

Montréal, le 21 mars 2022

Commission des transports et de l'environnement

A/S M. Philippe Brassard, secrétaire
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Commentaires sur le Projet de loi n°22 : le 0.08 ne tient plus la route

L'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ) a pris connaissance du Projet de loi n° 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*. Dans ce cadre, elle désire apporter certaines réflexions en matière d'alcool au volant et de capacité de conduite affaiblie par l'alcool.

D'abord, l'ajout de sanctions chez les conducteurs contrevenants et l'introduction de l'exigence du zéro alcool chez les titulaires de permis d'apprenti conducteur désirant ajouter une classe de véhicule, tel que proposé dans le présent projet de loi, sont des mesures utiles pour prévenir des comportements coûteux. Ces modifications sont très bien accueillies par l'ASPQ.

Néanmoins, l'ASPQ considère qu'il serait opportun de saisir l'occasion de modification législative pour mettre en place, comme l'ont fait toutes les autres provinces canadiennes, un programme de sanctions administratives immédiates dès une alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang (0,05) pour les titulaires d'un permis de conduire régulier ou âgés de 22 ans et plus.

En 2019, selon le bilan de la Sûreté du Québec, plus de 10 % des collisions mortelles sont causées par une capacité de conduite affaiblie par l'alcool, les drogues ou la fatigue¹. L'alcool au volant cause des centaines de blessés graves et décès chaque année dont plusieurs sont évitables. Cela est sans compter les dommages matériels, les coûts de justice et les personnes en deuil d'une personne accidentée ou d'un niveau d'autonomie perdu à jamais. Toutes ces conséquences sont évitables.

Alcool et conduite automobile : quelques faits

Au Québec, on estime à au moins 400 millions de dollars par année les indemnisations et les coûts sociaux des accidents liés à l'alcool². Les études évaluent d'ailleurs que la mise en œuvre de politiques touchant la capacité de conduite affaiblie par l'alcool, dont une réduction de la limite d'alcoolémie et un processus de sanctions et des contrôles routiers, sont généralement des mesures efficaces et rentables³.

Plusieurs études ont montré les effets perturbateurs de la présence d'alcool dans le sang sur la capacité de la conduite automobile dès une concentration aussi basse que 20 mg d'alcool par 100 ml de sang (0,02). L'alcool perturbe notamment le jugement et les facultés cognitives et motrices^{4 5}. En fait, le risque d'être impliqué dans un accident mortel est multiplié de 4 à 6 fois avec un taux d'alcool dans le sang qui dépasse 0,05^{6 7}.

Les provinces canadiennes ayant réduit la limite d'alcoolémie sous le 0,08 et ayant implanté des nouveaux programmes de sanctions immédiates et de traitement rapide des cas de conduite avec capacité affaiblies ont vu leur nombre d'accidents impliquant de l'alcool diminuer significativement^{8 9} (pour en savoir plus sur la mise en place d'une telle politique, consultez l'étude de cas de la Colombie-Britannique produite par l'ASPQ en annexe).

État de la situation au Québec

Or, encore près d'une personne sur 10 (8 %), au Québec, affirme avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au-delà de la limite permise¹⁰, démontrant un besoin de sensibilisation et de contrôles plus stricts. Rappelons aussi que nous évaluons souvent mal notre taux d'alcool réel : selon un sondage mené dans le temps des Fêtes 2019 par Alco Prévention Canada, plus de la moitié des personnes dont le taux d'alcool dans le sang était supérieur à 0,08 ignoraient qu'ils dépassaient la limite permise¹¹. En visant un taux plus bas, on diminue nos risques individuels et collectifs.

Par ailleurs, selon des estimations de la SAAQ, près du tiers des 139 conducteurs québécois décédés des suites d'un accident d'automobile et ayant subi un test d'alcoolémie présentaient un résultat supérieur à 80 mg par 100 ml de sang (0,08)¹². Ces chiffres ne comprennent pas les blessés, les victimes qui ne conduisaient pas et les dommages matériels pourtant aussi causés par une conduite suivant la consommation d'alcool.

Des mesures populaires

Comme l'ASPQ le rappelait dans une récente lettre ouverte reprise par les médias¹³, les Québécois.es sont autant capables que les autres Canadien.ne.s de s'habituer à une nouvelle limite d'alcoolémie. Les stratégies pour éviter de conduire après avoir trop bu sont nombreuses et largement diffusées : conductrice ou conducteur désigné.e, transport en commun, taxis et services de raccompagnement, dépannage par les proches, dormir sur place, alcotests, etc.

D'ailleurs, selon les sondages disponibles, en 2020, 70 % des Québécois.es considéraient que les sanctions liées à l'alcool au volant devraient être plus sévères et 87 % jugent inacceptable le fait de consommer deux boissons alcoolisées dans l'heure précédent la conduite d'un véhicule¹⁴. De plus, déjà en 2016, une majorité de Québécois.es (52 %) étaient favorables à une diminution de l'alcoolémie à 0,05 pour la conduite automobile¹⁵.

Plusieurs organismes sont également en faveur de cette réduction. Dès 2018, l'ASPQ et plusieurs autres groupes proposaient à la Commission l'instauration de sanctions administratives provinciales pour une alcoolémie de 0,05 et plus par prudence pour la vie¹⁶. Non seulement la mise en place d'un programme de sanctions immédiates dès 0,05 est toujours aussi pertinente et d'actualité pour réduire les accidents de la route et les méfaits liés à l'alcool au volant, mais les avancées scientifiques dans le domaine permettent même d'affirmer qu'une limite à 0,08 ne tient plus la route au Québec !

Sommaire des recommandations

- Abaisser la limite provinciale québécoise d'alcoolémie à 0,05 pour la conduite de véhicules routiers pour les conducteurs de 22 ans et plus ou non assujettis au permis d'apprenti ou probatoire (modification du *Code de la sécurité routière*) en instaurant des sanctions administratives immédiates ;
- Augmenter la présence et le contrôle policier (nombre de barrages routiers et programmes d'application sélective de la loi (PAS)) ;
- Compléter les nouvelles mesures et sanctions administratives par des actions de sensibilisation.

Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)

L'ASPQ est une association autonome regroupant citoyens et partenaires pour faire de la santé durable une priorité. La santé durable s'appuie sur une vision à long terme qui, tout en fournissant des soins à tous, s'assure aussi de garder la population québécoise en santé par la prévention.

Notre organisation conseille, enquête, sensibilise, mobilise et émet des recommandations basées sur les données probantes, des consensus d'experts, l'expérience internationale et l'acceptabilité sociale.

Références

- ¹ Sûreté du Québec (2020). *Bilan routier 2019*, <https://www.sq.gouv.qc.ca/nouvelles/bilan-routier-2019/>
- ² Société de l'assurance automobile du Québec (2017). *Profil détaillé des faits et des statistiques touchant l'alcool et les drogues au volant*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/stats-alcool-drogues-profil-detaille.pdf>
- ³ Panchal, P. et al. (2018). « Rapid synthesis : Examining the costs and cost-effectiveness of policies for reducing alcohol consumption », Hamilton (Can): *McMaster Health Forum*, <https://www.mcmasterforum.org/docs/default-source/product-documents/rapid-responses/examining-the-costs-and-cost-effectiveness-of-policies-for-reducing-alcohol-consumption.pdf?sfvrsn=2>
- ⁴ Ogden, E.J.D. et H. Moskowitz (2004). « Effects of Alcohol and Other Drugs on Driver Performance », *Traffic Injury Prevention* : 5 (3), <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580490465201>
- ⁵ Garrisson, H. et al. (2021), "The Effects of alcohol intoxication on cognitive functions critical for driving: a systematic review", *Accident Analysis & Prevention*: 154, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33676142/>
- ⁶ Killoran, A. Canning, U. Doyle, N. & Sheppard, L. (2010). "Review of effectiveness of Laws Limiting Blood Alcohol Concentration Levels to Reduce Alcohol Related Road Injuries and Deaths". *National Institute for Health and Clinical Excellence*, <https://www.ias.org.uk/uploads/pdf/bloodalcoholcontenteffectivenessreview.pdf>
- ⁷ INSPQ (2022). *Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool*, https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/conduite-avec-les-facultes-affaiblies-par-l-alcool#ref_4
- ⁸ Government of Alberta (2021). *Alcohol and driving*, <https://www.alberta.ca/alcohol-and-driving.aspx#jumplinks-1>
- ⁹ Blais, É., Bellavance, F., Marcil, A. et Carnis, L. (2015). « Effects of Introducing an Administrative .05% Blood Alcohol Concentration Limit on law enforcement patterns and Alcohol-Related Collisions in Canada », *Accident Analysis & Prevention*, Volume 82, <https://www.cirrelt.ca/documentstravail/cirrelt-2015-01.pdf>
- ¹⁰ CROP (2021). « Les Québécois et l'alcool ». *Éduc'Alcool*. <https://www.educalcool.qc.ca/wp-content/uploads/2021/12/Les-Que%CC%81be%CC%81cois-et-lalcool-2021.pdf>
- ¹¹ Demeules, J. (5 janvier 2020). « Je suis correct pour conduire... » Vraiment? Le Soleil, <https://www.lesoleil.com/2020/01/06/je-suis-correct-pour-conduire-vraiment-709c0e1655301a6ffce712fc04169c87?nor=true>
- ¹² Société de l'assurance automobile du Québec (2021). *Bilan routier 2020. Faits saillants*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2020.pdf>
- ¹³ Dessureault, M. (15 décembre 2021). « Alcool au volant : que nous manque-t-il pour comprendre? », *Association pour la santé publique du Québec*, <https://www.aspq.org/alcool-au-volant-que-nous-manque-t-il-pour-comprendre/>
- ¹⁴ Bergeron, C. D. et al. (2020). « La consommation d'alcool : qu'en pense la population du Québec? Rapport de recherche ». *Institut national de santé publique du Québec*. <https://inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2772-consommation-alcool-population-quebec.pdf>
- ¹⁵ SOM (2016). « Sondage portant sur l'acceptabilité sociale des substances psychoactives : alcool et cannabis », *Association pour la santé publique du Québec*, <https://www.aspq.org/nos-outils/sondage-portant-sur-lacceptabilite-sociale-des-substances-psychoactives-alcool-et-cannabis/>
- ¹⁶ Association pour la santé publique du Québec (2018). « 0,05... Par prudence pour la vie! ». Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, https://www.aspq.org/app/uploads/2020/07/aspq_memoire_commission_transports_environment_pl_165_fevrier-2018_z.pdf