18	18
C.-B.	Aucune	18½	19
MB	3 ans	20½	18
N.-B.	3 ans	21	19
T.-N.-L.	Aucune	17⅔	19
N.-É.	Aucune ¹	18¼	19
T.-N.-O.	Aucune	17	19
NU	Aucune	15	19
ON	Aucune ²	17⅔	19
Î.-P.-É.	¼ d'année	19	19
QC	Aucune	18⅔	18
SK	Aucune	17½	19
YK	Aucune	17½	19

1. La loi en instance de promulgation imposera une limite d'alcoolémie de zéro pour deux ans après la fin de l'étape deux. Par conséquent, la durée minimale de la limite d'alcoolémie de 0,00% sera de 4¾ ans pour ceux qui suivent un cours de conduite à l'étape un et de 5 ans pour ceux qui n'en suivent pas.
2. La loi en instance de promulgation imposera une limite d'alcoolémie de 0,00% à tout conducteur âgé de moins de 22 ans.

MADD Canada estime que la mise en œuvre immédiate de mesures efficaces s'impose afin d'améliorer le bilan routier, de réduire la conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes et les apprentis conducteurs et d'inculquer des habitudes de conduite sécuritaires à la prochaine génération de conducteurs.

Recommandation : La province de Québec devrait promulguer une limite d'alcoolémie de 0,00 % pour tous les conducteurs âgés de moins de 21 ans.

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 motorisé¹⁹ et un risque relatif de décès dans une collision de la route significativement plus élevé comparativement à une alcoolémie de 0,00 %.²⁰

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.²¹ 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 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.²²

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, prévoit 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 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. Non seulement les suspensions administratives sont-elles plus simples et économiques, elles s'avèrent probablement plus efficaces pour dissuader les conducteurs.

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 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.²³

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 de 7 à 14 jours selon les dispositions en vigueur dans la juridiction.²⁴

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,²⁵ 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 de 7 à 14 jours, mais les motifs 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.²⁶ 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 30 jours 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 de 60 jours et être tenu d'utiliser un antidémarrreur éthylométrique dans son véhicule durant une période de six 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 dix ans.

Comme l'illustrent les Tableaux 6 et 7, 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.

TABLEAU 6. DURÉE DES SUSPENSIONS ADMINISTRATIVES DE PERMIS DE COURTE DURÉE

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

1. Terre-Neuve-et-Labrador impose une suspension de 4 mois dans le cas d'une quatrième suspension de 24 heures dans les deux ans, et une suspension de 6 mois pour toute infraction subséquente dans les deux ans.
2. Uniquement pour les infractions commises dans les deux ans.
3. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a annoncé son intention de légiférer de manière à faire passer la durée des suspensions de 24 heures à 7, 15, et 30 jours pour une première et deuxième infraction et pour toute infraction subséquente.
4. Uniquement pour les infractions commises dans les cinq ans.

**TABLEAU 7. AUTRES DISPOSITIONS DES SUSPENSIONS ADMINISTRATIVES DE
PERMIS DE COURTE DURÉE**

Prov. / Terr.	Tenue d'un dossier de police	Cas signalé au registraire	Susp. inscrite dans le sommaire	Droits de rétablis- sement	Programmes correctifs obligatoires en vertu de la loi
AB	Oui	Non	Oui	Non	Non
C.-B.	Oui	Oui (ICBC)	Oui	Non	Non, mais le surintendant du bureau des véhicules automobiles contraint tout contrevenant frappé de 3 suspensions dans les 5 ans à participer à un programme correctif comprenant un programme de dépistage, d'éducation ou de counselling en matière d'alcool ainsi qu'une évaluation en matière de dépendance à l'alcool.
MB	Oui	Oui	Oui	50 \$	Tout conducteur frappé de 2 suspensions ou plus dans les 3 ans doit se soumettre à une évaluation obligatoire pour conducteur ayant conduit avec les facultés affaiblies et peut être tenu de participer à un programme éducatif ou de suivre un traitement.
N.-B.	Oui	Non	Oui	Non	Non
T.- N.-L.	Oui	Oui	Non	100 \$	Tout conducteur frappé de 2 suspensions dans les 2 ans doit participer à un programme éducatif. Tout conducteur avec 3 suspensions ou plus dans les 2 ans doit se soumettre à une évaluation de dépendance à l'alcool et compléter un programme de réadaptation.
N.-É.	Oui	Oui ¹	Oui ²	89,63 \$	Non
T.- N.-O.	Oui	Oui	Oui	Non	Non
NU	Oui	Oui ¹	Non	25 \$	Non
ON	Oui	Oui	Oui	100 \$	Non, mais le registraire contraint tout conducteur frappé de 2 suspensions dans les 5 ans à participer à un programme de rééducation en matière d'alcool. Les conducteurs frappés de 3 suspensions ou plus dans les 5 ans doivent participer à un programme de traitement de la toxicomanie alcoolique et sont soumis aux termes d'une ordonnance de 6 mois exigeant l'utilisation d'un antidémarrreur. Les conducteurs frappés de 4 suspensions ou plus dans les 5 ans doivent se soumettre à un examen médical.
Î.-P.- É.	Oui	Oui	Non	75 \$	Non
QC	Aucune suspension de permis administrative de courte durée				
SK	Oui	Non	Oui	Non	Tout conducteur frappé de 2 suspensions dans les 5 ans doit compléter le cours « Driving Without Impairment ».
YK	Oui	Oui ¹	Non	Non	Non

1. La Loi n'exige pas que le registraire soit informé ; néanmoins, les policiers le font en vertu de leurs politiques administratives.
2. La Loi n'exige pas l'inscription des suspensions dans le sommaire de conduite ; néanmoins, le registraire le fait en vertu de ses politiques administratives.

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 »²⁷. 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 ».²⁸ 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 le tableau suivant, 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 %.

TABLEAU 8. TAUX D'ALCOOLÉMIE DES HOMMES ET DES FEMMES EN FONCTION DU TEMPS, DU POIDS ET DES CONSOMMATIONS CANADIENNES STANDARDS *

	Consommations standards	2 heures			3 heures		
		170 lb	185 lb	200 lb	170 lb	185 lb	200 lb
Hommes	2	,0185 %	,0146 %	,0112 %	,0035 %	,000 %	,000 %
	3	,0428 %	,0369 %	,0319 %	,0278 %	,0219 %	,0169 %
	4	,0671 %	,0592 %	,0525 %	,0521 %	,0442 %	,0375 %

	Consommations standards	2 heures			3 heures		
		120 lb	130 lb	140 lb	120 lb	130 lb	140 lb
Femmes	2	,0514 %	,0451 %	,0398 %	,0364 %	,0301 %	,0248 %
	3	,0921 %	,0827 %	,0746 %	,0771 %	,0677 %	,0596 %

*Aux fins de ce tableau, une consommation normale équivaut à 13,46 grammes d'alcool, la consommation se fait à jeun, et le taux de métabolisation équivaut à un rythme d'élimination de 0,015 % par heure.

Source : 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*, page 224.

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 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, 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 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 Canada²⁹ (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 :

Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances
 Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission
 Association canadienne des régies 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

CONCLUSION

MADD Canada croit fermement que les deux mesures législatives décrites dans ce mémoire seront d'une grande utilité pour la province de Québec dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies. Les recherches et l'expérience des autres administrations qui ont implanté ces mesures font clairement état d'une réduction du nombre de collisions liées à la consommation d'alcool et, par conséquent, du nombre de morts et de blessures.

Ayant déjà été adoptées par plusieurs administrations, les mesures décrites dans les présentes ne sont ni nouvelles ni radicales. Malgré les critiques et les fausses impressions entourant ces initiatives, MADD Canada n'entretient aucun doute que ces mesures rallieront 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 avec facultés affaiblies.

Chaque jour en moyenne, 4 Canadiens sont tués et plus de 207 sont blessés dans des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. C'est plus de 70 000 personnes qui sont affectées directement par les effets dévastateurs de ce crime violent à chaque année.

Au Québec, c'est plus de 200 personnes qui décèdent et des milliers d'autres qui sont blessées chaque année dans des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. 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 intégrale de ces dispositions dans chaque province et territoire du Canada. Par conséquent, à l'instar des organisations qui ont adhéré à la Stratégie nationale sur l'alcool ainsi que des membres de la Table québécoise de la sécurité routière, 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 la Ministre Julie Boulet en novembre 2009. Nous espérons que ces amendements seront une étape importante vers l'accomplissement de notre vœu commun le plus cher – des routes sécuritaires pour tous les usagers.

-
- ¹ G. Mercer, « *Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and Their Costs to Canadians: 1999 to 2006* » (Vancouver : Applied Research and Evaluation Services, Université de Colombie-Britannique, 2009) pages 8 et 11. À titre de comparaison, l'on comptait uniquement 605 cas d'homicide en 2006, comprenant tous les cas de meurtre au premier ou au deuxième degré, d'homicide involontaire et d'infanticide. G. Li, *Homicide in Canada, 2006* (Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique, 2007) page 2.
- ² 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'an 2009* » (MADD Canada, 2009).
- ³ Statistiques Canada, « *Mortalité, liste sommaire des causes – 2002* » (Ottawa : Statistiques Canada, 2006), n° de catalogue 84F0209XIF, tableaux 2-5 et 2-6.
- ⁴ Statistiques Canada, « *CANSIM n° 051-0001, Population selon le groupe d'âge et le sexe* » (Ottawa : Statistiques Canada, 2008), et Transports Canada, « *Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2006* » (Ottawa : Transport Canada, 2007), page 2.
- ⁵ P. Emery, D. R. Mayhew et H.M. Simpson, « *Youth and Road Crashes: Magnitude, Characteristics and Trends* » (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), 2008) page 15. Il est à noter que les statistiques sur les kilomètres parcourus concernent les personnes âgées de 16 à 24 ans, tandis que les taux de décès et de blessures par habitant concernent les personnes âgées de 15 à 24 ans.
- ⁶ FRBR, « *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2006* » (Ottawa : FRBR, 2009) page 14 [Alcohol-Crash Problem].
- ⁷ Certains chercheurs proposent que cette double lacune au niveau de l'expérience entraîne une inaptitude sensiblement plus élevée pour la conduite à la suite de la consommation. Consultez D. Mayhew *et coll.*, « *Youth, Alcohol And Relative Risk Of Crash Involvement* » (1986) 18 *Accid. Anal. and Prev.* 273, pages 283 [Relative Risk]. La tolérance à l'alcool de plusieurs jeunes conducteurs n'est souvent pas assez développée pour soutenir même une faible quantité d'alcool. Par conséquent, ils sont incapables de compenser adéquatement l'effet de l'alcool sur la conduite. En outre, les conducteurs novices doivent se concentrer davantage sur la conduite, tandis que les conducteurs avec plus d'expérience le font avec plus d'automatisme et d'instinct. En conséquence, même une faible quantité d'alcool peut nuire considérablement à la capacité d'un conducteur novice de conduire prudemment.
- ⁸ Les jeunes conducteurs sont plus susceptibles de faire de la vitesse, de talonner, de prévoir moins de temps pour entrer dans la circulation, de sauter d'une voie à l'autre et de dépasser les autres véhicules. Ils ont également tendance à surestimer leurs habiletés de conduite. Voir Groeger, *précité à la note 45* ; J. Arnett, « *Developmental sources of crash risk in young drivers* » (2002) 8 (Suppl II) *Inj. Prev.* ii17; D. Clarke, P. Ward et W. Truman, « *Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK* » (2005) 37 *Accid. Anal. and Prev.* 523; et J. Arnett, D. Offer et M. Fine, « *Reckless Driving in Adolescence: 'State' and 'Trait' Factors* » (1997) 29 *Accid. Anal. and Prev.* 57.
- ⁹ Consultez P. Zador, S. Krawchuk et R. Voas, « *Alcohol-Related Relative Risk of Driver Fatalities and Driver Involvement in Fatal Crashes in Relation to Driver Age and Gender: an Update using 1996 Data* » (2000) 61 *J. Stud. Alcohol* 387, page 390. [Zador].
- ¹⁰ Consultez, de manière générale, C. Zwerling et M. Jones « *Evaluation of the Effectiveness of Low Blood Alcohol Concentration Laws for Younger Drivers* » (1999) 16(1S) *Am. J. Prev. Med.* 76 ; et A. Wagenaar, P. O'Malley et C. LaFond « *Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: Effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 states* » (2001) 91 *A.J.P.H.* 801 [Wagenaar 2001]. T. Babor *et coll.*, *Alcohol: No Ordinary Commodity* (Oxford : Oxford University Press, 2003), pages 159 et 160 [Babor] ; R. Shults *et coll.*, « *Reviews of Evidence Regarding Interventions to Reduce Alcohol-Impaired Driving* » (2001) 21(4S) *Am. J. Prev. Med.* 66, pages 71 et 72 [Shults] ; et J. Fell *et coll.*, « *The Impact of Underage Drinking Laws on Alcohol-Related Fatal Crashes of Young Drivers* » (2009) 33 *Alcohol Clin. Exp. Res.* 1208.

- ¹¹ Puisque l'alcool est en cause dans un grand pourcentage des collisions mortelles de nuit, ces dernières servent souvent de mesure de substitution pour estimer le nombre de collisions associées à l'alcool.
- ¹² R. Hingson, T. Heeren et M. Winter, « *Lower Legal Blood Alcohol Limits for Young Drivers* » (1994) 109 Public Health Reports 738.
- ¹³ J. Lacey, R. Jones & C. Wiliszkowski, *Zero Tolerance Laws for Youth: Four States' Experience* (Washington: NHTSA, 2000).
- ¹⁴ R. Voas, A. Tippetts et J. Fell, « *Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States* » (2003) 35 Accid. Anal. and Prev. 579, page 585.
- ¹⁵ R. Mann *et coll.*, « *Graduated Licensing in Ontario: Impact of the 0 BAL Provision on Adolescents' Drinking-Driving* » dans C. Mercier-Guyon éd., *Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (Annecy, France : Centre d'études et de recherche en médecine du trafic, 1997), page 1055. De surcroît, le système d'octroi de permis par étapes aurait entraîné une réduction de la participation aux épisodes de surconsommation lourde, comme les « calage d'alcool en forêt ». Selon un sondage réalisé auprès des étudiants de l'Ontario, uniquement 38,4 % des conducteurs inscrits au programme d'octroi de permis par étapes déclaraient avoir participé à une telle activité dans les 23 derniers mois par rapport à un taux de participation de 57 % avant l'adoption du programme. G. Stoduto, E. Adlaf et R. Mann, « *Adolescents, Bush Parties and Drinking-Driving* » (1998) 59 J. Stud. Alcohol 544, page 546.
- ¹⁶ Consultez E. Chamberlain et R. Solomon, « *Zero blood alcohol concentration limits for drivers under 21: lessons from Canada* » (2008) 14 Inj. Prev. 123.
- ¹⁷ D. Mayhew & H. Simpson, *Youth and Road Crashes: Reducing the Risks from Inexperience, Immaturity and Alcohol* (Ottawa: TIRF, 1999)
- ¹⁸ D. Mayhew *et al.*, « *Youth, Alcohol and Relative Risk of Crash Involvement* » (1986)
- ¹⁹ 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.
- ²⁰ 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).
- ²¹ 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.
- ²² 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.
- ²³ Consultez, de manière générale, B.M. Sweedler, « *Strategies for Dealing with the Persistent Drinking Driver* » (Washington : National Transportation Safety Board, 1995).
- ²⁴ 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.
- ²⁵ 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.
- ²⁶ 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].
- ²⁷ « *Combating Drink Driving: Next Steps* ». Réponse du Institute of Alcohol Studies à un document de consultation. St.Ives : Institute of Alcohol Studies. 1998
- ²⁸ 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.
- ²⁹ 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.