



**Canadian
Professional
Police Association** **Association
canadienne de la
police professionnelle**

MÉMOIRE

**AU COMITÉ PERMANENT DE LA JUSTICE, DES DROITS
DE LA PERSONNE, DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE
LA PROTECTION CIVILE**

CONCERNANT PROJET DE LOI C-16

*(Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies) et d'autres lois en
conséquence)*

Présenté par : Tony Cannavino, président
 David Griffin, agent exécutif

Date : Le 23 juin 2005

INTRODUCTION

L'Association canadienne de la police professionnelle (ACPP) se réjouit d'avoir l'occasion de témoigner aujourd'hui devant le Comité parlementaire permanent de la justice, des droits de la personne, de la Sécurité publique et de la Protection civile, à l'égard du projet de loi C-16, *Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies)*. L'ACPP est le porte-parole national de 54 000 membres du personnel policier en poste d'un bout à l'autre du Canada. Par l'intermédiaire de nos 225 associations-membres, les adhérents à l'ACPP comprennent le personnel policier oeuvrant au sein de corps policiers de petites villes et villages du Canada, dans les grands corps policiers municipaux et les services policiers provinciaux, ainsi que des membres de la GRC.

Nous sommes donc heureux d'avoir l'occasion de commenter aujourd'hui les dispositions prévues au projet de loi C-16. La consommation de drogues représente un important problème de sécurité routière, particulièrement chez les jeunes conducteurs dont les taux de consommation de drogues et d'accidents mortels par kilomètre parcouru, sont tous deux les plus élevés. Le projet de loi C-16 constitue donc une réponse nécessaire et justifiée aux préoccupations suscitées par ce problème de sécurité publique.

L'Association canadienne de la police professionnelle a établi un partenariat avec les Mères contre l'alcool au volant, l'Association canadienne des commissions de police et l'Association canadienne des chefs de police; ces trois organisations réclament toutes un cadre législatif qui contrerait ce problème. Nous avons également invité le Parlement à cesser de se précipiter pour adopter le projet de loi controversé sur la marijuana (C-17) dont la Chambre des communes est présentement saisie, jusqu'à ce qu'on ait dûment répondu à nos préoccupations concernant les pouvoirs discrétionnaires de la police, la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, les installations de culture de marijuana illicite, les retards occasionnés à la frontière et l'introduction d'une stratégie nationale antidrogue efficace.

Le Canada a besoin d'une stratégie nationale antidrogue

Les débats publics récents suscités par les modifications dans les lois canadiennes sur les drogues, ont amplifié la nécessité d'adopter une approche nationale à la consommation de drogues au Canada et d'assurer que les jeunes disposent d'informations exactes sur les torts découlant de la consommation de drogues, y compris la marijuana. Malheureusement, les débats portant sur la réforme des lois relatives au cannabis ont transmis des messages contradictoires à la jeunesse canadienne. En effet, toutes les études démontrent invariablement que les jeunes sont plus susceptibles de prendre le volant sous l'effet du «pot» que de l'alcool.

En tant que professionnels en contact direct avec la population qui voyons de nos propres yeux l'impact des drogues sur notre société, les policiers et policières partagent l'objectif d'encourager tous les Canadiens, particulièrement les enfants et les jeunes

gens, à «vivre sans drogues». Nous préconisons une approche équilibrée visant à réduire les effets néfastes qu'entraîne la consommation de drogues, en restreignant à la fois l'offre et la demande de drogues illicites et en permettant une approche intégrée de la prévention, de l'information, de l'application des lois, de la thérapie, de la réadaptation et de la recherche. Il faut fournir les ressources nécessaires aux intéressés chargés d'instaurer la réduction de la demande et de l'offre en mettant davantage l'accent sur l'information et la sensibilisation de la population.

DISCUSSION

La conduite avec facultés affaiblies par la drogue : une menace à la sécurité routière

La conduite sous l'effet intoxicant de drogues constitue un grave danger parce que le jugement du conducteur est affaibli et sa coordination motrice perturbée. Les Canadiens et Canadiennes partagent nos inquiétudes à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues; nos compatriotes sont en faveur de la mise en oeuvre de mesures législatives permettant de repérer les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par les drogues et de les poursuivre en justice. Lors d'un sondage d'opinion publique effectué par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, les répondants canadiens classaient l'importance de la conduite après avoir consommé des drogues illégales au deuxième rang des problèmes ayant une incidence sur la sécurité routière – seul l'alcool au volant fut jugé plus menaçant. Près de 82 % des répondants étaient d'avis que toute personne soupçonnée de conduire sous l'effet de l'alcool ou de drogues, devrait être obligée de se soumettre à des tests de sobriété.

Une foule de raisons expliquent cette inquiétude généralisée; en effet, des études et indices innombrables confirment que la consommation de drogues entraîne de très sérieux problèmes de sécurité routière, particulièrement chez les jeunes conducteurs dont les taux de consommation de drogues et d'accidents mortels par kilomètre parcouru, sont tous deux les plus élevés :

- Les études nord-américaines sur les échantillons sanguins prélevés chez les conducteurs impliqués dans des accidents de la route, démontrent invariablement que la présence de THC, la substance psychoactive du cannabis, se classe au deuxième rang après la présence d'alcool.
- Un rapport de 2003 publié par Transports Canada intitulé *Effets du cannabis sur la conduite*, concluait que «la preuve est très claire qu'une dose modérée ou plus élevée de cannabis altère la performance du conducteur et plusieurs des aptitudes nécessaires à une conduite sûre».
- Des études publiées en Colombie-Britannique et au Québec, démontrent que 20 % des conducteurs tués dans des accidents, avaient des drogues ou un mélange de bas taux d'alcoolémie et de drogues dans le sang.
- Un sondage sur la prévalence de la consommation de drogues effectué en 2001 auprès des étudiants du Manitoba, révèle que les jeunes sont plus susceptibles de prendre le volant sous l'effet du «pot» que de l'alcool.
- Dans un sondage sur la consommation de drogues effectué en 2002 auprès des étudiants de la Nouvelle-Écosse, 26 % des répondants ont avoué avoir

conduit dans l'heure qui a suivi leur consommation de cannabis, au moins une fois l'année précédente.

- Le sondage de 2003 sur la consommation de drogues auprès des étudiants de l'Ontario, révèle que près de 20 % des élèves du secondaire possédant un permis, ont avoué avoir conduit dans l'heure qui suit leur consommation de cannabis, au moins une fois l'année précédente. Chez les élèves de la 7^e à la 12^e année, 23 % des répondants ont affirmé s'être trouvés à bord d'un véhicule conduit par une personne qui avait consommé de la drogue avant de prendre le volant.
- Un sondage national effectué en 2002 par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, révèle que 17,7 % des conducteurs possédant un permis (soit 3,7 millions de Canadiens) ont avoué avoir conduit un véhicule au moins une fois l'année précédente, dans les deux heures qui ont suivi leur consommation d'une drogue susceptible d'affaiblir leur capacité de conduire. Les drogues les plus fréquemment mentionnées étaient les suivantes : médicaments vendus sans ordonnance (15,9 %); médicaments vendus sur ordonnance (2,3%); cannabis (1,5 %); autres drogues illégales (0,9 %).
- Lors d'un sondage complémentaire en 2004, le pourcentage des personnes avouant avoir conduit dans les deux heures qui ont suivi leur consommation de cannabis, avait augmenté de 1,5 % à 2,1 %.
- Une étude de dépistage de substances effectuée au Québec sur les conducteurs victimes d'accidents mortels entre avril 1999 et novembre 2001, révèle les résultats suivants : présence d'alcool seulement (22 %); présence de drogue seulement (17,8 %); présence d'un mélange d'alcool et de drogue (12,4 %). Outre l'alcool, les drogues les plus fréquemment présentes étaient les suivantes : cannabis (19,5 %); benzodiazépines (8,5 %); cocaïne (6,8 %); opiacés (1,4 %).
- Une étude nationale de 2002 a mené à l'estimation suivante : la consommation de drogue seulement ou d'un mélange de drogue et d'alcool, a contribué à quelque 290 décès, 17 500 blessés et 37 220 incidents de dommages matériels seulement lors d'accidents de la route.
- Le Centre national des toxicomanies et d'abus de substances de l'Université Columbia, a publié une étude démontrant que le cannabis se classe au deuxième rang après l'alcool parmi les drogues dépistées le plus souvent chez les victimes d'accidents mortels.
- Le Centre des toxicomanies et de la santé mentale de Toronto a publié une étude démontrant qu'un plus grand nombre d'adolescents (environ 20 %) avouent avoir pris le volant sous l'effet du cannabis, comparativement à

seulement 13,8 % d'entre eux qui avouent avoir pris le volant sous l'effet de l'alcool.

Plusieurs comités parlementaires se sont penchés sur la question de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues et ont émis des rapports à ce sujet :

- En mai 1999, le Comité parlementaire permanent de la justice et des droits de la personne, publiait son rapport intitulé *Vers l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies*. Le Comité admettait que les drogues avaient contribué à certains accidents mortels de la route et que la prévalence de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue a été sous-estimée parce que la police ne dispose pas de moyens pratiques d'effectuer des tests de dépistage de drogues en vertu des lois actuellement en vigueur. Selon le Comité, il y a lieu de mettre en oeuvre de meilleures mesures permettant de repérer les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par la drogue et d'obtenir les preuves qui s'imposent pour mener à terme les poursuites judiciaires.
- En septembre 2002, le Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites publiait son rapport intitulé *Le cannabis : Positions pour un régime de politique publique pour le Canada*. Ce rapport concluait qu'entre 5 % et 12 % des conducteurs sont susceptibles de prendre le volant sous l'effet du cannabis. Mettant en relief la consommation de cannabis chez les jeunes conducteurs, le rapport déclarait que ce pourcentage dépasse 20 % chez les jeunes hommes âgés de moins de 25 ans. Le Comité proposait une modification au *Code criminel* prévoyant l'admission de preuves émanant de policiers experts ayant suivi une formation pour repérer les personnes qui conduisent un véhicule sous l'effet de la drogue.
- À l'automne 2003, le Comité parlementaire spécial sur la consommation non médicale de drogues ou de médicaments, incitait le Parlement à élaborer une stratégie dans le but de contrer les problèmes occasionnés par la conduite avec facultés affaiblies par les drogues.

La loi actuelle est inadéquate

Bien que l'article 253(a) du *Code criminel* interdise la conduite lorsque la capacité du conducteur est affaiblie par une drogue, il ne prescrit aucun moyen pratique de recueillir les éléments de preuve qui s'imposent pour déposer une accusation à cet effet. Par conséquent, les personnes qui conduisent avec des facultés affaiblies par la drogue seule ou un mélange de drogue et d'alcool, jouissent largement d'immunité contre les poursuites criminelles.

Contrairement aux tests d'haleine servant à dépister la présence d'alcool, il n'existe aucun test objectif permettant de mesurer les facultés affaiblies par les drogues. Afin de

pouvoir prouver le bien-fondé d'une poursuite judiciaire pour conduite avec facultés affaiblies par les drogues, le policier doit pouvoir démontrer l'affaiblissement des facultés et la présence active de drogues dans l'organisme de l'accusé. Les policiers doivent donc se fier aux symptômes de l'affaiblissement des facultés par les drogues (dont un comportement erratique au volant) et aux témoignages de tierces parties lorsqu'ils enquêtent sur une personne soupçonnée de conduire avec facultés affaiblies par la drogue. La loi actuellement en vigueur ne permet pas aux policiers d'exiger un test de sobriété ou le prélèvement d'un échantillon de fluide biologique. Alors qu'une personne soupçonnée de conduire avec facultés affaiblies par l'alcool peut être légalement sommée de donner un échantillon d'haleine de sorte qu'on puisse mesurer la concentration d'alcool dans son sang pour déterminer si elle dépasse le niveau prévu par la loi, cette obligation ne s'applique pas dans le cas d'une personne soupçonnée de conduire avec facultés affaiblies par la drogue.

Les tests d'évaluation de la présence de drogues sont admissibles comme éléments de preuve devant les tribunaux à la seule condition que le conducteur participe de son gré à cette évaluation.

Le projet de loi C-16 confèrera les pouvoirs légaux voulus pour sommer toute personne soupçonnée de conduire avec facultés affaiblies par la drogue, de se soumettre à un test de sobriété normalisé (TSN) ou à une évaluation effectuée par un expert en reconnaissance de drogues (ERD), et dans l'éventualité d'un échec, d'obliger le sujet à fournir un échantillon de fluide biologique sous forme d'urine, de liquide buccal ou de sang. Ce nouveau projet de loi confère donc à la police des pouvoirs similaires à ceux dont elle dispose présentement à l'égard des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool.

Experts en reconnaissance de drogues (ERD)

L'utilisation de tests de sobriété normalisés (TSN) et d'évaluations effectuées par un expert en reconnaissance de drogues (ERD), munit la police de la seule méthode fiable de rassembler les éléments de preuve qui s'imposent pour déterminer si les facultés du suspect sont affaiblies et le cas échéant, pour déterminer la cause de cet affaiblissement. Bien que les évaluations ERD soient déjà admises par les tribunaux canadiens, il faut qu'un cadre législatif oblige les personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies par la drogue à se soumettre aux tests.

Ces méthodes sont très répandues en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans certains pays européens. À l'heure actuelle, 38 États américains ont recours à ce procédé dans le but de repérer et de poursuivre en justice les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par la drogue et le procédé a survécu à des contestations judiciaires jusqu'en Cour suprême des États-Unis.

Pour leur part, les forces policières canadiennes n'utilisent les évaluations ERD que dans les cas où les conducteurs y participent de leur plein gré. Le procédé fut d'abord mis en oeuvre en 1995 en Colombie-Britannique avec l'appui de la Société d'assurances de cette province. La réussite fut assez limitée au chapitre des

condamnations pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue en raison de l'absence d'exigence légale de tests de sobriété normalisés et de prélèvement de fluides biologiques. Toutefois, cela a permis de retirer de la route les personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, grâce au recours à la disposition de la loi provinciale prévoyant une suspension du permis de conduire sur-le-champ pour une durée de 24 heures.

Avant d'obtenir son certificat ERD, un policier doit suivre un programme de formation rigoureux et réussir à huit examens et à deux épreuves pratiques. Tout candidat du programme ERD doit effectuer 12 évaluations sur quatre catégories de drogues différentes et ces évaluations doivent par la suite être confirmées par des résultats toxicologiques.

Le programme est scientifiquement validé en laboratoire aussi bien qu'au bord de la route. Selon le ministère de la Justice, les évaluations des policiers ERD se sont avérées exactes dans une proportion de 90 %, quant à la détermination de facultés affaiblies par la drogue et de la catégorie de drogue qui en était la cause; pour sa part, l'Institut national de la sécurité routière des États-Unis a déclaré que les analyses des ERD étaient exactes dans 98 % des cas. En outre, les évaluations ERD permettent d'exclure l'affaiblissement des facultés par la drogue chez des personnes suivant un traitement médical, et d'orienter ces conducteurs vers les services médicaux appropriés.

Le programme ERD aide également les policiers à identifier les personnes atteintes de certains problèmes de santé susceptibles d'affaiblir leur capacité de conduire, dont le diabète non stabilisé, l'épilepsie et les accidents cérébrovasculaires. Les procédures ERD sont conçues pour aider les policiers à repérer des anomalies médicales qui provoquent un affaiblissement des facultés. Tout policier ayant reçu une formation ERD solliciterait une assistance médicale pour tout conducteur atteint d'une maladie quelconque.

Le projet de loi C-16

Nous sommes heureux que le ministère de la Justice du Canada ait adopté un grand nombre des recommandations formulées par l'ACPP, MADD Canada, l'ACCP et l'Association canadienne des commissions de police, lors de consultations antérieures au dépôt du projet de loi C-16.

Ce projet de loi propose des modifications au *Code criminel* et à d'autres législations dans l'intention de renforcer l'application des lois canadiennes relatives aux infractions de conduite avec facultés affaiblies par les drogues:

1. Dans un premier temps, tout policier sera autorisé à administrer des tests de sobriété normalisés (TSN) au bord de la route s'il a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un conducteur a absorbé une drogue.
2. Si le conducteur échoue aux TSN, le policier aura alors des motifs raisonnables de croire qu'il a commis une infraction de conduite avec

facultés affaiblies par la drogue et il pourra escorter le conducteur au poste de police en vue d'une évaluation par un ERD. Dans les meilleurs délais, compte tenu des circonstances, tout agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne conduit avec facultés affaiblies par une drogue ou un mélange de drogue et d'alcool absorbé(e) dans les trois heures précédentes, peut exiger que ce conducteur se soumette à une évaluation effectuée par un ERD au poste de police.

3. Un ERD compétent effectuera une évaluation comprenant à la fois des entrevues et des observations visuelles.
4. Si le policier ERD décèle la présence d'une catégorie particulière de drogues comme cause des facultés affaiblies, et s'il a des motifs raisonnables de croire que la capacité de conduire du sujet est affaiblie par une drogue ou un mélange d'alcool et de drogue, le policier ERD peut exiger que le conducteur fournisse un échantillon de salive, d'urine ou de sang.
5. Le prélèvement de sang ne peut être effectué que par un médecin ou un technicien médical convaincu que le prélèvement d'échantillons sanguins ne nuira pas à la santé du sujet.
6. Aucune accusation ne sera portée sans confirmation des résultats préliminaires de l'évaluation ERD par le biais d'un rapport toxicologique; par contre, les résultats de cette évaluation peuvent alors servir de preuve lors de poursuites judiciaires pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue.
7. Le refus du conducteur d'obtempérer à la demande du policier exigeant un test de sobriété ou un échantillon de fluide biologique constitue une infraction criminelle, et pourrait entraîner la même peine prévue au *Code criminel* que le refus d'obtempérer à une demande de prélèvement d'haleine ou de sang.

Mise en oeuvre

Le projet de loi C-16 n'aura pas l'effet souhaité et absolument nécessaire si les policiers et policières sur le terrain ne disposent pas de la formation voulue pour le mettre en oeuvre. En mai 2003, le gouvernement affectait une somme de 910 000 \$ en nouveaux fonds échelonnés sur cinq ans et consacrés au programme ERD; le gouvernement mit également en place un coordonnateur national du programme ERD chargé de travailler avec les organismes policiers à la grandeur du pays et d'élaborer le cadre de travail opérationnel des ERD au Canada. En outre, la GRC réaffectait 4,1 millions de dollars de son budget au démarrage du programme national des ERD. Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'initiatives positives, nous maintenons qu'à moins qu'une proportion suffisante de policiers et policières sur le terrain reçoivent la formation voulue et que leurs compétences soient agréées pour effectuer des tests de sobriété normalisés et des

évaluations d'experts en reconnaissance de drogues, le projet de loi C-16 servira rarement.

Des ressources suffisantes doivent être disponibles en temps opportun dans les laboratoires et en toxicologie pour effectuer les analyses de sang et des autres échantillons prélevés en vertu du projet C-16. Les juges canadiens doivent être informés des tests de sobriété normalisés et des évaluations effectuées par les experts en reconnaissance de drogues, de sorte qu'ils puissent apprécier la rigueur scientifique que ces éléments de preuve étayent. Pour sa part, le gouvernement fédéral doit également soutenir les recherches portant sur les tests de sobriété normalisés et les évaluations par les experts en reconnaissance de drogues, et veiller à ce que cette information soit disséminée à la grandeur des communautés oeuvrant dans le domaine juridique ou de la sécurité routière au Canada.

CONCLUSION

La conduite sous l'effet intoxicant de drogues constitue un grave danger parce que le jugement du conducteur est affaibli et sa coordination motrice perturbée. La consommation de drogues représente un important problème de sécurité routière, particulièrement chez les jeunes conducteurs dont les taux de consommation de drogues et d'accidents mortels par kilomètre parcouru, sont tous deux les plus élevés.

Le projet de loi C-16 constitue une réponse nécessaire et justifiée aux préoccupations suscitées par ce problème de sécurité publique. L'Association canadienne de la police professionnelle appuie ce projet de loi et exhorte le Parlement à modifier et à adopter ce texte de loi sans tarder. Il doit être adopté et entièrement mis en oeuvre avant qu'une mesure quelconque ne soit prise au regard du *projet de loi C-17*.

L'ACPP recommande les modifications suivantes, telles que plus amplement décrites dans les pages suivantes :

1. Une stratégie de mise en oeuvre exhaustive et adéquatement financée.
2. Autoriser la police à enregistrer sur bandes vidéo les tests de sobriété normalisés et les évaluations des experts en reconnaissance de drogues.
3. Prolonger les présomptions temporelles de deux heures à trois heures.
4. Autoriser les professionnels de la santé brevetés à prélever des échantillons de sang en vertu des dispositions relatives à la conduite avec facultés affaiblies.
5. Permettre que les résultats des tests de sobriété normalisés et des évaluations effectuées par des experts en reconnaissance de drogues, soient utilisés dans les programmes provinciaux et territoriaux de sécurité routière.

Le gouvernement fédéral doit faire en sorte que le financement soit disponible pour assurer la formation d'un nombre suffisant de policiers et policières, l'expansion des services toxicologiques et le soutien des recherches portant sur les tests de sobriété normalisés et les évaluations par les experts en reconnaissance de drogues.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Une stratégie de mise en oeuvre exhaustive et adéquatement financée.

La formation de policiers et policières, l'expansion des services toxicologiques et les recherches portant sur les tests de sobriété normalisés et les évaluations par les experts en reconnaissance de drogues, sont des éléments essentiels qui permettront d'atteindre les objectifs du projet de loi C-16. Nous exhorterions ce Comité de recommander fortement au gouvernement fédéral et à Transports Canada de financer adéquatement ces initiatives et de les mettre en oeuvre dès que possible.

Nous maintenons que le débat sur le projet de loi C-17 devrait être reporté jusqu'à ce que le projet de loi C-16 soit entièrement mis en oeuvre, et qu'on ait convenablement répondu à nos préoccupations concernant les pouvoirs discrétionnaires de la police, les installations de culture de marijuana illicite, les retards occasionnés à la frontière et l'introduction d'une stratégie nationale antidrogue efficace.

2. Autoriser la police à enregistrer sur bandes vidéo les tests de sobriété normalisés et les évaluations des experts en reconnaissance de drogues.

Lorsque cela s'avère pratique, la police devrait être autorisée à enregistrer sur bandes vidéo les tests administrés aux conducteurs dont les facultés sont affaiblies et à soumettre ces enregistrements en guise d'éléments de preuve. Plusieurs organismes policiers ont constaté que l'utilisation de ces moyens technologiques aide les policiers à illustrer les gestes, le comportement et l'état de la personne accusée. Cela diminue aussi l'éventualité de plaintes frivoles de la part du public, tout en réduisant la possibilité de contestation des résultats des tests.

3. Prolonger les présomptions temporelles de deux heures à trois heures.

Cette prolongation permettrait aux échantillons d'haleine et de sang servant d'éléments de preuve et prélevés dans les *trois* heures qui suivent la présumée infraction de conduite avec facultés affaiblies, d'être admissibles en preuve du taux d'alcoolémie de la personne accusée au moment de l'infraction.

En 1999, le *Code criminel* fut modifié dans le but de prolonger de deux heures à trois heures le délai temporel pendant lequel la police pouvait exiger des prélèvements d'échantillons d'haleine et de sang chez des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies. Toutefois, le Parlement a négligé d'apporter les modifications correspondantes aux présomptions temporelles. Par conséquent, on présume toujours que les analyses d'échantillons d'haleine et de sang ne

reflètent que le taux d'alcoolémie du suspect au moment de la présumée infraction qu'à la condition que les échantillons soient prélevés dans un délai de deux heures.

Ces contraintes temporelles stipulées dans le *Code criminel* peuvent représenter un problème pour le policier si l'arrestation a lieu dans une région rurale ou pendant une soirée très occupée, ou encore si le policier a été retardé en secourant des victimes d'accident ou en établissant un périmètre de sécurité autour des lieux d'un accident.

Les présomptions dispensent le procureur de l'obligation fastidieuse et onéreuse de convoquer un toxicologue lors de chaque procès pour conduite avec facultés affaiblies. Tout procureur qui souhaite produire des échantillons prélevés à l'extérieur des délais impartis, doit encore convoquer un toxicologue à la barre des témoins. Étant donné que l'obtention d'une telle preuve nécessite énormément de temps et d'argent, en plus d'être très compliquée, on retirera vraisemblablement les accusations, sauf dans les instances où une personne a perdu la vie ou a été grièvement blessée.

4. Autoriser les professionnels de la santé brevetés à prélever des échantillons de sang en vertu des dispositions relatives à la conduite avec facultés affaiblies.

En vertu du projet de loi C-16 et du *Code criminel*, un échantillon de sang ne peut être prélevé que par un médecin, ou sous l'autorité d'un médecin convaincu que ce prélèvement ne mette ni la vie ni la santé du suspect en danger. Il est parfois difficile pour les policiers de trouver un médecin qui soit disponible et disposé à prendre le temps d'effectuer le prélèvement, ce qui l'empêche de s'acquitter de ses autres responsabilités.

Ces restrictions stipulées dans le projet de loi C-16 et dans le *Code criminel* ne sont pas nécessaires et ne sont pas pratiques, étant donné que les infirmiers et infirmières ainsi que d'autres professionnels de la santé également réglementés prélèvent régulièrement des échantillons de sang dans le cadre de leurs fonctions quotidiennes.

5. Permettre que les résultats des tests de sobriété normalisés et des évaluations effectuées par des experts en reconnaissance de drogues, soient utilisés dans les programmes provinciaux et territoriaux de sécurité routière.

Toutes les juridictions provinciales et territoriales disposent de programmes de sécurité routière à l'appui des efforts déployés pour faire baisser le taux de conduite avec facultés affaiblies et le carnage qui en découle sur nos routes. Ces programmes provinciaux et territoriaux jouent un rôle extrêmement important dans la stratégie globale de sécurité routière au Canada.

Le projet de loi C-16 dans sa version actuelle, empêcherait les responsables provinciaux et territoriaux d'utiliser les résultats de ces tests et de ces évaluations lorsqu'ils prennent les décisions suivantes : suspensions de courte durée du permis de conduire émises au bord de la route ou suspensions administratives de 90 jours; obligent les personnes coupables de conduite avec facultés affaiblies à participer à des cours de recyclage, à des évaluations, à des thérapies ou à des programmes de verrouillage du démarreur des véhicules de conducteurs coupables; ou encore mettent en fourrière le véhicule d'un conducteur dont les facultés sont affaiblies.