

**ORIGINE ET TRANSFORMATIONS
DES INFRACTIONS ET DES PEINES
DU CODE CRIMINEL CANADIEN CONCERNANT
L'IVRESSE AU VOLANT (1921-1985)***

par Marcel-Eugène LEBEUF**

L'article traite de la production sociale de la loi criminelle canadienne concernant la conduite d'une automobile après avoir consommé des boissons alcoolisées. Suite à une recension des écrits, une partie du texte décrit l'intégration des dispositions légales nouvelles au cours de quatre périodes entre 1921 et 1985. Une autre partie s'attarde à montrer les conséquences sociales et légales de telles dispositions.

The article deals with the social production of the canadian criminal law concerning drunk driving. After a survey of the literature, part of the work describes the integration of new legal provisions during the four periods between 1921 and 1985. Another part shows the social and legal consequences of such legal provisions.

*. Cet article est tiré d'une thèse de troisième cycle en criminologie.

** . Ph.D., Centre international de criminologie comparée, Université de Montréal.

1. Processus de criminalisation primaire¹ et droit criminel

La production sociale de la loi demeure encore relativement peu développée dans les écrits si l'on compare ce champ de recherche aux nombreuses études sur les comportements incriminés ou sur la réaction sociale des institutions pénales. Toutefois, les gouvernements, la législation déléguée et les décisions judiciaires édictent en grand nombre des lois et des règlements pour gérer la vie en collectivité.

Les problématiques concernant l'élaboration et la constitution des dispositions légales de niveau législatif empruntent à différents modèles théoriques dont celui du consensus² ou celui critique. Elles font appel aux points de vue des acteurs sociaux impliqués³, aux intérêts à protéger⁴ ou encore aux mécanismes de pouvoir en jeu au cours d'un processus⁵. L'une ou l'autre des problématiques suscite un modèle explicatif différent. Par exemple, les lois à incidence économique ont particulièrement été abordées par des interprétations alliant les intérêts de classe et le matérialisme⁶. Les lois concernant la prostitution⁷, les

-
1. P. HEBBERECHT, «Les processus de criminalisation primaire», (1985) 9 *Déviante et société* 59.
 2. J. HALL, *Theft, Law and Society*, 2e éd., Indianapolis, Bobbs-Merrill, 1952; E. SUTHERLAND, «The Diffusion of Sexual Psychopath Laws», (1950) 56 *American Journal of Sociology* 142.
 3. R.C. HOLLINGER et L. LANZA-KADUCE, «The Process of Criminalization: the Case of Computer Crime Laws», (1988) 26 *Criminology* 101; P. MORGAN, «The Legislation of Drug Law: Economic Crisis and Social Control» dans J.D. ORCUT (dir.), *Analysing Deviance*, Illinois, Dorsey Press, 1983; J. HAGAN et J. LEON, «Rediscovering Delinquency: Social History, Political Ideology and the Sociology of Law», (1977) 42 *American Sociological Review* 587.
 4. P. LASCOUMES, «Du droit-contrainte au droit ressource» (non publié); P. LASCOUMES, R. ROTH et R. SANSONETTI, *L'incrimination en matière économique*, travaux Cetel, Genève, Faculté de droit, Université de Genève, 1989, no 34.
 5. W.J. CHAMBLISS, «On Law Making», (1979) 6 *British Journal of Law and Society* 149; L. SNIDER, «Legal Reform and Social Control: the Dangers of Abolishing Rape», (1985) 13 *International Journal of the Sociology of Law* 337; E. COMACK, «The Origins of Canadian Drug Legislation: Labelling Versus Class Analysis», dans T. FLEMING (dir.), *The New Criminologies in Canada, State, Crime and Control*, Toronto, Oxford University Press, 1985; J.J. SAVELSBURG, «The Making of Criminal Law Norms in Welfare States: Economic Crime in West Germany», (1987) 21 *Law and Society Review* 529.
 6. W.J. CHAMBLISS, «The State, the Law and the Definition of Behavior as Criminal or Delinquent», dans D. GLASER (dir.), *Handbook of Criminology*, Chicago, Rand McNally College Publishing, 1976.
 7. P. ROBY, «Politics and Criminal Law: Revision of the New York State Penal Law on Prostitution», (1969) XVII *Social Problems* 83.

drogues⁸, la prohibition de l'alcool⁹ ont donné lieu davantage à des interrogations où l'interdiction morale est vue comme traduite dans la norme légale.

La définition sociale d'un comportement à criminaliser est éclairée par la sociologie des problèmes sociaux¹⁰ et de l'interactionnisme¹¹. Selon cette optique, les acteurs sociaux déterminent le sens de l'interaction par les significations qu'ils attribuent à un comportement. Il est concevable qu'un comportement peut se voir attribuer plusieurs significations dont une s'impose. Un certain nombre de dimensions rendent compte des significations. Une première dépend du recours à un savoir spécifique. Dans ce cas, l'entreprise est déterminante pour l'acteur qui fait usage de connaissances spécialisées. Une seconde dimension concerne l'intervention de l'entrepreneur moral en tant que faiseur de règles¹². Lorsqu'il réussit sa croisade, la loi reflète son influence morale ou puritaine. Une troisième dimension touche davantage à l'aspect structurel de la lutte et des compromis auxquels se soumettent les acteurs lors de la formulation d'une loi. Chacun essaie au cours du processus de défendre ses convictions ou ses intérêts de groupe. Ceux ne possédant pas suffisamment de pouvoir ne pourront empêcher que soient criminalisés les comportements pour lesquels ils ont milité¹³. Une autre dimension a trait à la temporalité de la mesure à légiférer. Elle s'exprime ainsi: à court terme l'Etat ne reconnaît pas les demandes des dominants ou adopte des lois les contraignant. A long terme toutefois, la survie du capitalisme est assurée par des lois inapplicables ou inappliquées¹⁴. Cette dimension relativise l'impact des

-
8. N. BOYD, «The Dilemma of Canadian Narcotics Legislation: The Social Control of Altered States of Consciousness», (1983) 7 *Contemporary Crisis* 257.
 9. J. GUSFIELD, *Symbolic Crusade: Status Politics and the American Temperance Movement*, Urbana, University of Illinois Press, 1963.
 10. J. SCHNEIDER et J. KITSUSE (dir.), *Studies in the Sociology of Social Problems*, Norwood, Ablex Pub., 1984.
 11. G. RITZER, *Sociology: A Multiple Paradigme Science*, Boston, Allyn and Bacon, 1975.
 12. H. BECKER, *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance*, New York, Free Press, 1963.
 13. B.A. STOLZ, «Interest Groups and Criminal Law: the Case of Federal Criminal Code Revision», (1984) 30 *Crime and Delinquency* 91; B. YOUNG, «The Emergence of Canadian Anti-Combines Legislation», dans C.H. GOFF and C.E. REASONS (dir.), *Corporate Crime in Canada: a Critical Analysis of Anti-Combines Legislation*, Scarborough, Prentice-Hall, 1978.
 14. J.J. SAVELSBERG, loc. cit., note 5; R. SMANDYCH, «Marxim and the Creation of Law: Re-examining the Origins of Canadian Anti-Combines Legislation, 1890-1910», dans T. FLEMING (dir.), *The New Criminologies in Canada, State, Crime and Control*, Toronto, Oxford University Press, 1985, p. 87; E. COMACK, loc. cit., note 5; M. RUSTIGAN, «A Reinterpretation of Criminal Law Reform in Nineteenth Century England», dans D.F.

événements ponctuels ou le poids attribué à un type d'acteur. Une attention portée aux dispositions des projets de loi, aux interventions en chambre, aux solutions préconisées permet d'entrevoir que la dialectique court terme-long terme peut se dissiper aux dépens d'une linéarité du contrôle social, particulièrement dans le domaine de l'ivresse au volant.

Les lois canadiennes criminalisant la conduite après avoir consommé de l'alcool ont été analysées en terme d'acteurs sociaux. Leurs représentations ont donné prise à plusieurs modifications législatives entre 1921 et 1985, dont quatre processus significatifs: les années 20, 50, 60 et 80. Nous nous sommes attardé à la nature et au nombre des interventions législatives. Puis, nous avons fait le rapport entre les définitions sociales du comportement, les stratégies auxquelles les acteurs ont eu recours pour soumettre et faire accepter leur point de vue, et les enjeux suscités pour les acteurs et pour la loi. Nous limitons notre réflexion aux définitions des dispositions législatives.

2. L'origine des modifications et les vagues de discours sur plus de soixante années

De 1921 à 1985 l'ivresse au volant¹⁵ a été l'objet de la législation de façon cyclique. Il en ressort une inflation législative qui ne transparait pas à première vue. Cette inflation prend la forme d'un contrôle étatique de plus en plus raffiné. Dans la suite du texte nous allons illustrer l'origine sociale des processus, concentrer sur les dispositions législatives et faire ressortir les conséquences qu'elles entraînent.

2.1 Les années vingt

Le Gouvernement fédéral intervient pour la première fois dans la juridiction de l'ivresse au volant en 1921. A la même époque, des mouvements de citoyens réclamaient la prohibition de l'alcool (vente,

GREENBERG (dir.), *Crime and Capitalism*, Palo Alto, Californie, Mayfield, 1980; A. HOPKINS, «Pressure Group and the Law», (1979) 3 *Contemporary Crisis* 69; A.E. MCCORMICK, «Dominant Class Interest and the Emergence of Antitrust Legislation», (1979) 3 *Contemporary Crisis* 399.

15. Terme générique utilisé dans ce travail pour les définitions légales de: conduite en état d'ivresse, conduite avec facultés affaiblies, conduite avec plus de .08, refus du test de l'ivressomètre et conduite dangereuse avec facultés affaiblies.

production) à la grandeur du pays¹⁶ sans l'associer à la conduite d'un véhicule à moteur. En parallèle aux préoccupations de ces mouvements, le travail en usine est vu comme une menace pour la vie et la santé des travailleurs¹⁷. La production de l'automobile est alors en pleine expansion particulièrement au Canada (80 000 véhicules en 1918)¹⁸. L'automobile, de plus en plus accessible, rend le comportement d'ivresse au volant menaçant. Le ministre de la Justice y a référé en des termes non équivoques: «le comportement est très grave, dangereux et le fait d'individus inattentifs par l'effet de l'alcool. Les conséquences directes et immédiates sont les accidents entraînant des blessés et des morts»¹⁹.

Le danger potentiel et inquiétant a été traduit dans le Code criminel. Les législateurs créent l'infraction de conduite en état d'ivresse assortie d'une peine minimale de sept jours de prison pour une première infraction. La loi ne prévoit pas de moyen pour évaluer l'état d'ivresse. L'état du conducteur plutôt que son comportement est le critère pour déterminer la responsabilité²⁰. Les dispositions de la loi sont formulées dans des termes suffisamment vagues pour que les juges et les policiers puissent l'interpréter au moment opportun. La peine prescrite est sévère. La peine de type minimal, obligatoire donc et retirant le pouvoir discrétionnaire au juge, est exceptionnelle par rapport à l'ensemble des peines du Code criminel. Dans le domaine étudié, elle constitue la première d'une série d'exceptions²¹. La peine demeure minimale au-delà des dernières modifications de 1985.

-
16. R. ALLEN, «The Triumph and Decline of Prohibition», dans J.M. BUMSTED (dir.), *Documentary Problems in Canadian History: Post-Confederation*, vol. II, Georgetown, Irwin-Dorsey, 1969; Québec, Commission d'enquête sur le commerce des boissons alcooliques au Québec, Québec, Editeur officiel, 1971; R. PREVOST, S. GAGNE et M. PHANEUF, *L'histoire de l'alcool au Québec*, Canada, Stanké, Edition internationale, 1986, 239 p.
 17. R.F. BORKENSTEIN, «Historical Perspective: North American Traditional and Experimental Response», (1985) 10 *Journal of Studies on Alcohol* 3.
 18. Québec, Ministère de l'industrie et du commerce, Direction générale de la recherche et de la planification, *L'industrie de l'automobile au Canada et au Québec: Description et analyse*, Québec, 1986.
 19. Canada, Chambre des communes, Débats à la p. 3911 (26 mai 1921).
 20. I. LAGARDE, *Nouveau Code Criminel Annoté*, Montréal, Wilson et Lafleur, 1957.
 21. Il y a peu d'infractions dans le Code qui sont passibles de peine minimale. Ce sont la haute trahison, le meurtre (premier et deuxième degré), l'usage d'une arme à feu lors de la perpétration d'une infraction, la gageure, le pari, l'importation et l'exportation de stupéfiants.

2.2 Les années cinquante

Les experts du domaine médical ont été préoccupés par l'intoxication par l'alcool depuis le début du XXe siècle²². Toutefois, ils ont commencé à adapter les résultats de leurs études au domaine du roulage au cours des années quarante bien avant que ne débutent les débats parlementaires canadiens. En 1950 se tient la First International Conference on alcohol and Traffic à Stockholm inaugurant une scène exceptionnelle de diffusion des résultats de la production médicale mondiale sur l'alcool et le roulage et un nouveau créneau de connaissances pour le champ pénal. La seconde conférence a lieu à Toronto en 1953. Les questions soulevées lors des conférences concernent une définition des capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue, les problèmes techniques et légaux que pose l'analyse chimique d'un échantillon de sang d'urine, d'haleine, de salive pour déterminer l'intoxication, la question controversée d'obliger un conducteur à donner un échantillon. Il est rappelé que des législations étrangères comme «les Etats-Unis, la Suède, admettent les analyses en preuve au tribunal, mais le résultat est considéré avec d'autres preuves comme un rapport de la police»²³. Les débats parlementaires ne feront pas mention des conférences. Des Canadiens y ont présenté leur étude sur l'intoxication²⁴. Un de ceux-là, pharmacologue, spécialiste des drogues est membre du comité organisateur de la deuxième conférence. Il s'intéresse aux méthodes pour déterminer la teneur d'alcool dans le sang par l'haleine. Pour lui, et d'autres, le test de l'haleine est «la substance

22. J.C. SOURNIA, Histoire de l'alcoolisme, Paris, Flammarion, 1985.

23. R. ANDREASSON, «Union of Temperance Drivers of Sweden», International Conference on Alcohol and Road Traffic, held in Toronto, 1953, Proceedings of the Second International Conference on Alcohol and Road Traffic, Toronto, Garden City Press Co-Operative, 1955, p. 9.

24. E. CAMPBELL, «Procedures of the National Safety Council Relating to Alcohol and Road Traffic», International Conference on Alcohol and Road Traffic, held in Toronto, 1953, Proceedings of the Second International Conference on Alcohol and Road Traffic, Toronto, Garden City Press Co-Operative, 1955; G.H.W. LUCAS et al., «Quantitative Studies of the Relationship between Alcohol Levels and Motor Vehicle Accidents», International Conference on Alcohol and Road Traffic, held in Toronto, 1953, Proceedings of the Second International Conference on Alcohol and Road Traffic, Toronto, Garden City Press Co-Operative, 1955; H. WARD SMITH, «The Specificity of the Dessication Method for Determining Alcohol in Biological Fluids», (1951) 38 Journal of Laboratory and Clinical Medicine 762; J.K. FERGUSON and R.G. BELL, «The Computation of Concentration of Alcohol in the Blood as a Function of Intake, Body, Weight and Time», International Conference on Alcohol and Road Traffic, held in Toronto, 1953, Proceedings of the Second International Conference on Alcohol and Road Traffic, Toronto, Garden City Press Co-Operative, 1955.

corporelle la plus simple et la plus rapide à obtenir»²⁵. Un autre expert canadien de renom aussi préoccupé par le métabolisme depuis plus de 20 ans précise que «l'idée fondamentale d'une analyse est d'arriver à démontrer scientifiquement qu'il y a de l'alcool dans le sang mais non à prouver, à partir des différentes analyses, de sang, de l'haleine, de la salive que les facultés de tous les individus sont définitivement affaiblies à partir du même taux car les variations individuelles sont trop importantes»²⁶. Il précise au sujet du test de l'haleine que ce test n'est pas fidèle à partir de la constatation suivante: «l'analyse de l'haleine suppose que le taux d'alcool dans les poumons équivaut au taux d'alcool dans le sang. Comme on ne peut mesurer justement l'alcool dans les poumons on ne peut mesurer l'alcool dans le sang»²⁷.

Les études de ces experts ont permis d'entrevoir et d'instaurer un contrôle scientifique et légal du comportement d'ivresse au volant. En effet, les législateurs, dont le ministre de la Justice Garson, en plus de dénoncer à répétition le fléau de l'ivresse au volant à la Chambre des communes par des considérations très générales sur les tueurs de la route, sur la puissance grandissante des moteurs des véhicules, sur la piètre qualité des pneus, des freins, des phares, des routes, ont cité à de nombreuses reprises les études médicales. Reprenant les thèses des docteurs Rabinowitch et Ward Smith, les législateurs ont soutenu qu'il existait un lien scientifiquement établi entre la consommation d'alcool et la diminution des capacités pour conduire, ainsi que des méthodes éprouvées permettant d'en évaluer le taux. «Il est maintenant scientifiquement établi que l'alcool diminue l'efficacité d'un chauffeur de sorte qu'il ne peut plus conduire avec son habileté ordinaire même si l'influence de la boisson reste bien en-deça de l'ivresse complète»²⁸. Une grande question était: comment mesurer le lien entre l'alcool et l'affaiblissement. Devait-on retenir une analyse spécifique et la rendre obligatoire? L'analyse chimique du sang, de l'urine, de l'haleine est décrite comme permettant d'établir les raisons de l'affaiblissement. Selon les termes du projet de loi, le résultat de l'analyse chimique servirait en preuve au tribunal bien qu'avant de donner l'échantillon la

25. H. WARD SMITH, id.; R.F. BORKENSTEIN, «Objective Proof of Alcoholic Influence» International Conference on Alcohol and Traffic, held in Stockholm, 1950, Proceedings of the First International Conference on Alcohol and Road Traffic, Stockholm, Kugelsberg Boktryckeri, 1950.

26. I. RABINOWITCH, «Medicolegal Aspects of Chemical Tests of Alcoholic Intoxication», (1948) 26 The Canadian Bar Review 1437.

27. Id., 1456.

28. Canada, Chambre des communes, Débats à la p. 4799 (25 juin 1951).

personne n'ait pas été avertie qu'elle n'était pas tenue de le donner et que les résultats serviraient en preuve. Telle que stipulée la disposition n'était pas considérée comme créant une obligation. Des législateurs soumettaient au contraire qu'elle empiétait sur les droits des sujets²⁹. Mais, ont-ils ajouté, «comme les chauffeurs constituent un grave problème, il faut prendre des mesures rigoureuses»³⁰. «Le grand avantage de focaliser sur l'effet de l'alcool est de faciliter la mise en application. Mais comment pourra-t-on obtenir une condamnation fondée uniquement sur des épreuves chimiques»³¹? Le ministre a répondu que «le tribunal décidera si la capacité de conduire était affaiblie. Si la chose n'est pas établie, l'inculpé est acquitté»³².

L'ivresse au volant est désignée dans la loi (1951) par une nouvelle définition: la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue. Une première infraction est passible par déclaration sommaire de culpabilité ou par un acte d'accusation, d'une peine minimale de 50 dollars ou d'un emprisonnement d'au plus trois mois. Le résultat d'une analyse chimique d'un échantillon de sang, d'urine, d'haleine, ou de toute autre substance corporelle peut être admis en preuve par le tribunal bien que la personne n'ait pas été avertie qu'elle n'était pas tenu de le donner ou que les résultats pouvaient servir en preuve. L'analyse n'est pas obligatoire. Le refus n'est pas sanctionné. Cet élément de preuve, aux dires des opposants, crée une présomption et condamne l'accusé en se fondant sur des preuves scientifiques. Il constitue dans ce domaine, une innovation pour le Code criminel du Canada. La responsabilité pénale est toujours déterminée par le conducteur intoxiqué. Toutefois, comme la peine pour une première infraction est moins sévère que celle établie en 1921, laquelle prévoyait un emprisonnement d'au moins 7 jours, le niveau de responsabilité est diminué³³. La négligence criminelle dans la mise en service d'un véhicule à moteur est aussi intégrée au Code criminel au cours de ce processus. La peine est un emprisonnement passible de cinq ans s'il y a poursuite pour un acte criminel. Le degré de faute se veut moins étendu que la négligence criminelle en général.

Au cours de ce processus, il y a eu des demandes répétées pour des solutions non pénales. Les solutions préconisaient l'éducation des gens

29. Id., p. 4798.

30. Id., p. 4797.

31. Id., p. 4803.

32. Id., p. 4804.

33. I. LAGARDE, op. cit., note 20.

en général et des conducteurs, le contrôle de l'âge pour l'obtention d'un permis de conduire, l'offre de stages de désintoxication aux alcooliques, le contrôle de la puissance des automobiles, des études sur la situation, et l'élaboration d'une collaboration entre les gouvernements provinciaux et fédéral. La plupart de ces solutions, difficiles à intégrer au Code, n'ont pas été retenues.

2.3 Les années soixante

Les modifications législatives du processus des années soixante ont porté sur des propositions inédites pour le Canada. La question essentielle a concerné la détermination d'un taux d'intoxication uniforme pour les conducteurs. Divers taux ont été suggérés par les experts du domaine médical³⁴. Les experts du domaine légal les ont appuyés³⁵. Les taux ont varié de 30 mg à 150 mg d'alcool par 100 ml de sang. Un seul des experts du domaine médical a souligné qu'un taux unique devait être considéré comme une mesure arbitraire, s'il n'est pas tenu compte de facteurs individuels comme le poids, la fatigue, le temps d'absorption de l'alcool par l'organisme, etc.³⁶ La mesure préconisée était le test de l'haleine. Le choix final s'est porté à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang et obtenu par l'ivressomètre. Ce taux, déjà en vigueur en Grande-Bretagne³⁷ et aux Etats-Unis, a été emprunté à l'étude Grand Rapid dirigée par Borkenstein, un Américain inventeur du breathalyzer, professeur en administration de la police à Indiana University.

En 1969 donc, l'infraction de conduite avec plus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang est adoptée. Il s'agit d'une infraction punissable, pour une première infraction, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine minimale de 50 dollars à un maximal de 1000 dollars ou

34. H. WARD SMITH, «Drinking and Driving», (1960-61) 3 *The Criminal Law Quarterly* 65; H. WARD SMITH, «Pharmacology of Alcohol and Alcohol-drug Combinations, Alcohol and Road Traffic Safety», held in Bloomington, 1965, Proceedings of the Fourth International Conference on Alcohol and Traffic Safety, Bloomington, Indiana University, 1965; H. WARD SMITH, «Methods for Determining Alcohol», dans A. CURRY (dir.), *Methods of Forensic Sciences*, vol IV, London, Interscience Publishers; H. WARD SMITH and D.M. LUCAS, «Breath Tests for Alcohol», (1958-59) 1 *The Criminal Law Quarterly* 25; W. TROUP, «The Motor Vehicle Fatality Record in Canada. Medical Aspects of Traffic Accidents» Proceedings of The Montreal Conference, Sun Life Assurance Company of Canada, 1955.

35. Canada, Chambre des communes, Comité permanent de la justice et des questions juridiques, Concernant le Bill C-87, Loi modifiant le Code criminel (conduite en état de capacité affaiblie), Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1er novembre 1966 à la p. 510.

36. Id., 3 novembre 1966 à la p. 541.

37. U.K., Ministry of Transport, Road Safety Legislation, 1965.

d'un emprisonnement de six mois ou les deux. Pour une seconde infraction, c'est l'emprisonnement. L'ivressomètre recueille l'échantillon d'haleine. Le résultat sert à établir la preuve de l'intoxication. Le défaut ou le refus de fournir un échantillon d'haleine est passible de la même peine que la nouvelle infraction. La conduite en état d'ivresse est abrogée. En 1976, les deux infractions deviennent aussi des actes criminels. L'amende maximale est augmentée à 2000 dollars.

La loi de type express (*per se law*) établit un nouveau standard de responsabilité³⁸. En effet, la responsabilité n'est plus basée sur les remarques subjectives de témoins mais sur le résultat objectif obtenu de l'ivressomètre. Il s'agit moins de montrer que le conducteur est intoxiqué que de prouver légalement que ses facultés sont affaiblies au-delà du niveau déterminé par la loi. Un certificat constitue la preuve évidente que les facultés étaient affaiblies au-delà de .08. Cette preuve facilite donc la condamnation du conducteur. Désormais, le juge détermine la culpabilité à partir de preuves obtenues d'un instrument. Cette preuve ressemble à l'autoincrimination en vertu du droit criminel comme l'ont souligné des législateurs. «Une personne est présumée innocente jusqu'à preuve du contraire et cela doit demeurer. Il ne faut pas qu'une mesure qui cherche à nous guérir du fléau des conducteurs ivres ne doit pas constituer un mal pire que celui qu'elle cherche à guérir»³⁹ (Nielsen, P.C.; McCleave, P.C.; Woolliams, P.C. 1969/1/23, p. 4732, p. 4786). En fait, «est coupable celui qui refuse de se laisser incriminer. Je suis convaincu qu'on devrait rayer les modifications proposées»⁴⁰ (Otto, P.L., 1969/2/11, p. 5380). Toutefois, les dispositions ont été adoptées pour contrer «l'hécatombe de la route».

2.4 Les années quatre-vingt

Les années quatre-vingt constituent la dernière vague d'interventions législatives. L'origine du processus est attribuée au discours moral des citoyens-victimes (Mothers Against Drunk Drivers) qui a singularisé le danger en nommant les victimes de la route.

38. D. LABRECHE, «Les infractions de la route», C.F.P.B.Q., Droit pénal, 14, Cowansville, Editions Yvon Blais, 1986.

39. Canada, Chambre des communes, Débats à la p. 4732 (23 janvier 1969).

40. Canada, Chambre des communes, Débats à la p. 5380 (11 février 1969).

Contrairement aux autres processus, il n'y a pas eu d'investigation sur de nouvelles connaissances. Les documents présentent un bilan des connaissances existantes ou approfondissent certains points.

Les grandes questions traitées par les experts des domaines légal, médical, du transport, des sciences sociales ont porté sur les opinions, connaissances, attitudes de la population en général et de publics cibles sur l'ivresse au volant et sur les caractéristiques des conducteurs ivres⁴¹.

Concernant la première question, les études ont montré que le comportement n'est pas perçu comme un crime sérieux par la population en général. Il le devient si des conséquences négatives en résultent comme des dommages à autrui, des blessés ou des morts. Il semble, à cet effet, que la loi dissuade, non par la sévérité des peines, mais par la possibilité réelle d'une arrestation. Il s'agit donc de porter l'attention sur la perception du risque d'être arrêté.

Concernant la seconde question, il résulte que parmi l'ensemble des conducteurs avec facultés affaiblies, il existe un sous-groupe à haut risque (les dangereux inconséquents) sur lequel il s'agit de concentrer les efforts législatifs et éducatifs. Il y a également ceux qui souffrent de problèmes d'alcoolisme et de troubles de personnalité, ce qui les rend négligents au volant. Il existe aussi le conducteur récidiviste qui a été condamné plus d'une fois.

La solution au problème social de l'ivresse au volant a été de légiférer par la création de nouvelles infractions. Ce sont la conduite dangereuse (un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans ou une infraction sommaire) et l'interdiction de conduire pendant trois ans; la conduite dangereuse causant des lésions corporelles

41. Canada, Ministère de la Justice, Direction de la politique des programmes et de la recherche, Conduite avec facultés affaiblies: Caractéristiques des conducteurs en état d'ébriété par A.C. DONELSON, D.J. BEIRNESS et D.R. MAYHEW, rapport no 1, janvier 1985; Canada, Ministère de la Justice, Direction de la politique, des programmes et de la recherche, Conduite avec facultés affaiblies. Alcool et accidents sur la route du Canada: Stratégies et priorités futures par A.C. DONELSON, rapport no 4, janvier 1985; Canada, Ministère de la Justice, Direction de la politique, des programmes et de la recherche, Background Paper on Fine and Imprisonment Options for Drinking and Driving Offences par D. STEPHENS, 1984; GOLDFARB CONSULTANTS, Drinking and Driving in Canada, A research Report for Documentary Production on Behalf on Insurance Bureau of Canada, 1983; Canada, Ministère des transports, Direction de la sécurité routière et des véhicules automobiles, A National Household Survey on Drinking and Driving: Knowledge, Attitudes and Behaviour of Canadians Drivers par J. WILSON, 1984.

(un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de 10 ans de prison), et l'interdiction de conduire pendant 10 ans; la conduite dangereuse causant la mort (un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de 14 ans de prison) et l'interdiction de conduire pendant 10 ans.

Ces nouvelles infractions parent à l'obligation qu'a l'Etat de prouver la négligence criminelle. Au cours des années cinquante, les commissaires chargés de la refonte du Code criminel avaient préconisé que l'infraction soit commise indépendamment des conséquences qui pouvaient survenir de cette négligence. La négligence criminelle au volant est davantage liée à l'insouciance. Il faut prouver le risque téméraire ou déréglé (*wanton or reckless disregard*) par rapport à une conduite adoptée par une personne raisonnable dans des circonstances similaires. Lors du processus des années quatre-vingt, le ministre de la Justice avait souligné à la Chambre que les nouvelles infractions créent un «*lower standard of culpable behavior and eliminate the need to distinguish driving that showed wanton or reckless disregard from driving that is dangerous to the public*»⁴². Les infractions sont toujours considérées par rapport aux circonstances particulières où elles sont produites, mais le niveau de responsabilité a été diminué⁴³. Il faut toujours prouver la faute du conducteur, mais cette faute n'a pas à atteindre le caractère de témérité de la négligence criminelle. Le comportement est une infraction parce que la personne est dangereuse au volant. Les nouvelles infractions se distinguent de la négligence criminelle non par l'insouciance ou la conscience du risque, mais par la gravité du risque à prouver qui est moindre que celui de la négligence criminelle.

Parallèlement à la création de ces infractions, la Commission de réforme du droit du Canada préconisait, dans un document de travail en 1985, l'instauration de l'infraction générale de mise en danger par insouciance. Cette infraction se limiterait aux actes entraînant un danger de mort ou de lésions corporelles graves. Un des buts était de constituer «une infraction permettant de frapper des comportements qui méritent clairement d'être dénoncés par leur témérité ou qui ne sont pas

42. Canada, Chambre des communes, Débats à la p. 1385 (20 décembre 1984).

43. M. FRIEDLAND, M. TREBILCOCK et K. ROACH, *Regulating Traffic Safety: A Survey of the Effectiveness of Control Strategies*, Law and Economics Workshops Series, Toronto, Faculty of Law, University of Toronto, 1987.

visés par des infractions plus spécifiques»⁴⁴. Les commissaires reconnaissaient que les infractions relatives à la conduite automobile considérées comme constituant un préjudice secondaire à la collectivité, en vertu du dommage qui aurait pu être causé, étaient déjà traitées dans le Code criminel. Leurs propositions ne visaient pas à les abolir.

La loi permet également de prélever des échantillons de sang pour évaluer l'intoxication des conducteurs dans des circonstances particulières. L'échantillon est permis uniquement si la personne est incapable de fournir un échantillon d'haleine ou si le prélèvement n'est pas réalisable. L'échantillon doit être prélevé par un médecin qualifié ou un technicien sous sa supervision. Le refus de fournir un échantillon de sang est punissable par procédure sommaire ou par mise en accusation d'une amende minimale de 300 dollars; si l'infraction est poursuivie par procédure sommaire, l'emprisonnement maximal est de six mois et par mise en accusation l'emprisonnement maximal est de cinq ans. Le principe de prendre un échantillon de sang a soulevé une controverse malgré les spécifications établies par la loi. En effet, plusieurs acteurs ont constaté l'empiètement que la disposition crée sur les libertés civiles, mais du même souffle ils avouaient que la situation de danger les amenait à donner leur consentement à la disposition (le principe de l'inviolabilité de la personne).

Par ailleurs, un nouveau moyen permet dorénavant qu'une dénonciation sous serment puisse être présentée par téléphone. Il s'agit du télémandat.

L'amende minimale pour une première infraction sommaire est portée à 300 dollars pour les infractions de conduite avec facultés affaiblies, de conduite avec plus de 80 mg par 100 ml de sang et pour le refus de fournir un échantillon d'haleine. S'ajoute à cette peine l'interdiction de conduire pendant trois mois. Par voie de mise en accusation, l'emprisonnement maximal est de cinq ans.

44. COMMISSION DE REFORME DU DROIT DU CANADA, Droit pénal, L'omission, la négligence et la mise en danger, document de travail 46, Ottawa, 1985, p. 43.

3. Les conséquences du contrôle social étatique des états altérés de la conscience des conducteurs

3.1 L'efficacité du contrôle pénal par les moyens adoptés

Désignée comme un crime de riches⁴⁵ au début du siècle, puisque les rares véhicules n'étaient accessibles qu'aux personnes qui pouvaient se payer le luxe d'un tel transport, l'ivresse au volant est devenue, au cours des années, le crime potentiel des classes moyennes. Le nombre de véhicules montant en flèche par l'accès facile au véhicule à moteur, les lois sur la prohibition de l'alcool étant abrogées et l'action de la police pouvant être exceptionnellement proactive pour ce crime sans victime.

La conduite avec capacités affaiblies et la conduite avec plus de .08 sont des crimes sans victime par excellence. L'Etat criminalise les facultés altérées, non le comportement. Le crime est d'être reconnu ivre au volant à partir de normes légales définies par la loi ou par le biais de témoignages. C'est l'état de conscience altéré, selon l'expression de Boyd⁴⁶, qui est criminalisé. C'est l'état d'ivresse tel qu'il est défini dans le Code criminel, mais aussi tel qu'il peut être démontré à partir de la limite légale uniforme décrétée pour tous les conducteurs, laquelle n'exige pas de prouver que la personne est réellement ivre. Elle est légalement ivre. Par contre, d'autres infractions comme le manque d'arrêter après un accident ou la conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort visent directement des comportements dont une conséquence cause des blessés ou des morts. Il s'agit alors de crimes avec victimes où la consommation d'alcool et l'intention constituent les éléments de l'infraction. Ces infractions visent les conséquences résultant des facultés altérées.

Ces dispositions légales visent à intercepter les infracteurs avec certitude. Les modifications aux définitions ont amené un déplacement du critère de responsabilité. En effet, les définitions d'état d'ivresse et de conduite avec facultés affaiblies demandent à être interprétées pour établir la responsabilité du conducteur. La définition de conduite avec facultés affaiblies sollicite également le support de témoins pour déterminer si les facultés de l'individu sont affaiblies. C'est l'état non le comportement qui est visé. Par contre, la conduite avec plus de .08

45. D.R. CRESSEY, «Law, Order, and the Motorist», Bristol Seminar on the Sociology of the Police, Février 1971, [non publié].

46. N. BOYD, loc. cit., note 8.

établit la responsabilité à partir d'un appareil. La preuve de la culpabilité repose sur un seuil plutôt que sur des témoignages.

Les nouvelles infractions de conduite avec facultés affaiblies causant la mort ou des lésions corporelles tiennent compte des conséquences. Il y a toujours l'obligation de prouver l'aspect intentionnel de l'action, mais cet aspect n'a pas à atteindre le caractère de témérité de la négligence criminelle.

Par ailleurs, la peine attribuée, de type minimal implique que le pouvoir discrétionnaire du juge est sérieusement limité. Un conducteur reconnu coupable est obligatoirement pénalisé. La peine minimale, une exception par rapport à la majorité des peines du Code criminel, a été décrite comme la solution au problème de l'ivresse au volant.

La formulation de la loi vise potentiellement, de façon symbolique ou instrumentale, tous les comportements au volant autant les crimes dit avec victimes que les crimes sans victime. Le contrôle de l'Etat n'a cessé de proliférer. Les formulations des dispositions ont été aménagées pour clarifier le comportement et pour faciliter la punition. Autrement dit, la certitude du contrôle étatique et de la peine n'a cessé d'être consolidée depuis 1921.

3.2 La nécessaire intrusion dans les droits individuels

L'élaboration et l'intégration de certaines dispositions législatives a soulevé des commentaires au sujet des droits des individus. Nous avons résumé l'essentiel des propos dans la section précédente en opérant nécessairement une réduction de leur portée. Les commentaires prenaient la forme suivante: la disposition constitue un empiètement sur les droits collectifs. Toutefois, étant donné l'ampleur et l'ubiquité du problème social de l'ivresse au volant, il faut adopter des mesures d'exceptions. Des propositions qui semblaient inacceptables aux législateurs ou à d'autres acteurs, au cours d'un processus sont devenus, lors d'un processus subséquent, des dispositions de la loi.

Des exemples: faire une analyse chimique d'un échantillon de sang, d'urine, ou d'haleine et l'utiliser en preuve bien que la personne n'ait pas été avertie qu'elle n'est pas obligée de le fournir, est devenue une disposition obligatoire; de la même façon, utiliser en preuve le résultat de l'ivressomètre, rendre le test obligatoire, ou utiliser un pourcentage uniforme d'intoxication; permettre la prise d'un échantillon de sang dans

des circonstances particulières. Ainsi, l'inclusion des dispositions a amené de plus en plus une percée dans la vie privée des conducteurs par les tests obligatoires d'haleine, d'urine et de sang (le plus récent), par l'obligation d'avoir le permis de conduire pour la conduite d'un véhicule, ce qu'on pourrait nommer autrement une carte d'identité, par le contrôle informatisé et permanent de l'ensemble des conducteurs grâce à un ordinateur central (le Centre des renseignements des policiers du Québec ou encore la banque de la Régie de l'assurance automobile du Québec, etc.). Nous considérons dorénavant que la séparation entre les comportements privés et publics n'a plus la même ampleur ni la même signification dans la loi.

Ces transformations radicales ont été faites lentement et de façon progressive. A chaque processus une proposition, qui auparavant paraissait inacceptable, devient finalement une solution acceptable en vertu du discours sur le danger que représente l'ivresse au volant. Nous nous dirigeons sans doute, dans ce domaine, pour reprendre l'expression de G. Marx⁴⁷ vers une société à sécurité maximale.

3.3 La validité de la loi

Nous venons de voir aux points précédents que les dispositions de la loi facilitent un contrôle légal ramifié et certain. La peine exprime effectivement la menace de la loi. De fait, la loi sélectionne une grande population d'infracteurs. En 1987, 128,055 personnes ont été inculpées au Canada pour la conduite avec facultés affaiblies (comprenant la conduite avec facultés affaiblies, causant la mort, causant des lésions corporelles, le taux dépassant .08). Ce nombre représente 20% des inculpations en vertu du Code criminel. Environ 20,000 personnes ont été condamnées à des peines d'emprisonnement⁴⁸. Si la sanction rend visible le comportement, ces transgressions montrent peu que le comportement d'ivresse au volant peut être vu comme étant exceptionnel. Compte tenu de ce grand nombre d'infractions, est-ce que la loi exerce effectivement une menace?

Idéalement, on pourrait prétendre qu'une loi efficace décourage et prévient les infracteurs réels ou potentiels d'adopter les comportements

47. G.T. MARX, «La société de sécurité maximale», (1988) 12 *Déviante et société* 147.

48. Canada, Ministère des Approvisionnements et Services, Statistique Canada, Centre Canadien de la statistique juridique, «Conduite avec facultés affaiblies au Canada, 1974-1987», (1988) 8 *Juristat*.

prohibés. En fait, une loi est efficace en vertu de la menace qu'elle fait peser sur les comportements qu'elle criminalise.

La population en général, qui s'est exprimée par des sondages⁴⁹, ne percevait pas l'ivresse au volant comme un crime grave, sauf si des conséquences négatives en résultaient. Alors, le comportement était perçu comme une menace à la collectivité. Ainsi, même si le comportement n'est pas dangereux en soi potentiellement, il risque d'être perçu comme tel. La menace de la loi joue alors son rôle.

De leur côté, les acteurs sociaux qui ont participé aux processus ont sélectionné à partir du nombre potentiel des infracteurs des cibles tirées des statistiques, désignées comme la menace réelle, soit les dangereux, les alcooliques, les récidivistes. Ces cibles menacent d'échapper au contrôle informel des normes sociales se situant à l'intérieur des sphères disciplinaires de la famille, de l'école et du travail. Par ces cibles, est renforcée dans la population en général, l'idée d'une différence entre les infracteurs et les non-infracteurs. Une loi est nécessaire pour les autres, pour les infracteurs.

Par ailleurs, la loi lance le message à la population en général et aux usagers de la route qu'elle protège contre la permanence du danger de l'ivresse au volant. Les dispositions de la loi et l'institutionnalisation de mesures de protection, profitant à long terme à des professionnels (la création de régies d'assurance de la route; les mécanismes d'application de la loi pour le judiciaire, les avocats; les comités d'étude), renforcent le sentiment de sécurité dans la population. Ainsi, malgré les nombreuses violations, la loi reçoit le consentement tacite des gens en général, puisque ceux-ci pensent qu'elle favorise le maintien de la qualité de la vie et qu'elle assure une protection supplémentaire contre les dangereux du volant.

Le comportement d'ivresse au volant est une question complexe. Il ne fait pas seulement référence aux faits de consommer des boissons alcoolisées sans égard à la quantité et de conduire par la suite (comme le définit la loi) mais il implique aussi des facteurs relatifs à l'état de l'individu (telle la fatigue), aux structures (la publicité sur l'alcool, les revenus en taxes, tec.) et au matériel (la chaussée, la luminosité, etc.). Il

49. J. WILSON, op. cit., note 41; GOLDFARB CONSULTANTS, op. cit., note 41; D. STEPHENS, op. cit., note 41.

relève aussi de politiques relatives à l'application de la loi. Si la question était abordée par la population en général en faisant référence à tous ces facteurs, la crédibilité de la loi pourrait être menacée. En effet, cette question soulève directement la relativité de la définition normative du comportement et le fondement moral de son application. Elle soumet que la norme résulte de choix de décideurs ou d'experts qui auraient pu établir d'autres définitions que celle adoptées (par exemple la délimitation à .08, la terminologie de conduite en état d'ivresse, de conduite avec facultés affaiblies). Elle dévoile, par le fait même, que des experts ont statué sur une question qui fut un litige et qui pourrait très bien le devenir de nouveau grâce à l'avancement des connaissances scientifiques, comme par exemple l'effet de l'intoxication sur le corps humain. La question soulève aussi la valeur à accorder aux délimitations normatives déterminées par la loi. En effet, si les normes concernant l'ivresse au volant sont relatives parce qu'elles résultent de décisions des scientifiques, est-il justifiable de les imposer unilatéralement à toute la population des conducteurs en faisant abstraction de facteurs comme l'expérience, l'âge, l'habileté au volant, la chaussée défectueuse, les véhicules non sécuritaires, etc.? Ces interrogations ne font pas partie du discours sur l'ivresse au volant qui s'intéresse au comportement du conducteur.

Malgré les nombreuses infractions, on peut avancer que la loi conserve sa crédibilité par la menace qu'elle applique indistinctement à l'ensemble des comportements publics plus ou moins dangereux selon les situations. Même si le comportement qu'elle circonscrit n'est pas dangereux, il risque de le devenir. Les gens en général ont le sentiment que le comportement est adopté par les autres, soit les dangereux, et non par eux. La population en général pense que la loi favorise le maintien de la qualité de la vie par rapport à l'insécurité suscitée par le comportement d'ivresse au volant. Concluons que l'actualisation de la loi sur l'ivresse au volant contribue à lui donner sa valeur réelle (celle que les acteurs sociaux ont prétendu telle) et à dogmatiser sa crédibilité.