

Le 31 mai 2013

**Examen de l'analyse des programmes
d'alcootests aléatoires réalisée par la
Fondation de recherches sur les blessures de la route -
« *Canada's Impaired Driving Framework: The Way Forward* »**

madd 

**S. Pitel, R. Solomon et E. Chamberlain
Professeurs, Faculté de droit, Université Western**

Section I : Introduction

Malgré de nombreuses réformes législatives fédérales, provinciales et territoriales, d'innombrables campagnes de sensibilisation et d'initiatives connexes, la conduite avec facultés affaiblies demeure la première cause criminelle de décès au Canada. Les réductions des décès et des blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies réalisées entre le début des années 1980 et la fin des années 1990 ont largement plafonné¹ et le Canada se classe actuellement parmi les pires des administrations semblables pour ce qui est de son rendement dans ce dossier.² La persistance de la conduite avec facultés affaiblies n'est pas un problème propre au Canada. La majorité des « pays développés et en développement » ont choisi de contrer ce problème en assurant la mise en œuvre de lois exhaustives sur les alcootests aléatoires³ et, dans la plupart des cas, ces derniers deviennent l'élément central de la stratégie globale de contrôle. Suite à l'adoption de programmes d'alcootests aléatoires, ces pays ont tous constaté des réductions considérables et soutenues du nombre de décès et de blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.

En 2009, se fondant en partie sur ces informations, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes recommandait de façon unanime au

¹ D. Mayhew, D. Beirness et H. Simpson, « *Trends in Drinking-Driving Fatalities in Canada – Progress Stalls* » dans P. Williams et A. Clayton, réd., « *Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* », CD-ROM (Glasgow : Conseil international sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière, 2004) ; et S. Pitel et R. Solomon, « *Vies sauvées 1982-2010 : 36,642* » (Oakville : MADD Canada, 2013) page 2.

² Par exemple, en 2008, le taux de consommation d'alcool de l'Allemagne était 46 % supérieur à celui du Canada, mais notre taux de décès de la route liés à l'alcool par habitant était plus de cinq fois celui de l'Allemagne. Bien que les Canadiens consomment moins que les résidents de pays semblables, ils sont beaucoup plus susceptibles d'être tués dans une collision liée à l'alcool.

Pour ce qui est des données de collision du Canada et de l'Allemagne, consultez respectivement D. Mayhew, S. Brown et H. Simpson, « *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2008* » (Ottawa : Transports Canada, 2010) page 14 ; et G. Jost et coll., « *Road Safety Target In Sight: Making up for lost time – 4th Road Safety PIN Report* » (Bruxelles : European Transport Safety Council, 2010) page 97 (Tableau 15). Pour ce qui est des données sur la population, consultez respectivement Statistiques Canada, « *CANSIM Table 051-0001 – Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe, Canada, provinces et territoires, 1 juillet, données annuelles (personnes)* » (Ottawa : Statistiques Canada, 2011), en ligne : <<http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a05?lang=eng&id=0510001>> ; et Federal Statistical Office, « *Germany's Population by 2060: Results of the 12th coordinated population projection* » (Wiesbaden : Federal Statistical Office, 2009) page 5. Pour les données sur la consommation, consultez Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), « *Non-Medical Determinants of Health: Alcohol Consumption* », en ligne : <http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=HEALTH_STAT>.

³ Une étude réalisée en 2008 et un nombre d'études internationales antérieures indiquent que 46 pays sur 56 (82 %) avaient instauré un programme d'alcootests aléatoires en vertu de leur loi nationale et, dans quelques cas, en vertu d'une loi relevant d'un état ou d'un territoire. E. Chamberlain et R. Solomon, « *The 2012 Federal Legislative Review* » (Oakville : MADD Canada, 2012) page 7.

gouvernement fédéral d'adopter une loi autorisant les alcootests aléatoires.⁴ Le gouvernement fédéral a accepté en principe la recommandation du Comité et le ministère de la Justice a publié un document de discussion et tenu un atelier de deux jours en mars 2010 signifiant son appui des alcootests aléatoires.⁵ Toutefois, au moment de la rédaction de la présente, le gouvernement n'avait toujours pas modifié le *Code criminel* en conséquence.

En mai 2012, la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) a tenu un symposium d'un jour sur l'alcool au volant et les alcootests aléatoires font l'objet de discussion dans le compte rendu publié à la suite de ce symposium.⁶ La FRBR avançait les quatre arguments suivants contre les alcootests aléatoires :

- (i) Les conducteurs arrêtés par la police sont soumis à un dépistage d'alcool au cas par cas lorsqu'il y a un doute raisonnable « conformément aux protections constitutionnelles ». ⁷ Ces protections font obstacle à la mise en œuvre d'alcootests aléatoires au Canada.
- (ii) Les recherches disponibles « ne démontrent pas que les alcootests aléatoires sont plus efficaces que le dépistage sélectif ». ⁸
- (iii) Compte tenu des « protocoles de sécurité actuels pour les arrêts routiers », il serait très difficile sinon impossible pour les policiers d'effectuer des alcootests aléatoires comme le font leurs homologues ailleurs dans le monde. ⁹
- (iv) La mise en œuvre d'alcootests aléatoires entraînerait d'importants coûts financiers. ¹⁰

Néanmoins, comme nous l'expliquons ci-dessous, ces arguments ne sont soutenus ni par les recherches disponibles sur la sécurité routière ni par les études juridiques pertinentes. À l'instar des autres mesures actuellement en vigueur pour contrer la conduite avec facultés affaiblies, les alcootests aléatoires sont conformes à la *Charte canadienne des droits et libertés*

⁴ Canada, Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, « *Mettre un frein à l'alcool au volant : une approche en commun* » (Ottawa : Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes), pages 13-16.

⁵ Ministère de la Justice Canada, « *Document de travail : La modernisation des dispositions du Code criminel relatives aux moyens de transport* » (Ottawa : Ministère de la Justice Canada, 2010) pages 10-13.

⁶ RD Robertson et WGM Vanlaar, « *Canada's Impaired Driving Framework: The Way Forward* » (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route, 2013).

⁷ *Idem*, page 16.

⁸ *Idem*.

⁹ *Idem*, page 17.

¹⁰ *Idem*, page 15.

(Charte).¹¹ Il a été démontré à maintes reprises que les alcootests aléatoires sont considérablement plus efficaces que le dépistage sélectif. Il ne serait pas plus dangereux de faire des dépistages aléatoires au Canada qu'en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Europe et ailleurs. Les données disponibles à ce sujet indiquent que la mise en œuvre de programmes d'alcootests aléatoires permettrait de sauver des centaines de vies, de prévenir des dizaines de milliers de blessures et de réduire les coûts sociaux de la conduite avec facultés affaiblies de l'ordre de plusieurs milliards de dollars par année. De surcroît, il est possible de concrétiser ces bienfaits sans surcharger nos tribunaux ni alourdir indûment les demandes sur les ressources publiques.

Section II : La constitutionnalité des alcootests aléatoires

La FRBR soulève deux points en lien avec la constitutionnalité des alcootests aléatoires. D'abord, l'organisme souligne ce qui suit :

En vertu des protections découlant de la Constitution, le choix de soumettre un conducteur à un dépistage sélectif doit se fonder sur des motifs légitimes pour croire que le conducteur a consommé de l'alcool (la norme juridique au Canada est « soupçon raisonnable »). En l'absence de ce soupçon, l'agent de police n'est pas légalement autorisé à exiger un alcootest. Cela veut dire que, dans le cadre d'un barrage routier par dépistage sélectif, tous les conducteurs sont interpellés, mais uniquement quelques-uns sont sommés de fournir un échantillon d'haleine, soit ceux qui présentent des signes visibles de consommation (comportement, façon de répondre ou odeur d'alcool).¹²

En second lieu, la FRBR souligne que les alcootests aléatoires « retarderaient les conducteurs et créeraient des délais qui pourraient être considérés comme indus au sens des protections découlant de la Constitution ». ¹³ La FRBR semble croire que les délais occasionnés par les dépistages aléatoires aux barrages routiers seraient suffisamment longs pour constituer une violation aux droits conférés par la *Charte*. Comme nous le verrons dans la section IV de la présente, les délais associés aux dépistages aléatoires et aux dépistages sélectifs sont à peu près les mêmes. Ajoutons à cela le fait que la Cour suprême du Canada a déjà soutenu que les délais occasionnés par le dépistage sélectif des conducteurs ne violent pas les droits que leur garantit la *Charte*.¹⁴

¹¹ Partie I, *Loi constitutionnelle de 1982* qui constitue l'annexe B de la *Loi du Canada de 1982*, (R.-U.), 1982, ch. 11 [*Charte*].

¹² Robertson et Vanlaar, *précité* à la note 6, page 16.

¹³ *Idem*, page 17.

¹⁴ Consultez *R. c. Hufsky*, [1988] 1 R.C.S. 621, et *R. c. Ladouceur*, [1990], 1 R.C.S. 1257. Pour une discussion plus détaillée des alcootests aléatoires et de la *Charte*, consultez R. Solomon et coll. « *The Case for Comprehensive Random Breath Testing Programs in Canada: Reviewing the Evidence and Challenges* » (2011) 49:1 *Alta L Rev* 37, pages 60-77.

Le premier point concerne plus directement la constitutionnalité des alcootests aléatoires. La FRBR n'a pas tort de dire que le « soupçon raisonnable » est actuellement la norme légale à respecter pour exiger un dépistage sélectif. Toutefois, la FRBR prétend également que cette norme est prescrite par la constitution et qu'une nouvelle disposition légale ne peut donc pas se fonder sur une norme moins rigoureuse. Bien que la FRBR ne stipule pas expressément qu'elle considère les alcootests aléatoires inconstitutionnels, c'est la conclusion qu'elle semble laisser aux lecteurs le soin de tirer.

Les commentaires de la FRBR sur la constitutionnalité des alcootests aléatoires sont difficiles à admettre puisque les auteurs ne citent aucun fondement légal ni aucune analyse en appui. La prise de position de la FRBR sur la constitutionnalité des alcootests aléatoires repose essentiellement sur une simple affirmation. Elle ne cite aucune disposition de la *Charte*, de la Constitution du Canada ou de la jurisprudence pertinente (c.-à-d. les décisions exécutoires des cours d'appel) pour l'interprétation de ces dispositions. De plus, la FRBR ne cite aucun constitutionnaliste qui soit d'accord avec sa position.

Outre l'absence de sources crédibles, le fait que la FRBR n'ait fourni aucune analyse approfondie pour soutenir sa prise de position est problématique. Il est regrettable que la FRBR n'ait pas abordé les recherches pertinentes. Avant le symposium de la FRBR, une analyse détaillée de la constitutionnalité des alcootests aléatoires a été publiée dans la *Alberta Law Review* et une version moins technique dans *Traffic Injury Prevention*.¹⁵ Ces articles analysaient les dispositions pertinentes de la *Charte*, notamment les articles 8, 9, 10(b) et 1, et la jurisprudence régissant leur interprétation. Les auteurs en sont venus à la conclusion que, comme d'autres mesures de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, les alcootests aléatoires feraient l'objet de contestations fondées sur la *Charte*, mais qu'elles seraient, en toute probabilité, soutenues par les tribunaux du Canada comme une « limite raisonnable dont la justification peut se démontrer dans le cadre d'une société libre et démocratique ».¹⁶ La Cour suprême du Canada a reconnu à maintes reprises que la conduite est une activité fortement réglementée nécessitant un permis et qu'elle n'est pas un droit,¹⁷ soulignant en outre que la conduite avec facultés affaiblies est une préoccupation réelle et urgente qui justifie l'imposition de limites raisonnables sur les droits constitutionnels des conducteurs.¹⁸

¹⁵ Consultez respectivement Solomon et coll, *idem* ; et R. Solomon et coll. « *Random Breath Testing: A Canadian Perspective* », (2011) 12 *Traffic Injury Prevention* 111, pages 116-17. Même si la FRBR ne voulait pas citer nos recherches publiées sur la constitutionnalité des alcootests aléatoires, elle aurait dû au moins faire une analyse de la jurisprudence citée dans nos publications.

¹⁶ *Charte*, précitée à la note 10, art. 1.

¹⁷ Consultez par exemple *R. c. Pontes* [1995] 3 R.C.S. 44 ; et *Alberta c. Hutterian Brethren of Wilson Colony*, [2009] 2 R.C.S. 567.

¹⁸ Consultez par exemple, *R. c. Hufsky*, précité à la note 14 ; *R. c. Ladouceur*, précité à la note 14 ; et *R. c. Orbanski*, *R. c. Elias*, 2005 R.C.S. 3.

L'analyse de la constitutionnalité des alcootests aléatoires citée ci-dessus a reçu l'aval du Dr P. Hogg, le plus grand spécialiste du droit constitutionnel du Canada.¹⁹ Le Dr Hogg a préparé un avis juridique officiel sur les dispositions pertinentes de la *Charte* et la jurisprudence connexe. Voici ce qu'il a conclu :

Si le Parlement amendait le *Code criminel* de façon à remplacer les alcootests fondés sur un soupçon raisonnable par des alcootests aléatoires, l'amendement serait constitutionnel... Je suis persuadé qu'une contestation fondée sur la charte échouerait et que les alcootests aléatoires seraient confirmés par la Cour suprême du Canada.²⁰

Un autre problème posé par la discussion constitutionnelle de la FRBR est son omission de tenir compte du contexte dans lequel les alcootests aléatoires seraient exécutés. Il est utile de comparer les alcootests aléatoires aux contrôles régulièrement effectués dans les aéroports, aux frontières, dans les palais de justice et dans les édifices du gouvernement partout au Canada. Par exemple, en 2010, 106 millions de personnes ont « embarqué et débarqué »²¹ aux aéroports du Canada. En plus d'être obligés de passer par des détecteurs de métal et de se soumettre à une fouille des valises, les passagers peuvent être sommés de se soumettre à une multitude de contrôles : retrait des souliers, des ceintures et des bijoux, analyses pour détecter la présence de traces d'explosifs, scanner corporel pour détecter les objets dissimulés sous les vêtements (armes, contrebande, explosifs), inspection du contenu des poches, ou fouilles sommaires qui consistent à palper le cou, les bras, les jambes, la poitrine, les hanches, et les fesses par-dessus les vêtements. Les impératifs de sécurité aérienne qui sous-tendent les contrôles aléatoires effectués dans les aéroports semblent être acceptés par les passagers et, apparemment, ils n'ont jamais été contestés devant un tribunal.²² Chaque année, environ 91 millions de Canadiens qui reviennent au pays et de visiteurs internationaux sont assujettis à ces mêmes contrôles et fouilles.²³

¹⁹ Dr Hogg est doyen émérite de Osgoode Hall Law School et il est actuellement le chercheur invité au cabinet Blake, Cassels & Graydon LLP.

²⁰ Lettre adressée à W. Kauffeldt, MADD Canada, par Dr P. Hogg (4 août 2010), en ligne : MADD Canada <http://www.madd.ca/english/research/rbt/Random%20Breath%20Testing%20Opinion_P-Hogg.pdf>.

²¹ Transports Canada, « *Les Transports au Canada - Un survol, 2010* » (Ottawa : Transports Canada, 2010), en ligne : Transports Canada <<https://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/survol2010.pdf>>.

²² P. Hogg, *Constitutional Law of Canada*, 5^e édition, à feuilles mobiles, (consulté le 31 mars 2011), (Toronto: Thomson Reuters Canada, 2007), chap. 48, page 37.

²³ Agence des services frontaliers du Canada, « *CBSA National Statistics – Trade and Traveler Statistics* » (18 juillet 2010), en ligne : Agence des services frontaliers du Canada <<http://news.alibaba.com/article/detail/international-trade-special/100362579-1-cbsa-national-statistics-trade-travel-ler.html>>.

De surcroît, nous oserions dire que, pour plusieurs, la fouille des bagages, d'un sac à main, ou d'une valise constitue une atteinte considérablement plus importante à la vie privée que d'être obligé de consacrer deux minutes à un test d'haleine bien assis dans sa voiture, et que les fouilles sommaires ou à nu (dans un local à part) dans un aéroport public achalandé sont beaucoup plus humiliantes.

Les tribunaux du Canada n'ont jamais conclu que les contrôles aléatoires effectués aux frontières et dans les aéroports,²⁴ ni même les procédures de contrôle utilisées dans leur salle d'audience, étaient à l'encontre de l'article 8 de la *Charte*.²⁵ Un simple fait inexorable demeure, plus de Canadiens meurent chaque année dans des collisions attribuables à l'alcool au volant qu'aux mains de terroristes en avion, à leur passage aux frontières ou lors d'une visite dans un palais de justice. Compte tenu des intérêts de l'État en matière de sécurité routière et de l'attente diminuée en matière de respect de la vie privée liée à la conduite, les alcootests aléatoires seront en toute probabilité réputés être conformes aux valeurs de la *Charte*, au même titre que les contrôles effectués dans les aéroports, aux douanes et dans les palais de justice.

Section III : L'efficacité des alcootests aléatoires

La FRBR soutient que « les recherches disponibles ne démontrent pas que les alcootests aléatoires sont plus efficaces que le dépistage sélectif. Un examen systématique de 23 études sur l'efficacité des alcootests aléatoires et du dépistage sélectif ne permet pas de conclure qu'une stratégie est plus efficace que l'autre. »²⁶ Les auteurs de l'examen ont toutefois souligné que leur analyse porte sur des programmes individuels et n'offre aucune comparaison directe entre les contrôles routiers par dépistage sélectif et ceux par alcootests aléatoires.²⁷ Par conséquent, comme le soulignent les auteurs de cet examen systématique²⁸ et d'autres qui comparent le dépistage sélectif et les alcootests aléatoires,²⁹ les résultats de leurs recherches doivent être interprétés avec prudence. À notre avis, l'écueil principal que présentent ces examens est qu'ils ne s'appliquent pas au contexte canadien.³⁰

²⁴ Consultez par exemple *R. c. Simmons*, [1988] 2 R.C.S. 495, page 529 ; et *R. c. Monney*, [1999] 1 R.C.S. 652, pages 681-82.

²⁵ Consultez par exemple *R. c. Lindsay (DK)* (2004), 187 Man R (2d) 236 (CA) ; et *R. c. Campanella* (2005), 75 OR (3d) 342 (CA).

²⁶ Robertson et Vanlaar, *précité* à la note 6, page 16.

²⁷ R. Shults et coll., « *Reviews of Evidence Regarding Interventions to Reduce Alcohol-Impaired Driving* » (2001) 21(4S) Am J Prev Med 66, page 76.

²⁸ *Idem*.

²⁹ RW Elder et coll., « *Effectiveness of Sobriety Checkpoints for Reducing Alcohol-Involved Crashes* » (2002) 3:4 Traffic Injury Prevention 266, page 270.

³⁰ Les préoccupations exprimées au sujet de l'étude Shults (*précitée* à la note 27) et l'étude Elder (*idem*) s'appliquent généralement aux deux études suivantes sur les programmes de contrôles routiers : C.

Il convient, dans un premier temps, de souligner que quelques-unes des études américaines citées dans les analyses mentionnées ci-dessus mesuraient les retombées pour la sécurité routière du remplacement d'une approche fondée presque exclusivement sur les activités normales de patrouille par un programme intensif, hautement visible, et fortement médiatisé de contrôles sélectifs. Parmi toutes ces opérations, la plus connue est « Checkpoint Tennessee » ; ce programme est réputé avoir entraîné une réduction de 20,4 % des collisions liées à l'alcool.³¹ Toutefois, durant cette opération, le nombre de barrages passait de 15 à 900 par rapport à l'année précédente.³² De plus, le programme était étayé d'une vaste campagne publicitaire, comprenant notamment des milliers de messages d'intérêt public (radio et télévision), des publicités imprimées, des panneaux mobiles, la couverture médiatique « méritée » (indépendante) et des feuillets de sensibilisation.³³ Compte tenu de notre recours généralisé à des programmes sélectifs plus ou moins intensifs, « Checkpoint Tennessee » et les programmes semblables n'ont que très peu de pertinence dans un contexte canadien.³⁴ Bien qu'il soit vrai que le renforcement des programmes de dépistage sélectif du Canada entraînerait quelques retombées positives pour la sécurité routière, celles-ci ne se rapprocheraient jamais de celles dont font état les études américaines, puisque les programmes à l'étude étaient accompagnés d'un remaniement fondamental au niveau de l'approche et de l'intensité des activités policières. Somme toute, les études de la mise en œuvre initiale de programmes de dépistage sélectif comme celui du Tennessee et d'autres États américains ne se transposent pas à la situation du Canada.

Dans un deuxième temps, les auteurs de l'examen n'ont fait aucune distinction entre les différents types de dépistages sélectifs, notamment les programmes avec ou sans détecteurs d'alcool passifs. Il est bien établi que les détecteurs d'alcool passifs augmentent considérablement l'efficacité des contrôles sélectifs. Toutefois, étant donné que les détecteurs d'alcool passifs ne sont pas utilisés au Canada, les statistiques sur l'efficacité des programmes

Peek-Asa, « *The Effect of Random Alcohol Screening in Reducing Motor Vehicle Crash Injuries* » (1999) 16(1S) Am J Prev Med 57 ; et A. Erke, C. Goldenbeld et T. Vaa, « *The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis* » (2009) 41 Accident Analysis & Prevention 914. Pour un examen plus approfondi de nos préoccupations à l'égard de ces études, consultez Solomon et coll., précité à la note 14, pages 55 à 57.

³¹ JH Lacey, RK Jones et RG Smith, « *Evaluation of Checkpoint Tennessee: Tennessee's Statewide Sobriety Checkpoint Program* » (Washington : National Highway Traffic Safety Administration, 1999), en ligne : National Highway Traffic Safety Administration <<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/ChkTenn/ChkptTN.html>>.

³² *Idem.*

³³ *Idem.*

³⁴ Malheureusement, il n'y a aucune statistique nationale permettant de savoir combien de conducteurs canadiens sont interpellés aux contrôles par dépistage sélectif. Cependant, les extrapolations fondées sur les données de Calgary, de Toronto et de Hamilton pour 2008 permettent d'estimer qu'il s'agirait de 4,4 à 8,3 millions de conducteurs. Solomon et coll., « *Predicting the Impact of Random Breath Testing on the Social Costs of Crashes, Police Resources, and Driver Inconvenience in Canada* » (2011) 57 Crim LQ 438, page 457.

américains de contrôles sélectifs avec détecteurs peuvent être extrêmement trompeuses. Les chercheurs remettent également en question l'effet dissuasif de contrôles sélectifs qui se fondent uniquement sur le jugement subjectif du policier pour justifier ou non le recours à un alcootest. Comme l'a indiqué le professeur R. Homel, le plus grand chercheur australien en matière d'alcootests aléatoires, « les méthodes d'application de la loi qui se fondent sur les jugements subjectifs quant à l'état d'ébriété... n'ont que peu de chance de s'avérer efficaces à long terme parce qu'il est impossible de maintenir une forte perception de la probabilité d'appréhension. »³⁵

Dans un dernier temps, la FRBR s'est fondée sur un examen qui n'analysait pas les avantages supplémentaires pour la sécurité routière dont ont bénéficié les administrations qui ont remplacé les programmes de dépistage sélectif par des programmes d'alcootests aléatoires. Par exemple, le programme d'alcootests aléatoires du Queensland a provoqué une réduction de 35 % du nombre de collisions mortelles, tandis que son programme antérieur de dépistage sélectif (semblable aux programmes de dépistage sélectif actuellement utilisés au Canada) n'avait entraîné qu'une réduction de 15 %.³⁶ Au cours d'une période de trois mois peu après le remplacement des contrôles sélectifs par des alcootests aléatoires, on notait en Australie-Occidentale une réduction de 23 % du nombre de décès et de blessures survenant la nuit par rapport à la même période l'année précédente.³⁷ En commentant le remplacement des contrôles sélectifs par des contrôles aléatoires, le professeur Homel notait que « l'expérience australienne ne présente aucune preuve permettant de conclure que les barrages et les contrôles routiers peuvent produire des résultats conséquents et soutenus au niveau de la réduction des collisions de la route avec dommages corporels en l'absence d'un processus de dépistage aléatoire sans réserve ». ³⁸ Les données comparatives de la Nouvelle-Zélande³⁹ et de l'Irlande,⁴⁰ soit deux pays

³⁵ RJ Homel, « *Random Breath Testing the Australian Way: A Model for the United States?* » (1990) 14:1 Alcohol Health and Research World 70, page 72. Consultez également E. Vingilis, E. Adlaf et L. Chung, « *Comparison of Age and Sex Characteristics of Police-Suspected Impaired Drivers and Roadside-Surveyed Impaired Drivers* » (1982) 14:6 Accident Analysis & Prevention 425, page 427. Les auteurs de cette étude ont conclu que près de 95 % des conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,08 % sont passés inaperçus dans le cadre du programme de contrôles sélectifs d'Etobicoke.

³⁶ J. Henstridge, R. Homel et P. Mackay, « *The Long-Term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis* » (Canberra : Federal Office of Road Safety, 1997), page 102 (Tableau 6.9). À la page ix, les auteurs précisent ce qui suit :

Dans tous les cas, l'impact des alcootests aléatoires dépasse de loin l'impact des dépistages aléatoires « de fait » (équivalent des dépistages sélectifs)... Nous concluons que les alcootests aléatoires sont un mode d'application de la loi plus efficace que les dépistages aléatoires « de fait », et ce, même en l'absence d'une vaste campagne publicitaire annonçant la transition d'un programme à l'autre (comme en Nouvelle-Galles-du-Sud) et malgré le fait que les modes d'application et l'intensité des programmes dans certaines régions demeuraient semblables à ce qu'ils étaient avant la mise en œuvre de programmes aléatoires.

³⁷ R. Homel, « *Random Breath Testing and Random Stopping Programs in Australia* » dans RJ Wilson et RE Mann, éd., « *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention* » (New York : Guilford Press, 1990) 159, page 187.

³⁸ Homel, *précité* à la note 35, page 74.

qui avaient des programmes de dépistage sélectif avant d’instaurer un programme d’alcootests aléatoires, sont tout aussi convaincantes.

Ces études sont particulièrement pertinentes étant donné que, à l’instar de ces administrations, le Canada passerait d’un mode de dépistage sélectif à un mode de dépistage aléatoire. Bien que la FRBR mentionne quelques-unes de ces études, nous estimons qu’elle en diminue, à tort, l’importance. Les recherches internationales prouvent que les alcootests aléatoires sont considérablement plus efficaces que les dépistages sélectifs pour la réduction des décès et des blessures attribuables à la conduite avec facultés affaiblies et, à plus forte raison, que les programmes comme ceux du Canada qui se fondent entièrement sur les évaluations subjectives des agents de police quant à la sobriété des conducteurs.

Section IV : La faisabilité des alcootests aléatoires

La FRBR soutient qu’il serait difficile d’implanter un système de dépistages aléatoires en raison de préoccupations relatives à la sécurité des agents de police. L’organisme soutient que, compte tenu des normes de travail fédérales et provinciales, il serait « très difficile sinon impossible »⁴¹ pour les policiers d’effectuer des alcootests aléatoires comme le font leurs homologues ailleurs dans le monde. La FRBR soutient plus particulièrement que les « protocoles de sécurité actuels pour les arrêts routiers empêchent les agents de rester à côté d’un véhicule interpellé sur le bord de la route pour intervenir auprès du conducteur ».⁴²

Cette partie de l’analyse présente quelques-uns des mêmes écueils que l’examen de la FRBR sur la constitutionnalité des alcootests aléatoires. Elle ne cite aucune disposition des normes du travail qui serait violée si l’on effectuait ici au Canada des dépistages aléatoires de la même façon que d’autres administrations. La FRBR n’offre non plus aucun renvoi à la jurisprudence pertinente ni à aucune analyse par des juristes à l’appui de ses revendications. Bref, elle énonce une conclusion, mais n’offre aucune justification.

Les conducteurs interpellés à un contrôle par dépistage aléatoire sont tenus de fournir un échantillon d’haleine sans quitter leur véhicule. Les contrôles par dépistage aléatoire se déroulent de façon quasi identique aux dépistages sélectifs. Les agents s’approchent du véhicule et s’entretiennent avec le conducteur de la même façon que lors d’un contrôle sélectif. L’analyse d’haleine prend une trentaine de secondes et les recherches indiquent que les contrôles par

³⁹ T. Miller, M. Blewden et J.-F. Zhang, « *Cost savings from a sustained compulsory breath testing and media campaign in New Zealand* » (2004) 36 *Accident Analysis & Prevention* 783.

⁴⁰ Road Safety Authority, *Road Safety Strategy 2007 – 2012* (Ballina, Irlande : Road Safety Authority, 2007), page 7.

⁴¹ Robertson et Vanlaar, *précité* à la note 6, page 17.

⁴² *Idem*.

alcootests aléatoires entraînent des délais de deux minutes ou moins.⁴³ Comme dans le cas des dépistages sélectifs, les conducteurs ne seraient obligés de se soumettre à un test supplémentaire que lorsque le dépistage initial indique un taux d'alcoolémie supérieur à la limite prescrite par la loi provinciale ou le *Code criminel*.

Par conséquent, la période de détention associée à un alcootest aléatoire est à peu près la même que celle d'un dépistage sélectif. Si l'agent de police ne pose que de simples questions, comme « d'où venez-vous ? » ou « avez-vous bu ? », avant de permettre au conducteur de reprendre la route, la durée du contrôle est peut-être plus courte ou à peu près pareille aux temps qu'il faut pour un contrôle aléatoire. Cependant, si, lors d'un contrôle sélectif, l'agent demande également au conducteur de présenter son permis de conduire et ses autres documents, s'il essaie de déceler des signes de consommation, ou s'il l'interroge, le contrôle sélectif prend plus de temps qu'un dépistage typique par alcootest aléatoire.

Les raisons pour lesquelles les alcootests aléatoires seraient plus dangereux pour la sécurité des agents de police que les contrôles sélectifs et la façon dont ils sont contraires aux normes de travail sont loin d'être claires. Aucune des recherches publiées sur les alcootests aléatoires par les différentes administrations au cours des 40 dernières années ne fait mention de ce genre de problème de sécurité. Nous voyons mal pourquoi il serait plus difficile pour les policiers du Canada de faire la transition entre les dépistages sélectifs et aléatoires que leurs homologues australiens, néo-zélandais, irlandais, européens et autres.

Section V : Le coût des dépistages par alcootest aléatoire

La FRBR souligne d'abord que la conduite avec facultés affaiblies est une de plusieurs priorités en matière de sécurité routière que les agents de police doivent aborder, et ce, en plus de leur devoir de faire respecter d'autres lois criminelles. Par conséquent, il faut faire des « choix difficiles » quant à l'allocation de ressources policières déjà très limitées.⁴⁴ Elle s'en prend ensuite directement aux alcootests aléatoires, prétendant qu'il y a raison d'être « préoccupé par les coûts financiers de la mise en œuvre de programmes d'alcootests aléatoires à l'échelle du Canada ».⁴⁵

Premièrement, il importe de noter que les préoccupations liées aux coûts sont de toute autre nature que les autres préoccupations soulevées par la FRBR. Bien entendu, il ne faudrait pas aller de l'avant avec les alcootests aléatoires s'ils étaient jugés inconstitutionnels ou inefficaces. En revanche, même si les alcootests aléatoires s'avéraient plus dispendieux que les mesures actuelles d'application de la loi, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y aurait lieu de les laisser tomber. Les avantages des alcootests aléatoires pour la sécurité routière pourraient

⁴³ Miller, Blewden et Zhang, *précité* à la note 39, page 788. Consultez également JA. Dunbar, A. Penttila et J. Pikkarainen, « *Drinking and Driving: Success of Random Breath Testing in Finland* » (1987) 295:6590 *Brit Med J* (Clinical Research Edition) 101, page 101.

⁴⁴ Robertson et Vanlaar, *précité* à la 6, page 15.

⁴⁵ *Idem*, page 17.

fort bien justifier les coûts supplémentaires éventuels. Donc, la possibilité de coûts supplémentaires ne suffit pas à elle seule pour justifier le rejet de cette mesure.

Deuxièmement, les motifs qui sous-tendent les préoccupations de la FRBR quant aux coûts sont largement surévalués. Selon la FRBR, ces coûts supplémentaires découleraient de l'augmentation du nombre de tests par rapport au niveau actuel. L'organisme soutient que « pour que la mesure soit efficace dans un pays de la grandeur du Canada, la police serait obligée d'effectuer de 11 à 22 millions d'alcootests chaque année ». ⁴⁶ Il n'est pas clair, cependant, comment la FRBR en est arrivée à ce chiffre. Plus tôt dans son rapport, la FRBR indique qu'il serait nécessaire de tester entre le tiers et la moitié des Canadiens chaque année. ⁴⁷ Si l'on se fie sur ces pourcentages et les estimations de Transports Canada selon lesquelles il y aurait 23,5 millions de titulaires de permis, ⁴⁸ cela signifie qu'il serait nécessaire d'effectuer entre 7,8 et 11,8 millions de tests chaque année. Bien qu'il soit souhaitable d'augmenter le nombre d'alcootests, même le raisonnement de la FRBR indique que ce n'est pas essentiel. En revanche, la FRBR a raison d'indiquer que la mise en œuvre de dépistages aléatoires augmenterait nécessairement le nombre d'alcootests qu'il serait nécessaire d'effectuer chaque année.

Troisièmement, la FRBR ne tient pas compte ni des économies considérables sur le plan de l'application de la loi associées aux dépistages aléatoires ni des recherches en la matière. Notre étude des dépenses policières liées à l'application des règlements de la route indique que les alcootests aléatoires permettraient de réaliser des économies importantes en réduisant le nombre de collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies, d'infractions au *Code criminel* et de suspensions administratives de permis de 90 jours et de courte durée. ⁴⁹ De surcroît, la mise en œuvre de dépistages aléatoires permettrait de rationaliser les processus de traitement des suspects, ce qui entraînerait également des économies supplémentaires. ⁵⁰ Selon une étude finlandaise, ces économies compenseraient les coûts supplémentaires de la mise en œuvre de programmes aléatoires : ⁵¹

« Selon le ministère de l'Intérieur de la Finlande, aucune augmentation de l'effectif policier n'a été nécessaire pour la mise en œuvre des alcootests aléatoires et aucune réduction des autres fonctions policières n'a été notée, et ce, malgré que le nombre de tests ait triplé. On pourrait croire que la réduction au niveau des collisions de la route et de la conduite avec facultés affaiblies aurait libéré les agents de police pour d'autres fonctions. » ⁵²

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ *Idem*, page 16.

⁴⁸ Transports Canada, « *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2010* » (24 octobre 2012), en ligne : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-1317.htm>.

⁴⁹ Solomon et coll, *précité* à la note 34, pages 455-56.

⁵⁰ *Idem.*

⁵¹ J. Dunbar, A. Penttila et J. Pikkarainen, *précité* à la note 43, page 103.

⁵² *Idem.*

Enfin, la FRBR ne tient pas compte des économies au niveau des coûts sociaux qui découleraient de la mise en œuvre de programmes d'alcootests aléatoires. Les alcootests aléatoires sont largement reconnus comme étant l'une des mesures de sécurité routière les plus efficaces sur le plan coût-efficacité. En 1990, le coût annuel (estimé) du programme d'alcootests aléatoires de la Nouvelle-Galles-du-Sud, y compris le volet média, s'élevait à 3,5 millions de dollars. À l'époque, selon des estimations prudentes, le programme était réputé sauver 200 vies par année avec des économies connexes se chiffrant à au moins 140 millions de dollars. Selon ces statistiques, le ratio coût/bénéfice du programme serait de 1:40.⁵³ Une étude réalisée par l'Union européenne en 2003 indique qu'une augmentation du taux de contrôles par alcootests aléatoires à 1 test par 16 habitants permettrait de sauver entre 2 000 et 2 500 vies et, selon le modèle utilisé, le ratio coût/bénéfice serait de 1:36 ou 1:55.⁵⁴ Selon une étude réalisée en 2004 par l'Organisation mondiale de la santé, chaque dollar investi dans un programme d'alcootests aléatoires se traduit par une économie globale de 19 \$.⁵⁵

Une étude néo-zélandaise publiée en 2004 fait état d'un rapport avantages-coûts de 1:14 pour les programmes d'alcootests aléatoires menés seuls, de 1:19 lorsqu'ils sont jumelés à une campagne médiatique, et de 1:26 lorsqu'ils sont jumelés à une campagne médiatique et appuyés par des « autobus-alcool » (de grands véhicules entièrement équipés pour l'administration de constatations par analyse d'haleine; ces véhicules sont généralement vivement colorés ou décorés pour attirer l'attention des automobilistes).⁵⁶ Selon notre étude, qui se fonde sur une approche conservatrice, les dépistages aléatoires entraîneraient au Canada des réductions de l'ordre de 4,3 milliards de dollars par année au niveau des coûts sociaux des décès, des blessures et des dommages matériels causés par la conduite avec facultés affaiblies.⁵⁷

Section VI : Conclusion

Comme les autres mesures actuellement en vigueur pour contrer la conduite avec facultés affaiblies, les alcootests aléatoires sont conformes à la *Charte*. Les administrations qui ont choisi de remplacer les dépistages sélectifs par des dépistages aléatoires ont toutes réalisé des améliorations considérables et soutenues de la sécurité routière. Nous voyons mal comment les contrôles par dépistage aléatoire pourraient être plus dangereux pour les agents de police que les contrôles par dépistage sélectif actuellement utilisés au Canada. Aucune des recherches sur les alcootests aléatoires publiées au cours des 40 dernières années ne fait mention de risque accru

⁵³ Homel, *précité* à la note 43, page 70.

⁵⁴ M. Mackay et coll., « *Cost Effective EU Transport Safety Measures* » (Bruxelles : European Transport Safety Council, 2003), page 27.

⁵⁵ M. Peden et coll., éd., « *World report on road traffic injury prevention* » (Genève : Organisation mondiale de la santé, 2004), page 130.

⁵⁶ Miller, Blewden et Zhang, *précité* à la note 39, page 783.

⁵⁷ Solomon et coll., *précité* à la note 34, page 451.

pour la sécurité des agents. Il ne serait pas plus dangereux de faire des dépistages aléatoires au Canada que ce ne l'est en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Europe et ailleurs. Les données disponibles à ce sujet indiquent que la mise en œuvre de programmes exhaustifs d'alcootests aléatoires au Canada permettrait de sauver des centaines de vies, de prévenir des dizaines de milliers de blessures et de réduire les coûts sociaux de la conduite avec facultés affaiblies de l'ordre de plusieurs milliards de dollars chaque année. De surcroît, il est possible de concrétiser ces bienfaits sans surcharger nos tribunaux ni alourdir indûment les demandes sur les ressources publiques.

L'analyse des alcootests aléatoires réalisée par la FRBR est décevante. Elle soulève des préoccupations avec très peu de fondements et, dans certains cas, sans aucune preuve, expertise ou analyse à l'appui. La FRBR dresse un portrait qui ne cadre aucunement avec le corps considérable d'analyses légales et de recherches en matière de sécurité routière pertinentes.