



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 005 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 25 février 2009

—
Président

M. Ed Fast

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le mercredi 25 février 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Ed Fast (Abbotsford, PCC)): La séance est ouverte.

Le Comité permanent de la justice et des droits de la personne tient sa cinquième réunion ce mercredi 25 février 2009.

Vous avez devant vous l'ordre du jour. Il est à noter que nous avons réservé 15 minutes à la fin de notre réunion pour débattre la motion de M. Ménard en faveur de l'ajout des termes « condition sociale » à la Loi sur les droits de la personne. Je crois en outre que M. Storseth souhaite présenter sa motion sur l'examen des droits de la personne.

Nous allons aujourd'hui poursuivre notre étude sur la conduite avec facultés affaiblies. C'est la raison pour laquelle nos témoins sont venus aujourd'hui.

Premièrement, nous accueillons les représentants du Conseil canadien de la sécurité, Emile Therien et Raynald Marchand. Le Bureau d'assurance du Canada est représenté par Dennis Prouse et Robert Tremblay; l'Association canadienne des policiers, par Charles Momy et David Griffin; et finalement, la Criminal Lawyers' Association est représentée par Joseph Di Luca et Jonathan Rosenthal.

Messieurs, soyez les bienvenus. Je crois qu'on vous a dit de combien de temps vous disposiez pour votre présentation. La plupart d'entre vous disposez de 10 minutes. Dans toute la mesure du possible, limitez vos commentaires en conséquence, car nous avons beaucoup de questions à vous poser.

Nous allons commencer par M. Tremblay ou M. Prouse.

M. Dennis Prouse (directeur, Relations gouvernementales fédérales, Bureau d'assurance du Canada): Merci, monsieur le président.

Je commence. Je suis directeur des relations gouvernementales fédérales au Bureau d'assurance du Canada. Je suis accompagné par mon collègue, Robert Tremblay, notre directeur de la sécurité routière et des projets spéciaux.

Je tiens à vous remercier, vous et les membres du Comité, de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

[Français]

Ce sera probablement plus facile pour tous si je parle en anglais, et mon collègue, M. Tremblay, parlera en français.

[Traduction]

Le BAC est l'association commerciale nationale des assureurs du Canada pour l'assurance auto, l'assurance habitation et l'assurance entreprise. D'un océan à l'autre, nous employons plus de 106 000 Canadiens. L'an dernier, nos membres ont versé plus de six milliards de dollars sous forme d'impôts aux trois ordres du gouvernement et ils

ont déboursé plus de 20 milliards de dollars pour aider des Canadiens à refaire leur vie après des accidents tragiques.

Nous sommes fermement convaincus, monsieur le président, que notre industrie ne doit absolument pas se contenter d'encaisser des primes et de répondre aux demandes de règlement. C'est la raison pour laquelle, depuis plusieurs décennies, le BAC joue un rôle de premier plan dans les dossiers de sécurité routière et de prévention des blessures.

En fait, il y a plus d'une génération que l'industrie de l'assurance a commencé à réclamer vigoureusement que l'on combatte la conduite avec facultés affaiblies. Comme les membres du Comité le savent, l'attitude à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies était autrefois bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. De grands progrès ont été réalisés mais, et je suis certain que nous l'entendrons dire aujourd'hui, il reste encore beaucoup à faire.

Nous avons aussi été parmi les premiers à préconiser l'usage des ceintures de sécurité, encore une fois à une époque où les attitudes dans ce domaine étaient aux antipodes de ce qu'elles sont maintenant.

Il y a environ une décennie, nous avons pris la tête de la campagne pour l'octroi des permis de conduire par étapes progressives au niveau provincial. À l'époque, cette approche était très controversée. Maintenant, elle est généralement considérée comme une bonne politique publique. Elle a beaucoup contribué à réduire le nombre de décès et de blessures causés par des accidents de la circulation chez les jeunes de 16 à 19 ans.

Certains d'entre vous savent peut-être que nous avons pris une part très active à une campagne visant à réduire les distractions pour les conducteurs.

Ces deux dernières années, nous sommes intervenus dans plusieurs domaines, notamment celui des conducteurs présentant un risque d'ordre médical; nous avons témoigné à ce sujet devant un comité sénatorial l'an dernier ainsi que sur la question de la fatigue du conducteur.

L'Opération Nez rouge — certains d'entre vous le savent peut-être — est une de nos oeuvres de charité favorites, car nous croyons qu'elle a été d'une très grande utilité dans plus de 100 collectivités où elle s'est déroulée cette année. Certaines de ces collectivités sont peut-être situées dans vos circonscriptions.

[Français]

M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Parlez plus tranquillement, vous allez faire mourir les interprètes.

[Traduction]

Le président: Nous tenons à ce que la traduction simultanée soit claire, alors je dois vous demander de ralentir un peu votre débit.

[Français]

M. Dennis Prouse: C'est la faute de M. le président, qui dit que nous avons seulement 10 minutes.

[Traduction]

Opération Nez rouge est une de nos oeuvres de charité préférées. C'est une opération qui apporte énormément à une centaine de collectivités, et certains d'entre vous connaissent quelques-unes de ces collectivités. Il s'agit d'une oeuvre communautaire animée par des bénévoles et qui grandit chaque année. Elle offre un service de accompagnement aux automobilistes dont les facultés pourraient être affaiblies pendant la période des fêtes. Notre industrie est fière d'avoir apporté son soutien à Opération Nez rouge l'an dernier. Nous y consacrons environ deux millions de dollars par an.

Dernièrement, nous sommes devenus le commanditaire national de l'Association canadienne des lésés cérébraux. Ce groupe fait un travail remarquable auprès des victimes de lésions cérébrales. Nous avons en particulier remarqué que la majorité des bénévoles appartenant à cette association semblent être des amis et des parents de personnes qui ont subi de telles blessures, bien souvent dans des accidents de la route et parfois par la faute de conducteurs aux facultés affaiblies. Nous sommes témoins de leurs difficultés et de leurs efforts, et nous savons qu'un grand nombre de ceux qui suivent les délibérations aujourd'hui sont probablement des amis et des parents de personnes mortes par la faute de conducteurs aux facultés affaiblies. Nous en sommes particulièrement conscients ici.

Cela dit, j'invite mon collègue, Robert Tremblay, à traiter de certains aspects particuliers des problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui.

M. Robert Tremblay (directeur, Sécurité routière et projets spéciaux, Bureau d'assurance du Canada): Monsieur le président, je commencerai mes remarques en français, après quoi je passerai à l'anglais, et je vais essayer de ne pas aller trop vite pour l'interprète.

[Français]

Le Canada a connu, au cours des 30 dernières années, des progrès majeurs et des changements d'attitude sociale très importants vis-à-vis de la problématique de la conduite en état d'ébriété. Et cela doit être considéré, à notre avis, comme une victoire importante.

Toutefois, en dépit de ces progrès, la lutte contre la conduite en état d'ébriété a maintenant atteint un plafond et des progrès supplémentaires seront évidemment de plus en plus difficiles à obtenir. Si l'on examine les chiffres concernant la période entre 1996 à 2001, comparativement aux résultats de la période entre 2003 et 2005, on constate une réduction des décès, dans le cas des jeunes conducteurs de 16 à 35 ans décédés après avoir consommé de l'alcool.

Par contre, nous observons une augmentation parmi les conducteurs plus âgés, notamment ceux de 55 à 64 ans, soit une augmentation de 16,7 p. 100 entre ces deux périodes. Des progrès ont donc été atteints, mais on plafonne maintenant.

Évidemment, devant cette situation, on se pose une question fort légitime. Comment peut-on s'y prendre pour avoir plus de succès? Dans le cadre du combat contre la conduite en état d'ébriété, il ne faut pas confondre l'objectif avec les outils qu'on utilise pour l'atteindre. Ici, au Canada, il y a un très fort consensus social pour conclure que la conduite en état d'ébriété est inacceptable et que la conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,08 est criminelle. Toutefois, il n'y a pas de consensus à ce stade-ci pour criminaliser la conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05. Beaucoup de gens ne considèrent

pas que c'est nécessairement la meilleure route à prendre pour obtenir davantage de succès.

À titre de directeur de la sécurité routière au Bureau d'assurance du Canada, je suis de l'opinion que pour le moment, criminaliser la conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,05 n'est pas la façon la plus efficace d'atteindre nos objectifs pour réduire la conduite en état d'ébriété sur les routes partout au Canada.

Je vais maintenant poursuivre en anglais.

● (1540)

[Traduction]

Nous croyons que d'autres mesures méritent d'être développées. Dans notre exposé, nous aborderons trois éléments. Le premier concerne une meilleure application de la limite d'alcoolémie actuelle de 0,08. Nous parlerons également de la mise en oeuvre de programmes de suspension immédiate du permis pour les conducteurs dont l'alcoolémie atteint 0,05. En dernier lieu, je vous dirai quelques mots à propos du programme d'alcootests administrés au hasard actuellement utilisé en Australie.

Récemment, le Fonds de recherches sur les blessures de la route a réalisé pour le compte du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé une enquête auprès d'un échantillon formé de 1 035 procureurs de la Couronne et avocats de la défense. Cette étude a permis de cerner un certain nombre de problèmes liés à l'application de la limite d'alcoolémie actuellement fixée à 0,08 dans le Code criminel et qui méritent d'être examinés.

Les enquêteurs ont d'abord relevé que les taux de condamnation étaient passés de 90 p. 100 dans les années 1990 à 72 p. 100 au moment de l'enquête.

Le second élément souligné — il y en a beaucoup dans ce rapport, et je n'en cite que quelques-uns — est qu'il existe un déséquilibre entre les ressources de la défense et celles de la Couronne, en particulier en ce qui concerne le temps de préparation. La défense dispose de cinq à six fois plus de temps pour se préparer. Autrement dit, si un procureur de la Couronne a deux heures pour préparer un cas, l'avocat de la défense aura probablement de 10 à 12 heures pour le faire. Le déséquilibre est donc manifeste. L'enquête a montré que cela tient surtout au nombre élevé de cas dont les procureurs sont chargés.

Sur une note positive — et cela n'a pas nécessairement été souligné, mais nous croyons que c'est un encouragement à poursuivre dans cette voie — dans les années 1990, une étude a montré qu'à l'époque, la majorité des poursuites engagées contre des personnes qui avaient dans le sang un taux d'alcool supérieur à la limite imposée par la loi concernaient des taux de 1,6 à 1,8. Cette toute récente enquête a ceci de positif que la concentration moyenne d'alcool dans le sang était de 100 à 160, ce qui nous porte à croire que les procureurs commencent à poursuivre des personnes ayant une alcoolémie inférieure à 0,08 ou qui s'en approche, ce qui est certainement encourageant.

Le second point dont nous voudrions parler est la voie prometteuse ouverte par les divers programmes de retrait immédiat du permis. Au Canada, la plupart des administrations ont un programme de suspension immédiate du permis en vertu des lois provinciales ou territoriales sur la sécurité routière. Ces dispositions autorisent les agents responsables de l'application de la loi à retirer immédiatement le permis des conducteurs de véhicule automobile dont l'alcoolémie se situe entre 0,04 — en Saskatchewan — et 0,08, bien que la plupart des administrations exigent la suspension immédiate du permis à 0,05.

Ces programmes sont très efficaces. En Saskatchewan, l'analyse a révélé que moins de 8 p. 100 des conducteurs dont le permis avait été suspendu sur-le-champ avaient récidivé. Le faible taux de récidive montre clairement qu'une telle mesure a un effet de dissuasion ou, du moins, donne une bonne leçon aux personnes qui croient peut-être que leur alcoolémie n'est pas suffisamment élevée pour les empêcher de prendre le volant.

Si nous nous plaçons du point de vue de l'assurance, il y a au Canada quatre administrations qui n'inscrivent pas ces suspensions de permis dans le dossier des conducteurs; nous ne pouvons donc pas les utiliser comme critère pour calculer le tarif d'assurance des conducteurs. Nous savons que ces administrations envisagent toutes actuellement cette mesure, mais un certain nombre d'obstacles s'y opposent. Si nous pouvions utiliser une alcoolémie de 0,05 dans nos calculs, cela constituerait un autre niveau de dissuasion dans le combat mené contre la conduite avec facultés affaiblies.

Le troisième point sur lequel je veux attirer votre attention est le succès du programme australien d'alcootests administrés au hasard. Nous connaissons bien les programmes RIDE que gèrent les organismes d'application de la loi au Canada. Ces programmes sont menés en général pendant les fêtes de fin d'année et les longues fins de semaine. Ils ne sont pas toujours aussi systématiques que nous le voudrions, mais ils existent. Ils diffèrent des programmes d'alcootests aléatoires car ils contrôlent tous les conducteurs, sans exception. Autrement dit, tous les conducteurs qui se présentent à un barrage routier doivent fournir un échantillon d'haleine. Cela contribue à la crainte d'être pris.

• (1545)

Dans une étude récente du Centre de recherche sur les accidents de l'Université Monash, le professeur Delaney et ses collègues ont établi le principe stratégique de l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies en ce qui concerne les alcootests aléatoires. Essentiellement, ils affirment que ces alcootests sont un élément essentiel pour appuyer les suspensions administratives du permis et la limite d'alcoolémie de 0,08 prévue dans le Code criminel.

Le recours systématique à l'alcootest renforce le sentiment que les conducteurs qui ont bu seront pris et devront subir toutes les conséquences liées à la situation.

Le président: Monsieur Tremblay, votre temps est écoulé, pourriez-vous conclure rapidement, s'il vous plaît?

M. Robert Tremblay: Oui.

De fait, ils ont même suggéré un niveau d'application approprié: le seuil optimal serait de 20 heures par semaine par 100 kilomètres carrés. À ce niveau, vous obtenez une réduction de 36 p. 100 des blessures et de 69 p. 100 des pertes de vie, et l'effet se maintient pendant au moins deux semaines après le déroulement de l'opération.

En résumé, nous recommandons de maintenir le seuil d'alcoolémie de 0,08 au criminel, d'appuyer la suspension administrative du permis et d'envisager l'adoption d'un programme d'alcootests aléatoires, comme on l'a fait en Australie.

Merci.

Le président: Merci à vous deux.

Passons maintenant à M. Momy, qui représente l'Association canadienne des policiers. Vous avez déjà comparu devant le Comité au sujet de cette étude, et vous disposez donc de trois minutes pour nous rappeler votre position.

M. Charles Momy (président, Association canadienne des policiers): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis

accompagné de M. David Griffin, un ancien policier qui est cadre exécutif de l'Association canadienne des policiers. Il m'appuiera aujourd'hui.

[Français]

L'Association canadienne des policiers est heureuse d'avoir l'occasion de témoigner aujourd'hui devant le Comité permanent de la justice et des droits de la personne, au sujet de son étude sur les questions relatives à la conduite avec facultés affaiblies.

L'ACP est la porte-parole de 57 000 membres du personnel policier à la grandeur du Canada. Par l'intermédiaire de ses 160 associations membres, l'ACP comprend le personnel oeuvrant dans des corps policiers canadiens, desservant tant les plus petits villages que les plus grandes agglomérations urbaines au sein de services policiers municipaux et provinciaux, ainsi que des membres de la GRC.

Les collisions de véhicules à moteur causées par des conducteurs avec facultés affaiblies ne sont pas des accidents; ce sont des crimes. La conduite avec facultés affaiblies demeure la cause « numéro un » de mort criminelle au Canada. Malgré nos meilleurs efforts collectifs et nos meilleures initiatives et intentions collectives, il s'avère que le problème de la conduite avec facultés affaiblies s'aggrave au Canada et que nous perdons du terrain dans nos efforts en vue d'éliminer la conduite avec facultés affaiblies. Les données les plus récentes, remontant à 2006, démontrent que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, de véhicules à moteur et d'embarcations, a atteint son niveau le plus élevé depuis 1999. Cela n'est pas acceptable; il faut agir dès maintenant.

[Traduction]

Le Canada a besoin d'une approche coordonnée et intégrée, impliquant le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et tous les intéressés au sein du système judiciaire, et nous nous réjouissons du travail effectué par le Comité dans ce sens. Toutefois, nous nous permettons de rappeler qu'il y a eu un grand nombre de comités, de projets de loi et d'études au cours de la dernière décennie. Le véritable problème semble être de faire évoluer le dossier, au-delà des consultations, en adoptant un projet de loi adéquat et en le mettant en oeuvre.

Nous croyons que les secteurs à cibler dans le cadre de cet examen sont, en premier lieu, les tests d'haleine routiers aléatoires. À l'heure actuelle, les policiers canadiens peuvent administrer un alcootest routier uniquement s'ils ont des motifs de croire qu'un conducteur a peut-être consommé de l'alcool. Malheureusement, cela n'est pas toujours faisable, en particulier lorsque les conducteurs sont impliqués dans des collisions. Certains pays autorisent l'utilisation des alcootests routiers aléatoires et ils ont constaté des améliorations sensibles. Quelqu'un nous a parlé de l'un d'entre eux, l'autre est la Nouvelle-Zélande.

Cela signale que la possibilité de conduire sur les routes du Canada est un privilège et non pas un droit. Les tests d'haleine aléatoires chez les conducteurs constituent une mesure raisonnable et efficace qui répond à une préoccupation sérieuse en matière de sécurité publique. Il n'est pas plus déroutant de se soumettre à un test d'haleine routier aléatoire que de passer les contrôles de sécurité à l'aéroport où, comme ici aujourd'hui, à l'entrée d'un bâtiment.

Si le Comité choisit de ne faire qu'une seule chose, nous pensons qu'il devrait envisager cette proposition. L'administration d'alcootests routiers aléatoires constituerait une mesure de dissuasion importante pour les personnes qui pourraient décider de courir le risque et de conduire en état d'ébriété.

Deuxièmement, il y a les alcootests dans les hôpitaux. Les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies et qui ont été blessés et amenés à l'hôpital constituent un important problème d'application de la loi pour les policiers. Souvent, il est difficile de prélever un échantillon d'haleine dans les délais prescrits ou d'obtenir l'autorisation de prélever un échantillon sanguin.

• (1550)

Le président: Monsieur Momy, je dois vous interrompre. Vous avez déjà dépassé d'une minute le temps qui vous est alloué. S'il vous plaît, résumez brièvement vos idées.

M. Charles Momy: Je vais mentionner les autres facteurs, monsieur le président et je ne vais pas donner de détails.

Évidemment, l'alcoolémie à 0,05 est une autre mesure que nous aimerions voir envisager. Comme nous l'avons vu dans de nombreux pays, l'Union européenne songe à adopter ce type de condition, dans les pays européens, et à ramener la limite d'alcoolémie de 0,08 à 0,05.

Le président: Écoutez, voici ce que nous allons faire. Les membres du Comité auront l'occasion de poser des questions, et vous pourrez poursuivre à ce moment.

M. Charles Momy: Merci.

Le président: Nous accueillons également M. Therien et M. Marchand.

Monsieur Marchand, vous avez vous aussi trois minutes.

[Français]

M. Raynald Marchand (directeur général des programmes, Conseil canadien de la sécurité): Merci, monsieur le président. Merci aux autres députés membres du comité.

J'ai avec moi aujourd'hui, M. Émile Thérien, ancien président du Conseil canadien de la sécurité. Ma présentation sera faite en anglais, mais nous sommes prêts à répondre aux questions dans les deux langues officielles.

[Traduction]

Le mémoire que nous avons présenté en février 2008, il y a un an, expliquait pourquoi le gouvernement devrait maintenir l'alcoolémie au niveau actuel de 80 mg par 100 ml. Le Conseil canadien de la sécurité presse Justice Canada de s'associer à la stratégie nationale du Canada, connue sous l'acronyme STRID, pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies. La stratégie est mise en oeuvre de concert par Transports Canada et toutes les compétences provinciales et territoriales ainsi que de nombreuses organisations de sécurité, y compris le Conseil canadien de la sécurité. STRID profite des conseils des spécialistes les plus réputés en matière de sécurité routière et applique les études et les pratiques les plus solides.

Depuis la présentation de notre exposé, en février dernier, STRID a publié trois importants rapports. Voyons d'abord quelques résumés.

Prenons l'enquête de juillet 2008, menée auprès de 1 000 procureurs de la Couronne et avocats de la défense. Cette enquête a notamment révélé qu'il fallait de plus en plus de temps pour régler les affaires de conduite avec facultés affaiblies. Les délais sont passés d'un maximum de six mois pour négocier une transaction pénale à près d'un an. Nous aimerions faire remarquer que de tels retards ne pourront qu'augmenter si des accusations au criminel sont déposées en deçà du niveau actuel.

Près de 30 p. 100 des cas qui vont en cour se terminent par un acquittement. Vu la fiabilité de la technologie de l'alcootest, on peut se demander si bon nombre des accusés sont acquittés grâce au

travail de leur avocat, même si dans les faits ils avaient vraiment les facultés affaiblies.

Les récidivistes représentent environ le tiers de toutes les affaires de conduite avec facultés affaiblies. Cette nouvelle information confirme le bien-fondé de notre recommandation voulant que Justice Canada mette l'accent sur des peines qui préviendront la récidive et veille à ce que des programmes de traitement soient associés à la peine et faciles d'accès.

Le rapport conclut que l'on conteste une accusation au criminel en raison des graves conséquences qu'entraîne une condamnation. Cette notion confirme la validité de notre recommandation qui veut que les cas des conducteurs dont l'alcoolémie est plus faible continuent d'être traités sans recourir au Code criminel, là où les conséquences sont beaucoup plus sûres et plus immédiates.

Deuxièmement, un rapport publié à l'automne 2008 sur les tendances en matière d'accidents où l'alcool entre en jeu renforce notre opinion que la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies produit des résultats. Le groupe qui nous préoccupe n'est pas celui des conducteurs qui sont en deçà de la limite légale actuelle; c'est celui des conducteurs dont l'alcoolémie est supérieure à 80 mg par 100 ml, en particulier lorsque cette alcoolémie est plus du double de la limite légale. Dans plus de la moitié des cas de décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies, les victimes sont les conducteurs eux-mêmes.

Finalement, le rapport de suivi du STRID pour 2007 montre qu'un nombre croissant de compétences resserrent les sanctions administratives pour les conducteurs ayant moins de 80 mg par 100 ml. Depuis l'an dernier, l'Ontario inscrit les suspensions administratives du permis de conduire dans le dossier du conducteur et fait passer ces suspensions de 12 heures à trois jours et parfois même plus en cas de récidive.

Ces trois rapports appuient la position du Conseil canadien de la sécurité, qui juge inutile de réduire la limite d'alcoolémie fixée dans le Code criminel pour contrer les problèmes liés à la conduite avec facultés affaiblies au Canada. Ils confirment que, dans l'intérêt de la sécurité publique, il vaut mieux régler les cas des conducteurs ayant une alcoolémie inférieure à 80 mg par 100 ml sans recourir au Code criminel.

• (1555)

Le président: Monsieur Marchand, concluez votre exposé s'il vous plaît.

M. Raynald Marchand: J'en ai pour une minute.

Le président: Non, il vous faut vous arrêter ici.

M. Raynald Marchand: D'accord.

Pour résumer, la nouvelle information produite au cours de la dernière année renforce et confirme les recommandations contenues dans le mémoire que le Conseil canadien de la sécurité a présenté en février 2008. Pour réduire les problèmes liés à la conduite avec facultés affaiblies dans notre pays, je presse le gouvernement de rejeter les changements proposés de la limite d'alcoolémie dans le projet de loi et de plutôt maintenir la stratégie bien pensée qui est actuellement en place.

Merci.

Le président: Merci.

Vous aurez l'occasion de répondre à nos questions, et nous poursuivrons le dialogue à ce moment.

Monsieur Di Luca, nous vous écoutons.

M. Joseph Di Luca (vice-président, Criminal Lawyers' Association): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

La Criminal Lawyers' Association est heureuse de venir témoigner devant le Comité permanent au sujet d'une étude qui est évidemment fondamentale.

Notre organisation représente 1 000 criminalistes de l'Ontario. Avec les avocats de la Couronne, nous sommes, à bien des points de vue, des travailleurs de première ligne dans le système de justice pénale. Nous ressentons donc au quotidien les effets des lois que vous formulez ici, à Ottawa.

Aujourd'hui, je suis venu avec Jonathan Rosenthal, un spécialiste reconnu de la défense dans les cas de conduite avec facultés affaiblies. M. Rosenthal a énormément d'expérience, et nous sommes prêts à vous faire part de nos réflexions sur toute question que vous voudrez bien nous poser.

Je vais d'abord faire très rapidement le tour de la question, puis je laisserai à M. Rosenthal le soin de traiter de la limite d'alcoolémie à 0,05.

Je veux d'abord vous faire remarquer qu'il ne faut pas s'y tromper, nos membres sont tous en faveur de mesures justes et constitutionnelles qui visent à assurer la sécurité dans nos rues. Tous les citoyens, et les criminalistes en sont, ont évidemment intérêt à ce que cesse le carnage attribuable à la conduite avec facultés affaiblies.

Cela dit, je presse le Comité, comme nous l'avons fait par le passé, de peser avec soin tout changement éventuel et de bien réfléchir aux effets que ce changement pourrait avoir sur l'administration de la justice dans l'ensemble du pays.

Le système de justice pénale est un instrument grossier, mais il est tout de même fragile. Il est grossier en ce sens qu'il ne modifie pas toujours la façon dont la société agit. Il ne donne pas de réponse qui permette de régler nos problèmes dans tous les cas. Et si je parle de sa fragilité, c'est simplement pour indiquer que le système de justice pénale est déjà sur le point d'éclater en raison des retards et de la surcharge de travail, et que tout ce que vous faites ici pourrait avoir un effet exponentiel sur ce système en terme de retards.

À ce sujet, permettez-moi de vous faire remarquer que l'Ontario a récemment entamé un examen de la question des retards des tribunaux, dans le cadre d'une initiative appelée Justice juste-à-temps. Il s'agit d'un effort pour accélérer l'administration d'une justice équitable.

Un des problèmes, en Ontario, vient de ce que le taux effectif des affaires entendues par un tribunal est d'environ 7 p. 100 — 7 p. 100 de nos affaires donnent lieu à un procès, et 93 p. 100 sont réglées par un plaidoyer de culpabilité, un retrait des accusations ou un arrêt des procédures. Si vous modifiez de 1 ou 2 p. 100 ce taux de procès de 7 p. 100, vous produirez concrètement un changement de 15 à 20 p. 100 du nombre de procès qu'il faudra tenir dans le système. C'est un système délicat. Il est déjà surchargé; il y a des affaires comme l'affaire Askov qui se répètent en Ontario dans tous les tribunaux. Si les affaires sont ainsi suspendues, si vous apportez un changement de 1 p. 100, vous aurez une hausse de 15 p. 100 du nombre de procès. Il ne faut pas être un génie mathématique, pour voir ce qui se produira. J'implore donc le Comité de tenir compte de telles considérations, mais évidemment nous appuyons les travaux du Comité.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Rosenthal.

• (1600)

M. Jonathan Rosenthal (avocat, Criminal Lawyers' Association): Je ne peux pas vous citer de pourcentages comme l'a fait M. Di Luca, mais je peux vous dire, en tant qu'avocat qui plaide presque quotidiennement devant les tribunaux ontariens qu'en Ontario du moins, les tribunaux sont en crise. Tous les jours, des non-lieux sont prononcés en raison de retards déraisonnables.

Je vous le dis, plus les peines qui sanctionnent la conduite avec facultés affaiblies seront lourdes, et plus les accusés contesteront les faits. Autrefois, on ne craignait que la suspension du permis de conduire, mais je sais que depuis cinq ou 10 ans on s'inquiète aussi des conséquences que peut avoir un casier judiciaire.

Je crois avoir lu quelque part que le fait de ramener le taux de 80 à 50 mg par 100 ml fera augmenter le nombre des accusations d'environ 40 p. 100. Notre système est déjà en crise et n'arrive pas à absorber les volumes actuels. Je ne sais pas comment il pourrait traiter un plus grand nombre d'accusations. Si vous ajoutez 40 p. 100 à la charge de travail sans injecter de ressources importantes, vous créez une crise bien pire que celle produite par les retards dans l'affaire Askov, en 1991.

Les procureurs de la Couronne en Ontario sont déjà surchargés de travail et n'ont pas suffisamment de ressources. Croyez-le ou non, les procureurs principaux de la Couronne en Ontario doivent envoyer eux-mêmes les télécopies et faire leurs photocopies. Si vous alourdissez de 40 p. 100 leur charge de travail, nous allons avoir de sérieux problèmes.

Il faut aussi songer aux policiers. Je suis convaincu que tôt ou tard, si ce n'est déjà fait, on vous mentionnera le temps qu'il faut à un policier pour traiter un cas entre le moment de l'arrestation et celui de la libération. À l'heure actuelle, si un conducteur est intercepté et que son alcootest est supérieur à 50 mg par 100 ml, son permis de conduire sera immédiatement suspendu, et les policiers n'ont probablement que quelques minutes. Soudainement, chaque fois que quelqu'un atteint un niveau justifiant une « mise en garde » ou supérieur à 50 mg par 100 ml, cette personne ne pourra pas prendre le volant pendant une période assez longue. Ajoutez à cela que les techniciens de l'alcootest doivent effectuer des tests si la personne arrêtée a une alcoolémie supérieure à 80 mg par 100 ml. Ils sont aussi tenus par la loi d'administrer ces tests sur-le-champ ou dans les plus brefs délais. Là encore, si vous augmentez la charge de travail de 40 p. 100, il n'y aura pas suffisamment de techniciens des alcootests et il n'y aura pas suffisamment d'appareils.

Alors, à moins d'être prêts à prendre des mesures pour que des ressources considérables soient investies, vous vous dirigez tout droit vers ce que j'appellerais une catastrophe.

Le président: Excusez-moi, monsieur Rosenthal. J'aimerais vous demander de ralentir un peu votre débit pour faciliter la tâche de l'interprète.

M. Jonathan Rosenthal: J'ai eu l'honneur de témoigner devant votre comité en juin 2007, au sujet des amendements du projet de loi C-2. Je suis un peu étonné d'avoir été invité à nouveau. À l'époque, je vous avais mis en garde contre ce qui se passerait si ces amendements étaient adoptés. Je vous avais dit qu'il n'y aurait pas de drapeau blanc et que personne ne céderait. Permettez-moi de vous dire ce qui s'est passé depuis le 2 juillet, date à laquelle les amendements du projet de loi C-2 ont été adoptés, et ce n'est qu'un début.

En Ontario, nous n'avons pas encore réussi à déterminer si la loi s'applique ou non de façon rétroactive. Depuis environ sept mois, les décisions prononcées vont dans toutes les directions, sans être contraignantes. La question finira par être réglée dans des années, lorsqu'elle sera entendue par les tribunaux. Nous ne faisons que commencer les poursuites au sujet de la divulgation. Nous n'avons pas encore abordé la question de la constitutionnalité. Aujourd'hui, une affaire simple — une alcoolémie supérieure à 80 mg par 100 ml, sans accident — occupe deux ou trois jours au tribunal. C'est une affaire qui, il n'y a pas si longtemps, aurait pu être réglée en une demi-journée. Je ne peux pas vous dire combien de milliers de cas se seront accumulés dans le système avant qu'une décision finale ne soit prise au sujet du caractère prospectif ou rétrospectif de la divulgation et, éventuellement, des aspects constitutionnels.

Je peux en revenir au débat sur les 80 ou les 50 mg par 100 ml. Il n'y a pas d'accord universel parmi les scientifiques pour dire si tous ont les facultés affaiblies avec une alcoolémie de 50 mg par 100 ml; le débat se poursuit. Quel que soit le niveau d'alcoolémie, si le policier croit qu'un conducteur a les facultés affaiblies, il l'arrête, indépendamment du résultat du test. Le critère pour déterminer si quelqu'un sera déclaré coupable de conduite avec facultés affaiblies est de savoir si la capacité de conduire un véhicule à moteur était amoindrie, même légèrement.

Finalement, d'un point de vue parfaitement égoïste, je peux vous dire que si vous réduisez la limite légale tous les avocats feront des affaires d'or. La réduction de la limite légale indiquera certainement à un public non averti que le gouvernement s'attaque avec fermeté au problème de la conduite avec facultés affaiblies. Et je peux vous garantir que le retard accumulé sera nettement supérieur à tout ce que nous avons connu jusqu'à maintenant et qu'un plus grand nombre d'accusations — et je ne parle pas seulement d'accusations de conduite avec facultés affaiblies, je pense à toute la gamme des accusations au criminel — feront l'objet d'un sursis si un tel amendement ou une telle disposition législative sont sérieusement envisagés.

Si j'ai utilisé tout mon temps, je vais terminer ici mon exposé, sans aborder d'autres thèmes.

• (1605)

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Jonathan Rosenthal: D'accord.

Je vais traiter brièvement de l'alcootest administré au hasard. Je ne suis pas un spécialiste en matière constitutionnelle, mais je crois qu'il serait très difficile sur le plan constitutionnel de recourir aux alcootests aléatoires. N'oublions pas le critère qu'un policier doit respecter pour pouvoir effectuer un alcootest routier. Il suffit d'avoir un doute raisonnable quant à la quantité d'alcool que la personne a dans le sang. L'haleine chargée d'alcool, l'admission que l'on a consommé une certaine quantité d'alcool, cela suffit. Alors je crois que, sur le plan constitutionnel, il sera très difficile de justifier le fait d'arrêter des gens au hasard. Entre-temps, vous ne devez pas oublier que si le projet de loi était adopté il y aurait des milliers et des milliers de cas dans le système avant que la Cour suprême du Canada ne tranche finalement la question. Nous n'avons pas besoin de cela. Nous avons des policiers expérimentés qui, à Toronto, mettent quotidiennement en oeuvre les programmes RIDE pour repérer les conducteurs aux facultés affaiblies. En quelques instants, ils déterminent s'ils ont ou non des motifs raisonnables d'administrer un alcootest routier.

Merci.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à la période de questions.

Je donne la parole à M. Murphy.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos témoins.

[Français]

Merci beaucoup de votre témoignage aujourd'hui.

[Traduction]

Je voudrais simplement préciser que, selon moi du moins, nous sommes ici pour étudier la question de la conduite avec facultés affaiblies et non pas des dispositions législatives précises ou des modifications du Code criminel.

Un certain nombre de suggestions ont été avancées. La principale qui a été mentionnée publiquement, j'imagine, est l'idée de ramener à 0,05 la limite d'alcoolémie, mais je crois bien que nous en sommes venus... et je ne prétends pas parler au nom de tous — il y a un solide esprit de corps ici, et nous voulons vraiment apporter des changements qui seront efficaces.

Je crois que ce que nous voulons faire, ce n'est pas tant de proposer ou d'appuyer des dispositions législatives qui ramèneraient à 0,05 la limite d'alcoolémie dans le Code criminel, mais plutôt d'appuyer diverses initiatives provinciales menées par presque toutes les provinces pour suspendre les permis de conduire et de renforcer le système en permettant aux policiers d'invoquer des arguments comme la présomption du délai écoulé, une question dont M. Momy aurait traité s'il avait eu plus de temps, ou encore comme l'administration d'alcootests routiers aléatoires pour surveiller pleinement nos routes un jour ou un soir donné, de façon plus sûre.

J'avais une question que je voulais poser à tous, mais vous êtes allé droit au but, monsieur Rosenthal, lorsque vous avez dit qu'il risquait d'y avoir des contestations fondées sur la Constitution. Je suis ici depuis trois ans, et nous en parlons constamment. C'est l'épouvantail qu'on agite, la contestation en vertu de la Charte. Parlez-moi de l'affaire Oakes, parlez-moi de la proportionnalité.

Est-ce qu'il n'y a rien à redire au sujet des fouilles à l'aéroport, comme l'affirmation des milieux de l'assurance? La lourde peine qui consiste à se voir interdire l'accès à l'avion ou à se faire enlever son tube de crème à raser, cela est proportionnel, cela est accepté?

Si nous proposons non pas de criminaliser le fait de conduire avec une alcoolémie entre 0,05 et 0,08, mais plutôt de suspendre le permis, une peine beaucoup plus légère, est-ce que cela serait proportionnel? L'alcootest routier serait-il proportionnel si la peine était moins lourde? N'est-ce pas là le principe même qui sous-tend l'arrêt Oakes?

M. Joseph Di Luca: J'aimerais répondre à cette question du point de vue de la Constitution.

Au bout du compte, l'un des éléments dont il faut tenir compte pour déterminer le juste milieu c'est une peine qui fait intervenir une période d'emprisonnement. Alors, en effet, si vous façonnez un système de sanctions qui écarte la possibilité d'un emprisonnement et que vous utilisez les amendes ou les suspensions de permis, vous allez modifier le paysage constitutionnel pour ce qui est de trouver un équilibre.

D'un point de vue constitutionnel élémentaire, toutefois, le fait de détenir des citoyens sans motif est généralement considéré comme une violation des droits. Vous devez alors consulter votre analyse de l'article 1 et vous demander quelle voie vous voulez choisir...

M. Brian Murphy: [*Note de la rédaction: Inaudible*]... si je dois m'arrêter à un feu rouge?

M. Joseph Di Luca: Non...

M. Brian Murphy: Il s'agit simplement de dire indiquer au conducteur qu'il doit s'arrêter car nous effectuons des tests de dépistage au hasard. Les conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang se situant entre 0,05 et 0,08 pouvant se voir retirer leur permis de conduire.

Au-delà d'un taux de 0,08, ce peut-être un tout autre mécanisme de preuve qui s'applique, mais je ne vois guère en quoi cela diffère des procédures de sécurité en vigueur dans les aéroports. Vous n'arrivez pas à me convaincre.

• (1610)

M. Joseph Di Luca: Heureusement que j'ai la Cour suprême du Canada de mon côté en ce qui concerne la détention, et que depuis plus de 20 ans elle ne fait que rappeler que, du point de vue constitutionnel, le fait d'arrêter le conducteur d'un véhicule automobile constitue effectivement une détention.

M. Brian Murphy: Je veux bien, mais c'est essentiellement l'article 1.

M. Joseph Di Luca: Il est vrai que, jusqu'ici, on est parvenu à maintenir un certain équilibre. Je dis cela étant donné qu'avant d'arrêter quelqu'un, il faut avoir pour cela des motifs probables et raisonnables, c'est-à-dire des raisons de soupçonner. Pour soumettre quelqu'un à l'alcootest, il faut donc, n'est-ce pas, avoir quelque raison de le faire.

Mais, outre la question de la détention, se pose également la question de la fouille, étant donné que le prélèvement d'un échantillon d'haleine constitue bien une perquisition et saisie. La plupart des gens n'en sont peut-être pas conscients, mais du point de vue constitutionnel, c'est bien cela.

Nous savons, depuis l'arrêt *Hunter c. Southam*, et les décisions de justice rendues depuis, que plusieurs critères s'appliquent en ce domaine, et qu'il faut, en effet, soit une autorisation de justice préalable, soit un motif précis, soit, encore, un soupçon raisonnable. Mais si nous ne prévoyons, en l'occurrence, aucun critère, je pense que le texte sera contestable du point de vue constitutionnel.

M. Brian Murphy: Bon. Nous n'allons pas régler la question en sept minutes, mais votre association rendrait un grand service à notre comité en se penchant à nouveau sur l'arrêt *Oakes* et la question de la proportionnalité, dans la mesure où nous entendons recommander que soient apportés aux dispositions actuelles des changements à caractère administratif.

Nous n'avons pas évoqué la présomption du délai écoulé et c'est pour cela que je voudrais demander à M. Momy quelle est, selon lui, l'importance de cet aspect de la question.

M. Charles Momy: Eh bien, cela faisait justement l'objet du point cinq de notre exposé et c'est bien au niveau de ce délai de trois heures que se situe le problème.

Je voudrais que les membres du comité comprennent bien que tout dépend, en effet, du délai ainsi imposé. En 1999, le Code criminel a été modifié afin de porter de deux à trois heures, le délai dans lequel un policier pouvait exiger d'une personne soupçonnée de conduite avec facultés affaiblies un échantillon d'haleine ou de sang. La difficulté provient du fait, cependant, qu'après un délai de deux heures, il faut faire intervenir un expert.

Il s'agirait donc d'harmoniser — et que le délai de trois heures s'applique uniformément, par exemple — cela faciliterait beaucoup

la tâche des policiers s'ils pouvaient obtenir un échantillon dans les trois heures et que cet échantillon soit admissible devant les tribunaux. Je répète, en effet, qu'actuellement, au-delà de deux heures, il faut faire intervenir un expert.

M. Brian Murphy: Je pense qu'une telle modification pourrait être apportée au Code.

J'ai maintenant une question qui s'adresse au Conseil canadien de la sécurité.

Dans un des mémoires que vous nous avez présenté, vous jugez peu sérieux l'argument faisant valoir que le taux d'alcoolémie actuellement prévu par la Loi devrait être abaissé, étant donné que, d'ordinaire, la police ne porte pas d'accusations contre les conducteurs ayant moins de 100 milligrammes d'alcool dans le sang — c'est-à-dire manifestant une alcoolémie de 0,10.

Pourquoi avez-vous écrit cela? Certains responsables politiques prétendent que c'est déjà le cas et qu'en fait, le taux officiel n'est donc pas de 0,08, mais bien de 0,10.

M. Raynald Marchand: Certaines associations font effectivement valoir cet argument, prétendant que dans la mesure où on n'épinglé pas les conducteurs dont l'alcoolémie est de 0,09 ou de 0,08, nous devrions abaisser le taux officie — ce qui ne veut pas dire que nous épinglerions les conducteurs manifestant une alcoolémie de 0,05, mais ceux chez qui on relève un taux d'alcool dans le sang de 0,07 ou de 0,08.

Nous interprétons cela comme voulant dire que la police ne fait pas son travail. Or, l'argument ne nous paraît pas sérieux.

Mais, en ce qui concerne les conducteurs manifestant un taux de 0,08 ou plus, et cela est particulièrement vrai en cas d'accident provoquant des blessures, nous savons pertinemment qu'ils font l'objet d'une plainte et je considère donc que l'argument contraire invoqué par certaines associations n'est pas fondé.

M. Brian Murphy: Je tiens maintenant à adresser, rapidement, une question au Bureau d'assurance.

Vous disiez tout à l'heure que, dans quatre provinces, les autorités ne vous signalent pas les suspensions administratives du permis de conduire. Selon vous, si elles décidaient dorénavant de le faire, cela simplifierait les contrats d'assurance et aurait en outre un effet dissuasif sur les éventuels récidivistes.

De quelles provinces s'agit-il?

M. Robert Tremblay: Je n'ai pas la liste sous la main. Il me faudra vous la faire parvenir.

Mais, je tiens à ajouter ceci. Même si une telle suspension administrative était consignée au dossier du conducteur, cela ne veut pas dire que les sociétés d'assurance pourraient s'en servir comme critère pour la souscription d'un contrat d'assurance. La réglementation des assurances automobiles relevant des compétences provinciales, il faudrait que l'organisme provincial de réglementation nous y autorise. Or, ce n'est pas dans tous les ressorts que nous sommes autorisés à procéder ainsi.

M. Brian Murphy: Vous pourriez peut-être me faire parvenir plus tard ce renseignement.

M. Robert Tremblay: Je n'y manquerai pas.

Le président: Vous n'avez qu'à le transmettre au comité qui en distribuera des copies à ses membres.

Monsieur Ménard, vous disposez de sept minutes.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): J'ai trois questions, si vous le permettez, monsieur le président.

Je ne crois pas non plus que le Bloc québécois va recommander de faire passer le taux de 0,08 à 0,05.

Dans une province ou une autre, lorsqu'un permis de conduire est révoqué, sont-ce les différentes sociétés de l'assurance automobile ou les cours municipales qui peuvent permettre de le récupérer? C'est la première question que je me pose.

Qui peut me donner l'information? Sont-ce le bureau de l'assurance, les policiers ou les avocats de la défense qui s'occupent de rétablir la validité d'un permis?

• (1615)

[Traduction]

M. Jonathan Rosenthal: En Ontario, après suspension du permis de conduire, celui-ci vous est rendu automatiquement selon une procédure administrative. C'est, en effet, automatique, et vous n'avez pas à le demander.

[Français]

M. Réal Ménard: À votre connaissance — et je m'adresse à tous les témoins —, il n'y a pas de mesure en place, par exemple l'obligation de se rendre en cour municipale pour récupérer son permis. Cela peut se faire par l'entremise des différentes sociétés de l'assurance automobile, mais il n'y a pas de mesure administrative qui oblige quelqu'un à se présenter en cour municipale. D'accord.

Ensuite, si l'on acquiesce à la recommandation des policiers, je veux bien comprendre le mécanisme que vous souhaitez. J'ai cru comprendre que lorsqu'un policier arrête quelqu'un pour conduite avec facultés affaiblies sur la base d'un motif raisonnable, il y avait deux tests: l'un avec des appareils de détection approuvés et, si les motifs étaient avérés, un deuxième test à l'aide de ce qu'on appelle « les alcootests approuvés », selon nos notes de recherche. Il y a donc deux tests obligatoires, s'il y a des motifs.

Dans le cas du deuxième test, des techniciens sont formés par différents corps policiers, ils suivent des cours, et il y a vraiment une façon de faire qui est approuvée selon une méthodologie de la Société canadienne des sciences judiciaires.

Si nous nous rendons à votre réclamation voulant que nous permettions aux policiers d'établir des barrages routiers, à ce moment-là, il n'y aura plus de motifs raisonnables, les gens vont devoir se soumettre aux tests. Le régime des deux tests va-t-il demeurer en vigueur? Le critère des motifs raisonnables ne s'appliquera pas, si je comprends bien. Comment voyez-vous cela dans les faits?

M. Charles Momy: Simplement, lorsque la personne serait arrêtée, aucun test ne serait requis dans un premier temps. À ce moment-là, cela nous donnerait l'autorité, comme policiers, d'emmener la personne au poste de police pour procéder au deuxième test.

M. Réal Ménard: L'alcootest approuvé?

M. Charles Momy: L'alcootest approuvé.

Ça nous donnerait une seule chose: on n'aurait pas besoin d'administrer un premier alcootest au conducteur, car ce test serait administré automatiquement à un barrage. À ce moment-là, l'alcootest serait administré sur-le-champ.

Si le résultat était positif, on pourrait alors emmener la personne au poste de police pour procéder au deuxième alcootest officiel.

M. Réal Ménard: D'accord. Vous dites que ça se fait dans certains États, vous avez parlé du cas de l'Australie.

Quand j'étais étudiant, j'ai suivi des cours de droit constitutionnel. Vous avez sûrement remarqué que je suis le plus jeune au sein de ce comité, donc le dernier à avoir suivi les cours de droit constitutionnel. On nous avait alors dit que l'article 8 de la Charte faisait en sorte que lorsque quelqu'un était arrêté, il s'agissait d'une détention arbitraire, mais qui était justifiée parce qu'on évoquait le motif d'éviter le carnage. Lors des cours, on utilisait le mot « carnage », et cela se justifiait dans une société démocratique.

Je suis prêt à examiner d'un bon oeil la demande des policiers. Cependant, si l'on se rendait à votre argument, je ne sais pas si en Cour suprême — et à ce sujet, peut-être qu'on pourrait avoir l'avis de notre collègue, M. Rosenthal —, cela passerait le test de la Charte?

[Traduction]

M. Jonathan Rosenthal: Comme le disait M. Di Luca, nous ne pensons pas que de telles dispositions seraient conformes à la Charte, étant donné qu'elles prévoient non seulement l'arrêt au hasard de véhicules automobiles, mais également le prélèvement au hasard d'échantillons d'haleine.

[Français]

M. Réal Ménard: En Ontario, si je me rappelle bien, monsieur le président, on a défié ce qu'on appelait le programme RIDE, et cela a passé le test de la Charte. C'est vrai qu'à l'époque, il y avait deux tests, et il fallait qu'il y ait un motif raisonnable.

Enfin, disons qu'on a l'obligation, comme parlementaires, de se poser la question de la compatibilité avec la Charte.

Pour votre part, vous croyez que cela passerait le test de la Charte?

• (1620)

M. Charles Momy: Oui. Examinons ce qui se passe aussi en Australie et en Nouvelle-Zélande, qui font partie des pays démocratiques. Même si les constitutions de ces deux pays diffèrent de celle du Canada, je présume qu'on pourrait y passer les mêmes tests.

M. Réal Ménard: Je ne sais pas si l'Australie à une charte des droits? Car c'est surtout la Charte qui est en cause. Enfin, il faudra être conscient de cela quand on fera notre rapport.

Toutefois, cela vous simplifierait votre vie de policiers. Il y aurait un seul test, pas de motif raisonnable et toute personne qui se présente au barrage serait arrêtée, sans motif raisonnable.

M. Charles Momy: Absolument.

M. Réal Ménard: Permettez-moi de dormir sur cela.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Ménard. Nous passons maintenant à M. Comartin, qui dispose, lui aussi, de sept minutes.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Je m'adresse aussi bien à M. Marchand qu'à M. Therien. D'après moi, la plus grande difficulté qu'il y aurait à ramener le taux officiel du Code de 0,08 à 0,05 est que, sur le point de vue administratif, le Québec n'est pas encore intégré au système. Je sais que lorsque, l'année dernière, vous avez comparu devant le comité, vous espériez encore que nous pourrions progresser sur ce point. Or, les représentants du ministère nous ont eux-mêmes dit que pas grand-chose ne s'est fait à cet égard; la modification proposée n'a guère avancé au cours des 14 ou 15 mois écoulés depuis son rejeté. Avons-nous des raisons d'espérer que le Québec acceptera de nous rejoindre sur ce point?

M. Emile Therien (président antérieur, Conseil canadien de la sécurité): Le Québec a proposé, en matière de sécurité routière, un certain nombre d'initiatives et la modification en question faisait partie des propositions avancées, mais elle n'a, en définitive, pas été adoptée. Je ne comprends pas très bien pourquoi. Cela dit, j'estime que la chose finira par se faire étant donné qu'on constate en ce sens un mouvement à l'échelle nationale.

J'en parlais d'ailleurs avec un responsable québécois et j'ai cru comprendre qu'ils aimeraient d'abord voir un peu les résultats obtenus dans les autres provinces, et notamment en Ontario.

M. Raynald Marchand: La volonté, me semble-t-il, est là, mais ce qui manque pour l'instant au Québec, c'est l'acceptation d'une telle mesure au niveau politique. D'après nous, le Québec finira probablement par nous rejoindre sur ce point.

M. Emile Therien: La suspension administrative du permis de conduire implique une procédure à la fois lourde et détaillée. Nous savons, d'après les conversations que nous avons eues à Toronto avec des représentants du ministère des Transports, qu'ils tenaient absolument à s'assurer que cela donnerait les résultats voulus. La suspension administrative n'entraîne aucune autre sanction au niveau du permis de conduire. Avant cela, on vous prenait votre voiture et on vous la rendait, je pense, douze heures plus tard. On envisage maintenant d'autres sanctions car les autorités estiment que les mécanismes instaurés permettent dorénavant de faire face à tout ce qu'implique la suspension administrative du permis de conduire.

M. Joe Comartin: Ma question s'adresse maintenant à vous ainsi qu'au Bureau d'assurance. Nous avons déjà évoqué, au sein du comité, l'installation d'antidémarrreur. Je sais déjà ce que va nous dire sur ce point le Bureau d'assurance, étant donné que c'est leur position constante — et, M. Tremblay, si ce n'est pas le cas, détrompez-moi.

Monsieur Marchand, quel est votre avis sur ce point? Quel est l'avis du Conseil canadien de la sécurité à cet égard, concernant l'emploi d'antidémarrreurs et, selon vous, dans quelles conditions un tel dispositif pourrait-il être imposé?

M. Raynald Marchand: Comme nous le faisons valoir l'année dernière, dans notre mémoire, nous sommes tout à fait favorables au recours à un dispositif de blocage d'allumage, surtout si on l'impose assez tôt. Nous savons pertinemment que de nombreux conducteurs continuent à prendre le volant, mais le code contient une disposition permettant à un conducteur de se voir, dans certaines circonstances, rendre son permis de conduire plus tôt que prévu, et notamment lorsqu'il accepte de munir son véhicule d'un antidémarrreur. Nous estimons qu'en imposant ce type de contrôle au conducteur, on parviendra à réduire le nombre d'accidents, puis à amener les automobilistes à mieux respecter les règles de la route.

La manière dont ça s'est passé en Ontario est très intéressante. En effet, selon les dispositions en vigueur, le conducteur se voyait retirer son permis pour un an, puis était, pendant un an, soumis à l'alcootest, alors qu'au Québec, après une suspension de trois mois, le conducteur pouvait retrouver son permis, sa conduite étant soumise cependant à certaines restrictions.

On a constaté, en Ontario, qu'après un an, les conducteurs n'adoptaient pas l'antidémarrreur, mais attendaient simplement qu'une autre année passe et qu'on leur rende leur permis de conduire. Cela veut dire, qu'ils s'habituèrent, la première année, à conduire sans permis, estimant qu'ils ne se feraient pas prendre, et ils continuaient à le faire en attendant de retrouver, après deux ans, leur permis de conduire, sans que celui-ci soit assorti de la moindre restriction.

Je pense que la plupart des conducteurs respectent les conditions qui leur sont imposées pendant un certain temps, puis si l'occasion

leur en est fournie, décident de se munir d'un antidémarrreur, afin de régulariser leur situation. Cela dit, s'ils attendent trop longtemps et qu'ils continuent à conduire sans permis, ils risquent d'en prendre l'habitude.

• (1625)

M. Joe Comartin: Monsieur Tremblay.

M. Robert Tremblay: Pour ce qui est des sociétés d'assurance, à partir du moment où un conducteur est légalement autorisé à conduire dans la province, avec ou sans dispositif de blocage d'allumage, il peut obtenir une assurance de la Facility Association. Les sociétés d'assurance, elles, qui s'exposeraient à un plus grand risque, peuvent bien décider de ne pas assurer un tel conducteur, mais en définitive, tout conducteur légalement autorisé à conduire dans la province peut obtenir une assurance automobile.

Je tiens à ajouter que, dans certains ressorts, les autorités ne signalent pas les infractions au registraire des véhicules automobiles. C'est le cas au Nouveau-Brunswick et au Québec, qui n'a pas encore instauré de programme à cet égard. En Ontario, la situation a changé depuis l'adoption des nouvelles dispositions, et puis il y a l'Alberta. Dans ces quatre provinces, les infractions au code de la route ne sont pas consignées au dossier du conducteur.

M. Joe Comartin: Je vous remercie de cette précision.

Monsieur Marchand et Monsieur Therien, pour en revenir aux provinces qui recourent actuellement à un dispositif de blocage d'allumage, pouvez-vous nous dire s'il y en a, parmi elles, une où, d'après vous, un tel système s'est révélé particulièrement efficace? Disposons-nous d'études à cet égard?

M. Raynald Marchand: Oui, je pense pouvoir citer le cas de l'Alberta et du Québec où l'antidémarrreur est utilisé depuis plusieurs années déjà. Nous pensons que c'est effectivement un bon moyen d'assurer un certain contrôle au lieu de tout simplement ignorer le problème.

M. Joe Comartin: Avez-vous connaissance d'une étude ou d'analyses sur les résultats obtenus au cours des deux dernières années?

M. Emile Therien: Je crois savoir que la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada s'est penchée sur la question. Pour ce genre d'études, c'est l'organisme le plus compétent. La fondation est basée à Ottawa.

M. Joe Comartin: Seriez-vous en mesure de nous faire parvenir les résultats de ces recherches?

M. Emile Therien: Oui, soit moi, soit Robert.

M. Raynald Marchand: Je n'aurai aucun mal à transmettre au comité les résultats de ces recherches.

M. Joe Comartin: Nous vous en saurions gré. Merci.

M. Robert Tremblay: Toujours au sujet de l'antidémarrreur, il me semble important de comprendre que parmi ces multirécidivistes de la route, nombreux sont ceux qui se situent en bas de l'échelle socio-économique. Or, l'antidémarrreur coûte 100 \$ par mois, et les frais sont à la charge du conducteur. Je pense donc que de nombreuses personnes renonceront à s'en équiper, étant donné qu'elles n'en ont tout simplement pas les moyens. C'est un détail qui nous préoccupe.

M. Joe Comartin: Monsieur Tremblay, je ne m'en prends pas seulement au Bureau d'assurance, mais également à l'industrie automobile.

Est-on en mesure de dire si le prix d'un tel dispositif n'est pas un peu exagéré?

M. Emile Therien: Je n'ai pas d'observation à faire à cet égard.

M. Joe Comartin: Monsieur Di Luca ou monsieur Rosenthal, en ce qui concerne le recours à l'antidémarrateur, cela pose-t-il, d'après vous, des problèmes, du point de vue de la défense?

M. Joseph Di Luca: J'aimerais bien pouvoir donner à mes clients une raison de plaider coupable sans attendre, et sans craindre les conséquences que cela pourra entraîner pour eux — car, à leurs yeux, le plus grand risque est de se voir interdire de conduire — et si je pouvais leur dire qu'ils vont pouvoir reprendre le volant, même accompagné de certains contrôles et mesures de sauvegarde, c'est-à-dire avec l'installation d'un antidémarrateur, on obtiendrait, je pense, à la fois un règlement plus rapide des dossiers, un taux plus élevé de réussite et une meilleure acceptation des responsabilités découlant de la conduite d'un véhicule automobile.

Le président: Merci, monsieur Di Luca.

Nous passons ensuite à M. Moore.

M. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi, à mon tour, de remercier nos témoins. Vos propos d'aujourd'hui nous ont été très utiles.

Nous avons évoqué ici des questions importantes. Il s'agit, en effet, de la sécurité routière, notamment dans le contexte de la conduite avec facultés affaiblies. C'est dans ce contexte-là que nous avons évoqué la question de l'alcoolémie.

Ce que nous ont dit à cet égard les représentants de l'Association canadienne des policiers est non seulement très utile, mais très intéressant. D'après le tableau que vous avez préparé, avec le taux actuel de 0,08, un conducteur peut, en deux heures, avaler cinq consommations standard, sans que son alcoolémie n'atteigne 0,08. En fait, en prenant en deux heures trois consommations standard, un conducteur peut demeurer en deçà d'une alcoolémie de 0,05, alors qu'il s'exposerait, dans la plupart des provinces, à une sanction administrative en dépassant ce taux. Il en va ainsi d'un homme pesant 200 livres qui, en deux heures, prend trois consommations. Son alcoolémie va rester en deçà du taux qui l'exposerait à une sanction administrative. En prenant cinq consommations en deux heures, il n'atteint toujours pas l'alcoolémie qui l'exposerait à une sanction au titre du Code criminel.

Puisque c'est vous qui, en ce domaine, intervenez en première ligne, je voudrais demander aux représentants de l'Association canadienne des policiers si les conducteurs chez qui l'on prélève un échantillon d'haleine, sont plus surpris d'une alcoolémie qui dépasse le taux officiel ou d'une alcoolémie qui reste en deçà. Je me demande si vous n'avez pas parfois l'impression que quelqu'un, peut-être dans un moment de lucide réflexion, se dit « Eh bien, dire que je m'en suis tiré ».

•(1630)

M. Charles Momy: Je vais laisser à David le soin de vous répondre sur ce point, étant donné que, pendant plusieurs années, il a exercé au sein des services de police du comté de Peel, les fonctions de technicien d'alcootest. Il a donc acquis en ce domaine une certaine expérience.

M. David Griffin (cadre exécutif, Association canadienne des policiers): C'est sans doute moi qui étais le plus surpris lorsqu'un conducteur soumis à l'ivressomètre manifestait un taux inférieure au taux officiel. J'étais parfois effrayé de voir comment se comportait au volant un conducteur peu expérimenté chez qui on ne relevait qu'un taux de 0,90. C'est dire que le comportement au volant d'une

personne en état d'ébriété varie selon son gabarit et sa tolérance à l'alcool.

En 20 ans, en tant que technicien de l'ivressomètre, j'ai dû faire passer environ 400 alcootests. Un autre facteur important dans la plupart des cas est, selon moi, que lorsqu'il subit l'alcootest, le conducteur conduit depuis une ou deux heures déjà et a donc eu le temps d'éliminer de son corps, au moins une consommation, et même deux. L'alcoolémie du conducteur baisse en effet d'environ 0,015 pour chaque heure écoulée depuis sa dernière consommation.

M. Rob Moore: Ce chiffre me paraît surprenant, et plusieurs témoins ont évoqué la sanction administrative à laquelle s'exposent, dans la plupart des provinces, les conducteurs manifestant une alcoolémie de 0,05.

Je pose la question à l'ensemble de nos témoins. Y a-t-il, d'après vous, une province qui vous semble avoir réussi dans ce domaine? Quelle serait la sanction adaptée à ce genre de comportement? Doit-on aggraver les sanctions imposées aux récidivistes? +

J'aurai une deuxième question à vous poser. Elle s'adresse à celui d'entre vous qui estime être à même d'y répondre. Pour celui qui a consommé de l'alcool et qui envisage de prendre le volant, quelle est la sanction la plus importante à ses yeux: la sanction prévue au Code criminel ou la perte de son permis de conduire? Certains de nos témoins m'ont surpris en faisant valoir que, pour le conducteur, la sanction la plus grave est la perte de son permis de conduire. Il semblerait donc que les gens s'inquiètent plus de cela que d'une condamnation au titre du Code criminel. J'ai peine à le croire, mais c'est pourtant ce que certains prétendent.

Voici donc les questions auxquelles je souhaiterais obtenir une réponse.

M. Joseph Di Luca: C'est volontiers que je répondrai à votre deuxième question. Pour la plupart des gens, le principal est de pouvoir continuer à conduire, étant donné que c'est essentiel pour leur travail.

Il est fréquent que, pour nos clients, un chauffeur de camion, père de famille, par exemple, la conduite d'un véhicule automobile soit l'unique moyen de pourvoir à l'entretien de leur famille. La perte du permis de conduire risque d'entraîner la perte de leur emploi et provoquer, pour leur famille, de graves difficultés. Or, la possibilité de conduire un véhicule, assortie de certains contrôles, permet, dans ce genre de situation, de lever les principaux obstacles.

J'ajoute, et cela joue de plus en plus depuis les événements du 11 septembre, que le risque d'avoir un casier judiciaire a pris une importance croissante. Il y a des années, cela ne jouait que rarement, mais on m'en fait de plus en plus la remarque. Je comprends bien que je ne peux pas avoir le beurre et l'argent du beurre et si je procédais à un sondage auprès de mes clients, je constaterai que la possibilité de continuer à conduire reste au cœur de leurs préoccupations, mais que le risque d'avoir un casier judiciaire vient tout de suite après.

M. Emile Therien: On n'a qu'à consulter le Code criminel du Canada... Je crois pouvoir dire qu'il remonte à 1890. Il n'y a qu'à consulter la liste des infractions, le vol à main armée, par exemple. Or, la conduite avec facultés affaiblies figure, elle aussi, au Code criminel. La plupart des Canadiens ne connaissent probablement pas très bien les dispositions du Code criminel, mais savent tout de même que les sanctions qui y sont prévues sont graves. Je pense que de nombreux Canadiens ne connaissent pas très bien les dispositions concernant la conduite avec facultés affaiblies, mais ils savent tout de même que c'est quelque chose de répréhensible — « Il s'agit de ne pas se faire prendre ».

M. Charles Momy: Je crois savoir que MADD va nous présenter un exposé. Je ne sais pas si cet organisme note les diverses provinces, mais je suis certain qu'il pourrait probablement vous fournir des détails et citer les provinces qui ont obtenu de bons résultats en ce domaine.

M. Robert Tremblay: Je tiens simplement à ajouter que, quelle que soit la gravité que revêt la suspension du permis de conduire, ce n'est pas une mesure à l'application de laquelle contribuent vraiment les services de police, notamment les programmes RIDE, et le risque de se faire prendre reste faible. Cela n'exerce donc aucun effet dissuasif sur les gens qui sont portés à prendre le volant malgré une alcoolémie approchant 0,05.

L'étude qui fait état de la situation en Australie, analysant l'efficacité des diverses mesures et les moyens de réduire le nombre de cas de conduite en état d'ébriété... il semble que les conducteurs qui prennent le volant en état d'ébriété savent qu'ils ont de fortes chances d'être pris. Tant que le public n'hésite pas à assumer les risques, étant donné la rareté relative des opérations RIDE — tant que subsistent cette mentalité et cette attitude, vous n'obtiendrez guère de résultats, malgré l'instauration d'un système très performant de suspension administrative du permis de conduire.

• (1635)

Le président: Désolé, nous sommes à court de temps.

M. Rob Moore: Ah oui? Bon.

Le président: Oui, mais vous aurez tout à l'heure à nouveau la possibilité de prendre la parole.

Nous passons maintenant à M. LeBlanc qui dispose de cinq minutes.

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins de leurs présentations.

Je commencerai par poser une question à M. Momy. Puisque vous avez manqué de temps pour faire votre présentation, cela vous donnera peut-être la chance de continuer.

Dans votre exposé, vous avez abordé la question du taux d'alcoolémie de 0,05. Sauf erreur, vous avez une opinion quant à l'idée de ramener à 0,05 la limite légale du taux d'alcoolémie. Ai-je bien compris?

Parlez-vous d'une procédure administrative de la province ou pensez-vous que l'on devrait amender le Code criminel pour abaisser le taux d'alcoolémie à 0,05?

Je veux m'assurer que j'ai bien compris.

M. Charles Momy: L'ACP n'a pas de position officielle à ce sujet. Notre suggestion, c'est que le comité devrait regarder spécifiquement du côté du Code criminel plutôt que de la mesure administrative. Ce serait un changement possible et avantageux, si l'on tient compte de l'information provenant d'autres pays.

Les pays d'Europe ont établi le *random testing* et le taux d'alcoolémie maximal est fixé à 0,05. D'après l'information recueillie, c'est efficace.

L'hon. Dominic LeBlanc: Poursuivons sur la question du *random testing*. Je tiens à m'assurer que j'ai bien compris la question de mon collègue, M. Ménard. Il prétend être plus jeune que moi, mais il est évident qu'il est beaucoup plus âgé.

Dans sa question, il a abordé le sujet du *random roadside testing*. Sauf erreur, vous pensez que d'aucune manière, à aucun moment, on

ne devrait empêcher un policier de demander à quelqu'un de subir un *random roadside test*. C'est bien cela?

M. Charles Momy: C'est ça. Par exemple, on a mentionné le programme RIDE, un barrage policier établi à plusieurs endroits dans différentes villes. Lorsqu'on arrêterait quelqu'un, on lui demanderait automatiquement de subir un test. Si la personne échouait à ce test, on l'emmènerait au poste de police et on continuerait les procédures telles qu'établies.

[Traduction]

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci beaucoup.

Monsieur le président, j'ai une question que j'aimerais poser à M. Rosenthal. Lorsque vous défendez des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, si vous obtenez l'acquiescement, quels sont, en général, les arguments que vous avez fait valoir?

M. Jonathan Rosenthal: Souvent, ce sont des arguments fondés sur les dispositions de la Charte, soit pour des raisons tenant à un retard déraisonnable dans la tenue du procès, soit parce qu'il y a eu perquisition et saisie abusives, soit pour une raison touchant le droit à un avocat. Il est assez fréquent que l'acquiescement soit obtenu après présentation d'une défense technique. Le Code criminel est en effet un texte à caractère très technique qui exige de la Couronne un travail d'une extrême précision. Il permet le recours à des moyens de défense fondés sur des technicités.

C'est très intéressant. Prenez un agent de police expérimenté, tel qu'un policier affecté à la sécurité routière et qui s'occupe, donc, presque exclusivement d'enquêtes en matière de conduite avec facultés affaiblies. Un tel policier ne commet pas souvent d'erreurs. Mais, prenons maintenant le cas d'un agent moins expérimenté, affecté à une des divisions du service de police. De tels agents ont à s'occuper de toute une gamme de délits, et il n'est pas rare qu'ils se trompent sur un point technique, en raison essentiellement d'une formation insuffisante.

L'hon. Dominic LeBlanc: Pouvez-vous me citer un exemple de ce genre d'erreurs techniques? S'agissant d'un de vos clients, bouleversé de se voir accuser de conduite en état d'ébriété, quel est le genre d'erreurs que vous cherchez à relever?

M. Jonathan Rosenthal: La plupart des erreurs sont commises au moment où l'agent de police témoigne devant le tribunal. Il oublie de dire quelque chose qu'il lui faudrait dire, ou bien il dit quelque chose qu'il ne devrait pas dire. Ainsi, le Code criminel prévoit deux types de prélèvement d'un échantillon d'haleine. Il y a la demande d'alcootest — à l'aide d'un alcootest approuvé — et puis il y a la demande de prélèvement à l'aide d'un appareil de détection approuvé. Il arrive que l'agent de la paix se trompe de demande et cela suffit pour obtenir l'acquiescement.

L'hon. Dominic LeBlanc: Je comprends qu'il peut y avoir une erreur de témoignage et que l'accusé soit acquitté au niveau des preuves produites devant la Cour. Vous avez également parlé d'acquiescement au titre des dispositions de la Charte. Pourriez-vous nous citer un exemple de rejet de l'accusation ou d'acquiescement en raison d'une violation de la Charte.

M. Jonathan Rosenthal: En général, sur ce plan, la police ne se trompe guère. Elle ne néglige généralement pas de rappeler à l'accusé qu'il a droit à un avocat. L'accusé a effectivement le droit de consulter un avocat, et il y a de nombreux points permettant de soulever la question de savoir si la police a effectivement permis à l'accusé d'exercer son droit à un avocat.

Un autre point concerne les « motifs raisonnables », et c'est la question de savoir si la police n'a pas un peu trop hâtivement exigé que lui soit fourni un échantillon d'haleine, au lieu de simplement administrer l'alcootest sur le bord de la route, enfin ce genre de chose.

● (1640)

Le président: Je vous remercie.

La parole passe maintenant à M. Lemay.

[Français]

M. Marc Lemay: Bonjour.

Étant donné que j'ai beaucoup pratiqué le droit criminel du côté de la défense, j'aime regarder les documents. Or, certaines affirmations de l'Association canadienne des policiers me causent problème.

Dans votre texte, que j'ai lu à deux reprises, vous dites ceci:

Malgré nos meilleurs efforts collectifs et nos meilleures initiatives et intentions collectives, il s'avère que le problème de la conduite avec facultés affaiblies s'aggrave au Canada [...]

Je n'ai pas les mêmes chiffres que vous. En 1999 — et ce nombre provient du ministère —, le nombre total de cas de conduite avec facultés affaiblies au Canada était de 85 997 et celui des personnes accusées de 73 143. En 2006, on comptait 74 331 accusations ou incidents et 60 402 personnes accusées. J'ai en ma possession les chiffres couvrant la période de 1986 à 2006, soit 20 ans. On note une constante diminution. Ne venez pas me dire que le problème s'aggrave. À moins que les gens du ministère de la Justice ne nous aient menti, auquel cas il faudrait les convoquer et leur poser la question. Mes données, qui proviennent du gouvernement, démontrent une constante diminution. Si vous me dites avoir des chiffres, j'aimerais les recevoir par courrier. Il est clair que des initiatives ont été prises, que des choses ont été réalisées. Comme avocat de la défense, je peux vous dire que le fardeau de la défense est drôlement plus difficile maintenant. Rappelons-nous qu'en 1986 — et je ne sais pas si M. Rosenthal était alors avocat —, nous assistions régulièrement à des acquittements. Or, il y en a beaucoup moins aujourd'hui parce que le travail est mieux fait.

Au Québec, on va installer des radars pour contrôler la circulation routière. On nous donne des chiffres et on nous dit qu'en réduisant simplement la vitesse de cinq kilomètres à l'heure, on ferait décroître le nombre d'accidents de 25 p. 100. La peur de se faire prendre par les policiers et de se faire arrêter est probablement un incitatif important, mais il faut aussi considérer la peur des sanctions administratives. Cette dernière n'est-elle pas plus importante? Depuis 2000 dans les provinces, en particulier au Québec, il est beaucoup plus difficile d'obtenir son permis de conduire lorsqu'on a été arrêté une première fois pour conduite avec facultés affaiblies. Imaginez ce que c'est dans le cas d'une deuxième fois. Je sais qu'il y a des récidivistes; j'ai eu des clients multirécidivistes.

Au lieu de faire passer le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05, ne faudrait-il pas permettre des sanctions administratives plus importantes? Je suis de votre avis en ce qui a trait aux tests d'haleine aléatoires. J'invite mon collègue Me Rosenthal à consulter un arrêt de la Cour suprême, soit *R. c. Orbanski; R. c. Elias*, [2005] 2 R.C.S. 3. En 2005, la Cour suprême a affirmé que si on lui reposait la question, si elle avait à étudier cette possibilité en vertu de l'article 1 de la Charte... Le gouvernement a peut-être des objectifs impérieux et valables qui le poussent à intervenir à cet égard, mais ne serait-il pas préférable, question d'éviter de longs débats, de permettre aux provinces de faire beaucoup plus d'interventions draconiennes pour aider les policiers?

● (1645)

[Traduction]

Le président: Celui qui le souhaite, a 20 secondes pour répondre.

Tout cela soulève de très nombreuses questions. Si vous souhaitez nous remettre d'autres éléments statistiques, vous n'avez qu'à les faire parvenir à la greffière du comité et nous les distribuerons aux membres.

[Français]

M. Charles Momy: Je vais essayer de répondre à vos questions, monsieur Lemay. Concernant la première, qui porte sur les statistiques qu'on a présentées, je vais certainement vous faire part de l'endroit où on les a obtenues. Je veux préciser qu'elles incluent tous les modes de transport. Je vais vous envoyer cette information.

Pour ce qui est de la deuxième, il est certain que sur le plan administratif, la différence entre 0,05 et 0,08 donne des résultats. Ça aide les policiers.

[Traduction]

Le président: Nous sommes en fait à court de temps.

M. Charles Momy: Il s'agit d'une sanction essentiellement administrative, mais nous sommes tout à fait prêts à coopérer dans la mesure où une telle sanction entraîne pour le conducteur pris en défaut des conséquences sérieuses.

Le président: Monsieur Momy, je suis désolé, mais nous avons dépassé notre temps de parole.

La parole passe maintenant à M. Norlock

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens, messieurs, à vous remercier d'être venus témoigner devant le comité.

Je tiens à préciser, à l'intention de M. Griffin, que j'ai, moi aussi, au cours de nombreuses années, eu l'occasion d'administrer des centaines d'alcootests.

Qu'il me soit permis d'ajouter que s'il m'arrivait d'être accusé de conduite avec facultés affaiblies, je souhaiterais que ce soit M. Rosenthal qui me défende. J'ai déjà eu affaire à des gens largement rémunérés, spécialisés dans la défense de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, et j'ai pu constater que, pour eux, ce n'est pas une question d'innocence ou de culpabilité; ce qui les intéresse, c'est le côté technique de la question. J'imagine que dans un pays comme le nôtre, c'est une bonne chose car cela encourage la police à oeuvrer avec diligence.

Je tiens aussi à rappeler que, lors de notre dernière séance consacrée à la conduite avec facultés affaiblies, nous avons accueilli plusieurs témoins et, parmi eux, un avocat de la défense qui nous a parlé des appareils vétustes qu'employait la police. Il faisait, je pense, allusion aux appareils Borkenstein en service depuis les années 1940 et 1950. Mon fils m'a dit qu'il suit actuellement un cours d'initiation à l'utilisation des Intoxilyzers, mais même si nous adoptons les nouveaux modèles de cet appareil, de nombreux moyens de défense continueront à pouvoir être invoqués et je ne pense donc pas vraiment que cela dépende des progrès de la technique. À l'hôpital, avec une seule goutte de sang, ou du moins un très petit échantillon sanguin, on peut déterminer votre alcoolémie. Personne ne conteste cela, car votre vie peut en dépendre.

Je ne pense pas qu'il y ait, autour de cette table, de gens qui souhaitent vraiment abaisser à 0,05 le seuil d'alcoolémie servant à déterminer la conduite avec facultés affaiblies. Ce qui semble souhaitable, cependant, c'est de réduire le nombre de personnes qui conduisent en état d'ébriété, en partie par la pédagogie, mais il faut également que le législateur des divers paliers de gouvernement adopte des programmes susceptibles de réduire le nombre de cas de conduite en état d'ébriété. J'ai déjà eu l'occasion de dire que les personnes mortes des suites d'un accident provoqué par un conducteur en état d'ébriété ne peuvent désormais plus se prévaloir des dispositions de la Charte. Les droits que celle-ci leur reconnaît sont caducs. Les droits de la victime sont éteints.

Heureusement que nous avons dans ce pays une charte des droits, ce qui n'est pas le cas de certains autres pays qui, néanmoins, semblent lutter avec succès contre la conduite en état d'ébriété. Il nous faut donc étudier les pratiques exemplaires et je ne pense pas que M. Rosenthal, par exemple, s'opposerait à ce que nous essayions un certain nombre de choses — bien qu'il en ait contesté certains aspects — en modifiant les modalités d'application du programme RIDE concernant l'interpellation des conducteurs. À l'heure actuelle, l'agent de la paix doit avoir perçu une odeur émanant du véhicule. C'est dire qu'il lui faut en fait renifler votre haleine et, ce faisant, s'exposer tout de même à un certain risque.

Ma question s'adresse à M. Momy, au Bureau d'assurance, ainsi qu'au Conseil canadien de la sécurité et aux avocats de la défense. Il nous sera utile de savoir quelles sont, selon vous, les deux grandes priorités. J'aime bien pouvoir situer les priorités et je vous demande de nous dire, en quelques mots, quelles seraient vos deux grandes priorités, la première au sujet de ce que nous pourrions faire pour améliorer la situation sans encombrer le système. J'entends bien sûr des priorités raisonnables — c'est-à-dire celles qui ne vont pas coûter une fortune. En effet, nous n'avons pas aujourd'hui les moyens de demander aux gouvernements d'engager des milliers de nouveaux spécialistes policiers. Cela dit, il va tout de même falloir augmenter le nombre des agents de la paix.

• (1650)

Le président: Il ne vous reste plus qu'une minute et je vous demande, par conséquent, de bien vouloir répondre en quelques mots.

M. Robert Tremblay: D'après moi, les tests de dépistage au hasard devraient améliorer la dissuasion. Je pense que si les conducteurs voient qu'ils risquent d'être pris en défaut, ils changeront de comportement.

M. Charles Momy: D'après nous, ce serait les tests de dépistage au hasard administrés sur le bord de la route et nous sommes nombreux à prôner l'adoption d'une telle mesure.

Notre seconde priorité serait le prélèvement d'échantillons en milieu hospitalier. Il est, pour les policiers, de plus en plus difficile d'obtenir des mandats leur permettant d'exiger un prélèvement sanguin.

M. Raynald Marchand: Je souhaiterais que le gouvernement fédéral prenne un certain nombre d'initiatives afin d'uniformiser les pratiques des diverses provinces. Ainsi, l'Ontario va, à partir du mois de mai, porter le délai de 30 jours l'actuelle période de trois à sept jours imposée aux conducteurs ayant une alcoolémie de 0,05. Si une pareille mesure était adoptée dans l'ensemble du pays, le Conseil canadien de la sécurité et divers autres organismes, pourraient beaucoup plus facilement expliquer à la population ce qu'implique une telle mesure. En effet, de nombreuses personnes ne sont pas,

avant de se retrouver accusées, conscientes de ce à quoi elles s'exposent.

M. Joseph Di Luca: Permettez-moi simplement d'ajouter une ou deux petites choses.

La première serait d'accroître la souplesse du système de justice pénale qui est actuellement trop rigide, ce qui fait que les gens accusés de conduite en état d'ébriété exigent la tenue d'un procès et se défendent bec et ongles. Ce ne serait plus le cas si nous instaurions une gamme de sanctions un peu plus souples.

Deuxièmement, ne négligeons pas la sensibilisation du public. Je pense que cela contribue beaucoup à améliorer les comportements et à réduire l'incidence de ce type d'infraction. Je reconnais que le risque de se faire prendre exerce effectivement un effet dissuasif, mais le même résultat pourrait être obtenu en ayant à chaque coin de rue une antenne du programme RIDE. Si l'on risque d'être interpellé dans le cadre du programme RIDE, ou par un agent de la paix — même abstraction faite de l'obligatoire échantillon d'haleine — les gens hésiteront à prendre le volant en état d'ébriété.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons la parole à M. Murphy qui dispose de cinq minutes.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Je vous remercie.

Je tiens à dire aux représentants du Bureau d'assurance combien je suis surpris de voir le Nouveau-Brunswick figurer sur cette liste. Monsieur LeBlanc et moi-même ne manquerons pas d'évoquer la question avec nos collègues libéraux du Nouveau-Brunswick qui, avec le régime d'assurance sans faute, se sont montrés assez bien disposés envers le BAC.

Je vais, maintenant, aller droit au fait et m'adresser aux avocats de la défense. Les représentants de l'Association des policiers ont formulé des recommandations très précises qui me paraissent pouvoir être mises en pratique. La première concerne l'ajout d'un préambule législatif. Ils ne sont pas juristes, mais l'expérience acquise porte à penser qu'en introduisant dans le texte législatif un préambule, on situerait, à l'intention des juges, la gravité des maux découlant de la conduite en état d'ébriété.

Je demande donc à l'un d'entre vous de me dire quelle pourrait être, selon vous, l'influence d'une telle mesure? Un préambule bien pensé améliorerait-il la situation actuelle?

Ma seconde question concerne l'idée émise par l'Association de M. Therien, selon laquelle le comité des analyses d'alcool devrait se voir confier la tâche d'approuver les dispositifs de blocage d'allumage. Je pense — et j'interprète votre réaction comme un oui — que vous ne vous opposeriez pas à cela. Il s'agit d'une mesure à caractère essentiellement administratif.

J'en reviens à ma question concernant la préambule. Cela vous paraît-il important?

M. Jonathan Rosenthal: Eh bien, la tâche d'un juge consiste à déterminer si une personne a été déclarée coupable hors de tout doute raisonnable. Je ne crois pas qu'un préambule disant au juge qu'il y a un véritable carnage sur nos routes influera en quoi que ce soit sur la décision de ce juge — et cela ne devrait d'ailleurs pas jouer. Si le juge pense que quelqu'un est innocent ou qu'il existe un doute raisonnable quant à son innocence, il ne doit pas condamner cette personne simplement parce qu'il existe un préambule quelconque sur le sérieux avec lequel nous considérons le problème de la conduite avec facultés affaiblies.

M. Brian Murphy: Eh bien, monsieur Rosenthal, je vous arrête tout de suite, car la culpabilité ou l'innocence ne va pas être jugée en fonction d'un préambule, mais cela est important sur le plan de la proportionnalité; c'était d'ailleurs ma première question lorsque je vous ai demandé si l'article 1 de la Charte réservait l'article... Un préambule ne serait-il pas très important à cet égard? Je sais qu'il l'est dans d'autres cas.

• (1655)

M. Jonathan Rosenthal: Je ne pense pas qu'un préambule puisse tout régler. Affirmer que, de manière aléatoire, on peut arrêter une personne et en exiger, toujours de manière aléatoire, un échantillon d'haleine ou d'une autre substance corporelle en l'absence de tout soupçon ou motif raisonnable et probable, alors que la loi autorise déjà un policier à le faire aux termes du paragraphe 254(2) s'il a des soupçons raisonnables, cela définit un seuil excessivement bas pour ce genre de décision.

Vous avez dit tout à l'heure que s'il s'agissait d'une mesure administrative et non pas pénale, cela serait peut-être acceptable, et vous avez probablement raison. La difficulté tient au fait que l'on ne peut pas savoir si l'alcoolémie de la personne sera de 50 ou de 80 mg avant le retour au poste. Je pense donc que, concrètement, votre suggestion n'est pas réaliste.

M. Brian Murphy: Arrêtons-nous donc au terme « randomisé », car je crois que les mots ont une assez grande importance lorsqu'on parle de contestations judiciaires. Cela signifie pour moi, ou du moins c'est ce que j'en conclus, qu'il n'y a pas de préméditation. Autrement dit, personne n'est ciblé. Le système est juste pour tous les usagers de la route car vous ne savez pas si c'est sur le chemin de la Montagne ou dans la rue Saint-George, à Moncton, que vous serez arrêté. Cela n'a rien à voir avec les indices que pourrait donner votre façon de conduire. Comme le dit le Conseil canadien de la sécurité, vous pouvez passer 19 heures sans sommeil — comme c'est souvent le cas pour nos vaillants députés — et ne plus être en état de conduire, ou franchement vous pouvez simplement être un mauvais conducteur et conduire d'une façon qui attirera l'attention d'un policier.

Mais avec cette randomisation, faisons comme si vous étiez l'avocat du diable, disons que vous êtes l'avocat de l'intimé ou l'avocat d'appel pour la Couronne et que vous protégez un article qui est fondé sur des alcootests randomisés, avec un excellent préambule à la loi...

M. Jonathan Rosenthal: Permettez-moi de vous dire que vous avez présenté les meilleurs arguments que pourrait utiliser la défense. Une intervention totalement aléatoire, sans aucun fondement, monsieur, constitue une fouille ou une saisie abusive.

M. Brian Murphy: Et si cela s'applique à tous?

M. Joseph Di Luca: D'après la jurisprudence relative à l'article 9, la violation de la Charte tient au caractère arbitraire, défini par l'aspect aléatoire. À cela s'ajoute le fait que, comme l'indique toute la jurisprudence antérieure fondée sur l'analyse de l'article 1, vous pouvez très bien arrêter des automobilistes au hasard pour avoir un petit entretien amical avec eux, mais si vous leur collez un éthylomètre sous le nez, ou du moins un alcootest routier, vous devez satisfaire à une quelconque norme constitutionnelle minimale, car cela devient alors une saisie. L'élimination de cet obstacle serait donc probablement le prochain point d'affrontement dans l'analyse de l'article 1.

M. Brian Murphy: Le contraire d'un système randomisé est-il un système universel, par exemple le contrôle de sécurité dans un aéroport?

M. Joseph Di Luca: Eh bien, si vous arrêtez tout le monde dans la rue et exigez un échantillon d'haleine chaque fois que quelqu'un monte dans sa voiture, cela représenterait non seulement un pas de plus sur la voie qui conduit à un état policier — c'est un pas de plus dans cette direction, mais là n'est pas la question —, en outre le système ne serait plus aléatoire; il serait universel. Cela pourrait soulever d'autres questions ou problèmes constitutionnels, car on ne peut pas exiger de tous nos citoyens qu'ils nous fournissent des échantillons de substances corporelles juste pour le plaisir; mais en effet, vous élimineriez alors le caractère aléatoire.

Le président: Merci.

Je donne la parole à M. Rathgeber.

M. Brent Rathgeber (Edmonton—St. Albert, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins pour la qualité et l'utilité de leurs présentations.

Pour faire suite aux questions de M. Murphy au sujet des tests faits au hasard, j'ai quelques questions et peut-être préoccupations à exprimer. Je m'adresse à l'Association des policiers.

Indiscutablement, le public est indigné par les crimes graves, les crimes de rue et les activités des gangs. Les témoignages entendus cet après-midi nous ont appris que le travail des tribunaux était entravé par les retards, si bien qu'en fin de compte, certaines accusations sont suspendues, voire retirées.

Pourriez-vous nous donner le point de vue de la police à ce sujet. Si nous décidions de recourir à des alcootests routiers administrés au hasard, je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que cela augmenterait le nombre des accusations de conduite de véhicule automobile avec facultés affaiblies. Mais est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux utiliser ces ressources — c'est-à-dire celles affectées aux enquêtes policières et celles des tribunaux — pour combattre des crimes plus graves, des crimes de rue?

M. David Griffin: À notre avis, si vous considérez les résultats de certains autres pays qui administrent les alcootests au hasard — c'est le cas aujourd'hui de la plupart des pays de l'Union européenne, et l'UE a recommandé d'étendre cette pratique à tous les pays membres —, l'effet dissuasif aura des répercussions bénéfiques sur le problème de la charge de travail. En fait, il y aura moins de personnes qui pourraient être accusées de conduite avec facultés affaiblies, et moins de collisions automobiles dues à la conduite avec facultés affaiblies parce que la crainte d'être arrêté a un effet dissuasif. Si les gens croient qu'à chaque sortie, ils risquent d'être arrêtés pour un contrôle routier et si nous avons le type de mesures d'application dont il a été question, il est probable qu'ils modifieront sensiblement leur comportement.

• (1700)

M. Brent Rathgeber: Vous croyez donc que les contrôles routiers contribueront vraiment à réduire le nombre de mises en accusation.

M. David Griffin: Potentiellement, oui.

M. Robert Tremblay: Je voudrais ajouter un point qui est très important en ce qui concerne l'effet aléatoire.

Ces opérations ne sont pas des pièges. La recommandation relative aux principes stratégiques de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies notait que ces initiatives doivent recevoir une large publicité. Autrement dit, chaque station de radio annoncera qu'un contrôle routier aléatoire est en cours à Moncton, qu'il faut faire attention. Cela signifie essentiellement que l'objectif n'est pas de prendre les gens au piège mais de prévenir un certain comportement.

M. Brent Rathgeber: Oui, monsieur Therien.

M. Emile Therien: Je vous ferai observer que, dans la réalité, vos délinquants chroniques écoutent la radio et la télévision et qu'ils lisent le journal. Il est bien connu qu'ils ne vont pas conduire lorsqu'ils savent que des programmes comme RIDE ou CounterAttack sont en cours. Ils sont au courant.

M. Brent Rathgeber: Merci.

J'ai le plus grand respect pour les policiers et pour le travail qu'ils accomplissent. Je crains simplement — et je souhaiterais avoir vos commentaires à ce sujet — qu'un dispositif tel que le contrôle routier accapare une part importante du temps dont un policier dispose pour le travail d'enquête, le travail de police proprement dit, et que l'élément humain ne soit remplacé par un élément mécanique.

M. David Griffin: Je crois qu'en réalité, et je ne suis certainement pas avocat... Mais je crois que les tribunaux reconnaissent que la technologie élimine le doute et la faiblesse humaine. Donc, plus nous pouvons assurer l'exactitude en recourant à la technologie, qu'il s'agisse de conduite avec facultés affaiblies ou d'ADN, en fin de compte cela constitue un outil d'enquête et cela réduit le temps proprement utilisé pour les enquêtes.

M. Brent Rathgeber: L'Association des policiers ne craint donc pas, en ce qui concerne ses membres, que leur pouvoir discrétionnaire et leur capacité d'enquêter sur un cas possible de conduite avec facultés affaiblies soient compromis par la confiance placée dans un contrôle routier.

M. David Griffin: Non, pas du tout. Après tout, ce dont nous discutons ici, c'est de l'objectif qui consiste à réduire le nombre de conducteurs aux facultés affaiblies sur la route. Ce sont aussi des policiers qui sont appelés sur les lieux de ces épouvantables accidents et qui constatent les résultats des mauvais choix faits par les gens.

M. Brent Rathgeber: Merci.

Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Nous allons passer à M. Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est un grand plaisir pour moi que de revenir au comité de la justice. Même si je ne suis que membre associé, aujourd'hui, je suis ravi de me retrouver à cette table à laquelle je vois bon nombre de mes collègues de la dernière session parlementaire.

J'en viens à ma question. Un petit problème me trotte dans la tête, messieurs, qui a trait à certaines expériences que j'ai vécues, tant comme civil que comme agent d'application de la loi. La question, aux fins de ce rapport, est de savoir si le comité devrait recommander, dans un rapport, de renverser le fardeau de la preuve, dans les cas où un automobiliste aux facultés affaiblies a consommé de l'alcool dans un délai de deux ou trois heures, ce qui est normalement le cas. Habituellement, ces personnes qui sont impliquées dans un AR ou qui finissent dans le fossé, en particulier celles qui se sont déjà frottées à la justice en raison de conduite avec facultés affaiblies, voire qui sont des habituées du système, ont peut-être déjà reçu des conseils sur la façon de se défendre si jamais elles se retrouvaient dans une telle situation.

Je vous pose la question suivante: est-ce qu'un changement dans le Code criminel pour renverser effectivement le fardeau de la preuve et imposer une sorte de culpabilité automatique à celui qui consomme de l'alcool après avoir conduit un véhicule automobile, à l'intérieur d'une période de deux heures... vous et moi savons que la

consommation d'alcool ou d'un produit susceptible d'altérer un échantillon d'haleine, en particulier de l'alcool, est une technique souvent utilisée par la défense. Je me demande simplement s'il est possible de faire quelque chose dans le Code criminel, ou si nous pourrions présenter une recommandation au gouvernement dans l'espoir d'éliminer cette échappatoire.

Ma question s'adresse à l'Association des policiers et aux autres témoins.

• (1705)

M. Charles Momy: Comme vous le savez, il existe actuellement de dispositions législatives qui jouent lorsqu'un individu refuse de souffler dans l'alcootest. Manifestement, la présomption est que s'il ne souffle pas... Il est donc accusé d'avoir refusé de fournir un échantillon d'haleine lorsqu'on le lui a demandé. Dans une certaine mesure, c'est ainsi que la question est réglée. À ma connaissance, il n'y a pas d'autres lois qui comportent une telle inversion du fardeau de la preuve.

M. Raynald Marchand: Au Conseil canadien de la sécurité, c'est la prévention qui nous intéresse. Ce dont nous parlons ici vient un peu après coup. Bien sûr, nous voudrions que les gens s'abstiennent simplement de boire, et les divers codes de la route prévoient certaines pénalités immédiates. Il n'est pas nécessaire de présenter une preuve. Si le véhicule est dans le fossé, cela donnera manifestement lieu à une forme quelconque d'accusation. Si les facultés d'une personne sont affaiblies, si l'alcoolémie est supérieure à 0,05, il y aura inculpation. Le verdict de culpabilité est automatique, alors que dans le cas du Code criminel, il y a la présomption d'innocence.

Nous ne sommes même pas sûrs, à un niveau de 0,05, s'il restera, au bout de trois heures, suffisamment d'alcool dans le sang pour que l'instrument puisse détecter ce niveau d'alcoolémie chez un homme de taille moyenne.

M. Blaine Calkins: Permettez-moi de poser de nouveau ma question au représentant de l'Association des policiers concernant l'altération des éléments de preuve. L'échantillon constitue la preuve.

Je sais bien qu'il y a dans le Code criminel des dispositions visant l'altération d'éléments de preuve. Ces dispositions sont-elles appliquées? Sont-elles suffisantes dans ce cas? Vous serait-il nécessaire de modifier le Code criminel lorsqu'il s'agit d'éléments de preuve tels que des échantillons d'haleine, etc., pour qu'il soit possible d'éliminer certaines de ces échappatoires?

M. David Griffin: Si je comprends bien ce dont vous parlez, l'argument invoqué pour leur défense est qu'ils ont consommé de l'alcool après avoir conduit.

M. Blaine Calkins: Oui.

M. David Griffin: La difficulté, je pense, pour les agents de police, lorsqu'il s'agit de traiter cette infraction, est qu'ils ne sont pas nécessairement au courant de cela avant que la personne ne témoigne au procès. La présentation de cette défense n'est pas nécessairement divulguée ou connue d'avance.

M. Blaine Calkins: Supposons qu'une personne est impliquée dans un AR. Elle quitte les lieux de l'accident. On la retrouve plus tard dans un bar local où on l'a vue consommer de l'alcool dans les deux heures qui ont suivi cet accident de la route. Il y a des témoins. Il est alors impossible de porter une accusation de conduite avec facultés affaiblies. À mon avis, c'est un problème. Je voudrais savoir s'il est suffisamment important pour que quelqu'un, à cette table, souhaite que le Code criminel soit modifié pour permettre de porter une accusation de conduite avec facultés affaiblies dans un tel cas.

M. David Griffin: Cela se produit certainement. C'est l'argument du dernier verre. Ces types de défense technique ou de comportements soulèvent diverses préoccupations. La difficulté consiste à trouver une solution qui ne créera pas à son tour une foule d'autres problèmes.

M. Blaine Calkins: Parce que, bien évidemment, il y en aura.

Les témoins ont-ils un dernier commentaire à faire? Cela m'intéresserait.

M. Joseph Di Luca: Vous pouvez déjà les inculper. Actuellement, si vous pouvez prouver qu'une personne buvait de l'alcool après un accident de la route dans le but de compromettre par la suite les résultats du test, si vous pouvez l'établir, vous pouvez déjà l'inculper d'entrave à la justice ou d'entrave au travail d'un policier. Il y a des dispositions à ce sujet. Si vous pouvez le prouver, vous pouvez porter une accusation. Quant à la preuve, si vous parvenez à obtenir une condamnation sur ces bases, il s'agira d'une infraction grave. Il existe déjà un outil législatif qui permet de coincer les gens qui recourent à ces tactiques.

Mais je suis d'accord avec le policier, bien souvent vous n'entendez parler qu'au moment du procès. J'ai vu des cas où le client avait été suivi et avait été vu en train de boire de l'alcool après un accident. Je crois que le juge des faits, un juge ou un jury, pourrait en conclure que cette personne a agi ainsi pour faire dérailler le processus. Le Code criminel comporte une disposition appropriée pour cela.

Le président: Merci.

Monsieur Petit, vous avez cinq minutes. Vous serez le dernier.

[Français]

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Je vais m'adresser principalement aux gens qui représentent le Conseil canadien de la sécurité et peut-être aussi à ceux de l'Association canadienne des policiers.

Vous savez comme moi — et M. Rosenthal vous l'a bien expliqué — que le système aléatoire peut être dangereux. Au Québec, on utilise un système un peu différent. On a recours à l'article 624 du Code de la sécurité routière. Le policier arrive, dit au conducteur qu'il manque un phare à son véhicule ou qu'il n'a pas fait d'arrêt à un endroit donné, toujours en vertu du Code de la sécurité routière. Il ne s'agit donc pas des mêmes règles. L'individu se fait arrêter, baisse la vitre, et une odeur d'alcool se dégage. Le policier lui demande alors de le suivre. Le système aléatoire existe déjà. On s'entend pour dire qu'il n'est pas parfait; par contre, il n'a jamais été contesté au Québec. Le Code de la sécurité routière le permet et on y a recours régulièrement.

Ma deuxième question concerne le fait qu'on entend souvent dire qu'il va y avoir un surplus de coûts, davantage de causes, etc. Au Québec, on a assisté à un événement assez particulier. Pendant une courte période, les causes qui étaient du ressort de la section criminelle de la Cour du Québec, qu'on appelait alors la Cour des sessions de la paix, sont devenues la responsabilité des cours municipales, donc des municipalités. Or, savez-vous qui s'en est aussitôt plaint? Ce sont des gens de la section criminelle de la Cour du Québec. En effet, ils ont dit qu'on leur avait enlevé presque 80 p. 100 de leur chiffre d'affaires. Ce n'est pas drôle à dire, mais c'est un fait.

Les policiers viennent témoigner devant la section criminelle de la Cour du Québec mais aussi devant des cours municipales. Les coûts ne sont pas les mêmes parce que ce ne sont pas les mêmes

conventions, les mêmes juges, etc. J'aimerais que vous me disiez si c'est un problème ou si on veut nous faire croire que c'en est un.

• (1710)

M. Raynald Marchand: Dans le cas des cours municipales, on voit la chose un peu comme une décriminalisation, étant donné que le Code criminel ne s'applique pas. On reconnaît en quelque sorte que c'est une meilleure manière de traiter les cas de conduite en état d'ébriété, surtout quand il n'y a pas de blessés ou de morts. Pour cette raison, nous pensons, particulièrement en ce qui concerne le taux de 0,05, que le Code de la sécurité routière du Québec ou le code de la route de l'Ontario, par exemple, répondent vraiment aux situations actuelles. Le code constitue pour le policier un outil supplémentaire. Il peut s'en servir ou non, se fonder sur le taux de 0,05 ou sur le Code criminel, selon la situation. Il a plusieurs outils à sa disposition.

M. Daniel Petit: Au Québec, pour éviter de passer trop souvent devant la Cour d'appel, nous avons l'habitude de déposer les demandes en vertu des poursuites sommaires. Vous savez ce que ça veut dire? Ça signifie que nous sommes obligés de faire une requête particulière pour que la Cour d'appel nous entende de nouveau si nous ne sommes pas satisfaits. Auparavant, c'était toujours considéré comme un acte criminel, ce qui permettait *de plano* d'avoir recours à la Cour d'appel. S'ils ont fait cela, c'est qu'environ 50 ou 60 p. 100 des accusés étaient des gens qui bénéficiaient de l'aide juridique. Or, vous savez qu'une poursuite sommaire coûte moins cher qu'un acte criminel. Ces gens ont donc tous trouvé un système faisant en sorte que ça coûte moins cher. Pour cette raison, je me demande si les coûts sont véritablement un enjeu dans le cadre du débat qu'on va tenir plus tard, à la lumière de ce que vous nous direz, entre autres. Me Rosenthal pourrait aussi répondre à cette question.

M. Raynald Marchand: Nous croyons que ce n'est pas seulement une question de coût, mais aussi une question relative au nombre de cas qui peuvent aboutir au criminel, ce qui a une influence sur le temps requis.

D'après l'étude des procureurs généraux, c'est beaucoup plus long aujourd'hui, ça prend beaucoup trop de temps. En arriver à des systèmes plus simples et plus rapides permettrait non seulement de réduire les coûts, mais cela assurerait aussi davantage de justice.

[Traduction]

Le président: Le temps dont vous disposiez est écoulé. Merci.

Messieurs, merci d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui. Vos témoignages ont été très utiles, et nous en tiendrons certainement compte lors de la préparation de l'ébauche de notre rapport.

Encore une fois, merci d'être venus.

M. Emile Therien: Merci beaucoup. Vous vous êtes montré très équitable. Vous avez fait un excellent travail.

Le président: Merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes pendant que la salle se vide.

• _____ (Pause) _____

•

• (1715)

Le président: Veuillez vous asseoir.

Nous devons régler certaines affaires du comité, et nous allons le faire en public, à moins que quelqu'un ne désire que cela se passe à huis clos. Je ne pense pas qu'il y ait de raisons d'agir ainsi.

Nous avons un certain nombre de motions devant nous. Nous avons également le second rapport du sous-comité, qui s'est réuni mardi.

Avez-vous tous eu l'occasion de lire le rapport?

Si vous avez pu le faire et s'il y a un consensus en faveur de son adoption, nous allons l'adopter immédiatement et la question sera réglée.

Des voix: D'accord.

Le président: Nous avons un consensus; continuons.

Nous avons un certain nombre de motions. Premièrement, nous avons celle de M. Storseth ainsi que celle de M. Ménard. Les deux motions ont trait à la Loi canadienne sur les droits de la personne.

J'ai le sentiment que la motion de M. Storseth soulèvera probablement moins de contestations. Il voudrait qu'elle soit traitée séparément; je continue donc.

Si vous voulez rendre cette motion officielle, nous allons la discuter.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Absolument, monsieur le président, je propose que:

Attendu que des craintes ont été exprimées au sujet des techniques d'enquête de la Commission canadienne des droits de la personne ainsi que de l'interprétation et de l'application de l'article 13 de la Loi canadienne sur les droits de la personne; et
Attendu que la Commission est un organisme indépendant et fait rapport au Parlement;

qu'il soit résolu que le Comité de la justice et des droits de la personne se penche sur la Commission canadienne des droits de la personne et, en vue de formuler des recommandations à son sujet :

a) examine le mandat et le fonctionnement de la Commission;

b) examine l'application et l'interprétation de l'article 13 de la Loi par la Commission;

c) demande au président de la Commission de témoigner devant le Comité, et à d'autres personnes ou organisations concernées de témoigner devant le Comité ou de soumettre un mémoire à ce dernier;

d) soumette un rapport, incluant d'éventuelles propositions de modification de la Loi canadienne sur les droits de la personne, donnant suite aux résultats de son enquête.

Le président: Merci.

Quelqu'un veut-il en discuter?

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard: Monsieur le président, je me rallie d'abord au vœu d'une majorité de collègues à l'effet que les deux motions que nous avons devant nous traitent de sujets somme toute différents à l'intérieur de la loi, et qu'il serait sans doute plus avisé pour le comité de faire des rapports différents.

Je crois qu'il faut voter la motion de M. Storseth, qui a un débat à faire sur la commission et sur l'article 13, mais je veux dire tout de suite que le fait que nous souhaitions que ce débat ait lieu ne signifie pas qu'ultérieurement, au Bloc québécois, nous nous rangerons à l'idée d'abolir l'article 13. Je me suis rendu compte — et j'ai eu l'occasion de l'exprimer aux collègues du sous-comité — qu'il y a une très grande controverse autour de ce débat et que, finalement, on fait intervenir des éléments qui peuvent ... Je ne dis pas du tout que c'est l'intention de motionnaire et je veux que ce dernier sache bien que je ne lui prête aucun motif. Cependant, il y a des gens qui veulent réduire les outils concernant le fonctionnement des droits de la personne. J'ai eu moi-même des représentations de gens qui trouvaient qu'il ne fallait plus permettre directement au Tribunal des droits de la personne d'être convoqué, etc.

Je vais appuyer cette motion et je pense que mon collègue M. Lemay va faire de même. Nous allons l'appuyer, mais nous serons extrêmement vigilants quant à la nécessité d'avoir une Commission canadienne des droits de la personne qui soit fonctionnelle et efficace.

• (1720)

[Traduction]

Le président: Merci. Y a-t-il quelqu'un d'autre?

Monsieur LeBlanc.

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc: M. Ménard a bien exprimé une opinion que je partage.

[Traduction]

Nous allons appuyer cette motion. Les libéraux vont l'appuyer, mais nous aussi nous voulons que nos collègues comprennent que certaines personnes... Je ne prétends pas comprendre parfaitement le fonctionnement de l'article 13. J'ai lu et entendu des interprétations différentes de la manière dont cela pourrait fonctionner ou ne pas fonctionner, et je suis tout à fait disposé à écouter des personnes d'expérience qui ont quelque chose de concret à ajouter à la discussion. Je ne voudrais pas que les gens pensent que nous sommes tentés d'abolir, de limiter ou de restreindre la Commission des droits de la personne, en tout cas certainement pas avant d'avoir entendu de preuve convaincante et irréfutable à ce sujet.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions?

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Je me réjouis de voir qu'un membre a présenté cette motion, en raison même du fait que les pouvoirs de la Commission ont été attaqués et qu'il y a eu beaucoup de battage en faveur de l'élimination pure et simple de l'article 13, alors que la plupart des groupes qui sont effectivement la cible de crimes haineux, par exemple, et de discrimination veulent qu'il soit maintenu et même amélioré afin de devenir plus efficace. Je me réjouis donc de voir que ce comité, à ce qu'il semble, a l'intention d'effectuer cette étude.

Le président: Très bien.

Quelqu'un d'autre? Sinon, je demande le vote.

(La motion est adoptée.)

Le président: La motion est adoptée à l'unanimité.

Nous avons la seconde motion, celle de M. Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard: Monsieur le président, j'ai été élu en 1993, à l'âge de 31 ans, et j'ai été réélu à cinq reprises depuis. Je sais que ma *baby face* pourrait confondre certains de mes collègues. Je ne voulais pas faire allusion à mon âge, mais seulement vous dire que dès 1995, je me suis intéressé à cette question. J'ai déjà déposé plusieurs projets de loi et je vous dirais que je n'aurais fait dans ma vie que contribuer à ce que l'on ajoute la condition sociale comme motif interdit de discrimination que j'en serais très fier. Évidemment, ma vie a été beaucoup plus riche; chacun en convient.

Pourquoi la condition sociale? Parce qu'il y a beaucoup de provinces qui ont la condition sociale comme motif interdit de discrimination ou des motifs apparentés. Dans certaines provinces, on parle de discrimination interdite à l'endroit de bénéficiaires ou pour motif d'insuffisance de revenu. Cela ne porte pas toujours sur le motif de la condition sociale. Même le Québec emploie cette désignation.

Je suis convaincu, monsieur le président, que si les justiciables avaient ce motif dans la Loi canadienne sur droits de la personne, ce serait un avantage pour les Autochtones, pour les personnes qui se voient refuser des prêts dans les institutions financières, pour les gens qui ont des griefs à l'endroit de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, pour les groupes défavorisés de notre société.

On a beaucoup d'information. Je vais sûrement rappeler de bons souvenirs à certains de mes collègues, et peut-être de mauvais à d'autres, mais je ne peux présumer de rien, monsieur le président. Quand Anne McLellan était ministre de la Justice, elle avait mandaté un groupe de travail pour revoir la Loi canadienne sur les droits de la personne. Le juge LaForest en était le président, et ces gens avaient déjà statué sur la pertinence d'amender la Loi. Donc, on aura beaucoup d'information et j'espère qu'à terme, le gouvernement se rendra à des recommandations de ce comité qui, je l'espère, iront dans ce sens.

• (1725)

[Traduction]

Le vice-président (M. Brian Murphy): Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à dire au sujet de la motion de M. Ménard?

Je donne la parole à monsieur Petit.

[Français]

M. Daniel Petit: Merci, monsieur le vice-président. Je suis très content. J'ai lu la motion de M. Réal Ménard et pour ma part, je l'appuierai parce que dès que je vois le Bloc travailler pour le fédéral, ça me rend heureux. Je vais donc appuyer la motion.

M. Réal Ménard: Tout ce qui vous permet d'avoir un orgasme intellectuel...

[Traduction]

Le vice-président (M. Brian Murphy): Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à ajouter au sujet de la motion?

Je vais la mettre aux voix.

(La motion est adoptée.)

[Français]

Le vice-président (M. Brian Murphy): Y a-t-il d'autres affaires à l'ordre du jour du comité?

[Traduction]

Oui, monsieur Norlock.

M. Rick Norlock: Maintenant que nous sommes tous de si bonne humeur, je voudrais demander à la greffière — et cela a trait à l'étude sur la conduite avec facultés affaiblies — si un témoin a décliné notre invitation ou n'a pas pu venir.

Le vice-président (M. Brian Murphy): Pour lundi, madame la greffière?

Je ne sais pas, monsieur Norlock.

M. Rick Norlock: C'est la raison pour laquelle je pose la question à la greffière.

Le vice-président (M. Brian Murphy): Pourquoi la greffière ne répond-elle pas à cette question, monsieur Norlock?

Pourquoi ne répondez-vous pas?

M. Rick Norlock: Merci.

Elle a dit oui. Puis-je alors demander respectueusement au comité qu'il envisage un remplaçant. Au cours de notre étude sur la conduite avec facultés affaiblies, je n'ai vu personne sur la liste des témoins qui puisse expliquer les effets physiologiques de différents niveaux d'alcool.

Pour votre édification, puisque nous étudions la question de la conduite avec facultés affaiblies dans son ensemble et que cette personne travaille comme toxicologue au Centre des sciences judiciaires de l'Ontario et est toxicologue depuis 10 ans... Elle dit, après avoir parlé à la greffière, qu'elle serait en mesure de comparaître devant le comité sans trop de préavis. Je crois que nous nous devons d'avoir au moins quelques éléments de preuve scientifique avec tout le reste.

Le vice-président (M. Brian Murphy): Normalement la liste des témoins est approuvée par le comité directeur. Puisqu'il y a eu un désistement et qu'on a suggéré un autre témoin, je ne vois aucune raison de ne pas le faire.

Quelqu'un s'oppose-t-il à la proposition? Non? C'est une excellente idée.

M. Rick Norlock: Je suis pour.

Le vice-président (M. Brian Murphy): Y a-t-il d'autres questions à examiner? Non.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.