

LA POSITION DU CCATM SUR LA BAISSSE DE LA LIMITE LÉGALE DU TAUX D'ALCOOLÉMIE

Introduction

Récemment, plusieurs documents ont été rédigés par un grand nombre d'organisations au sujet de la baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie à l'intérieur du *Code criminel du Canada*, des 80 mg % actuels à 50 mg %. Quelques-uns des documents appuient ce changement possible tandis que d'autres sont de l'avis contraire. Il est très important de noter que tous ces organismes sont d'accord: consommer de l'alcool et prendre le volant est très grave et les conséquences humaines, sociales et financières demeurent encore trop sérieuses en dépit de la baisse de l'incidence d'alcool au volant au cours des dernières décennies. Ce dont il est question ici, c'est de l'efficacité d'une contre-mesure particulière, dans ce cas-ci, de la baisse du taux d'alcoolémie en vertu du *Code criminel du Canada*, par opposition à d'autres scénarios.

Il y a eu des améliorations importantes en ce qui a trait à la conduite automobile après consommation d'alcool depuis quelques décennies et celles-ci ont été réalisées en partenariat avec les gouvernements provinciaux/territoriaux/fédéral, les groupes communautaires, les médias ainsi que les voyageurs. Il est important que soit maintenue cette tradition de partenariat tandis que nous continuons la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies.

Le but de ce rapport est de faire connaître la position du CCATM: une seule contre-mesure ne devrait pas être examinée isolément mais devrait plutôt être considérée à l'intérieur du contexte entier des sanctions qui sont imposées contre conduite avec facultés affaiblies par les gouvernements provinciaux/territoriaux ou fédéral (lorsque cela devient un cas de Code criminel). Ce contexte entier est un élément important de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), qui fait partie de la *Vision sécurité routière 2010* du CCATM, voulant faire des routes canadiennes les plus sécuritaires au monde.

Jusqu'à maintenant, le CCATM a déjà développé et appliqué une gamme complexe de solutions à la conduite en état d'ébriété et poursuit ses travaux. Le CCATM croit que lorsque l'on examine la conduite en état d'ébriété, la limite du taux d'alcoolémie et les sanctions - autant celles relevant du fédéral parce que criminelles que les sanctions administratives, parce qu'imposées par les provinces ou territoires - doivent être considérées comme un tout, une trousse nationale, plutôt qu'isolées les unes des autres. Le projectile magique ne réside pas en une seule contre-mesure. De plus, le CCATM est d'avis que l'apport des administrateurs du transport motorisé du pays est essentiel afin que soient créées des solutions efficaces et applicables afin de contrer le problème de la conduite en état d'ébriété.

Le CCATM reconnaît aussi la division des responsabilités entre les gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux. L'objectif du CCATM, c'est de s'assurer que les efforts administratifs actuels ne soient pas déployés en double et que tout changement au *Code criminel du Canada* permette à toutes les administrations - fédérale, provinciales et territoriales - de traiter plus efficacement de la conduite avec facultés affaiblies.

Contexte

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. L'organisation comprend également des membres associés provenant du secteur privé et des autres ministères dont l'expertise et l'opinion sont sollicitées dans l'élaboration des stratégies et des programmes. Le CCATM reçoit son mandat du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 1990 – 2001

En 1990, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a donné son approbation et a confié au CCATM la mission «...de mettre en place des programmes visant à réduire de 20 pour 100, d'ici 1995, le nombre de décès imputables à l'alcool au volant». Afin d'atteindre cet objectif, le CCATM a établi la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), une initiative conjointe regroupant les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que d'autres organismes de la sécurité routière. La SRCFA a été élaborée afin de mettre au point une infrastructure et des approches concertées afin de réduire le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Au cours de cette première étape, des progrès significatifs ont été faits pour élaborer l'infrastructure visant à soutenir les initiatives de la SRCFA, y compris l'élaboration d'un plan sur quatre ans, l'établissement d'organismes centraux de coordination et des comités interinstitutions au sein des administrations ainsi que la coordination des programmes d'exécution et de sensibilisation.

Le Groupe de travail de la SRCFA, formé de représentants provenant de divers groupes et administrations de l'ensemble du Canada, élabore les initiatives de la SRCFA et supervise le progrès pour atteindre les objectifs de la stratégie. Le Groupe de travail relève du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM.

L'initiative a été renouvelée en 1995 sous le nom de SRCFA 2001 et son mandat était de «...réduire de 20 pour 100, d'ici 2001, le pourcentage de personnes décédées ou grièvement blessées au Canada dans des collisions provoquées par un conducteur ayant consommé de l'alcool». (trad.) Le progrès effectué pour atteindre cet objectif est très encourageant. Selon un examen des plus récentes données disponibles,

on peut constater :

- une diminution de 23,1 pour 100 du pourcentage des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés et un conducteur ayant consommé de l'alcool. Ce nombre est passé de 39 pour 100 en 1995 à 30 pour 100 en 2000¹;
- une diminution de 14,3 pour 100 du pourcentage des conducteurs impliqués dans des collisions occasionnant des blessures graves et imputables à l'alcool au volant. Ce nombre est passé de 21 pour 100 en 1995 à 18 pour 100 en 2000¹.

Ces données statistiques indiquent une diminution du nombre de collisions imputables à l'alcool au volant au Canada depuis l'approbation de la SRCFA 2001 en 1995 malgré l'augmentation du nombre de conducteurs, de véhicules et du kilométrage parcouru estimé.

L'initiative de la SRCFA 2001 est composée de trois éléments de base : **la coercition et la sensibilisation, les initiatives législatives et les communications**. En plus de ces trois initiatives de base, les administrations ont été encouragées à adopter d'autres mesures dans les domaines de l'éducation, de la législation et des programmes d'évaluation ou de réadaptation.

Dans les années qui ont suivi l'introduction de la SRCFA, il y a eu des progrès significatifs lors de la mise en œuvre de divers composants des éléments de base recommandés et optionnels par différentes administrations.

En date de 2002 :

- Huit administrations ont adopté des sanctions prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies. Ces sanctions correspondent aux périodes de suspension recommandées, c'est-à-dire un, trois et cinq ans pour respectivement la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies. (Toutes les administrations possèdent une sorte de suspension pour la première, la deuxième et la troisième infraction.)
- Toutes les administrations ont été très actives dans le domaine de la coercition et de la sensibilisation pendant la période de Noël; elles ont aussi entrepris des activités promotionnelles pour accroître la visibilité de la SRCFA. La dernière activité en date dans ce domaine a réuni des organismes gouvernementaux ainsi qu'un grand nombre d'organisations non gouvernementales.
- Neuf administrations ont adopté des sanctions prévoyant la suspension administrative du permis de conduire pour les incidents impliquant la conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel*.
- Cinq administrations ont mis en place (ou présenté un projet de loi) des programmes

¹ Source : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, SRCFA 2000.

comprenant l'installation d'un système anti-démarrreur.

- Un programme de mise en fourrière a fait l'objet de propositions dans huit administrations. Ces dernières ont légiféré en faveur de ce projet de loi, à l'exception d'une seule administration qui n'a pas encore proclamé de loi à ce sujet.
- Neuf administrations ont actuellement en place un type de programme d'évaluation ou de traitement obligatoire destiné aux conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété. Une autre administration élabore aussi son propre programme d'évaluation.
- Neuf administrations ont en place un type de programme de suspension administrative du permis de conduite (de 12 à 24 heures) des conducteurs dont le taux d'alcoolémie dépasse 50 mg % (40 mg % en Saskatchewan).

Atelier national sur la conduite avec facultés affaiblies

Dans le cadre du processus de renouvellement du Groupe de travail de la SRCFA et de l'élaboration d'une nouvelle stratégie (SRCFA 2010), le CCATM a organisé un atelier national sur la conduite avec facultés affaiblies (*Échec à l'alcool au volant*, octobre 2000 – Vancouver). L'atelier avait pour objectif de souligner les 10 ans de la SRCFA, de mettre à jour la stratégie actuelle, établir les priorités, d'améliorer la participation et l'interaction entre les intervenants du transport routier, d'identifier les obstacles, de reconnaître la conduite avec facultés affaiblies comme un problème social et d'enclencher un regain d'énergie ainsi que d'élaborer une nouvelle stratégie canadienne à laquelle participeraient les principaux intervenants.

Une centaine de participants provenant de tous les coins du pays ont assisté à l'atelier, représentant des domaines tels que la justice, la santé, l'émission des permis de conduire, la recherche, l'application de la loi et la sécurité routière et des groupes communautaires. Il a fourni une tribune libre pour la discussion et le réseautage. Les présentations et les discussions de l'atelier national étaient basées sur six catégories : les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation, les buveurs mondains, les buveurs invétérés, les nouveaux et les jeunes conducteurs, les nouveaux enjeux et la voie judiciaire. Une série de recommandations sur chacune de ces catégories a été compilée, et le Groupe de travail de la SRCFA s'en est servi lors de l'élaboration d'une Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies renouvelée (SRCFA 2010).

L'atelier a permis de conclure de façon claire et précise que la conduite avec facultés affaiblies est un **problème complexe et à volets multiples**. Il n'existe pas de solutions simples. L'élimination de la conduite avec facultés affaiblies requiert des solutions à volets multiples tout comme le problème en soi. Cette approche à volets multiples est celle que le CCATM a essayé d'adopter avec la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010.

Vision sécurité routière 2010 et SRCFA 2010

La Vision sécurité routière 2010 du Canada est une initiative d'envergure nationale, adoptée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, ayant pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. Ce plan continue de bénéficier de l'appui de tous les ordres de gouvernement, de même que des intervenants clés des secteurs public et privé. Il regroupe, lui aussi, une large gamme d'initiatives mettant l'accent sur les usagers de la route, les réseaux routiers et les véhicules automobiles. L'objectif national de Vision 2010 est le suivant :

- *Une diminution de 30 pour 100, par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001, du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010.*

En plus d'une cible générale, la Vision sécurité routière 2010 prévoit une série de cibles secondaires correspondant aux principaux problèmes de sécurité routière du Canada. Le CCATM a réagi aux objectifs visés dans la Vision sécurité routière 2010 en prenant en charge les différents sous-objectifs du plan. L'un de ces sous-objectifs est devenu le centre d'intérêt d'une stratégie renouvelée pour réduire la conduite avec facultés affaiblies.

En novembre 2001, le Groupe de travail de la SRCFA a diffusé sa dernière stratégie qui a pour but de poursuivre les initiatives entreprises contre la conduite avec facultés affaiblies – SRCFA 2010. Cette stratégie est basée sur les conclusions découlant des deux stratégies précédentes et d'un atelier national sur la conduite avec facultés affaiblies. La SRCFA 2010 est un élément clé de la Vision sécurité routière 2010 en raison de son objectif :

- *Diminuer de 40 pour 100 le pourcentage d'usagers de la route mortellement et grièvement blessés dans des collisions imputables à l'alcool au volant.*

Afin d'atteindre cet objectif, le Groupe de travail de la SRCFA recommande une série d'initiatives visant les buveurs invétérés (y compris les buveurs excessifs, les alcooliques et les récidivistes), les nouveaux et les jeunes conducteurs, les buveurs mondains et les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation, qui seront prises en charge par les diverses administrations en collaboration avec les principaux intervenants clés. On peut regrouper ces initiatives selon les catégories suivantes :

- Éducation et sensibilisation
- Rôle de la police
- Politique et législation
- Promotion de la santé
- Collaboration
- Contrôle, recherche et évaluation

- Autres éléments

Toutes les initiatives individuelles de chacune de ces catégories sont décrites à l'annexe B.

Engagement provincial et territorial à la SRCFA

Comme en témoigne le tableau ci-joint (Annexe A), extrait du Rapport de contrôle sur la SRCFA de 1999-2000, toutes les administrations canadiennes ont fait des progrès significatifs pour atteindre autant les éléments de base que les éléments facultatifs de la SRCFA 2001. Toutes les administrations possèdent maintenant des campagnes d'application et de sensibilisation, ainsi que des initiatives de législation supplémentaires qui sont soit en place ou en processus d'élaboration. Elles possèdent un certain type de campagne d'éducation destinée à l'industrie de l'accueil, à la police, à la Couronne et aux tribunaux. Les programmes législatifs supplémentaires comportent des initiatives telles que la suspension et l'interdiction administratives de permis, la mise à la fourrière du véhicule, l'installation d'un système anti-démarrreur et un taux d'alcoolémie de 0 mg % pour les apprentis conducteurs grâce à un système de permis de conduire progressif. Presque toutes les administrations ont un certain type de programme d'évaluation et de traitement obligatoire en place.

Contexte de la question de la baisse du taux d'alcoolémie

Avant de discuter de la question particulière de la baisse du niveau du taux d'alcoolémie, le CCATM désire faire connaître des renseignements de base importants concernant le contexte dans lequel le changement serait effectué.

Division des pouvoirs

La conduite avec un taux d'alcoolémie se situant entre 51 mg % et 80 mg % (41 mg % et 80 mg % en Saskatchewan) est actuellement traitée administrativement au niveau provincial et territorial dans onze administrations. Le CCATM est d'avis que l'on devrait continuer à traiter les taux d'alcoolémie dans cet écart à ce niveau puisque la réponse est rapide et certaine comparée à ce que serait le processus de droit pénal utilisé pour la cohorte de 51 mg % à 80 mg %. Les provinces et les territoires ont tendance à avoir une grande flexibilité des options et des sanctions qui leur sont disponibles, en raison de leur administration du système des permis de conduire. Aucune procédure du tribunal criminel n'est nécessaire pour imposer les sanctions administratives. Les sanctions actuellement utilisées (voir le tableau ci-dessous) incluent les sanctions à court terme (de 12 à 24 heures), les suspensions routières immédiates et les suspensions de permis à long terme (90 jours) imposées au moment de l'infraction. La baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie à 50 mg % ferait participer, sans raison valable, le gouvernement fédéral dans une question (conducteurs ayant un taux d'alcoolémie entre 51 mg % et 80 mg %) pour laquelle les provinces et les territoires sont mieux préparés à traiter.

Cela ne veut pas dire que le CCATM croit que le gouvernement fédéral n'a pas un rôle important à jouer dans la stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies dans l'ensemble du Canada. Le Parlement utilise le *Code criminel* – qui impose les sanctions les plus sévères prévues par la société –

afin de décourager les personnes ayant un mauvais comportement. Cependant, il est dans l'intérêt de tous les ordres de gouvernement de coordonner leurs efforts afin de s'attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies.

Initiatives administratives provinciales et territoriales

Province ou territoire	Retrait immédiat du permis de conduire	Alcoolémie (mg %)	Alcoolémie (jeunes conducteurs)	Suspension du permis avant la sentence	Suspension du permis de conduire (mois)			Saisie du véhicule (jours) ⁱ	Programme prévoyant l'installation d'un dispositif antidémarrage
					1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction		
AB	24 h	50	zéro ^h	suspension de 3 mois ^l	12	36	60 ^h	30	oui
C.-B.	24 h	50	zéro ^a	interdiction de 3 mois	12	36	indéterminée	30	non
MN	24 h	50	zéro ^a	suspension de 3 mois	12 ^e 60 ^f	60 ^e 120 ^f	120 ^g à vie ^f	30	oui ^h
N.-B.	24 h	50	zéro ^a	-	12	36	60	-	non
T.-N.-L.	24 h	50	zéro ^a	- ^b	12	24	36	-	non
N.-É.	24 h	50	zéro ^a	suspension de 3 mois	12	36	indéterminée ^c	90 ^d	non
NU ¹	24 h	80	-	à venir	12	24	indéterminée	indétermi	non
T.N.-O.	12-24 h	80	-	-	12	24	36	-	non
ON	24 h	50	zéro ^a	suspension de 3 mois	12	36	indéterminée ^c ^g	45	oui
Î.-P.-É.	24 h	50	zéro	suspension de 3 mois	12	36	60	30	non
QC	-	80	zéro ^a	suspension de 2 semaines	12	36	60	30	oui
SK	24 h	40	zéro ^a	suspension de 3 mois	12	36	60	30	oui
YT	24 h	80	zéro ^a	interdiction de 3 mois	12	36	indéterminée	30 ^k	oui

^a Y compris tous les conducteurs novices. ^b Les mesures touchant le permis dans cette catégorie ne visent que les conducteurs novices. ^c Peut être ramené à 10 ans. ^d Sanction royale accordée le 3 décembre 1998. ^e Infractions de catégorie «A» seulement (conduite avec facultés affaiblies, conduite dépassant 0,08, défaut de fournir un échantillon d'haleine). Des sanctions plus sévères sont prévues dans cette catégorie pour le défaut de fournir un échantillon d'haleine. ^f Infractions de catégorie «B» seulement (conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort ou des lésions corporelles). ^g Quatrième infraction = interdiction à vie. ^h À venir. ⁱ Les chiffres qui figurent dans cette colonne représentent seulement les sanctions minimales. ^j Si le chef d'inculpation était conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort ou des blessures. ^k 30 jours 1^{re} infraction, 60 jours 2^e infraction, 120 jours 3^e infraction (lorsque le taux d'alcoolémie du conducteur est plus de deux fois plus élevé que la limite légale, la période de saisie du véhicule est doublée). ^l Les renseignements du Nunavut ont été mis à jour en janvier 2004.

Administration du Code criminel

En 1997, selon un sondage réalisé conjointement par Transports Canada et l'Association canadienne des chefs de police sur les attitudes et les perceptions des policiers de première ligne, plus de 50 pour 100 des répondants ont dit qu'ils porteraient plus souvent des accusations s'il fallait moins de temps pour le faire. De plus, lorsque le Comité permanent a examiné pour la dernière fois la question sur la conduite avec facultés affaiblies, l'une de ses recommandations étaient «*qu'un groupe de travail fédéral, provincial et territorial composé de juristes soit formé pour examiner la répression et les poursuites en matière de conduite avec facultés affaiblies et pour déterminer s'il est nécessaire ou souhaitable d'apporter au Code criminel d'autres modifications que celles proposées dans le présent rapport*». Un groupe de travail conjoint fédéral-provincial-territorial considère actuellement les défis rencontrés par le personnel chargé de l'application de la loi et les procureurs de la Couronne. Ces problèmes sont complexes et il est très probable que des changements législatifs soient nécessaires afin d'en résoudre une partie.

Des données provenant de Juristat 2000-2001 de Statistique Canada indiquent que la conduite avec facultés affaiblies possède un taux de culpabilité de 76 pour 100, un pourcentage significatif qui est le résultat de plaidoyers de culpabilité. Pourtant, les procureurs signalent que les procès liés à la conduite avec facultés affaiblies ne prennent que de 30 pour 100 à 40 pour 100 de leur temps passé devant les tribunaux provinciaux. Afin d'obtenir encore plus de données, Transports Canada et le CCATM ont l'intention de faire un sondage auprès des procureurs de la Couronne et des avocats de la défense au criminel en tant que suivi du sondage effectué auprès des policiers en 1997. Cependant, il est probable que l'augmentation substantielle de la cohorte de conducteurs qui font l'objet de sanctions criminelles servirait uniquement à imposer encore plus de contraintes à un système de justice pénale déjà bien assez tendu.

Le CCATM croit que la conduite avec facultés affaiblies est le plus important problème lié à la sécurité routière auquel les législateurs et les administrateurs de l'ensemble du Canada ont à s'attaquer, et cette position recueille systématiquement l'appui de la population canadienne. Le CCATM croit également que la modification du *Code criminel* ne saurait se faire dans la mesure où les administrations disposent des ressources financières et policières voulues pour en assurer l'application. Même si la modification des dispositions sur le taux d'alcoolémie du *Code criminel* peut avoir des répercussions sur la conduite avec facultés affaiblies, il reste que pour obtenir des changements importants à cet égard il faut l'engagement des décideurs et des responsables et de l'établissement des budgets à tous les ordres de gouvernement. Nous sommes d'avis que le problème de la conduite avec facultés affaiblies ne pourra être réglé convenablement ou atténué de façon importante que par l'ajout ou la réaffectation de ressources aux services policiers, aux tribunaux et aux régimes de soins de santé.

Baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie

La baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie permettrait de criminaliser une cohorte de conducteurs ayant un taux d'alcoolémie situé entre 51 mg % à 80 mg %. La baisse du niveau d'infractions liée au taux

d'alcoolémie représente l'une des nombreuses questions associées à la conduite avec facultés affaiblies que le Groupe de travail de la SRCFA a examinées au cours des dernières années. Elle est également l'une des questions qui a fait l'objet dernièrement d'un certain débat public significatif. Le CCATM est d'accord avec l'objectif de cette proposition, mais il ne croit pas que le fait de baisser la limite légale du taux d'alcoolémie permettrait d'atteindre les résultats escomptés. Au contraire, cette baisse pourrait créer une situation qui deviendrait encore plus insoutenable pour le système juridique que celle présente (arriérés du système et augmentation du fardeau administratif), tout en faisant le moins d'effort possible pour traiter certains des problèmes les plus significatifs et les plus urgents entourant la question de la conduite avec facultés affaiblies.

Selon une recherche effectuée par Transports Canada et le CCATM, un très faible pourcentage des conducteurs sont responsables d'un pourcentage très élevé de tous les trajets impliquant l'alcool au volant. Même s'ils constituent un faible pourcentage de la population des conducteurs en état d'ébriété au Canada, leur représentation dans des incidents est grandement disproportionnée. Plus de 80 p. 100 des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool en 1999 avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg % (contrairement au 6 pour 100 de conducteurs mortellement blessés ayant un taux d'alcoolémie situé entre 51 mg % et 80 mg %). Environ les trois quarts des conducteurs du premier groupe avait un taux d'alcoolémie supérieur à 150 mg %. Ce groupe n'est pas susceptible d'arrêter de conduire en état d'ébriété simplement parce que le taux d'alcoolémie *per se* est baissé. En réalité, la baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie peut avoir l'effet indésirable de la réduction des ressources policières disponibles au détriment de la sécurité de la population.

Limite légale du taux d'alcoolémie et niveaux d'inculpation

Lors d'un sondage effectué par Transports Canada et l'Association canadienne des chefs de police auprès des policiers de première ligne, les trois quarts des répondants ont dit qu'ils inculpaient les conducteurs uniquement lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 100 mg %. En moyenne, seulement 7,5 inculpations sur la conduite avec facultés affaiblies sont portées par policier par année. Cela équivaut à environ une inculpation tous les deux mois. Il existe par contre une grande variation des niveaux d'inculpation dans les différentes administrations. Quoique cette situation puisse être observée dans certains cas en raison de l'équipement de mesure désuet, la majorité des policiers utilisent maintenant un équipement qui peut mesurer de façon précise le taux d'alcoolémie du conducteur à ± 10 mg %. Cette tendance de porter des accusations peut être causée par le fait que les policiers sont plus tolérants dans leurs pratiques et que les suspensions à court terme disponibles dans la plupart des administrations ont donné aux policiers une solution de rechange administrative qu'ils peuvent utiliser au lieu de porter des accusations criminelles pour un taux d'alcoolémie se situant entre 81 mg % et 100 mg %.

Compte tenu de ces résultats, le CCATM est encore plus inquiet de voir l'adhésion encore plus stricte du niveau d'inculpation actuel du taux d'alcoolémie que de voir le taux d'alcoolémie baisser à 50 mg % comme moyen d'augmenter les accusations. Il est reconnu que l'exécution des lois relève des provinces et des services de police et non du *Code criminel*. Cependant, les changements apportés en vue de

réduire le fardeau administratif associé à l'inculpation dans le cas de conduite avec facultés affaiblies (voir ci-dessus) peuvent fournir le stimulant nécessaire pour que les services de police modifient leurs pratiques d'inculpation actuelles.

Sanctions administratives

Actuellement, la plupart des administrations au Canada possèdent des sanctions administratives pour faire face aux conducteurs ayant un niveau de taux d'alcoolémie situé entre 51 mg % et 80 mg % (voir le tableau à la page 7). L'un des objectifs de la SRCFA 2010 est d'encourager les administrations à enregistrer et à faire un meilleur suivi des suspensions administratives de permis sur la route dans les dossiers des conducteurs et d'utiliser ces renseignements comme un outil de gestion. Le CCATM croit que ces sanctions ont eu des effets dissuasifs très efficaces dans la pratique de la conduite en état d'ébriété par les conducteurs les plus susceptibles d'être dans le groupe ayant un taux d'alcoolémie allant de 51 mg % à 80 mg % – c'est-à-dire le buveur occasionnel ou mondain. La valeur dissuasive des sanctions que l'on peut appliquer immédiatement et efficacement ne peut pas être surévaluée. Non seulement les sanctions administratives sont rapides et sûres, elles servent également à réduire la menace de la sécurité du public que posent les conducteurs en état d'ébriété qui sont libres de récidiver pendant qu'ils attendent leur comparution devant le tribunal.

Tandis que le CCATM soutient l'utilisation des suspensions de permis à court terme afin de retirer de la route les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie faible, les résultats d'un sondage effectué par Transports Canada et l'Association canadienne des chefs de police indiquent que 38 pour 100 des répondants utilisent parfois des suspensions à court terme au lieu des accusations en vertu du *Code criminel* en raison de la longueur des dépôts d'accusation criminelle. De plus, les policiers utilisent leur jugement afin de trouver des solutions de rechange. Dans environ un tiers des cas où le jugement du policier est utilisé, les avertissements verbaux représentent la sanction discrétionnaire de prédilection (parmi les solutions de rechange, on retrouve l'appel de taxi ou d'un autre conducteur, conduire le conducteur à son domicile, enlever les clés ou permettre à un passager à jeun de conduire). Ces deux statistiques semblent indiquer que les policiers voient le système de justice pénale actuel comme trop encombrant, trop lent et non fiable pour traiter les cas de conduite avec facultés affaiblies. À cette fin, l'un des objectifs de la SRCFA 2010 est d'encourager les agents de police à déposer davantage d'accusations au pénal dans des cas de conduite avec facultés affaiblies plutôt que de suspendre les permis à court terme.

Comparaisons internationales

Selon l'un des arguments régulièrement soumis pour appuyer la baisse du niveau du taux d'alcoolémie à 50 mg % le fait de baisser le taux d'alcoolémie amènerait le Canada au même point que de nombreux autres pays qui ont fait de même. Bien que la comparaison directe entre des systèmes juridiques différents soit difficile, la réalité est que le droit pénal du Canada (lorsque le taux d'alcoolémie excède 80 mg %) comporte certaines des sanctions les plus sévères au monde relativement à la conduite avec

facultés affaiblies. L'approche de la sanction administrative utilisée par la plupart des provinces et des territoires au Canada pour la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 50 mg % est similaire à l'approche des sanctions de 50 mg % dans les autres administrations internationales comparables. Après un bref coup d'œil aux conséquences criminelles et provinciales, nous pouvons observer que le Canada n'est pas en arrière de la collectivité internationale quant à son approche juridique dans les cas de conduite avec facultés affaiblies. De nombreux pays possèdent un système à deux paliers où le palier inférieur représente les infractions non criminelles et le deuxième palier traite les infractions criminelles. Si le Canada criminalisait le palier inférieur, il ne suivrait pas la tendance de la pratique internationale. Les pays et les administrations qui ont adopté des limites de 50 mg % (ou inférieures) ont tendance à ne pas utiliser les sanctions de droit pénal comme le ferait le Canada s'il criminalisait la cohorte de conducteurs ayant un taux d'alcoolémie se situant entre 51 mg % et 80 mg %. La Suède, par exemple, qui possède un faible niveau de taux d'alcoolémie *per se* (20 mg %), possède une gamme de pénalités allant de 20 mg % à 99 mg % où les sanctions comprennent des contraventions et des suspensions de permis. Les sanctions criminelles (comprenant l'emprisonnement, des contraventions et des suspensions plus élevées) ne sont utilisées que pour les niveaux du taux d'alcoolémie de 100 mg % et supérieurs. De plus, le Royaume-Uni a récemment examiné la question de la baisse du taux d'alcoolémie mais a choisi de maintenir le taux de 80 mg % comme limite légale.

Expansion de la cohorte criminelle

Habituellement, le Parlement choisit d'appliquer ses pouvoirs constitutionnels afin de créer le droit pénal – la principale caractéristique étant que la gamme de pénalités comprend l'emprisonnement – lors de situations où le comportement est moralement répréhensible ou dangereux. Même s'il est clair que sous certaines circonstances particulières, certains conducteurs ayant un taux d'alcoolémie entre 51 mg % et 80 mg % peuvent répondre à ces critères, il n'est pourtant pas si clair qu'un bon nombre ou que tous les conducteurs qui dépassent 50 mg % pourraient y répondre. Lorsqu'un conducteur ayant un taux d'alcoolémie de 51 mg % à 80 mg % montre des signes réels de facultés affaiblies, il peut être accusé à l'heure actuelle en vertu de l'alinéa 253(a) Capacité de conduite affaiblie du *Code criminel*. Le défi pour la police consiste à détecter une preuve de facultés affaiblies pour une accusation en vertu de l'alinéa 253a) à ces niveaux.

L'implication de baisser le taux d'alcoolémie légal à 50 mg % est l'expansion du droit pénal visant à inclure une cohorte de conducteurs qui ne répondent pas aux caractéristiques de risque de conduite avec facultés affaiblies établies par l'étude de 1964 à Grand Rapids. Cette étude, la base de la modification du *Code criminel* du Canada en 1969 établissant la limite légale à 80 mg % au Canada, a démontré que l'alcool peut être isolé des autres critères (âge, expérience de conduite, etc.) comme facteur de causalité pour les risques d'accident une fois que le niveau du taux d'alcoolémie de 80 mg % est dépassé. Plus le niveau *per se* de conduite avec facultés affaiblies est bas, plus vive est l'inquiétude que tout le poids du système de justice pénale ne s'abatte sur un individu dont la conduite est moins risquée ou moins répréhensible.

La façon dont une personne est touchée à un taux d'alcoolémie faible est soumise à des différences individuelles significatives. Les répercussions dépendent d'un nombre de facteurs incluant la taille physique, le type de corps, l'expérience avec l'alcool et le sexe. Une femme qui pèse 54,4 kg (120 lb) peut prendre deux consommations en une heure et peut atteindre le niveau de 50 mg %, tandis qu'un homme de 72,6 kg (160 lb) pourra être en mesure de consommer trois boissons au cours de la même période et avoir la même quantité d'alcool dans le sang. De plus, un certain nombre de facteurs environnementaux doivent être considérés, dont le contenu de l'estomac, la fatigue, les autres drogues – illicites, médicaments sur ordonnance ou en vente libre, l'état émotif et la durée de période de consommation. Bref, les répercussions d'un taux d'alcoolémie faible peuvent varier d'une personne à l'autre et chez la même personne selon les différentes périodes. Par conséquent, il n'est pas recommandé d'imposer les sanctions les plus sévères disponibles, mais plutôt de permettre un certain jugement en fonction des sanctions administratives antérieures pour les situations qui peuvent poser ou non un problème immédiat.

Conclusion

Malgré des progrès marqués au cours des 20 dernières années, la conduite avec facultés affaiblies n'a pas de solutions faciles. Grâce à la SRCFA 2010 et au travail individuel des administrations canadiennes, le CCATM a essayé de s'attaquer de plein fouet à ce problème à volets multiples. En travaillant en collaboration avec les services de police, les organismes de pression et le système de santé, toutes les administrations peuvent s'assurer que les conducteurs en état d'ébriété seront retirés de la route.

Il faut examiner la question des sanctions pour la conduite avec facultés affaiblies dans leur ensemble, en tant que trousse nationale détaillée fondée sur un ensemble de sanctions, autant administratives au niveau provincial ou territorial que criminelles au niveau fédéral. Le CCATM croit que cette «trousse de sanctions» actuelle comprend un mélange bien élaboré d'efficacité et de sévérité.

Selon le CCATM, la baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie aura pour seul succès de criminaliser une nouvelle cohorte des conducteurs qui sont moins à risque lors d'une collision, ce qui entraînera une augmentation du fardeau du système de justice pénale déjà surchargé sans nécessairement augmenter les effets dissuasifs de la loi. Cela aura pour effet de ralentir la capacité des policiers à détecter les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg % qui constituent un plus grand risque d'accident en raison du surdéploiement des ressources policières.

Annexe A

SRCFA 2001 – Aperçu du progrès : éléments de base et autres éléments

ELEMENTS DE BASE : 2001				
	CAMPAGNES D'EXECUTION DES LOIS ET DE SENSIBILISATION		LEGISLATION	COMMUNICATION
PROVINCE OU TERRITOIRE	NOËL	AUTRES	SUSPENSION DE PERMIS MINIMALE*	PROMOUVOIR LA VISIBILITÉ DE LA SRCFA
T.N.-O	Campagne de sensibilisation incluant les messages d'intérêt public, la télévision, des annonces dans les journaux, des affiches du SADD.	A été l'hôte de la conférence nationale CYAID 2001; a mené des ateliers et a monté une campagne de sensibilisation	Non : 1 ^{re} – 1 an, 2 ^e – 2 ans, 3 ^e + - 3 ans	Campagne de consultation publique : questionnaire, appels téléphoniques en direct à la télévision, forums publics.
YT	Affiches et sous-bocks du programme «Someone is waiting» dans les débits de boissons	Programme de saisie de véhicule «Kiss it goodbye», suspension de permis et sensibilisation à l'exclusion	Oui : 1 ^{re} – 1 an 2 ^e – 3 ans 3 ^e – suspension de permis indéterminée	Non
C-B.	Contrôles routiers tout au long du mois de décembre dans l'ensemble de la province	Contrôles routiers supplémentaires d'avril à décembre	Oui : 1 ^{re} – 1 an 2 ^e – 3 ans 3 ^e – indéterminée (10 ans min. avec programme correctif)	Divers programmes communautaires et communications
AB	Campagne de sensibilisation de type «Opération Nez Rouge»	Programme de sensibilisation pendant l'été; projet pilote d'arrêts d'inspection	Oui (août 1988)	Séance albertaine sur la stratégie contre la conduite avec facultés affaiblies
SK	Campagne de sensibilisation «Santa's Little Helpers»	Campagne de conducteur désigné «Always plan a Safe Ride Home», août-septembre.	Oui (août 1996)	Oui
MN	Roadwatch, programme PASC, formation des serveurs responsables; programme du conducteur désigné	Arrêts d'inspection aléatoires, campagne Roadwatch entre les mois de mai et novembre	Oui : 1 ^{re} – 1 an 2 ^e – 3 ans 2 ^e – 10 ans subséquentes – à vie (décembre 2001)	Campagne médiatique «You Lose» sur la législation à propos de conduite avec facultés affaiblies introduite en décembre
ON	Programme R.I.D.E., campagne du ruban de MADD Canada	Campagne «Arrive Alive», campagne de responsabilité sociale de la Régie des alcools de l'Ontario, Défi sécurité routière	Oui : 1 ^{re} – 1 an 2 ^e – 3 ans 3 ^e – indéterminée (réductible à 10 ans), subséquentes – à vie (1998)	Conférence annuelle multidisciplinaire sur la prévention des blessures et la conduite avec facultés affaiblies

ÉLÉMENTS DE BASE : 2001				
	CAMPAGNES D'EXÉCUTION DES LOIS ET DE SENSIBILISATION		LÉGISLATION	COMMUNICATION
PROVINCE OU TERRITOIRE	NOËL	AUTRES	SUSPENSION DE PERMIS MINIMALE*	PROMOUVOIR LA VISIBILITÉ DE LA SRCFA
QC	Opération Nez rouge, barrages routiers, arrêts d'inspection	Deux programmes PASC à l'échelle de la province tout le mois de mai; ainsi que nov. et déc., programmes de conducteur désigné : intervention auprès des jeunes	Oui (juin 2001)	Campagne de sensibilisation des nouvelles mesures juridiques
N.-B.	Arrêts d'inspection des fêtes, campagne télévisée contre la conduite avec facultés affaiblies	Campagne télévisée de 3 mois, qui coïncide avec les campagnes «Safe Grad», «The Drive Home...The Choice is Yours»	Non : 1 ^{re} – 1 an, 2 ^e – 2 ans, 3 ^e + - 3 ans	Publication et distribution de brochures et d'affiches sur les questions de conduite avec facultés affaiblies
N.-É.	Campagne du ruban de MADD Canada; exécution des lois par des barrages policiers; «Opération de dépistage des véhicules contrebandiers» de la GRC; campagne de panneaux publicitaires	Campagne radio et télé «Drive to Arrive» au cours de l'été 2001	Oui : 1 ^{re} – 1 an, 2 ^e – 3 ans, 3 ^e – 10 ans, subséquentes – à vie (déc. 1999)	Etablissement d'un comité de contre-mesures à l'alcool
Î.-P.-É.	Le personnel de sécurité et la GRC ont participé à la campagne de communiqués d'intérêt public à la télévision de la SRC	Campagne de sensibilisation lors de la remise des diplômes d'études secondaires au printemps	Non : 1, 2 et 3 ans de suspension depuis 1990	Oui
T.-N.-L.	Arrêts d'inspection pendant le temps des fêtes, campagne radiophonique	PASC et arrêts d'inspection aléatoires toute l'année par la GRC et la RNC	Non : 1, 2 et 3 ans de suspension depuis janvier 1995	Oui

* Suspension de permis minimale : 1^{re} infraction = 1 an, 2^e infraction = 3 ans, infraction subséquente = 5 ans

AUTRES ÉLÉMENTS : 2001									
PROVINCE OU TERRITOIRE	ÉDUCATION			LÉGISLATION					ÉVALUATION ET RÉADAPTATION
	FORMATION POUR LES SERVEURS	POLICE, JUDICIAIRE, PROCUREUR DE LA COURONNE	AUTRES CAMPAGNES	SAP**	ANTI- DÉMARAGE	SANCTIONS BASÉES SUR LE VÉHICULE	SUPPRESSION DES EXEMPTIONS DE PERMIS DE TRAVAIL	AUTRES	TRAITEMENT OBLIGATOIRE
T.-N.-O.	Volontaire	Oui	Campagne «Enough is Enough»	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
YT	Oui	Oui	Campagne «Boat safe, boat sober»; campagne des conducteurs de VTT et des motoneiges	Oui	Oui (1998)	Oui, mise en oeuvre à l'automne 1998	Aucun permis de travail	Frais de réintégration	Non
C.-B.	Oui	Oui	Non	Oui (mai/97)	Non	Oui (mai 1997)	Oui, date inconnue	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Non
AB	Volontaire	Oui	Comité provincial de travail sur la conduite avec facultés affaiblies (1997)	Oui (déc/99)	Oui (1990)	Oui	Aucun permis de travail	Non	«Impact residential program» (1985) et «Planning ahead» (1972)
SK	Volontaire	Oui	«Bloody idiot» ,brochure distribuée dans les écoles et les établissements de santé	Oui (août/96)	Pour les délinquants primaires	Oui	Non	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Évaluation et traitement obligatoires (août/96)
MN	Oui	Oui	Annonces télévisées «No one walks away-»	Oui, en vigueur après 7 jours	Oui (2001)	Oui	Non	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Toutes les infractions au Code criminel liées à l'alcool : deux suspensions ou plus en trois ans pour un taux d'alcoolémie de 0,05 ou supérieur
ON	Oui	Oui	Programme d'appui communautaire sur la conduite agressive (2001)	Oui	Oui	Oui (1999)	N'a jamais existé	<i>Loi de 1996 sur la sécurité routière</i> détaillée (1998)	Programme «Back on Track» pour tous les délinquants (2000)
QC	Volontaire	Oui	Programme mis à jour d'Alcofrein (1997)	Suspensio n de 15 ou de 30 jours, 1 ^{er} subséque ntes	Oui	Oui (déc. 1997)	Oui	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Oui (déc/ 97)

AUTRES ÉLÉMENTS : 2001									
PROVINCE OU TERRITOIRE	ÉDUCATION			LÉGISLATION					ÉVALUATION ET RÉADAPTATION
	FORMATION POUR LES SERVEURS	POLICE, JUDICIAIRE, PROCUREUR DE LA COURONNE	AUTRES CAMPAGNES	SAP**	ANTI- DÉMARAGE	SANCTIONS BASÉES SUR LE VÉHICULE	SUPPRESSION DES EXEMPTIONS DE PERMIS DE TRAVAIL	AUTRES	TRAITEMENT OBLIGATOIRE
N-B.	Volontaire	Oui	Parrain des ateliers Adolescents contre l'ivresse au volant	Non	Non	Non	Oui	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Oui
N.-É.	Oui	Oui	Comité consultatif de la sécurité routière; formation additionnelle de la GRC	Oui, en vigueur après 7 jours	Non	Oui (1999)	Non	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Oui, y compris un programme pour les délinquants primaires
I.-P.-É.	Oui	Oui	Examen de la conduite avec facultés affaiblies	Oui : en vigueur après 7 jours (juin/97)	Non	Oui	Aucun permis de travail	Taux d'alcoolémie de 0,05 pour les conducteurs de moins de 19 ans	Oui, après deux inculpations ou plus de conduite avec facultés affaiblies (1997)
T.-N.-L.	Volontaire	Non	Non	Non	Non	Non	N'a jamais existé	Tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie pour les apprentis- conducteurs	Oui : 3 infractions ou plus à la <i>Highway Traffic Act</i> ou 1 ^{re} inculpation au Code criminel du Canada (janv/95)

** SAP : Suspension administrative de permis : 90 jours pour un taux d'alcoolémie > 0,08 ou pour un refus de se soumettre au test.

Annexe B

SRCFA 2010 – Sommaire des initiatives recommandées

Éducation et sensibilisation

- Informer la police, les ministères de la Justice et le pouvoir judiciaire sur la nature, la gestion et les conséquences du problème de l'alcool au volant.
- Mettre en œuvre et tenir à jour des programmes de sensibilisation porteurs de messages cibles appropriés dans les classes primaires (c.-à-d. du jardin d'enfants à la 12^e année).
- Mettre l'accent sur l'exigence de la tolérance zéro en matière d'alcool au volant.
- Souligner les coûts inhérents à la conduite en état d'ébriété.
- Élaborer des campagnes d'information ciblées et personnalisées destinées à différents publics.
- Lancer des campagnes importantes de sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant pendant les périodes de grande circulation.
- Planifier et élaborer des stratégies de communication pour faire la promotion de la SRCFA et en accroître sa visibilité.

Rôle de la police

- Former davantage d'agents de police au dépistage des drogues (experts en reconnaissance des toxicomanes) et les encourager à soumettre plus fréquemment les conducteurs à des tests de sobriété sur route.
- Rationaliser les procédures concernant les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Encourager les agents de police à formuler davantage d'accusations en vertu du *Code criminel* pour des infractions de conduite avec facultés affaiblies plutôt que d'appliquer une suspension du permis de conduire de 24 heures.
- Exiger une augmentation des moyens de la police afin d'accroître la perception du risque d'arrestation dans le cas de la conduite en état d'ébriété.
- Encourager les services de police à utiliser des capteurs passifs pour identifier les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Organiser des campagnes combinées de coercition et de sensibilisation axées sur le problème de l'alcool au volant, pendant la période de Noël.
- Participer, chaque printemps ou été, à une campagne nationale de coercition et de sensibilisation qui vise les conducteurs à risque et les récidivistes.

Initiatives politiques et législatives

- Consigner les suspensions administratives du permis de conduire effectuées pendant les contrôles routiers dans le dossier des conducteurs, faire un suivi et utiliser des renseignements comme outil de gestion.
- Considérer comme une infraction le refus de se soumettre à un test de sobriété sur route.
- Intégrer, dans les règlements provinciaux, un système graduel de sanctions appliquées en fonction du taux d'alcoolémie.
- Permettre d'effectuer un examen rétrospectif des sanctions appliquées à un conducteur au cours des dix dernières années.
- Établir des taux limites d'alcoolémie qui s'appliqueraient aux conducteurs qui ont déjà été reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.
- Utiliser toute innovation technologique pour obliger les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété à respecter la loi.
- Procéder à une suspension administrative du permis de conduire pendant 90 jours lorsque le conducteur appréhendé a dépassé le taux légal d'alcool dans le sang (0,08) ou lorsqu'il refuse de se soumettre à l'alcooltest ou à une analyse du sang.
- Appliquer des sanctions qui visent le véhicule, telles que la mise en fourrière, l'immobilisation, le marquage des plaques d'immatriculation ou la confiscation pendant la suspension du permis de conduire.
- Supprimer les exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire uniquement dans le cadre de leur travail pendant la période de suspension du permis de conduire.
- Obliger les serveurs/serveuses du secteur de la restauration à suivre des programmes de formation comme condition nécessaire pour qu'un établissement puisse obtenir ou conserver un permis de vente d'alcool.
- Mettre en application un système de sanctions qui prévoit au minimum la suspension du permis de conduire pendant un, trois et cinq ans pour respectivement la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies, et cela en se basant sur les dix dernières années.

Promotion de la santé

- Mettre en place des programmes obligatoires d'évaluation et de réadaptation destinés aux contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies, et faire un suivi régulier.

Collaboration

- Des représentants d'organismes chargés de la prévention des maladies et des blessures ainsi que d'autres parties intéressées devraient être invités à se joindre au Groupe de travail pour élaborer et faire progresser le modèle ainsi que pour aider les administrations à mettre en œuvre les éléments de la SRCFA 2010.
- La collaboration actuelle avec les services de police et le pouvoir judiciaire devrait être renforcée.
- Davantage d'initiatives devraient être prises pour partager les coûts de la mise en œuvre des contre-mesures (là où c'est possible).

Contrôle, recherche et évaluation

- Les administrations devraient continuer d'utiliser le cadre de la SRCFA pour appuyer le contrôle et l'évaluation de la mise en œuvre de la SRCFA 2010 jusqu'en 2010.
- En 2006, à mi-chemin de la fin de la Stratégie, rédiger un rapport sur le niveau de réussite de la SRCFA 2010 et modifier, si nécessaire, son orientation.
- Les administrations devraient collaborer aux initiatives de recherche présentées dans la SRCFA 2010.

Autres éléments

- Élaborer des sous-modèles de stratégies, dans le cadre de la SRCFA, afin d'aider les administrations à gérer l'incidence sur la sécurité routière d'autres facteurs qui sont aussi responsables de la conduite avec facultés affaiblies : les drogues, la fatigue et la distraction au volant (y compris les téléphones cellulaires).

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter les documents d'appui suivants sur le site Web du CCATM, au www.ccmta.ca:

- CCATM Rapport de contrôle sur la SRCFA: progrès en 2000 et 2001
- CCATM Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) 2010
- CCATM Compte rendu de l'atelier national sur la conduite avec facultés affaiblies