



ARCHIVED - Archiving Content

Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

ARCHIVÉE - Contenu archivé

Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.



Juristat

Centre canadien de la statistique juridique



Statistique Canada – N° 85-002-XIF, vol. 23, n° 9 au catalogue

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES ET AUTRES DÉLITS DE LA ROUTE, 2002

par Derek Janhevich, Maire Gannon et Nicolas Morisset

Faits saillants

- En 2002, le taux des affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police a diminué de 4 % après une légère augmentation en 2001. Cette variation va dans le même sens que la tendance générale amorcée il y a 20 ans. Le taux de 2002 était de 65 % inférieur au sommet atteint en 1981.
- La tendance à la baisse affichée depuis 1981 peut être attribuable à un certain nombre de facteurs, notamment l'évolution des attitudes relativement à la conduite avec facultés affaiblies, le vieillissement de la population, ainsi que d'autres pratiques d'application utilisées par la police, comme le retrait immédiat du permis de conduire.
- Dans les provinces, le taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies s'est échelonné entre 183 pour 100 000 personnes de 16 ans et plus à Terre-Neuve-et-Labrador et 618 en Saskatchewan.
- Toutes les provinces et les trois territoires ont signalé une diminution du taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies en 2002, sauf le Québec, où le taux n'a pas varié. Parmi les provinces, c'est Terre-Neuve-et-Labrador qui a déclaré la plus forte baisse (-19 %), suivie du Nouveau-Brunswick (-12 %) et de la Saskatchewan (-11 %).
- Le taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies était le plus élevé chez les jeunes adultes de 19 à 24 ans et le moins élevé chez les 65 ans et plus.
- Le taux de délits de la route en vertu du *Code criminel* où il y a eu des décès ou des lésions corporelles a diminué généralement depuis 15 ans.
- Près des trois quarts (73 %) des causes judiciaires de conduite avec facultés affaiblies ont entraîné un verdict de culpabilité, dont 14 % ont donné lieu à une peine d'incarcération.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Product Description

This product, Catalogue no. 85-002-XPE, is published as a standard printed publication at a price of CDN \$11.00 per issue and CDN \$100.00 for a one-year subscription.

ISSN 0715-271X

The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

Electronic	CDN \$ 6.00	CDN \$ 78.00
Printed	CDN \$ 10.00	CDN \$ 130.00

This product is also available in electronic format on the Statistics Canada Internet site as Catalogue no. 85-002-XIE at a price of CDN \$9.00 per issue and CDN \$75.00 for a one-year subscription. To obtain single issues or to subscribe, visit our Web site at www50.statcan.ca, and select Products and Services.

ISSN 1209-6393

November 2003

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.

© Minister of Industry, 2003

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Product Description

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Product Description

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American national Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Product

The time spent in automobiles has increased substantially in recent years. According to Statistics Canada's 1998 General Social Survey on Time Use, on an average weekday, Canadians spent 6 more minutes travelling by car than they did in 1986 (Clark, 2000). In Canada, the average number of kilometres traveled during the week to go to work and return home rose from 85 km in 1986 to 100 km in 1998. Since cities are expanding, a larger proportion of people are living in suburbs and further from their workplace. People are spending much of their time in their personal vehicle, whether to go to work, to access leisure activities, or for personal needs. Additionally, according to the most recent data from the Canadian Vehicle Survey,¹ there were approximately 18.3 million road vehicles in 2002, compared with 17.6 in 1999.

This *Juristat* will analyze trends in impaired driving and other traffic offences under the *Criminal Code*. Points that may be useful in analyzing trends include new legislation on impaired driving; identification of variables that may be contributing to the general decline; and a brief examination of dangerous driving.

Product Description

A number of organizations and institutes have been collecting information on impaired driving over time; however the methodologies employed are somewhat different and therefore results differ as well (see text box "Different Methods of Data Collection").

Different Methods of Data Collection

A number of data sources exist on impaired driving and other traffic offences, and they all have strengths and limitations. For a more detailed description of these sources of data, refer to the Methodology and Data Sources section of this *Juristat*.

Canadian Centre for Justice Statistics (CCJS) – The CCJS collects information provided by the police as well as provincial adult courts. Police data on impaired driving and other *Criminal Code* traffic violations reflect those incidents and charges that come to the attention of the police. These data are subject to police operational and discretionary practices. The CCJS does not collect information on police-reported vehicle accidents, unless they are reported by the police as *Criminal Code* traffic violations. Court statistics reflect the number of cases involving a *Criminal Code* traffic violation that are processed through adult provincial criminal courts. It will not necessarily include all those cases that were processed by the police because of time lags, changes in the type of charge, and/or dropping of charges. As a result, the number of police incidents or charges and the number of cases appearing in court will not match.

Traffic Injury Research Foundation (TIRF) – The Foundation maintains a database on fatal accidents in Canada involving drivers, passengers and pedestrians since 1987. The data come from two information sources: police reports on accidents, and reports of coroners and medical examiners from all provinces. With respect to police data on accidents, most jurisdictions collect data on traffic crash frequencies from police reports. For an accident to be included in these counts, at least three things must happen: the accident must be reported to the police; the police must attend the accident; and a report must be written. Coroner data only include the sub-set of crashes that involve fatalities. Coroner data can suffer from the time lag between the actual death and the time the cause of death is determined and entered into a central data set, resulting in a lag in fatality count.

Transport Canada – The data, collected in co-operation with the Canadian Council of Motor Transport Administrators, include persons who died in connection with the death of an impaired driver. Often TIRF works in partnership with Transport Canada.

Mothers Against Drunk Drivers (MADD) Canada – With assistance of Applied Research and Evaluation Services of the University of British Columbia, a model was developed using TIRF and Transport Canada data to estimate the extent, cost and harm of impaired driving crashes in Canada that occur on public and private roads and property, or on the water involving all types of vehicles, vessels, and aircraft.

This *Juristat* will focus on police-reported impaired driving statistics, which refer to (1) incidents known to and substantiated by police and (2) persons charged with impaired driving. National-level analysis is based on these data.

¹ The available information dates only from 1999, since the data collection method has changed. It is not possible to compare the data with those for previous years.

Diversité des méthodes de collecte des données

Il existe un certain nombre de sources de données sur la conduite avec facultés affaiblies et les autres délits de la route, chacune ayant ses points forts et ses points faibles. Pour en avoir une description plus détaillée, se reporter à la partie qui porte sur les méthodes et les sources de données dans le présent *Juristat*.

Centre canadien de la statistique juridique (CCSJ) — Le CCSJ recueille des renseignements fournis par la police, de même que par les tribunaux provinciaux pour adultes. Les données policières sur la conduite avec facultés affaiblies et les autres délits de la route en vertu du *Code criminel* portent sur les affaires qui sont signalées à la police et sur les accusations portées par celle-ci; elles dépendent donc des pratiques opérationnelles et discrétionnaires utilisées par la police. Le CCSJ ne recueille pas de données sur les accidents de véhicules déclarés par la police, sauf s'il s'agit d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les statistiques des tribunaux tiennent compte du nombre de ces causes qui sont portées devant les tribunaux provinciaux de juridiction criminelle pour adultes, mais pas nécessairement de toutes les affaires dont s'est occupée la police en raison du décalage entre les événements, de changements au type d'accusation ou du retrait des accusations. C'est pourquoi le nombre d'accusations portées par la police et le nombre de causes portées devant les tribunaux ne correspondent pas.

La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR) — La Fondation tient depuis 1987 une base de données sur les accidents mortels de la route au Canada, impliquant des conducteurs, des

passagers et des piétons. Les données proviennent de deux sources : les rapports de police sur les accidents et les rapports des coroners et des médecins légistes de toutes les provinces. Pour ce qui est des données de la police sur les accidents, la plupart des secteurs de compétence comptent sur les rapports de la police pour obtenir des données sur la fréquence des accidents de la route. Pour qu'un accident soit compté, il y a au moins trois conditions : l'accident doit avoir été déclaré à la police; la police doit s'être rendue sur les lieux de l'accident; et un rapport doit avoir été rédigé. Les données du coroner ne comprennent que le sous-ensemble des accidents mortels. Dans le cas des données du coroner, il peut également y avoir un délai entre le moment du décès et celui où la cause du décès est déterminée et est inscrite dans un ensemble central de données, de sorte qu'il peut y avoir un écart pour ce qui est du nombre d'accidents mortels.

Transports Canada — Les données, recueillies en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, comprennent les personnes dont le décès est lié à celui d'un conducteur aux facultés affaiblies. Il arrive souvent que la FRBR travaille en collaboration avec Transports Canada.

Les mères contre l'alcool au volant (MADD Canada) — Avec l'aide des services de recherche appliquée et d'évaluation de l'Université de la Colombie-Britannique, un modèle a été élaboré, qui emploie les données de Transports Canada et de la FRBR, et qui sert à estimer l'étendue, le coût et les torts pour les accidents causés par la conduite avec facultés affaiblies au Canada qui ont lieu sur les propriétés et chemins publics et privés ou sur l'eau, et qui mettent en cause tous types de véhicules, de bateaux et d'aéronefs.

La diminution va dans le sens de la tendance générale à la baisse

En 2002, le taux de conduite avec facultés affaiblies (pour 100 000 personnes de 16 ans et plus) a repris sa tendance à la baisse (-4 %) depuis deux décennies, après une légère augmentation en 2001. Le taux de 321 a été légèrement inférieur au taux déclaré en 2000 (323), l'année avant l'augmentation. Près de 81 000 affaires de conduite avec facultés affaiblies ont entraîné le dépôt d'accusations contre environ 67 000 personnes en 2002. Le taux des personnes accusées a aussi chuté de 278 à 265 (tableau 2). En plus, environ 6 000 affaires ont été classées sans mise en accusation, soit par le retrait immédiat du permis de conduire, l'immunité diplomatique, ou le décès de l'accusé.

Interprétation des statistiques de conduite avec facultés affaiblies

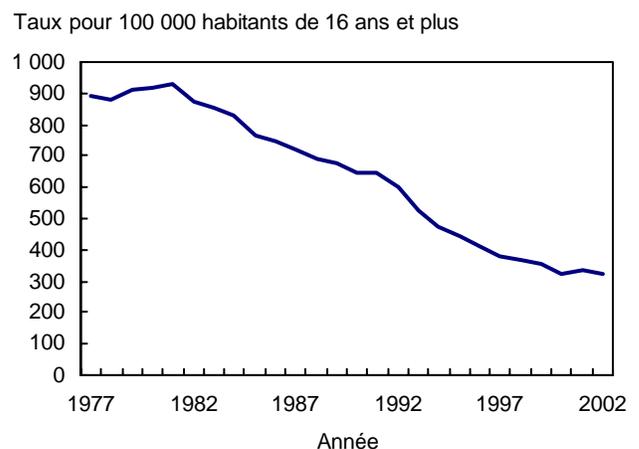
Il y a eu beaucoup de controverse au sujet des facteurs qui interviennent dans les tendances des infractions de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police. Il y a notamment les modifications législatives et les pratiques d'application utilisées par la police, mais aussi d'importants changements démographiques et l'évolution des attitudes relatives à la conduite avec facultés affaiblies.

Modifications législatives et mises en œuvre de programmes

Certains soutiennent que le resserrement des dispositions législatives a eu un effet sur le taux de conduite avec facultés affaiblies (Safety Research Office, 1998; McCartt, Shabanova et Berning, 2002; Quayle et Boase, 2002; Solomon et Chamberlain, 2002). Selon les données sur les tendances toutefois, les taux ont commencé à diminuer avant la mise en application de ces dispositions plus rigoureuses (figure 1; voir l'encadré intitulé Historique de certaines modifications du *Code criminel*). Le taux de conduite avec facultés affaiblies a commencé à diminuer au début des années 1980 et la tendance s'est maintenue dans les années 1990. Étant donné le vif intérêt

pour cette question, tant dans la population que chez les pouvoirs publics, des mesures ont été prises sur plusieurs fronts incluant l'introduction de mesures législatives provinciales ou territoriales liées à la conduite avec facultés affaiblies, comme les dispositions sur les programmes d'antidémarrage avec éthylomètre et sur la confiscation de véhicules. Des modifications ont été apportées au *Code criminel*, et Santé Canada a lancé son programme appelé « Dialogue sur l'alcool » au début des années 1980. Il s'agissait surtout, en collaboration avec les provinces et les territoires, de sensibiliser la population au problème de la conduite avec facultés affaiblies. Un certain nombre d'activités à ce sujet ont été organisées un peu partout et de nombreux messages ont été diffusés à la radio et à la télévision.

Figure 1



Nota : Campagne de Santé Canada sur la conduite avec facultés affaiblies au début des années 1980.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Historique de certaines modifications du *Code criminel*

1921 : Le Parlement établit, dans le *Code criminel*, l'infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité en cas de conduite en état d'ébriété.

1925 : Le Parlement y ajoute l'intoxication par un stupéfiant.

1930 : Le Parlement en fait une infraction hybride, c'est-à-dire que la Couronne peut choisir de procéder soit par déclaration sommaire de culpabilité, soit par mise en accusation.

1951 : L'infraction hybride de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou une drogue est ajoutée au *Code criminel*. Les sanctions sont généralement plus faibles que pour la conduite en état d'ébriété. L'analyse chimique des substances corporelles devient admissible en preuve, mais le suspect n'est pas tenu de fournir un échantillon.

1969 : Des modifications importantes sont apportées au *Code criminel*. L'infraction de 1921 portant sur la conduite en état d'ébriété est abrogée. L'infraction de 1951 sur la conduite avec facultés affaiblies est conservée et l'infraction relative à un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg pour 100 ml de sang et le refus de fournir un échantillon d'haleine au moyen d'un « alcootest approuvé » deviennent des infractions punissables par voie de déclaration sommaire de culpabilité.

1976 : L'infraction relative au refus de fournir un échantillon au moyen d'un « appareil de détection approuvé » est ajoutée au *Code criminel*. L'infraction de refus et celle du taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg deviennent des infractions hybrides. Les peines pour conduite avec facultés affaiblies, pour refus de fournir un échantillon et pour taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg sont harmonisées.

1985 : Les modes de transport par avion et par bateau sont ajoutés aux dispositions sur les infractions. Si la conduite avec facultés affaiblies cause la mort, la peine maximale est portée à 14 ans d'emprisonnement. Si la conduite avec facultés affaiblies cause des lésions corporelles, la peine maximale est portée à 10 ans d'emprisonnement. Antérieurement, la Couronne ne pouvait intenter une poursuite selon les dispositions relatives à la négligence criminelle ou à l'homicide involontaire que si elle souhaitait l'imposition éventuelle d'une forte peine en cas de culpabilité pour conduite avec facultés affaiblies. Une disposition est ajoutée permettant à la police de demander un mandat visant à obtenir un échantillon sanguin d'un conducteur inconscient ayant les facultés affaiblies dans certaines circonstances. Une période d'interdiction obligatoire de conduite est introduite et des rajustements sont apportés aux peines.

1989 : Le transport ferroviaire est ajouté aux dispositions sur les infractions.

1994 : Le temps pendant lequel la police peut demander un mandat en vue d'obtenir un échantillon sanguin d'un conducteur inconscient est porté de deux heures à quatre heures.

1997 : Une modification est apportée visant à ce que la durée de l'emprisonnement ne puisse servir à réduire la période d'interdiction de conduire. Également, la preuve visant à réfuter la présomption selon laquelle le taux d'alcoolémie au moment du test est celui qui existait au moment de la conduite du véhicule doit non seulement être différente du résultat de l'analyse de l'échantillon, mais doit indiquer que le taux d'alcoolémie au moment de la conduite du véhicule était inférieur à la « limite légale ».

1999 : Le projet de loi C-82 modifie le *Code criminel* en faisant passer la peine maximale en cas de délit de fuite à l'emprisonnement à perpétuité ou à 10 ans de détention, dans les cas où il y a un décès ou des blessures. La peine maximale pour conduite malgré une interdiction passe de deux ans à cinq ans d'emprisonnement.

Le temps dont dispose la police pour exiger un échantillon passe de deux à trois heures.

Dans l'imposition d'une peine à un délinquant, le juge doit considérer un taux d'alcoolémie supérieur à 160 mg/100 ml de sang comme un facteur aggravant. Des dispositions sont ajoutées précisant que le juge peut, dans une ordonnance de probation, poser une condition exigeant que le délinquant subisse des traitements ou utilise un antidémarrreur. Les périodes minimales d'interdiction de conduire sont augmentées à la première et à la deuxième infraction et, aux infractions ultérieures, à un, deux et trois ans respectivement. C'est seulement dans le cas d'une première infraction que le délinquant a la possibilité de reprendre le volant pendant une partie de la période d'interdiction s'il conduit un véhicule pourvu d'un antidémarrreur dans le cadre d'un programme public provincial ou territorial pour le reste de sa période d'interdiction de conduire. L'amende minimale en cas de première infraction pour conduite avec facultés affaiblies passe de 300 \$ à 600 \$.

2000 : Le projet de loi C-18 a pour effet de modifier le *Code criminel* afin que la peine maximale en cas de conduite avec facultés affaiblies causant le décès soit portée de 14 ans d'emprisonnement à l'emprisonnement à perpétuité. La disposition autorisant la police, dans certaines circonstances, à demander un mandat visant à obtenir un échantillon de sang d'un conducteur inconscient est élargie pour s'appliquer aux affaires où la police pense qu'un conducteur a les facultés affaiblies parce qu'il a consommé une drogue.

2001 : Le Parlement accorde aux récidivistes la possibilité de conduire de nouveau pendant une partie de la période d'interdiction si le véhicule est pourvu d'un antidémarrreur dans le cadre d'un programme public provincial ou territorial pour le reste de sa période d'interdiction de conduire. Il appartient aux provinces et aux territoires de décider ou non d'offrir un tel programme.

Pratiques d'application policières

Il existe une autre explication de la diminution générale du taux de conduite avec facultés affaiblies dans les années 1980 et 1990, soit l'utilisation accrue par la police du retrait immédiat du permis de conduire. En 1997, l'Association canadienne des chefs de police et Transports Canada ont commandé une enquête nationale auprès des policiers de première ligne. Aux questions portant sur leur attitude dans les situations de conduite avec facultés affaiblies, les policiers ont répondu qu'ils avaient tendance à imposer le retrait immédiat du permis dans les affaires où le taux d'alcoolémie était légèrement au-dessus de la limite légale. En outre, l'étude conclut que l'imposition plus fréquente du retrait immédiat du permis s'explique en partie par les raisons suivantes : (i) le temps nécessaire pour porter une accusation officielle prévue au *Code criminel*; (ii) les ressources nécessaires pour donner suite aux accusations; et (iii) le retrait immédiat du permis de conduire ayant pour effet de retirer de la route les conducteurs avec facultés affaiblies (Transports Canada, 1999).

Par le passé, ces infractions n'étaient généralement pas signalées au Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC), sauf si le conducteur avait fait l'objet d'une mise en

accusation par la police, de sorte que le nombre d'affaires réelles de conduite avec facultés affaiblies peut avoir été légèrement sous-estimé dans les statistiques de la criminalité déclarées par la police. À partir de 2001, certains services de police ont commencé à signaler ces affaires (lorsque le conducteur n'avait pas été inculpé officiellement) au Programme DUC comme s'il s'agissait d'affaires réelles de conduite avec facultés affaiblies. Cette nouvelle directive de dénombrement a contribué à l'augmentation du nombre d'affaires réelles en 2001 et à une hausse correspondante du pourcentage de affaires classées sans mise en accusation. À partir de 2002, on a demandé à tous les services de police de commencer à inscrire les affaires de cette façon.

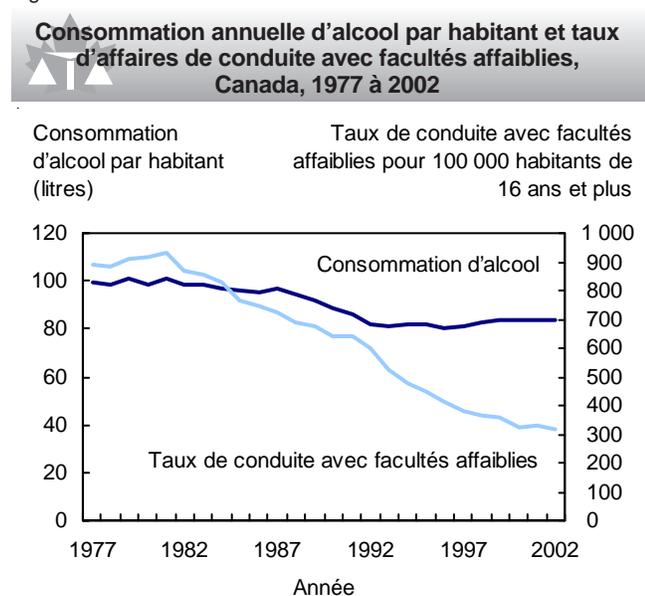
Changements démographiques et évolution des attitudes sociales

La baisse générale des taux de criminalité depuis le début des années 1980 a coïncidé avec la diminution de la proportion de jeunes adultes dans l'ensemble de la population. Comme les taux d'infraction et de victimisation sont plus élevés chez les jeunes adultes que dans les autres groupes d'âge, il est probable que les taux de criminalité baissent à mesure que leur proportion diminue dans la population (Ouimet, 2002). Il s'agit d'une

explication possible de la tendance à la baisse du taux des infractions pour conduite avec facultés affaiblies.

En outre, il apparaît que les gens choisissent plus souvent un autre mode de transport ou comptent sur des « conducteurs désignés » lorsqu'ils consomment de l'alcool à l'extérieur de leur domicile. Il y a eu une baisse du taux de conduite avec facultés affaiblies malgré la faible variation de la consommation d'alcool depuis une décennie (figure 2).

Figure 2



Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité; Statistiques sur les aliments, produit n° 21-020-XIF au catalogue de Statistique Canada, vol. 2, n° 1, 2003.

La majorité des infractions portent sur la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies ou avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg pour 100 ml

Sur les quelques 81 000 infractions pour conduite avec facultés affaiblies en 2002, la grande majorité (94 %) ont été classées par la police comme des affaires de conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies ou avec un taux d'alcoolémie de plus de 80 mg (tableau 3)³. Les autres infractions ont été classées comme suit : défaut de fournir un échantillon d'haleine ou de sang (5 %) et conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule à moteur causant des lésions corporelles ou le décès (1 %)⁴.

Ces proportions ont peu évolué au fil du temps, mais il existe des différences quant au type d'infractions de conduite avec facultés affaiblies enregistrées par la police. Le nombre d'affaires de conduite d'autres véhicules avec facultés affaiblies (c.-à-d. des bateaux, des navires, des motoneiges ou des avions) a fluctué au cours des 15 dernières années et le chiffre de 2002 est semblable à celui de 1987.

Au cours des 10 dernières années, les affaires de défaut ou de refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang ont chuté de 63 %. Ce genre d'affaire représentait 5 % de toutes les affaires de conduite avec facultés affaiblies en 2002, comparativement à 8 % en 1992.

- Il s'agit des infractions selon l'alinéa 253a) conduite lorsque la capacité de conduire d'une personne est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue, et l'alinéa 253b) conduire un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg pour 100 ml de sang.
- Pour avoir une description plus détaillée des infractions dans les cas de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles et la mort, se reporter à la partie portant sur les blessures et les décès de la route dans le présent Juristat.

La conduite avec facultés affaiblies selon le Code criminel

Définition

Conduite avec facultés affaiblies ou taux supérieur à 80 mg.

L'article 253 décrit deux infractions distinctes :

Commet une infraction quiconque conduit, ou aide à conduire, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur, d'un bateau, d'un aéronef ou de matériel ferroviaire, que ceux-ci soient en mouvement ou non, dans les cas suivants :

- lorsque sa capacité de conduire est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue;
- lorsqu'il a consommé une quantité d'alcool telle que son alcoolémie dépasse 80 mg pour 100 ml de sang.

Le paragraphe 254(5) établit comme infraction le refus sans excuse raisonnable d'obtempérer à un ordre donné par un agent de la paix de fournir un échantillon d'haleine ou de sang.

Peines

Le paragraphe 255(1) prévoit les peines maximales suivantes :

- dans les cas où il y a poursuite par mise en accusation, une peine d'emprisonnement d'au plus cinq ans;
- dans les cas où il y a poursuite par procédure sommaire, une peine d'emprisonnement d'au plus six mois.

Les peines minimales selon les articles 253 et 254 sont les suivantes :

- pour la première infraction, une amende minimale de 600 \$;
- pour la deuxième infraction, un emprisonnement minimal de 14 jours;
- pour la troisième infraction, un emprisonnement minimal de 90 jours.

L'article 259 prévoit que quiconque est déclaré coupable d'une infraction selon les alinéas 253a) ou b) est interdit de conduire un véhicule à moteur pendant une période minimale :

- d'un an pour une première infraction;
- de deux ans pour une deuxième infraction;
- de trois ans pour chaque infraction suivante.

De plus, l'article 259 prévoit qu'un contrevenant peut conduire un véhicule à moteur pendant la période d'interdiction si le tribunal lui accorde le droit de le faire, si le véhicule est pourvu d'un antidémarrreur avec éthylomètre dans le cadre d'un programme provincial et si le contrevenant n'a pas conduit :

- pour une période minimale de trois mois (pour une première infraction);
- pour une période minimale de six mois (pour une deuxième infraction);
- pour une période minimale d'un an (pour une infraction subséquente).

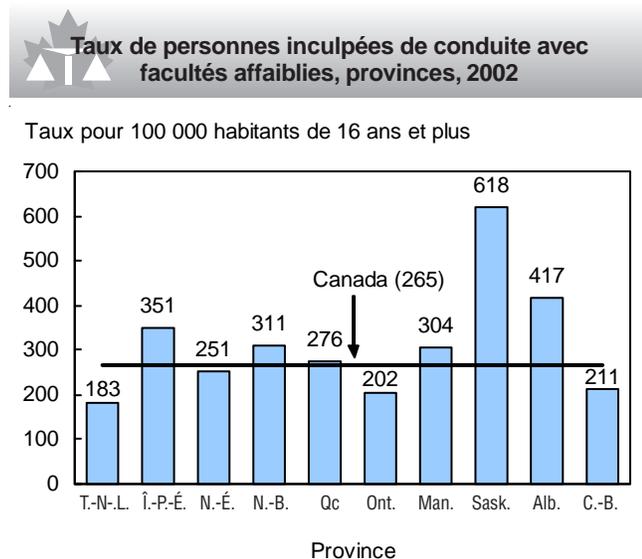
Le paragraphe 255(2) prévoit que quiconque commet une infraction prévue à l'alinéa 253a) et cause ainsi des lésions corporelles à une autre personne est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de 10 ans.

Le paragraphe 255(3) prévoit que quiconque commet une infraction prévue à l'alinéa 253a) et cause ainsi la mort d'une autre personne est coupable d'un acte criminel et passible de l'emprisonnement à perpétuité.

La Saskatchewan affiche toujours le taux le plus élevé d'accusations pour conduite avec facultés affaiblies

Il y a des écarts considérables dans l'ensemble du Canada, le taux (pour 100 000 personnes de 16 ans et plus) de personnes inculpées de ces infractions s'échelonnant entre 183 à Terre-Neuve-et-Labrador et 618 en Saskatchewan.

Figure 3



Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité, 2002.

À l'exception du Québec, où il y a eu relativement peu de changement par rapport à l'année précédente, toutes les provinces ont signalé une diminution du taux des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies en 2002. Terre-Neuve-et-Labrador (-19 %) a signalé la plus forte baisse, suivie du Nouveau-Brunswick (-12 %) et de la Saskatchewan (-11 %) (tableau 4).

La quantité de ressources policières à la disposition de la collectivité pourrait avoir un effet sur les données relatives aux inculpations, surtout pour une infraction comme la conduite avec facultés affaiblies, qui dépend dans une large mesure des activités d'exécution de la loi par la police. En 2002, la même année où la Saskatchewan a déclaré le taux le plus élevé d'inculpations pour conduite avec facultés affaiblies, la province comptait aussi le plus grand nombre de policiers par habitant parmi toutes les provinces (Logan, 2002). Toutefois, ce n'est pas parce qu'il y a plus de policiers que le taux de conduite avec facultés affaiblies est plus élevé. La fréquence générale des affaires de conduite avec facultés affaiblies contribue au taux d'inculpation des personnes, tout comme l'allocation des ressources.

Regina enregistre le taux le plus élevé de toutes les régions métropolitaines de recensement au Canada

Parmi les régions métropolitaines de recensement (RMR) au Canada, Regina a signalé le taux le plus élevé d'inculpations pour conduite avec facultés affaiblies (383 pour 100 000 habitants de 16 ans et plus), suivie de Trois-Rivières (355), Saskatoon (345) et Thunder Bay (293) (tableau 5)⁵. La vaste majorité des RMR ont signalé des taux plus bas que la moyenne canadienne de 265.

Si la plupart des 25 RMR du Canada ont encore signalé un taux en baisse d'inculpations pour conduite avec facultés affaiblies en 2002 (tableau 3), sept ont signalé une augmentation. Les RMR de Sherbrooke (+11 %) et de Saguenay (+9 %) au Québec ont signalé les plus fortes augmentations, suivies de Vancouver (+5 %). Il y a eu de légères augmentations à Calgary, Sudbury et Thunder Bay (3 % chacune) et Trois-Rivières (2 %).

Seulement trois des 25 RMR ont signalé une hausse depuis cinq ans : Toronto (15 %), St. Catharines–Niagara (8 %) et Calgary (6 %).

Des neuf plus grandes RMR au Canada (population totale de plus de 500 000 habitants), les villes albertaines de Calgary et d'Edmonton ont signalé les taux d'inculpations les plus élevés pour la conduite avec facultés affaiblies (272 et 244 respectivement). Pour la deuxième année consécutive, Vancouver (135) et Hamilton (130) ont signalé les taux les plus faibles.

Caractéristiques de la conduite avec facultés affaiblies

Certains services de police déclarent des statistiques au Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire (DUC 2), qui sert à recueillir des renseignements détaillés au sujet des affaires, des victimes et des délinquants — comme l'âge des personnes impliquées et la gravité des blessures infligées aux victimes — renseignements qui ne sont pas disponibles au moyen du Programme DUC agrégé. En 2002, la base de données de recherche du Programme DUC 2, un sous-groupe de la base de données de la DUC 2, incluait 94 services policiers dans neuf provinces⁶. Ces données représentaient 56 % du nombre d'actes criminels réels relevant du *Code criminel* à l'échelle nationale⁷.

Dans la plupart des affaires de conduite avec facultés affaiblies, il s'agit d'automobiles

En 2002, selon la base de données de recherche du Programme DUC 2, dans les affaires de conduite avec facultés affaiblies où le type de véhicule était connu, il s'agissait d'automobiles dans 81 % des affaires, de camions, fourgonnettes, autobus ou véhicules récréatifs dans 17 % des affaires, d'autres véhicules terrestres motorisés dans 1 % des affaires, et de navires et autres types d'embarcation dans 1 %.

5. Les services de police formant les RMR peuvent porter des accusations pour les infractions au code de la route à l'extérieur des limites des RMR.
6. Le Programme DUC 2 n'est pas représentatif à l'échelle nationale.
7. Pour une description plus détaillée, voir la partie du présent Juristat consacrée aux méthodes.

Les effets de la consommation de drogues dans la conduite d'un véhicule à moteur

Au Canada, les dispositions suivantes sur l'utilisation de drogues sont énoncées dans le *Code criminel*. Selon l'alinéa 253a) du *Code criminel*, commettre une infraction quiconque conduit un véhicule à moteur lorsque sa capacité de le faire est affaiblie par l'effet d'une drogue ou de l'alcool. La police peut demander un mandat en vertu de l'article 256 afin d'obtenir un échantillon de sang d'un conducteur inconscient seulement si elle a des raisons de croire que le conducteur a les facultés affaiblies par la consommation de d'alcool ou de drogues, et qu'il a été impliqué dans une collision ayant causé des blessures ou un décès. Autrement, les pouvoirs de la police visant à obtenir une preuve de l'infraction de conduite avec facultés affaiblies prévue à l'alinéa 253a) sont limités, comparativement aux situations dans lesquelles le taux d'alcoolémie du suspect dépasse 80 mg pour 100 ml de sang (alinéa 253b)). En effet, un agent de police n'a pas le pouvoir selon le *Code* d'exiger qu'un suspect fournisse une preuve sous la forme d'une substance corporelle aux fins du dépistage des drogues, même s'il existe des motifs raisonnables et probables de croire que la capacité du suspect est affaiblie par une drogue. Le paragraphe 258(5) autorise le dépistage des drogues lorsqu'il y a déjà une prise de sang pour le dépistage de l'alcool en vertu d'un ordre prévu à l'article 254. Dans certains secteurs de compétence, il existe un programme visant à aider les policiers à détecter la présence de drogues. Dans ce programme, élaboré d'abord aux États-

Unis, les policiers apprennent à évaluer le comportement et l'apparence physique des conducteurs ayant les facultés affaiblies pour déterminer s'ils sont sous l'effet d'une drogue et, si tel est le cas, pour déterminer le type de drogues.

Voici les effets des drogues les plus courantes qui sont susceptibles de nuire à la conduite d'un véhicule :

Cannabis : Perturbation de la vision, surtout de nuit; augmentation du temps de récupération après éblouissement; difficulté d'appréciation des distances; difficulté de perception des couleurs; difficulté de négociation d'un virage; difficulté de concentration.

Héroïne et morphine : Perte d'attention; diminution des réflexes; diminution du sens de la réalité et de la sensibilisation au danger et aux obstacles. À faible dose : risque de perte de contrôle du véhicule par somnolence, malaise d'origine cardiaque ou respiratoire. À forte dose : délire, hallucinations, excitation motrice.

Cocaïne : Sensation d'euphorie liée à l'excès de confiance en soi, désir de performance, altération de la vision, accroissement du désir de prendre des risques, agressivité.

Dérivés de type méthylènedioxyamphétamine (ecstasy) : Fatigue, fièvre, rigidité musculaire et troubles de l'accommodation (en raison d'une mydriase, c'est-à-dire de la dilatation de la pupille).

Les taux de conduite avec facultés affaiblies sont plus élevés en fin de semaine et aux petites heures du matin

Selon la base de données de recherche DUC 2, la police constate plus souvent des infractions de conduite avec facultés affaiblies pendant la fin de semaine (le vendredi, le samedi et le dimanche). Le taux en fin de semaine (143 pour 100 000 personnes de 16 ans et plus) a été de 1,7 fois plus élevé que celui de la semaine (86). Le taux des affaires de conduite avec facultés affaiblies constatées par la police a été le plus élevé le samedi et le moins élevé le mardi. Bien entendu, le taux général a aussi été le plus élevé entre minuit et quatre heures (115).

Les taux de conduite avec facultés affaiblies ont été les plus élevés en juin (21 pour 100 000 personnes de 16 ans et plus) et les moins élevés en janvier et en février (16 et 17)⁸.

La plupart des personnes accusées sont des hommes

Selon le Programme DUC agrégé, bien que la vaste majorité des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies soient encore des hommes (87 %), la proportion des femmes inculpées a augmenté constamment, passant de 8 % en 1986 à 13 % en 2002.

Les taux les plus élevés ont été signalés chez les adultes de 19 à 24 ans

Selon la base de données de recherche du Programme DUC 2, le taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies par ce groupe de services de police a été le plus élevé parmi les 19 à 24 ans (416 pour 100 000 personnes de 19 à 24 ans). Le taux le plus élevé pour un âge donné a été parmi les 21 ans, soit 449 (figure 4). Les taux se stabilisent et restent relativement constants pour les 25 à 44 ans, tandis que les personnes inculpées âgées de 65 ans et plus représentent le taux le plus faible (36 pour 100 000 personnes de 65 ans et plus).

Combien de Canadiens conduisent avec des facultés affaiblies?

La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR) administre une enquête annuelle appelée Sondage sur la sécurité routière auprès des Canadiens, dans le cadre de laquelle on pose aux Canadiens de 16 ans et plus un certain nombre de questions sur la sécurité routière. En 2002, 7,9 % des automobilistes ont déclaré avoir conduit au cours de l'année précédente avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise. Il y a donc environ 1,7 million de Canadiens qui ont conduit pendant que leurs facultés étaient affaiblies, de leur aveu même.

Pour ce qui est des caractéristiques démographiques des conducteurs avec facultés affaiblies, les jeunes (16 à 18) et les personnes âgées (65 ans et plus) étaient les moins susceptibles et les personnes de 19 à 34 ans étaient les plus susceptibles de déclarer prendre le volant après avoir consommé de l'alcool (Beirness, Simpson et Desmond, 2002).

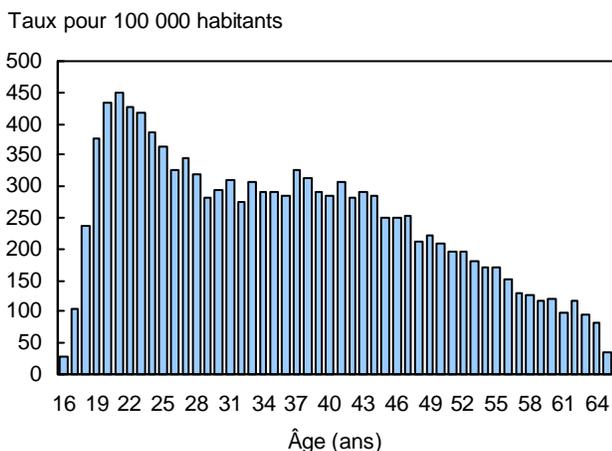
Les caractéristiques liées à l'âge sont constantes chez les personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies les jours de semaine et celles qui le sont la fin de semaine (figure 5). Le taux le plus élevé se trouve chez les 19 à 24 ans qui ont été inculpés la fin de semaine (283 pour 100 000 habitants).

Les habitudes de consommation d'alcool et le mode de vie peuvent expliquer le taux plus élevé de conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes adultes. Selon l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC), les personnes de 20 à 24 ans ont le taux le plus élevé d'« abus régulier d'alcool », c'est-à-dire la consommation d'au moins cinq verres en une seule occasion au moins 12 fois dans les 12 mois précédents. En 2000-2001, 37 % des personnes de 20 à 24 ans ont indiqué faire des « abus réguliers d'alcool » comparativement à 25 % des 25 à 34 ans et à 21 % des 35 à 44 ans. Ce facteur, allié avec le mode de vie, augmente la probabilité de conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes.

8. Le taux peut être plus faible parce qu'il y a moins de jours en février.

Figure 4

Taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies, selon l'âge, 2002

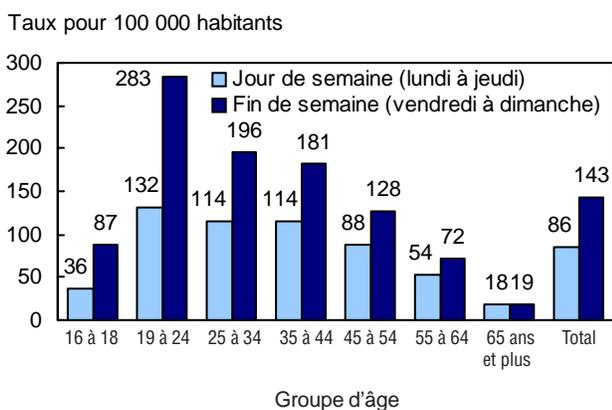


Nota : Les données proviennent d'un échantillon non représentatif de 94 services policiers (excluant les répondants avec des données annuelles partielles et les répondants ruraux de la Police provinciale de l'Ontario), et représentaient 56 % du volume national de la criminalité en 2002. La population pour les répondants ayant une juridiction partielle dans certaines subdivisions de recensement a été ajustée dans ce tableau.

Sources : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, 2002. La population pour les services policiers est calculée à partir d'estimations provenant de la Division de la démographie, Statistique Canada. Ces populations sont basées sur les limites géographiques du Recensement de 1996.

Figure 5

Taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies pendant la semaine et la fin de semaine, 2002



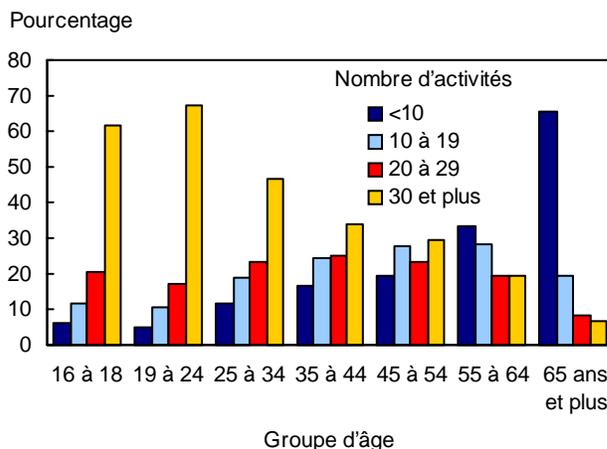
Nota : Les données proviennent d'un échantillon non représentatif de 94 services policiers (excluant les répondants avec des données annuelles partielles et les répondants ruraux de la Police provinciale de l'Ontario), et représentaient 56 % du volume national de la criminalité en 2002. La population pour les répondants ayant une juridiction partielle dans certaines subdivisions de recensement a été ajustée dans ce tableau.

Sources : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, 2002. La population pour les services policiers est calculée à partir d'estimations provenant de la Division de la démographie, Statistique Canada. Ces populations sont basées sur les limites géographiques du Recensement de 1996.

Le nombre d'activités en soirée à l'extérieur du foyer peut être un indicateur du mode de vie. Comparativement à leurs aînés, les jeunes adultes passent beaucoup plus de soirées à l'extérieur de leur foyer (figure 6). Selon l'Enquête sociale générale de 1999 deux personnes sur trois âgées de 19 à 24 ans avaient 30 activités ou plus en soirée en un mois, par opposition à moins de la moitié des personnes de 25 à 34 ans et le tiers des personnes de 35 à 44 ans.

Figure 6

Nombre d'activités en soirée à l'extérieur par mois, selon le groupe d'âge, 1999¹



1. Exclut les réponses « Ne sait pas/non indiqué ».

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 1999.

Autres délits de la route prévus au Code criminel

En 2002, la police a déclaré plus de 117 000 délits de la route prévus au *Code criminel*. La majorité de ces infractions de conduite avec facultés affaiblies (69 %), suivies du défaut d'arrêter (19 %), de la conduite dangereuse (7 %) et de la conduite en période d'interdiction (5 %). Le taux de conduite dangereuse a été de 34 affaires pour 100 000 personnes de 16 ans et plus (tableau 6).

Parmi les provinces, c'est la Saskatchewan qui a déclaré le taux le plus élevé d'affaires de conduite dangereuse (88), tandis que le Québec a signalé le plus bas (15).

De façon générale, depuis 15 ans, le taux d'infractions de conduite dangereuse prévues au *Code criminel* déclarées par la police a fluctué légèrement d'une année à l'autre; toutefois, en 2001, il a fait un bond de 25 % et il est resté relativement constant en 2002.

La conduite dangereuse en vertu du *Code criminel*

Définition

Conduite dangereuse — Voici la définition de l'infraction générale de conduite dangereuse d'un véhicule à moteur selon le paragraphe 1 de l'article 249 du *Code criminel* :

Commets une infraction quiconque conduit selon le cas :

- a) un véhicule à moteur d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état du lieu, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible dans ce lieu;

Peines

Conduite dangereuse — Quiconque commets une infraction mentionnée au paragraphe (1) est coupable d'un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans ou d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Conduite dangereuse causant des lésions corporelles — Quiconque commets une infraction mentionnée au paragraphe (1) et cause ainsi des lésions corporelles à une autre personne est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de 10 ans.

La conduite dangereuse causant des lésions corporelles si l'on tente de fuir un policier comporte une peine d'emprisonnement maximale de 14 ans (paragraphe 249(1)).

Conduite dangereuse causant la mort — Quiconque commets une infraction mentionnée au paragraphe (1) et cause ainsi la mort d'une personne est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de 14 ans.

La conduite dangereuse causant la mort si l'on essaie de fuir un policier comporte une peine d'emprisonnement à perpétuité (paragraphe 249(1)).

Délits de la route causant des blessures et des décès

Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et territoriaux, et les administrations municipales, de même que des organismes non gouvernementaux, comme Les mères contre l'alcool au volant (MADD Canada) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR) ont joué un rôle important dans le suivi de l'évolution de la conduite avec facultés affaiblies, des autres délits de la route et des risques pour la sécurité que présentent ces infractions.

Le nombre de délits de la route causant la mort et des lésions corporelles qui sont déclarés par la police est généralement en baisse

Selon les statistiques déclarées par la police et tirées du Programme DUC, le taux global des délits de la route prévus au *Code criminel* qui ont causé des décès ou des lésions corporelles est généralement en baisse (tableau 7). Le taux des délits de la route causant la mort et qui sont déclarés par la police a diminué de plus de la moitié depuis 16 ans, chutant de 2,4 (pour 100 000 personnes de 16 ans et plus) en 1986 à 1,0 en 2001 et 2002. Cette baisse s'explique par la diminution des décès causés par la conduite avec facultés affaiblies et la conduite dangereuse.

Pour ce qui est des délits de la route entraînant des lésions corporelles, la plus grande partie de la diminution de 41 % depuis 1986 s'explique par la réduction des blessures causées par la conduite dangereuse (en baisse de 49 %). Le taux des affaires de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles qui sont déclarées par la police a diminué de 20 % depuis 1986.

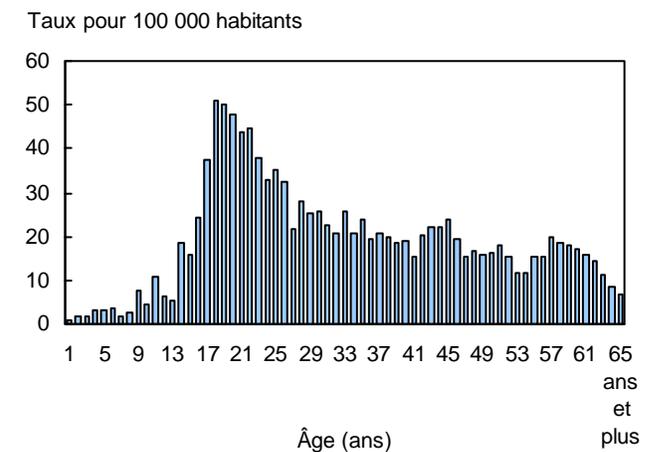
Le taux des victimes des délits de la route est le plus élevé parmi les jeunes adultes

Si l'on tient compte de tous les délits de la route prévus au *Code criminel* qui ont été déclarés en 2001 par les répondants du Programme DUC 2 (ce qui comprend le défaut d'arrêter), le taux de victimisation personnelle causé par les délits de la route a été de 18 pour 100 000 habitants⁹. Tout comme les taux de mise en accusation pour la conduite avec facultés affaiblies étaient les plus élevés parmi les jeunes adultes de 19 à 24 ans, les taux de victimisation (43 pour 100 000 habitants) l'étaient aussi. Le

plus faible risque de victimisation (6 pour 100 000 habitants) s'est trouvé chez les enfants et les jeunes de moins de 16 ans. Le taux de victimisation le plus élevé de tous les âges, soit 51 pour 100 000 habitants de 18 ans (figure 7), a été parmi les 18 ans.

Figure 7

Taux de victimes d'accidents de la route (blessure et décès), par âge, 2002



Nota : Les données proviennent d'un échantillon non représentatif de 94 services policiers (excluant les répondants avec des données annuelles partielles et les répondants ruraux de la Police provinciale de l'Ontario), et représentaient 56 % du volume national de la criminalité en 2002. La population pour les répondants ayant une juridiction partielle dans certaines subdivisions de recensement a été ajustée dans ce tableau.

Sources : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, 2002. La population pour les services policiers est calculée à partir d'estimations provenant de la Division de la démographie, Statistique Canada. Ces populations sont basées sur les limites géographiques du Recensement de 1996.

9. Les victimes peuvent comprendre les personnes de tout âge qui sont blessées ou tuées dans le cadre d'un délit de la route (c.-à-d. un passager, une personne voyageant dans un véhicule venant en sens inverse ou un piéton).

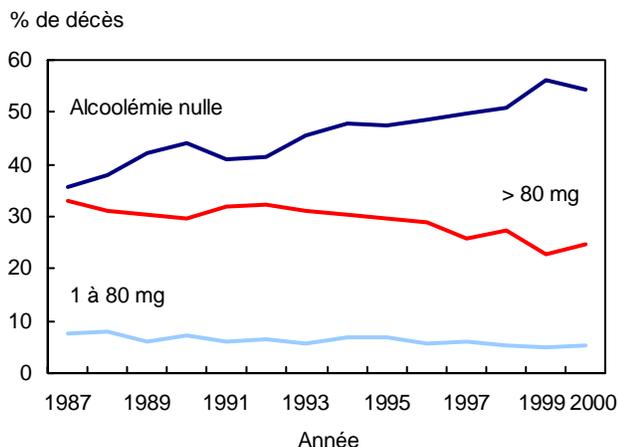
La FRBR utilise divers indicateurs pour examiner le problème des collisions où l'alcool est en cause¹⁰. Voici ces indicateurs :

- le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans une collision où l'alcool était en cause;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs qui ont été tués et qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de piétons qui ont été tués et qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions causant des blessures graves et où l'alcool était en cause.

Selon les données de la FRBR de 1995 à 2000, le nombre estimatif de décès dans des collisions impliquant un conducteur qui avait consommé de l'alcool a chuté de 1 296 à 864. La figure 8 indique que la proportion de conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie était au-delà de la limite permise (plus de 80 mg d'alcool pour 100 ml de sang) a tombé d'environ tiers (33 %) à un quart (25 %) de 1987 à 2000. En outre, les chiffres de la FRBR montrent que la proportion de conducteurs impliqués dans des collisions ayant causé des blessures graves et où l'alcool était en cause a diminué légèrement, soit de 21 % en 1995 à 19 % en 2000.

Figure 8

Consommation d'alcool par les chauffeurs décédés dans un accident de la route, Canada, 1987 à 2000



Source : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 2002.

Les tribunaux et les délits de la route

On s'interroge beaucoup sur la manière dont les personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies et d'autres délits de la route sont sanctionnées, sur la lourdeur du fardeau que ces infractions et les délinquants imposent au système judiciaire et sur le nombre de délinquants qui comparaissent à plusieurs reprises pour ces infractions.

L'Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes (ETJCA) est utilisée pour recueillir des renseignements sur les causes de délits de la route instruites par les tribunaux. Au

moment de la production du présent rapport, les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes dans l'ensemble des provinces et des territoires (sauf le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut) avaient déclaré des données judiciaires pour l'enquête. Ces neuf provinces et un territoire enregistrent environ 90 % des causes traitées par les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada¹¹.

Taux de condamnation élevé pour la conduite avec facultés affaiblies et les autres délits de la route

Sur les plus de 452 000 causes instruites par les tribunaux et pris en compte dans l'ETJCA en 2001-2002, 12 % (52 662) avaient trait à la conduite avec facultés affaiblies, comparativement à 11 % aux voies de fait simples, 9 % au vol, 4 % à fraude et 3 % à l'introduction par effraction¹².

Par comparaison avec d'autres infractions au *Code criminel*, les taux de condamnation pour les délits de la route sont relativement élevés. Un peu moins des trois quarts (73 %) des causes de conduite avec facultés affaiblies ont abouti à une condamnation et dans 7 causes sur 10 (69 %) d'autres délits de la route, il y a eu un verdict de culpabilité. On peut comparer ces statistiques avec les taux de condamnation de 60 % pour l'ensemble des infractions au *Code criminel*, de 50 % pour les crimes avec violence et de 62 % pour les crimes contre les biens (Robinson, 2003).

L'amende est la peine la plus courante pour la conduite avec facultés affaiblies, et l'incarcération, pour les autres délits de la route

L'amende est la forme la plus courante de peine dans les causes de conduite avec facultés affaiblies. En 2001-2002, dans moins de 8 causes sur 10 (77 %), la peine la plus sévère qui a été imposée était une amende, suivie de l'incarcération (14 %) et de la probation (7%). En comparaison, des peines d'incarcération ont été imposées dans 36 % des causes de crimes avec violence et dans 39 % des causes de crimes contre les biens. Les peines d'incarcération ont été imposées les plus couramment pour les autres délits de la route (46 %), suivies d'une amende (37 %) et de la probation (10 %).

La grande majorité (74 %) des amendes pour conduite avec facultés affaiblies variaient de 500 \$ à 1 000 \$. Le montant moyen de l'amende était de 785 \$, comparativement à 648 \$ pour les autres délits de la route prévus au *Code criminel* en 2001-2002.

10. Pour en savoir davantage sur les données et les méthodes utilisées, voir D.R. Mayhew, S.W. Brown, et H.M. Simpson, Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2000, n° TP 11759 F au catalogue, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada 2002.
 11. Pour une description plus détaillée, voir la partie du présent Juristat portant sur les méthodes.
 12. Il y a trois niveaux de voies de fait prévus au Code criminel : voies de fait de niveau 1, art. 266, voies de fait de niveau II, art. 267 et voies de fait de niveau III, art. 268). Les voies de fait simples (voies de fait de niveau 1, art. 266) sont les moins graves des trois types décrites dans le Code criminel. Une personne commet une voie de fait « simple » lorsqu'elle emploie la force ou menace d'employer la force contre une autre personne, sans le consentement de cette autre personne. La catégorie des voies de fait graves comprend les voies de fait les plus graves décrites dans le Code criminel, c'est-à-dire les voies de fait armées (voies de fait de niveau II, art. 267), les voies de fait graves (voies de fait de niveau III, art. 268) et les autres voies de fait (p. ex. voies de fait sur un policier et inflicton illégale de lésions corporelles).

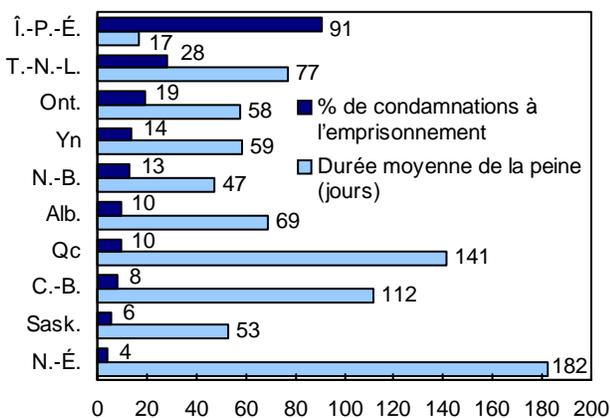
En 2001-2002, la durée moyenne des ordonnances de probation était d'un peu plus d'un an (383 jours). Dans le cas des peines d'incarcération, la majorité (57 %) étaient d'une durée d'un mois ou moins. Dans près de 4 causes sur 10, la peine d'incarcération variait d'un à six mois et dans 4 % des causes, la peine était de plus de six mois. Environ 1 % des délinquants ont été condamnés à une peine dans un établissement fédéral, c'est-à-dire à une peine de détention supérieure à deux ans¹³. La durée moyenne d'une peine d'incarcération dans les causes de conduite avec facultés affaiblies était de moins de trois mois, soit 73 jours.

Le recours à l'incarcération et la durée de la peine dans les causes de conduite avec facultés affaiblies varient beaucoup dans l'ensemble du pays

Comme nous l'avons déjà mentionné, en 2001-2002, une peine d'incarcération a été imposée dans 14 % des causes de conduite avec facultés affaiblies aboutissant à une condamnation¹⁴ devant les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes; toutefois, cette proportion variait beaucoup dans l'ensemble du pays. Par exemple, à l'Île-du-Prince-Édouard, 91 % des verdicts de culpabilité rendus dans les causes de conduite avec facultés affaiblies ont donné lieu à l'incarcération, comparativement à seulement 4 % en Nouvelle-Écosse. La durée de la peine variait beaucoup également dans l'ensemble du pays. Par exemple, bien que 91 % des verdicts de culpabilité aient entraîné une peine d'emprisonnement à l'Île-du-Prince-Édouard, la durée moyenne de la peine était de 17 jours, comparativement à 182 jours en Nouvelle-Écosse (figure 9).

Figure 9

Pourcentage de causes avec condamnation pour conduite avec facultés affaiblies qui ont abouti à l'emprisonnement, selon la durée moyenne de la peine et la province, 2001-2002



Note : Il n'y a pas de données de l'Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes pour le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes.

Tendances des décisions judiciaires rendues dans les causes de délits de la route prévus au Code criminel

Une période d'incarcération a été imposée dans moins de causes de conduite avec facultés affaiblies

Selon les données obtenues auprès des secteurs de compétence qui ont répondu à l'ETJCA de façon continue depuis 1994-1995, le recours à l'emprisonnement en tant que peine la plus sévère dans les causes de conduite avec facultés affaiblies a accusé un léger déclin, chutant de 14 % en 1994-1995 à 11 % en 2001-2002¹⁵. Un certain nombre de facteurs peuvent expliquer le léger fléchissement de l'incarcération, comme l'imposition d'amendes plus élevées, la gravité décroissante des infractions et la mise en œuvre des condamnations avec sursis (qui représentaient la peine la plus sévère dans environ 1 % des causes)¹⁶. Il faut signaler toutefois que la condamnation avec sursis pour les récidivistes dans les causes de conduite avec facultés affaiblies n'existe pas puisque ces personnes sont assujetties à une peine minimale de 14 jours d'emprisonnement et, en cas d'une autre infraction, à un minimum de 90 jours d'emprisonnement (tableau 8). Dans les causes de conduite avec facultés affaiblies faisant l'objet d'une peine d'incarcération, la durée moyenne s'est échelonnée de 55 à 72 jours, de 1994-1995 à 2001-2002.

Pendant cette même période, le montant moyen des amendes imposées pour la conduite avec facultés affaiblies a constamment augmenté, passant de 542 \$ il y a sept ans à 787 \$ en 2001-2002. Les ordonnances de probation sont également devenues plus longues. La durée moyenne des ordonnances de probation pour les causes de conduite avec facultés affaiblies en 2001-2002 était de 21 % supérieure à ce qu'elle était en 1994-1995. L'ordonnance de probation moyenne se situait à 384 jours, par rapport à 364 jours il y a deux ans et à 317 jours en 1994-1995. L'imposition de l'incarcération pour les autres délits de la route a diminué depuis trois ans.

- Il est impossible au moyen de l'ETJCA de fournir des données sur les peines totales de sorte que la proportion condamnée à des peines dans un établissement fédéral est sous-estimée.
- Condamnation inclut les plaidoyers de culpabilité et les verdicts de culpabilité rendus dans le cadre d'un procès.
- C'était la première année en 1994-1995 que l'ETJCA avait une couverture de 80 %. Auparavant, elle était de 35 %. Bien que le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique aient commencé déclarer des données à l'ETJCA en 2001-2002, ces secteurs de compétence avaient été exclus aux fins de l'analyse des tendances.
- Les dispositions du Code criminel sur les condamnations à l'emprisonnement avec sursis (articles 742.1 à 742.7) ont été mises en œuvre en septembre 1996. L'article 742.1 décrit l'imposition d'une condamnation avec sursis : lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction — autre qu'une infraction pour laquelle une peine minimale d'emprisonnement est prévue — et condamnée à une peine de moins de deux ans, le tribunal peut, s'il est convaincu que le fait de purger la peine dans la collectivité ne met pas en danger la sécurité de celle-ci et que l'objectif et les principes visés aux articles 718 à 718.2 seraient respectés, ordonner au délinquant de purger sa peine dans la collectivité afin d'y surveiller le comportement de celui-ci, sous réserve de l'observation des conditions qui lui sont imposées en application de l'article 742.3.

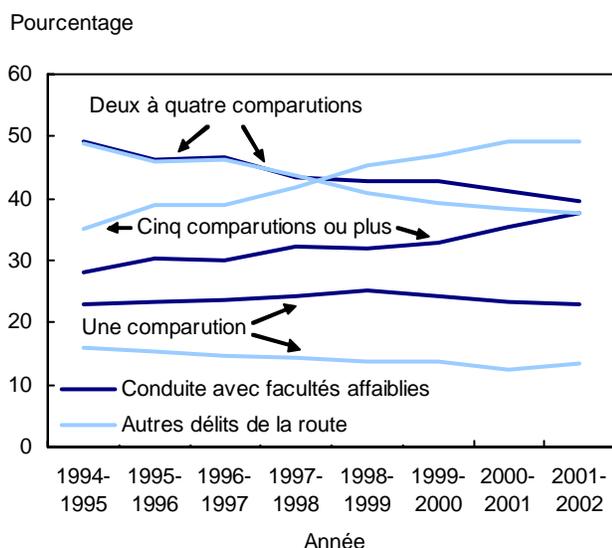
La durée du règlement des affaires de délit de la route relevant du *Code criminel* augmente

La médiane¹⁷ du temps écoulé depuis la première comparution jusqu'au règlement de la cause pour l'ensemble des délits de la route en vertu du *Code criminel* a augmenté légèrement, passant de 99 jours en 2000-2001 à 104 jours en 2001-2002. Cette augmentation suivait six années de stabilité et a été causée principalement par l'augmentation du temps écoulé pour les causes de conduite avec facultés affaiblies, qui est passé de 92 jours en 2000-2001 à 99 jours en 2001-2002 (tableau 9). La proportion de ces affaires exigeant cinq comparutions ou plus jusqu'au règlement a constamment augmenté, passant de 28 % en 1994-1995 à 38 % en 2001-2002 (figure 10).

Toutefois, alors que les causes d'autres délits de la route prévus au *Code criminel* ont toujours un délai de traitement plus long (122 jours en 2001-2002 contre 99 jours en 1994-1995), ce délai a diminué par rapport à l'année précédente.

Figure 10

Proportion de causes judiciaires de délit de la route selon le nombre de comparutions, 1994-1995 à 2001-2002



Nota : Comprend les secteurs de compétence qui ont constamment fait rapport à l'Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes depuis 1994-1995. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont exclus.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes.

Plus d'une jeune personne sur 3 déclarée coupable de conduite avec facultés affaiblies est récidiviste

Selon une analyse préliminaire de la récidive chez les jeunes adultes condamnés de 18 à 25 ans, 36 % des jeunes inculpés de conduite avec facultés affaiblies en 1999-2000 avaient déjà été condamnés au moins une fois pour le même délit, soit devant un tribunal pour adultes ou un tribunal de la jeunesse (Thomas et coll., 2002). Cela se compare au taux de récidive de 61 % parmi les délinquants reconnus coupables dans les causes de

crimes contre la personne et de 63 % parmi ceux condamnés de *crimes contre les biens*. Pour être défini en tant que récidiviste, le délinquant doit avoir été condamné au moins une fois en 1999-2000, et au moins une autre fois devant un tribunal pour adultes depuis 1994-1995 ou un tribunal de la jeunesse depuis 1991-1992 et ce, dans une même province ou un même territoire¹⁸.

Conclusion

Après une légère augmentation en 2001, le taux d'infractions de conduite avec facultés affaiblies a repris sa tendance à la baisse, qui se poursuivait depuis deux décennies. Avec la diminution de 4 %, le taux en 2002 se situe juste en deçà du taux déclaré en 2000.

Pour essayer d'expliquer la diminution des affaires de conduite avec facultés affaiblies, on peut tracer un parallèle avec l'ensemble des crimes déclarés par la police. Bien que la diminution n'ait pas commencé pendant la même période, le taux global de criminalité est généralement en baisse depuis le début des années 1990. Certains facteurs qui expliquent les taux de criminalité globaux peuvent aussi servir à expliquer la diminution des causes de conduite avec facultés affaiblies : les pratiques de déclaration de la police, les répercussions de nouvelles initiatives comme la modification des lois, des politiques et des pratiques d'application de la loi, ainsi que l'évolution sociale et démographique.

Méthodes et source des données

Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) — Le Centre canadien de la statistique juridique, en collaboration avec l'ensemble des services policiers, recueille les statistiques de la criminalité déclarées par la police dans le cadre du Programme DUC. Ce programme sert à produire un historique permanent des statistiques de la criminalité et des délits de la route déclarés par tous les organismes policiers au Canada depuis 1962. Les données DUC portent sur les actes criminels déclarés qui ont été attestés par enquête policière. Les données recueillies par le programme comprennent le nombre d'affaires criminelles, le classement de ces affaires et des données sur les personnes accusées. Le Programme DUC est considéré comme un recensement sommaire, et il existe des données pour près de 100 infractions criminelles distinctes.

Programme DUC fondé sur l'affaire (DUC 2) — En 1988, le Programme DUC a fait l'objet d'une refonte pour que davantage de données puissent être recueillies. Le nouveau programme, appelé Programme DUC 2, sert à recueillir des microdonnées permettant l'examen détaillé des caractéristiques de l'accusé et de la victime, de même que des caractéristiques de l'affaire comme telle. Les données du présent *Juristat* sur l'âge des personnes accusées et sur le moment des affaires sont fondées sur cette enquête. En 2002, 123 organismes policiers dans neuf provinces ont fait une déclaration au Programme DUC 2. Un sous-ensemble de la base de données DUC 2, la base de données de recherche DUC 2, a été utilisé pour le présent

17. La médiane représente le point central d'un groupe de valeurs lorsque toutes les valeurs sont triées selon la taille.

18. Pour en savoir davantage au sujet de ces limites, voir la partie sur les Méthodes.

Juristat. Les données de cet échantillon non représentatif représentent 56 % des actes criminels dans tout le Canada. La base de données de recherche DUC 2 inclut 94 organismes policiers dans neuf provinces. Les affaires figurant dans la base de données de 2002 sont réparties comme il suit : 39 % de l'Ontario, 30 % du Québec, 12 % de l'Alberta, 5 % de la Colombie-Britannique, 5 % du Manitoba, 5 % de la Saskatchewan, 2 % de la Nouvelle-Écosse, 1 % du Nouveau-Brunswick et 1 % de Terre-Neuve-et-Labrador.

Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes (ETJCA) — L'ETJCA sert à établir une base de données nationale de renseignements statistiques sur le traitement des affaires par le système des tribunaux de juridiction criminelle pour adultes. Il s'agit de recueillir des données sur les accusations relevant du *Code criminel* et d'autres lois fédérales et qui sont jugées par les tribunaux provinciaux et territoriaux de juridiction criminelle pour adultes. À signaler qu'il y a certaines limites quant à l'étendue de l'enquête. En 2001-2002, le Manitoba et deux territoires (Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) n'étaient pas compris dans l'enquête. En outre, les données de 140 cours municipales du Québec (qui représentent environ 20 % des accusations portées selon les lois fédérales dans cette province) ne sont pas encore recueillies. Enfin, en 2001-2002, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, l'Alberta, la Colombie-Britannique et le Yukon ont déclaré à l'ETJCA des données des cours supérieures. L'unité primaire d'analyse est la cause, c'est-à-dire un ou plusieurs chefs d'accusation portés contre une personne et faisant l'objet d'une décision par le tribunal le même jour.

Analyse préliminaire de la récidive chez les jeunes et les jeunes adultes

Les données sur les récidivistes sont fondées sur une analyse pilote des personnes déclarées coupables, selon les données de l'ETJCA et de l'Enquête sur les tribunaux de la jeunesse (ETJ). La présente étude examine les profils des condamnés âgés de 18 à 25 ans qui ont été reconnus coupables d'au moins une infraction par un tribunal de juridiction criminelle pour adultes durant l'exercice 1999-2000. Les récidivistes sont définis comme les individus qui ont au moins une condamnation antérieure devant un tribunal pour adultes ou de la jeunesse dans le même secteur de compétence au cours des neuf années que couvre l'étude.

Les antécédents complets en matière de condamnation étaient accessibles pour les jeunes de 18, 19 et 20 ans visés par l'étude, mais parce que des données complètes de l'ETJ ne sont pas consultables avant 1991-1992, il a été impossible d'obtenir les antécédents complets en matière de condamnation pour les jeunes de 21 à 25 ans. À titre d'exemple, les données sur les délinquants de 25 ans (qui avaient 17 ans en 1991-1992) n'auraient été comprises dans le système de justice de la jeunesse que pendant un an et les données sur les délinquants de 24 ans y auraient été pendant seulement deux ans. Par conséquent, le nombre total de condamnations antérieures prononcées par les tribunaux de la jeunesse à l'endroit de ces délinquants peut être sous-évalué.

Les antécédents complets d'adultes condamnés n'étaient pas disponibles pour les 24 et 25 ans dans l'étude. Par exemple, les délinquants âgés de 25 ans condamnés en 1999-2000 auraient

eu 20 ans en 1994-1995 et les délinquants âgés de 24 ans en 1999-2000 auraient eu 19 ans en 1994-1995, ce qui réduit la possibilité que la première infraction ait été commise à 18 ou 19 ans pour les 25 ans, et à 18 ans pour les 24 ans. Par conséquent, la proportion de récidivistes ayant commis leur première infraction à 18 ou 19 ans est légèrement sous-évaluée.

Enquête sur l'administration policière — Cette enquête sert à recueillir des données sur le personnel et les dépenses de la police pour tous les services policiers municipaux, provinciaux et fédéraux (GRC) au Canada. Les données du présent *Juristat* sont fondées sur le nombre de policiers. Il s'agit du nombre réel de policiers assermentés au 15 juin de l'année civile.

Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) — L'ESCC a pour objectif principal de procurer des données estimatives transversales actuelles des facteurs déterminants de la santé, de l'état de santé et de l'utilisation du système de santé au niveau infraprovincial (région socio-sanitaire ou ensemble de régions socio-sanitaires). L'ESCC sert à recueillir des données auprès des personnes âgées de 12 ans et plus qui vivent dans un logement privé. Sont exclues les personnes qui vivent dans les réserves indiennes ou sur les terres de la Couronne, les pensionnaires des établissements, les membres à plein temps des Forces armées canadiennes et les résidents de certaines régions éloignées. L'ESCC couvre environ 98 % de la population canadienne âgée de 12 ans et plus.

Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) — Cette enquête de Statistique Canada, à participation facultative, procure des données estimatives annuelles de l'activité des véhicules automobiles (véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres) des véhicules immatriculés au Canada. Un échantillon trimestriel de véhicules est tiré des listes des véhicules immatriculés communiquées par les gouvernements provinciaux et territoriaux. L'enquête a commencé le 1^{er} février 1999. Seulement huit listes provinciales et territoriales de véhicules immatriculés ont été reçues à temps pour inclusion dans l'échantillon à ce moment-là, mais les autres ont été reçues pendant le reste de 1999. À partir du 1^{er} octobre 1999, des véhicules de l'ensemble des provinces et des territoires ont été inclus dans l'enquête. L'EVC procure des données estimatives annuelles et trimestrielles de l'activité routière des véhicules immatriculés au Canada. Les données sont indiquées par type de véhicule et selon d'autres variables, comme les caractéristiques des conducteurs et des véhicules, le moment de la journée et la saison.

Enquête sociale générale (ESG) sur l'emploi du temps (1998) — L'ESG a deux objectifs principaux : en premier lieu, recueillir des données sur les tendances sociales pour faire le suivi de l'évolution de la société canadienne au fil du temps et, en deuxième lieu, obtenir des renseignements sur certains aspects sociaux définis d'intérêt actuel ou nouveau. L'ESG de 1998 a porté principalement sur l'emploi du temps. Il s'agissait de la troisième fois que ce thème était le thème principal. Le cycle 2 en 1986 et le cycle 7 en 1992 ont également porté sur l'emploi du temps. La population cible comprenait toutes les personnes âgées de 15 ans et plus, sauf les pensionnaires à plein temps des établissements et les habitants du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest. Les données ont été recueillies chaque mois de février 1998 à janvier 1999. Au cours de cette période, 10 749 personnes au total ont été interviewées avec succès.

Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR) — La FRBR utilise deux bases de données nationales : la *Base de données sur les accidents mortels* et la *Base de données sur les blessures graves*. La première a été élaborée au départ en 1973 et elle devait servir à procurer une source objective de données sur les personnes blessées mortellement dans des accidents d'automobile sur les routes publiques et dans d'autres circonstances au Canada. De 1973 à 1987, il y a eu des données pour sept provinces et, depuis, la base de données couvre tout le territoire. Il y a deux sources de données : (1) les rapports de police sur les collisions fatales de véhicules automobiles et (2) les rapports des coroners et des médecins-légistes. La *Base de données sur les blessures graves* a été constituée à l'origine au milieu des années 1990 et elle visait à déterminer la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents causant des blessures graves (p. ex. une collision entraînant l'hospitalisation). Depuis 1995, les données sur les accidents graves causés par l'alcool sont recueillies pour tous les secteurs de compétence au Canada. La base de données contient des renseignements tirés des rapports de police sur les personnes blessées grièvement dans les accidents et sur tous les conducteurs impliqués.

La FRBR mène également une enquête annuelle sur la sécurité routière, intitulée *Sondage sur la sécurité routière*. En 2002, on a communiqué avec 4 670 ménages partout au Canada et on a demandé à une personne de participer à l'enquête; 2 722 (58 %) ont refusé; 120 (2,6 %) n'ont pas terminé l'enquête; 579 (12 %) n'étaient pas admissibles; 35 (<1 %) étaient admissibles mais le contingent avait été atteint; et 1 214 (26 %) ont terminé l'enquête. Les données ont été pondérées afin d'assurer que les résultats étaient représentatifs de la population nationale. La FRBR croit que les résultats sont exacts dans une marge de 2,8 % des cas, 19 fois sur 20.

Enquête nationale auprès des agents de police de première ligne — En 1997, de concert avec Transports Canada, l'Association canadienne des chefs de police a sondé 1 401 policiers au Canada. L'objet de l'enquête était de cerner les problèmes actuels liés à l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies, de déterminer la cause des problèmes, et de trouver des solutions possibles. L'échantillon comprenait 48 % des agents qui desservent les collectivités de plus de 100 000 habitants. Soixante pour cent des répondants travaillaient à un service de police municipal, 17 % à une force provinciale, et 26 % à la Gendarmerie royale du Canada. Quatorze pour cent étaient des agents de la circulation à temps plein, et 44 % étaient des techniciens qualifiés en administration d'alcootest approuvé (presque à temps plein). Le questionnaire comportait des questions à choix multiples. Les résultats présentés dans la section « Analyse » du rapport comportent une marge d'erreur de 5 %.

Bibliographie

BEIRNESS, D., H. SIMPSON et K. DESMOND. *The Road Safety Monitor 2002—Drinking and Driving*, Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

CLARK, W. « Rapport de circulation : les migrations quotidiennes en semaine », *Tendances sociales canadiennes*, produit n° 11-008 au catalogue de Statistique Canada, n° 56, printemps 2000, p. 19 à 23.

COMITÉ PERMANENT DE LA JUSTICE ET DES DROITS DE LA PERSONNE. *Toward Eliminating Impaired Driving*, rapport n° 21, Ottawa, 1999.

JONAH, B. et autres, *Front-line Police Officers' Perceptions and Attitudes About the Enforcement Laws of Impaired Driving in Canada*, Ottawa, Transports Canada, 1997.

LOGAN, R. *Les ressources policières au Canada, 2002*, produit n° 85-225 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, Centre canadien de la statistique juridique, 2002.

MAYHEW, D.R., S.W. BROWN et H.M. SIMPSON. *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2000*, produit n° TP 11759 F au catalogue, Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 2002.

MAYHEW, D.R., H.M. SIMPSON et D.J. BEIRNESS. « Are the Declines in Drinking and Driving Fatalities in Canada Being Overestimated? », *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety, T-2002*, sous la direction de D. Mayhew et C. Dussault, Montréal, 2002.

MCCARTY, A.T., V.I. SHABANOVA et A. BERNING. « Effects of Enhanced Sanctions for Higher BACs », *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety, T-2002*, sous la direction de D. Mayhew et C. Dussault, Montréal, 2002.

QUIMET, M. « Explaining the American and Canadian crime drop in the 1990s », *Revue canadienne de criminologie*, vol. 44, n° 1, 2002, p. 33 à 50.

QUAYE, K., et P. BOASE. « Canada's Strategy to Reduce Impaired Driving: Experience to Date and Future Aspirations », *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety, T-2002*, sous la direction de D. Mayhew et C. Dussault, Montréal, 2002.

ROBINSON, P. « Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes », *Juristat*, produit n° 85-002 au catalogue de Statistique Canada, vol. 23, n° 2, 2003.

SAFETY RESEARCH OFFICE. *Break the Law Pay the Price*, Toronto, ministère des Transports de l'Ontario, 1998.

SOLOMON, R., et E. CHAMBERLAIN. « The potential Legal and Policy Implications of Lowering the "Criminal Code" Limit in Canada », *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety, T-2002*, sous la direction de D. Mayhew et C. Dussault, Montréal, 2002.

THOMAS, M., H. HURLEY et C. GRIMES. « Analyse préliminaire de la récidive chez les jeunes et les jeunes adultes — 1999-2000 », *Juristat*, produit n° 85-002 au catalogue de Statistique Canada, vol. 22, n° 9, 2002.

TRANSPORTS CANADA. *Impact : la revue de l'automobile et de la sobriété*, Ottawa, Transports Canada, 1999.

_____. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada*, Ottawa, Transports Canada, 2003.

Tableau 1

		Affaires de conduite avec facultés affaiblies, personnes inculpées et pourcentage d'affaires classées, par province, 2002		
Province		Nombre réel d'affaires	Personnes inculpées	Pourcentage d'affaires classées ¹
Terre-Neuve-et-Labrador	Nombre	923	799	90,5
	Taux	212	183	
Île-du-Prince-Édouard	Nombre	555	392	77,3
	Taux	498	351	
Nouvelle-Écosse	Nombre	2 458	1 925	80,9
	Taux	320	251	
Nouveau-Brunswick	Nombre	2 123	1 915	93,9
	Taux	345	311	
Québec	Nombre	19 646	16 762	90,9
	Taux	324	276	
Ontario	Nombre	20 586	19 445	99,2
	Taux	214	202	
Manitoba	Nombre	3 242	2 732	85,6
	Taux	361	304	
Saskatchewan	Nombre	6 151	4 855	82,2
	Taux	783	618	
Alberta	Nombre	13 035	10 186	84,5
	Taux	534	417	
Colombie-Britannique	Nombre	11 197	7 125	88,6
	Taux	332	211	
Canada	Nombre	80 789	66 682	90,3
	Taux	321	265	

Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus.

1. Le pourcentage des affaires classées comprend les affaires « classées par mise en accusation » et celles qui ont été « classées sans mise en accusation ».

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 2


Taux de conduite avec facultés affaiblies¹, affaires et personnes inculpées, Canada 1977 à 2002

Année	Affaires			Personnes inculpées		
	Nombre	Taux	Variation en % ²	Nombre	Taux	Variation en % ²
1977	155 031	892	...	149 004	857	...
1978	155 887	879	-1,4	149 738	845	-1,5
1979	164 379	909	3,4	155 260	859	1,7
1980	169 216	916	0,7	157 492	852	-0,7
1981	175 382	930	1,6	162 048	859	0,8
1982	167 312	872	-6,3	143 424	747	-13,0
1983	166 438	855	-1,9	148 040	761	1,8
1984	162 807	826	-3,4	142 100	721	-5,2
1985	153 310	769	-7,0	131 726	660	-8,4
1986	150 571	745	-3,1	128 797	637	-3,5
1987	148 320	722	-3,1	128 030	623	-2,2
1988	144 029	691	-4,3	121 178	581	-6,7
1989	144 383	679	-1,7	118 722	558	-3,9
1990	139 078	644	-5,1	112 161	520	-6,9
1991	140 727	644	-0,1	111 917	512	-1,5
1992	132 419	598	-7,0	105 805	478	-6,6
1993	117 574	525	-12,3	92 531	413	-13,6
1994	107 768	475	-9,5	88 582	391	-5,5
1995	102 285	445	-6,3	84 085	366	-6,3
1996	96 280	414	-7,1	79 347	341	-6,8
1997	90 145	382	-7,7	72 307	306	-10,1
1998	87 660	367	-3,9	72 579	304	-0,8
1999	85 997	356	-3,1	73 143	302	-0,5
2000 ^r	79 225	323	-9,1	69 126	282	-6,7
2001 ^r	82 718	333	2,9	68 986	278	-1,6
2002	80 789	321	-3,7	66 682	265	-4,7

... n'ayant pas lieu de figurer

^r rectifié. Les chiffres de la Gendarmerie royale du Canada sur le nombre réel d'affaires de conduite avec facultés affaiblies pour 2000 et 2001 ont été révisés. Il en est résulté une réduction de 6 % des affaires réelles à l'échelle du Canada pour 2000 et de 9 % de ces affaires pour 2001. Ces modifications n'ont pas eu d'effet sur la tendance à l'échelle nationale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Le nombre de personnes « inculpées » d'une infraction de conduite avec facultés affaiblies n'a pas dû être révisé.

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus. Les données démographiques proviennent du rapport intitulé Statistiques démographiques annuelles 2002, produit par la Division de la démographie à Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet : estimations intercensitaires révisées pour 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives pour 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives pour 1996 et 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

2. Comparativement au taux de l'année précédente. La variation en pourcentage est fondée sur des taux non arrondis.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 3



Nombre d'infractions relatives à la conduite avec facultés affaiblies, Canada, 1986 à 2002

Année	Conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule à moteur				Conduite avec facultés affaiblies d'un autre véhicule				Défaut ou refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang			Total des affaires de conduite avec facultés affaiblies
	Total	Facultés affaiblies ou alcoolémie de >80 mg	Causant des lésions corporelles	Causant la mort	Total	Facultés affaiblies ou alcoolémie de >80 mg	Causant des lésions corporelles	Causant la mort	Total	Haleine	Sang	
1986	135 342	133 726	1 430	186	558	397	151	10	14 671	14 292	379	150 571
1987	133 506	131 872	1 452	182	502	402	93	7	14 312	13 867	445	148 320
1988	129 917	128 355	1 374	188	479	338	128	13	13 633	13 113	520	144 029
1989	130 315	128 744	1 385	186	374	267	85	22	13 694	13 187	507	144 383
1990	125 859	124 306	1 387	166	464	328	121	15	12 755	12 246	509	139 078
1991	128 374	126 903	1 300	171	448	361	80	7	11 905	11 484	421	140 727
1992	121 428	119 884	1 383	161	325	240	64	21	10 666	10 284	382	132 419
1993	108 522	107 194	1 160	168	317	221	82	14	8 735	8 432	303	117 574
1994	99 651	98 363	1 155	133	274	228	30	16	7 843	7 510	333	107 768
1995	95 113	93 660	1 277	176	265	193	36	36	6 907	6 657	250	102 285
1996	89 883	88 444	1 266	173	214	162	30	22	6 183	5 989	194	96 280
1997	84 396	83 080	1 131	185	207	152	43	12	5 542	5 378	164	90 145
1998	81 969	80 786	1 045	138	229	203	19	7	5 462	5 302	160	87 660
1999	80 221	78 971	1 088	162	314	268	39	7	5 462	5 305	157	85 997
2000 ^r	73 715	72 488	1 069	158	673	594	74	5	4 837	4 707	130	79 225
2001 ^r	78 065	76 965	990	110	431	380	41	10	4 222	4 085	137	82 718
2002	76 323	75 240	973	110	505	451	41	13	3 961	3 832	129	80 789

^r rectifié

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 4

		 Nombre et taux¹ de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies, provinces et territoires, 1992 à 2002											Variation en % ² de 2001 à 2002	Variation en % ² de 1992 à 2002
Province ou territoire		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Terre-Neuve-et-Labrador	Nombre	2 326	1 737	1 754	1 333	1 191	962	947	956	1 019	988	799		
	Taux	523	388	393	300	270	219	217	219	234	227	183	-19,2	-65,0
Île-du-Prince-Édouard	Nombre	585	611	509	554	542	489	397	414	467	424	392		
	Taux	587	605	497	535	517	462	373	384	429	385	351	-8,8	-40,2
Nouvelle-Écosse	Nombre	4 251	3 495	3 279	2 816	2 444	2 244	2 284	2 404	1 927	2 049	1 925		
	Taux	590	482	450	385	332	302	306	319	254	269	251	-6,7	-57,5
Nouveau-Brunswick	Nombre	3 933	3 356	3 165	2 721	2 638	2 487	2 414	2 584	2 387	2 166	1 915		
	Taux	673	571	536	458	442	414	401	426	391	353	311	-12,0	-53,8
Québec	Nombre	22 811	20 710	20 734	21 324	19 518	17 637	18 283	18 548	15 885	16 717	16 762		
	Taux	407	366	364	371	337	302	311	313	266	278	276	-0,6	-32,1
Ontario	Nombre	31 295	26 181	26 240	25 995	24 688	20 355	20 575	21 609	22 074	19 993	19 445		
	Taux	377	313	309	303	284	230	230	237	238	211	202	-4,5	-46,5
Manitoba	Nombre	4 444	3 637	3 552	3 454	3 082	3 384	3 417	3 332	2 957	2 948	2 732		
	Taux	520	424	412	398	354	387	389	377	332	330	304	-7,7	-41,6
Saskatchewan	Nombre	6 929	5 806	5 523	5 675	5 552	5 682	5 629	5 549	5 274	5 444	4 855		
	Taux	924	770	729	743	720	732	721	707	671	693	618	-10,8	-33,0
Alberta	Nombre	15 358	14 003	12 921	10 660	10 335	10 377	9 988	10 047	9 970	10 523	10 186		
	Taux	777	697	633	514	489	479	448	440	427	441	417	-5,4	-46,3
Colombie-Britannique	Nombre	12 922	12 167	10 087	8 916	8 767	8 021	8 020	7 185	6 672	7 278	7 125		
	Taux	473	433	347	298	285	255	251	222	204	219	211	-3,5	-55,3
Yukon	Nombre	481	469	495	326	253	290	276	250	243	150	180		
	Taux	2146	2059	2216	1416	1056	1195	1155	1055	1030	638	764	19,9	-64,4
Territoires du Nord-Ouest	Nombre	470	359	323	311	337	379	349	203	195	252	311		
	Taux	1143	856	749	705	751	841	777	698	668	850	1038	22,1	-9,1
Nunavut ³	Nombre	0	0	0	0	0	0	0	62	56	54	55		
	Taux								382	336	315	314	-0,6	...
CANADA	Nombre	105 805	92 531	88 582	84 085	79 347	72 307	72 579	73 143	69 126	68 986	66 682		
	Taux	478	413	391	366	341	306	304	302	282	278	265	-4,7	-44,7

... n'ayant pas lieu de figurer

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus. Les données démographiques proviennent du rapport intitulé Statistiques démographiques annuelles 2002, produit par la Division de la démographie à Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet : estimations intercensitaires révisées pour 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives pour 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives pour 1996 et 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

2. La variation en pourcentage est fondée sur des taux non arrondis.

3. En 1999, le Nunavut, qui comprend la partie est des anciens Territoires du Nord-Ouest, est devenu officiellement un territoire canadien. Les données des Territoires du Nord-Ouest à partir de 1999 ne peuvent être comparées avec les données antérieures à 1999.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 5

 Taux¹ de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies, régions métropolitaines de recensement², 1998 à 2002							
Région métropolitaine de recensement (RMR)	1998	1999	2000	2001	2002	Variation en % de 2001 à 2002 ³	Variation en % de 1998 à 2002 ³
500 000 habitants et plus							
Calgary	256	252	249	265	272	2,9	6,4
Edmonton	313	322	305	276	244	-11,7	-22,0
Québec	308	279	244	231	223	-3,6	-27,8
Montréal	187	213	190	194	182	-6,1	-2,7
Winnipeg	244	246	206	183	167	-8,7	-31,6
Ottawa ⁴	166	192	168	176	150	-14,5	-9,1
Toronto	129	149	154	157	149	-5,1	14,9
Vancouver ⁵	144	121	118	128	135	5,3	-6,6
Hamilton	169	171	173	135	130	-3,8	-23,2
Moins de 500 000 habitants							
Regina	500	502	555	479	383	-20,1	-23,5
Trois-Rivières	402	431	355	350	355	1,5	-11,7
Saskatoon	456	439	334	350	345	-1,2	-24,3
Thunder Bay	401	299	315	286	293	2,5	-26,8
St. Catharines–Niagara	234	261	267	310	253	-18,3	8,4
Sherbrooke	267	252	273	226	250	10,7	-6,3
Saguenay	315	317	280	207	226	9,2	-28,1
Gatineau ⁶	337	259	239	244	220	-9,8	-34,7
Kitchener	284	260	285	229	214	-6,7	-24,8
Saint John	294	335	390	286	212	-25,7	-27,7
London	247	258	275	218	212	-2,8	-14,1
Sudbury	214	188	152	194	199	2,9	-7,0
Halifax	237	255	186	208	195	-6,4	-18,0
St. John's	243	214	238	237	185	-21,9	-23,9
Windsor	286	268	243	241	168	-30,5	-41,3
Victoria	253	229	187	168	166	-1,3	-34,6

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus. Population au 1^{er} juillet : estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.
 2. Il y a généralement plus d'un service de police dans une RMR. Les services de police peuvent également s'occuper des délits de la route à l'extérieur des limites de la RMR. À signaler que les données de la RMR d'Oshawa sont exclues de ce tableau étant donné le manque de correspondance entre les limites de l'autorité policière et les frontières de la RMR.
 3. La variation en pourcentage est fondée sur des taux non arrondis.
 4. Ottawa représente la partie située en Ontario de la RMR Ottawa–Gatineau.
 5. Les données pour 2001 comprennent une estimation des données de la police de Vancouver couvrant une période de trois mois.
 6. Gatineau représente la partie située au Québec de la RMR Ottawa–Gatineau.
- Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 6

Province ou territoire	Population de 16 ans et plus	Conduite dangereuse	
		Nombre	Taux (16 ans et plus)
Terre-Neuve-et-Labrador	436 335	146	33
Île-du-Prince-Édouard	111 543	31	28
Nouvelle-Écosse	767 849	158	21
Nouveau-Brunswick	615 871	301	49
Québec	6 070 631	930	15
Ontario	9 626 289	3 017	31
Manitoba	898 420	303	34
Saskatchewan	785 126	693	88
Alberta	2 442 323	1 739	71
Colombie-Britannique	3 369 924	1 260	37
Yukon	23 550	18	76
Territoires du Nord-Ouest	29 950	41	137
Nunavut	17 541	9	51
CANADA	25 195 352	8 646	34

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus. Les données démographiques proviennent du rapport intitulé Statistiques démographiques annuelles 2002, produit par la Division de la démographie à Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet : estimations intercensitaires révisées pour 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives pour 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives pour 1996 et 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 7

Année	Total	Causant le décès			Causant des lésions corporelles		
		Total des affaires causant le décès	Conduite avec facultés affaiblies	Conduite dangereuse	Total des affaires causant des lésions corporelles	Conduite avec facultés affaiblies	Conduite dangereuse
1986	13,2	2,4	1,0	1,4	10,8	7,8	3,0
1987	13,0	2,2	0,9	1,3	10,8	7,5	3,3
1988	12,2	2,0	1,0	1,0	10,2	7,2	3,0
1989	11,9	2,1	1,0	1,1	9,8	6,9	2,9
1990	11,9	2,0	0,8	1,1	9,9	7,0	2,9
1991	11,3	1,7	0,8	0,9	9,6	6,3	3,3
1992	11,5	1,8	0,8	1,0	9,8	6,5	3,2
1993	10,0	1,7	0,8	0,8	8,4	5,5	2,8
1994	9,4	1,5	0,7	0,8	8,0	5,2	2,7
1995	10,1	1,7	0,9	0,8	8,3	5,7	2,6
1996	9,7	1,5	0,8	0,7	8,2	5,6	2,6
1997	9,1	1,6	0,8	0,8	7,5	5,0	2,5
1998	8,0	1,3	0,6	0,6	6,8	4,5	2,3
1999	8,3	1,4	0,7	0,7	6,9	4,7	2,2
2000 ^r	8,2	1,3	0,7	0,7	6,9	4,7	2,3
2001 ^r	7,6	1,0	0,5	0,5	6,6	4,1	2,4
2002	7,5	1,0	0,5	0,6	6,4	4,0	2,4

^r rectifié

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de 16 ans et plus. Les données démographiques proviennent du rapport intitulé Statistiques démographiques annuelles 2002, produit par la Division de la démographie à Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet : estimations intercensitaires révisées pour 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives pour 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives pour 1996 et 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 8

Année	Emprisonnement (jours)		Probation (jours)		Amende (en dollars)	
	Conduite avec facultés affaiblies	Autres délits de la route (Code criminel)	Conduite avec facultés affaiblies	Autres délits de la route (Code criminel)	Conduite avec facultés affaiblies	Autres délits de la route (Code criminel)
	1994-1995	55	74	317	389	542
1995-1996	56	75	320	383	539	589
1996-1997	58	77	329	369	545	582
1997-1998	61	80	329	368	549	603
1998-1999	70	91	352	384	560	602
1999-2000	65	96	364	378	650	621
2000-2001	67	91	374	380	767	644
2001-2002	72	87	384	381	787	664

Notes : Comprend les secteurs de compétence qui ont constamment fait rapport à l'Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes depuis 1994-1995. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont exclus.

Les chiffres pour 1994-1995 à 2000-2001 ont été rectifiés. On a apporté des révisions aux méthodes de dénombrement et de classement des infractions. C'est ainsi que le nombre de causes dans l'ensemble a diminué en 1997-1998 (2,5 %), 1998-1999 (1,8 %), 1999-2000 (1,9 %) et 2000-2001 (2,0 %).

Exclut les causes dont la durée de l'incarcération était inconnue ou indéterminée.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes.

Tableau 9

Année et infraction	Total	Temps nécessaire au règlement d'une cause (nombre médian de jours) par les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, selon le nombre de comparutions, 1994-1995 à 2001-2002				
		Une comparution	Deux comparutions	Trois comparutions	Quatre comparutions	Cinq comparutions ou plus
1994-1995						
Conduite avec facultés affaiblies	95	1	36	100	145	238
Autres délits de la route prévus au Code criminel	99	1	33	79	123	197
1995-1996						
Conduite avec facultés affaiblies	98	1	36	99	146	245
Autres délits de la route prévus au Code criminel	103	1	29	79	121	210
1996-1997						
Conduite avec facultés affaiblies	99	1	34	100	151	256
Autres délits de la route prévus au Code criminel	108	1	29	84	120	218
1997-1998						
Conduite avec facultés affaiblies	97	1	29	98	155	283
Autres délits de la route prévus au Code criminel	120	1	29	84	125	228
1998-1999						
Conduite avec facultés affaiblies	92	1	29	99	153	273
Autres délits de la route prévus au Code criminel	120	1	29	71	121	225
1999-2000						
Conduite avec facultés affaiblies	93	1	29	92	149	264
Autres délits de la route prévus au Code criminel	124	1	29	76	120	228
2000-2001						
Conduite avec facultés affaiblies	92	1	28	79	151	276
Autres délits de la route prévus au Code criminel	127	1	29	69	111	232
2001-2002						
Conduite avec facultés affaiblies	99	1	28	78	141	292
Autres délits de la route prévus au Code criminel	122	1	29	73	107	234

Notes : Comprend les secteurs de compétence qui ont constamment fait rapport à l'Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes depuis 1994-1995. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont exclus.

Les chiffres pour 1994-1995 à 2000-2001 ont été rectifiés. On a apporté des révisions aux méthodes de dénombrement et de classement des infractions. C'est ainsi que le nombre de causes dans l'ensemble a diminué en 1997-1998 (2,5 %), 1998-1999 (1,8 %), 1999-2000 (1,9 %) et 2000-2001 (2,0 %).

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes.

Centre canadien de la statistique juridique

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre canadien de la statistique juridique, 19^e étage, immeuble R.-H.-Coats, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 au (613) 951-9023 ou au numéro sans frais 1 800 387-2231. Pour obtenir une publication, veuillez communiquer par téléphone au (613) 951-7277 ou par télécopieur au (613) 951-1584 ou par Internet : order@statcan.ca. Vous pouvez aussi composer sans frais (Canada et États-Unis) le 1 800 267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone.

Diffusion de *Juristat* récents

N° 85-002-XPF au catalogue

2001

- Vol. 21, n° 5 Les services correctionnels pour adultes au Canada, 1999-2000
- Vol. 21, n° 6 Les enfants témoins de violence familiale
- Vol. 21, n° 7 La violence conjugale après la séparation
- Vol. 21, n° 8 Statistiques de la criminalité au Canada, 2000
- Vol. 21, n° 9 L'homicide au Canada, 2000
- Vol. 21, n° 10 La détermination de la peine dans les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 1999-2000
- Vol. 21, n° 11 Comparaisons de la criminalité entre le Canada et les États-Unis
- Vol. 21, n° 12 Les services communautaires et le placement sous garde des jeunes au Canada, 1999-2000

2002

- Vol. 22, n° 1 Traitement des causes par les tribunaux de juridiction criminelle, 1999-2000
- Vol. 22, n° 2 Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 2000-2001
- Vol. 22, n° 3 Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse, de 2000-2001
- Vol. 22, n° 4 Les victimes de la criminalité : une perspective internationale
- Vol. 22, n° 5 Tendances nationales des homicides entre partenaires intimes, 1974 à 2000
- Vol. 22, n° 6 Statistiques de la criminalité au Canada, 2001
- Vol. 22, n° 7 L'homicide au Canada, 2001
- Vol. 22, n° 8 Les services communautaires et le placement sous garde des jeunes au Canada, 2000-2001
- Vol. 22, n° 9 Analyse préliminaire de la récidive chez les jeunes et les jeunes adultes – 1999-2000
- Vol. 22, n° 10 Les services correctionnels pour adultes au Canada, 2000-2001
- Vol. 22, n° 11 Dépenses de la justice au Canada, 2000-2001

2003

- Vol. 23, n° 1 Vols de véhicules à moteur au Canada – 2001
- Vol. 23, n° 2 Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 2001-2002
- Vol. 23, n° 3 Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse, 2001-2002
- Vol. 23, n° 4 Les refuges pour femmes violentées au Canada, 2001-2002
- Vol. 23, n° 5 Statistiques de la criminalité au Canada, 2002
- Vol. 23, n° 6 Les infractions sexuelles au Canada
- Vol. 23, n° 7 La détention provisoire au Canada, 1986-1987 à 2000-2001
- Vol. 23, n° 8 L'homicide au Canada, 2002