CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 064 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 20 septembre 2017

Président

M. Anthony Housefather

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le mercredi 20 septembre 2017

● (1530)

[*Traduction*]

Le président (M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.)): Bonjour à tous. Je suis très heureux de vous souhaiter la bienvenue à cette réunion du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, qui portera sur le projet de loi C-46, que nous pouvons désormais appeler une « loi sur la conduite avec facultés affaiblies ».

C'est avec grand plaisir que j'accueille aujourd'hui nos témoins.

[*Français*]

Nous accueillons M. Mario Harel, qui est président de l'Association canadienne des chefs de police et directeur du Service de police de la Ville de Gatineau.

Bonjour, monsieur Harel.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue à Charles Cox, coprésident du Comité sur la sécurité routière, surintendant de police en chef, Division de la sécurité routière, Police provinciale de l'Ontario, à Gord Jones, surintendant, Comité sur la sécurité routière, à Toronto, à Lara Malashenko, membre du Comité sur la sécurité routière, conseillère juridique, Service de police de la ville d'Ottawa, ainsi qu'à Ed Wood, président de DUID Victim Voices.

J'invite le porte-parole de l'Association canadienne des chefs de police à ouvrir le bal.

M. Mario Harel (directeur, Service de police de la Ville de Gatineau, et président, Association canadienne des chefs de police): Mesdames et messieurs, en tant que président de l'Association canadienne des chefs de police, je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de rencontrer chacun des membres du Comité. Bien que ce soit la première fois que je comparais devant vous en ma qualité de président de l'ACCP, je suis enchanté de voir autant de visages familiers.

Vous venez de présenter les collègues qui sont à mes côtés. Je tiens à signaler que le surintendant en chef Charles Cox est le président du Comité sur la sécurité routière de l'ACCP et que le surintendant Gord Jones est du Service de police de Toronto. Il est le président sortant du même comité. Madame Malashenko est conseillère juridique au Service de police d'Ottawa et membre du Comité sur les amendements législatifs.

Nous sommes ici pour apporter notre expertise dans ce dossier des plus importants. L'ACCP a pour mandat d'assurer la sûreté et la sécurité de tous les Canadiens grâce à un leadership policier innovateur. Elle exerce ce mandat au moyen d'activités et de projets spéciaux sous l'égide d'une vingtaine de comités et d'une liaison active avec les différents ordres de gouvernement. Assurer la sécurité des citoyens et des collectivités est au coeur de la mission de nos membres, qui représentent les services policiers municipaux, régionaux, provinciaux et fédéraux.

Le projet de loi C-46 est un texte législatif très détaillé et très technique et, de ce fait, j'en parlerai de façon générale dans mes remarques préliminaires. En complément de notre comparution ici aujourd'hui, nous vous remettrons un mémoire plus étoffé détaillant notre position sur le projet de loi.

J'aimerais faire quelques observations générales afin de mettre en perspective les répercussions qu'aura ce projet de loi sur les services policiers. Dès le début, notre rôle a consisté à partager nos connaissances avec le gouvernement en vue d'atténuer les répercussions de ce texte législatif sur la sécurité publique. Nos conseils étaient fondés sur des discussions exhaustives avec les membres de l'ACCP et au sein de divers comités. Nous avons participé à bon nombre de consultations gouvernementales sur la santé et avons fait parvenir un mémoire au groupe de travail fédéral. Des membres de l'ACCP ont aussi pris part au projet pilote sur les dispositifs de dépistage salivaire.

Nous avons produit deux documents de discussion, intitulés « Recommandations du Groupe de travail sur la légalisation et la réglementation du cannabis », publié le 8 février 2017 et « Le gouvernement présente un projet de loi pour légaliser le cannabis », du 28 avril 2017. Ces deux documents se trouvent sur notre site Web.

Les recommandations que nous formulons aujourd'hui ne visent pas à contester l'intention du gouvernement de restreindre, de réglementer ou de légaliser l'utilisation du cannabis au Canada.

Il ne fait aucun doute que la conduite avec facultés affaiblies constitue la toute première préoccupation des services policiers au Canada. Il s'agit actuellement d'un problème sérieux, et nous croyons qu'il s'aggravera avec la légalisation du cannabis.

Je tiens à dire les choses clairement. Certes, il faut féliciter le gouvernement pour son engagement à consulter les divers intervenants et le grand public. Nous applaudissons aux efforts des ministres, de tous les parlementaires, des fonctionnaires des ministères de la Sécurité publique, de la Justice et de la Santé qui se consacrent à produire le meilleur texte de loi possible. Nous désirons tous aboutir à une réussite, sachant que le monde entier nous surveille.

Le gouvernement a présenté un texte législatif solide qui vise non seulement la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, mais qui s'attaque aussi au problème persistant de l'ivresse au volant.

Les mesures qui ont été introduites dans le but de réformer l'ensemble de la législation visant la conduite avec facultés affaiblies nous paraissent tout à fait nécessaires et très positives. Dans le passé, l'ACCP avait préconisé de tels changements, notamment pour soutenir la mise à jour des dispositions sur la conduite contenues dans le Code criminel, pour appuyer le dépistage obligatoire de l'alcool et pour éliminer les échappatoires courantes utilisées comme moyens de défense. L'ACCP est fermement en faveur des sanctions rigoureuses prévues dans le projet de loi pour réprimer la conduite avec facultés affaiblies.

Nous sommes heureux également du financement annoncé récemment pour soutenir les efforts d'application de la loi en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis ou les drogues.

● (1535)

La question qui se pose naturellement, c'est de savoir pourquoi les membres des forces policières se préoccupent tellement de la date d'entrée en vigueur de la légalisation, fixée au mois de juillet 2018, puisque le problème existe déjà aujourd'hui. Qu'est-ce que la légalisation viendrait changer? De quoi les forces policières ont-elles besoin pour réussir la mise en application de la légalisation et les ajustements opérationnels qu'elle entraînera?

La question que beaucoup de gens des services policiers se posent porte sur le degré de préparation auquel le gouvernement et, plus important encore, les collectivités s'attendent des forces policières. Nous pouvons bien atteindre un tel ou tel degré de préparation en juillet 2018, mais est-ce que nous serons en mesure de répondre aux objectifs de sécurité publique au niveau que les Canadiens attendent de nous? Comme nous ne sommes qu'à 10 mois de l'échéance, permettez-moi de mettre le problème en perspective.

Il y a 65 000 agents de police au Canada qui devront être formés pour bien comprendre le nouveau texte de loi, une fois celui-ci adopté. Pour ce qui est des appareils de dépistage salivaires de drogues, les normes sont en cours d'élaboration. Les appareils eux-mêmes n'ont pas encore été homologués en fonction de normes approuvées par le procureur général du Canada, ni mis à la disposition des forces policières à des fins de mise en application et de formation. Pour la plupart d'entre eux, les gouvernements provinciaux sont encore en train d'élaborer des cadres de réglementation et de livraison, lesquels auront des répercussions directes sur les activités d'application de la loi.

Bien qu'un financement ait été annoncé, les modalités d'attribution des fonds aux services de police municipaux, par l'intermédiaire des provinces, demeurent incertaines. Nous devons pourtant les connaître pour atteindre nos objectifs de formation et de mise en application. Nous avons manifestement besoin d'un nombre beaucoup plus grand d'agents formés pour effectuer les tests normalisés de sobriété utilisés dans les contrôles routiers et en tant qu'experts de reconnaissance de drogues. Je vous dis bien franchement que nous n'avons pas actuellement la capacité voulue pour répondre aux vastes besoins de formation.

Bien que la GRC ait mené récemment des projets pilotes au Canada, il est actuellement nécessaire, pour faire accréditer des agents en tant qu'experts en reconnaissance de drogues, de les envoyer en stage aux États-Unis, ce qui entraîne des frais considérables et dépend des places disponibles dans les cours. Nous avons demandé au gouvernement de prendre un engagement à ce sujet et de présenter un plan détaillé en vue d'offrir un programme de formation au Canada à l'intention de nos agents, permettant notamment de réduire ou d'éliminer le besoin d'aller aux États-Unis pour la partie pratique de la formation, qui n'est offerte essentiellement que dans ce pays. Nous devons accroître la capacité d'analyse des liquides organiques par les laboratoires judiciaires afin de renforcer notre capacité d'appliquer cette loi.

Voilà qui vous donne un aperçu de ce à quoi sont confrontés les services policiers dans un proche avenir. Nous sommes confiants que beaucoup de ces questions seront éclaircies ou résolues au cours des prochains mois, ce qui permettra de faire le travail préparatoire nécessaire pour faciliter l'application efficace de ces nouvelles dispositions législatives. À tout prendre, ce qui inquiète vraiment les forces policières, c'est que, bien franchement, les Canadiens ne semblent pas avoir capté le message concernant la conduite avec facultés affaiblies, que ce soit sous l'effet de l'alcool ou de drogues, qui demeure la première cause criminelle de décès au Canada.

Nous sommes heureux que le gouvernement renforce la législation et nous l'en félicitons. Cependant, les perceptions et attitudes actuelles en matière de conduite avec facultés affaiblies par les drogues doivent changer, tout particulièrement chez les jeunes. Des efforts d'éducation plus poussés dans ce domaine auraient dû être faits depuis longtemps. Nous devons faire bien comprendre qu'il ne faut jamais conduire sous l'effet de l'alcool ou de drogues.

Nous arrivons en territoire inconnu. Comme vous-mêmes, nous voudrions que la mise en application de ces dispositions législatives réussisse et nous reconnaissons qu'il ne suffit pas de faire, mais qu'il faut bien faire. Nous avons tous la responsabilité d'atténuer les répercussions sur la sécurité publique. Tel est, dans une optique policière, notre but prééminent.

Dans notre mémoire, nous signalons certains défis et facteurs à considérer et nous formulons des recommandations qui, nous l'espérons, contribueront à renforcer davantage le projet de loi. À tout prendre, nous sommes en faveur des mesures proposées, sous réserve de certaines modifications à apporter. Nous continuons d'insister sur l'importance de la sensibilisation du public. Les forces policières sont, dans leur ensemble, désireuses de promouvoir des incitations à la formation afin d'être en mesure de contribuer efficacement à l'atteinte des objectifs d'application de la loi et de sécurité publique.

Je vous remercie sincèrement, monsieur le président, ainsi que tous les membres du Comité d'avoir donné à l'Association canadienne des chefs de police l'occasion de présenter ses observations et propositions sur le projet de loi C-46. Je serai heureux de répondre à vos questions.

● (1540)

Le président: Je vous remercie beaucoup. Vous représentez un organisme de grande importance, et nous sommes donc très heureux d'entendre votre témoignage.

Nous passons maintenant à M. Wood.

Monsieur Wood, la parole est à vous.

M. Ed Wood (président, DUID Victim Voices): Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs, le THC de la marijuana n'affaiblit pas le sang d'un conducteur. Pas plus que l'alcool, d'ailleurs. Ces drogues altèrent les fonctions cérébrales des conducteurs, ce qui les amène à conduire dangereusement. Nous n'analysons le sang que pour savoir ce qui se passe dans le cerveau. Le sang est un excellent substitut dans le cas de l'alcool, mais pas du tout dans celui du THC de la marijuana.

Le projet de loi C-46 est fondé en partie sur le rapport de la Société canadienne des sciences judiciaires publié plus tôt cette année. Je suis généralement d'accord avec les conclusions de ce rapport. En revanche, je ne suis pas du tout d'accord avec sa recommandation de limite légale du taux de THC et je m'en tiendrai à ce sujet dans mes observations.

La structure même du projet de loi C-46 perpétue le mythe selon lequel il existe une corrélation entre les taux de THC dans le sang et les degrés d'affaiblissement des facultés. Or, il n'en existe pas, comme le reconnaît la SCSJ dans son rapport. Les facultés de conducteurs avec une teneur sanguine en THC inférieure à 5 nanogrammes par millilitre peuvent être tout aussi affaiblies que celles de conducteurs avec une teneur sanguine en THC supérieure à 5 nanogrammes par millilitre. À mon avis, les conducteurs aux facultés affaiblies qui tuent ou estropient d'innocentes victimes et dont les analyses révèlent une teneur sanguine en THC inférieure à 5 nanogrammes ne méritent pas d'être à l'abri de poursuites pénales.

L'alcool est unique parmi les substances qui affaiblissent les facultés en ceci qu'il existe une corrélation documentée entre l'alcoolémie et les degrés d'affaiblissement des facultés. Ce n'est tout simplement pas le cas pour d'autres substances et il est prouvé qu'il n'existe pas de corrélation pour ce qui est du THC.

J'attire votre attention sur la diapositive 1, que vous avez devant les yeux. On fait grand cas du fait que le THC reste longtemps dans l'organisme. Mais il ne reste pas très longtemps dans le sang. Comme le THC est liposoluble et, donc, relativement insoluble dans le sang, il est rapidement éliminé du sang pour être absorbé par le cerveau et d'autres tissus adipeux fortement vascularisés de l'organisme. Les graphiques montrent à quelle vitesse le THC est éliminé du sang chez les fumeurs chroniques et occasionnels.

Les travaux du Dr Hartman, dont les résultats sont présentés dans les deux graphiques de droite, montrent que la concentration maximale de THC dans le sang baisse en moyenne de 73 % en l'espace de 25 minutes après que le sujet a commencé à fumer un joint.

Avec une loi qui fixe des limites légales, si on dépasse la limite, on commet une infraction, même s'il est possible de conduire en toute sécurité au-dessus de cette limite. Mais à l'inverse, et cet aspect est souvent négligé, en dessous de la limite, on ne commet pas d'infraction, même avec des facultés gravement affaiblies. Là est le vrai problème avec une limite légale de THC.

Dans la diapositive 2, vous voyez quatre histogrammes provenant de quatre laboratoires médico-légaux qui montrent que dans l'immense majorité des cas, les conducteurs positifs aux cannabinoïdes arrêtés parce qu'on les soupçonnait de conduire sous l'influence de drogues ont un taux inférieur à 5 nanogrammes par millilitre. Dans la plus grande de ces études, 70 % des plus de 10 000 conducteurs soumis à un dépistage présentaient un taux inférieur à 5 nanogrammes. Et ces conducteurs ne feraient pas l'objet de poursuites pénales aux termes d'une loi qui fixerait la limite légale à 5 nanogrammes par millilitre.

Il y a deux raisons à ce phénomène. La première est la baisse rapide susmentionnée du THC dans le sang. La seconde est le temps écoulé entre l'arrestation et le prélèvement d'un échantillon sanguin pour des analyses.

Le troisième graphique superpose les courbes d'élimination du THC et le temps écoulé entre l'envoi d'un policier sur le lieu d'un accident et le moment où on fait un prélèvement sanguin au conducteur au Colorado en 2013. Dans le pire cas théorique, si le conducteur fumait de la marijuana au moment de l'accident, dans plus de la moitié des cas, le conducteur aura probablement un taux de THC inférieur à 5 nanogrammes, et ce, dans le cas des gros consommateurs. Le taux médian chez les consommateurs occasionnels est de tout juste 2 nanogrammes. Mais attendez, il y a pire encore.

● (1545)

Au Colorado, la valeur des ventes de produits comestibles à base de marijuana dépasse maintenant celle des ventes de bourgeons de marijuana. La diapositive 4 montre les concentrations sanguines de THC dans la salive de consommateurs qui ont consommé jusqu'à cinq fois la dose standard de 10 milligrammes. Aucun des sujets n'a atteint la limite de 5 nanogrammes dans le sang et peu ont même atteint 2 nanogrammes. Les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'ingestion de produits comestibles à base de marijuana ne seraient pas poursuivis aux termes du projet de loi C-46 dans sa version actuelle.

La relation entre l'alcoolémie et l'affaiblissement des facultés est bien établie, peut-être de la manière la plus convaincante par la courbe de risque relatif de Borkenstein, dont une version est présentée à gauche. Plus le taux d'alcool dans le sang est élevé, plus est grand le risque d'avoir un accident. Soit dit en passant, cela n'est vrai que si l'alcool est la seule substance affaiblissant les facultés présente dans le sang du conducteur.

La plus grande étude comparable en ce qui concerne le THC a été réalisée dans le cadre du projet DRUID de l'Union européenne qui n'a constaté aucune différence de propension en ce qui concerne le risque d'accident par rapport aux taux de THC dans le sang. Les études des tests de dépistage des drogues par rapport aux taux de THC dans le sang sont peut-être plus intéressantes.

Dans le graphique de droite de la diapositive 5, Declues et coll. ne constatent aucune relation entre les tests consistant à marcher et tourner, à se tenir sur une jambe ou à placer un doigt sur le nez et des taux de THC dans le sang total situés entre 2 et 30 nanogrammes par millilitre.

L'étude réalisée l'an dernier par le Dr Logan portait sur 15 tests de dépistage des drogues, et aucun ne parvient à faire la distinction entre des conducteurs ayant un taux de THC supérieur ou inférieur à 5 nanogrammes par millilitre. Le Dr Logan conclut, et je cite: « L'établissement d'un seuil quantitatif dans des lois fixant des limites légales en ce qui concerne la concentration de THC après la consommation de cannabis ne repose sur aucune donnée scientifique. »

Je crois, en outre, que fixer de tels seuils, et adopter le projet de loi C-46, non seulement menace de détruire la crédibilité de la loi, mais garantit aussi que la majorité des victimes innocentes de la conduite avec facultés affaiblies par le THC au Canada ne verront pas traduits en justice les conducteurs qui ont commis des crimes sur leur personne. Si cela n'est pas criminel, ça devrait l'être.

Nous savons qu'il est problématique de s'en remettre seulement aux tests de dépistage des drogues lors des contrôles routiers. Les chiffres de Statistique Canada le confirment. Vous voyez maintenant que des taux légaux quantitatifs de THC ne marchent pas non plus. Mais une combinaison appelée tandem légal peut marcher.

Le tandem légal nécessite une séquence d'événements pour prouver qu'un conducteur est coupable de conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Premièrement, il faut que le conducteur ait été arrêté par un policier qui avait une cause probable, étant donné le comportement, l'attitude et l'affaiblissement observable des facultés du conducteur, de croire que les facultés de celui-ci étaient affaiblies. Deuxièmement, il faut avoir la preuve que le conducteur avait dans le sang, la salive ou l'haleine une quantité, quelle qu'elle soit, de substance affaiblissant les facultés.

Vous pouvez mieux faire que la version actuelle du projet de loi C-46. J'espère que vous y arriverez.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

● (1550)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Wood.

Nous voilà rendus à la période de questions. Je cède la parole à M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Je vous remercie vivement, messieurs, de votre contribution à la discussion aujourd'hui. Ma première question s'adresse à M. Wood.

Vous avez mentionné à maintes reprises que les gens qui n'atteignent pas le seuil chimique, que ce soit celui de 0,08 ou celui relatif au taux résiduel de marijuana, ne seront pas accusés. Je reconnais volontiers que cela fait longtemps que je n'ai pas assisté à une audience d'une cour criminelle, mais il me semble qu'il peut arriver, par exemple, qu'une personne peut avoir un taux d'alcoolémie de seulement 0,07 et que, de ce fait, elle n'est pas reconnu coupable d'avoir enfreint l'article correspondant du Code criminel, mais elle peut néanmoins être accusée en vertu d'autres dispositions du Code visant la conduite avec facultés affaiblies. De nouveau, c'est une question de preuve. Si l'agent de police ou quelqu'autre responsable affirme que la voiture zigzaguait partout ou que l'accusé ne pouvait marcher en ligne droite, c'est une tout autre preuve que celle des tests de sang. Il s'agit d'une infraction distincte.

Vous semblez dire que cela n'est pas le cas, qu'en fait les personnes qui affichent un taux inférieur aux seuils établis pour l'alcool ou le cannabis s'en tireront sans être accusées. Je vois bien qu'elles ne le seront pas en vertu de l'article correspondant du Code, mais la conduite avec facultés affaiblies constitue une infraction distincte.

Auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Ed Wood: Permettez-moi, pour répondre au membre, de rappeler un point qui a été soulevé auparavant. Il est en effet possible de poursuivre quelqu'un pour conduite avec facultés affaiblies même sans avoir en main des résultats de laboratoire, mais, dans la pratique, s'il y a eu un test de laboratoire et que celui-ci montre que le conducteur était sous la limite légale, il sera extrêmement rare que la poursuite aboutisse à une condamnation.

Nous avons eu un cas l'an dernier dans le comté de Boulder, au Colorado, où une fillette de huit ans, se promenant à vélo, a été tuée par un conducteur qui, de l'avis de l'expert en reconnaissance de drogues qui avait été dépêché sur les lieux, conduisait avec facultés affaiblies. Le procureur estimait avoir suffisamment de preuves pour obtenir une condamnation. Les résultats du laboratoire ont montré que le conducteur en question avait un taux d'alcool inférieur à 0,08 et un taux de THC inférieur à cinq nanogrammes. Le procureur a pensé que, malgré ces résultats, la preuve produite par l'expert en reconnaissance de drogues suffisait à obtenir une condamnation. En bout de ligne, le conducteur a été reconnu coupable de conduite imprudente causant la mort, qui constitue un délit mineur au Colorado, et n'a écopé que d'une peine de 150 jours pour avoir tué une fillette de huit ans.

Ce sont des choses de ce genre qui se produisent.

L'hon. Rob Nicholson: Je sais que cela peut se produire, néanmoins, une personne peut être condamnée pour conduite avec facultés affaiblies, même si elle n'atteint pas... Je crois que c'est ce que vous avez dit. Cela dépend des niveaux de tolérance d'une personne. Les facultés de quelqu'un qui ne boit jamais et qui prend quelques consommations qui l'amènent à 0,07 sont probablement beaucoup plus affaiblies que celles de quelqu'un qui atteint 0,10, mais qui a l'habitude de boire.

Ce n'est là qu'un des indicateurs, et il s'agit d'un article distinct du Code criminel. Je suis certain, comme vous le dites, que vous pouvez fournir des exemples de cas où la Couronne a eu de la difficulté à engager des poursuites. Néanmoins, c'est la loi, et si vos facultés sont affaiblies, elles le sont, ce qui est assez distinct des autres articles du Code criminel qui précisent qu'un certain taux constitue une indication de facultés affaiblies. Qu'en dites-vous?

M. Ed Wood: Je suis d'accord en principe. J'ai consulté des procureurs de l'État du Colorado et je leur ai demandé, en ce qui a trait à l'alcool seulement, de me donner des exemples d'accusés qui avaient une alcoolémie inférieure à 0,08, mais qui avaient quand même été condamnés pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Je n'ai pas pu trouver un seul cas. Je suis certain qu'il y en a, mais je n'en ai trouvé aucun.

● (1555)

L'hon. Rob Nicholson: D'accord. Je comprends. Merci beaucoup.

Monsieur Harel, merci beaucoup de votre témoignage.

Vous avez dit que vous alliez suggérer certains amendements, que vous alliez soumettre. Vous l'avez peut-être déjà fait, mais je n'en ai pas obtenu copie. Allons-nous prendre connaissance de ces amendements?

M. Mario Harel: Oui, je les ai déjà soumis.

L'hon. Rob Nicholson: Vous avez dit que la capacité nécessaire pour procéder à ces changements n'est pas encore là, mais que vous avez bon espoir que tous les changements nécessaires au chapitre de la formation seront en place d'ici le 1er juillet 2018?

M. Mario Harel: Nous avons discuté de cela. Nous avons noté que l'intérêt à l'égard de la formation d'experts en reconnaissance des drogues et au sujet du test de sobriété s'est accru au cours de la dernière année environ chez nos agents sur le terrain dans le contexte actuel. Évidemment, par suite de l'expérience d'autres secteurs de compétence qui ont légalisé la marijuana, nous nous attendons à ce que le nombre de cas de personnes avec facultés affaiblies augmente. C'est pourquoi nous accélérons la formation et nous tentons d'accroître le plus rapidement possible le nombre de personnes formées. Il s'agit toutefois d'une formation très difficile et complexe, et il nous faudra un certain temps.

L'hon. Rob Nicholson: Merci. Vous confirmez ce que nous savons tous déjà, je crois. Il y aura davantage de cas de conduite avec facultés affaiblies au Canada par suite de l'adoption de ces dispositions législatives particulières.

M. Mario Harel: C'est déjà le cas. Nos agents qui ont suivi la formation d'experts en reconnaissance des drogues portent déjà des accusations. Je crois qu'il s'agissait d'environ 4 % des... Je ne veux pas mélanger les statistiques. Je suis toujours réticent à citer des statistiques, mais je crois que 4 % de tous les incidents de conduite avec facultés affaiblies en 2009 avaient trait à la drogue.

Nous avons un autre problème: les statistiques ne sont pas fiables à l'heure actuelle. Il s'agit là d'un autre aspect dont nous devons nous occuper.

Selon l'expérience d'autres secteurs de compétence, il est certain que nous ne pouvons pas prédire l'avenir, mais nous nous attendons à un plus grand nombre de cas. C'est pourquoi l'éducation et la sensibilisation des gens, et plus particulièrement des jeunes, sont extrêmement importantes à très court terme.

L'hon. Rob Nicholson: L'éducation des jeunes devrait déjà avoir commencé, mais vous semblez déçu. Cela vient-il du fait qu'il n'y a pas de formation ou qu'il n'y en a pas suffisamment?

M. Mario Harel: Des campagnes se sont tenues. J'en ai personnellement vu certaines du côté du Québec, cela ne fait aucun doute. Étant donné que les statistiques montrent que la perception des gens qui conduisent sous l'influence de la marijuana est très différente de celle des gens qui ont consommé de l'alcool, nous savons tous que beaucoup de travail doit être fait. Nous demandons instamment que chaque secteur de compétence entreprenne davantage de campagnes pour éduquer les gens concernant la conduite avec facultés affaiblies. C'est pourquoi nous disons toujours: si vous consommez de la drogue, ne conduisez pas.

L'hon. Rob Nicholson: Merci beaucoup. Je crois que vous allez faire face à de grands défis au cours de la prochaine année, lorsque tout tombera en place. Je vous souhaite la meilleure des chances à cet égard. J'ai hâte de prendre connaissance des amendements que vous proposez.

Merci, monsieur le président.

Le président: Madame Khalid.

Mme Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Merci à nos experts.

Avant de poser mes questions, j'aimerais souligner la présence de quelqu'un de ma région, M. Stephen Biss, qui est dans le public aujourd'hui.

Monsieur Biss, bienvenue à Ottawa. Merci de l'intérêt que vous accordez à ce projet de loi.

Monsieur Harel, vous avez parlé dans votre témoignage d'un projet pilote auquel un certain nombre de services de police ont participé. Pouvez-vous nous faire part de l'opinion des agents qui ont mis à l'essai ces nouveaux appareils?

M. Mario Harel: Oui. Les services de police de Gatineau et de Toronto ont participé au projet. Dans l'ensemble, je crois que l'expérience a été positive. C'est ce que semble indiquer le rapport. L'objectif était de mettre à l'essai les appareils dans nos conditions météorologiques, l'hiver, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons notamment essuyé quelques tempêtes. Dans l'ensemble, les résultats ont été positifs. Nous avons mis à l'essai deux modèles, et certaines recommandations ont été faites. En général, les agents ont réussi à bien faire fonctionner ces appareils et ont considéré l'expérience comme positive globalement.

● (1600)

Mme Iqra Khalid: Merci.

Selon le rapport publié par Sécurité publique Canada:

> Bien que les appareils fonctionnent dans toutes les conditions météorologiques, il y a eu quelques problèmes liés à la température lorsque les appareils étaient utilisés dans des températures de froid extrême. Proportionnellement, les essais menés en dehors des températures de fonctionnement suggérées entraînaient une plus grande probabilité de dépistage positif de drogues.

En outre, on a noté des problèmes de défaut de fonctionnement dans 13 % des échantillons. Avez-vous des préoccupations à ce sujet?

M. Mario Harel: C'était l'objectif visé par le projet pilote. Je n'ai pas tous les détails concernant les aspects techniques des appareils, mais le projet pilote visait à déterminer comment ils fonctionnent dans notre climat. Toutes les recommandations nécessaires ont été faites après le projet pilote. Nous attendons de voir ce que Sécurité publique entend faire avec ces appareils pour déterminer si des ajustements doivent être apportés.

Mme Iqra Khalid: Si l'un ou l'autre des chefs de police veut commenter, ses commentaires sont les bienvenus.

M. Charles Cox (coprésident, Comité sur la sécurité routière, surintendant de police en chef, Division de la sécurié routière, Police provinciale de l'Ontario, Association canadienne des chefs de police): En ce qui a trait aux appareils, on a assuré la formation de 53 agents. Le projet pilote s'est très bien déroulé. Nous avons aussi procédé à des essais pilotes des appareils sur le territoire relevant de la Police provinciale de l'Ontario.

De nombreuses recommandations ont été faites par suite du projet pilote. Si je comprends bien, maintenant qu'ils ont ce rapport et ces recommandations, les membres du Comité drogues au volant, qui élaborera les normes relatives à ces appareils, pourront se pencher sur la question, afin que les fabricants puissent les ajuster et veiller à ce qu'ils répondent aux normes. Il est à souhaiter que toutes les conclusions du projet pilote soient passées en revue par le Comité drogues au volant. Puis, lorsque les normes auront été établies, nous disposerons d'appareils qui ne présenteront plus ce genre de problèmes.

Mme Iqra Khalid: Merci.

Pouvez-vous décrire comment les appareils actuels sont calibrés et comment on s'assure que les mesures qu'ils produisent sont exactes? Des données sont-elles recueillies au sujet des inexactitudes, des anomalies ou des faux positifs, etc., dans le cadre des essais?

Surintendant Gord Jones (superintendant, Comité sur la sécurité routière, Association canadienne des chefs de police): Je suis désolé, parlez-vous des appareils de dépistage par voie orale?

Mme Iqra Khalid: Oui, c'est cela.

Surint. Gord Jones: Aucun d'eux n'a été approuvé. Sécurité publique Canada s'occupe de cet aspect de la question.

Nous ne sommes pas au courant de cela, certainement pas à Toronto en tout cas, et je ne crois pas que la Police provinciale de l'Ontario ou d'autres services de police au pays sont au courant non plus.

En ce qui a trait aux appareils, tant que nous ne les avons pas entre les mains, ils ne sont pas de notre ressort.

Mme Iqra Khalid: D'accord. Merci.

Monsieur Harel, vous avez aussi parlé de formation et des attentes que nous pourrions avoir en ce qui a trait à l'application de la loi et à la mise en oeuvre du projet de loi. Pouvez-vous parler davantage du type de soutien que le gouvernement fédéral peut assurer pour veiller à ce que nos services de police soient prêts pour la mise en oeuvre et l'application?

M. Mario Harel: Comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, dès que nous aurons les dispositions finales de la loi, nous pourrons nous occuper de nos procédures, de la formation, et de tout cela. Avec l'annonce du soutien du gouvernement assorti de sommes pour la formation... L'argent pose un problème, parce qu'il s'agit d'un programme très coûteux, qui vient s'ajouter à toute la formation que nous offrons déjà. Dès que ces ressources seront affectées aux provinces, ce qui, sauf erreur, devrait se faire par l'entremise des services de police provinciaux ou municipaux, nous accélérerons la formation.

Mme Iqra Khalid: C'est bien. Je n'ai plus de questions.

Monsieur McKinnon, avez-vous une question?

Le président: Non, vos six minutes sont écoulées.

Mme Iqra Khalid: Oh, je suis désolée.

Le président: Monsieur Rankin.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Merci et bienvenue à nos témoins. J'apprécie beaucoup votre présence ici aujourd'hui.

Monsieur Harel, j'aimerais poursuivre dans l'esprit d'une question que mon collègue M. Nicholson a posée. Vous avez affirmé que les appareils de dépistage par voie orale ne sont pas encore approuvés. Vous avez dit que les détails ne sont pas clairs en ce qui a trait aux sommes que les provinces verseront aux responsables de l'application de la loi. Vous avez indiqué que la « capacité » n'est pas là.

Je ne comprends pas comment vous réussirez à être prêt pour le 1er juillet. Pouvez-vous nous en dire plus?

● (1605)

M. Mario Harel: Comme je viens de le dire, je sais que l'argent destiné à la formation a été annoncé très récemment. Nous allons collaborer avec les provinces et le gouvernement fédéral le plus rapidement possible pour déterminer comment ces sommes seront affectées.

En ce qui a trait à la formation proprement dite, comme je l'ai dit, au cours de la dernière année environ, la plupart des services de police et des écoles de police ont accéléré la disponibilité du programme de formation des experts en reconnaissance des drogues. Au Québec, au cours des deux dernières années, nous avons triplé la capacité de formation d'experts en reconnaissance des drogues. Comme je l'ai mentionné, dès que les dispositions de la loi auront été adoptées à la Chambre et que nous disposerons d'une loi, nous pourrons mettre la dernière main à notre formation.

Il s'agit d'un changement de fond dans la façon dont nous protégeons nos citoyens. Ces projets de loi comportent de nombreuses dispositions et beaucoup de détails. Nous devrons nous asseoir avec nos agents de police pour assurer leur formation générale et veiller à ce qu'ils appliquent la loi efficacement.

M. Murray Rankin: Merci.

Monsieur Wood, merci pour votre témoignage très troublant d'aujourd'hui. Vous avez indiqué que l'approche fondée sur des taux en ce qui a trait au cannabis, les deux nanogrammes par millilitre ou les cinq, ne sera pas efficace, dans les deux cas je crois, comme vous l'avez indiqué, selon l'expérience découlant de la recherche que vous avez menée au Colorado. Vous avez mentionné que si quelqu'un affiche un taux inférieur à la limite légale, il sera sans nul doute déclaré innocent, même s'il est affecté, à moins évidemment qu'on ait déterminé que ses facultés étaient affaiblies, au moyen d'un test de sobriété sur le terrain ou d'une autre mesure, parce que cette personne n'aura pas dépassé les limites légales.

J'aimerais donc procéder avec vous à un examen plus poussé de vos recommandations. Vous venez de parler de tandem légal. J'aimerais que vous preniez un peu plus de temps pour expliquer comment cela pourrait fonctionner en pratique.

Évidemment, vous avez fait une distinction, à juste titre je crois, entre les gros consommateurs et les consommateurs occasionnels. Un taux de cannabis sera présent dans le système de certains des gros consommateurs pendant un certain temps. En ce qui a trait à votre question concernant ceux qui ont moins que le taux légal dans leur système, est-ce que cela signifie que vous recommandez ultimement qu'on les empêche à tout jamais de conduire? Est-ce cela que vous voulez dire?

M. Ed Wood: S'ils ne peuvent pas conduire prudemment, on devrait leur interdire la conduite, oui.

M. Murray Rankin: Même s'il s'agit de quantités résiduelles? Selon votre témoignage, les limites légales ne sont pas appropriées. Il se peut que ces personnes en aient encore un peu dans leur système, mais que leurs facultés ne soient pas affaiblies. J'aimerais que vous parliez de cela, ainsi que de votre recommandation particulière. Pouvez-vous nous en dire davantage au sujet du tandem légal, monsieur, s'il vous plaît?

M. Ed Wood: Je vais d'abord parler de la question de la tolérance des gros consommateurs par rapport aux consommateurs occasionnels, ce qui représente l'essentiel de votre première question. Nous savons que certaines études montrent que les personnes développent une tolérance à toutes les drogues: alcool, opioïdes, THC, etc.

Le niveau de tolérance qui peut être développé en ce qui a trait au THC est à peu près du même ordre de grandeur que celui relatif à l'alcool, selon le docteur Harold Kalant, professeur à l'Université de Toronto. Il y a donc une certaine tolérance au THC. Nous avons trouvé que les personnes qui sont des consommateurs chroniques de cannabis au quotidien affichent de façon permanente un taux de THC dans leur système, et que leurs facultés sont affaiblies pendant des périodes prolongées, même lorsqu'elles cessent de consommer du cannabis. Des études ont démontré que les facultés de ces personnes peuvent être affaiblies pendant une période de trois semaines d'abstinence totale, même si elles affichent un taux de THC de zéro dans leur sang.

La question est celle des facultés affaiblies. Si vous avez une personne qui a une dépendance, essentiellement, et c'est ce dont il s'agit dans ce cas, cette personne développera une tolérance et ses facultés seront affaiblies et, oui, on devrait lui interdire de conduire.

En ce qui a trait à votre question sur le tandem légal, j'ai proposé un concept qui doit être élaboré et qui doit reposer sur les lois, les normes et les valeurs canadiennes. Je n'ai que les grandes lignes du concept pour le moment. Il s'apparente beaucoup aux lois sur la tolérance zéro qui sont déjà en place dans de nombreux États aux États-Unis.

La différence vient du fait que les lois sur la tolérance zéro exigent généralement qu'il existe des motifs raisonnables pour justifier le prélèvement d'un échantillon de sang, et que si une personne affiche un certain taux de ces substances susceptibles d'affaiblir les facultés, elle est coupable d'une infraction. Je ne propose pas des motifs raisonnables, mais plutôt une cause probable, qui se situe à un niveau légèrement plus élevé et qui doit en outre être fondée sur des évaluations du comportement et de l'affaiblissement des facultés, et non pas sur la simple présence d'un peu d'herbe dans le compartiment à gants de la voiture. Cela ne serait pas suffisant comme cause probable.

Ce que je suggère, c'est un concept qui s'apparente à un prolongement des lois sur la tolérance zéro qui sont déjà en place et qui fonctionnent depuis longtemps dans de nombreux États aux États-Unis.

● (1610)

M. Murray Rankin: J'imagine que la question que je voulais...

Le président: C'est votre dernière question.

M. Murray Rankin: En dernier lieu, une question très intéressante est celle des produits comestibles. Je crois que vous avez indiqué que si quelqu'un consomme ce genre de produits, il ne sera pas poursuivi en vertu du projet de loi C-46. Quelle est votre solution à ce problème?

M. Ed Wood: Il ne faut pas adopter les taux légaux du projet de loi C-46. Il faut plutôt avoir recours au tandem légal. Je crois que cela contribuerait à résoudre le problème.

Le président: Merci, monsieur Rankin.

Monsieur Blair, je vous invite à poser vos premières questions au Comité.

M. Bill Blair (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais commencer par remercier tous les témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui.

De façon plus particulière, si je peux me permettre, j'aimerais souligner le travail très collaboratif et collégial effectué par l'Association canadienne des chefs de police, particulièrement au sein de son Comité sur la sécurité routière. L'expertise, les conseils et la promotion de la sécurité publique émanant de ce comité ont eu une très forte influence, et je souhaite le féliciter pour son travail.

Je veux vous assurer que nous maintiendrons notre engagement de poursuivre la tâche avec vous et de tirer parti de votre expérience sur le terrain. Nous sommes très reconnaissants que vous soyez présents ici aujourd'hui.

J'aimerais vous poser quelques questions. Dans sa résolution de 2014, qui a été soumise par le Comité sur la modification des lois, l'Association canadienne des chefs de police demandait au gouvernement du Canada « de rehausser la sécurité des routes au Canada en approuvant un outil de dépistage des drogues ». Dans cette résolution, vous reconnaissez que « grâce aux progrès de la technologie, des outils de dépistage de drogues lors de contrôles routiers sont aisément accessibles » et que, bien que le Canada n'ait actuellement pas d'outil, de tels outils sont « utilisés efficacement dans d'autres pays, dont l'Australie », comme vous l'avez noté.

Étant donné que cette demande remonte à 2014, puis-je vous demander pourquoi vous aviez un tel sentiment d'urgence quant à l'approbation d'un tel outil, en vue d'appliquer la loi et d'assurer la sécurité sur nos routes?

M. Mario Harel: Le programme des experts en reconnaissance des drogues, pour le dépistage des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, est une réalité depuis plusieurs années. Des agents experts en reconnaissance des drogues sont formés depuis 2004, voire 2002. Étant donné l'expérience que nous avons pour intercepter ces conducteurs, sachant que ces outils sont disponibles dans d'autres pays et souhaitant améliorer la sécurité pour le public sur les routes, nous avons demandé, aux termes de cette résolution, que des outils soient disponibles pour nous aider à mieux assurer la sécurité routière.

M. Bill Blair: Je vous remercie, monsieur Harel. Je veux vous assurer que ce gouvernement est à l'écoute des recommandations formulées par l'Association canadienne des chefs de police dans cette résolution et du sentiment d'urgence qui s'en dégage.

J'aimerais aussi revenir en arrière avec vous et faire un survol de votre expérience. Je sais qu'il y a des gens qui ont consacré la majeure partie de leur carrière à la sécurité routière et à la circulation. En 2008, au cours de la deuxième session du 39e Parlement, le gouvernement du Canada a adopté le projet de loi C-2, qui autorisait le recours à des experts en reconnaissance des drogues et à des tests de sobriété normalisés sur le terrain. La loi est entrée en vigueur le 2 juillet 2008.

Environ un mois plus tard, l'Association canadienne des chefs de police signalait, encore une fois par résolution, qu'elle avait reçu 2 millions de dollars de financement pour la formation d'experts en reconnaissance des drogues et en tests de sobriété normalisés sur le terrain. Elle indiquait en outre qu'en 2008, il lui manquait environ 27 000 agents formés en test de sobriété normalisé sur le terrain et environ 2 600 agents formés comme experts en reconnaissance des drogues.

Ma question concerne les neuf années qui ont suivi et les progrès qui ont été réalisés grâce au financement attribué pour la formation de ces agents. J'aimerais que vous fassiez un parallèle avec l'expérience très positive, nous le souhaitons, qui devrait découler de l'affectation de 161 millions de dollars pour former des agents de police, ainsi que pour obtenir la technologie que vous demandiez, afin que les services de police partout au Canada aient la formation, la technologie, les pouvoirs et les ressources dont ils ont besoin pour assurer la sécurité sur nos routes.

Pouvez-vous me parler de votre expérience, entre 2008 et aujourd'hui, et peut-être aussi de la façon dont nous pourrions donner suite plus efficacement aux priorités que vous avez déterminées?

● (1615)

Surint. Gord Jones: Merci, monsieur Blair.

Le programme de formation des experts en reconnaissance des drogues est administré par l'International Association of Chiefs of Police. Cette dernière désigne les services de police nationaux des divers pays responsables du programme. Au Canada, cette responsabilité revient à la GRC, évidemment.

Le financement dont M. Blair parle était destiné à la GRC, afin d'appuyer et de gérer la formation relative au programme des experts en reconnaissance des drogues. Je crois d'ailleurs que la GRC doit comparaître devant ce comité la semaine prochaine. À ce moment-là, soit en 2008, le programme des experts en reconnaissance des drogues en était à ses premiers balbutiements au pays. Il venait d'être lancé, soit trois ou quatre années auparavant. Le lancement avait suscité quelques tiraillements. Il s'agissait d'une formation très intense, mais nous avons fini par avancer dans la bonne direction.

Par conséquent, nous avons formé jusqu'à près de 600 agents comme experts en reconnaissance des drogues. Nous avons certains problèmes liés à l'attrition au sein des agents, tout comme toute organisation, mais nous ne nous sommes pas reposés sur nos lauriers quant à la formation des experts en reconnaissance des drogues ou à celle relative aux tests de sobriété normalisés sur le terrain. Individuellement, nos organisations au pays ont reconnu que l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies était en hausse et que nous avions la possibilité, grâce à ces deux types de formation, de venir à bout de ce problème.

En ce qui a trait au test de sobriété normalisé sur le terrain, depuis l'annonce des dispositions législatives en novembre 2015, à Toronto et ailleurs au pays, sept cours ont été donnés, et trois autres sont prévus. Cela fait en sorte que 107 agents à Toronto et 40 dans d'autres secteurs de compétence sont en mesure d'administrer le test de sobriété normalisé sur les routes.

Le Collège de police de l'Ontario a pris cette formation en charge. Entre maintenant et juillet 2018, le Collège s'est engagé à donner 63 cours sur le test de sobriété normalisé sur le terrain aux agents de la province de l'Ontario, 32 autres cours étant prévus entre juillet 2018 et la fin de 2019. Cela représente au total près de 100 cours, et environ 20 étudiants inscrits à chacun. L'objectif est de donner la formation sur le test de sobriété normalisé sur le terrain à environ 2 000 autres agents.

Selon mon expérience, je crois que lorsque nous mettons sur la route tout un groupe de nouveaux agents formés pour administrer le test de sobriété normalisé sur le terrain, le nombre d'arrestations pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue augmente. Je le constate dans les rapports que je reçois tous les matins. C'est donc dire que cela fonctionne. Nous n'avons pas chômé. Nous poursuivons la formation permanente et, comme l'a dit M. Harel avec beaucoup de fougue, nous reconnaissons que nous avons besoin de cela.

Ceci étant dit, nous sommes prêts. Nous disposons d'une capacité maintenant. Répondra-t-elle à la demande? Je me hasarderais à dire que non, mais nous ne partons pas de zéro dans le cadre de ce projet de loi. Selon le jour de la semaine, nous avons de 500 à 600 experts en reconnaissance des drogues bien formés sur les routes au pays. Lorsque quelqu'un décide à tort de prendre le volant alors qu'il a consommé de la drogue, nous avons la capacité nécessaire pour nous assurer que cette personne rend compte de ses actes et que nos routes sont sécuritaires.

En ce qui a trait aux experts en reconnaissance des drogues, monsieur Blair, deux autres cours sont prévus cette année. À l'heure actuelle, entre le mois d'avril prochain et février 2019, six autres cours d'experts en reconnaissance des drogues sont prévus et seront coordonnés par la GRC.

M. Bill Blair: Merci, monsieur Jones. Vous me confirmez ce que je croyais déjà fermement, à savoir que si vous avez les ressources nécessaires, vous allez livrer la marchandise.

Surint. Gord Jones: Oui, monsieur.

Le président: Merci. Nous allons maintenant passer à de brèves questions.

Monsieur Liepert, vous en aviez une?

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Oui. Je ne sais pas si ma question est suffisamment brève et si elle s'adresse au bon groupe d'experts. Je ne me rendais pas compte que la GRC doit comparaître la semaine prochaine. Est-ce que vous en êtes certain?

Le président: Oui.

M. Ron Liepert: Je vais poser ma question quand même.

Si je ne me trompe pas, je crois que j'ai entendu plus tôt cette semaine, de la part d'un de nos témoins, en passant, il s'agit des statistiques de ce témoin et non des miennes, que 70 % des accidents mortels attribuables à la conduite avec facultés affaiblies se produisent dans les régions rurales au Canada, et non pas les régions urbaines. Savez-vous si ces statistiques sont justes? Si elles le sont, on m'a aussi dit que les détachements ruraux subissent des pressions énormes en matière de dotation ces jours-ci, pour un certain nombre de raisons que je ne mentionnerai pas.

Croyez-vous qu'il s'agit d'un problème qui a un plus grand impact dans le Canada rural? Vous représentez les grands centres au Canada, et non pas nécessairement toutes les localités qui ont un service de police municipal, si je ne me trompe pas.

● (1620)

Surint. Gord Jones: Je représente Toronto. Nous sommes la plus grande ville au...

M. Ron Liepert: Oui, mais vous représentez l'Association canadienne des chefs de police. Je croyais que vous représentiez tous les services de police municipaux.

Surint. Gord Jones: Oui.

M. Ron Liepert: D'accord. Avez-vous des observations ou des réflexions concernant la situation dans les régions rurales au Canada?

M. Mario Harel: Nous nous regardons les uns les autres, mais... Je suis désolé, mais nous n'avons pas d'observations constructives à ce sujet.

M. Ron Liepert: D'accord. J'attendrai la venue des représentants de la GRC pour poser ma question la semaine prochaine. Merci.

Le président: Merci, monsieur Liepert.

Y a-t-il d'autres questions brèves? Sinon, j'en ai une, chers collègues, si vous le permettez.

J'ai une question rapide pour vous, monsieur Wood. J'aimerais comprendre votre témoignage un peu mieux.

Vous savez sans doute, monsieur Wood, que Les mères contre l'alcool au volant ont indiqué qu'elles étaient très déçues de vos recommandations. Elles ont tout d'abord indiqué que votre affirmation selon laquelle le projet de loi C-46 pourrait empirer les choses pour les victimes de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue n'est pas fondée et, en deuxième lieu, que l'option de rechange que vous proposez, à savoir les dispositions législatives reposant sur le tandem légal pour la conduite avec facultés affaiblies, poserait des problèmes graves d'application et serait probablement sujette à des contestations juridiques importantes en vertu de la Charte canadienne des droits et libertés.

Vous avez mentionné quelque chose de concret, toutefois. Vous avez dit, et je souhaite vous citer le plus précisément possible, que c'était « extrêmement rare » que des poursuites soient entamées contre les personnes se situant sous la limite légale. Ai-je bien compris? Si j'ai bien compris, vous avez indiqué qu'au Colorado, vous avez consulté un certain nombre de procureurs, qui vous ont dit que c'était extrêmement rare.

Je ne comprends toutefois pas, dans ce cas-là, comme M. Nicholson l'a très justement dit, que selon l'alinéa a) du paragraphe 320.14(1):

> Commet une infraction quiconque:
>
> a) conduit un moyen de transport alors que sa capacité de conduire est affaiblie de quelque façon par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue;

Il s'agit d'une infraction totalement différente de celles reposant sur la limite légale. Je m'interroge à ce sujet. Avez-vous mené une étude au Canada ou avez-vous des renseignements concernant les personnes contre qui des accusations ont été portées au Canada, en vertu de cet article ou de l'article correspondant dans le Code criminel actuel? Avez-vous des preuves que de telles poursuites aboutissent à une condamnation lorsque des personnes font un test qui montre qu'elles se situent en dessous de la limite?

M. Ed Wood: Je n'ai pas de preuves de ce genre pour le Canada. Quelqu'un d'autre en aurait?

Le président: Vous êtes le seul à avoir affirmé que cela était « extrêmement rare ». Je ne voulais pas...

M. Ed Wood:*[Inaudible]*

Le président: ... affirmer que cela était extrêmement fréquent. Je me demandais donc seulement si vous aviez des preuves que cela était extrêmement rare au Canada par rapport au Colorado.

M. Ed Wood: Au Colorado, cela est extrêmement rare. En fait, ce qui est rare, c'est la condamnation. Des procureurs ont tenté de poursuivre des personnes, mais aucune de ces poursuites n'a abouti à une condamnation, selon mes recherches. Je n'ai pas de données pour le Canada.

Le président: C'est tout ce que je voulais confirmer. Je vous remercie beaucoup.

Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Cooper.

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): J'ai certainement trouvé votre témoignage très intéressant et préoccupant, monsieur Wood. Je me demandais si les chefs de police seraient en mesure d'expliquer leur position en ce qui a trait aux limites légales pour la conduite avec facultés affaiblies, à la lumière d'une partie du témoignage de M. Wood devant le Comité.

M. Mario Harel: Les données concernant la façon dont le corps réagit au THC et le métabolise sont très scientifiques. En ce qui a trait aux dispositions de ce projet de loi, nous savons déjà clairement comment cela fonctionne et comment produire la preuve. À l'heure actuelle, nous avons la capacité... Il nous arrive parfois, à l'heure actuelle, de prélever des échantillons de sang pour l'alcool, et nous avons aussi une démarche pour la drogue.

Les nouvelles dispositions sont plus détaillées concernant la limite légale pour le THC, ce qui est différent, mais la procédure est assez similaire. Le seul défi a trait au délai, le délai que nous avons pour prélever ces échantillons de sang. C'est le principal défi qui se pose à ce chapitre.

● (1625)

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

Sinon, laissez-moi remercier le groupe d'experts.

Vous avez tous été incroyablement intéressants et éclairants.

Oh, désolé, monsieur Nicholson, aviez-vous...

L'hon. Rob Nicholson: Non.

M. Michael Cooper: Je voulais juste demander...

Le président: M. Cooper a une autre question avant que je vous laisse partir.

M. Michael Cooper: Afin de m'aider à bien comprendre votre témoignage, monsieur Wood, dans la plupart des cas, pour se faire prendre, selon la limite proposée, il faut pratiquement être un consommateur habituel de marijuana depuis longtemps.

Est-ce exact?

M. Ed Wood: Ce n'est pas complètement exact. Le graphique que j'ai montré, où nous avons superposé les délais de prélèvement des échantillons de sang et la baisse des niveaux de THC dans le sang, concerne des cas où le délai médian entre l'accident et le prélèvement de l'échantillon était d'environ deux heures. Toutefois, dans les cas de contrôles routiers proactifs, lorsqu'un agent de police intercepte quelqu'un, le délai médian est d'environ une heure. C'est donc dire que vous risquez davantage de vous faire prendre, selon vos termes, dans un contexte de contrôle routier proactif que dans les cas où quelqu'un a été tué ou blessé.

Nous avons aussi pris connaissance de données qui montrent que, dans les régions rurales, pour répondre à une question d'un autre député, il faut plus de temps pour prélever les échantillons de sang, comme il fallait s'y attendre, parce que les installations où un tel prélèvement peut être fait sont tout simplement plus éloignées.

M. Michael Cooper: Toutefois, du point de vue des facultés affaiblies...

M. Ed Wood: Oui.

M. Michael Cooper: ..., d'une corrélation entre le THC et les facultés affaiblies, vous êtes d'avis qu'il n'y en a pas.

M. Ed Wood: C'est exact.

M. Michael Cooper: Donc, si vous avez deux nanogrammes, cela n'a réellement pas de conséquences sur votre capacité de conduire un véhicule automobile.

M. Ed Wood: Le problème vient du fait que les preuves comprises dans l'analyse médico-légale ne disent absolument rien au sujet du taux de THC dans le sang au moment de l'incident, compte tenu de la baisse qui se produit.

M. Michael Cooper: On peut donc se demander, et c'est l'évidence même, si, étant donné qu'une personne qui se situe sous la limite de deux nanogrammes peut être accusée de conduite avec facultés affaiblies, les dispositions du projet de loi C-46 ne feront pas en sorte que des accusations seront portées contre un grand nombre de personnes sans que celles-ci aient conduit avec les facultés affaiblies. Ces personnes sont juste au-dessus de la limite de deux nanogrammes dans leur taux de THC, et contrairement à l'alcool, cela n'indique pas nécessairement qu'elles sont en mesure ou non de conduire de façon sécuritaire un véhicule automobile.

Cette évaluation est-elle juste?

M. Ed Wood: C'est le dilemme que pose la légalisation de la marijuana.

M. Michael Cooper: Merci.

Le président: Monsieur Boissonnault.

M. Randy Boissonnault (Edmonton-Centre, Lib.): J'ai apprécié tous les témoignages entendus aujourd'hui.

Monsieur Wood, je lis votre mémoire et ce que Les mères contre l'alcool au volant nous ont fourni. Je n'aborde pas cela d'un point de vue juridique, mais je comprends ce que notre gouvernement tente de faire, c'est-à-dire mettre en place des dispositions législatives qui vont empêcher les personnes qui ont les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue de se mettre au volant et de causer des dommages corporels à d'autres personnes.

Je saisis mal votre témoignage et vos affirmations. Malgré toutes les mesures mises en place depuis 2008, le fait que la police peut suivre une procédure en 12 étapes pour le test de sobriété normalisé sur le terrain, ainsi que l'atroce formation nécessaire pour devenir un expert en reconnaissance des drogues, un avocat de la défense peut encore s'objecter et réussir à s'assurer qu'une part importante d'un témoignage n'est pas admissible devant les tribunaux. Toutefois, vous préconisez un programme de tandem légal, qui serait probablement renversé presque immédiatement par une contestation en vertu de la Charte et qui serait extrêmement difficile à appliquer.

Comment est-il possible qu'une approche de tandem légal puisse garder les délinquants dangereux hors des routes?

M. Ed Wood: Les seules choses auxquelles je peux me fier, monsieur, sont les expériences que nous avons constatées dans des endroits où des lois sur la tolérance zéro sont en place. Cela s'apparente beaucoup au tandem légal. Ce dernier est un peu plus spécifique et vise la conduite avec facultés affaiblies, et non pas simplement la présence et la consommation de drogues. Ce sont là les seuls éléments probants dont je dispose.

Je n'ai pas de preuve que le tandem légal, de la façon dont je le conçois, puisse prendre une forme légale répondant aux normes et aux contestations juridiques au Canada ou être efficace. Il s'agit d'une simple suggestion, parce que ce qui est proposé ne fonctionnera pas à mon avis. J'avais l'impression que je ne pouvais pas simplement me présenter ici et affirmer que cela ne fonctionnera pas, puis m'en aller. Je tente d'offrir une option utilisable.

● (1630)

M. Randy Boissonnault: Merci.

Le président: Wow. Tout cela est fascinant.

En ce qui a trait à la question de M. Cooper, je dois me tourner vers les chefs de police. M. Cooper a indiqué qu'il pourrait y avoir des gens dont les facultés ne sont pas affaiblies par la marijuana, mais qui dépasseraient la limite de deux nanogrammes.

J'aimerais demander aux chefs de police s'il existe un taux sécuritaire pour la conduite après avoir consommé de la marijuana. Croyez-vous qu'il y a des personnes qui ont consommé de la marijuana, mais dont les facultés ne sont pas affaiblies?

M. Mario Harel: Non, ce que nous disons est assez simple. Si vous consommez de la marijuana, vous ne devriez pas conduire.

Le président: Merci. Nous allons avoir beaucoup de plaisir avec cette question.

Je vous remercie de vos témoignages fascinants, messieurs. Ils sont grandement appréciés.

Je vais demander au prochain groupe d'experts de se présenter. Nous allons prendre une pause pendant que le nouveau groupe s'installe.

● (1630)

(Pause)

● (1635)

Le président: Nous allons reprendre avec notre deuxième groupe d'experts de la journée.

Nous accueillons aujourd'hui Me Michael Spratt, membre partenaire chez Abergel Goldstein and Partners LLP, qui représente la Criminal Lawyers' Association.

Bienvenue maître Spratt.

Nous recevons aussi Me Sarah Leamon, avocate associée et conseillère juridique, d'Acumen Law Corporation.

Bienvenue.

Me Sarah Leamon (avocate associée et conseillère juridique, Acumen Law Corporation): Merci.

Le président: Nous avons aussi Me Kyla Lee, également avocate associée et conseillère juridique.

Bienvenue.

Me Kyla Lee (avocate associée et conseillère juridique, Acumen Law Corporation): Merci.

Le président: Nous allons commencer par votre exposé. Maître Spratt, de la Criminal Lawyers' Association, vous avez la parole.

Me Michael Spratt (membre, partenaire, Abergel Goldstein and Partners LLP, Criminal Lawyers' Association): Merci.

Je m'appelle Michael Spratt. Je suis criminaliste et je pratique à Ottawa. Je suis ici aujourd'hui au nom de la Criminal Lawyers' Association.

Comme les avocats de la défense ont l'habitude de le faire, j'ai déposé un mémoire écrit. Je dois demander une prorogation pour que ce comité puisse l'étudier. Il a été déposé aujourd'hui, mais je sais qu'il sera traduit et qu'il vous sera remis, donc je ne m'attarderai pas plus longtemps sur l'organisme. Tous les détails se trouvent dans le mémoire écrit.

La Criminal Lawyers' Association est en faveur d'une mesure législative juste, raisonnable et constitutionnelle. Bien que nous considérions aussi qu'il est important de protéger la société contre les dangers de la conduite avec des facultés affaiblies, nous ne pouvons pas appuyer ce projet de loi dans sa forme actuelle, compte tenu des problèmes juridiques et constitutionnels qu'il pose.

Dans mes soumissions écrites, vous verrez que nous appuyons pleinement les soumissions écrites de l'Association du Barreau canadien et du mémoire du Barreau du Québec, qui sont à la disposition du Comité. Ces écrits touchent à des sujets que je n'aborderai pas, ni dans ma présentation ni dans mes soumissions écrites, mais nous sommes entièrement d'accord avec eux.

J'ai trois sujets à aborder. Le premier est la nouvelle infraction concernant la conduite d'un véhicule ou d'un moyen de transport et le fait d'avoir les facultés affaiblies dans les deux heures suivant la conduite. Le deuxième sujet est la méthode de prise d'échantillon et de demande d'échantillon. Finalement, je parlerai des alcootests aléatoires.

D'abord, je crois qu'il serait important de connaître le contexte historique. Je suis convaincu que ce comité le sait mieux que moi, mais le projet de loi C-46 ressemble énormément au projet de loi C-226, un projet de loi d'initiative parlementaire déposé l'an dernier. Compte tenu du chevauchement qui existe entre les deux, j'inviterais le Comité à revoir les témoignages concernant ce projet de loi présentés devant le comité de la sécurité publique.

Bien entendu, le projet de loi C-226 est pratiquement identique au projet de loi C-73, déposé par le gouvernement précédent. Je le mentionne puisque le comité de la sécurité publique a conclu que les problèmes juridiques du projet de loi C-226 étaient beaucoup plus importants que ses avantages potentiels. De plus, le Comité n'était pas convaincu que la plupart des mesures comprises dans le projet de loi C-226 étaient appropriées. Ce projet de loi présente sensiblement les mêmes problèmes.

Le premier problème est la nouvelle infraction proprement dite. Comme vous le savez, il est actuellement interdit de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies ou en ayant un taux d'alcoolémie dépassant la limite permise. Aujourd'hui, au Canada, il n'est pas interdit de boire de l'alcool, de conduire une voiture, ou de boire de l'alcool après avoir conduit une voiture. Il est interdit de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies ou avec un taux d'alcoolémie dépassant la limite. Malheureusement, le nouvel article 320.14 proposé changera tout cela, en plus de changer drastiquement l'application de la loi sur les facultés affaiblies sur nos routes et dans nos tribunaux. Cet article étend l'interdiction de dépasser le taux d'alcoolémie permis jusqu'à deux heures suivant le moment où une personne a cessé de conduire un véhicule. On tente de combattre ce qui n'est pas vraiment un problème, même si le projet de loi dit que c'est un problème, soit la défense du dernier verre et de la consommation après la conduite.

Je peux vous dire que même les avocats spécialisés dans les causes de conduite avec les facultés affaiblies présentent rarement de telles défenses, qui fonctionnent encore plus rarement. Il ne s'agit pas d'un problème qui afflige nos tribunaux, mais la solution proposée par ce projet de loi est très problématique. Cet article est exagérément vague et, comme je l'ai dit, n'offre que très peu d'avantages.

La portée excessive de la loi fera l'objet de contestations constitutionnelles. Mais nous aurons surtout droit à des contestations constitutionnelles à l'égard de l'inversion du fardeau de la preuve. En vertu de cet article, si quelqu'un conduit sa voiture pour se rendre à une dégustation de vin ou à une soirée cocktail sans avoir d'alcool dans le sang, qu'il goûte à du vin ou prend un verre de scotch, qu'il est intercepté par les policiers pour une raison quelconque, qu'un échantillon d'haleine lui est demandé et qu'il échoue le test d'alcoolémie, ce sera alors à lui de présenter des preuves de son état d'esprit et de témoigner, en vertu du second volet de l'exception, qu'il ne conduisait pas en état d'ébriété et de demander au toxicologue de témoigner et de faire une relecture des résultats du test d'alcoolémie.

Il s'agit là d'un aspect très dangereux et sans précédent: l'inversion du fardeau de la preuve. C'est encore plus problématique puisque ce projet de loi exige que l'accusé présente des preuves scientifiques ou toxicologiques. Bien sûr, on place cette défense, cette exception, cette inversion du fardeau hors de la portée des personnes pauvres ou ceux qui ne font pas partie de la classe moyenne. En ce moment, ces gens n'ont pas accès au système judiciaire; on ne fait qu'empirer les choses. C'est paradoxal que le projet de loi inverse le fardeau de la preuve pour le placer sur l'accusé, tout en dégageant complètement la Couronne du fardeau d'avoir à présenter ce genre de témoignage d'experts.

● (1640)

Le second problème se situe au niveau de l'article 320.28 proposé, concernant le policier qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a conduit un véhicule ou un moyen de transport avec les facultés affaiblies à un quelconque degré en vertu de l'alinéa 320.14 (1)b) proposé. Aujourd'hui, le policier doit avoir des motifs raisonnables de croire que le véhicule a été conduit au cours des trois heures précédentes. Le fondement de cette disposition est évident. Quand vous soumettez une personne à un test et quand vous prélevez des échantillons d'une personne, vous voulez le faire aussitôt que possible après la conduite afin de pouvoir lier les deux. Ici, sans exigence temporelle, les policiers ayant des motifs raisonnables et probables peuvent exiger qu'une personne fournisse des échantillons plusieurs heures, voire même des jours, après que cette personne ait conduit un véhicule. C'est encore plus absurde lorsque l'on combine cette disposition au paragraphe 320.31(4) proposé, qui soulage la Couronne du fardeau d'avoir à présenter des preuves scientifiques si les prélèvements sont effectués après les deux heures suivant la conduite d'un véhicule.

Je m'arrête un instant pour souligner que le fait d'exiger ces preuves scientifiques prolonge à peine la durée d'un procès. La demande peut être faite par écrit. On le fait souvent en demandant à un témoin de témoigner par vidéo et les avocats de la défense doivent obtenir l'autorisation du tribunal pour le contre-interroger. Il s'agit donc d'une disposition qui ne frustre pas la justice et qui ne nuit pas du tout à la Couronne. Ce nouvel article, qui élimine la nécessité de contacter un toxicologue et de faire un calcul mathématique pour ajouter cinq milligrammes pour chaque 30 minutes, est problématique. Prenons l'exemple d'un policier qui exige qu'une personne fournisse un échantillon d'haleine, disons une journée après que cette personne ait conduit, et qu'elle fournit un échantillon à zéro parce qu'il n'a plus du tout d'alcool dans le sang. Donc, en vertu de l'article 320.31 proposé et de l'interprétation du résultat à rebours, cette personne est réputée avoir un taux d'alcoolémie de 240, même s'il a fourni un échantillon à zéro le lendemain. C'est un non-sens. J'ai demandé l'avis de plusieurs personnes, car je croyais avoir mal lu. Mais il semble que ce soit bel et bien ce que dit le texte. C'est très problématique, et je suis prêt à parier que c'est inconstitutionnel. On verra si j'ai raison.

Donc, durant les deux dernières minutes et demie qui me sont allouées, j'aimerais aborder ce qui est, selon moi, le plus important problème de ce projet de loi, soit les alcootests aléatoires. Allons droit au but. Ces alcootests n'ont rien et n'auront rien d'aléatoire. Ce que nous savons déjà, grâce au Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers, lancé à la suite d'une plainte relative aux droits de la personne pour profilage racial, dans le cadre duquel les policiers ont recueilli des données sur l'ethnicité de chaque personne qu'ils interceptaient pour une infraction au Code de la route, c'est que si vous êtes membre d'une minorité visible, ou d'un groupe marginalisé, ou que vous habitez dans un secteur où la présence policière est excessive, les policiers vous interpellent beaucoup plus fréquemment que le reste de la population. En termes plus simples, si vous êtes de race noire ou arabe, si vous êtes membre d'une minorité visible, vous êtes interpellés beaucoup plus souvent par les policiers qu'une personne de race blanche ne l'est. Cette étude a aussi démontré que ces gens ne commettaient pas plus d'infractions que les autres; en fait, c'était le contraire.

Donc, en combinant le tout, comme l'a fait la Commission ontarienne des droits de la personne, on comprend que les policiers interpellent les membres d'une minorité visible plus fréquemment, sans raison. C'est ce qui se produira. Nous l'avons vu dans l'application des lois actuelles sur la marijuana, qui affectent les minorités de façon disproportionnée. Nous l'avons constaté dans les programmes de contrôle d'identité et de vérifications ponctuelles dans la rue, qui visent les minorités de façon disproportionnée. Il s'agit tout simplement d'un processus législatif de contrôle d'identité dans une voiture. Voilà ce qui se produira.

Une analyse constitutionnelle a été menée. Je sais que vous allez me dire de consulter l'analyse du professeur Hogg. Selon nous, cette analyse ne tient pas compte de ce qui se passera dans la vraie vie. Nous parlons de gens qui font déjà l'objet d'interpellations plus fréquentes, qui sont tirés de leur voiture, qui n'ont pas droit à l'assistance d'un avocat et qui sont parfois menottés. Leurs mouvements sont définitivement contrôlés; ils sont détenus et leur voiture est fouillée par des policiers qui cherchent des armes. Ils peuvent être interrogés. Ils sont fouillés. Si vous ou moi étions victimes de la même chose une fois dans notre vie, ce serait un léger désagrément. L'analyse de la Charte ne regardera pas de votre côté ou du mien; elle va plutôt regarder du côté du jeune homme de race noire qui est interpellé 5, 10 ou 20 fois. Allez lire le reportage de Desmond Cole dans le mensuel *Toronto Life* à propos de l'identification et de l'effet que cela peut avoir sur quelqu'un. C'est l'analyse qui sera faite et c'est très problématique.

● (1645)

Imaginez que vous êtes un jeune père de famille de race noire qui est intercepté par un policier alors qu'il va cueillir son enfant à l'école et qui est soumis à un cinquième ou un sixième test. C'est l'analyse qui sera faite. Nous savons que certaines des lois sur les facultés affaiblies existantes violent la Constitution et qu'elles sont sauvées par l'article 1. Sachant comment tout se passera sur le terrain, je n'affiche pas la même confiance que le professeur Hogg, avec tout le respect que je lui dois. Je ne suis pas convaincu que cette mesure peut être déclarée conforme à l'article 1.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions. Bien entendu, vous trouverez des commentaires beaucoup plus détaillés dans mon mémoire écrit.

Le président: Merci beaucoup, maître Spratt.

Maître Leamon et maître Lee.

Me Sarah Leamon: Ma collègue Me Lee et moi souhaitons remercier le Comité de nous donner la chance de nous présenter devant vous aujourd'hui.

Me et moi sommes toutes deux criminalistes. Nous pratiquons principalement en Colombie-Britannique et nous travaillons surtout sur des causes de conduite avec les facultés affaiblies.

Les modifications inscrites dans le projet de loi C-46 sont à la fois inconstitutionnelles et inutiles. Elles vont à l'encontre des droits fondamentaux conférés par la Charte et des libertés accordées aux citoyens. Les modifications les plus choquantes sont les articles portant sur les tests de dépistage d'alcool obligatoires, l'interdiction de divulgation et d'invoquer l'argument fondé sur la consommation après la conduite, et les hausses des peines.

Pour débuter, l'imposition de limites sur la divulgation est extrêmement problématique. La conduite avec facultés affaiblies est une facette hautement scientifique de la loi. Elle fonctionne sous la présomption que les instruments et les procédures sont précis. Ce qui n'est pas toujours le cas, cependant.

Une personne accusée a le droit de connaître l'ensemble de son dossier. Elle a le droit de savoir si les instruments utilisés dans le cadre de l'enquête fonctionnaient bien ou non. Elle doit avoir accès aux dossiers d'entretien afin de le savoir. Le tribunal a déjà statué que ces documents sont nécessaires et qu'ils devraient être remis à l'accusé. Cette modification cherche à effacer cela.

Les raisons de le faire semblent concorder avec les tentatives de combattre la perception de lenteur du système de justice pénale. Ironiquement, tout cela risque plutôt d'augmenter les délais. Les avocats de la défense, comme moi, perdront un temps fou à remplir des demandes d'accès à ces documents. Il faudra prévoir du temps en cour pour que les avocats de la Couronne puissent y répondre.

Plutôt que de limiter la divulgation, je suggérerais que nous adoptions des mesures semblables à celles en vigueur dans certains états américains, comme l'État de Washington, où les registres historiques d'alcootests sont publiés en ligne. Ainsi, nous permettrions au public d'y avoir accès facilement et gratuitement, en plus de réduire les délais.

De même, les hausses des peines envisagées par ce projet de loi risquent fort d'aggraver les retards. Selon moi, le fait d'augmenter les sanctions tout en introduisant une foule de facteurs nouveaux, aggravants et, bien honnêtement, inutiles risque de dissuader les accusés de plaider coupable, ce qu'ils auraient peut-être fait. Voilà pourquoi nous craignons une hausse des peines dans un contexte de condamnation plus rigoureux.

Nos pénalités actuelles suffisent pour dissuader la conduite avec facultés affaiblie et la dénoncer. De plus, il vaut mieux laisser la condamnation entre les mains d'un juge. Les peines en milieu ouvert atteignent un équilibre approprié et significatif entre les intérêts de la collectivité et les circonstances individuelles d'un contrevenant.

Cependant, les dispositions qui prévoient les alcootests aléatoires et obligatoires sont possiblement les aspects les plus troublants de ce projet de loi. La ministre de la Justice a décrit ce mécanisme comme étant « minimalement intrusif » et a mentionné que le fait de fournir un échantillon d'haleine équivaut à présenter son permis de conduire ou d'autres documents aux policiers.

En tout respect, ce n'est pas la même chose. Le prélèvement d'un échantillon d'haleine est physiquement effractif. C'est une preuve obtenue en contraignant par la loi l'accusé à se mobiliser contre lui-même. Il s'agit d'une sérieuse violation des libertés individuelles.

Gardons en tête les exemples comparables d'autres pays. L'Australie, par exemple, a un contrôle par analyse de l'haleine obligatoire et n'a aucune charte équivalente à la nôtre. Les Australiens ne sont pas protégés par une charte des droits comme le sont les Canadiens.

De plus, l'application de la loi suscite de légitimes préoccupations que nous ne pouvons pas nous permettre d'ignorer. Il existe un véritable risque que le racisme implicite fasse en sorte que les minorités ethniques visibles soient assujetties de manière disproportionnée à la détention par la police pour les fins de ces alcootests soi-disant aléatoires.

Les policiers n'ont tout simplement pas besoin de ces mesures afin de combattre la conduite avec des facultés affaiblies. Ils ont déjà les outils nécessaires pour identifier les conducteurs en état d'ébriété et pour les retirer rapidement de la route. Ils n'ont besoin que d'un doute raisonnable, ce qui est une exigence beaucoup trop faible. Ils n'ont même pas à douter que le conducteur est en état d'ébriété; seulement qu'il a de l'alcool dans le sang. Tant et aussi longtemps qu'ils ont ce doute, ils ont le droit d'exiger un échantillon d'haleine en bordure de la route.

Il semble qu'une majorité de Canadiens pense aussi que les alcootests aléatoires ne sont pas nécessaires. J'ai consulté un sondage mené récemment par le quotidien *The Globe and Mail* et Nanos Research, qui mentionnait que seulement 44 % des Canadiens appuient ces dispositions.

Pour se conformer à la Constitution, il faut trouver le juste équilibre entre les droits individuels et les intérêts de la société. Il ne fait aucun doute que si la mesure est adoptée tel quel, elle fera face à une féroce opposition, ce qui coûtera plusieurs millions de dollars aux contribuables.

Le rôle de notre gouvernement est d'adopter de bonnes lois socialement responsables et conformes à la Constitution.

● (1650)

Selon moi, ce projet de loi, dans sa mouture actuelle, n'est pas à la hauteur.

Je cède la parole à ma collègue, maître Lee.

Me Kyla Lee: Merci.

Je tiens à remercier les autres intervenants de leurs commentaires et je reprends à mon compte ce qu'ils ont dit sur les tests d'haleine aléatoires. Je suis une Métisse et je m'inquiète beaucoup de l'incidence que cela aura sur les communautés autochtones. Déjà en Colombie-Britannique, c'est pratiquement une infraction de conduire quand on est autochtone. Les choses ne peuvent qu'empirer.

Nous n'avons pas besoin de cette loi. Depuis les années 1980, Statistique Canada suit l'évolution des taux de conduite avec facultés affaiblies, qui baissent de façon constante d'année en année. Les lois que nous avons fonctionnent. Le problème se corrige. Les provinces aussi ont adopté des mesures administratives qui fonctionnent, à leur avis du moins. Je ne suis pas d'accord, mais elles disent bien que leurs mesures fonctionnent.

À force de travailler avec les lois administratives en Colombie-Britannique, comme le fait souvent notre cabinet, je suis à même de constater tous les jours combien la police abuse de son pouvoir quand on n'y met pas de frein. En Colombie-Britannique, il n'y a pratiquement pas moyen de contester une demande d'échantillon d'haleine selon notre régime administratif; autant dire que nous avons déjà l'alcootest obligatoire et cela n'a amené rien d'autre qu'une réduction des compétences policières et un recul du respect des droits reconnus par la Charte qui se répercute dans d'autres domaines du droit criminel.

Si nous adoptons cette loi dans la forme proposée et que nous autorisons la police à effectuer des tests d'haleine au hasard et à aborder des conducteurs dans ce but, cela revient à dire que la Charte ne compte pas si nous nous soucions du type d'infraction. Ce n'est pas comme cela qu'un système judiciaire est censé fonctionner dans une société libre et démocratique. Une société libre et démocratique vise un juste équilibre entre les libertés individuelles et la protection de la population. Parfois cet exercice donne lieu à des situations où des gens sont mis à risque, mais c'est un risque que nous prenons afin de protéger les droits et les libertés fondamentales que nous procure la citoyenneté canadienne. Il faut qu'il continue d'en être ainsi.

Il y a aussi un manque de logique. Il y a un aspect qui me préoccupe beaucoup au sujet de cette loi, c'est le critère du soupçon raisonnable pour effectuer un test de salive en ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, tandis qu'il n'y en a pas en ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Rien ne justifie ce double standard. A-t-on plus de droits si on consomme de la drogue plutôt que de l'alcool? Cela n'a aucun sens.

Non seulement cette loi échoue à établir un équilibre, mais de mon point de vue, elle mènera inévitablement à des condamnations. Elle est conçue pour condamner les gens accusés de conduite avec les facultés affaiblies au lieu de leur donner droit à un procès équitable. Ma collègue a parlé des limites à la communication d'information qui empêcheront une personne d'obtenir les preuves nécessaires pour établir son innocence. Me Spratt a mentionné qu'une des absurdités de cette loi est qu'elle limite la possibilité de contester les résultats d'un alcootest. Cette loi est faite pour condamner et ce n'est pas ce qu'est censé faire notre système judiciaire. Il est censé ouvrir la voie à un procès équitable.

Avec les tests d'haleine aléatoires, on assistera à l'échec de toutes ces choses que la Cour suprême du Canada à tenté de régler une fois pour toutes au début de l'année. La récente cause d'Alex, où on a vu que les questions liées aux présomptions n'ont rien à voir avec la validité d'une demande d'alcootest, va tout simplement revenir devant les tribunaux. Nous n'en sortirons pas, parce que nous aurons moins d'arguments à contester en qualité d'avocats de la défense, tout comme les personnes accusées.

Je m'inquiète surtout au sujet de l'élimination d'une défense fondée sur la consommation après la conduite. Moi qui suis probablement engagée dans plus de procès d'alcool au volant que tout autre avocat en Colombie-Britannique actuellement, je n'ai jamais de toute ma pratique présenté la défense dite du « verre d'après », fondée sur la consommation après la conduite. Me Spratt a raison de dire qu'on ne voit pas cela souvent. Nous avons aussi des lois qui traitent de ce problème lorsqu'on invoque le verre d'après pour faire obstacle à l'enquête d'un agent. En Colombie-Britannique, des agents de police ont été reconnus coupables d'obstruction et condamnés à la prison pour avoir incité à consommer après la conduite afin de fausser des résultats de test d'haleine.

Nous n'avons pas besoin de cette loi. Nous n'avons pas besoin de ce changement. Nous avons un système en place et cela crée un mécanisme de culpabilité jusqu'à preuve du contraire. Encore une fois, à propos du régime d'interdiction immédiate de conduire de la Colombie-Britannique, j'ai vu la façon dont cela fonctionne, la « culpabilité jusqu'à preuve du contraire ». Il est difficile d'avoir un procès équitable. Je ne peux que prédire que cette attitude insidieuse finira par infecter l'appareil judiciaire tout entier; elle risque de créer un préjugé inconscient contre les conducteurs accusés.

Les changements proposés ne fonctionneront pas. Notre système de justice repose sur des protections contre la condamnation injustifiée, sur le respect des valeurs de la Charte et sur un désir général de créer des lois sensées pour régler des problèmes réels et non des problèmes imaginaires.

● (1655)

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Cooper.

M. Michael Cooper: Merci aux témoins.

C'est bon de vous revoir, maître Spratt. Je vois que vous êtes devenu un témoin assidu devant notre comité.

Au sujet des tests d'haleine effectués au hasard, je dois dire d'entrée de jeu que je suis plutôt sceptique.

Pour me faire l'avocat du diable, maître Leamon, vous avez mentionné que la police a déjà tous les outils nécessaires pour combattre l'alcool au volant. Vous signalez avec justesse que la norme du soupçon raisonnable n'est pas élevée. Il suffit de soupçonner qu'une personne a de l'alcool dans l'organisme, non pas qu'elle atteint la limite de 0,08 ni que ses facultés sont affaiblies.

D'autre part, nous avons entendu divers témoins, dont ceux des services de police, citer des statistiques révélant qu'environ une fois sur deux, une personne aux facultés affaiblies qui se fait intercepter pour un contrôle de routine, pour vérifier si elle est assurée par exemple, passe sans encombre.

Que répondez-vous à ces agents de police qui disent avoir besoin de ceci parce que la moitié du temps, des conducteurs aux facultés affaiblies poursuivent leur route impunément?

● (1700)

Me Sarah Leamon: Merci, monsieur Cooper.

Il y aurait de quoi s'inquiéter. Toutefois, ce n'est pas ce que je vois dans ma pratique.

Les policiers sont formés en conséquence; s'ils n'ont pas la formation nécessaire et qu'ils pensent ne pas pouvoir repérer les conducteurs fautifs avec les ressources, les outils et les compétences qu'ils ont déjà, alors nous avons un problème.

Les policiers peuvent arrêter un véhicule pour à peu près n'importe quelle raison dans notre pays et ils peuvent s'entretenir avec le conducteur. Ils peuvent lui faire des remarques sur son aspect et sur ses agissements. Ils peuvent aller jusqu'à lui demander de leur souffler dans le visage, ou de souffler dans ses mains puis de les porter à leur visage. La Cour d'appel de la Colombie-Britannique a décrété que c'était là une pratique acceptable pour des agents de police.

Une fois qu'ils détectent une odeur d'alcool dans l'haleine, peu importe que cette odeur soit faible, modérée, forte, vieille ou fraîche, d'après les tribunaux de l'Alberta, elle suffit pour justifier l'utilisation d'un appareil de détection approuvé. L'agent peut même demander au conducteur s'il a bu et à quand remonte son dernier verre.

Plus souvent qu'autrement, les conducteurs sont avenants. Je le vois en tout cas avec mes clients. Ils n'hésitent pas à prendre la parole pour expliquer à l'agent: « Oh, j'ai juste pris un verre il y a deux heures. » Eh bien, vous savez quoi? L'agent a maintenant un soupçon raisonnable et il peut dès lors exiger une analyse au moyen d'un appareil de détection approuvé.

Me Michael Spratt: Si vous permettez, j'ajouterai ceci: si l'argument est qu'il y a tant de conducteurs intoxiqués, mais des buveurs si habitués peut-être qu'ils échappent sans mal à cette norme peu sévère, le problème est qu'on n'arrêtera pas ces conducteurs en interceptant les gens au hasard. Vous pêchez dans un énorme bassin et vous n'attraperez pas ces conducteurs à moins d'intercepter tout le monde.

On aura beau dire qu'on peut s'en servir à un point de contrôle routier, cela ne règle pas le problème de l'invalidité constitutionnelle, parce que nous savons, les tribunaux nous l'ont dit, que la discrétion de la police ou la discrétion de la Couronne ne guérit pas quelque chose d'inconstitutionnel.

Si nous réservons ces tests aléatoires aux points de contrôle routier, je crains qu'on n'en vienne à faire une lecture différente de l'article premier de la Charte sous un régime de ce genre. Avec le temps supplémentaire qu'il faut compter pour effectuer ces tests, ne serait-ce que 30 secondes ou une minute par conducteur, cela pourrait mener à des détentions aux points de contrôle qui ne survivraient pas à l'application de l'article premier.

Il y a des problèmes de portée excessive, de portée insuffisante, de recours à la discrétion. En fin de compte, on accorde à la police un pouvoir dont nous savons par expérience qu'il sera exercé de façon disproportionnée et sans doute inconstitutionnelle.

M. Michael Cooper: Pour reprendre votre propos, maître Spratt, à la fin de votre témoignage, vous avez exprimé l'avis que le test d'haleine aléatoire ne serait pas sauvegardé par l'article premier. Comme vous l'avez signalé, le professeur Hogg, lui, a plutôt soutenu devant le Comité qu'il survivrait.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur les raisons qui vous ont amené à conclure de la sorte?

Me Michael Spratt: Dans le meilleur des mondes, dans le scénario le plus favorable qui soit, le professeur Hogg pourrait avoir raison. Si on parle d'une interaction très brève au bord de la route, qui se produit rarement, on peut penser effectivement que ce serait sauvegardé par l'article premier. Mais argumenter dans le meilleur des mondes, c'est argumenter depuis une place privilégiée que beaucoup de gens ne connaissent pas dans notre société.

Je pense que l'analyse de l'article premier échoue quand on regarde la réalité en face. Nous nous faisons des illusions si nous croyons que ce sera différent de se faire demander ses pièces d'identité ou de se faire intercepter par la police d'Ottawa.

De la manière dont les choses se dérouleront, il ne s'agira pas d'un arrêt bref où le conducteur reste dans sa voiture et se voit remettre un billet par l'agent. On le fera plutôt sortir de sa voiture, on le fouillera, on braquera une torche électrique dans son véhicule, on lui refusera l'accès à un avocat. On le fera peut-être asseoir à l'arrière de la voiture de patrouille, on passera son nom et ses renseignements personnels dans le système, on lui posera peut-être d'autres questions qui pourront servir contre lui plus tard. Voilà le genre d'intrusion dont il s'agit.

Quand il y aura des preuves... et il y en aura — il y aura des preuves que cette intrusion arrive plus souvent, tout le temps, de façon disproportionnée aux personnes vulnérables et aux membres des minorités visibles —, je pense que l'analyse sera alors très différente de celle menée dans les conditions aseptisées du scénario idéal.

● (1705)

Me Kyla Lee: J'aimerais ajouter au propos de Me Spratt. Il y a aussi le commentaire qu'il a fait au sujet du droit à l'assistance d'un avocat.

Il en a justement été question à la Cour suprême du Canada en 2005, à cause de l'infraction de refus d'obtempérer à un ordre. Dans les arrêts *R. c. Orbanski* et *R. c. Elias*, la Cour suprême a repris l'analyse et a fait une nouvelle lecture de l'article premier en ce qui concerne les tests effectués au bord de la route. Elle a conclu que même s'il y a limitation du droit à un avocat et même s'il y a refus d'obtempérer, c'est toujours sauvegardé par l'article premier à cause de ces trois exigences: soupçon raisonnable, prélèvement immédiat, immunité contre l'utilisation de la preuve dérivée.

En Colombie-Britannique et dernièrement en Ontario, nous assistons à la suppression de cette immunité par des régimes administratifs. Si nous enlevons ces autres mesures, en gardant le refus d'obtempérer comme infraction et en ne permettant pas aux gens de consulter d'abord un avocat... je ne vois pas comment on pourra contourner cela si on tient compte du fait que le refus est toujours une infraction.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Ehsassi.

M. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Merci infiniment aux témoins. C'est un grand plaisir de vous avoir avec nous. Nous avons entendu des témoignages convaincants au cours des trois derniers jours et les vôtres sont très utiles aussi, bien sûr.

J'avoue être un peu perplexe. J'ai eu la chance de lire votre mémoire, celui de la firme Acumen Law Corporation, qui débute par la phrase suivante: « Le projet de loi C-46 vise à régler un problème auquel il n'est pas nécessaire de trouver une solution. »

Considérez-vous que nous avons un problème, ou au contraire que nous n'en avons pas du tout?

Me Kyla Lee: Je ne dis pas que nous n'avons pas de problème. Je dis plutôt que nous avons un problème qui n'a pas besoin de solution parce que nous avons déjà une solution qui fonctionne. Si vous regardez les chiffres de Statistique Canada, les taux de conduite avec facultés affaiblies, et la façon dont les provinces collaborent aussi dans ce dossier, vous verrez que c'est un problème qui n'a pas besoin de solution. Il y a déjà en place un régime législatif qui fonctionne.

Des gens sont reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies tout le temps. Des gens sont acquittés tout le temps. Cela montre bien que nous avons un système qui fonctionne.

M. Ali Ehsassi: Juste pour que je comprenne... Ainsi donc, avons-nous un problème?

Me Kyla Lee: La conduite avec facultés affaiblies sera toujours un problème. Ce n'est pas en créant un régime législatif différent que vous allez y mettre fin.

Les statistiques et les études sur le déclin de l'alcool au volant ont révélé aussi que, vraiment, les seuls mécanismes qui fonctionnent en tout temps sont l'application visible et cohérente de la loi en vigueur, quelle qu'elle soit, et l'éducation du public au sujet de cette loi et du fait que si vous la violez, vous vous ferez arrêter. C'est cette perception qui a le plus d'effet, peu importe quelle est la loi.

Modifier la loi ne résoudra pas le problème. Modifier la loi ne fera aucune différence, à mon avis. Cela ne fera qu'apporter une solution différente, mais inutile.

M. Ali Ehsassi: En somme, vous dites que c'est inutile et inconstitutionnel.

Quant à savoir si c'est inutile ou à vouloir déterminer si nous avons un problème ou non, d'après le témoignage du professeur Solomon, on parle d'environ 1 000 décès par année. On parle de près de 60 000 Canadiens qui subissent des blessures. Nous avons entendu les témoignages déchirants de mères de jeunes victimes. On nous a expliqué que ces victimes, les quelque 60 000 victimes, se comptent surtout chez les jeunes Canadiens.

Il me semble à moi que nous avons bel et bien un problème. Ne croyez-vous pas?

Me Kyla Lee: Je ne crois pas que cette loi y changera quoi que ce soit. Oui, des gens sont blessés et oui, des gens perdent la vie et c'est infiniment tragique, mais nous ne pouvons pas mettre ces considérations au-dessus de la Charte. Je sais que c'est difficile d'y penser et que cela suscite la controverse, mais nous devons tout mettre en équilibre. Nous ne pouvons pas oublier l'existence de la Charte simplement parce qu'il arrive des histoires tragiques. Nous avons vu cela en Colombie-Britannique avec la première mouture de son régime d'interdiction immédiate de conduire, adopté à la suite du décès tragique d'une fillette de deux ans. Cette mesure a été déclarée inconstitutionnelle parce qu'elle violait la Charte. Nous devons nous rappeler que, même si des drames se produisent tous les jours sur nos routes, la Charte n'en existe pas moins et tout ce que nous faisons doit s'y conformer.

M. Ali Ehsassi: Je suis entièrement d'accord avec vous. Nous convenons tous que la Charte existe. Mais en ce qui concerne l'analyse de la Charte, nous avons aussi entendu l'avis de l'éminent professeur Hogg. Mis à part le test Oakes et l'article premier, il a dit qu'on ne contrevenait pas à l'article 8, ni même à l'article 9.

● (1710)

Me Kyla Lee: Je ne vois pas comment il peut arriver à cette conclusion quand notre Cour suprême a déjà statué que les mesures en vigueur actuellement contreviennent à l'article 8 et à l'alinéa 10b) de la Charte. Le projet de loi proposé écorche encore d'autres garanties.

M. Ali Ehsassi: Donc, vous n'êtes pas d'accord, mais je n'ai pas vu de jurisprudence dans votre mémoire. Il y en avait dans celui du professeur Hogg, alors il est facile d'essayer de faire un suivi.

Me Kyla Lee: Notre mémoire mentionnait Orbanski et Elias. Il mentionnait l'arrêt Thomsen. Il mentionnait un certain nombre de décisions de la Cour suprême où les tests à l'aide d'un appareil de détection approuvé sont jugés contraires à la Charte.

M. Ali Ehsassi: D'accord. Vous dites que la police dispose actuellement de vastes pouvoirs, qu'elle peut essentiellement faire ce qu'elle veut, mais nous avons aussi entendu qu'environ 40 % des conducteurs aux facultés affaiblies échappent à toute détection. Nous l'avons entendu de la part du Dr Brubacher, depuis un hôpital en Colombie-Britannique. Que répondriez-vous à cela?

Me Kyla Lee: Je suis curieuse de savoir comment on a pu arriver à ce nombre, si les conducteurs ne sont pas détectés.

M. Ali Ehsassi: On a procédé à une analyse statistique exhaustive.

Me Kyla Lee: Tout à fait, mais il est facile de manipuler les statistiques pour leur faire dire ce que vous voulez. Le fait est que si nous avons un système juridique qui équilibre de façon adéquate les droits garantis par la Charte et qui aborde de façon appropriée la question de la conduite avec facultés affaiblies, tout en maintenant les droits garantis par la Charte, certaines personnes vont échapper à la détection. Il s'agit seulement d'un fait dont nous devrons nous accommoder. Je me présente ici avec cette opinion impopulaire, et je sais qu'elle n'est pas populaire, mais elle est l'une des réalités de la vie dans notre pays: nous avons une charte, ce qui signifie que nous devons parfois faire des sacrifices au chapitre de la sécurité du public et d'autres choses. Par contre, ces sacrifices visent tous à protéger la société démocratique et libre dans laquelle nous vivons.

Me Michael Spratt: Puis-je ajouter quelque chose?

M. Ali Ehsassi: Oui.

Me Michael Spratt: Pour ce qui est buveurs habitués que nous ne pouvons pas détecter sur les routes, le fait d'intercepter des voitures de façon aléatoire ne va pas aider à les détecter. Le fait de renverser le fardeau de la preuve et de créer cette nouvelle disposition de facultés affaiblies après avoir conduit ne va pas détecter ces personnes. Le fait de supprimer la limite de trois heures et d'avoir une lecture automatique des taux de conduite avec facultés affaiblies ne va pas aider à détecter ou intercepter ou poursuivre ces personnes. Par contre, ce que ces choses vont certainement faire, c'est d'attirer des contestations de la Charte et d'engorger les tribunaux. De plus, en fin de compte, il y a de bonnes chances, en particulier lorsque vous cherchez à condamner des personnes qui n'ont peut-être pas eu d'alcool dans leur système pendant qu'elles étaient au volant, il s'ensuivra des condamnations injustes et des contentieux fondés sur la Charte. Voilà ce que cela fera.

Le président: Je suis désolé, monsieur Ehsassi, vous avez dépassé votre temps de parole de six minutes.

Monsieur Rankin.

M. Murray Rankin: Merci à tous. Qui aurait pensé que le droit constitutionnel pourrait donner lieu à des témoignages aussi passionnés et très lucides?

Je veux poursuivre sur la lancée de mon collègue. J'étais présent lundi lorsque le professeur Hogg a témoigné. Il y a plusieurs années, il a rédigé un rapport, une opinion juridique, mais au sujet des points de contrôle, là où tout le monde reçoit le même traitement. Je lui ai dit qu'ici, nous avons des alcootests aléatoires à l'égard desquels nous pouvons arbitrairement, à notre guise, choisir des personnes que nous voulons contrôler. Je lui ai demandé si les preuves étaient comme celles de Toronto où 8,3 % de la population est noire et pourtant 25 % des fiches de la police au cours d'une période de 3 ans étaient à l'encontre de Noirs, ou, si les preuves dans le contexte du programme de collecte de données sur la race d'Ottawa étaient comme vous le dites, si cela modifierait son analyse de l'article 1. Il m'a répondu oui, que c'était possible. Il a aussi conclu que, selon son jugement, pour être juste, l'article 8, qui porte sur les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives, n'avait pas besoin d'être relié à l'article 1. À son avis, il n'y aurait pas de problème; il pensait que les tribunaux seraient compatissants. Par contre, il a dit que l'analyse de l'article 9 et de l'alinéa 10b) serait reliée à l'article 1. Si ces preuves, du genre de celles que vous avez décrites à Ottawa et que j'ai indiquées à Toronto étaient présentes, il a laissé entendre que les tribunaux pourraient conclure qu'il y aurait un problème constitutionnel.

Je me devais d'en parler. C'est ce qu'il a dit de toute façon, si ma mémoire est exacte.

Je tiens à vous demander ce que vous penseriez, et quel serait votre avis juridique, que tout le monde soit intercepté à un point de contrôle par opposition à des analyses d'haleine aléatoires. Pour vous, est-ce que cela serait satisfaisant, ou est-ce que vous le traiteriez de la même façon?

Me Michael Spratt: Ce serait nettement préférable. C'est la solution idéale: traiter tout le monde de la même façon. Par contre, il ne fait aucun doute que la police s'en sert comme ruse pour intercepter des gens ou faire avancer d'autres enquêtes. Cela éliminerait d'un seul coup cette notion répugnante. Mais il nous faudrait voir comment cela se déroule sur le terrain, parce que l'une des raisons pour lesquelles les points de contrôle du programme RIDE ont réussi le test de la constitutionnalité, c'est en raison du caractère envahissant, de la brièveté et de choses du genre.

Il en est de même lorsque vous songez aux dispositifs de dépistage de drogues. Nous ne savons pas combien de temps durera un test de salive, ou nous n'en connaissons pas vraiment la mécanique. Si une personne est interceptée à un point de contrôle RIDE la veille du jour de l'An, si la détention de cette personne à ce point de contrôle se prolonge de 30 minutes ou d'une heure, on ne parle plus d'un arrêt bref à un point de contrôle, mais d'un arrêt plus long à un point de contrôle, ce qui pourrait alors modifier l'analyse constitutionnelle, même dans le cadre de ce scénario.

● (1715)

M. Murray Rankin: Allez-y, maître Leamon.

Me Sarah Leamon: Merci, monsieur Rankin.

Par contre, une des autres questions a également trait à l'alinéa 10b), bien entendu, comme vous l'avez souligné à juste titre. Lorsque ces droits sont suspendus en bordure de la route, un automobiliste n'a pas accès à un avocat, ce qui est normalement accordé aux personnes qui sont, bien entendu, mêlées à une enquête de police et elles ont droit aux services d'un avocat. Elles y ont droit sur-le-champ.

Si des policiers recueillent des échantillons d'haleine en bordure de la route sans tenir compte des droits garantis par l'alinéa 10b), je ne suis pas vraiment à l'aise que l'on utilise ces échantillons en preuve par la suite. Il s'agit d'échantillons probants à ce point. Pour cette raison, il faudrait tenir compte des droits garantis par l'alinéa 10b) et ces personnes devraient pouvoir communiquer avec un avocat avant de décider ce qu'elles vont faire. Une fois de plus, comme ma collègue Me Lee l'a souligné, si nous maintenons l'infraction de refus, pour ainsi dire, mais que l'on n'a toujours pas accès à un avocat en bordure de la route, nous nous retrouvons dans une impasse très difficile. À mon avis, cela soulève de très graves questions constitutionnelles.

Me Kyla Lee: Je pense qu'un autre problème aussi est que nous devrions examiner l'endroit où ces contrôles aléatoires se font. Si vous le faites dans des collectivités où l'on retrouve des minorités, si vous les faites à la sortie de la réserve chaque semaine, cela posera problème. Vous ne faites que déplacer le problème en le faisant à un endroit précis; vous faites quand même la même chose.

M. Murray Rankin: Merci, cela est utile. Il s'agirait d'éléments de preuve dont un tribunal disposerait en vertu de l'article 1, ce qui pourrait fort bien, comme l'a dit le professeur Hogg, faire pencher la balance en faveur d'une conclusion d'inconstitutionnalité.

J'aimerais vous parler, madame Leamon, de votre suggestion intéressante de ce qui se fait aux États-Unis, à savoir que les dossiers d'entretien des divers dispositifs sont mis sur Internet de sorte que tout le monde aurait la possibilité de les consulter. J'ai pensé que la suggestion était très utile, parce qu'elle permettrait, d'après ce que je peux en comprendre, une plus grande transparence et ne violerait pas, présumément, les principes de l'arrêt Stinchcombe dont vous parliez. Est-ce exact?

Me Sarah Leamon: Oui. L'État de Washington y a eu recours et, d'après ce que je comprends, d'excellente façon, à l'avantage de toutes les parties à un procès criminel et du public. Nous voulons nous assurer que nos agents de police font les choses correctement. C'est vraiment ce que nous voulons. Souvent, j'estime que mon rôle en tant qu'avocate de la défense en droit pénal est de m'assurer que les agents de police se conduisent de façon appropriée, conformément aux dispositions de la Charte, en tenant compte des droits des automobilistes et d'autres personnes garantis par la Charte, mais aussi qu'ils font l'entretien de l'équipement, notamment pour les analyses d'haleine, de la bonne façon. Cette transparence aide beaucoup. Je pense que cela aide à rassurer le public et il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas utiliser Internet à cette fin.

M. Murray Rankin: Cela m'a interpellé lorsque vous avez dit que le gouvernement veut de toute évidence que cette mesure soit adoptée en raison des retards qui surviennent supposément. Je pense que vous avez fait valoir un excellent point lorsque vous avez dit que l'avocat de la défense va tout simplement présenter des demandes malgré tout et qu'il faudra plus de temps et que cela coûtera plus cher. Donc, pourquoi ne le mettrions-nous pas tout simplement sur Internet et le mettre à disposition? Il me semble que le ministère de la Justice doit répondre. J'espère que nous l'obtiendrons.

Finalement, j'aimerais vous demander...

Le président: Votre temps est écoulé, mais vous pouvez poser une brève question.

M. Murray Rankin: Rapidement. La plupart des gens pensent que notre gouvernement s'oppose à des peines minimales obligatoires, mais vous faites valoir que le projet de loi C-46 prévoit des peines obligatoires. Est-ce exact?

Me Sarah Leamon: Nous constatons que les peines sont beaucoup plus lourdes. De plus, une chose qui m'a vraiment frappée lorsque j'ai étudié ce projet de loi, c'étaient les nouveaux facteurs aggravants dont on doit maintenant tenir compte. Bien honnêtement, certains d'entre eux sont mal définis et ne sont pas clairs. Je suis un peu inquiète, parce que je ne sais pas comment nos tribunaux les utiliseront.

Ces peines vont dissuader les gens de déposer rapidement un plaidoyer de culpabilité alors qu'ils pourraient le faire. Cela va entraîner des retards. Lorsqu'une personne accusée estime qu'elle n'a rien à perdre, elle est alors plus susceptible d'aller jusqu'au bout du procès, ce qui exige énormément de ressources.

● (1720)

Me Michael Spratt: Si vous voulez vraiment vous attaquer aux retards, examinez la période d'interdiction minimale.

Le président: Maître Spratt, je suis désolé. Le temps est écoulé pour répondre aux questions de M. Rankin et nous devons passer à M. Fraser.

Peut-être que vous pourrez le faire dans l'une de vos autres réponses.

Me Michael Spratt: Je suis certain que je pourrai le faire.

Le président: D'accord.

Monsieur Fraser.

M. Colin Fraser (Nova-Ouest, Lib.): Merci beaucoup à tous d'être venus. Vos exposés m'ont vraiment plu.

Par contre, sur le dernier point, pour ce qui est du fait que les peines prévues dans le projet de loi ont augmenté de façon marquée, je sais que la question de M. Rankin portait sur les peines minimales. Il n'y a pas de nouvelles peines minimales, n'est-ce pas?

Me Sarah Leamon: Il n'y a pas de nouvelles peines minimales, mais un éventail beaucoup plus vaste de peines.

M. Colin Fraser: Oui, mais un nombre de peines plus grand n'amène pas nécessairement les gens à dire qu'ils vont courir les risques du procès. En effet, à quoi cela sert-il de ne pas subir un procès si l'on veut plaider coupable et avoir une peine minimale? Vous convenez que le fait de relever les peines maximales ne fait que donner au tribunal un plus grand pouvoir discrétionnaire d'infliger la peine appropriée sans limiter la capacité de l'accusé de présenter des arguments au moment de la détermination de la peine.

Me Sarah Leamon: Je m'excuse, mais je ne peux pas être d'accord. Uniquement d'un point de vue pratique, en tant qu'avocate de la défense en droit criminel, je sais que lorsque mes clients voient une plus grande menace quant à la peine qu'ils recevraient et lorsque la position initiale de l'avocat de la Couronne quant à la détermination de la peine est une peine beaucoup plus élevée, une peine plus sévère, ils ne sont pas intéressés à déposer un plaidoyer à un stade précoce. Donc, quant à moi, ces choses vont certainement contribuer à entraîner des retards et, une fois de plus, je tiens à souligner ces facteurs aggravants, parce qu'ils sont des éléments dont nos tribunaux tiennent déjà compte. Rien ne justifie de les codifier ici.

M. Colin Fraser: Sur la question du retard, très rapidement, en ce qui concerne l'antidémarreur et l'introduction d'une disposition pour éliminer l'interdiction obligatoire pendant au moins trois mois, estimez-vous que cela peut permettre de résoudre plus rapidement les affaires de conduite avec facultés affaiblies?

Me Sarah Leamon: Je pense que Me Spratt a indiqué qu'il est très enthousiaste à l'égard de cette mesure.

Me Michael Spratt: Oui. En Ontario, nous l'avons effectivement vu, parce que si vous déposez un plaidoyer de culpabilité au cours des 90 premiers jours, vous pouvez recourir au système d'antidémarreurs et récupérer votre permis de conduire plus tôt. L'interdiction est moins grande. Il y a par contre quelques problèmes avec cette disposition. Elle n'est offerte qu'aux personnes qui ont de l'argent. C'est un problème. L'autre problème est que, d'une part, cela peut régler des problèmes, mais cela peut aussi avoir un peu l'effet inverse de peut-être déposer un plaidoyer de culpabilité alors que vous n'êtes pas coupable.

Une chose que vous pourriez faire — qui serait vraiment fantastique et qui permettrait de désengorger les tribunaux en plus d'être équitable au plan financier et juste —, ce serait d'examiner les périodes d'interdiction obligatoire minimales et de voir si l'on pourrait intégrer des exceptions afin de permettre aux gens de continuer de travailler ou de faire d'autres choses importantes dans des conditions qui pourraient effectivement aider à résoudre des dossiers, de tenir compte des niveaux de revenu variés et de s'assurer que les gens ne perdent pas leurs emplois. Un de mes clients n'a pas été en mesure de conduire son épouse pour subir un traitement contre le cancer en raison de l'interdiction minimale. Il était le seul qui conduisait et il vivait à la campagne. On pourrait introduire un peu de justice dans cette mesure et je pense que cela pourrait aider à résoudre des affaires, parce qu'il pourrait y avoir un incitatif pour tout le monde de régler les différends.

M. Colin Fraser: D'accord, merci.

Maître Spratt, j'aimerais poursuivre avec vous sur la question de la défense du dernier verre ou de la défense du verre d'après. J'ai entendu vos observations au sujet de la rareté de cette défense. Je pense qu'un des autres témoins a aussi dit qu'on y a recours très peu souvent. Je me demande pourquoi. Pourquoi n'y aurait-on pas recours de façon plus régulière si les preuves laissent voir que la personne peut ne pas avoir été en état d'ébriété au moment où elle conduisait ou si l'alcool avait été consommé après avoir conduit. L'autre aspect qui me préoccupe, c'est le fait que peut-être ces défenses ne s'appliquent pas très souvent, peut-être parce que lorsque la police ou la Couronne se rendent compte qu'il y a un gros problème et que la personne avait consommé de l'alcool après et avait gâché l'échantillon ou peu importe, cette personne n'est finalement pas accusée.

Me Michael Spratt: Certainement pas dans le dernier cas.

M. Colin Fraser: Tout à fait.

Me Michael Spratt: Ces personnes sont accusées. En Ontario, le ministère public a pour politique que toutes les affaires vont à procès.

Je pense que l'une des raisons qui expliquent pourquoi on n'y a pas recours aussi souvent est que cette défense ne l'emporte pas si souvent, c'est que la défense s'appuie en grande partie sur la crédibilité d'une personne accusée qui doit expliquer ce qu'elle a fait et pourquoi elle l'a fait. Après un accident, si la police à son arrivée vous voit en train de lancer une bouteille de 40 onces de vodka, ce n'est pas une façon très positive d'établir sa crédibilité.

Je pense que les limites de la disponibilité de cette défense sont pratiques en ce sens que si vous consommez de l'alcool pour échapper à la responsabilité après un accident ou une intervention de la police, c'est habituellement évident que vous le faites à des fins malhonnêtes.

● (1725)

Me Kyla Lee: J'ai d'ailleurs fait valoir ce point plus tôt au sujet de l'agent de police en Colombie-Britannique qui a été accusé et reconnu coupable d'obstruction pour avoir fait précisément cela, mais je constate lors de mes entrevues avec mes clients que cette défense n'intervient pas souvent, parce qu'elle ne se présente pas si souvent.

La plupart des gens qui sortent et consomment de l'alcool n'ont pas un comportement du dernier verre. Ils ne consomment pas 26 onces de vodka avant de prendre le volant. Au contraire, ce sont des buveurs mondains et ils sont le genre de personnes à se faire prendre pour avoir enfreint la loi. On n'y a pas recours parce que l'occasion ne se présente pas si souvent. Il est très rare que j'en entende parler de la part de mes clients, encore moins de devoir présenter la défense en cour.

M. Colin Fraser: Maître Lee, si vous me le permettez, je pense que vous avez dit dans votre échange avec un autre membre de notre comité que l'une des façons d'appliquer efficacement les lois sur la conduite avec facultés affaiblies et réduire le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies était de s'assurer de faire savoir au public que si vous contrevenez à la loi, vous serez pris, ou de mieux le faire savoir au public.

N'est-ce pas l'objet d'un grand nombre des mesures que l'on retrouve dans le projet de loi? Ne pensez-vous pas que les mesures que l'on retrouve ici pour s'assurer que les gens seront plus susceptibles de pouvoir être pris constituent un moyen de dissuasion pour les gens qui seraient par ailleurs des conducteurs aux facultés affaiblies?

Me Kyla Lee: La différence est la suivante: je conviens que les mesures prévues dans le projet de loi feront en sorte qu'il sera plus probable que les gens seront pris et aussi plus probable que les gens seront reconnus coupables, mais je ne suis pas d'accord pour dire que cela aura un effet sur la mentalité des gens lorsqu'ils se retrouvent dans la situation, en raison de ce que l'on appelle une annonce de fait chaque fois qu'une nouvelle loi est adoptée. Les gens en entendent parler. Il en est question dans les médias, on en parle à la télévision. Pendant les six premiers mois, on a l'impression que cela fonctionne. C'est magnifique. Il s'ensuit une énorme diminution dans le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies. Il y a une énorme réduction du nombre de décès. Puis, tranquillement, les statistiques remontent. Elles ne remontent pas au niveau antérieur, mais elles commencent lentement à remonter.

Nous l'avons vu en Colombie-Britannique avec le régime d'interdiction immédiate en bordure de la route lorsque la période minimale dans le cas de la conduite avec facultés affaiblies en Colombie-Britannique était de six mois, à l'époque où nous n'avions aucun régime d'interdiction immédiate en bordure de la route, parce que les médias y consacraient tellement d'attention que les gens ne prenaient pas le volant tellement ils craignaient d'être pris parce qu'il était continuellement question d'être pris.

L'autre aspect au sujet de la discussion que nous avons souvent concerne la moralité de la conduite avec facultés affaiblies, les conséquences éventuelles que vous pourriez blesser ou tuer quelqu'un, ce qui ne dissuade pas les gens. Les personnes en état d'ébriété ne prennent pas le volant en pensant qu'elles pourraient blesser ou tuer quelqu'un. Ces personnes prennent le volant en pensant qu'elles peuvent se rendre chez elles. Si vous créez cette perception non pas que vous allez blesser quelqu'un, mais que si vous essayez de vous rendre chez vous, quelqu'un va vous arrêter et vous allez vous retrouver devant un juge, voilà ce qui fonctionne. C'est la crainte de se faire prendre.

M. Colin Fraser: Je suis d'accord.

Me reste-t-il du temps?

Le président: Votre temps est aussi nettement dépassé, mais ne vous inquiétez pas. Nous allons faire un tour très rapide, si vous voulez poser une question. Tous ceux et celles qui veulent poser une question peuvent lever la main.

Monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Maître Lee, vous avez indiqué que vous avez eu de très nombreuses affaires de conduite avec facultés affaiblies. Vous avez dit au sujet de la défense du dernier verre ou du verre d'après que vous n'avez pas eu à plaider de telles affaires. Je suis certain que vous avez eu plusieurs clients qui — j'en suis étonné. Vous n'avez pas eu un seul client qui a eu un accident et qui, lorsque la police est arrivée, a eu besoin de prendre un verre ou deux, je ne parle pas de 26 onces, bien que vous ayez mentionné 26 onces ou 40 onces, mais qui ont pris une ou deux consommations seulement pour se calmer les nerfs? Vous n'avez pas encore entendu ce moyen de défense?

Me Kyla Lee: J'ai quelques personnes qui ont essayé de le faire dans le contexte de l'interdiction immédiate en bordure de la route, mais jamais devant un tribunal pénal. Jamais un client qui a été accusé au criminel de conduite avec facultés affaiblies ne m'a dit avoir fait quelque chose du genre et que j'aie eu à le défendre.

L'hon. Rob Nicholson: C'est intéressant.

Allez-y.

Me Sarah Leamon: J'aimerais intervenir. Je peux dire qu'en sept ans de pratique dans le domaine pénal, j'ai eu un client pour qui cela a été un enjeu. Dans le contexte administratif, il y a eu passablement plus de cas, mais il s'agit d'une norme différente.

L'hon. Rob Nicholson: Oui. Parfois, avant l'arrivée de la police, cette tentation est présente.

Maître Spratt, j'ai hâte de recevoir votre mémoire à ce sujet en raison de vos commentaires, plus particulièrement au sujet de l'un des paragraphes, 320.31(4), la présomption d'alcoolémie. Vous avez dit que, dans ce cas, vous auriez pu procéder à l'analyse deux jours plus tard et la personne n'aurait eu aucun alcool dans son système, mais en raison des articles précédents, j'espère que vous présentez une sorte d'analyse dans votre mémoire à ce sujet. J'aimerais beaucoup le savoir, parce que j'ai été intrigué lorsque vous avez soulevé ce point.

Me Michael Spratt: Oui. J'espère que j'ai raté quelque chose. J'espère que je me suis trompé à ce sujet, parce que cela n'est pas vraiment logique, mais la combinaison de l'article 320.28 proposé qui élimine la période de trois heures, qui permet de prélever les échantillons des heures ou même une journée plus tard pour des motifs raisonnables et probables, cela semble clair. Par définition, ces échantillons seraient prélevés en dehors de la limite de deux heures de la conduite du véhicule. Cela semble clair. Ensuite, vous prenez l'article 320.31 proposé, qui semble être une claire récapitulation des niveaux et je ne pouvais pas voir un seul article du code qui dit que cela ne s'applique pas ou ne s'applique pas dans des situations ridicules. Je ne l'ai pas vu. Il semble de prime abord que ce soit l'interprétation claire. Cela n'est pas acceptable.

● (1730)

L'hon. Rob Nicholson: Personnellement, je ne sais pas trop comment cela s'intègre aux articles précédents, mais il est inutile de dire qu'il s'agira de l'un des articles que nous scruterons à fond. Encore une fois, j'ai hâte de recevoir votre mémoire.

Me Michael Spratt: C'est la seule occasion où j'espère que j'ai tort.

L'hon. Rob Nicholson: Oui, très bien.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Fraser.

M. Colin Fraser: Je ne me rappelle pas si c'est Me Lee ou Me Leamon qui parlait du droit aux services d'un avocat, puis qui a dit que si l'on a recours à un appareil de détection approuvé (ADA), vous n'avez plus le droit aux services d'un avocat. Tout cela, je suppose, dans le contexte ne pose pas problème, parce que pour parvenir à ce stade, vous devez avoir un soupçon. La question serait de savoir si oui ou non le non-accès aux services d'un avocat avant de devoir fournir quoi que ce soit sans qu'il y ait un soupçon constituerait une démarche différente et poserait problème.

Vous avez mentionné que l'on s'en servait effectivement comme élément de preuve. D'après ce que je comprends du projet de loi, on ne pourrait pas se servir de cette information tirée de l'analyse ou du dépistage obligatoire en preuve dans le cadre du procès. Est-ce exact et, si ce n'est pas le cas, est-ce que j'ai mal lu?

Me Sarah Leamon: Oui et non. Le résultat de l'analyse supérieur à la limite permise servirait à informer le policier pour déterminer si oui ou non il doit passer à l'étape suivante et demander un échantillon d'haleine, mais le policier n'obtient pas seulement le résultat de cette analyse. Les autres éléments que le policier recueille en bordure de la route, notamment ses observations de la personne, sont importants. Toutes ces choses sont recueillies sans accès aux services d'un avocat. Lorsque nous les versons en preuve, cela pose vraiment problème pour moi.

En Colombie-Britannique, comme ma collègue l'a signalé, nous avons des régimes administratifs en vertu desquels les agents de police n'ont pas besoin, vraiment, d'un soupçon pour recourir à un appareil de détection approuvé lorsque des échantillons sont obtenus. Il n'existe aucun mécanisme viable pour contester les motifs relatifs à ces échantillons.

Encore une fois, ce que nous voyons continuellement, c'est que les gens fournissent des échantillons en bordure de la route dans un contexte où ils ne devraient pas et on ne leur donne pas l'accès aux services d'un avocat. En conséquence, ils reçoivent des peines très sévères.

Encore une fois, cela pose problème. À mon avis, cela va à l'encontre de nos droits garantis par la Charte.

M. Colin Fraser: Merci.

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

S'il n'y en a pas, je tiens à remercier nos témoins. Vous n'obtenez pas souvent d'accolades ou d'ovations du fait que vous êtes des avocats de la défense en droit pénal. Souvent, les positions que vous exprimez sont un peu impopulaires, mais la société a besoin de gens comme vous pour protéger les droits des Canadiens. Merci beaucoup d'être venus.

Nous allons interrompre nos travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe de s'approcher.

● (1730)

(Pause)

● (1740)

Le président: Nous reprenons nos travaux avec notre troisième groupe, qui est certainement très intéressant. Nous sommes heureux d'accueillir M. Marc Paris, directeur général de Jeunesse sans drogue Canada. Bienvenue, monsieur Paris.

Nous accueillons aussi M. Arthur Lee, agent de liaison communautaire de Students Against Drinking and Driving of Alberta. Bienvenue, monsieur Lee.

Nous sommes heureux de vous accueillir les deux. Comme nous l'avons déjà indiqué, nous commencerons par vos exposés. Monsieur Paris, vous avez la parole.

M. Marc Paris (directeur général, Jeunesse sans drogue Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, nous sommes heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous et de vous faire part de nos commentaires relativement aux modifications au Code criminel, en particulier en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies. Jeunesse sans drogue Canada est un organisme sans but lucratif voué à l'éducation des parents au sujet des drogues, à la sensibilisation du public sur des questions concernant la consommation de drogues et à la facilitation de conversations ouvertes entre le parent et les adolescents dans le but de s'assurer que tous les jeunes seront en mesure de vivre leur vie sans consommer de substances.

Étant donné que nous ne sommes pas des spécialistes du domaine juridique ou des services policiers et que nous n'avons aucune expérience dans l'application de la loi, nous avons choisi de concentrer nos observations sur l'absolue nécessité de modifier la façon dont la société en général et les jeunes en particulier perçoivent les risques liés à la conduite automobile, à savoir la conduite sous l'influence du cannabis. Même si la conduite avec facultés affaiblies par la drogue peut concerner des drogues autres que le cannabis, nos commentaires aujourd'hui porteront principalement sur le projet de loi C-45, la légalisation proposée du cannabis.

La position de Jeunesse sans drogue Canada relativement à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue est simple. Nous devons adopter des lois et nous assurer que notre application de la loi est aussi rigoureuse que possible dans le respect de la Charte des droits et libertés. Il faut mettre en place un solide moyen de dissuasion à la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, en particulier au moment où nous nous apprêtons à légaliser cette substance psychotrope.

Nous avons tiré de nombreuses leçons au fil des années en ce qui concerne l'alcool, leçons dont nous devons tirer parti dans le cas du cannabis.

La première leçon était que la vaste distribution ainsi que l'intense commercialisation et promotion de l'alcool ont créé une normalisation de cette substance. Nous devons contrôler rigoureusement la vente du cannabis et catégoriquement interdire toute forme de commercialisation ou de promotion, en particulier à l'endroit des mineurs.

Deuxièmement, peu importe les lois en place, si nous ne faisons pas d'éducation et de sensibilisation du public relativement aux risques intrinsèques de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, nous continuerons d'assister à une hécatombe sur nos routes. L'éducation en bas âge doit commencer le plus tôt possible, avant que nous légalisions cette substance. Les personnes qui conduisent actuellement avec les facultés affaiblies ont tendance à être moins réceptives aux messages d'intérêt public. Ce qui influe sur leur comportement, c'est lorsque d'autres, en particulier leurs enfants, interviennent.

Nous en avons un excellent exemple, qui date de 50 ans, lorsque les ceintures de sécurité ont été introduites. Les premiers messages d'intérêt public sur le port de la ceinture à des fins de sécurité obtenaient de piètres résultats. Ce n'est que lorsque l'on a mis l'accent sur la sécurité des enfants que nous avons vu un changement dans le comportement sociétal relatif au port de la ceinture. Il s'est donc produit un changement positif du fait que les nouveaux messages portaient sur la sécurité des enfants. C'est lorsque les enfants ont demandé à leurs parents: « Papa, maman, pourquoi est-ce que vous n'attachez pas votre ceinture? » que la société a commencé à constater un changement dans l'attitude et, en fin de compte, dans le comportement au volant.

Finalement, l'excellent et assidu travail fait au cours des 30 dernières années par des organisations comme Les mères contre l'alcool au volant et Students Against Drinking and Driving Alberta ont beaucoup contribué à rendre la conduite avec facultés affaiblies inacceptable dans la société. Maintenant, nous devons faire la même chose avec les drogues, en particulier le cannabis. Des facultés affaiblies sont des facultés affaiblies. Le message doit être clair, tout particulièrement pour nos jeunes.

Nos études de suivi à l'échelle nationale ont continuellement démontré que les adolescents ne considèrent pas la conduite sous l'influence du cannabis comme étant aussi dangereuse que l'alcool. Cela est particulièrement inquiétant puisque ce sont des jeunes conducteurs sans expérience qui croient qu'il est normal de fumer un joint et de prendre le volant.

Des études démontrent que le groupe des 16 à 34 ans représente seulement 32 % de la population canadienne, mais 61 % des décès attribuables au cannabis. Ce groupe représente aussi de façon disproportionnée 59 % des blessures attribuables au cannabis, et 68 % de gens impliqués dans des collisions avec dommages matériels uniquement attribuables au cannabis. Cela signifie que nous avons une lourde tâche qui nous attend auprès des jeunes conducteurs d'aujourd'hui et de la prochaine génération de conducteurs.

Un autre aspect dont les parents doivent se préoccuper est que les jeunes prennent place à bord d'une voiture dont le conducteur est sous l'influence de la drogue. Dans une récente étude réalisée en Ontario, près du quart, 23 %, des élèves de 12e année ont reconnu avoir pris place à bord d'un véhicule conduit par quelqu'un qui avait consommé de la drogue.

● (1745)

Nous sommes venus vous dire que les messages d'intérêt public fonctionnent. Au cours des six dernières années pendant lesquelles nous avons mené des campagnes nationales multimédias, nous avons constaté que plus de parents parlent plus souvent des drogues à leurs jeunes. Nous voyons des changements non seulement dans les attitudes, mais aussi dans le comportement des adolescents.

Jeunesse sans drogue Canada crée de sa propre initiative des campagnes d'éducation sur la prévention de la conduite avec facultés affaiblies depuis quatre ans, mais il y a encore beaucoup plus de travail à faire.

J'aimerais vous faire part de notre toute dernière campagne sur la conduite sous l'influence des drogues. Il s'agit d'une campagne novatrice qui a recours à une nouvelle technologie pour rejoindre les parents et les enfants. La campagne, intitulée *Un appel sans réponse*, a été reconnue à l'échelle internationale à Cannes et à New York, de même qu'au Canada. Fait plus important, elle a été visionnée ou téléchargée plus de 40 000 fois par des parents et des enfants d'un océan à l'autre. La campagne *Un appel sans réponse* a été conçue afin d'aider les parents à amorcer la conversation avec leurs jeunes en utilisant le moyen de communication le plus courant entre les parents et les enfants, le téléphone mobile.

[*Présentation audiovisuelle*]

Cette campagne a été diffusée de janvier à juin et sera diffusée de nouveau l'an prochain pendant 17 semaines. Si nous ne prenons pas dès maintenant des mesures préventives pour éduquer le public, en juillet prochain nous pourrions être confrontés à une augmentation de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues sur nos routes, ce qui créera un grave danger pour le public. Nous devons rappeler au gouvernement son engagement d'affecter une partie des revenus à la prévention et à l'éducation. Pour nous assurer que nos jeunes et le public en général sont protégés, nous devons établir des stratégies efficaces d'éducation et de sensibilisation à la prévention bien avant que la mesure législative n'entre en vigueur.

L'envoi continu de messages a fonctionné dans le cas des ceintures de sécurité, dans la lutte contre le tabagisme et l'alcool au volant. Nous pouvons et nous devons faire de même dans le cas de la conduite sous l'influence des drogues. C'est la seule façon de nous assurer que les jeunes et leurs parents comprennent que le cannabis n'a rien à voir avec la conduite automobile, quelle que soit la circonstance. Il s'agit d'une substance qui, tout comme l'alcool, entraîne une grave dégradation des capacités de conduite, même si elle sera bientôt légalisée. La conduite avec facultés affaiblies par la drogue n'est qu'un aspect dont il faut tenir compte lorsque l'on songe à légaliser le cannabis, mais il est très critique.

Je tiens à remercier votre comité de nous avoir permis de présenter notre point de vue.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à l'exposé de M. Lee.

● (1750)

M. Arthur Lee (agent de liaison communautaire, Students Against Drinking and Driving of Alberta): Bonsoir, mesdames et messieurs les députés du Comité. Je m'appelle Arthur Lee. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour parler au nom de Students Against Drinking and Driving of Alberta.

SADD Alberta, comme nous sommes souvent appelés, a été créé il y a près de 30 ans, son but étant d'éliminer la conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes de notre province. L'accent étant principalement mis sur les écoles secondaires, SADD a collaboré depuis sa création avec des sections dirigées par les élèves dans des centaines d'écoles d'un bout à l'autre de la province. Grâce à des ressources pédagogiques, des ateliers, des exposés et des conférences, nous nous efforçons de prévenir et d'atteindre notre objectif d'unifier et de motiver les élèves de la province à prendre position contre la première cause criminelle de décès de notre pays: la conduite avec facultés affaiblies.

Au fil des ans, nous avons appris que le fait de changer les perceptions, les habitudes et la prise de décisions au sujet de la conduite avec facultés affaiblies peut être un processus lent, difficile et parfois très décourageant. Notre message n'a pas toujours été bien reçu et est parfois, à notre grand désarroi, confronté à l'ambivalence ou même la résistance.

Le projet de loi C-46 propose plusieurs lois portant sur la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool qui, selon nous, auraient dû être adoptées depuis longtemps et qui feront une différence importante dans la réduction du nombre de blessures et de décès liés à l'alcool sur les routes de notre province. Le projet de loi comporte beaucoup trop de modifications et de propositions pour que j'entre dans les détails; par contre, il y en a quelques-unes dont j'aimerais parler plus précisément.

D'abord et avant tout, le dépistage obligatoire en bordure de la route. Bien que nous comprenions que cette proposition puisse ou non faire l'objet de contestations juridiques, nous voulons aussi faire écho aux demandes d'autres témoins et députés qui ont parlé de façon très détaillée de l'efficacité et de la preuve de résultats positifs observés par d'autres administrations qui ont déjà mis en oeuvre cette mesure.

Nous savons que le dépistage obligatoire lors de contrôles routiers est un sujet très litigieux et a fait l'objet de vastes débats pendant de nombreuses années. Par contre, en discutant de cette idée avec les étudiants de l'Alberta qui détiennent un permis de conduire, nous nous sommes finalement rendu compte que ce n'est pas vraiment un enjeu pour un grand nombre des nouveaux conducteurs d'aujourd'hui. Pour citer un groupe d'étudiants à qui l'on a posé des questions sur ce sujet, ils ont répondu que si vous avez été intercepté par un agent de police, vous devriez suivre ses directives et si vous n'avez rien à cacher, pourquoi refuser un échantillon d'haleine?

De nombreux avocats présenteraient probablement une réfutation pour ces étudiants, mais nous pensons qu'ils ont tout simplement mis en évidence les raisons pour lesquelles le dépistage obligatoire lors des contrôles routiers devrait être acceptable dans la société d'aujourd'hui, la société de l'Alberta et la société du Canada. Ils ne voient pas comment le fait de fournir un échantillon d'haleine devrait être différent de la présentation d'un permis de conduire et d'un certificat d'immatriculation en vigueur à la demande des agents d'exécution de la loi. Le temps est venu d'améliorer la situation. Nous espérons sincèrement voir nos agents de police utiliser le dépistage obligatoire lors des contrôles routiers dans un très proche avenir.

Deuxièmement, le projet de loi C-46 en général, propose des amendes et des peines plus rigoureuses à l'endroit des personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Encore une fois, nous avons parlé à nos étudiants de ces changements et les réponses ont été unanimes. Pendant que certains disaient que les amendes actuelles étaient déjà assez lourdes pour un élève du secondaire, tous s'entendaient pour dire que des amendes et des peines accrues aideront notre mission, à savoir décourager tous les conducteurs de risquer leur sécurité et celle des autres en conduisant avec les facultés affaiblies.

Ces modifications n'ont rien de nouveau. Elles ont été proposées à de maintes reprises et pourtant, nous en sommes toujours au statu quo. Le temps est venu d'adopter une position ferme contre la conduite avec facultés affaiblies et de rendre les peines plus représentatives des crimes qui sont commis. Récemment, je parlais à un agent de police qui m'a raconté une brève histoire. Il avait intercepté un véhicule dans lequel se trouvaient deux jeunes et leur avait demandé s'ils avaient consommé de l'alcool. Ils ont catégoriquement dit non, étant donné qu'ils savaient à quel point il était dangereux de conduire avec les facultés affaiblies. Il leur a ensuite demandé s'ils avaient fumé de la marijuana, ce à quoi ils ont répliqué: « Qu'y a-t-il de mal à conduire après avoir fumé de la marijuana? »

Bien que leur attitude vis-à-vis de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool m'avait encouragé, j'ai été stupéfait de leur réponse concernant la conduite sous l'influence des drogues. Ceci m'amène à la deuxième partie du projet de loi C-46 qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Étant donné que le projet de loi C-46 coïncide avec la légalisation de la marijuana, il est crucial que nous reconnaissions le fait que nous retrouvons au Canada un nombre très élevé de consommateurs mineurs de cannabis. Avec des taux de consommation aussi élevés vient une attitude nonchalante vis-à-vis de la conduite d'un véhicule automobile après avoir consommé des drogues.

La rétroaction que nous avons reçue des étudiants précisément au sujet de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue indiquait que les étudiants croient que les amendes et les peines liées à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue devraient être semblables à celles qui sont reliées à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Toutefois, ils ont reconnu que le sentiment général au sein de groupes de leurs pairs était que la conduite sous l'influence de la marijuana était — et je cite — « mieux » que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

● (1755)

Dans neuf mois à peine, un raz-de-marée de nouvelles lois, de changements, et certainement de nouvelles tragédies frappera les Canadiens au chapitre des drogues et de la conduite avec facultés affaiblies. À titre de groupe qui a passé de nombreuses années à éduquer les étudiants sur les dangers et les risques de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, nous avons maintenant l'impression d'être des alpinistes épuisés ayant presque atteint le sommet, mais qui aperçoivent au loin à travers les nuages une autre chaîne de montagnes qu'ils doivent escalader.

Bien que nous appuyions les pénalités et les amendes que propose le projet de loi C-46 quant à l'affaiblissement des facultés par la drogue, nous croyons qu'il s'agit seulement d'un début. Nous prévoyons que le prélèvement de salive et le dépistage de drogues lors de contrôles routiers seront confrontés à des querelles juridiques pour des années à venir. Nous exhortons le gouvernement à investir dans la technologie et dans la recherche afin de donner aux forces de l'ordre les meilleurs outils, ainsi que la formation et les ressources nécessaires pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et accroître la sécurité routière.

Certaines des autres administrations qui ont légalisé l'utilisation de la marijuana ont enregistré des augmentations dans le nombre d'infractions liées à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, et nous estimons que ces politiques devraient faire l'objet d'un examen minutieux pour assurer la protection de tous les Canadiens. À l'avenir, l'objectif du programme Students Against Drinking and Driving aura presque certainement des composantes majeures quant à l'éducation et à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. L'effort d'éducation initiale entourant les nouvelles lois sera l'un des plus grands défis que nous avons jamais confrontés. La confusion, la mauvaise information et un manque de connaissances au sujet du cannabis et de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue touchent déjà les étudiants, les enseignants et les parents. Les moyens que les différents niveaux de gouvernement utiliseront pour expliquer ces nouvelles lois et ces changements aux Canadiens auront une importance cruciale pour notre campagne visant à assurer la sécurité routière. Nous devons établir autant de parallèles que possible entre la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Sinon, nous devrons repartir à zéro pour ce qui est de modifier les perceptions et les attitudes à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

En terminant, j'aimerais remercier les honorables membres de ce comité et les inviter à se demander si cette mesure va assez loin. Avons-nous assez de temps pour bien éduquer les gens, former les agents et mettre en oeuvre de nouvelles lois sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue? Ces lois sont-elles suffisamment sévères pour réellement modifier les comportements au volant? Que peut-on faire d'autre? Où est la disposition sur l'éducation obligatoire? Où sont les amendes obligatoires et les pénalités pour les passagers d'un véhicule où le conducteur dépasse le taux d'alcoolémie légale? Quelles autres mesures de protection pourrions-nous ajouter? Je répète ma question: le projet de loi C-46 va-t-il assez loin?

Les mères, les pères, les grands-mères et les grands-pères de ce pays vous supplient d'aider à protéger leurs enfants et de rendre nos routes sécuritaires pour tous. Les ravages causés par la conduite avec facultés affaiblies ont profondément ébranlé familles, amis et communautés pendant des décennies. Une nouvelle génération de conducteurs s'engage sur nos routes, et nous avons l'occasion et la responsabilité de bien faire les choses cette fois-ci.

Je vous remercie.

Le président: Messieurs, merci de vos témoignages.

Nous passons maintenant à la période de questions, en commençant par M. Cooper, du côté des conservateurs.

M. Michael Cooper: Monsieur le président, je partagerai mon temps avec Mme Boucher.

Je remercie les témoins.

Monsieur Lee, ma première question s'adresse à vous.

Dans votre témoignage, vous avez dit être encouragé par ce que vous avez qualifié des pénalités plus sévères prévues par loi C-46 et cela s'applique aussi à la loi actuelle. Toutefois, en comparant le projet de loi C-46 et le projet de loi C-73, qui a été déposé par le gouvernement conservateur précédent, nous observons un recul quant aux pénalités prévues pour les infractions les plus graves impliquant une conduite avec facultés affaiblies, la plus grave étant, bien sûr, la conduite avec facultés affaiblies causant la mort.

Vous avez peut-être entendu parler de Sheri Arsenault, la dame d'Edmonton dont le fils et deux autres personnes ont été tués dans un accident d'automobile par un conducteur avec facultés affaiblies qui roulait à plus de 200 km/heure, et qui a admis avoir conduit en état d'ébriété à maintes reprises. Elle a supplié ce comité de modifier le projet de loi C-46 en prévoyant une peine minimale obligatoire de cinq ans, ce qui est en fait un an de moins que prévu par le projet de loi C-73. Avez-vous des idées à ce sujet?

M. Arthur Lee: C'est une excellente question. À la fin de mon exposé, j'ai posé la question: est-ce que ce projet de loi va assez loin? Prévoit-il les mesures nécessaires?

Nous sommes décidément favorables à des pénalités et des amendes plus sévères. À notre avis, ce projet de loi prévoit des amendes plus lourdes, mais, en définitive, nous aimerions qu'elles soient, à long terme, plus sévères. Si cela s'avère possible, nous appuierions assurément des pénalités et des amendes plus lourdes.

● (1800)

M. Michael Cooper: Si j'ai bien compris, vous n'appuyez pas seulement des amendes plus sévères; vous êtes favorable aux peines minimales plus lourdes.

M. Arthur Lee: C'est exact.

M. Michael Cooper: Entendu.

Madame Boucher.

[*Français*]

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Merci à tous. Je suis nouvelle au Comité, mais ce débat m'intéresse beaucoup.

Nous savons que certains États, dont le Colorado, ont légalisé le cannabis; que depuis ce temps, les décès sur la route ont augmenté de 22 %; et que cette augmentation est imputable au cannabis. Plusieurs représentants de corps policiers nous ont confirmé que, il y a trois ou quatre ans, ils n'étaient pas correctement outillés pour effectuer des contrôles adéquats auprès des jeunes qui conduisent sous l'effet de la drogue.

Croyez-vous que ces conducteurs intoxiqués vont causer une augmentation des accidents de la route, surtout s'ils savent qu'on n'est pas en mesure de les intercepter?

M. Marc Paris: Je peux répondre à cela.

Il est certain que nous éprouvons de sérieuses inquiétudes au sujet de la drogue au volant, précisément parce que la science n'est pas encore à jour à cet égard. Dans l'un des groupes de témoins précédents, on a souligné qu'il n'était pas encore possible de déterminer scientifiquement l'intoxication et de préciser à partir de quel niveau des défaillances pouvaient survenir. C'est un enjeu de taille. On parle de plus en plus du fait que des gens vont conduire sous l'effet de la drogue. De plus, lorsqu'il y a un mélange de cannabis et d'alcool, on multiplie les facteurs de risque.

À mon avis, pour que cette situation soit considérée inacceptable socialement, l'éducation doit jouer son rôle. Aujourd'hui, de plus en plus de gens considèrent inacceptable le fait de conduire sous l'effet de l'alcool. Il faudrait appliquer ce principe aux drogues en général. On parle ici de cannabis, mais beaucoup d'autres drogues sont en jeu.

Je suis impatient de voir s'il sera possible, sur le plan légal, de mettre cela en vigueur. Il est clair que nous sommes préoccupés par la possibilité que les personnes fautives, même si elles sont arrêtées et accusées, s'en sortent devant les tribunaux parce que la loi comporte trop de lacunes.

Le président: Madame Boucher, vous avez la parole.

Mme Sylvie Boucher: Les délais sont très courts. En effet, on s'entend tous pour dire que 2018, c'est presque demain. À ce propos, nous entendons de plus en plus de témoignages. Dans ma circonscription, Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, j'ai demandé aux gens s'ils étaient en faveur de la légalisation du cannabis. Or 81 % d'entre eux m'ont répondu non. Les provinces se retrouvent maintenant avec les problèmes que ce projet de loi implique. Or on n'a pas discuté avec des représentants de tous les corps policiers et on n'a pas écouté l'avis des médecins.

À votre avis, est-il possible, logiquement, qu'on arrive en si peu de temps à établir une loi qui se tienne et qui soit à l'abri des dérapages?

C'est en effet ce qui nous attend vu qu'il n'y a pas de balises.

M. Marc Paris: Pour ma part, je crois qu'il faut rendre ces dispositions aussi sévères que possible. C'est encore réalisable. Le moment est propice.

● (1805)

Mme Sylvie Boucher: Oui.

M. Marc Paris: Premièrement, en rendant ces dispositions aussi sévères que possible, il ne sera pas difficile par la suite de les assouplir un peu si elles s'avèrent trop strictes. En revanche, si elles sont souples et que l'on tente de les raffermir en faisant marche arrière, cela ne sera pas facile.

Deuxièmement, le train a malheureusement quitté la gare. C'est annoncé et les gens s'attendent à ce que cela se passe. Or il y a maintenant une zone grise. Il faut en effet reconnaître que les cas de drogue au volant sont déjà plus nombreux que ceux impliquant l'alcool au volant. C'est donc dire qu'il y a déjà un problème. C'est pourquoi je reviens toujours à l'éducation. En effet, si on n'éduque pas les gens, leur attitude face à la drogue et au cannabis ne changera pas. On pense que c'est une substance inoffensive, mais ce n'est pas du tout le cas.

Le président: Monsieur Boissonnault, vous avez la parole.

[*Traduction*]

M. Randy Boissonnault: Je vous remercie tous les deux de votre témoignage. Je dois avouer que cela nous offre un peu de répit par rapport à nos chicanes constitutionnelles, et j'apprécie l'accent que vous placez sur l'éducation publique, ainsi que les efforts de longue date de SADD. J'ai travaillé avec le SADD il y a une vingtaine d'années à titre de président d'une association étudiante. Vous n'étiez pas là à l'époque, mais je vous félicite de maintenir le flambeau.

Monsieur Paris, je vais vous poser cinq brèves questions. Je ferai plus ou moins la même chose à votre égard, monsieur Lee.

Je commencerai avec un court préambule. Mon neveu, Ethan, aura 16 ans demain. Il prendra le volant dans quelques semaines. L'oncle Randy et lui ont eu cette conversation et nous allons continuer à avoir cette conversation. Sa soeur a 14 ans et le plus jeune a 9 ans. Nous avons cette conversation en famille sur la sécurité routière et sur les moyens d'assurer que nos amis soient en sécurité. Je tente de jongler un peu avec la formule « Si vous êtes gelés, désolé, je ne monte pas en voiture avec vous ». Quel sera le prochain slogan?

Si vous assistez aux réunions du comité de la santé, vous savez que cette législation est très contraignante. C'est là toute l'idée. Nous allons légaliser la marijuana parce que 40 ans d'efforts ont abouti sur un échec. Cette mesure est très sévère. Si Bill Blair était ici, il pourrait vous dire que c'est la leçon que nous avons apprise en examinant d'autres administrations.

Monsieur Paris, je ne vous ai pas entendu parler des dispositions de cette mesure qui portent sur la conduite avec facultés affaiblies. Selon vous, les contrôles routiers obligatoires empêcheront-ils les personnes ayant les facultés affaiblies de prendre la route, étant donné que la police peut les arrêter? Croyez-vous qu'il s'agit d'un outil efficace?

M. Marc Paris: Je pense qu'il l'est. Les programmes RIDE ont été très efficaces, et je ne vois pas comment cela porte atteinte aux droits, même si des juristes ont exprimé de sérieuses réserves à cet égard… À mon avis, et comme Arthur vient de le dire, une personne doit présenter son permis de conduire lorsqu'on lui demande. Nous devons effrayer les gens pour qu'ils pensent que les choses iront mal pour eux s'ils sont arrêtés.

M. Randy Boissonnault: Très bien, j'aborderai cet enjeu.

Ma deuxième question est la suivante: à votre avis, sera-t-il bénéfique et utile d'éliminer les moyens de défense que les contrevenants peuvent utiliser à l'heure actuelle pour éviter d'être condamnés? Est-ce qu'il nous serait utile, à titre de gouvernement, de supprimer ces moyens de défense?

M. Marc Paris: Absolument.

M. Randy Boissonnault: À votre avis, est-ce que les dispositifs antidémarrage sont utiles pour empêcher les récidivistes d'utiliser leurs véhicules?

M. Marc Paris: Je crois qu'il s'agit d'une excellente chose.

M. Randy Boissonnault: Êtes-vous au courant du fait que notre gouvernement s'est engagé la semaine dernière à verser 274 millions de dollars aux forces policières pour qu'elles puissent se procurer de nouveaux outils, recevoir de la formation et veiller à ce que le renforcement des capacités existe au sein du système?

M. Marc Paris: Oui, je suis au courant.

M. Randy Boissonnault: D'accord. Excellent.

Selon votre avis d'expert, les campagnes de sensibilisation du public et les campagnes éducatives changent-elles les comportements et sont-elles parmi les outils les plus efficaces pour changer les comportements?

M. Marc Paris: Ils sont parmi les dispositifs que l'on trouve dans le coffre à outils. Je crois que les programmes scolaires sont aussi extrêmement efficaces auprès des jeunes générations.

Je crois que les parents ont un rôle important à jouer auprès de leurs enfants. C'est pourquoi notre campagne actuelle avec sa trousse de discussion sur le cannabis est en cours. Nous avons déjà distribué 100 000 trousses depuis le début de la campagne au milieu du mois de juin. Il s'agit probablement de l'outil le plus efficace pour les parents. C'est un excellent outil pour lancer cette conversation. Les parents doivent être impliqués parce que même s'ils pensent que leurs adolescents les ignorent, les jeunes nous disent que la principale raison pour laquelle ils refusent de prendre de la drogue est pour éviter de décevoir leurs parents.

M. Randy Boissonnault: J'aime également votre vidéo et je vais m'assurer que mon frère et ma belle-soeur y ont accès pour qu'ils puissent envoyer des messages textes à leurs enfants. Mais le meilleur moyen de rejoindre les enfants — même si on leur parle — si on désire vraiment être sur la même longueur d'onde qu'eux, il faut leur envoyer un message texte. Il n'y a plus aucun masque.

M. Marc Paris: La raison pour laquelle nous avons gagné tous ces prix internationaux est que notre campagne utilise une technologie d'avant-garde. Cinq plateformes de technologie différentes ont été utilisées pour mener cette campagne. Malheureusement, je n'ai pas pu vous faire visionner la version plus longue de la vidéo. Mais, en gros, vous faites parvenir à votre enfant une vidéo qui dure environ une minute et demie en lui disant: « Je veux que tu regardes cette vidéo. » La vidéo a été conçue à l'intention des enfants.

● (1810)

M. Randy Boissonnault: Je crois que c'est génial.

J'ai une autre question avant de passer à M. Lee.

Tout à l'heure, les représentants de l'Association canadienne des chefs de police nous ont dit qu'ils seront prêts, s'ils disposent des ressources nécessaires. Les croyez-vous sur parole?

M. Marc Paris: Ils connaissent leurs affaires mieux que moi. Je crois qu'ils le seront s'ils disposent des fonds nécessaires et qu'ils savent que le temps file... J'ignore s'ils seront prêts à 100 %; peut-être ou peut-être pas. Je crois que nous devons aller de l'avant parce que nous sommes présentement dans une zone grise. À mon avis, plus vite nous aurons des règles et des règlements définitifs, plus vite nous serons, au moins, en territoire connu.

M. Randy Boissonnault: Je vous remercie, monsieur Paris.

Monsieur Lee, dans le temps qu'il me reste, j'aimerais vous poser une question relative à votre expérience, notamment celle auprès des jeunes. Vous avez déjà dit que les contrôles routiers obligatoires seront efficaces. Le SADD appuie-t-il l'abolition des moyens de défense juridiques?

M. Arthur Lee: Oui.

M. Randy Boissonnault: Que pensez-vous des dispositifs antidémarrage?

M. Arthur Lee: Nous croyons également qu'ils sont efficaces.

M. Randy Boissonnault: Quel est votre avis sur l'achat d'appareils de dépistage, le renforcement des capacités et la formation des policiers pour qu'ils puissent arrêter plus de personnes?

M. Arthur Lee: Oui. Comme je l'ai mentionné précédemment, nous espérons que les meilleurs appareils seront utilisés pour empêcher les avocats de recourir à certains moyens de défense qu'ils invoquaient auparavant quant au mauvais fonctionnement de dispositifs. Nous espérons que ces problèmes pourront être évités à l'avenir en veillant à ce que les dispositifs utilisés fonctionnent correctement et qu'ils donnent des résultats précis. Cela permettra aux agents de police d'avoir les outils dont ils ont besoin pour appliquer la loi.

M. Randy Boissonnault: Excellent.

J'ai deux dernières questions à vous poser.

Une partie des 274 millions de dollars est destinée aux campagnes de sensibilisation du public. Quelle est la manière la plus efficace pour les organismes comme le vôtre de demander des subventions pour être en mesure d'intensifier leurs efforts à cet égard?

Par ailleurs, pouvez-vous nous dire, en 30 secondes, quels sont les outils les plus efficaces pour convaincre les élèves de ne pas conduire avec facultés affaiblies?

M. Arthur Lee: Pour ce qui est de la demande de subventions, il nous suffit d'être mis au courant. Il existe un certain nombre d'organisations qui seraient probablement sur votre liste de contacts pour faire une demande. J'ignore quelle est la meilleure voie à suivre.

L'une de nos campagnes les plus efficaces pour rejoindre tous les étudiants de notre province est celle qui porte sur nos sacs pour spiritueux. Nous fournissons un sac pour spiritueux formaté sur lequel les élèves écrivent un message. On apporte ensuite ce sac au magasin d'alcool lorsqu'on s'y rend pour acheter une bouteille de vin. La bouteille est placée dans le sac qui porte un message rédigé par un étudiant de la communauté locale. L'an dernier, nous avons reçu 65 000 demandes pour des sacs à l'échelle de notre province. Nous avons créé un concours pour aller avec cette campagne. L'une des raisons pour lesquelles nous croyons qu'il s'agit de notre meilleure campagne, c'est qu'elle est la plus engageante.

Nous menons différentes campagnes d'éducation. Nous posons des affiches. Nous envoyons des dépliants d'information. Les élèves participent directement à cette campagne qui les sensibilise aux effets de la conduite en état d'ébriété. Les enseignants y participent également, assurant la coordination et fournissant des informations sur les risques et dangers associés à la conduite en état d'ébriété.

M. Randy Boissonnault: Je vous remercie tous les deux d'avoir répondu à cette série de questions rapides.

Le président: Merci beaucoup. Ce tour nous a donné beaucoup de questions et de réponses.

Monsieur Rankin, voyons voir si vous pouvez en faire autant.

M. Murray Rankin: Je ne tenterai même pas de le faire.

Je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus nous rencontrer.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Boissonnault en ce qui concerne les campagnes d'éducation du public. Je désire également vous féliciter très sincèrement du travail que vous avez fait avec la trousse de discussion sur le cannabis, et la vidéo que vous nous avez montrée est vraiment excellente. Par contre, les programmes scolaires me préoccupent.

Monsieur Paris, en dépit de ce que vous avez dit, je demeure un peu sceptique. Mes enfants ne m'écoutent jamais, alors je ne comprends pas pourquoi les autres enfants écouteraient leurs parents. Je suis d'avis que la pression des pairs et l'éducation scolaire sont très importantes, et même si je crois que votre campagne est vraiment superbe, j'aimerais en savoir davantage au sujet de vos programmes scolaires.

Monsieur Lee, auriez-vous l'obligeance de répondre à cette question également?

M. Marc Paris: À l'heure actuelle, nous n'avons pas les ressources nécessaires pour offrir des programmes scolaires, mais nous sommes en discussion avec un groupe du Québec qui offre un excellent programme scolaire aux premier et deuxième cycles de l'enseignement secondaire. Santé Canada finance ce programme, qui est offert en anglais et en français. Nous cherchons à travailler avec eux pour lancer un tel programme.

Il s'agit d'un programme très coûteux, étant donné qu'il doit être offert dans les écoles par des conseillers formés. Le coût est évalué à environ 10 $ par personne.

M. Murray Rankin: Vous avez eu du succès avec les messages textes, alors pourquoi n'offrez-vous pas quelque chose qui serait généré, non par les parents, mais plutôt par les enfants, les conseils étudiants, ou quelque chose du genre? Il ne faudrait pas nécessairement avoir des gens dans les écoles; on pourrait s'inspirer des messages textes.

● (1815)

M. Marc Paris: Les recherches que j'ai consultées confirment que les programmes scolaires les plus efficaces sont ceux qui regroupent les pairs, étant donné que les étudiants s'entretiennent avec des personnes de leur âge. Le plus efficace serait d'avoir une personne de leur âge qui a été accusée, ou qui a eu un accident, et qui peut partager son expérience avec eux. C'est l'outil le plus puissant et le plus efficace pour changer les attitudes et les comportements des jeunes.

M. Murray Rankin: Monsieur Lee, pouvez-vous ajouter quelque chose au sujet des programmes entre pairs ou du travail que vous faites dans les écoles?

M. Arthur Lee: Certainement.

J'ai parlé de la campagne des sacs pour spiritueux. Nous organisons également des conférences régionales. Nous nous rendons dans des régions spécifiques. Nous constatons qu'un certain nombre de nos chapitres se trouvent principalement dans des zones rurales. Ils font face à de plus grands défis, étant donné que leurs ressources sont limitées sur le plan du transport et qu'ils doivent franchir de plus grandes distances. Or, nous devons nous rendre dans les régions rurales, organiser des conférences, et fournir des conférenciers et des ressources à ces différentes écoles en ce qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies.

Nous organisons aussi des tournées de conférences. Comme l'a mentionné M. Paris, elles ont un grand impact sur les étudiants, étant donné que les conférenciers leur parlent de leur expérience et de l'impact qu'elle a eu sur eux. L'un de nos plus récents conférenciers était Hayden Bell. Il était candidat au football universitaire, et tous ses espoirs, ses rêves et ses perspectives sont disparus parce qu'il était passager dans un véhicule lors d'un accident causé par un conducteur en état d'ébriété. Il s'est aussi rendu dans des écoles avec nous pour partager son message sur les dangers de l'alcool au volant.

M. Murray Rankin: Je pense notamment au cannabis. La programmation scolaire que vous recommandez serait-elle axée sur le message « Dites non », ou sur « Ne conduisez pas si vous avez consommé »? Il y a une différence.

M. Marc Paris: Dans notre cas, nous agissons pour éduquer les jeunes sur les dangers du cannabis quant au développement du cerveau adolescent. La consommation du cannabis est nocive pour la santé des adolescents.

Pour ce qui est de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, oui, l'idée est de ne pas conduire lorsqu'on consomme.

M. Murray Rankin: Je sympathise entièrement avec vous, mais je suis originaire d'une province où les jeunes consomment plus de cannabis qu'à n'importe quel autre endroit sur la planète. Je crois que le Canada est le pays ou l'un des pays où la consommation du cannabis est la plus élevée, et je suis originaire de la province où la consommation est la plus importante.

Lorsque je parle aux étudiants de ma circonscription du programme de sensibilisation aux dangers de la drogue D.A.R.E. et des initiatives semblables, ils lèvent les yeux au ciel en disant: « Vous plaisantez? » Je suppose que je suis impatient de savoir si ce programme sera différent de la campagne du « Dites non à la drogue », laquelle a manifestement échoué. Je souhaiterais avoir des conseils.

Avant que vous ne répondiez, et en raison des contraintes de temps: pour ce qui est de l'argent, je suis ravi que Santé Canada et le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances aient contribué des fonds à l'organisme de M. Paris. C'est formidable.

M. Boissonnault a parlé de l'argent que le gouvernement fédéral investira dans ces programmes, ce qui est formidable. Ce sera un énorme changement. Y a-t-il suffisamment d'argent, même si vous avez le temps de préparer les programmes, pour prendre les mesures essentielles dans le but d'assurer l'éducation nécessaire? Je suis très inquiet à cet égard et j'aimerais avoir votre avis.

M. Marc Paris: Sur le plan de l'argent, pas un cent de fonds publics n'a servi à financer nos nombreuses campagnes. Le seul montant que nous avons reçu était pour l'impression, la traduction et la distribution de cette brochure. C'est tout. Aucune de nos campagnes n'a été financée par des fonds publics. Ce sont les dons qui assurent notre survie.

M. Murray Rankin: Ferez-vous une demande de financement si des fonds sont affectés à cette fin?

M. Marc Paris: Nous le ferons certainement, étant donné que nous travaillons plus efficacement que le gouvernement. Nous utilisons les annonces de service public que nous offrent gratuitement plus de 60 de nos partenaires des médias.

M. Murray Rankin: Exactement.

M. Marc Paris: Le gouvernement doit acheter des espaces publicitaires, si c'est lui qui dirige la campagne.

Les campagnes sont efficaces lorsqu'elles ont lieu 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par année. Une campagne qui dure seulement six semaines, une fois par année, ne sera pas très efficace. Son efficacité diminuera très rapidement.

M. Murray Rankin: Monsieur Lee, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Arthur Lee: J'ai seulement deux remarques.

Je reviens à votre remarque précédente quant au message « Dites non », ou à la nature des dangers. Par le passé, nous étions en quelque sorte dans la même zone grise. Est-il question de la consommation d'alcool chez les mineurs, ou est-ce qu'on insiste vraiment sur les dangers causés par l'alcool au volant? C'est sur cet enjeu que nous avons choisi de concentrer nos efforts.

Nous avons constaté que les étudiants feront simplement la sourde oreille. Comme vous l'avez souligné, ils n'écouteront pas un qui leur dit de ne pas consommer de l'alcool ou du cannabis. Nous devons réellement changer le sujet de la conversation et parler des risques et des dangers présents dans ce contexte.

Pour ce qui est du financement et du calendrier, nous travaillons avec les moyens du bord, avec un budget restreint et les ressources dont nous disposons. Si des montants plus importants deviennent disponibles, nous en utiliserons certainement une partie et nous fournirons des ressources à nos enseignants et à nos conseillers. Mais l'essentiel serait d'avoir l'appui des écoles autant que possible.

Nous travaillons avec de nombreux groupes différents, qu'il s'agisse de directeurs d'école, de conseillers, d'enseignants, d'orienteurs, voire des membres des collectivités. Nous cherchons des champions vraiment désireux de nous aider dans ces domaines; nous essayons de trouver des personnes disposées à consacrer de leur temps et nous leur fournissons les ressources dont ils ont besoin dans les écoles et les collectivités.

● (1820)

M. Murray Rankin: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur MacKinnon, vous êtes le dernier mais non le moindre à participer à cette série de questions.

M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je commencerai en citant des renseignements provenant d'une autre administration, celle du Colorado. Ces renseignements sont tirés d'une lettre qui a été partagée avec les membres du Comité de la santé dans le cadre de notre étude du projet de loi C-45. Il s'agit d'une lettre que le gouverneur et le procureur général du Colorado ont adressée au procureur général des États-Unis. Voici ce qu'elle dit:

> À la suite de la légalisation, l'État a dispensé une formation à environ 5 000 agents de la paix sur les lois liées à la marijuana et sur la conduite sous l'influence de drogues. Par ailleurs, le Colorado a augmenté de 68 % le nombre d'experts formés en reconnaissance de drogues à l'échelle de l'État — lequel compte maintenant 227 de ces experts — et formé 1 155 agents de la paix dans l'application de mesures avancées contre la conduite avec facultés affaiblies au moyen de contrôles routiers. L'État a aussi consacré un budget de 2,3 millions de dollars aux campagnes de sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies du ministère des Transports du Colorado, lesquelles misent sur les sanctions pénales et les dangers associés à la conduite sous l'influence de la marijuana.

La lettre poursuit en disant:

> Selon la police d'État du Colorado, le nombre de conducteurs ayant les facultés affaiblies par la marijuana avait diminué de 21 % au cours des six premiers mois de 2017 par rapport au premier semestre de 2016.

Cela démontre deux choses. Premièrement, que les policiers ont été mieux formés. Ils ont vraisemblablement été beaucoup mieux en mesure d'identifier les facultés affaiblies, mais le taux a diminué. Deuxièmement, cela porte à croire que les campagnes d'éducation fonctionnent, étant donné qu'elles étaient, je crois, un important volet de cette entreprise. Plusieurs des témoins qui ont comparu devant le Comité de la santé, et devant ce comité, dans le cadre de notre étude de ces deux projets de loi, ont parlé de l'efficacité et de l'importance vitale de l'éducation.

Cela m'amène à vous, monsieur Paris. J'apprécie vraiment le travail que vous faites avec votre programme d'éducation, et j'aime beaucoup votre publicité.

Voici ma question. Monsieur Lee, vous faites vraisemblablement partie du groupe démographique ciblé par cette annonce. La trouvez-vous convaincante ou probante?

M. Arthur Lee: Elle existe depuis un certain temps, n'est-ce pas? Je pense que ça fait environ deux ans.

M. Marc Paris: Cette campagne s'est déroulée au mois de janvier. Mais permettez-moi de vous corriger: nos campagnes ciblent les parents et non les enfants. La stratégie visant à cibler les enfants est très différente de la nôtre. Le mixte médiatique serait différent, de même que les messages. Le seul volet de cette campagne destiné aux enfants était la vidéo que nous avons produite, laquelle a eu un grand impact. La campagne publicitaire qui vient par la suite, et qui encourage les parents à prendre des décisions, est destinée uniquement aux parents.

M. Arthur Lee: J'ai vu cette publicité et certaines personnes de notre bureau l'ont manipulée et reçu le message texte lors du visionnement des vidéos. Nous croyons que c'est très efficace en ce sens qu'on utilise les nouvelles technologies que les étudiants recherchent, car c'est le moyen d'interaction qu'ils privilégient. Ce sera, à mon avis, un moyen de mesure efficace à l'avenir. Que vous receviez votre message sur Facebook ou Instagram, ce sont les endroits où se trouvent aujourd'hui les étudiants. Ils ne lisent pas les livres comme on le faisait autrefois. Pour les rejoindre, il faut être au courant de ces nouvelles méthodes de communication.

M. Ron McKinnon: Dans mon travail de jour, j'étais programmeur informatique, donc j'aime vraiment l'innovation dont il s'agit ici.

La ministre de la Santé a témoigné devant le Comité de la santé hier soir et elle a indiqué que la campagne d'éducation prend maintenant son envol et que celle-ci mise surtout sur les médias sociaux. La ministre a souligné que cela est un élément central et primordial et que les choses vont bon train. Les 9,6 millions de dollars prévus dans le budget 2017 sont un montant initial, mais la campagne est en cours et elle sera beaucoup plus vigoureuse à l'avenir.

La ministre a déclaré que les médias sociaux étaient le mode privilégié pour communiquer avec les jeunes. Partagez-vous cet avis, monsieur Lee? Selon vous, quel est le moyen le plus efficace pour communiquer ce message?

● (1825)

M. Arthur Lee: Je crois que ce sera un moyen très efficace pour rejoindre les étudiants. Mais nous devons examiner l'appel à l'action et ce que les étudiants peuvent faire. Les campagnes géociblées sont parmi les choses que nous examinons. Dans le cas où quelqu'un se trouverait dans un bar entre 23 heures et 2 heures, nous pourrions cibler cette géolocalisation avec une annonce et la diffuser entre 23 heures et 2 heures. Dans le bar, les gens ouvriraient une session de leur compte Instagram, qui leur demanderait « Comment allez-vous rentrer à la maison en toute sécurité? » Leurs portables pourraient être munis d'un bouton, « Appelez Uber ». Ce serait un appel à l'action qui leur permettrait de prendre la bonne décision à ce moment-là.

C'est le genre de choses que nous devrons examiner, en évitant d'envoyer un message disant seulement de ne pas conduire en état d'ébriété. Nous devons faire part aux jeunes des choix qui s'offrent à eux et les aider à prendre les bonnes décisions.

M. Ron McKinnon: Merci.

Le président: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il poser une question? Sinon, permettez-moi de remercier ce groupe de témoins.

Nous avons eu le plaisir de vous accueillir tous les deux, et nous vous remercions très sincèrement de vos témoignages. Nous prendrons le tout en délibéré.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: http://www.ourcommons.ca