

SRCFA Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel

Soumise au

**Groupe de travail sur la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés
affaiblies (SRCFA) 2010**

et

Comité permanent sur la sécurité routière — recherche et politiques

juin 2005

STRATÉGIE RELATIVE À L'ALCOOLÉMIE SOUS LE SEUIL CRIMINEL

POINTS FORTS :

- La SRCFA 2010 est le moyen par lequel le CCATM gère la conduite avec facultés affaiblies.
- Le progrès sur la réduction des collisions imputables à l'alcool a plafonné.
- Le *statu quo* qui prévaut à l'endroit des conducteurs au taux d'alcoolémie (TA) moins élevé que le seuil de 0,08 % (80 mg/100 ml de sang) reconnu par le *Code criminel* du Canada n'est plus acceptable.
- Cette nouvelle stratégie afin de traiter des conducteurs au TA moins élevé que le seuil criminel se veut visionnaire afin de stimuler la SRCFA 2010 et elle vise à atteindre son sous-objectif de la *Vision sécurité routière*.
- Quelques corps policiers imposent des sanctions conformément au TA au lieu de déposer des accusations en vertu du *Code criminel du Canada*.
- Il est prouvé que la consommation d'alcool pour ensuite prendre le volant constitue un risque significatif.

- Cette stratégie se veut une façon exhaustive d'employer l'éducation publique, des suspensions temporaires, la rééducation et des solutions techniques.

Approche

- Mise en oeuvre en étapes afin de refléter la flexibilité des administrations
 - Aucun échéancier afin d'en faire la mise en oeuvre
 - Bien que l'uniformité soit souhaitable, les éléments clés de la stratégie peuvent être adaptés afin de répondre aux besoins des administrations.
-
- La clé, c'est l'évaluation. Transports Canada financera et mènera cet effort en partenariat avec les administrations.
 - La stratégie proposée est visionnaire et s'inscrit dans l'esprit de la *Vision sécurité routière (VSR) 2010*.

INTRODUCTION

La *Vision sécurité routière 2010* du Canada comprend plusieurs objectifs ambitieux qui l'aideront à atteindre notre but collectif : avoir les routes les plus sûres au monde d'ici 2010. La *Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010* (SRCFA) vise à diminuer de 40 % le pourcentage de blessures mortelles et graves reliées à des collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies. Au cours des années 1980, des améliorations avaient ponctué le dossier de la conduite avec facultés affaiblies. Toutefois, depuis cette époque, le rythme des améliorations a ralenti et a probablement plafonné. Pour atteindre les objectifs mentionnés, il est nécessaire d'examiner des programmes aussi nouveaux qu'innovateurs afin de réaliser d'autres réductions relativement au nombre de personnes mortellement et gravement blessées lors de collisions impliquant un conducteur aux facultés affaiblies. La SRCFA 2010 dresse la liste détaillée de groupes cibles et d'options qui ont été recommandées afin d'approfondir notre vision et d'apporter d'autres améliorations.

La SRCFA 2010 a identifié quatre groupes précis : les buveurs invétérés, les conducteurs ayant enfreint la loi pour une première fois, les nouveaux/jeunes conducteurs et les buveurs mondains. Les trois derniers groupes ont plusieurs éléments en commun. On peut s'attendre à ce qu'ils aient peu ou pas d'expérience relativement à la conduite avec facultés affaiblies à l'intérieur du système judiciaire. Conséquemment, leur première interaction avec le système judiciaire peut avoir un impact sur leur comportement futur. Le message qui doit être véhiculé, c'est que la

conduite avec facultés affaiblies, même à un TA moindre que la limite criminelle, c'est une infraction grave et que les conséquences de tels comportements peuvent l'être tout autant.

L'une des initiatives clés d'un point de vue des politiques et de la législation, c'est une recommandation qui souhaite que les administrations canadiennes consignent et suivent de près les suspensions temporaires sur route du permis de conduire à même le dossier du conducteur, et ce, à des fins de gestion de la sécurité. La principale motivation derrière cette recommandation, c'est qu'il faut revoir la définition de ce que sont les contrevenants à répétition et comment ils sont identifiés pour que des mesures correctrices soient apportées.

Plusieurs ont déjà signifié qu'en raison de manque de ressources, les agences de contrôle dans plusieurs administrations canadiennes préfèrent peut-être substituer les suspensions administratives de 12 et de 24 heures au lieu de déposer des accusations criminelles plus graves à l'endroit de conducteurs qui ont consommé de l'alcool. Au sein de plusieurs administrations, personne ne procède au dépistage de ces suspensions et on n'assure aucun suivi. Étant donné ce scénario, un contrevenant peut accumuler plusieurs suspensions sans pour autant être identifié comme un contrevenant à répétition. Cette approche donne potentiellement lieu à une stratégie d'intervention qui est loin d'être optimale puisque les personnes qui pourraient être des contrevenants invétérés ne sont identifiés comme tels que beaucoup plus tard que ce que l'on souhaite. Conséquemment, ils ne sont pas soumis aux contre-mesures de façon ponctuelle. De plus, le message que reçoit le contrevenant, c'est que les infractions commises

avec un TA moins élevé que celui du *Code criminel* ne sont pas prises au sérieux, ce qui va à l'encontre du but recherché.

Présentement, les suspensions temporaires sur route ne sont nullement harmonisées sur le plan national. Les administrations ne se sont pas toutes dotées d'un programme et celles qui en ont un imposent des sanctions pouvant varier de 12 à 24 heures à la suite d'une première infraction. La plupart de ces programmes ne consignent pas la suspension ou encore, ils n'en augmentent pas la sévérité si la personne récidive.

La recommandation que formule la SRCFA 2010 relativement aux suspensions temporaires reflète le point de vue qu'on ne pourra maintenir le *statu quo* si on espère atteindre les objectifs de la *Vision sécurité routière 2010*. Le but de ce projet est de proposer un programme de suspensions sur route qui puisse traiter de ce problème. La stratégie ainsi proposée entend faire preuve de vision et demeurer dans l'esprit de la *Vision sécurité routière 2010*. Son intention, c'est de guider tout changement sur la façon dont on traite des suspensions temporaires et de nous mener vers les objectifs de la VSR 2010 en matière de conduite avec facultés affaiblies.

Si l'on examine la stratégie proposée, la suspension temporaire est suffisamment corsée pour qu'on la considère grave et elle gagne en sévérité si d'autres infractions sont commises à l'intérieur d'une période donnée. Les concepteurs ont fait en sorte qu'une première infraction ne créerait pas de fardeau inutile à l'intimé(e) mais qu'elle passe le message qu'une telle suspension, c'est sérieux.

Il va de soi que plusieurs administrations disposent déjà d'un programme de suspension sur route du permis de conduire. Tout changement à la législation actuelle se produirait vraisemblablement sur une période de temps relativement prolongée et devra s'harmoniser avec les programmes et législations actuels de chacune des administrations. Les éléments de stratégie sont proposés à des fins d'examen lorsque viendra le moment de moderniser un programme en vigueur ou lorsque un tout nouveau programme sera conçu.

GRUPE DE TRAVAIL DE LA SRCFA SUR LES SUSPENSIONS TEMPORAIRES

Contexte

Plusieurs pays ont mis au point un système échelonné de taux d'alcoolémie (TA) qui impose des sanctions plus importantes plus le TA est élevé. Par exemple, la Suède (TA de 0,02%), la Finlande (TA de 0,05%) et la Grèce (TA de 0,05%) augmentent toutes leurs sanctions à mesure que le TA du contrevenant est élevé. Au Canada, les sanctions prévues en vertu du *Code criminel du Canada* sont surtout basées sur le ou les antécédents du contrevenant.¹ Ainsi, contrairement à plusieurs pays, le Canada ne dispose pas d'un système exhaustif et échelonné de TA.

Les limites actuelles fédérale et provinciales du TA confèrent le message – erroné – qu'on peut consommer de l'alcool et prendre le volant à moins que le TA dépasse 0,08%. Le public doit comprendre que l'affaiblissement des facultés commence dès la première consommation et que les habiletés clés à la conduite automobile sont réduites de façon marquée à un TA en deçà de 0,05%. Même si une personne ne montre aucun signe d'intoxication, son aptitude à conduire peut être affaiblie.

¹ En vertu du paragraphe 255.1, la conduite avec un TA de plus de 0,16% est considérée comme une circonstance aggravante que doivent considérer les juges lorsque ils prononcent la sentence sous l'égide de l'article 718.2(a).

Les effets néfastes de quantités modestes d'alcool sur l'habileté à conduire se reflètent dans la recherche entreprise afin de montrer le risque relatif de collision tandis que le TA est de bas à modéré. La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR) a déclaré que les conducteurs ayant un TA de 0,051% à 0,08% ont 7,2 fois plus de chances d'être impliqués dans une collision mortelle que ne le sont des conducteurs avec un TA de 0,00%². Des études canadiennes et américaines indiquent que ces risques relatifs sont beaucoup plus élevés chez les jeunes conducteurs³.

Bien que la recherche ait établi les effets d'affaiblissement des facultés et les risques accrus de collision qu'entraîne la consommation de petites quantités d'alcool, déterminer la meilleure mesure à entreprendre est une tâche socio-politique. Chaque pays tente d'équilibrer les objectifs de réduction des risques et d'accorder une liberté relative de comportement, objectifs qui sont concurrents. Cet équilibre varie de pays en pays et évolue avec le temps. Ces dernières années, la plupart des pays ont eu tendance à réduire les limites permises de TA, compte tenu du *corpus* de preuves empiriques et de l'intolérance publique de la conduite avec facultés affaiblies.

² Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR), The Hard Core Drinking Driver (Ottawa: Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 1996)

³ D. Mayhew et H. Simpson, Les jeunes et les accidents de la route – réduire les risques découlant de l'inexpérience, du manque de maturité et de la consommation d'alcool (Ottawa: Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 1999); et P. Zador, S. Krawchuk et R. Voas, "Alcohol-Related Relative Risk of Driver Fatalities and Driver Involvement in Fatal Crashes in Relation to Driver Age and Gender: An Update Using 1996 Data" (2000), 61 J. Study Alcohol 387 à 392.

Le pouvoir des provinces d'accroître et d'appliquer leurs suspensions administratives sur route

Au Canada, aucun ordre individuel de gouvernement ne dispose d'un pouvoir complet relativement à la conduite avec facultés affaiblies. La Loi constitutionnelle de 1867⁴ donne au gouvernement fédéral le pouvoir exclusif d'édicter de la législation se rapportant à la loi et à la procédure criminelles. Ce pouvoir constitue la base des infractions, pénalités et interdictions de conduire fédérales. Le gouvernement fédéral n'a aucune autorité en réglementation de la conduite et de l'immatriculation⁵, et ne peut imposer des suspensions administratives du permis à l'endroit de conducteurs qui ont consommé de l'alcool.

Il est maintenant bien acquis que l'autorité constitutionnelle des provinces relativement aux droits civils et de propriété⁶ et que les dossiers de nature tout bonnement locale ou privée⁷ leur confèrent une autorité étendue afin de réglementer la conduite automobile à l'intérieur de leur territoire⁸. Par exemple, dans la cause opposant Paganelli à l'Ontario (registraire des véhicules motorisés)⁹, la Cour a déclaré : la responsabilité de la réglementation de la circulation sur les autoroutes, y compris l'autorité d'édicter les conditions et la façon d'utiliser des véhicules motorisés sur les autoroutes ainsi que le système d'immatriculation s'y rapportant est un

⁴ (Royaume-uni), 30 & 31 Vict., c. 3, s. 91 (27)

⁵ Voir R. v. Boggs, [1981] 1 S.C.R. 49.

⁶ Loi constitutionnelle de 1867 supra note 4, s. 92 (13).

⁷ Ibid., s. 92 (16).

⁸ Île-du-Prince-Édouard (secrétaire provincial) c. Egan, [1941] S.C.R. 396; O'Grady c. Sparling, [1960] S.C.R. 804; Mann c. R. [1966] S.C.R. 238; and Ross c. Canada (registraire des véhicules motorisés), [1975] 1 S.C.R. 5.

⁹ (1987), 6 M.V.R. (2d) 252 (Cour divisionnaire de l'Ontario).

sujet d'ordre provincial. L'autorité de délivrer de tels permis de conduire lui confère aussi l'autorité de les suspendre ou de les annuler, sous certaines conditions. (*trad.*)

Les provinces disposent aussi de l'autorité constitutionnelle voulue afin de créer des infractions et imposer des pénalités, mais seulement aux fins d'appliquer la loi provinciale autrement dit valide¹⁰. Ainsi, les provinces peuvent créer des infractions se rapportant à tous les aspects de la sécurité au chapitre de l'immatriculation et de la circulation, y compris la conduite avec facultés affaiblies¹¹. Toutefois, les provinces ne jouissent pas de l'autorité constitutionnelle afin de créer des infractions criminelles.

Les actuelles suspensions temporaires des provinces (quatre à 24 heures), les suspensions de 90 jours (pour un TA de 0,08%) et les suspensions prolongées d'infractions fédérales pour conduite avec facultés affaiblies se basent toutes sur la vaste autorité administrative dont disposent les provinces en matière d'immatriculation et des conducteurs. Il n'y a aucun obstacle juridique qui puisse empêcher les provinces d'adopter de nouvelles suspensions administratives pour TA de 0,05% afin de compléter leurs actuelles suspensions temporaires, de 90 jours et à plus longue échéance.

¹⁰ Loi constitutionnelle de 1867, *supra* note 4, s. 92 (15).

¹¹ voir O'Grady, *supra* note 8; Mann, *supra* note 8; et Stephens c. R., [1960] S.C.R. 823.

Les niveaux de TA au Canada

On peut envisager plusieurs approches si l'on veut concevoir une stratégie par étapes du TA au Canada. Comme indiqué, la limite actuelle contenue dans le *Code criminel du Canada* (adopté en 1969), est de 0,08%.

Toutefois, la plupart des agents de police ne déposeront pas d'accusations criminelles à moins que le TA d'un conducteur se situe à 0,10% ou plus. Plusieurs personnes s'inquiètent que la limite du *Code criminel* soit trop élevée, compte tenu des preuves obtenues par la recherche relativement à l'affaiblissement des aptitudes de conduite et du risque relatif de collision mortelle à un niveau modéré de consommation d'alcool. Ces preuves, auxquelles on ajoute les percées qu'ont réalisées les autres pays au chapitre de la circulation routière parce que leur limite de TA a été abaissée, ont ouvert la voie à des revendications pour que la limite actuelle au sein du *Code criminel* soit abaissée¹².

Récemment, l'organisme MADD Canada a proposé que soit créée une nouvelle infraction du *Code criminel* pour un TA de 0,05%¹³. Cette nouvelle infraction imposerait des sanctions moins lourdes que celles prévues dans les paragraphes 243(a) et (b) actuels. L'un des bénéfices d'une infraction pour TA de 0,05%, ce serait qu'une seule norme soit mise en vigueur partout au pays. De plus, cette infraction renforcerait le

¹² Voir R. Mann *et al.*, "The Effects of Introducing or Lowering Legal Per Se Blood Alcohol Limits for Driving: An International Review" (2001), 33 *Accident Analysis and Prevention* 569; E. Chamberlain et R. Solomon, "The Case for a 0.05% Criminal Law Blood Alcohol Concentration Limit for Driving" (septembre 2002), 8 (Supp. III) *Injury Prevention*, iii i; et J. Fell et R. Voas, *the Effectiveness of Reducing Illegal Blood Alcohol Concentration (BAC) Limits for Driving: Evidence for Lowering the Limit to .05% BAC in Canada* (Calverton, Maryland: Pacific Institute for Research and Evaluation, 2003).

¹³ R. Solomon, S. Usprich et G. Dingle, *The Section 253(c) Proposal: The Case for a Criminal Code 0.05% BAC Offence* (Mississauga: MADD Canada, 2004).

message tout ce qu'il y a de plus important que la consommation intempérée pour ensuite prendre le volant est un comportement dangereux et que c'est sérieux à tel point que c'est digne d'une sanction criminelle. On reconnaît que recourir au *Code criminel* comporte aussi des désavantages. Une infraction pour un TA de 0,05% en vertu du *Code criminel* doit être appliquée et présentée par le biais du système judiciaire criminel, un processus lent, lourd et qui pourrait être l'objet de diverses contestations juridiques. Afin de traiter de ces problèmes, cette infraction pour TA de 0,05% incorporerait des procédures de filtrage, dont la remise de contraventions, entre autres.

L'option du *Code criminel* a été élaborée uniquement à des fins de fournir des renseignements généraux. Le présent mandat du groupe de travail du CCATM se limite à explorer quelles sont les approches qu'adoptent les provinces afin de traiter des conducteurs dont le TA se situe à entre 0,05% et 0,08%.

Ainsi, notre principal objectif est de fournir une approche stratégique provinciale/territoriale au TA de 0,05%. Comme indiqué, les provinces disposent d'une autorité très étendue relativement à la conduite automobile et elles pourraient adopter une réponse qui soit ou administrative ou basée sur les infractions. En effet, les provinces se sont déjà fait suggérer qu'elles adoptent la deuxième approche et qu'elles créent tout simplement une infraction pour TA de 0,05% sous l'égide de leur propre *Code de la route*. Selon nous, ce n'est pas une option viable, et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, une approche basée sur les infractions est beaucoup plus lente et bien plus coûteuse sur le plan des ressources en effectifs policiers

et de la Couronne. Deuxièmement, ces accusations ne feraient qu'ajouter aux registres déjà fort chargés des cours criminelles. Troisièmement, même dans le cas des infractions provinciales, une personne qui est accusée a droit à une vaste gamme de protections relatives à la preuve, à la procédure et à la *Charte canadienne des droits et libertés* qui ne sont pas disponibles lors de procédures administratives.

Conséquemment, nous recommandons fortement que les provinces créent une nouvelle sanction administrative du permis de conduire pour les TA de 0,05% à 0,08%. La durée de la suspension devrait être considérablement plus longue que celles de quatre à 24 heures afin de mieux refléter le sérieux d'un tel comportement et des risques inhérents. La sanction plus longue augmentera aussi la volonté des policiers d'appréhender ces conducteurs et de traiter de leur dossier. Ces suspensions devraient être consignées et liées aux programmes correctifs des provinces. Cela ferait en sorte que les conducteurs souffrant de problèmes d'alcool soient identifiés et traités plus tôt.

Les avantages d'une approche administrative provinciale, c'est qu'elle est rapide et efficace, ce qui évite les coûts et retards du système juridique criminel. Toutefois, il importe de reconnaître quelques-uns des désavantages dans les systèmes actuels de suspension administrative des permis de conduire.

Premièrement, le système actuel a créé un ensemble de mesures disparates et complexes des limites du TA, de dispositions sur la consignation, de conséquences sur l'immatriculation ainsi que des mesures correctrices qui varient beaucoup. Par exemple, bien que le premier

programme administratif de suspension temporaire du permis de conduire ait été lancé il y a plus de 25 ans, le Québec ne s'en est toujours pas doté. Semblablement, la durée des suspensions s'étend de quatre à 24 heures pour des limites de TA variant de 0,04% à 0,06%. De plus, plusieurs provinces ne lient pas la suspension à une limite du TA mais basent la problématique sur l'opinion de l'agent de police que l'aptitude à conduire de la personne est affectée par l'alcool. Le conducteur peut alors réclamer un test d'haleine et faire annuler la suspension si son TA se trouve sous la barre des 0,05% ou, dans le cas de l'Alberta, sous la barre des 0,08%. Finalement, seules quelques provinces consignent ces infractions ou remettent des sanctions supplémentaires pour infractions répétées et exigent que les conducteurs coupables d'infractions répétées participent à des programmes correctifs.

Il est nécessaire d'en arriver à une plus grande cohérence et à une meilleure éducation du public. Si le CCATM souhaite adopter une stratégie administrative pour les provinces afin de traiter des TA de 0,05% à 0,08%, il doit insister sur le besoin d'en arriver à une plus grande cohérence et à une meilleure sensibilisation du public.

Deuxièmement, les actuelles sanctions relativement mineures reliées aux suspensions de TA de 0,05% pourraient porter ombrage au message important suivant : la consommation immodérée d'alcool pour ensuite prendre le volant crée des risques significatifs. Cela s'avère davantage un problème dans les provinces qui ne consignent pas les infractions, qui remettent des sanctions plus lourdes à la suite d'infractions répétées ou qui rattachent les infractions répétées à leurs programmes correctifs. De plus, dans plusieurs administrations, les policiers font usage de la suspension

pour TA de 0,05% comme alternative à la poursuite au criminel des conducteurs dont le TA se situait au-dessus de 0,08%.

Le CCATM doit encourager les provinces à utiliser les suspensions pour TA de 0,05% que propose la stratégie aux fins prévues et non comme moyen, dans les faits, de décriminaliser la conduite avec facultés affaiblies. D'après nous, il importe de traiter des problèmes actuels des dispositions du *Code criminel* sur la conduite avec facultés affaiblies au lieu d'avoir recours aux lois provinciales comme façon expéditive d'éviter ces problématiques.

Affaiblissement des facultés par les drogues et suspensions sur route

La proposition actuelle ne traite pas de la problématique des suspensions sur route (temporaires) des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par les drogues. Les dispositions de conduite avec facultés affaiblies par les drogues proposées dans le *Code criminel* n'ont pas encore été édictées et il pourrait se passer un bon moment avant que l'on connaisse leur impact. Cette législation proposée devrait être évaluée avant même que l'on recommande l'introduction d'un stratagème exhaustif de suspensions temporaires en raison de facultés affaiblies par les drogues.

Entre-temps, on suggère aux provinces qu'elles autorisent leurs policiers à suspendre sur route le permis de tout conducteur pour une période de 24 heures s'ils ont des raisons de croire que son aptitude à conduire est affaiblie par les drogues. À vrai dire, la police jouit déjà de cette autorité dans plusieurs administrations. Cette mesure permettra aux agents de traiter des risques immédiats à la sécurité que constituent de tels conducteurs.

Pratiques exemplaires actuelles au Canada -- suspensions administratives temporaires

1. Les Territoires du Nord-Ouest disposent déjà d'une suspension de 30 jours pour le deuxième incident.
2. La Saskatchewan a une limite de 0,04%.
3. La Saskatchewan impose une suspension de 90 jours du permis de conduire si un troisième incident se produit à l'intérieur d'une période de cinq ans.
4. Le Manitoba exige que le conducteur arrêté pour un deuxième incident à l'intérieur de trois ans s'inscrive au programme correctif provincial.
5. Le Manitoba s'est doté d'une législation qui autorise un agent de la paix à suspendre un permis de conduire sur route pour une période de 24 heures pour facultés fortement affaiblies. De même, toute personne qui échoue ou qui refuse de se soumettre à un test de sobriété sur route en territoire manitobain se verra aussi remettre une suspension sur route de 24 heures. De plus, les conducteurs qui refusent de se soumettre à un test de sobriété sur route sont soumis à une suspension administrative de leur permis de conduire pour une période de trois mois.

6. La Colombie-Britannique autorise les policiers à imposer une suspension de 24 heures s'ils ont des raisons valables de croire que le conducteur est inapte à conduire pour quelque raison que ce soit, dont les drogues, la fatigue ou autre.

7. Terre-Neuve-et-Labrador impose des frais de rétablissement du permis de conduire de 100 \$. Cette administration augmente la suspension pour un troisième, quatrième et cinquième incident à 60, 120 et 180 jours respectivement si l'infraction est commise à l'intérieur d'une période de deux ans.

Composantes clés d'une stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel

Dans plusieurs administrations, les suspensions sur route étaient perçues uniquement comme un moyen de retirer temporairement de la route les conducteurs à risque. La recherche actuelle a établi que plusieurs des personnes qui conduisent tandis que leur TA est de 0,05% ou plus ont des problèmes d'alcool récurrents. La stratégie proposée reconnaît qu'un système exhaustif, intégré et échelonné de TA peut contribuer à améliorer la sécurité routière.

La stratégie ainsi proposée est une composante clé d'un tel système. En plus de retirer de la route les conducteurs qui consomment de l'alcool pour ensuite prendre le volant, elle envoie un message clair : la conduite lorsque son TA est de 0,05% ou plus est quelque chose de sérieux. La suspension s'étalant de sept à 14 jours qui a été proposée témoigne mieux des risques

inhérents qu'une suspension variant de quatre à 24 heures, ce qui pourrait ainsi être un meilleur dissuasif. La gamme proposée de sanctions est conçue de sorte à avoir un impact sur le comportement du conducteur sans pour autant imposer une charge si lourde qu'elle aliène le public et la classe politique. La consignation de l'infraction aidera (les administrations) à identifier les conducteurs potentiellement à risque avant qu'ils n'enfreignent la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies ou qu'ils aient une collision. La proposition vise aussi à faire en sorte que les personnes aux prises avec un problème d'alcool soient évaluées et qu'on les réfère au programme correctif approprié le plus tôt possible.

Nous avons souligné ci-après les éléments clés de la stratégie proposée de suspension temporaire du permis de conduire pour TA de 0,05%.

1. La suspension sur route immédiate de sept à 14 jours si le conducteur affiche un TA de 0,05% ou plus sur un dispositif de détection ou instrument homologué. Une sanction semblable serait appliquée si l'échantillon de sang ou d'urine indiquait que son TA était de 0,05% ou plus. La suspension serait imposée au retour des tests.
2. La police devra réclamer à la personne intimée qu'elle rende son permis de conduire pour ensuite le faire parvenir au registraire des véhicules motorisés. Il sera alors plus risqué pour ces personnes de conduire tandis que leur permis est suspendu.

3. Si un conducteur commet une deuxième, troisième ou infraction subséquente avec TA de 0,05% à l'intérieur d'une période de trois ans, son permis de conduire sera suspendu pour une période de 30, 45 et 60 jours, respectivement. Ces périodes de suspension proposées s'agencent avec les pratiques actuelles en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest, en Saskatchewan et à Terre-Neuve-et-Labrador.
4. Les conducteurs qui écoperont de deux suspensions ou plus pour avoir pris le volant avec un TA de plus de 0,05% ou pour avoir échoué ou refusé l'alcootest ou le test de sobriété à l'intérieur d'une période de trois ans sont tenus de présenter une évaluation d'une agence reconnue.
5. Les conducteurs qui recevront trois suspensions ou plus en raison d'un TA de 0,05% à l'intérieur d'une période de trois ans devront faire installer un système antidémarrreur à leurs propres frais dans leur véhicule, et ce, pour une période de six mois, en guise de condition de rétablissement de leur permis de conduire.
6. Le registraire doit être informé de toutes les suspensions de permis de conduire pour TA de 0,05% et les consigner au dossier du conducteur et devra les imprimer sur tous les sommaires de conducteur pour une période de dix ans à partir de la date de suspension.

7. Un conducteur qui reçoit une suspension en raison d'un TA de 0,05% devrait avoir à payer des frais de rétablissement du permis de conduire de l'ordre de 150 \$ à 300 \$. Les conducteurs qui écotent d'une deuxième, troisième ou suspension subséquente en raison d'un TA de 0,05% à l'intérieur d'une période de trois ans devraient avoir à payer des frais plus élevés de rétablissement de leur permis de conduire. Bien qu'il soit approprié de subventionner les coûts véritable d'arrestation, des tests et du traitement (au sein du système administratif) des personnes trouvées coupables pour une toute première fois d'un TA de 0,05%, les contrevenants à répétition devraient hériter d'une part plus importante de ces coûts. Si vous considérez quels sont les coûts associés au service de police et au ministère des transports, de quelconques frais de rétablissement du permis qui seraient basés sur la récupération des frais véritables pourraient être très corsés.

8. On se doit de lancer une campagne d'éducation continue afin d'informer le public du nouveau programme de suspension du permis de conduire en raison d'un TA de 0,05%, une telle suspension demeurant en vigueur pendant sept à 14 jours.

9. Les appareils de détection approuvés dans la plupart des provinces sont déjà calibrés de sorte à enregistrer une alerte «avertissement» (warn) lorsqu'ils atteignent 0,05%. Si un conducteur souffle et que l'appareil affiche cet avertissement, l'agent(e) de police devrait saisir son permis immédiatement. Le conducteur devrait alors recevoir un

avis de suspension de son permis pour une période de sept à 14 jours.

Il devrait être du devoir de l'agent(e) d'informer le conducteur qu'il peut contester les résultats de l'appareil de détection approuvé en se soumettant sans plus tarder à un test sur un instrument approuvé de constatation par analyse d'haleine. Si cet instrument approuvé indique que le TA du conducteur était sous la barre de 0,05% au moment où il était au volant, le permis de conduire devrait lui être retourné. Toutefois, le conducteur devrait être averti que s'il enregistre un TA de 0,08% ou plus, il pourrait se voir imposer une sanction en vertu du *Code criminel* et/ou une suspension administrative de 90 jours de son permis.

Les conducteurs devraient aussi jouir du droit d'en appeler par écrit pour que le registraire des véhicules motorisés réexamine la suspension administrative de sept à 14 jours. Les raisons d'un tel réexamen devraient se limiter à savoir si le TA du conducteur était sous la barre des 0,05% au moment où il se trouvait au volant. Bien qu'il soit peu probable que cet appel soit reçu et traité (sur le plan administratif) avant que la suspension ne se termine, une telle procédure menée à terme avec succès devrait aboutir au retrait de l'infraction au dossier du conducteur.

***Tableau 1 – Motifs actuels au Canada pour les suspensions
administratives temporaires du permis de conduire**

Province/ Territoire	Raison de la Suspension	Autres raisons motivant la suspension	Droit d'en appeler de la suspension
Terre-Neuve-et- Labrador	TA de 0,05% ou plus	Non	Oui
Île-du-Prince- Édouard	TA de 0,05% ou plus	Non	Oui
Nouveau-Brunswick	TA de 0,05% ou plus	Non	Oui
Nouvelle-Écosse	TA de 0,05% ou plus	Non	Oui
Québec	S/O	S/O	S/O
Ontario	TA de 0,05% ou plus	Non	Oui
Manitoba	TA de 0,05% ou plus	Oui – refus de se soumettre à l'ivressomètre, avoir échoué le Test normalisé de sobriété administré sur place, et facultés très affaiblies**	Oui – on peut en appeler seulement relativement à l'appareil de détection approuvé. Le contrevenant doit se plier à l'ivressomètre s'il refuse le résultat de l'appareil de détection approuvé**
Saskatchewan	TA de 0,04% ou plus	Non	Oui
Alberta	Soupçonne que l'aptitude du conducteur à manoeuvrer son véhicule moteur est affectée par l'alcool	Oui – soupçonne que l'aptitude du conducteur à manoeuvrer son véhicule moteur est affectée par l'alcool	Oui – si le conducteur réclame et se plie à un test d'haleine ou une analyse de sang qui révèle que son TA ne dépassait pas 0,08%
Colombie- Britannique	Motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool	Oui – motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool	Oui
Territoire du Nunavut	Motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool	Oui – motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool ou la fatigue	Oui – si le conducteur réclame et se plie à un test d'haleine ou une analyse de sang qui révèle que son TA ne dépassait pas 0,06%
Territoires du Nord- Ouest	Motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool	Oui – motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool ou la fatigue	Oui – si le conducteur réclame et se plie à un test d'haleine ou une analyse de sang qui révèle que son TA ne dépassait pas 0,06%
Territoire du Yukon	Motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool	Oui – motifs raisonnables de croire que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool ou la fatigue	Non

* À compter du 31 décembre 2002. «Rating the Provinces 2003»

** Renseignements mis à jour qu'a transmis le Manitoba en février 2007

***Tableau 2 – Durée des suspensions administratives temporaires
actuelles au Canada**

Province/Territoire	Durée de suspension premier incident	Durée de suspension deuxième incident	Durée de suspension troisième incident	Durée de suspension quatrième incident ou plus
Terre-Neuve-et-Labrador	24 heures	24 heures	60 jours (à l'intérieur de 2 ans)	120 jours (à l'intérieur de 2 ans)
Île-du-Prince-Édouard	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Nouveau-Brunswick	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Nouvelle-Écosse	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Québec	S/O	S/O	S/O	S/O
Ontario	12 heures	12 heures	12 heures	12 heures
Manitoba	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Saskatchewan	24 heures	24 heures	90 jours (à l'intérieur de 5 ans)	90 jours (à l'intérieur de 5 ans)
Alberta	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Colombie-Britannique	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures
Territoire du Nunavut	4 à 24 heures	4 à 24 heures	4 à 24 heures	4 à 24 heures
Territoires du Nord-Ouest	4 à 24 heures	**30 jours	**30 jours	**30 jours
Territoire du Yukon	24 heures	24 heures	24 heures	24 heures

* À compter du 31 décembre 2002. «Rating the Provinces 2003»

**Nouvelle législation à compter d'avril 2004

*** Tableau 3 – Autres caractéristiques des suspensions
administratives temporaires au Canada**

Province/Territoire	Gardées aux dossiers	Registraire informé	Frais de rétablissement	Exigence – programme correctif
Terre-Neuve-et-Labrador	Oui	Oui	100 \$	Oui, après le 3 ^e incident à l'intérieur de 2 ans
Île-du-Prince-Édouard	Oui	Oui	Non	Non
Nouveau-Brunswick	Yes	Non	Non	Non
Nouvelle-Écosse	Oui	Oui	Non	Non
Québec	S/O	S/O	S/O	S/O
Ontario	Oui	Non	Non	Non
Manitoba	Oui	Oui	50 \$**	Oui, après le on 2 ^e incident à l'intérieur de 2 ans
Saskatchewan	Oui	Oui	Non	Oui, après le on 2 ^e incident à l'intérieur de 2 ans
Alberta	Oui	Non	Non	Non
Colombie-Britannique	Oui	Oui – ICBC	Non	Non
Territoire du Nunavut	Oui	Oui – mais ne figure pas au dossier du conducteur	Non	Non
Territoires du Nord-Ouest	Oui	Oui – mais ne figure pas au dossier du conducteur – p. 7	Non	Non
Territoire du Yukon	Oui	Oui – en pratique seulement	Non	Non

* À compter du 31 décembre 2002. «Rating the Provinces 2003»

** Renseignements mis à jour qu'a transmis le Manitoba en février 2007