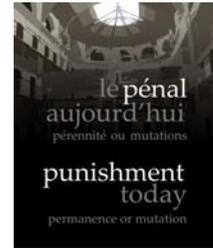


Actes du colloque

Équipe
de recherche
sur la pénalité



Centre International de
Criminologie Comparée

Montréal,
5-6-7 décembre 2007

Projet de loi C-32/C16 La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des peines non pénales au nom de la protection du public

Line Beauchesne
Line.Beauchesne@uottawa.ca

RÉSUMÉ *Dans tout projet de loi, avant de pouvoir se prononcer sur la pertinence des moyens proposés, il faut, au regard de l'objectif poursuivi, bien identifier les problèmes à résoudre. Dans le projet de loi C-32/C16, l'objectif annoncé est d'améliorer la sécurité routière en empêchant les personnes ayant des facultés affaiblies de conduire leur véhicule, car elles peuvent constituer un danger pour elles-mêmes ou autrui. Mais les moyens proposés ne vont pas dans cette direction, car la volonté de punir demeure la plus forte, rendant les moyens proposés totalement inadéquats, eu égard aux véritables problèmes à résoudre. Ce projet a malheureusement été adopté en février dernier.*

MOTS CLÉS *Conduite avec facultés affaiblies, prévention et droit pénal, efficacité de la loi.*

SUMMARY *Before one can decide on the relevance of the means proposed by any given bill, it is necessary, given the stated objective, to properly identify the problems it seeks to address. The declared objective of Bill C-32-C16 is to improve road safety by prohibiting impaired individuals from driving their vehicles because of the danger they constitute to themselves or others. However, the means provided in this bill do not meet this objective because the strongest element within the bill is its strong desire to punish. This desire to*

punish renders the proposed means completely inadequate. Unfortunately, this bill was adopted last February.

KEYWORDS *Impaired driving, deterrence and penal law, law effectiveness.*

RESUMEN *En todo proyecto de ley, antes de poder pronunciarse sobre la pertinencia de los medios propuestos es necesario, en términos del objetivo planteado, identificar correctamente los problemas por resolver. En el caso del proyecto de ley C-32/C16, el objetivo anunciado es la mejoría de la seguridad vial al impedir que las personas con facultades disminuidas conduzcan un vehículo, puesto que pueden constituir un peligro para sí mismas y para otros. Las medidas propuestas, sin embargo, no tienen esta orientación, ya que la voluntad de castigar es la predominante, lo que hace que las medidas propuestas sean totalmente inadecuadas en relación con los verdaderos problemas por resolver. Este proyecto se adoptó, desafortunadamente, en febrero pasado.*

PALABRAS CLAVE *Conducta con facultades desminuidas, prevención y derecho penal, eficacia de la ley.*

Des peines sévères rarement appliquées par manque de ressources ou à cause de procédures trop complexes sont moins efficaces que des procédures plus simples et claires, appliquées de manière plus systématique.

Il serait temps que l'on donne aux policiers les moyens de mieux prévenir la conduite avec facultés affaiblies, quelles qu'en soient les causes, actions policières qui seront plus efficaces si la procédure est simple et accompagnée par d'autres mesures existantes telles des points de démerite, des retraits temporaires du permis, des hausses d'assurance et un bon registre des infractions. Ces mesures beaucoup moins coûteuses que ce qui est présenté dans ce projet de loi, permettraient également le financement d'une série de mesures en prévention.

Malheureusement, ce projet de loi ne va pas dans cette direction, et risque même de diminuer l'efficacité policière en ce secteur aux dépens des nombreuses victimes de la route.

Étude de cas donné aux étudiants du cours d'introduction en criminologie

Conduite avec facultés affaiblies

1) L'inculpé est un industriel prospère et un père de famille très actif et jouissant d'une excellente réputation dans sa collectivité. Après une semaine de travail particulièrement chargée, il s'est rendu à une réception de mariage où il a consommé beaucoup d'alcool. Ayant choisi de rentrer chez lui en conduisant lui-même son véhicule, il s'est endormi au volant et a tué une personne qui traversait la rue. Il n'avait jamais eu de problème d'alcool, ni aucun accident de la route causé par l'ivresse, et son comportement après l'accident fut caractérisé par un remords évident.

2) L'inculpé est une personne âgée de 79 ans vivant en campagne. Il conserve sa voiture malgré une médication créant de la somnolence et des réflexes réduits par l'âge et la maladie. Même si sa fille lui avait déconseillé de conduire à cause de sa médication, il décide tout de même de se rendre voir sa femme hospitalisée en ville au volant de sa voiture. Il s'est endormi au volant et a tué une personne qui traversait la rue. Il n'avait jamais eu de problème connu de conduite avec facultés affaiblies auparavant, et son comportement après l'accident fut caractérisé par un remords évident.

3) L'inculpé est un travailleur social de 42 ans. Après son chiffre de travail de soir, il a dû, à la dernière minute, remplacer un collègue au travail sur le chiffre de nuit car, comme d'habitude, on manque de personnel. En quittant son travail au matin, il s'est ainsi retrouvé avec une période de 24 heures sans sommeil. Par manque de transport en commun, il décide tout de même de prendre sa voiture pour retourner chez lui, comme le font tous ses collègues en pareille situation. En retournant chez lui, il s'est endormi au volant et a tué une personne qui traversait la rue. Il n'avait jamais eu de problème de conduite avec facultés affaiblies auparavant. Ce n'était pas la première fois que cette situation de conduite avec peu d'heures de sommeil survenait comme à d'autres personnes à son travail. Son comportement après l'accident fut caractérisé par un remords évident.

Puisque ce sont trois cas similaires de personnes qui, en connaissance de cause, ont fait le choix d'une conduite avec facultés affaiblies, donnez-leur la même sentence et justifiez-là avec cohérence en répondant aux trois

questions sur la détermination de la peine. On punit quoi ? On punit comment ? Et en quoi votre sentence contribuera à une meilleure sécurité routière ?

(Ne pas oublier que le mot sentence signifie « décision rendue » et n'implique pas nécessairement une sanction pénale. Ne pas oublier également que l'objectif est la sécurité routière par la prévention de la conduite avec facultés affaiblies, quelles qu'en soient les raisons. Enfin, ne pas oubliez l'équité des citoyens devant la loi.)

*Line Beauchesne est
professeure titulaire au
Département de
criminologie de l'Université
d'Ottawa*

L'origine du projet de loi

Le gouvernement libéral précédent proposait le projet de loi C16, devenu sous le gouvernement conservateur le projet de loi C-32 pour « lutter contre la conduite d'un véhicule moteur avec facultés affaiblies par les drogues et l'alcool » (C-32). Ce projet de loi augmente considérablement les peines en matière de conduite avec facultés affaiblies et, de plus, donne au policier le droit d'effectuer des fouilles de véhicule et de prélever des échantillons de fluide corporel afin de sévir sur les présumés consommateurs de drogues autres que l'alcool au volant, la drogue principalement visée étant le cannabis.

Les différents partis politiques, lors des débats sur C-16 au Comité permanent de la justice, s'opposèrent peu à ce projet de loi car il s'agissait de punir un individu qui « sciemment » par sa conduite diminuait la sécurité routière. L'argument soutenant que le rôle de dissuasion que l'on voulait faire jouer à la peine était une erreur et que des peines sévères ne toucheraient pas uniquement la personne incriminée mais son entourage a eu peu de poids auprès des députés au Comité permanent de la justice. Heureusement, ce projet de loi est mort au feuillet.

Aux récents débats du Comité permanent de la justice, cette fois sur C-32, reprise de C-16, plusieurs témoins-experts (dont moi-même), avaient décidé d'aborder la remise en question de la peine d'une manière différente que lors de C-16 afin de justifier le rejet de ce projet de loi.

Après avoir clairement énoncé l'objectif que disait servir ce projet de loi, l'argument majeur mis de l'avant était qu'il fallait le rejeter *au nom*

[Beauchesne, L. Projet de loi C-32/C16.
La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des
peines non pénales au nom de la protection du public |

de la protection du public car des processus de peine complexes rarement appliqués sont moins efficaces en matière de sécurité routière que des campagnes de prévention plus ciblées et des peines non pénales plus aisées à administrer. De plus, les coûts beaucoup moins élevés de ces mesures permettraient d'augmenter l'aide aux victimes d'accidents de la route, qui se plaignent du manque de suivi dont elles ont besoin et qui se retournent alors vers une demande de peines plus sévères pour faire reconnaître ce qu'elles subissent.

L'objectif annoncé du projet de loi

Dans tout projet de loi, avant de pouvoir se prononcer sur la pertinence des moyens proposés, il faut, en regard de l'objectif poursuivi, bien identifier les problèmes à résoudre. Dans ce cas-ci, *l'objectif annoncé est d'améliorer la sécurité routière en empêchant les personnes ayant des facultés affaiblies de conduire leur véhicule car elles peuvent constituer un danger pour elles-mêmes ou autrui*. Une loi qui veut améliorer l'atteinte de cet objectif doit résoudre les deux problèmes suivants.

Premier problème : les multiples causes des facultés affaiblies ne sont pas prises en compte

Jusqu'à maintenant, les campagnes de sensibilisation pour modifier le comportement des gens qui conduisent un véhicule moteur avec facultés affaiblies restreignent presque exclusivement leur message de prévention à l'alcool en tant que cause de l'affaiblissement des facultés. Si ces campagnes ont eu le mérite de réduire considérablement la conduite avec les facultés affaiblies par cette drogue (Santé Canada, 2004), elles ont négligé les autres causes qui peuvent également perturber la faculté de conduire telles la prise de médicaments, la conduite à la suite d'émotions trop grandes, et surtout la fatigue, qui serait à la source d'environ 15 % à 20 % de toutes les collisions routières et un facteur contributif ou secondaire de plusieurs autres. Ces chiffres sont sans aucun doute minimaux car

[...] on a constaté qu'une collision peut ramener un conducteur somnolent à un état de veille normal. Ainsi, les symptômes d'une personne qui conduisait en état de fatigue et qui cause une collision peuvent ne plus être perceptibles à l'arrivée des policiers. [...]. Malheureusement, à ce jour, peu de programmes

ont été conçus et mis en œuvre afin de prévenir et réduire l'incidence de la conduite avec les facultés affaiblies par la fatigue. (Conseil canadien des administrations en transport motorisé¹, 2005 : 6-7)

À l'heure actuelle, seul l'alcootest est obligatoire à la demande du policier (depuis 1979) et peut conduire à une accusation au criminel si la personne refuse de le passer ou si les limites permises ont été dépassées. Mais même avec cet appareil validé scientifiquement, comme l'accusation touche souvent la classe moyenne, qui a des moyens pour se défendre, une multitude de bureaux d'avocats se sont spécialisés dans cette infraction, rendant la procédure d'accusation complexe et coûteuse, comme l'a reconnu le secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et du procureur général du Canada lors de la présentation du projet de loi C-32 en 2^e lecture le 30 janvier. De plus, il a ajouté avec justesse qu'un autre des problèmes est que dans plusieurs cas, même si l'alcootest indique un dépassement de la limite, on ne peut prouver une conduite « mal assurée du véhicule ». Enfin, il y a l'erreur possible dans l'usage de l'appareil. Ainsi, tous ces éléments furent très coûteux en procédures pénales. Bien sûr, certaines modifications du projet de loi C-32 vont tenter de réduire ces problèmes en ce qui concerne l'alcootest, mais comme l'ont rappelé les différents représentants des associations du Barreau au Comité permanent de la justice, considérant la clientèle visée et l'augmentation des peines prévues par ce projet de loi, les complications judiciaires vont se poursuivre avec les coûts afférents car c'est une source pécuniaire intéressante pour les bureaux d'avocats.

Par ailleurs, les provinces, dans leur code de la sécurité routière, ont également diverses mesures non pénales (saisie du véhicule, suspension temporaire du permis) pour empêcher quelqu'un jugé inapte à conduire de demeurer sur la route.

Ainsi, pour contrer ce problème, on doit élargir les stratégies tant préventives que policières de manière à pouvoir englober les multiples causes à la source de la conduite d'un véhicule moteur avec facultés affaiblies.

Deuxième problème : le cas des récidivistes

L'autre problème montré par les études est qu'un petit nombre de récidivistes, responsables de la majorité des accidents, demeurent insensibles à ces campagnes de prévention. Cette situation est souvent

[Beauchesne, L. Projet de loi C-32/C16.

La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des peines non pénales au nom de la protection du public |

liée à une dépendance à une drogue, le plus souvent l'alcool (Conseil Canadien des administrateurs en transport motorisé, 2001) :

Chaque année, la Fondation de recherches sur les blessures de la route effectue une étude et estime [...] qu'il se produit près de 3,8 millions d'incidents avec facultés affaiblies chaque année au Canada. Selon son évaluation tout à fait crédible, 4 % des conducteurs sont responsables de 88 % de ces incidents de conduite avec facultés affaiblies. (Comité permanent de la justice, 2005, 9 juin, témoignage du président du Conseil canadien de la sécurité routière, M. Émile-J. Thérien)

Ainsi, pour contrer ce problème, il faut tenir un registre provincial de ce type d'infraction, et lorsque des récidivistes sont repérés, les amener en traitement. Leur permis de conduire pourrait être suspendu indéfiniment et même leur véhicule saisi s'il y a nécessité, jusqu'à une évaluation positive de leur situation en cette matière.

Est-ce que le projet de loi C-32 présenté à la Chambre des communes en 2^e lecture le 6 février 2007 vient corriger ces deux problèmes ? Pas du tout. Il risque même d'empirer la situation en complexifiant les procédures à tel point que les inculpations seront plus rares et que l'argent disponible en prévention sera restreint.

Le projet de loi : ses défauts

Le projet de loi C-32 propose un processus de détection des facultés affaiblies par les drogues (alcool et autres drogues) en trois étapes similaires au projet de loi C-16.

1) Test de sobriété. Si un agent de la paix a des motifs raisonnables de soupçonner quelqu'un de conduite avec les facultés affaiblies, il pourrait désormais l'obliger à passer « un test de sobriété » (Test de coordination de mouvements TCM) le long de la route, ce qui prend une dizaine de minutes, suite à l'assurance que la personne est calme et comprend le but du test. Celui-ci comprend une vérification de la coordination des yeux (suivre des yeux le mouvement de la main du policier), de la capacité de marcher sur une ligne droite en posant le talon contre l'orteil puis tourner pour revenir sur ses pas, de pouvoir se maintenir en équilibre sur une jambe en levant l'autre jambe à 6 pouces de sol pendant quelques

secondes. Le refus de passer ce test constituerait une infraction au criminel.

2) Évaluation par un « expert en reconnaissance de drogues » (ERD). Si la personne échouait la première étape, le policier pourrait décider d'utiliser l'alcootest ou encore, s'il soupçonne la personne d'avoir consommé une autre drogue que celle-ci, la conduire au poste de police pour une évaluation par un policier ayant suivi une formation le qualifiant en tant « qu'expert en reconnaissance de drogues ». Le refus d'obtempérer, que ce soit pour l'alcootest (ce qui est déjà dans le code criminel) ou l'évaluation par un ERD (ce qui est nouveau), constituerait une infraction, tout comme le refus de passer le test de sobriété. L'évaluation par un ERD au poste de police prend environ 45 minutes et consiste en la vérification de signes vitaux et au passage d'autres tests physiques.

3) Test de fluides corporels (sang, urine, salive, sueur). Si ce policier jugeait que la personne a consommé des drogues, on passerait alors à la troisième étape. Des tests de fluides corporels seraient faits avec un test de dépistage portatif. Si positifs, ils seraient envoyés en laboratoire pour validation car la précision des appareils portatifs n'est pas adéquate et plusieurs faux positifs sont possibles. Un test positif de prise de drogues validé en laboratoire servirait par la suite comme preuve pour une accusation au criminel en matière de conduite avec facultés affaiblies.

Les coûts qui le rendent inapplicable

La majorité des témoins à ce même Comité aux audiences du projet de loi C-16, ancêtre de C-32, favorables ou non au projet de loi, ont souligné les sommes considérables nécessaires à sa mise en application. Il y a d'abord la formation des policiers, plus particulièrement la formation des ERD² dans tout le pays, qui font déjà douter de la possibilité réelle de l'application de cette loi, application qui peut également renfermer des possibilités d'abus et de discrimination à l'égard des citoyens. Comme le soulignait l'honorable Robert Thibault, député libéral, à propos de C-32 le 6 février :

Dans le Canada rural, [...] les postes de la GRC [Gendarmerie Royale du Canada] sont très éloignés les uns des autres et sont généralement sans effectif en dehors des heures normales de bureau. Le fardeau administratif imposé à la GRC et les coûts afférents – coûts qui seront ainsi transférés aux provinces et aux municipalités puisqu'elles doivent assumer une partie des coûts

[Beauchesne, L. Projet de loi C-32/C16.

La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des peines non pénales au nom de la protection du public |

liés aux services policiers, ce qui est le cas en Nouvelle-Écosse et, je crois, dans toutes les provinces – seront très élevés si chaque détachement doit compter sur une personne formée pour être un expert en reconnaissance des drogues et disponible 24 heures sur 24. Cela signifie que plusieurs agents devront avoir cette formation. Certains de ces détachements ne comptent que deux ou trois agents.

Ensuite, il faudrait une personne capable de prélever du sang et des substances corporelles de façon sûre. Cela exigerait une formation intensive en soins infirmiers ou une autre formation connexe, et l'agent ainsi formé devra être disponible 24 heures sur 24. Sinon, il faudra transporter les accusés, des gens qui pourraient bien être innocents, sur des distances énormes. Cela rendrait l'administration de ce programme très difficile.

Le gouvernement a-t-il examiné les questions relatives aux coûts, à l'administration et à la façon de faire en sorte que les coûts ne soient pas un fardeau indu pour les villes, les municipalités rurales et les provinces ?

Dans certaines régions du pays, le système de santé peut être ou ne pas être en mesure de s'occuper de ces choses, mais les distances à parcourir peuvent être longues. Il pourrait s'agir d'une personne tout à fait innocente, mais qui, en raison d'erreurs de jugement, serait détenue pendant deux, quatre ou huit heures, empêchée de poursuivre l'activité qu'elle avait entreprise, qu'il s'agisse d'un travail ou d'une autre activité, et placée dans des circonstances très pénibles. Voilà pour le point de vue du citoyen.

Si nous nous plaçons du point de vue de la GRC, le fardeau administratif serait très lourd. Cela voudrait dire que la GRC aurait besoin d'une multitude de ces experts pour en affecter à tous ses postes, ou raisonnablement à proximité, sur une base fonctionnelle, 24 heures sur 24. Même en ajoutant 1 000 agents de la GRC pour l'ensemble du Canada, on n'y arrivera pas. Ça ne sera pas suffisant. Il nous en faudra beaucoup plus. (Intervention de l'Honorable Robert Thibault, député libéral, Comité permanent de la justice, audiences du 6 février : 2005)

De plus, ces agents ne restent pas toute leur carrière sur la route, ils ont des promotions. Ainsi, de nouveaux ERD seront continuellement à former.

Il y a aussi les coûts pour les appareils de détection qui doivent être renouvelés régulièrement, pour la validation des tests de drogues, de même que pour tout le personnel impliqué dans les procédures judiciaires. En effet, les avocats contesteront avec raison ces tests dont aucune étude scientifique rigoureuse ne vient valider leur capacité de prouver la causalité avec la conduite avec facultés affaiblies.

Tests non valides pour tester les facultés affaiblies

Comme l'ont soulevé l'Honorable Marlene Jennings et Brian Murphy, députés libéraux, aux débats sur C-32, rappelant le discours des experts sur la question lors des audiences au Comité permanent de la justice sur C-16 :

Le problème se complique parce que les drogues demeurent présentes dans l'organisme pendant des semaines, ce qui fait qu'il est difficile d'évaluer la baisse des facultés ou même la consommation récente. Par exemple, on peut détecter la présence de tétrahydrocannabinol (composant actif du cannabis) dans l'organisme jusqu'à quatre semaines après la consommation, bien que son effet sur les facultés ne soit pas de longue durée. (Barnett, 2004 : 13)

Et M. Joe Comartin, député NPD, d'ajouter lors de ces mêmes débats que, devant cette réalité technologique, un test positif présenté en cour entraînerait indubitablement la réaction suivante :

Si je me mets dans la peau de l'avocat de la défense, je dirais au juge que la preuve est très préjudiciable pour mon client, car elle montre qu'il a consommé de la drogue alors que cela n'est pas de cela (*sic*) qu'il est accusé. Il est accusé de conduite avec les facultés affaiblies. L'élément de preuve n'a aucune valeur pour établir s'il avait les facultés affaiblies. [...] Je crains que l'affaire risquerait d'être rejetée pour cette raison. Ce n'est même pas un argument fondé sur la Charte. Nos tribunaux se fondent sur des règles de preuve. Par conséquent, le projet de loi comporte une lacune fondamentale.

Il y a également une possibilité de contestation en vertu de la Charte. Compte tenu des qualifications limitées de l'agent évaluateur, le tribunal peut fort bien statuer que la sécurité personnelle d'un individu a été menacée, ce qui constitue une violation d'un droit fondamental au Canada. Le tribunal pourrait conclure en vertu de cet article de la Charte qu'il serait déraisonnable d'exiger qu'une personne fournisse un échantillon de sang ou, dans certains cas, un échantillon d'urine, à cause du motif de la demande. L'agent évaluateur à l'origine de la demande n'est absolument pas un expert en médecine et il ne possède que des compétences limitées pour déterminer si l'accusé a consommé de la marijuana, de l'héroïne ou un médicament sur ordonnance parfaitement légal.

Toutes les recherches que j'ai faites me disent qu'il y a très peu de chances que ce système fonctionne. [...] un certain nombre d'États américains ont utilisé ces méthodes et n'ont nullement réussi à réduire le nombre de personnes qui conduisent sous l'influence de drogues. (Intervention du député NPD, Joe Comartin au Comité permanent de la justice, audiences du 6 février : 2005)

Comme l'a rappelé avec pertinence le député du Bloc québécois Serge Ménard aux audiences de C-16 : les mauvaises lois font la fortune des bons avocats. Et le projet de loi C-32, tout comme C-16, est particulièrement mauvais :

D'après notre expérience, une nouvelle loi qui va au-delà de ce qui peut être appuyé avec exactitude par la technologie et qui se fonde largement sur l'interprétation subjective des agentes et agents de police a peu de probabilités d'apporter des améliorations au régime d'application de la loi et d'augmenter la sécurité routière. Elle risque plutôt de retarder encore plus les procédures du tribunal en soulevant des défis juridiques. (Association du Barreau canadien, mémoire au Comité permanent de la Justice sur C-16, 2005 : 2)

Discrimination des clientèles visées par C-32

De plus, C-32 s'annonce fort discriminatoire dans son application. Quand on cite des exemples autres que l'alcool comme drogues au volant, il ne semble y avoir que les jeunes qui consomment du cannabis qui sont visés. Pourtant, comme l'ont souligné l'Honorable Marlene Jennings du parti libéral et le député du Bloc québécois, M. Mario Laframboise, rappelant avec justesse les inquiétudes soulevées par le Conseil canadien de la sécurité routière, les personnes âgées consomment une grande quantité de drogues (surtout des médicaments) dont plusieurs peuvent affaiblir les facultés et elles devraient ainsi constituer une grande partie de la clientèle qui aurait à subir les trois étapes et, éventuellement, les sanctions criminelles que l'on privilégie comme solution dans ce projet de loi.

Les Canadiens âgés de 65 ans et plus prennent en moyenne neuf médicaments par jour, y compris des médicaments sur ordonnance, des médicaments en vente libre et des produits phytopharmaceutiques.

Les médecins prescrivent des benzodiazépines pour combattre l'anxiété et l'insomnie chez les personnes âgées. Ces médicaments peuvent provoquer des effets secondaires comme la somnolence, réduire les fonctions motrices et occasionner la confusion. Une étude réalisée à Montréal sur plus de 224 000 conducteurs de 67 à 84 ans a révélé que ceux qui prenaient des benzodiazépines à effet prolongé couraient 45 pour 100 plus de chances d'être impliqués dans une collision occasionnant des blessures.

Le fait de combiner de l'alcool et des médicaments peut être très risqué – spécialement chez les aînés. Avec l'âge, la tolérance à l'alcool diminue de façon constante et le corps élimine l'alcool moins rapidement.

Présentement, près de 22,000 médicaments pour usage humain sont disponibles au pays. L'identification de ceux pouvant causer un affaiblissement de l'aptitude à conduire (seul ou en combinaison avec d'autres substances), la détermination d'une limite légale pour chacun de ces médicaments et l'approbation des outils d'évaluation représentent un défi colossal. (Conseil canadien de la sécurité routière, 2005 : 8-9)

[Beauchesne, L. Projet de loi C-32/C16.

La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des peines non pénales au nom de la protection du public |

L'Association canadienne de la police professionnelle (2005) et le Comité de la drogue au volant de la Société canadienne des sciences judiciaires (2005) expliquaient lors des audiences sur C-16 que si la conduite avec facultés affaiblies est liée à une situation médicale, ce sera l'aide d'un médecin et non la procédure d'incarcération qui sera envisagée. Pourquoi ? N'y a-t-il pas ici également le choix de conduire son véhicule malgré des facultés affaiblies ? Y a-t-il de « bonnes » facultés affaiblies et de « mauvaises » ? En matière de sécurité routière, cette distinction n'a pas de sens.

De toute manière, la question risque peu de se poser car la formation des ERD et les tests de drogues portent essentiellement sur les drogues illicites. Comme le soulignait le président d'un laboratoire privé³ aux audiences du 21 juin sur C-16 en présentant un appareil portatif pour tester les drogues :

Ce dispositif ne peut dépister toutes les drogues, mais il peut détecter la plupart des drogues dont on abuse. C'est un système américain. On pourrait le modifier pour qu'il ne dépiste que la marijuana ou pour qu'il détecte d'autres drogues, mais, pour l'instant, il détecte les opiacés, le PCP, les amphétamines, la cocaïne et la marijuana. (Beaumier, 2005)

Tous les experts aux audiences de C-16 l'ont souligné : il est impossible de tester toutes les drogues. Il faut donc choisir celles que l'on désire analyser en fonction des clientèles ciblées. Le potentiel de discrimination de ces instruments est ici évident.

Affaiblissement des messages en prévention

Qu'en est-il du message en prévention de la conduite avec facultés affaiblies dans ce projet de loi ? Le paragraphe 254 (2) explique que si le policier a des motifs raisonnables de soupçonner un affaiblissement des facultés qui amènerait une conduite dangereuse ou imprudente, il ne va pas vers les étapes suivantes à moins d'avoir un doute que la personne a consommé de la drogue. Et alors ? Si le policier ne croit pas que la personne a consommé de la drogue et que la personne avait une conduite dangereuse, il la laisse partir ? Si le test revient négatif du laboratoire, alors cela signifie que la conduite dangereuse n'avait pas d'importance et il n'y a pas d'accusation? *Il semble ici que ce soit la*

consommation de drogue et non la conduite avec facultés affaiblies qui soit punie, comme le soulignait le Commissaire adjoint Raf Souccar de la GRC aux audiences sur le projet de loi C-16 :

L'examen de l'expert en reconnaissance de drogue permet aussi d'écartier les cas d'affaiblissement des facultés pour cause de fatigue ou pour toute autre raison. Nous nous concentrons sur des drogues précises qui nuisent aux facultés. (Comité permanent de la justice, 20 octobre 2005)

Où sera l'argent pour la prévention suite aux millions que coûterait la mise en œuvre de ce projet de loi ?

La conclusion du Conseil canadien de la sécurité routière qui aurait souhaité que les millions de dollars nécessaires au projet de loi C-16 soient plutôt investis en prévention est que :

[...] le projet de loi C-16 [tout comme le projet de loi C-32] semble une solution-miracle motivée par l'opportunisme politique pour calmer les critiques soulevées par le projet de loi C-17 [projet de loi sur le cannabis]. Lorsqu'il est question de la sécurité, les solutions-miracle privilégient souvent les résultats à court terme au détriment des progrès à long terme sans s'attarder aux causes des problèmes. Ces solutions peuvent avoir des conséquences imprévues. Généralement, comme c'est le cas présentement, les lois adoptées rapidement négligent les facteurs importants tels que l'application des lois existantes, les causes fondamentales du problème et la compétence.

À l'opposé, les solutions intelligentes se concentrent sur les progrès à long terme. En faisant appel à la recherche reconnue et à l'analyse de l'ensemble de la situation, elles tiennent compte des aspects psychologiques, du rapport coût-efficacité et des répercussions possibles. Dans l'intérêt de la sécurité publique, nous demandons au gouvernement de reporter l'adoption des modifications proposées au Code criminel. (Conseil canadien de la sécurité routière, 2005 : 3)

L'Honorable Marlene Jennings, députée libérale, et Mme Carole Freeman, députée du Bloc québécois, manifestaient également leur inquiétude aux débats sur C-32 si tant d'argent allait à la police, il fallait

se demander ce qui resterait pour financer des campagnes de sensibilisation du public sur l'ensemble des causes qui peuvent affaiblir les facultés lors de la conduite d'un véhicule moteur, campagnes fort importantes puisqu'elles ont eu des résultats positifs en matière de prévention de la conduite sous l'effet de l'alcool.

Autres solutions pour prévenir efficacement la conduite avec les facultés affaiblies

Que devrait-on faire alors pour réduire les deux principaux problèmes en matière de prévention de la conduite avec facultés affaiblies, soit l'action sur l'ensemble des causes et la présence des récidivistes ?

Action sur le premier problème : prendre en compte la multiplicité des causes qui affaiblissent les facultés

Tout d'abord, investir davantage dans la prévention pour apprendre aux citoyens la multiplicité des causes qui peuvent affaiblir la capacité de conduire. Ensuite, prendre des mesures policières cohérentes et beaucoup moins coûteuses en fonction de l'ensemble de ces causes. Pour cela, pas besoin de réinventer la roue. Il s'agit de rendre obligatoire un test adéquat des facultés nécessaires à la conduite. Ce type de test existe déjà dans certains milieux de travail.

Il s'agit d'un test de comportement qui porte sur diverses capacités essentielles pour le travail, dans ce cas-ci. Mais on pourrait modifier ce test assez simplement, disons-le, pour en faire un test routier permettant de vérifier la capacité de conduire. Je dis que c'est de bien des façons supérieur aux tests chimiques parce qu'on y vérifie, par exemple, le temps de réaction, la coordination motrice, la capacité d'accomplir des tâches malgré une attention réduite, la mémoire à court terme, toutes choses essentielles pour la sécurité automobile.

Ce qui est intéressant, c'est que cette technique est relativement peu coûteuse actuellement, grâce notamment aux fabricants de jeux comme le *Game Boy*. La technologie existe et les protocoles sont déjà au point. Ces appareils peuvent être utilisés par du personnel avec une formation moins importante que celle des experts en reconnaissance de drogues, assurément. Et

puisqu'on vérifie des comportements, je crois que cela résisterait bien à l'examen des tribunaux. Plus important encore, cela permettrait de constater un affaiblissement des facultés lié à diverses causes. [...]

Il va de soi que la fatigue et le manque de sommeil sont aussi de graves problèmes. D'après les études réalisées au moyen de simulateurs de vol, [...] une nuit sans sommeil peut nuire au rendement tout autant qu'un taux d'alcoolémie de 0,08. [...]

Pour moi, peu importe ce qui nuit aux facultés. Ce pourrait être n'importe lequel des facteurs dont j'ai parlé. Nous ne voulons pas ces conducteurs sur nos routes. (Comité permanent de la justice, audiences sur le projet de loi C-16, 21 juin 2005, témoignage du professeur Beyerstein)

L'apprentissage de ces tests par les policiers et l'évaluation de leur réussite dans une situation donnée seraient plus simples. Comme le soulignait Larry Cohen de la B. C. Civil Liberties Association aux audiences sur C-16 :

Si l'on donne une formation psychologique à un agent de police pour qu'il puisse reconnaître les conducteurs en état d'ébriété, son jugement sera moins exact que si on lui donne une formation lui permettant d'établir si une personne peut marcher ou non sur une ligne droite. (Comité permanent de la justice, 23 juin 2005)

L'enjeu ne serait plus de rechercher un consommateur de drogues illicites, comme c'est le cas dans ce projet de loi, mais de vérifier si la personne est en état de conduire.

Bien sûr, avant de passer ce test, il doit y avoir quelques minutes prises par le policier pour s'assurer que la personne comprend ce qui se passe et ce qu'elle a à faire. De plus, plusieurs témoins aux audiences sur le projet de loi C-16 ont mentionné qu'il serait important que ces tests soient filmés⁴, si une preuve était nécessaire devant les tribunaux pour répondre à une contestation de la part de la personne incriminée. Ce test filmé aurait aussi l'avantage de réduire le potentiel de subjectivité policière pour en évaluer la réussite ou non.

En fait, le projet de loi C-32, pour bien améliorer la sécurité routière, aurait dû garder dans sa mire la question centrale suivante :

[Beauchesne, L. Projet de loi C-32/C16.

La conduite avec facultés affaiblies : justifier à la population des peines non pénales au nom de la protection du public |

que la personne revienne du travail ou du bar, cette personne est-elle en état de conduire ? Si elle échoue le test qui valide ses capacités de conduire, pour la protection du public et pour sa propre protection, elle ne peut continuer sa route.

Tous les spécialistes sur la question des drogues et la sécurité routière qui sont allés témoigner aux audiences du projet de loi C-16, même ceux d'organismes gouvernementaux, ont souligné que, selon les études, les sanctions pénales ne sont pas le meilleur moyen pour réduire la conduite avec facultés affaiblies. Pour cette raison, ils recommandaient de traiter la question de la conduite avec facultés affaiblies en dehors du pénal, comme cela se fait déjà dans l'application provinciale du *Code de la sécurité routière*, utilisant la suspension administrative du permis de conduire pour un certain temps et la saisie du véhicule, avec ou sans amende, selon les cas, sans que cela ne soit un acte criminel.

Les suspensions administratives du permis de conduire sont des outils efficaces pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies. [...]

Actuellement, les policiers qui ont des raisons de croire qu'un conducteur présente des dangers pour le public peuvent, en vertu du code de la route provincial, suspendre immédiatement son permis de conduire. Par contre, cette suspension n'est pas nécessairement considérée comme une infraction. Une infraction qui serait passible d'une contravention renforcerait les conséquences réelles et perçues et permettrait aux autorités de conserver des dossiers sur les contrevenants. (Conseil canadien de la sécurité routière, 2005 : 4)

La personne peut toujours aller devant les tribunaux contester une décision, si elle se croit lésée, comme c'est le cas pour une contravention de vitesse. Mais si les sanctions sont plus souvent appliquées même si elles sont moins lourdes, l'enjeu de les contester sera moins grand. Et si elles sont appliquées plus souvent, l'intérêt de préserver son permis de conduire en modifiant son comportement sera plus grand.

Pour ce faire, il faut modifier les lois provinciales et territoriales en matière de sécurité routière pour permettre de tenir un registre des infractions et utiliser le système de points d'inaptitude. Les assurances feraient le reste, en augmentant les primes. Comme ces interventions policières seraient plus aisées et qu'elles engloberaient l'ensemble des causes de la conduite avec facultés affaiblies, les policiers auraient le

temps et la capacité de les appliquer plus souvent, et le message à la population serait beaucoup plus clair : ce qui est visé est la sécurité routière. *Des peines sévères rarement appliquées par manque de ressources ou à cause de procédures trop complexes sont moins efficaces que des procédures plus simples et claires, appliquées de manière plus systématique.*

Un grand nombre de rapports de recherche en psychologie disent que, si nous voulons changer un comportement par le biais d'un châtiment, le facteur le plus important, c'est la certitude de ce châtiment et non pas sa sévérité. Si les gens craignent de faire l'objet d'une peine s'appliquant à un comportement particulier, cela a un effet dissuasif, alors que la peine la plus lourde n'aura aucun effet si les gens croient de façon subjective qu'ils ne seront pas visés. (Comité permanent de la justice, 21 juin 2005, témoignage du professeur Beyerstein)

Plusieurs experts ont déploré que la complexité des procédures et le fait qu'elles seront peu appliquées, feront en sorte que moins de gens seront interceptés et que cela augmentera les délits de fuite ou encore les contestations judiciaires coûteuses à cause de la sévérité des peines. Pourquoi seraient-elles peu appliquées ? Comme le reconnaissait l'Association canadienne de la police professionnelle aux audiences de C-16 (2005 : 8-9)

À moins qu'une proportion suffisante de policiers et policières sur le terrain reçoivent la formation voulue et que leurs compétences soient agréées pour effectuer des tests de sobriété normalisés et des évaluations d'experts en reconnaissance de drogues, le projet de loi C-16 servira rarement. Des ressources suffisantes doivent être disponibles en temps opportun dans les laboratoires et en toxicologie pour effectuer les analyses de sang et des autres échantillons prélevés en vertu du projet C-16. (Association canadienne de la police professionnelle, audiences du Comité permanent de la justice, 2005 : 8-9)

L'implantation de nouvelles procédures policières non pénales afin d'agir sur l'ensemble des conduites avec facultés affaiblies devrait être accompagnée d'un investissement adéquat en prévention pour diminuer la récurrence de ces cas. Ces interventions policières devraient constituer, en fait, une action visant à repérer les échecs des stratégies préventives et non s'instaurer en tant que stratégie principale d'action en ce secteur. Mais que restera-t-il d'argent en prévention si des millions et

des millions de dollars sont engouffrés dans ce projet de loi pour faire de la répression ?

Action sur les récidivistes

Dans le cas des récidivistes, il s'agirait de tenir un registre provincial des personnes trouvées coupables de conduite avec facultés affaiblies afin de les repérer. Les études indiquent qu'il s'agit principalement de personnes dépendantes aux drogues, la principale étant l'alcool. De toute évidence, il faut les amener en traitement pour agir sur le problème. Leur permis de conduire pourrait être suspendu indéfiniment et même leur véhicule saisi s'il y a nécessité, jusqu'à une évaluation positive de leur capacité de gérer leur consommation d'alcool.

Aide aux victimes d'accidents de la route

Des victimes d'accidents de la route sont venues témoigner en faveur des projets de loi C-16 et C-32, étant en faveur d'une plus grande sévérité des peines. Pourtant, ce qu'elles décrivaient comme détresse est le manque de soutien adéquat à la suite de leur accident et le sentiment d'être délaissées par le système. Il s'agit ici d'augmenter les investissements pour les programmes d'aide aux victimes d'accidents de la route ; les sanctions pénales ne vont pas changer la détresse et le manque de soutien dont elles se sont plaintes avec raison (Fattah, 2001a ; 2001b ; Young, 2001).

Conclusion

En somme, l'argumentaire de ceux qui ont critiqué ce projet de loi lors des audiences fut d'appuyer son objectif et le fait que l'on veuille donner aux policiers les moyens de mieux prévenir la conduite avec facultés affaiblies, quelle qu'en soient les causes, mais en mettant de l'avant que cette action policière réussira à remplir cet objectif si la procédure de sanction est plus simple et est accompagnée par des points de démerite, des hausses d'assurance et d'un bon registre des infractions. Ces mesures non pénales beaucoup moins coûteuses que ce qui est présenté dans le projet de loi C-32 permettraient également une série de mesures supplémentaires en prévention et pour accroître l'aide aux victimes des

accidents de la route, répondant au discours de ce dernier groupe qui est souvent utilisé pour justifier la sévérité des peines.

Cette fois, les députés du Comité permanent de la justice furent plus sensibles à ces arguments au nom de la protection du public et rejetèrent ce projet de loi.

Toutefois, politique conservatrice oblige, le gouvernement Harper a forcé la main du Sénat pour que l'ensemble des projets de loi de son gouvernement augmentant les peines soit adopté le 28 février 2008, sous peine d'aller en élection, car il en avait fait une ligne directrice de la politique de son gouvernement dans le Discours du Trône. Ce qui fut fait.

Références

- Association (L') Canadienne de la Police Professionnelle (ACPP) (2005). *Mémoire concernant le projet de loi C-16*. Mémoire déposé au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, Ottawa.
- Association (L') du barreau canadien (2005). *Mémoire sur le projet de loi C-16 La conduite avec facultés affaiblies par les drogues*. Mémoire déposé au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, Ottawa.
- Barnett, L. (2004). *Projet de loi C-16: loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies) résumé législatif*. Ottawa : Bibliothèque du Parlement.
- Beaumier, P. (2005). *Témoignage et Mémoire sur le projet de loi C-16*. Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, 21 juin.
- British-Columbia Civil Liberties Association (2005). *Bill C-16 (Roadside Drug Testing)*. Mémoire déposé au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, 23 juin.
- Comité de la drogue au volant de la Société canadienne des sciences judiciaires (2005). *Mémoire présenté au Comité permanent de la justice et des droits de la personne relativement à la conduite avec facultés affaiblies par des stupéfiants*. Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, Ottawa.
- Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile (2005). Audiences sur le projet de loi C-16, 12 mai au 23 juin et du 20 octobre au 3 novembre. Disponible sur www.parl.gc.ca.
- Conseil canadien de la sécurité (2005). *Projet de loi C-16 : Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies)* Mémoire à l'intention du Comité permanent de la justice, des droit de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile, Ottawa.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2001). *Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010*. Recherche préparée pour le Comité permanent sur la sécurité routière, Ottawa.

----- (2005). *Stratégie de réduction de la conduite avec les facultés affaiblies par la fatigue*. Recherche préparée pour le Comité permanent sur la sécurité routière et le groupe de travail sur la SRCFA 2010, Ottawa.

Fattah, E. A. (2001a). *Victim's rights: past, present and future. A global view* dans In R. Cairo & D. Salas (éds.), *Œuvre de justice et victimes* (81-88). Montréal : L'Harmattan.

Fattah, E.A. (2001b). *Does victimology need Deontology? Ethical conundrums in a young discipline*. In A. Gaudreault & et I. Waller (éds.), *Actes du Symposium : Xe Symposium international de victimologie* (129-154). Montréal : Association québécoise Playdoyer-Victimes. Montréal.

Santé Canada (2004). *Meilleures pratiques. Traitement et réadaptation des contrevenants dans les cas de conduite avec facultés affaiblies*. Ottawa : Santé Canada.

Young, A. (2001). *Points de vue des intervenants en sciences sociales, médiation et satisfaction des victimes*. In *Le rôle de la victime au sein du processus judiciaire : une analyse bibliographique 1989-1999* (37-51). Ottawa : Ministère de la justice, Centre de la politique concernant les victimes.

¹ La Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies lancée en 1991 « est coordonnée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), un organisme autonome dont le mandat relève du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le CCATM est le chef de file de toutes les autorités législatives qui luttent contre la conduite avec facultés affaiblies. » (Conseil canadien de la sécurité routière, 2005:3)

² Méthode mise sur pied aux États-Unis, en Californie, par le Service de police de Los Angeles. Le National Highway Traffic Safety Administration, l'institut national de la sécurité routière des États-Unis a ensuite entrepris la normalisation de ces techniques au début des années 1980.

³ Comme la validation des tests par les laboratoires gouvernementaux existants prendrait de six semaines à six mois, ces laboratoires étant surchargés, on se tournerait vraisemblablement vers les compagnies privées de tests de drogues pour accélérer la procédure. Pour ces compagnies, le projet de loi C-32 ouvre la voie à un créneau fort lucratif.

⁴ Certains arguent le coût élevé de ces caméras. En regard des coûts représentés par les procédures d'application de C-32, il est vraiment minime.