

Pourquoi devrait-on faire la mise en place du dépistage obligatoire au bord de la route ?

Le projet de loi C-46, déposé le 13 avril de cette année, aborde un nombre de lacunes de la loi actuelle sur la conduite avec facultés affaiblies, notamment en matière de preuve et de questions d'ordre procédural et technique. Cette législation prévoit également la création de nouvelles infractions de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue et vise à simplifier, élucider et rationaliser ce domaine très complexe du droit pénal. Dans une optique de sécurité routière, la modification la plus importante prévue par cette loi est d'autoriser les alcootests obligatoires au bord de la route (qu'on appelle « dépistage obligatoire » dans le projet de loi).¹ Toutefois, des avocats et d'autres individus ont prétendu, sur la place publique, que les lois actuelles en matière de conduite avec facultés affaiblies fonctionnent bien et que le dépistage obligatoire n'est pas nécessaire.

Nous avons du mal à croire qu'une personne puisse prétendre de façon crédible que la loi présentement en vigueur fonctionne bien alors que, chaque année, les collisions de la route liées à l'affaiblissement des facultés du conducteur tuent environ 1 000 Canadiens et font quelque 60 000 blessés, dont une proportion excessive sont des adolescents et de jeunes adultes. Toutefois, outre le tollé général qui s'élève revendiquant des lois avec plus de « mordant », ces collisions ne réussissent typiquement pas à retenir l'attention soutenue du public, des médias ou des législateurs. Par ailleurs, l'insistance sur des lois plus sévères a pris le dessus sur la recherche de lois plus efficaces aptes à dissuader ceux qui conduisent avec les facultés affaiblies et, par le fait même, réduire les collisions, les décès et les blessures qui en découlent. L'ironie, toutefois, est qu'en fin de compte, la loi fédérale n'était ni sévère ni efficace; des millions de Canadiens continuent à boire de façon excessive et à conduire sans crainte d'être arrêtés, accusés ou condamnés.

Par conséquent, le rendement du Canada dans le dossier de la conduite avec facultés affaiblies se classe depuis longtemps parmi les pires parmi les pays comparables. Par exemple, en 2013, les *Centers for Disease Control and Prevention* des États-Unis ont indiqué que le pourcentage de décès attribuables à la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool du Canada est le plus élevé parmi 20 pays à revenu élevé. De plus, le taux de décès de la route liés à l'alcool par 100 000 habitants du Canada se classe parmi les plus élevés (2^e rang), et ce, malgré le fait que le taux de consommation d'alcool du Canada se classe parmi les moins élevés. Autrement dit, bien que les Canadiens boivent beaucoup moins que les résidents

¹ Bien que nous utilisions le terme « dépistage obligatoire » tel qu'il figure dans le projet de loi par souci de commodité, il convient de souligner la présence de nombreux termes synonymes dans les ouvrages de recherche et les 121 pays qui ont déjà adopté cette mesure. Ainsi, notons le terme « alcootest aléatoire » utilisé par les chercheurs australiens du secteur de la sécurité routière qui demeurent d'ailleurs les grandes sommités du domaine. Ajoutons à cela les termes « test d'haleine obligatoire » et « dépistage obligatoire d'alcool » utilisés respectivement en Nouvelle-Zélande et en Irlande pour décrire leurs programmes.

de plusieurs autres pays, ils sont beaucoup plus susceptibles de mourir dans une collision attribuable à la consommation d'alcool. À l'exception des États-Unis, les lois des autres pays réussissent manifestement mieux à inciter la population à séparer la consommation d'alcool et la conduite. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard que la vaste majorité de ces pays ont des programmes de dépistage obligatoire. En effet, dans son Rapport de situation sur la sécurité routière 2015, l'Organisation mondiale de la santé indiquait que 121 pays sur 180 avaient un programme de dépistage obligatoire sous une forme ou une autre. Ainsi, non seulement le Canada n'est-il pas en phase avec les pays comparables, il n'est pas en phase avec le reste du monde.

Certains soutiennent que le dépistage obligatoire ouvrirait la porte à la discrimination et au ciblage des minorités visibles. La réalité, toutefois, est tout à fait contraire. Des millions de conducteurs sont interpellés légalement chaque année au Canada dans le cadre de barrages de contrôle de la sobriété et d'activités policières normales. À l'heure actuelle, les agents de police doivent mener une évaluation subjective, se fiant uniquement à leurs propres sens, pour déterminer si le contrôle d'un conducteur est justifiable. A contrario, les pratiques exemplaires en matière de dépistage obligatoire dictent que tous les conducteurs soient interpellés, pourvu que cela ne cause pas d'embouteillage, et contrôlés. Ainsi, le dépistage obligatoire fonctionnerait de la même façon que les contrôles obligatoires actuellement effectués dans les aéroports, les palais de justice et de nombreux immeubles du gouvernement.

Il convient de souligner en outre que de nombreuses études indiquent que la police n'identifie qu'un très faible pourcentage des conducteurs en état d'ébriété lorsqu'ils doivent se fier uniquement à leurs propres sens, tel que c'est actuellement le cas au Canada. Comme l'a précisé le professeur Ross Homel, l'un des grands experts du monde dans le domaine de l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies : « 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. »

La promulgation de dispositions législatives autorisant le dépistage obligatoire ne modifierait qu'un seul aspect du processus actuel d'application de la loi sur la conduite avec facultés affaiblies du Canada, soit les fondements justifiant une demande de prélèvement d'haleine pour analyse avec un « appareil de détection approuvé » (ADA). Les policiers du Canada sont autorisés à arrêter les véhicules au hasard pour contrôler l'immatriculation, les assurances et le permis de conduire, et à interroger les conducteurs relativement au véhicule, leur conduite et leur consommation d'alcool. Les résultats d'un alcootest effectué avec un ADA dans le cadre d'un contrôle de dépistage obligatoire ne seraient pas admissibles en preuve; ils serviraient uniquement à déterminer s'il y a lieu d'exiger une analyse plus poussée. Les conducteurs qui réussissent l'alcootest seraient libres de reprendre la route. Ceux qui échouent à l'alcootest (généralement ces appareils sont réglés pour afficher un échec à 0,10 %) seraient tenus de se soumettre à une analyse avec un « instrument approuvé »; ils auraient également l'occasion de se prévaloir de leur droit de recourir à un avocat et à toutes les garanties procédurales associées aux constatations réalisées à des fins de preuve.

Les recherches menées au cours des 45 dernières années dans de nombreux pays démontrent sans équivoque que les programmes de dépistage obligatoire bien communiqués à la population produisent des réductions considérables et soutenues du bilan de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, la mise en œuvre du dépistage obligatoire en Suède en 1970 a produit une réduction de 56 % des collisions de la route avec blessés causées par un conducteur en état d'ébriété. Par ailleurs, on leur attribue largement la diminution du pourcentage de conducteurs néerlandais affichant des taux d'alcoolémie supérieurs à 0,05 % (4,5 % en 2000 comparativement à 15 % en 1970). Selon une étude publiée par l'« *European Transport Safety Council* », l'augmentation du taux de dépistage obligatoire à 1 test par 16 habitants permettrait de sauver entre 2 000 et 2 500 vies chaque année. Après la mise en œuvre du dépistage obligatoire en Suisse en 2005, la proportion de conducteurs affichant un test positif au dépistage d'alcool a passé de 25 % à 7,6 % et le nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool a chuté d'environ 25 %.

Une étude publiée en 2013 estime que le dépistage obligatoire aura permis de prévenir 5 309 décès de la route dans quatre États australiens au cours d'une période de 27 ans et conclut que cette mesure est particulièrement efficace pour la réduction des décès de la route chez les personnes âgées de 17 à 30 ans. Selon une étude approfondie menée en 2004, le programme de dépistage obligatoire de la Nouvelle-Zélande a entraîné une réduction de l'ordre de 54,1 % du nombre de collisions mortelles et graves de nuit et engendré des économies de plus d'un milliard de dollars pour la société en 1997. La loi de l'Irlande a été promulguée en 2006 ; à la fin de 2015, l'on notait une réduction de 54,5 % du nombre total de décès de la route et de 59,8 % du nombre de blessures graves. Plutôt que de surcharger les ressources de justice pénale, le dépistage obligatoire a entraîné une réduction massive du nombre d'accusations de conduite avec facultés affaiblies, qui passait d'environ 18 650 à 6 525.

Comme c'est souvent le cas lorsqu'une loi est modifiée, le dépistage obligatoire fera sans doute l'objet de contestations fondées sur la *Charte*. Il convient d'abord de considérer le dépistage obligatoire dans le contexte des mesures de contrôle déjà acceptées. Des millions de Canadiens sont régulièrement soumis à des contrôles obligatoires – par exemple, dans les aéroports, aux frontières, dans les palais de justice et dans d'autres installations gouvernementales. En 2015, quelque 131 millions de passagers ont « embarqué et débarqué » aux aéroports du Canada et chacun de ces derniers aurait pu être contraint à : enlever ses chaussures, sa ceinture et ses bijoux ; remettre ses bagages de cabine pour inspection avec un écouvillon afin de détecter la présence de traces d'explosifs ; passer dans un scanner corporel ; se vider les poches ou se soumettre à une fouille sommaire par palpation dans un lieu public. Il n'est pas rare non plus d'être obligé de faire la file pendant 10 à 15 minutes en ligne avant d'être soumis à ces procédures de dépistage et de fouille. Chaque année, environ 91 millions de visiteurs internationaux et de Canadiens qui reviennent au pays sont assujettis à ce genre de contrôle et de fouille.

Les tribunaux du Canada n'ont jamais soutenu que ces procédures de contrôle (ni même celles qui sont utilisées dans leur salle d'audience) violent la *Charte*. La Cour d'appel de l'Ontario a indiqué ce

qui suit dans sa décision confirmant les contrôles obligatoires à l'entrée des tribunaux : « ... l'expérience ici et ailleurs confirme que les gens essaient d'entrer avec des armes et il est souhaitable d'être en mesure de les trouver et de les interdire. Le système actuellement en place fait en sorte que les lieux soient plus sûrs et plus rassurants. Les moyens déployés pour y parvenir ne sont ni intrusifs ni traumatisants. L'exigence voulant qu'une autorisation fondée sur des motifs raisonnables et probables soit obtenue au préalable n'est pas réaliste dans ce contexte. La loi n'est ni vague ni excessive. Elle est constitutionnelle. »

Par ailleurs, la Cour d'appel de l'Ontario n'a cité aucune statistique, étude ou preuve pour justifier le contrôle de toute personne à l'entrée des palais de justice à des fins de sécurité. Les arguments soulevés par la cour s'appliquent à plus forte raison au dépistage obligatoire. La conduite d'un véhicule est un privilège et non un droit. L'État a un intérêt légitime et considérable dans la sécurité routière et les risques posés par les chauffards aux facultés affaiblies sont sensiblement plus élevés et mieux documentés que les risques posés par les visiteurs potentiellement violents souhaitant entrer dans un palais de justice. Le dépistage des conducteurs se fait avec un minimum d'intrusion, n'est pas stigmatisant et ne dure généralement pas plus de deux minutes durant lesquelles le conducteur reste bien assis dans son véhicule. Contrairement aux résultats d'une fouille menée à l'entrée d'un tribunal, les résultats du dépistage obligatoire ne sont pas admissibles en cour. L'exigence actuelle selon laquelle un agent de police doit avoir un soupçon bien précis pour justifier le dépistage d'un conducteur compromet sérieusement l'efficacité de la loi actuelle. Par conséquent, l'effet dissuasif de la loi est si faible que des millions de Canadiens continuent de conduire même s'ils ont consommé de manière excessive, ce qui fait en sorte que la loi ne réussit pas à prévenir la principale cause criminelle de décès au Canada – c'est-à-dire la conduite avec facultés affaiblies.

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, de voyageurs aux frontières ou de personnes qui entrent dans nos palais de justice. Le dépistage obligatoire fonctionne de la même façon et poursuit les mêmes objectifs de sécurité que les contrôles obligatoires actuellement effectués à ces endroits. Par ailleurs, le dépistage obligatoire n'est pas plus intrusif, incommodant ou stigmatisant que ces contrôles. Tout comme les personnes qui doivent se soumettre à ce genre de contrôle, il a été bien établi que les conducteurs sont assujettis à une attente diminuée en matière de respect de la vie privée. La conduite est une activité hautement réglementée et pratiquée sur des voies publiques pouvant entraîner des risques potentiellement très graves. Étant donné que les tribunaux du Canada ont déjà confirmé la constitutionnalité des contrôles effectués dans les aéroports, aux frontières et dans les palais de justice, il n'existe aucun principe de base pouvant justifier une conclusion contraire dans le dossier du dépistage obligatoire. Il est d'ailleurs rassurant de savoir que Peter Hogg, professeur émérite (*Osgoode Hall Law School*) et le plus grand spécialiste du droit constitutionnel du Canada, est du même avis que nous.

Nous savons fort bien que le dépistage obligatoire n'est pas une panacée, surtout si cette mesure n'est pas pleinement appliquée. Il sera nécessaire d'interpeller un plus grand nombre de véhicules et de faire passer des alcootests à beaucoup plus de conducteurs. Il est bien établi que l'effet dissuasif de cette mesure et, en corollaire, les bienfaits pour la sécurité routière, augmentent selon le nombre de conducteurs testés. Ajoutons à cela les leçons des décennies d'expérience ailleurs dans le monde qui indiquent très clairement que la mise en œuvre de programmes de dépistage obligatoire bien communiqués au grand public au Canada permettrait de sauver des centaines de vies, de prévenir des 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. Nous savons également que le dépistage obligatoire n'alourdit pas le fardeau de la police, des procureurs et des tribunaux; au contraire, cette mesure entraîne une réduction au niveau des accusations et des poursuites. Le dépistage obligatoire est avantageux pour tous les usagers de nos routes. Il convient de souligner en outre que nous constaterons le plus grand nombre de vies sauvées dans un segment de la population particulièrement à risque – les adolescents et les jeunes adultes.

Le gouvernement fédéral mérite toutes nos félicitations pour avoir proposé cette mesure de sécurité routière essentielle qui se fait attendre depuis longtemps.

Robert Solomon, professeur distingué, faculté de droit de l'Université Western Ontario, et directeur national des politiques juridiques de MADD Canada

Erik Chamberlain, PhD, doyenne et professeure, faculté de droit de l'Université Western Ontario

Dr Roy Pursell, professeur, département de médecine d'urgence, Université de la Colombie-Britannique, et urgentologue, Hôpital général de Vancouver

Le 10 mai 2017