



## Dépistage obligatoire de l'alcoolémie

### Messages clés

- Le dépistage obligatoire de l'alcoolémie a été mis en œuvre au Canada le 18 décembre 2018.
- Ce dépistage autorise les policiers à demander un échantillon d'haleine à un conducteur sans doute raisonnable que ce dernier ait consommé de l'alcool.
- Malgré les inquiétudes que suscitent les infractions possibles à la *Charte des droits et libertés*, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie pourrait augmenter la force de dissuasion et diminuer l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies.
- Les répercussions du dépistage obligatoire de l'alcoolémie dépendront de la façon dont il est mis en œuvre.
- Il devrait faire l'objet d'un processus approfondi et d'une évaluation des incidences.

### L'enjeu

Le recours aux tests d'haleine pour évaluer la quantité d'alcool consommé par les conducteurs est devenu une procédure standard dans l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies dans de nombreux pays du monde. Au Canada, ces quarante dernières années, si un policier avait un doute raisonnable qu'un conducteur avait consommé de l'alcool, il pouvait lui demander de fournir un échantillon d'haleine avec un appareil de détection approuvé. À la suite de changements apportés au *Code criminel* du Canada en 2018, il n'est plus obligatoire pour un policier de suspecter qu'il y a eu consommation d'alcool pour demander un test de dépistage. Ainsi, le 18 décembre 2018, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie est devenu loi au Canada, accordant aux policiers l'autorité d'exiger un test d'haleine de tout conducteur, même en l'absence de doute ou de cause.

Quand il s'inscrit dans une campagne intensive de répression en vigueur à l'année accompagnée d'un programme continu de sensibilisation du public, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie viendrait accroître la probabilité perçue et réelle d'arrestation chez les conducteurs qui ont bu, qui sont tous deux d'importants facteurs de dissuasion<sup>1</sup>. L'augmentation de la force de dissuasion devrait avoir une incidence positive manifeste sur la prévalence de l'alcool au volant et des accidents liés à l'alcool. Toutefois, au Canada et aux États-Unis, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie est souvent considéré comme une violation des droits et libertés sous le prétexte qu'il s'agit d'une fouille ou d'une saisie abusive. La mise en œuvre du dépistage obligatoire de l'alcoolémie au Canada devra trouver un équilibre entre la réduction potentielle des décès et des blessures et la violation apparente des droits.



## Le contexte

L'alcotest a été introduit au Canada en 1969. Au milieu des années 1970, l'utilisation d'appareils de détection de l'alcool en bordure de route par les policiers a été autorisée. Si un policier a un « doute raisonnable » qu'un conducteur a consommé de l'alcool, il peut lui demander de fournir un échantillon d'haleine qui sera analysé avec un appareil de détection homologué. Ces appareils sont configurés de façon à indiquer un avertissement si l'alcoolémie se situe entre 50 et 100 mg/dl, et un échec si l'alcoolémie est supérieure à 100 mg/dl. Dans la plupart des provinces canadiennes, un avertissement peut entraîner une suspension du permis de courte durée (de 24 heures à 7 jours), alors qu'un échec implique obligatoirement une visite au poste pour un test d'haleine probant et d'éventuelles accusations criminelles.

Même si le seuil de doute n'est pas très élevé (p. ex. une odeur d'alcool ou le fait que le conducteur admette avoir bu suffit habituellement), la capacité des policiers à détecter les signes et symptômes de la consommation d'alcool varie considérablement. Par exemple, dans une étude où des chercheurs ont prélevé des échantillons d'haleine chez des conducteurs volontaires immédiatement en aval d'un barrage routier, on a établi que les policiers n'avaient pas dépisté plus de 50 % des conducteurs dont l'alcoolémie était supérieure à 80 mg/dl et plus de 90 % de ceux dont l'alcoolémie dépassait 50 mg/dl<sup>2</sup>. Cette affirmation ne met pas en doute le travail des policiers; elle fait plutôt ressortir la difficulté de dépister la consommation d'alcool, en particulier lors d'une courte intervention sur le bord de la route. Toutefois, si un conducteur avec les facultés affaiblies réussit à passer un barrage routier, cela vient renforcer le comportement et accroît le risque de récidive. De toute évidence, une méthode plus efficace de détection est nécessaire, et cette méthode pourrait être le dépistage obligatoire de l'alcoolémie.

## Données probantes

Plusieurs études ont démontré l'incidence positive du dépistage obligatoire de l'alcoolémie, aussi appelé test d'haleine aléatoire dans certains pays. La plupart des données proviennent de l'Australie, où le dépistage obligatoire de l'alcoolémie est chose courante depuis les années 1980. Selon ces études, on a observé une diminution initiale de 48 % des accidents causant la mort ou des blessures graves un an après l'introduction du dépistage obligatoire de l'alcoolémie. La diminution annuelle des accidents graves se maintient autour de 25 %. Parmi les diverses études menées, les conséquences mesurées varient et peuvent inclure tous les accidents, les accidents graves, les accidents avec décès ou les accidents nocturnes impliquant un seul véhicule (une mesure substitutive des accidents causés par l'alcool)<sup>3</sup>. Il est rarement possible de mesurer directement si l'alcool est en cause, ce qui suggère que le dépistage obligatoire de l'alcoolémie pourrait être une mesure de sécurité routière générale, et non une mesure spécifique à la conduite sous l'effet de l'alcool.

Après l'introduction du dépistage obligatoire de l'alcoolémie en Finlande en 1977, le nombre de conducteurs sous l'effet de l'alcool a diminué de 58 %, selon des sondages effectués en bordure de route<sup>4</sup>. Un rapport provenant de l'Irlande indique une diminution de 19 % des décès liés aux accidents de la route dans la première année suivant l'introduction du dépistage obligatoire de l'alcoolémie en 2006<sup>5</sup>. Une diminution continue des décès a été observée les années suivantes.

Malgré les lacunes de certaines recherches et l'absence de données portant spécifiquement sur les accidents causés par l'alcool au volant, la prépondérance globale de la preuve démontre qu'un programme intensif de dépistage obligatoire de l'alcoolémie, appuyé d'une stratégie de communication globale, peut avoir une profonde incidence positive sur les accidents de la route.



Les répercussions du dépistage obligatoire de l'alcoolémie seraient une conséquence d'une combinaison de dissuasion générale et de mise en application. L'augmentation de la probabilité perçue et réelle d'être repéré par les policiers si on a consommé de l'alcool est un élément de dissuasion. En plus d'un programme intensif de dépistage obligatoire de l'alcoolémie, l'effet de dissuasion nécessite une campagne de communication et de publicité à grande visibilité pour informer le grand public sur la possibilité d'être repéré. Les deux éléments du programme doivent être continus et intensifs<sup>6</sup>.

### **Limites**

En évaluant l'incidence prouvée du dépistage obligatoire de l'alcoolémie, il faut considérer plusieurs exceptions. Aucune des études n'a fait appel à un groupe témoin; elles ont plutôt comparé le nombre d'accidents avant et après l'introduction du dépistage obligatoire de l'alcoolémie. L'absence de groupe témoin externe est un facteur important, puisque le dépistage obligatoire de l'alcoolémie a été introduit en Australie pendant les années 1980, décennie au cours de laquelle tous les pays industrialisés, dont le Canada, ont observé une diminution sans précédent du nombre d'accidents liés à l'alcool. Les pays ont adopté différentes approches pour gérer le problème des accidents causés par l'alcool (p. ex. nouvelles lois, renforcement des mesures d'application, sanctions plus sévères ou campagnes de sensibilisation intensives) et ont tous observé une diminution considérable de l'ampleur du problème. Nous pouvons donc présumer que l'incidence du dépistage obligatoire de l'alcoolémie est en partie attribuable à d'autres facteurs. Néanmoins, en Australie, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie semble tout de même avoir davantage contribué à cette diminution que dans les autres pays.

La plupart des études se basent aussi sur des mesures de tous les accidents, de tous les accidents graves ou des accidents nocturnes impliquant une seule voiture pour évaluer l'incidence du dépistage obligatoire de l'alcoolémie. Ce sont toutes des mesures indirectes des accidents causés par l'alcool, et il est difficile de conclure avec certitude que le dépistage obligatoire de l'alcoolémie a eu une incidence directe sur ces accidents. Ces mesures pourraient cependant servir d'argument pour le dépistage obligatoire de l'alcoolémie comme mesure de sécurité routière générale touchant tous les conducteurs, qu'ils aient consommé ou non de l'alcool.

### **Lacunes**

Sans être mentionné de façon explicite, on laisse souvent entendre que l'introduction du dépistage obligatoire de l'alcoolémie au Canada réduirait le nombre d'accidents dans une proportion semblable à celle observée en Australie. Pour ce faire, il faudrait mettre en œuvre le dépistage obligatoire de l'alcoolémie au Canada d'une manière comparable à l'Australie. Dans ce pays, au moins un tiers de tous les conducteurs titulaire d'un permis sont soumis à un test d'haleine chaque année. En Nouvelle-Galles-du-Sud, on a jugé que le niveau de test optimal était supérieur aux 6 300 tests d'haleine effectués chaque jour. En effet, pour éviter une baisse constante de l'effet dissuasif du dépistage obligatoire de l'alcoolémie, il a été suggéré de ramener le niveau de test à un test par conducteur titulaire d'un permis par année<sup>6</sup>. Ce niveau de test représente un engagement considérable. En Ontario seulement, tester le tiers des conducteurs titulaires d'un permis équivaldrait à plus de 3 millions de tests d'haleine par année, c'est-à-dire plus de 8 200 tests par jour. Pour tester chaque conducteur titulaire d'un permis une fois par année, il faudrait effectuer 25 000 tests par jour. Un important investissement en ressources serait nécessaire pour réaliser cette quantité de tests. Même si les analyses de rentabilité prévoient un net avantage socioéconomique, l'engagement financier serait considérable et exigerait l'allocation de ressources substantielles.



En étudiant l'incidence du dépistage obligatoire de l'alcoolémie rapportée en Australie, il faut souligner le fait que la conduite avec facultés affaiblies n'est pas nécessairement une infraction criminelle en Australie, mais plutôt une infraction au Code de la route. Au Canada, la conduite avec facultés affaiblies (notamment la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/dl et le refus de fournir un échantillon pour analyse) est une infraction criminelle susceptible de sanctions importantes, dont un dossier criminel. Les procédures et exigences de preuve sont plus rigoureuses dans les cas d'infractions criminelles, mais on ignore de quelle façon cela pourrait affecter la mise en œuvre du dépistage obligatoire de l'alcoolémie au Canada.

Les autorités australiennes réalisent un grand nombre de tests d'haleine en demandant simplement à chaque conducteur de s'arrêter pour fournir un échantillon. Les conducteurs restent au volant de leur véhicule pendant que les tests sont effectués. Cette procédure dévie considérablement de celle utilisée au Canada et pourrait contrevenir aux normes de pratique policière. Au Canada, pour la sécurité des policiers, un conducteur qui doit subir un test d'haleine est sorti de son véhicule et amené dans celui du policier. Cette procédure permet au policier de recueillir l'information de base (date, heure, lieu, nom du conducteur, numéro du permis de conduire et date de naissance) et de noter les signes de facultés affaiblies. Cette méthode procure aussi assez de temps pour éliminer tout alcool résiduel de la bouche et éviter les échantillons contaminés. En totalité, la procédure dure 15 minutes, bien plus que les « quelques secondes » rapportées pour la procédure en Australie. Pour atteindre le niveau de test jugé nécessaire pour observer des avantages comparables à ceux documentés en Australie, il faudrait modifier les pratiques policières canadiennes.

Certains argumenteraient que le dépistage obligatoire de l'alcoolémie enfreint de toute évidence la *Charte canadienne des droits et libertés*, en particulier l'article 8 (fouille ou saisie abusive), l'article 9 (détention arbitraire) et possiblement l'article 10 (recours à un avocat)\*. La mise en œuvre légale du dépistage obligatoire de l'alcoolémie exigerait que la Cour suprême détermine qu'une telle infraction aux droits de la personne est justifiable dans une société libre et démocratique (article 1), c'est-à-dire que la violation des droits est minime comparativement aux avantages réalisés. En définitive, ces décisions reviennent aux tribunaux.

## La situation dans d'autres pays

Même si l'Australie est souvent considérée comme l'instigatrice du dépistage obligatoire de l'alcoolémie et que son programme de dépistage obligatoire de l'alcoolémie détient le profil international le plus élevé, d'autres pays, comme la Finlande et la Suède, ont introduit le dépistage obligatoire de l'alcoolémie à la fin des années 1970. À l'heure actuelle, la plupart des pays européens autorisent le test d'haleine obligatoire et même souvent le test de salive pour détecter l'usage de drogue.

Aux États-Unis, le test d'haleine obligatoire ou aléatoire est facilement rejeté et considéré comme une violation évidente du droit de refuser toute fouille ou saisie abusive. Les opposants soulignent également que la plupart des États ont déjà des lois sur le « consentement implicite » qui stipulent que, pour obtenir un permis de conduire, le conducteur doit accepter de fournir un échantillon sanguin aux fins de dépistage d'alcool si un policier le lui demande. Les lois sur le consentement implicite ne sont, toutefois, pas la même chose que le dépistage obligatoire de l'alcoolémie. Un policier doit quand même avoir des motifs raisonnables pour demander un test d'haleine préliminaire. En fait, les lois sur le consentement implicite ont pour but de donner le choix au

---

\*Actuellement, les conducteurs qui doivent fournir un échantillon d'haleine sur place ne sont pas autorisés à consulter un avocat.



conducteur : refuser le test et subir une suspension de son permis, ou se soumettre au test, risquer de l'échouer et faire face à des poursuites criminelles.

## Les options

L'étude du dépistage obligatoire de l'alcoolémie ou du test d'haleine obligatoire serait incomplète sans une analyse des autres solutions potentielles. Si l'incidence première du dépistage obligatoire de l'alcoolémie est d'augmenter la probabilité perçue et réelle d'être repéré, il est possible d'obtenir le même résultat en augmentant la fréquence et l'intensité des barrages routiers, initiative connue dans différentes provinces sous le nom de R.I.D.E. (Reduce Impaired Driving Everywhere [réduire partout la conduite avec facultés affaiblies]), *CounterAttack* ou *CheckStop*. Malgré les efforts déployés pour augmenter les barrages routiers après la traditionnelle période des Fêtes, la probabilité qu'un conducteur se retrouve face à un barrage routier est relativement faible. Augmenter le nombre de barrages routiers serait sans aucun doute bénéfique, mais à moins de l'augmenter substantiellement, l'avantage serait probablement minime.

Des barrages routiers plus efficaces supposent de mieux former les policiers à détecter les conducteurs aux facultés affaiblies. Même si la plupart des gens arrivent à détecter qu'une personne est sévèrement intoxiquée, les signes et symptômes d'une consommation d'alcool faible à modérée sont plus subtils. Des programmes de formation sont offerts pour améliorer la capacité des policiers à reconnaître, identifier et nommer les signes de consommation d'alcool chez les conducteurs<sup>†</sup>. La combinaison de barrages routiers plus intensifs et de formation approfondie des policiers pourrait améliorer l'efficacité des programmes existants.

Les détecteurs passifs d'alcool sont une autre option<sup>7</sup>. Sur le marché depuis plusieurs années, cette technologie est essentiellement la même que celle employée avec les appareils de détection homologués, mais dans un format différent. Ce sont des appareils portatifs qui détectent la présence d'alcool dans l'air entourant le conducteur, sans que ce dernier ait à souffler dans l'appareil. Cela dit, la simple présence d'alcool suffit pour donner au policier le doute raisonnable nécessaire pour exiger du conducteur qu'il fournisse un échantillon d'haleine dans un appareil de détection homologué. De nombreux corps policiers américains utilisent les détecteurs passifs parce qu'ils permettent de détecter l'alcool et sont comme le prolongement du nez du policier. Le processus passe presque inaperçu pour le conducteur et ne prend que quelques secondes. Étant donné que les conducteurs ne sont pas considérés comme propriétaires de leur expiration, le recours à un détecteur passif ne constitue pas une fouille ou une saisie abusive. En fait, le détecteur passif ne prouve pas directement la consommation d'alcool, mais il soulève plutôt un doute raisonnable suffisant pour demander d'autres tests.

Une autre option consiste à exiger des tests d'haleine à tous les conducteurs impliqués dans un accident, quelle qu'en soit la gravité. Dans le cadre de l'enquête sur l'accident, les conducteurs impliqués auraient l'obligation de fournir un échantillon d'haleine, même s'ils ne sont pas fautifs. Cette approche pourrait également être appliquée aux conducteurs accusés d'infraction au Code de la route.

Les détecteurs passifs d'alcool, les tests faits sur les conducteurs impliqués dans des accidents, des contrôles routiers plus intensifs et une formation améliorée sont des options pouvant offrir un compromis acceptable entre la nécessité d'accroître la probabilité perçue et réelle de détecter les conducteurs en état d'ébriété et le désir de protéger les droits et libertés individuels.

---

<sup>†</sup> Un exemple est le programme ARIDE (Advanced Roadside Impaired Driving Enforcement [lutte avancée sur le terrain contre la conduite avec facultés affaiblies]) de la National Highway Traffic Safety Administration, Washington.



- 
- <sup>1</sup> Homel, R. « Random breath testing and random stopping programs in Australia ». Dans R. Wilson et R. Mann (éd.), *Drinking and driving: Advances in research and prevention* New York (N.Y.), Guilford Press, 1990, p. 159–202.
- <sup>2</sup> Wells, J.K., M.A. Green, R.D. Foss, S.A. Ferguson et A.F. Williams. « Drinking drivers missed at sobriety checkpoints », *Journal of Studies on Alcohol*, vol. 58 (1997), p. 513–517.
- <sup>3</sup> Henstridge, J., R. Homel et P. Mackay. *The long-term effects of random breath testing in four Australian states: A time series analysis*, Canberra (ACT), Federal Office of Road Safety, 1997.
- <sup>4</sup> Dunbar, J., A. Penttila et J. Pikkarainen. « Drinking and driving: Success of random breath testing in Finland », *British Medical Journal*, vol. 295 (1987), p. 101–103.
- <sup>5</sup> Road Safety Authority. *Road safety strategy 2007–2012*, Ballina (Irlande), chez l'auteur, 2007. Consulté sur le site : [www.rsa.ie/documents/road%20safety/rsa\\_strategy\\_eng\\_s.pdf](http://www.rsa.ie/documents/road%20safety/rsa_strategy_eng_s.pdf). Voir aussi : [www.rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Our-Research/Deaths-injuries-on-Irish-roads/](http://www.rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Our-Research/Deaths-injuries-on-Irish-roads/).
- <sup>6</sup> Homel, R. « Random breath testing in Australia: Getting it to work according to specifications », *Addiction*, vol. 88 (1993), p. 27S–33S.
- <sup>7</sup> Foss, R.D., R.B. Voas et D.J. Beirness. « Using a passive alcohol sensor to detect legally intoxicated drivers », *American Journal of Public Health*, vol. 83, n° 4 (1993), p. 556–560.

