

DOCUMENT DE TRAVAIL

La modernisation des dispositions du *Code criminel* relatives aux moyens de transport

Le 18 juin 2009, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a déposé son rapport intitulé « Mettre un frein à l'alcool au volant : une approche en commun » et a formulé 10 recommandations portant sur la conduite avec facultés affaiblies. La réponse du Gouvernement déposée le 19 octobre a déclaré :

Le gouvernement accepte les recommandations du Comité en principe. Le gouvernement note que ce domaine du droit est devenu extrêmement complexe. Par exemple, les dispositions relatives au contrôle de l'alcoolémie par alcootest sont maintenant en vigueur depuis 40 ans et ont souvent été modifiées en réponse aux avancées technologiques et aux décisions des tribunaux. Les représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux ont déployé énormément d'efforts en vue de simplifier et de moderniser les dispositions du Code criminel relatives à la conduite avec capacités affaiblies. Par conséquent, le gouvernement consultera les provinces, les territoires, les services de police, les poursuivants et d'autres intervenants dans le but de mettre au point un ensemble exhaustif de modifications.

Le document de consultation ci-joint, présente des options et demande vos commentaires sur 20 questions notamment :

- Inscrire dans la loi les buts de la législation relative aux infractions liées à l'utilisation d'un moyen de transport.
- Lier à l'alcoolémie les amendes minimales imposées pour une première infraction de conduite avec les facultés affaiblies.
- Déterminer les modalités des tests d'haleine aléatoires.
- Éliminer le moyen de défense du « dernier verre » et restreindre le moyen de défense du « verre d'après ».
- Limiter les éléments devant être divulgués.
- Éliminer ou limiter le droit à l'assistance d'un avocat avant de procéder à l'alcootest.

Nous recueillerons vos réponses aux questions précises formulées dans le document de consultation, ainsi que tout autre commentaire de nature générale, jusqu'au **vendredi le 30 avril 2010**. Vous pouvez faire parvenir vos réponses par courriel : jd-consultation-fa@justice.gc.ca ou par la poste à l'adresse suivante :

Consultation sur la conduite avec facultés affaiblies
Section de la politique en matière
de droit pénal
Ministère de la Justice
Édifice commémoratif de l'Est
284, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0H8

Nous vous remercions à l'avance de votre participation à cette importante consultation et attendons vos commentaires avec impatience.

CONTEXTE

En 2009, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a entrepris un examen complet de la question de la conduite avec facultés affaiblies. Le Comité permanent a formulé 10 recommandations, dont 8 s'adressaient au gouvernement fédéral. Le gouvernement a accepté ces recommandations en principe¹. De plus, le gouvernement estime que le temps est venu d'examiner un ensemble complet de réformes. Le présent document expose certaines réponses possibles aux recommandations du Comité permanent qui exigeraient une intervention législative fédérale et formule d'autres propositions de réforme.

Les collisions d'automobiles engendrent des milliers de morts et de blessés chaque année au Canada. Même s'il y a aussi des collisions de navires, de trains et d'avions, la vaste majorité des morts et des blessés sont attribuables aux collisions d'automobiles, et les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue sont un facteur majeur du carnage sur nos routes.

La délivrance de permis aux conducteurs et l'établissement des règles de la route relèvent de la compétence des provinces. Celles-ci ont adopté diverses mesures administratives en réponse au problème de la conduite avec capacités affaiblies, notamment la suspension du permis de conduire, dès son interpellation sur le bord de la route, d'un conducteur dont le taux d'alcoolémie se situe entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (mg/%) et une suspension de 90 jours si l'alcoolémie est supérieure à 80.

Le Parlement, en vertu de ses pouvoirs en matière criminelle, a érigé en infraction le comportement de ceux qui agissent d'une manière si irresponsable que leur conduite mérite une sanction pénale. Actuellement, les articles 249 à 261 du *Code criminel* portent sur les moyens de transport. Toutefois, plus de 95 % des accusations qui sont portées en vertu de ces dispositions le sont en vertu de celles visant la conduite avec capacités affaiblies, l'alcoolémie supérieure à 80 mg et les refus d'obtempérer mettant en cause les véhicules à moteur. Même si les propositions dont il est question ici visent principalement la conduite avec capacités affaiblies d'un véhicule à moteur, les options discutées auront aussi des incidences sur les autres moyens de transport que sont le matériel ferroviaire, les bateaux et les aéronefs.

COMPLEXITÉ DU DROIT

En 1921, le Parlement a érigé en infraction le fait de conduire en état d'ébriété. En 1925, il a érigé en infraction la conduite avec les facultés affaiblies par une drogue. Un changement majeur a été apporté en 1969 lorsque le législateur a créé l'infraction de conduire avec une alcoolémie dépassant 80 mg d'alcool par 100 ml de sang et prévu que cette alcoolémie serait déterminée par un alcootest approuvé (AA). En 1979, le Parlement a approuvé l'utilisation d'appareils de détection approuvés (ADA) sur le bord de la route pour faciliter le dépistage des conducteurs en état d'ébriété. Une révision majeure des dispositions législatives relatives à la conduite avec facultés affaiblies a été effectuée en 1985. D'autres modifications ont été apportées en 1992, 1994, 1995, 1997, 1999 (deux lois), 2000, 2001, 2006 et 2008 (deux lois). Le Parlement a aussi modifié le *Code criminel* pour contrer les dangers causés par les courses de rue et la fuite de la police.

Toutes ces modifications ont créé une partie du *Code criminel* qu'il est très difficile de comprendre. En effet, la Commission de réforme du droit du Canada, dans son rapport de 1991, *Pour une nouvelle codification de la procédure pénale*, a dit que certaines dispositions sont « devenues carrément illisibles. »

Les articles du *Code* sur la conduite avec les facultés affaiblies ont fait l'objet d'un si grand nombre de débats devant les tribunaux qu'il est devenu difficile de comprendre comment ils s'appliquent à la simple lecture de ces dispositions. Par exemple, dans le *Martin's Annual Criminal Code* de 2010, il y a 21 pages consacrées à des affaires portant sur l'article 254, qui traite des demandes d'échantillon d'haleine, et 17 pages portant sur des affaires liées à l'application de l'article 258, lequel a trait à l'analyse des échantillons d'haleine ou de sang.

Plutôt que d'apporter des modifications au *Code criminel* en vue d'intégrer les changements recommandés par le Comité permanent aux dispositions en vigueur, ce qui ajouterait à la complexité actuelle, il est peut-être préférable de les refondre dans une nouvelle partie du *Code criminel* qui viserait toutes les infractions touchant l'utilisation d'un moyen de transport et qui serait rédigée en termes plus simples, selon la structure suivante :

- Objet et déclarations
- Infractions
- Peines
- Interdictions
- Pouvoirs d'enquête
- Preuve d'alcoolémie
- Généralités

Les recommandations du Comité proposant des modifications au *Code criminel* seront discutées au fur et à mesure où elles se présenteront dans le présent document.

OBJET ET DÉCLARATIONS

Recommandation 9 : Le Comité recommande que le Parlement guide l'appareil judiciaire par l'adoption d'un préambule ou d'un énoncé de principes attestant les risques inhérents à la conduite avec facultés affaiblies et insistant sur l'importance d'imposer des sanctions significatives et proportionnelles à ceux qui mettent en danger la vie des autres et leur propre vie.

Le Parlement a à plusieurs reprises énoncé les buts visés par la législation et les principes ou facteurs devant guider les tribunaux, notamment en matière de conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, la *Loi sur la lutte contre les crimes violents* incluait sept clauses dans son Préambule expliquant l'objet de la loi, mentionnant que « la conduite avec capacités affaiblies par l'effet d'une drogue ou de l'alcool peut causer des lésions corporelles graves aux personnes circulant sur la voie publique au Canada ou entraîner leur mort ».

Dans le *Code criminel*, les articles 718, 718.1 et 718.2 établissent l'objectif et les principes de la détermination de la peine. De même, l'article 276 traite de la preuve concernant le comportement de la plaignante dans un procès pour agression sexuelle et énumère sept facteurs que le juge doit prendre en considération avant de décider si elle devrait être interrogée au sujet de son passé sexuel.

L'avantage des dispositions législatives explicites est qu'elles sont plus accessibles aux tribunaux, aux poursuivants, aux avocats de la défense et aux accusés parce qu'elles sont placées dans le *Code criminel* où elles peuvent être consultées et n'ont pas à être « trouvées » ailleurs. Quelle que soit la méthode choisie, les questions suivantes devraient être prises en compte dans toute législation à cet égard.

La gravité de l'infraction : L'objectif fondamental des infractions liées aux moyens de transport prévues au *Code criminel* est de contribuer à la sécurité de tous les Canadiens.

Faciliter les enquêtes : Les dispositions relatives aux enquêtes et à la procédure sont conçues pour aider la police à faire appliquer la loi et aider les tribunaux à prononcer un verdict équitable en axant les procès sur les éléments de l'infraction. C'est particulièrement important dans les affaires où l'alcoolémie est en cause.

Les peines : Pour que la loi soit efficace, il faut aussi que les peines infligées à ceux qui l'enfreignent fassent écho à la gravité de leur conduite et aient un effet dissuasif significatif.

La sécurité publique : Il est aussi important que le Parlement fixe clairement les paramètres qui à son avis devraient guider les tribunaux. Conduire une automobile est un privilège assujéti à certaines limites dans l'intérêt de la sécurité publique, comme celles d'être titulaire d'un permis, de respecter des règles et d'être sobre.

Le fondement scientifique : Même si les dispositions législatives concernant la conduite avec capacités affaiblies sont extrêmement complexes et techniques, il faut se rappeler que le système possède des assises solides. Ce système est fondé sur des avis scientifiques qui ont été fournis au fil des ans par le Comité des analyses d'alcool (CAA) et le Comité de la drogue au volant de la Société canadienne des sciences judiciaires.

Les tests d'haleine aléatoires : Enfin, les tests d'haleine aléatoires (THA) constitueraient une réforme majeure et le Parlement devrait l'indiquer s'il décidait de les introduire. (L'introduction des THA est discutée plus loin dans le document.)

Ainsi, les dispositions législatives pourraient être rédigées ainsi :

Objet

La présente partie a pour objet :

- a) de contribuer à la sécurité de tous les Canadiens;
- b) d'aider les agents chargés de l'application de la loi à mener des enquêtes concernant les infractions liées aux moyens de transport;
- c) d'offrir un moyen simple et efficace d'appliquer les dispositions de cette partie;

d) d'harmoniser la structure des peines et des interdictions applicables en cas d'infraction liée à un moyen de transport de façon à refléter le préjudice que cause une telle infraction et le risque de préjudice qu'elle représente.

Déclarations

Les principes suivants sont reconnus et proclamés :

- a) la conduite d'un moyen de transport est un privilège et non un droit et est assujettie à des conditions portant sur la détention d'un permis, le respect des règles de conduite et la sobriété;
- b) les infractions reliées à la conduite d'un moyen de transport, notamment la conduite avec facultés affaiblies par la consommation d'alcool ou de drogue, contribuent considérablement aux collisions et représentent une grave menace pour la vie, la sécurité et la santé des Canadiens;
- c) l'analyse au moyen d'un alcootest approuvé, manipulé par un technicien qualifié, indique l'alcoolémie avec fiabilité et exactitude;
- d) la détection rapide et certaine des conducteurs aux facultés affaiblies au moyen de tests d'haleine aléatoires, une mesure qui contribue grandement à la sécurité routière dans d'autres pays libres et démocratiques, permettra de retirer un nombre accru de ces conducteurs de la route et, ainsi, se révèlera utile pour veiller à la protection du public.

Nous aimerions connaître votre opinion sur les avantages de dispositions législatives explicitant les objectifs de la législation liée aux moyens de transport.

INFRACTIONS

L'approche générale en droit pénal a été de créer une nouvelle infraction pour tenir compte du tort plus grave causé par un comportement en particulier (p. ex. conduite avec capacités affaiblies simple, conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles et conduite avec capacités affaiblies causant la mort), ou pour répondre à un comportement plus flagrant (p. ex. conduite dangereuse (fuite de la police) et conduite dangereuse (course de rue)). Une autre approche serait de conserver uniquement les infractions initiales et d'accroître la sévérité de la peine lorsque celles-ci ont causé des lésions corporelles ou la mort.

La conduite avec capacités affaiblies et la conduite avec une alcoolémie supérieure à 80

Le législateur a érigé en infraction la conduite avec une alcoolémie supérieure à 80 mg parce qu'il existe un consensus parmi les scientifiques selon lequel la capacité de conduire de toute personne ayant un tel taux d'alcoolémie est affaiblie, comparativement à leur capacité lorsqu'ils sont sobres. Bien sûr, 80 mg n'est pas une limite magique signifiant qu'une personne dont l'alcoolémie est de 79 mg est sobre. En fait, certaines personnes ont les capacités affaiblies bien en deçà de 80, et peuvent être accusés d'avoir conduit avec les capacités affaiblies. Cet état du droit crée des complications inutiles. Toutefois, une personne ne peut pas être déclarée coupable à la fois de conduite avec les capacités affaiblies et de conduite avec une alcoolémie supérieure à 80 mg pour un même événement.

Le Parlement pourrait vouloir examiner la possibilité de ramener le nombre d'infractions à 7 :

- Négligence criminelle (y compris les courses de rue)
- Fuite de la police
- Conduite dangereuse
- Conduite avec les capacités affaiblies (y compris avec une alcoolémie égale ou supérieure à 80 mg)
- Refus d'obtempérer
- Délit de fuite (accident)
- Conduite durant une interdiction

Plutôt que de créer des infractions distinctes lorsqu'il y a des lésions corporelles ou la mort, le législateur pourrait établir des peines plus lourdes dans ces circonstances.

À l'heure actuelle, il y a infraction lorsque l'alcoolémie du conducteur est supérieure à 80. En pratique, le taux d'alcoolémie déterminé par l'alcootest approuvé est arrondi à la baisse de sorte qu'un taux de 89 est ramené à 80 et la personne n'est pas poursuivie. De plus, le résultat présenté au tribunal est le plus faible de deux analyses, de sorte qu'une personne qui aurait un résultat de 93 et un autre de 89, par exemple, ne sera pas poursuivie. Si le libellé était « une alcoolémie égale ou supérieure à 80 milligrammes d'alcool », des cas pareils donneraient lieu à une poursuite. Et il n'y aurait pas d'injustice pour le conducteur car les alcootests approuvés indiquent des résultats conservateurs.

Que pensez-vous de l'idée de ramener à sept le nombre d'infractions liées aux moyens de transport et d'ériger en infraction criminelle une alcoolémie de 80 mg?

LES PEINES

Les peines actuelles prévues au *Code criminel* pour les infractions liées aux moyens de transport comportent de nombreuses anomalies. Seules les infractions de conduite avec capacités affaiblies sont assorties de peines minimales obligatoires, y compris d'une peine d'emprisonnement dans le cas des récidivistes. Certaines infractions de conduite causant des lésions corporelles sont punissables d'une peine maximale de 10 ans d'emprisonnement, et d'autres, de 14 ans. La conduite dangereuse causant la mort est punissable d'une peine maximale de 14 ans, alors que toutes les autres infractions liées à l'utilisation d'un moyen de transport ayant causé la mort sont punissables d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité.

Le Comité permanent a formulé deux recommandations concernant les peines :

Recommandation 3 : Le Comité recommande que l'on prévoie des sanctions plus sévères pour les récidivistes ayant conduit avec les facultés affaiblies.

Recommandation 4 : Le Comité recommande que l'on prévoie des sanctions plus sévères pour les conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 160 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

Récidivistes

Dans la *Loi sur la lutte contre les crimes violents*, entrée en vigueur le 2 juillet 2008, les peines d'emprisonnement minimales pour les récidivistes ayant commis les infractions de conduite avec capacités affaiblies, de conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg et de refus d'obtempérer sont passées de 14 à 30 jours pour une première récidive et de 90 à 120 jours pour une troisième infraction.

Le Parlement pourrait être invité à augmenter les peines infligées aux récidivistes de la façon suivante :

- Faire en sorte que toutes les infractions liées à l'utilisation d'un moyen de transport causant un danger pour le public soient considérées comme une infraction antérieure les unes pour les autres, plutôt que seulement les trois infractions de conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, une personne déjà condamnée pour une infraction de conduite dangereuse serait traitée comme un récidiviste si elle était condamnée pour une infraction de conduite avec capacités affaiblies, et vice versa.
- Imposer une peine minimale obligatoire d'emprisonnement d'un an pour une quatrième infraction, et de deux ans pour une cinquième infraction
- Rendre les récidivistes explicitement passibles d'être désignés délinquants à contrôler

Infractions causant la mort ou des lésions corporelles – peine maximale

Toutes les infractions ayant causé la mort seraient passibles d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité, et celles ayant causé des lésions corporelles, d'une peine maximale de 14 ans d'emprisonnement.

Négligence criminelle

La négligence criminelle est le comportement le plus grave car il démontre une insouciance déréglée ou téméraire pour la vie et la sécurité d'autrui. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'infraction de négligence criminelle à moins que celle-ci n'ait causé des lésions corporelles ou la mort. L'infraction de négligence criminelle simple² pourrait s'appliquer lorsqu'un conducteur omet de s'arrêter à des panneaux d'arrêt et feux rouges à haute vitesse. La négligence criminelle simple serait une infraction punissable uniquement par mise en accusation comportant une peine maximale de 10 ans d'emprisonnement, de sorte qu'il ne serait pas possible de procéder par voie sommaire. Contrairement aux autres infractions, il n'y aurait pas de peine minimale, mais les tribunaux devraient infliger des peines plus sévères aux personnes reconnues coupables de cette infraction qu'aux personnes déclarées coupables de l'infraction hybride incluse de conduite dangereuse.

Plus de 160 mg

Le Comité s'est dit préoccupé par le problème des conducteurs ayant une alcoolémie très élevée. Il écrit :

Le Comité estime possible de cibler davantage les conducteurs à forte alcoolémie en établissant des peines spécifiques à leur intention. L'établissement de sanctions progressives viserait à prévenir les récidives. En effet, les contrevenants qui présentent des risques élevés causent plus d'accidents mortels et sont plus susceptibles de récidiver.

En vue de répondre à la recommandation du Comité, le Parlement pourrait être invité à fixer les amendes minimales pour une première infraction de conduite avec capacités affaiblies comme suit :

- Alcoolémie de 80 mg à 119 mg - 1000 \$ (l'amende minimale actuelle).
- Alcoolémie de 120 mg à 159 mg - 1500 \$.
- Alcoolémie de 160 mg ou plus - 2000 \$.

La personne qui refuse de fournir un échantillon d'haleine ne doit pas en retirer un avantage, par conséquent l'amende minimale pour l'infraction de refus d'obtempérer doit être fixée à 2000 \$. Puisque les récidives seraient punissables de peines d'emprisonnement obligatoires, il n'est pas nécessaire de prévoir des amendes plus élevées liées à l'alcoolémie dans ces cas.

Circonstances aggravantes

En ce qui a trait aux circonstances aggravantes aux fins de la détermination de la peine, celles qui sont énoncées à l'article 718.2 du *Code criminel* ne sont pas pertinentes pour les infractions liées à la conduite d'un véhicule, car elles traitent des infractions motivées par la haine, des mauvais traitements infligés à un conjoint, etc. Il n'existe qu'une circonstance aggravante prévue par la loi pour la détermination de la peine visant à sanctionner la conduite avec facultés affaiblies, soit celle qui est prévue à l'article 255.1, relative à une alcoolémie supérieure à 160 mg. Si la proposition d'établir des sanctions progressives en fonction du taux d'alcoolémie était adoptée, cette circonstance aggravante s'appliquerait pour déterminer la peine appropriée aux récidivistes et aux délinquants ayant causé des lésions corporelles ou la mort.

En plus de l'alcoolémie, les tribunaux tiennent déjà compte de nombreuses autres circonstances lorsqu'ils déterminent la juste peine à infliger aux auteurs d'une infraction mettant en cause la conduite d'un moyen de transport. Celles qui suivent pourraient être énumérées dans le *Code criminel* pour faire en sorte qu'on ne les oublie pas lorsqu'elles sont pertinentes :

- Alcoolémie de 120 mg
- Victimes multiples
- Enfant passager
- Conduite contre rémunération (autobus, taxi)
- Conduite d'un gros véhicule (camion semi-remorque)
- Conduite d'un véhicule d'urgence (ambulance)
- Dommages matériels
- Conduite sans permis.

Nous aimerions connaître votre opinion concernant les propositions visant à :

- **Accroître la sévérité des peines pour les récidivistes**
- **Faire en sorte que les infractions ayant causé la mort soient passibles d'une peine d'emprisonnement à perpétuité, et celles ayant causé des lésions corporelles, à une peine de 14 ans d'emprisonnement.**
- **Créer une nouvelle infraction de négligence criminelle simple.**
- **Lier à l'alcoolémie les amendes minimales imposées pour une première infraction de conduite avec les facultés affaiblies**

- **Abaisser de 160 mg à 120 mg l'alcoolémie constituant une circonstance aggravante**
- **Énumérer d'autres circonstances aggravantes.**

INTERDICTIONS DE CONDUIRE

Il n'y a aucune cohérence derrière les interdictions actuelles de conduire un moyen de transport. Certaines des infractions les plus graves ne comportent que des interdictions de nature discrétionnaire, alors que des infractions moins graves comportent des interdictions obligatoires. Le but était peut-être de laisser aux tribunaux le pouvoir discrétionnaire d'imposer ou non une interdiction de conduire pour tenir compte des situations de longues périodes d'incarcération pendant lesquels le délinquant serait empêché de prendre le volant de sorte que l'interdiction ne serait plus considérée nécessaire au moment de sa mise en liberté.

Il y a deux infractions relatives aux courses de rue qui, en cas de récidive causant des lésions corporelles ou la mort, comportent obligatoirement une interdiction de conduire à perpétuité, mais il n'y a pas de telle interdiction frappant la personne reconnue coupable de deux infractions de conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles. Les infractions de conduite avec capacités affaiblies comportent des interdictions obligatoires, mais elles sont les mêmes pour l'infraction simple et celles causant des lésions corporelles ou la mort.

Le Parlement pourrait être invité à uniformiser toutes les interdictions pour les infractions simples, les infractions causant des lésions corporelles et les infractions causant la mort, chaque type d'infraction ayant ses propres périodes d'interdiction. Les périodes d'interdiction proposées pourraient être les suivantes :

Infractions simples :

- Première infraction – 1 à 3 ans
- Deuxième infraction – 2 à 10 ans
- Troisième infraction – 3 ans à perpétuité

Infractions causant des lésions corporelles :

- Première infraction – 2 à 10 ans
- Infractions subséquentes – 3 ans à perpétuité

Infractions causant la mort :

- Première infraction – 3 ans à perpétuité
- Infractions subséquentes – 5 ans à perpétuité

Nous aimerions connaître votre opinion sur l'établissement de périodes d'interdiction minimales uniformes.

Recommandation 6. Le Comité recommande que l'on encourage le recours aux antidémarrateurs avec éthylomètre.

Recommandation 7. Le Comité recommande que l'on autorise le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires à approuver des antidémarrateurs avec éthylomètre aux fins des programmes provinciaux et territoriaux.

À l'heure actuelle, les conducteurs reconnus coupables d'avoir conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool peuvent réduire la durée de leur interdiction de conduire s'ils s'inscrivent à un programme provincial d'utilisation d'antidémarrateurs avec éthylomètre. Tant qu'il conduit un véhicule équipé de l'antidémarrateur en respectant les conditions du programme provincial, le conducteur ne commettra pas d'infraction. Pour l'instant, le *Code criminel* ne permet pas à une personne de participer à un tel programme avant trois mois pour une première infraction, six mois pour une deuxième, et un an pour une troisième infraction.

Une façon d'encourager l'utilisation d'un antidémarrateur serait de ne pas fixer de période d'interdiction minimale pour une première infraction. Chaque province pourrait déterminer si elle accepte le délinquant au programme d'antidémarrateur et à partir de quel moment. Toutefois, le délinquant ne pourrait s'inscrire au programme avant la période initiale d'interdiction s'il a déjà été condamné pour conduite avec capacités affaiblies, refus d'obtempérer ou conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg. Une autre possibilité serait de réduire la période d'attente avant d'être admis au programme d'antidémarrateur suppression de « dans tous les cas » pour qu'il soit possible d'utiliser l'antidémarrateur immédiatement après une première condamnation, après 3 mois dans le cas d'une deuxième condamnation et après 6 mois pour une condamnation subséquente. Une troisième possibilité serait de permettre aux provinces d'admettre tous les délinquants (première infraction et récidivistes) au programme d'antidémarrateur après une interdiction de conduire de 3 mois.

Nous aimerions savoir à quel moment vous croyez que le contrevenant devrait être autorisé à conduire avec un antidémarrateur.

Le Comité a aussi recommandé que l'on autorise le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires à approuver des antidémarrateurs avec éthylomètre aux fins des programmes provinciaux et territoriaux.

Il est important que les appareils pouvant être utilisés pour permettre à une personne de conduire une automobile pendant une période d'interdiction soient fiables. Pour les alcootests et les appareils de détection, qui ne font qu'analyser un échantillon d'haleine pour déceler la présence d'alcool, la situation est différente. Mais dans le cas d'un antidémarrateur, l'appareil doit en plus empêcher la voiture de démarrer, et il doit y avoir des garanties qu'on ne pourra pas facilement le contourner. Le Comité des analyses d'alcool (CCA) ne possède pas l'expertise pour évaluer le bon fonctionnement de l'antidémarrateur une fois qu'il a détecté la présence d'alcool.

Le CAA pourrait être invité à établir des critères, conjointement avec un autre organisme qui possède les connaissances voulues, permettant d'évaluer le bon fonctionnement de l'appareil, outre sa fonction de détection de la présence d'alcool. Le *Code criminel* pourrait préciser que l'antidémarrateur doit satisfaire aux critères établis par l'organisme conjoint. Il reviendrait ensuite aux provinces de procéder aux évaluations. Une autre possibilité serait que le *Code criminel* prescrive l'utilisation d'un antidémarrateur approuvé par les programmes provinciaux. L'organisme conjoint présenterait des recommandations au procureur général du Canada qui pourrait ensuite approuver l'appareil par arrêté.

Que pensez-vous de l'établissement de critères pour les antidémarrateurs que doivent utiliser les personnes déclarées coupables de conduite avec les facultés affaiblies?

Que pensez-vous du rôle du Comité des analyses d'alcool dans l'établissement de ces critères?

Croyez-vous que les antidémarrateurs utilisés au Canada devraient être approuvés par le PG?

POUVOIRS D'ENQUÊTE

Les tests d'haleine aléatoires (THA)

Recommandation 5 : Le Comité recommande que soient institués des contrôles routiers aléatoires de l'alcoolémie par alcootest.

Pour de nombreuses infractions relatives à la conduite d'un véhicule, la preuve est relativement facile à recueillir et à présenter au tribunal. Dans le cas d'une accusation pour conduite dangereuse, la police aura observé quelqu'un qui roulait très vite ou qui traversait la ligne médiane de la route, et le tribunal aura à décider si cette conduite correspond à une conduite dangereuse. Dans le cas d'une accusation pour avoir conduit sans permis, la police aura arrêté quelqu'un parce qu'un feu arrière du véhicule ne fonctionnait pas, par exemple, et une vérification de son nom aura révélé qu'il était frappé d'une interdiction de conduire.

Mais il est beaucoup plus difficile de prouver que la personne avait les capacités affaiblies par l'alcool ou une drogue. Les observations de la police sont toujours susceptibles d'être contestées. C'est pourquoi le législateur a décidé en 1969 de donner une assise scientifique à la question des facultés affaiblies par l'alcool en érigeant en infraction la conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg et en créant le régime des analyses d'échantillons d'haleine. Ce régime est un cas unique dans notre droit pénal où une personne peut être déclarée coupable d'une infraction en fonction d'un facteur (l'alcoolémie) qui ne peut être prouvé qu'en exigeant du suspect qu'il fournisse un échantillon d'haleine ou de sang pour être analysé. Pour encourager la personne à fournir cet échantillon, on a érigé en infraction le refus, sans excuse valable, d'obtempérer à un ordre légitime de la police de le faire.

L'utilisation d'un ADA dès l'interpellation du conducteur sur le bord de la route a grandement aidé la police à former le motif raisonnable nécessaire pour lui ordonner de se soumettre à un alcootest approuvé. Plutôt que de devoir se faire une idée uniquement à partir de ses observations subjectives, le policier peut obliger le conducteur à fournir un échantillon d'haleine prélevé au moyen d'un ADA s'il a des raisons de soupçonner la présence d'alcool dans son organisme. L'échec du test effectué au moyen de l'ADA ne constitue pas une infraction criminelle. Il ne fait que créer un motif raisonnable permettant à la police d'exiger que la personne sous garde fournisse un échantillon d'haleine au moyen d'un alcootest approuvé. L'accusation criminelle ne peut être prouvée devant le tribunal qu'à partir des résultats de l'alcootest approuvé manipulé par un technicien qualifié.

Même si les critères prévus au *Code criminel* permettant à la police d'ordonner un prélèvement par ADA sont relativement peu exigeants, des études ont démontré que de nombreux conducteurs avec des alcoolémies dépassant la limite légale réussissent à échapper aux contrôles routiers. Afin de détecter ces conducteurs, de nombreux pays exigent que tous les conducteurs se soumettent à un test de dépistage à la demande de la police, sans que celle-ci n'ait de raison de soupçonner la présence d'alcool dans leur organisme. Il s'agit des tests d'haleine aléatoires.

Les THA sont utilisés depuis de nombreuses années dans des États de l'Australie, en Nouvelle-Zélande et dans certains pays d'Europe. Ils ont donné des résultats si remarquables qu'en 2004, l'Union européenne a recommandé qu'ils fassent partie des mesures de sécurité routière de tous les pays membres de l'Union. Selon le Conseil européen pour la sécurité des transports, les THA sont maintenant en usage dans 22 pays européens. Il faut noter toutefois qu'il existe différents modèles. En Irlande, ils ne sont utilisés qu'à l'occasion de contrôles routiers structurés, alors qu'en Australie, tout policier peut ordonner à toute personne dont il a des motifs raisonnables de croire qu'elle conduisait un véhicule à moteur de fournir un échantillon d'haleine. (On trouvera à l'annexe 1 un résumé des recherches sur les résultats des THA en matière de sécurité.)

La Cour suprême du Canada, lorsqu'elle a appuyé, dans l'arrêt *Ladouceur*, les interpellations au hasard pour vérifier le permis de conduire, l'enregistrement et l'état mécanique du véhicule ou la sobriété du conducteur, a fait remarquer :

Reconnaître la validité de la vérification de routine au hasard, c'est se rendre à la réalité. Dans les régions rurales, il sera impossible de mettre sur pied un programme structuré efficace. Pourtant, les infractions en matière de circulation dans ces régions entraînent des conséquences tout aussi tragiques que dans les plus grands centres urbains. Même les services de police municipaux importants auront, en raison de contraintes financières et d'un manque de personnel, de la difficulté à mettre sur pied un programme structuré qui sera véritablement dissuasif³.

Les THA et les collisions

Il y a aussi la question des personnes impliquées dans une collision, notamment une collision causant des lésions corporelles ou la mort. Souvent, la police est entièrement occupée à procurer des soins aux blessés et à protéger la scène de l'accident pour que l'enquête puisse déterminer les causes de la collision. Dans ces circonstances, si les policiers n'ont pas d'ADA sous la main, le Parlement pourrait être invité à leur donner le pouvoir de placer les conducteurs sous garde pour un temps raisonnable, le temps qu'un ADA soit présent sur les lieux, et s'ils ne peuvent déterminer l'identité du conducteur, le pouvoir de prélever un échantillon de quiconque aurait pu être le conducteur. Il est évident que pour porter des accusations, il faudra des motifs raisonnables de croire que l'une des personnes ainsi testées était le conducteur. Mais il faudra peut-être parfois du temps pour que les policiers aient interrogé les témoins et les victimes afin d'obtenir cette preuve.

Utilisation des ADA dans les situations autres que les THA :

La disposition actuelle autorisant la police à ordonner le prélèvement d'un échantillon d'haleine au moyen d'un ADA à la condition d'avoir un soupçon raisonnable serait maintenue s'il n'y a pas eu de lésions corporelles ou de mort et que la police n'a pas d'ADA sous la main.

Dispositions possibles en matière de THA

Contrôle obligatoire

(1) L'agent de la paix qui a arrêté une personne conduisant un véhicule à moteur et qui a à sa disposition un appareil de détection approuvé peut ordonner à cette personne de fournir immédiatement l'échantillon d'haleine que celui-ci estime nécessaire à la réalisation d'une analyse convenable à l'aide de cet appareil et de le suivre, au besoin, pour qu'il puisse être procédé à cette analyse.

Contrôle – collision

(2) L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'une personne a conduit un véhicule à moteur impliqué dans une collision occasionnant la mort d'une autre personne ou des lésions corporelles à une personne peut ordonner à cette personne de fournir dans les meilleurs délais l'échantillon d'haleine que celui-ci estime nécessaire à la réalisation d'une analyse convenable à l'aide d'un appareil de détection approuvé et de le suivre, au besoin, pour que puissent être prélevés les échantillons d'haleine.

Collision – plusieurs conducteurs potentiels

(3) Il est entendu que si un agent de la paix ne peut déterminer avec certitude quelle personne a conduit le véhicule à moteur impliqué dans la collision, celui-ci peut ordonner à toutes les personnes qu'il soupçonne raisonnablement d'avoir pu conduire le véhicule de fournir un échantillon d'haleine en vertu du paragraphe (2) et de le suivre, au besoin, pour que puissent être prélevés les échantillons d'haleine.

Nous aimerions connaître votre opinion sur les tests d'haleine aléatoires.

Soupçons raisonnables

À l'heure actuelle, le *Code criminel* exige que la police ait des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool dans l'organisme du conducteur pour ordonner un prélèvement par ADA, mais des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis l'infraction de conduite avec capacités affaiblies ou de conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg pour lui ordonner de se soumettre à un alcootest approuvé (AA). Seuls les résultats de l'AA peuvent servir à prouver l'infraction devant le tribunal.

La Cour d'appel de l'Ontario a déterminé, dans l'arrêt *R. c. Stellato*⁴, que si la preuve établissait un degré quelconque de capacité affaiblie, faible ou élevé, l'infraction était prouvée. Mais il reste que de nombreux procès ont été axés sur la question de savoir si les policiers avaient vraiment des motifs raisonnables de soupçonner que les capacités de l'accusé étaient affaiblies en passant au crible leurs observations quant à son apparence, son élocution, sa capacité de se tenir debout, de trouver ses papiers, etc.

Même si les THA seraient utiles en obligeant la personne à se soumettre à l'épreuve lorsque les policiers disposent d'un ADA, la question du soupçon raisonnable se posera lorsqu'ils n'ont pas d'appareil sous la main. Le Parlement pourrait donc être invité à envisager la possibilité de préciser dans le *Code* que pour évaluer si la police avait un motif raisonnable de soupçonner que la personne avait de l'alcool dans son organisme justifiant de lui ordonner de se soumettre à l'ADA ou à des tests de sobriété normalisés sur le terrain, le tribunal tiendra compte des résultats de l'alcootest approuvé.

Que pensez-vous de l'opportunité de préciser que le tribunal doit tenir compte du résultat de l'alcootest approuvé pour évaluer si la police avait le soupçon raisonnable requis pour ordonner le prélèvement d'un échantillon d'haleine au moyen d'un appareil de détection approuvé?

PREUVE D'ALCOOLÉMIE

Comme nous l'avons dit plus haut, de nombreuses infractions relatives à la conduite d'un moyen de transport nécessitent des enquêtes relativement simples et sont relativement faciles à prouver devant le tribunal. Toutefois, les procès pour instruire les causes de conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg sont devenus extrêmement complexes. En 2008, le Parlement s'est attaqué au problème le plus urgent en adoptant la *Loi sur la lutte contre les crimes violents* qui restreint les moyens de défense contre une accusation de conduite avec une alcoolémie dépassant 80 mg en éliminant la défense *Carter* (dite des « deux bières »).

Preuve d'alcoolémie

Pour décider quels alcootests et appareils de dépistage devraient être approuvés au Canada, le ministre de la Justice a toujours été guidé par le Comité des analyses d'alcool qui applique des normes rigoureuses pour déterminer l'exactitude et la fiabilité d'un appareil, normes qui sont publiées dans le *Journal de la Société canadienne des sciences judiciaires*. Les alcootests modernes ont des dispositifs intégrés raffinés qui empêchent l'analyse de se faire si l'appareil ne fonctionne pas correctement.

Dans la *Loi sur la lutte contre les crimes violents*, le législateur a reconnu l'exactitude et la fiabilité des alcootests modernes. La chose est assez simple : si l'alcootest analyse correctement l'air atmosphérique et la solution d'alcool type avant chaque prélèvement, il est scientifiquement impossible qu'il produise un résultat inexact dans l'analyse de l'haleine de l'accusé. Il n'y pas de « diabolin » qui falsifie mystérieusement uniquement les résultats du test d'haleine de l'accusé mais qui analyse correctement l'air atmosphérique et la solution d'alcool type. C'est pourquoi la *Loi sur la lutte contre les crimes violents* exige une preuve soit du mauvais fonctionnement de l'appareil, soit d'une erreur du technicien qui le manipule, avant que l'alcoolémie puisse être remise en question par une preuve de faible consommation d'alcool.

Les tribunaux ont jugé que les alcootests approuvés étaient très fiables :

[TRADUCTION]

L'ensemble des tests et des vérifications ne laisse aucune place à un doute raisonnable, en l'absence de preuve de mauvais fonctionnement ou d'erreur. La vérification de la calibration, en particulier, répond aux questions que l'on pourrait avoir au sujet du processus d'approbation ou d'auto-analyse de l'appareil. Elle fournit une attestation indépendante et externe du bon fonctionnement de l'appareil lui-même immédiatement avant l'épreuve en question. Les scénarios proposés pour diminuer la valeur de cette vérification sont hautement conjoncturels. Le double échantillonnage requis (sans compter les détecteurs internes) élimine le problème des conditions provisoires (comme la présence d'alcool dans la bouche) ou des interférences aux fréquences radioélectriques. Aucune hypothèse crédible n'a été présentée indiquant qu'il puisse y avoir une erreur impossible à détecter avec tous ces mécanismes de vérification en place⁵.

Il est donc proposé de réformer à nouveau les règles de preuve d'alcoolémie en rendant irréfutable le taux d'alcoolémie existant au moment du test, mesuré par un alcootest approuvé, si un technicien qualifié a établi que l'appareil était en bon état de fonctionnement, qu'on a appliqué les procédures appropriées et que deux échantillons d'haleine ont été prélevés à 15 minutes d'intervalle.

S'il est établi que l'appareil était en bon état de fonctionnement, le taux d'alcoolémie présent au moment du prélèvement de l'échantillon d'haleine serait prouvé pour les fins du procès. L'étape suivante est de déterminer le taux d'alcoolémie présent au moment de l'infraction alléguée. À cet égard, le *Code criminel* dispose actuellement que l'alcoolémie est présumée être la même qu'au moment de la conduite du véhicule si les tests sont effectués à l'intérieur d'un délai de deux heures.

Le Comité a recommandé que la période de présomption d'identité soit portée de deux à trois heures.

À l'heure actuelle, si les prélèvements d'échantillons d'haleine au moyen d'un AA ne sont pas effectués dans les deux heures de la conduite du véhicule, une preuve d'expert doit être présentée pour extrapoler l'alcoolémie au moment de l'infraction alléguée à partir de l'alcoolémie présente au moment du test. Le Comité était conscient des difficultés qui peuvent être causées par cette contrainte de temps. Il écrit :

Cette contrainte de temps peut poser des difficultés surtout si l'arrestation a lieu dans une région rurale ou si l'agent est occupé à aider les victimes d'un accident, par exemple, ou à protéger la scène d'un accident. En portant la période de présomption d'identité à trois heures, on éviterait à la poursuite l'obligation coûteuse, en temps et en argent, de faire appel à un toxicologue dans tous les cas de poursuites pour conduite avec facultés affaiblies où l'échantillon a été prélevé en dehors du délai de deux heures.

Même un délai de trois heures pourrait causer des difficultés dans certains cas, notamment s'il y a un accident. Il est scientifiquement établi que :

[TRADUCTION]

Si l'alcool est consommé l'estomac vide, la concentration dans le sang atteindra normalement son maximum dans environ 30 minutes, à 20 mg/alcool – 100 ml/sang près, demeurera habituellement à un plateau durant une période variable d'environ 30 à 60 minutes, pour normalement diminuer ensuite à un taux de 10 à 20 mg/alcool – 100 ml/sang par heure.⁶

Il n'y a aucune raison d'engager des frais pour demander à un toxicologue de calculer ce qui est scientifiquement reconnu. Il est donc proposé que si le test est effectué dans un délai de plus de deux heures, soit bien au-delà de la période de plateau de 30 à 60 minutes, 5 mg soit ajouté à l'alcoolémie mesurée au moment du test pour chaque demi-heure complétée afin de déterminer l'alcoolémie qui existait au moment de la conduite du véhicule. Ce calcul est à l'avantage de l'accusé, parce que la plupart des gens éliminent l'alcool à un rythme d'environ 10 mg par demi-heure.

Que pensez-vous de l'opportunité d'éliminer la limite de temps pour la présomption d'identité en précisant que si le test est effectué après deux heures, 5 mg seront ajoutés à l'alcoolémie pour chaque demi-heure complète?

La défense du « dernier verre » ou du « verre d'après »

Il existe actuellement un moyen de défense qu'un accusé peut mettre de l'avant pour soulever un doute raisonnable sur le fait que son alcoolémie était supérieure à 80 mg au moment où il conduisait en présentant une preuve de consommation compatible à la fois avec l'alcoolémie mesurée par le test et une alcoolémie égale ou inférieure à 80 mg au moment de conduire. Ce moyen de défense a été utilisé dans des scénarios où l'accusé prétend avoir pris plusieurs verres d'affilée juste avant de monter dans sa voiture de sorte que l'alcool n'avait pas encore eu le temps d'être métabolisé, et que par conséquent son alcoolémie était inférieure à 80 mg au moment de conduire. Il a aussi été utilisé lorsque le conducteur a consommé de l'alcool après avoir été arrêté par la police ou après une collision, supposément pour se calmer les nerfs. Il est alors plaidé que ce « verre d'après » a élevé le taux d'alcoolémie du conducteur après qu'il eut conduit son véhicule, mais qu'elle était inférieure à 80 mg au moment où il le conduisait.

La défense du dernier verre encourage les conducteurs à boire puis à sauter dans leur voiture en pariant qu'ils auront le temps de se rendre à la maison avant que leur alcoolémie dépasse 80 mg. Cela est extrêmement dangereux, car tout retard pourrait faire grimper l'alcoolémie de la personne au-dessus de 80 mg alors qu'elle est toujours au volant. De même, le « verre d'après » dans une situation où la personne devait s'attendre à ce qu'on lui ordonne de fournir un échantillon d'haleine pourrait équivaloir à une tentative d'entrave à la justice, car le tribunal pourrait être dans l'impossibilité de déterminer au-delà de tout doute raisonnable que l'alcoolémie au moment de conduire était ou non supérieure à 80 mg.

D'autres ressorts ont passé des lois pour éliminer ces moyens de défense en prescrivant que l'alcoolémie au moment du test était l'élément constitutif de l'infraction si ce test était effectué dans un délai de deux heures. C'est précisément pour cette raison que le CAA, lorsqu'il a comparu devant le Comité, a proposé qu'il y ait infraction lorsque l'alcoolémie est de 80 mg au moment du test. Il pourrait cependant y avoir des circonstances dans lesquelles le moyen de défense du verre d'après serait légitime, par exemple lorsque le conducteur arrive à la maison et

prend en verre sans avoir de motif de croire que la police se présentera et demandera un échantillon d’haleine (par suite d’un signalement de conduite erratique de la part d’un citoyen, par exemple.)

Dans la Loi sur la lutte contre les crimes violents, le Parlement a restreint la preuve qui peut être présentée pour soulever un doute raisonnable sur le fait que l’alcoolémie déterminée par l’alcootest approuvé correspond bien l’alcoolémie présente au moment du test en disposant qu’une simple preuve de consommation ne suffit pas. Dans l’intérêt public, le Parlement pourrait éliminer le moyen de défense du « dernier verre » et restreindre le moyen de défense du « verre d’après » en excluant du calcul de l’alcoolémie au moment de conduire toute consommation durant l’heure précédant la conduite ou durant la conduite, ou après une collision, ou encore lorsque la personne devait s’attendre à ce qu’on lui ordonne de fournir un échantillon d’haleine.

Que pensez-vous de l’opportunité d’éliminer la défense du « dernier verre » et de restreindre la preuve de consommation d’alcool après la conduite aux situations où rien ne permettait d’anticiper que la police ordonne le prélèvement d’un échantillon d’haleine?

DEMANDES DE DIVULGATION

Le droit de l’accusé à une défense pleine et entière est fondamental. La police et le poursuivant sont donc tenus de divulguer toute la preuve pertinente pour déterminer si l’accusé a commis l’infraction alléguée.

Dans une affaire de facultés affaiblies où la poursuite s’appuie sur les résultats d’un alcootest, les questions en litige sont les suivantes :

- L’accusé avait-il la garde ou le contrôle du véhicule dans les trois heures précédant la demande d’échantillon d’haleine?
- Le policier enquêteur avait-il des motifs raisonnables et probables pour ordonner à l’accusé de fournir un échantillon d’haleine au moyen d’un alcootest approuvé?
- Le prélèvement d’échantillon d’haleine a-t-il été effectué au moyen d’un alcootest approuvé?
- L’alcootest approuvé a-t-il été manipulé par un technicien qualifié?
- Le technicien qualifié a-t-il vérifié si l’alcootest fonctionnait correctement?
- Le technicien qualifié a-t-il manipulé l’alcootest approuvé correctement?
- Y a-t-il eu un intervalle de 15 minutes entre les deux tests?
- Les deux résultats de l’alcootest étaient-ils supérieurs à 80 mg?
- Le résultat le plus faible était-il supérieur à 80 mg?

Dans l’écrasante majorité des cas, une réponse peut être fournie à ces questions par le témoignage du policier enquêteur et le certificat ou le témoignage de vive voix du technicien qualifié. Pour cette raison, les avocats de la défense tendent souvent à faire exclure le certificat de la preuve.

Avant les changements apportés par la *Loi sur la lutte contre les crimes violents*, la défense pouvait invoquer la défense *Carter* dite des deux bières pour que soient écartés les résultats de l'alcootest au profit du témoignage de l'accusé sur la quantité d'alcool consommée. Maintenant, il faut établir que l'appareil fonctionnait mal ou que le technicien a commis une erreur avant que le calcul fondé sur la consommation de l'accusé soit pertinent. Comme les alcootests approuvés modernes annulent le test si leurs paramètres ne garantissent pas une analyse exacte et qu'ils fournissent un imprimé des renseignements nécessaires concernant l'analyse, il y aura rarement sinon jamais de résultat erroné attribuable au mauvais fonctionnement de l'appareil ou à une erreur du technicien, car l'alcootest annulera l'analyse ou imprimera l'erreur.

Comme il a été souligné dans *R. c. Powichrowski*⁷:

[TRADUCTION]

Pour avoir un doute raisonnable, il faudrait conclure à une possibilité raisonnable qu'un événement scientifique historique s'est produit au moment du test subi par le défendeur; que l'appareil a été soumis à plus de 50 vérifications internes, qu'il a correctement mesuré la solution d'alcool type, et qu'il s'est tout à coup complètement détraqué, sans qu'on le remarque et sans qu'on puisse l'expliquer, en mesurant le premier échantillon du défendeur. Il s'est ensuite corrigé pour la deuxième calibration et a produit le résultat escompté, mais il s'est ensuite inexplicablement détraqué à nouveau pour le deuxième échantillon du défendeur, même si, malgré cette anomalie, il a réussi à produire un résultat s'accordant bien avec le premier! À mon avis, il s'agit là de pure fantaisie, pas de doute raisonnable.

En réponse aux restrictions imposées à la preuve de consommation, les avocats de la défense ont demandé d'avoir accès aux éléments suivants :

- L'alcootest approuvé lui-même
- Le logiciel utilisé dans l'alcootest approuvé
- Les données des systèmes Cobra ou Adams
- Les codes sources
- Les dossiers de certification du simulateur
- Le « certificat » d'entretien annuel
- Les dossiers de service
- Les dossiers d'utilisation
- Les dossiers d'entretien
- Les imprimés RAM
- Le manuel du fabricant

Ces demandes de divulgation cherchent essentiellement à rendre nul et non avenu tout le processus d'évaluation et d'approbation du CAA et les procédures qui sont suivies pour garantir que l'alcootest approuvé fonctionne correctement et est manipulé correctement. Il n'y a rien qui justifie les demandes sans fin de divulgation en vue d'obtenir des choses qui ne sont pas pertinentes pour déterminer si l'appareil fonctionnait correctement au moment où le test dont il

est question a été effectué. D'ordinaire, aucun des renseignements demandés plus haut n'est pertinent.

Manifestement, l'analyse de la solution d'alcool type utilisée pour l'alcootest est d'une importance cruciale. Il existe cependant des procédures scientifiquement valides pour déterminer si un lot est propre à être utilisé, et des lignes directrices sur les intervalles dans lesquels la solution d'alcool type doit être remplacée lorsqu'un lot a été ouvert et utilisé. La divulgation ne devrait porter que sur les documents établissant que la solution d'alcool type utilisée provenait d'un lot convenable et à quel moment elle a été remplacée.

Le Parlement pourrait imposer à l'accusé le fardeau d'établir la pertinence de ce qui est demandé en vue de déterminer l'exactitude de l'analyse dont il est question au procès.

Il pourrait y avoir aussi une clause indiquant qu'il est entendu que certains éléments ne sont pas pertinents, par exemple :

- toute information concernant la calibration et la manipulation de l'ADA, puisque le résultat « Échec » de l'ADA a été corroboré par le résultat encore plus fiable de l'alcootest;
- les dossiers d'entretien;
- toute information concernant le fonctionnement interne de l'alcootest approuvé, puisque les évaluations du CAA garantissent que l'alcootest produit des résultats exacts.

Nous aimerions connaître votre opinion sur l'opportunité de limiter les éléments devant être divulgués.

LE DROIT À L'ASSISTANCE D'UN AVOCAT

Lors des audiences du Comité en 2009, la question du droit à l'assistance d'un avocat avant de fournir un échantillon d'haleine pour l'alcootest a été soulevée dans le document de réflexion du ministère de la Justice. L'obligation impose souvent de longs délais, notamment du fait que les tribunaux obligent la police à trouver l'avocat choisi par le conducteur.

La Cour suprême a reconnu qu'on pouvait prélever un échantillon d'haleine du conducteur au moyen d'un ADA sans que celui-ci n'ait droit à l'assistance d'un avocat. L'échec du test effectué au moyen de l'ADA fournit un motif raisonnable pour ordonner le prélèvement d'un échantillon d'haleine au moyen d'un alcootest approuvé. Le législateur a érigé en infraction le refus de fournir un échantillon d'haleine sans excuse valable. On peut donc présumer que le conseil de l'avocat sera nécessairement d'obéir à la loi.

Il est essentiel de se rappeler que l'alcoolémie est un fait matériel qui ne peut être établi qu'en ordonnant à la personne de fournir un échantillon d'haleine ou de sang. Les échantillons d'haleine prélevés au moyen d'un ADA et d'un alcootest approuvé le sont en application de

dispositions législatives dont la constitutionnalité a été reconnue, et l'alcool dans le sang disparaît avec le temps, de sorte qu'il est impératif d'obtenir les échantillons rapidement. L'alcoolémie déterminée par l'alcootest n'est pas auto-incriminante de la même manière qu'une déclaration pourrait l'être. La Cour suprême du Canada a récemment examiné cette question dans une série d'affaires portant sur l'exclusion de la preuve :

Dans la plupart des cas, les questions relatives à l'administration de la justice soulevées par ces deux types de preuve diffèrent profondément. En les considérant de façon identique sous l'angle de la mobilisation de l'accusé contre lui-même, on risque d'occulter ces distinctions pertinentes et de compromettre l'analyse ultérieure relative à la déconsidération systémique. Comme l'a fait remarquer le professeur Paciocco, [TRADUCTION] « en assimilant les substances corporelles intimes aux témoignages, nous ne réagissons pas tant à la participation forcée de l'accusé qu'à la violation du droit à la vie privée et à la dignité que suppose l'obtention de cette preuve » (« Stillman, Disproportion and the Fair Trial Dichotomy under Section 24(2) », p. 170). De même, le prélèvement de substances corporelles ne porte pas atteinte à l'autonomie de l'accusé de la même façon que l'obtention illégale d'une déclaration. Le droit de garder le silence avant le procès garanti par l'art. 7, le droit de ne pas être contraint de témoigner contre soi-même garanti par l'al. 11c) et le droit à ce qu'aucun témoignage incriminant ne soit utilisé subséquentement garanti par l'art. 13 ont servi de base au traitement des déclarations pour l'application du par. 24(2). Or, ces concepts ne s'appliquent pas de façon cohérente aux échantillons de substances corporelles, qui ne participent pas de la nature d'une communication. L'auto-incrimination comme seul facteur permettant de statuer sur l'admissibilité de ces éléments de preuve s'en trouve affaiblie⁸.

Une possibilité serait de modifier le *Code criminel* pour retarder le droit à l'assistance d'un avocat après l'obtention de la preuve matérielle au moyen de l'alcootest approuvé. Il existe dans de nombreux États aux États-Unis une formule obligatoire que la police doit utiliser lorsqu'elle demande un échantillon d'haleine. Le *Code criminel* pourrait contenir un libellé semblable. De plus, on pourrait préciser dans le *Code* que toute déclaration faite par l'accusé avant de consulter un avocat serait exclue de la preuve présentée au procès à moins que le ministère public n'ait établi que l'accusé a été informé de son droit de garder le silence et qu'il a explicitement renoncé à exercer ce droit.

Une autre possibilité serait que le *Code* établisse une limite de temps dont disposerait l'accusé pour communiquer avec un avocat et précise la façon d'exercer ce droit. Par exemple, il suffirait que la police fournisse à l'accusé un téléphone, une liste d'avocats lui ayant fait savoir qu'ils acceptaient d'être appelés à n'importe quel moment de la journée ou de la nuit, un lieu privé où faire l'appel, ainsi qu'un délai raisonnable (peut-être 15 minutes) pour faire l'appel. La police ne serait pas tenue d'essayer de contacter quelqu'un pour l'accusé. Si ce dernier n'a pas communiqué avec un avocat après un délai raisonnable, on procéderait à l'alcootest.

Nous aimerions savoir ce que vous pensez des possibilités suivantes :

Éliminer le droit à l'assistance d'un avocat avant de procéder à l'alcootest. (Toute déclaration faite avant de consulter un avocat serait exclue de la preuve à moins que l'accusé n'ait explicitement renoncé à ce droit)

Limiter le temps imparti pour appeler un avocat.

QUESTIONS SUR LESQUELLES NOUS SOLLICITONS VOTRE OPINION

Inscrire dans la loi les buts de la législation relative aux infractions liées à l'utilisation d'un moyen de transport.

Accroître la sévérité des peines infligées aux récidivistes.

Faire en sorte que toutes les infractions ayant causé la mort soient passibles d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité, et celles ayant causé des lésions corporelles, d'une peine maximale de 14 ans d'emprisonnement.

Créer une nouvelle infraction de négligence criminelle simple.

Lier à l'alcoolémie les amendes minimales imposées pour une première infraction de conduite avec les facultés affaiblies.

Abaisser de 160 mg à 120 mg l'alcoolémie constituant une circonstance aggravante.

Énumérer d'autres circonstances aggravantes.

Fixer des périodes d'interdiction minimales uniformes.

Déterminer à quel moment le délinquant peut être autorisé à conduire en utilisant un antidémarrreur.

Fixer des critères aux antidémarrreurs pouvant être utilisés par les conducteurs déclarés coupables d'avoir conduit avec les facultés affaiblies.

Déterminer quel rôle le Comité des analyses d'alcool devrait jouer pour établir les critères d'approbation des antidémarrreurs.

Déterminer si les antidémarrreurs utilisés au Canada devraient être approuvés par le procureur général du Canada.

Déterminer si l'on devrait recourir aux tests d'haleine aléatoires.

Préciser que le tribunal doit tenir compte du résultat de l'alcootest approuvé pour évaluer si la police avait le soupçon raisonnable requis pour ordonner le prélèvement d'un échantillon d'haleine au moyen d'un appareil de détection approuvé.

Préciser que si le test est effectué après deux heures, 5 mg seront ajoutés à l'alcoolémie pour chaque demi-heure complète.

Éliminer le moyen de défense du « dernier verre ».

Restreindre la preuve de consommation d'alcool après la conduite aux situations où rien ne permettait d'anticiper que la police ordonne le prélèvement d'un échantillon d'haleine.

Limiter les éléments devant être divulgués.

Éliminer le droit à l'assistance d'un avocat avant de procéder à l'alcootest.

Limiter le temps imparti pour appeler un avocat.

THA À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

NOUVELLE-ZÉLANDE - L'introduction des THA en 1993, combinée à la baisse du taux d'alcool toléré dans le sang à 0,03 pour les conducteurs âgés de moins de vingt ans, au contrôle par caméra des limites de vitesse durant le jour, à des campagnes plus dynamiques de réduction de la vitesse et à des campagnes de sécurité routière, aurait permis en 1996 de réduire de 22 % le nombre d'accidents mortels et graves survenus la nuit. La campagne médiatique de plus grande envergure et l'initiative agressive de barrages routiers très visibles lancée uniquement dans l'Île du Nord seraient responsables d'une réduction additionnelle de 32 %, à l'échelle nationale, du nombre d'accidents mortels et d'accidents survenus la nuit. La réduction totale du nombre d'accidents attribuable à ces trois grandes interventions (combinés aux autres interventions mentionnées) a donc été de 54 %.

On estime que le programme a fait économiser à la société plus d'un milliard de dollars en 1997 (dollars de 1996). Pour la collectivité, le programme a généré environ 26,10 \$ pour chaque dollar investi. Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande aurait économisé près de 80 millions de dollars soit environ le double de ce que le gouvernement a dépensé.

AUSTRALIE (QUEENSLAND) - Les THA ont été introduits dans le Queensland le 1^{er} décembre 1988. Durant la première année qui a suivi, le Queensland a connu une réduction de 19 % pour ce qui est de l'ensemble des accidents graves (789) et de 35 % pour ce qui est des accidents mortels (194).

Les effets à long terme des THA dans le Queensland n'ont pu être mesurés à l'époque, car les données pour les années antérieures à 1986 étaient incomplètes. Il y a lieu de souligner que l'étude a aussi révélé une réduction de 18 % pour ce qui est des accidents mortels à la suite de l'imposition d'un taux d'alcoolémie toléré de 0,05, ainsi qu'une réduction de 15 % résultant d'une application plus rigoureuse de la loi par la police dans le cadre d'une campagne visant à réduire la conduite en état d'ébriété.

AUSTRALIE (TASMANIE) - Les THA ont été introduits le 6 janvier 1983. Durant la première année qui a suivi, la Tasmanie a connu une réduction de 24 % pour ce qui est de tous les accidents graves, ce qui signifie qu'environ 36 accidents ont pu être prévenus durant cette période.

AUSTRALIE (VICTORIA) - Les THA ont été introduits dans l'État de Victoria en 1976 et ont fait l'objet d'une réforme en 1989. En 1977, il a été constaté que 49 % de tous les conducteurs tués au volant avaient un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,05 %. En 1992, ce pourcentage était passé à 21 %.

AUSTRALIE-OCCIDENTALE - Les THA ont été introduits le 1^{er} octobre 1988. Durant la première année qui a suivi, l'Australie-Occidentale a connu une réduction de 13 % pour ce qui est de tous les accidents graves, ce qui signifie qu'environ 334 accidents ont pu être prévenus

durant cette période. Durant la même année, l'Australie-Occidentale a connu une réduction de 28 % pour ce qui est de toutes les collisions mortelles (72) et une réduction de 26 % pour ce qui est des accidents de nuit impliquant un seul véhicule (212). À long terme, les THA en Australie-Occidentale ont permis :

- Une réduction de 13 % de tous les accidents graves.
- Une réduction de 28 % de tous les accidents mortels.
- Une réduction de 26 % de tous les accidents de nuit mettant en cause un seul véhicule.

AUSTRALIE (NOUVELLE-GALLES DU SUD) - Les THA ont été introduits en Nouvelle-Galles du Sud le 17 décembre 1982. Si l'on tient compte d'autres facteurs comme les conditions météorologiques, les conditions de la route, le temps et l'introduction en décembre 1980 d'une loi abaissant à 0,05 le taux d'alcoolémie toléré, on constate que les THA se sont révélés extrêmement efficaces.

Les THA ont eu un effet initial extrêmement important sur le nombre total d'accidents mortels, qui a été réduit de 48 % sur une période de 4,5 mois. Quant au nombre d'accidents graves, l'impact initial a été une réduction de 19 % sur une période de 15 mois, et dans le cas des accidents de nuit impliquant un seul véhicule, l'impact initial a été une réduction de 26 % qui s'est maintenue sur une période de 10 ans.

L'impact à long terme pour l'ensemble des accidents graves a été de les réduire de 3 à 18 %, une réduction qui aurait permis de prévenir 6 742 accidents graves entre 1982 et 1992. Pour l'ensemble des accidents mortels, la réduction a été de 17 % à 42 %, ce qui signifie que 1 487 accidents mortels auraient été prévenus entre 1982 et 1992. Pour l'ensemble des accidents graves, la réduction de 3 à 26 % aurait permis de prévenir 3 246 accidents durant la même période.

On estime que pour 1 000 conducteurs soumis à un test, le nombre de ce type d'accidents a été réduit de 12 %, un résultat qui s'est amélioré lorsque les mesures d'exécution des THA ont été intensifiées. Les THA n'ont eu aucun effet notable sur le nombre d'accidents où l'alcool n'était pas en cause.

Le programme en place en Nouvelle-Galles du Sud, y compris la publicité dans les médias, coûte environ 3,5 millions de dollars par année (dollars australiens de 1990). Selon des estimations prudentes, le programme de THA sauverait 200 vies par année, et ferait économiser à la collectivité au moins 140 millions de dollars par année (dollars australiens de 1990).

IRELANDE – En Irlande, les THA sont entrés en vigueur en juillet 2006, et la Road Safety Authority (RSA) estime qu'ils ont réduit le nombre de personnes tuées sur les routes irlandaises de près du quart (23 %), soit 80 moins de morts durant la période de onze mois suivant leur introduction, comparativement aux onze mois précédents.

SOURCES

MILLER, Ted, Michael BLEWDEN et Jia-fang ZHANG. « Cost Savings From a Sustained Compulsory Breath Testing and Media Campaign in New Zealand », *Accident Analysis and Prevention*, 2004, vol. 36, p. 783-794, 790.

MALONEY, Michael. « Random Breath Testing in the State of Victoria, Australia », *Alcohol, Drugs and Safety*, publié par C. Kloeden et A. McLean, Australie, NHMRC Road Accident Research Unit, vol. 2, p. 823-827.

HOMEL, Ross, Peta MCJAY et John HENSTRIDGE. « The Impact on Accidents of Random Breath Testing in New South Wales: 1982-1992 », *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, publié par C.N. Kloeden & A.J. Mclean, Adelaide, Australie, NHMRC Road Accident Research Unit, Adelaide University, SA 5005, 13 - 19 août 1995, vol. 2, p. 849 à 855.

HENSTRIDGE J., R. HOMEL et P. MACKAY. « The Long-Term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis », *Department of Transport and Regional Development: The Federal Office of Road Safety*, avril 1997, vi.

HOMEL, Ross. « Random Breath Testing the Australian Way: A Model for the United States? » *Alcohol, Health and Research World*, hiver 1990.

http://www.rsa.ie/NEWS/News/Mandatory_Alcohol_Testing_Producing_Reduction_in_Road_Deaths.html

¹ Le rapport et la réponse du gouvernement sont disponibles à :
<http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=4004073&Mode=1&Parl=40&Ses=2&Language=F>

² « Simple » signifie que l'infraction n'a pas causé de lésion corporelle ou la mort.

³ *R. c. Ladouceur*, [1990] 1 R.C.S. 1257.

⁴ 1993, 12 O.R. (3d) 90 (conf. par la Cour suprême du Canada [1994] 2 R.C.S. 478).

⁵ *R. c. Powichrowski*, 2009 ONCJ 490.

⁶ Voir l'exposé conjoint des faits dans *R. c. Phillips* [1988] O. J. n° 415.

⁷ *Supra*, note 5.

⁸ *R. c. Grant*, 2009, R.C.S. 32.