

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

LEGAL AND  
CONSTITUTIONAL  
AFFAIRS

*Chair:*  
The Honourable SERGE JOYAL, C.P.

---

Wednesday, February 7, 2018  
Thursday, February 8, 2018

---

Issue No. 35

*Third and fourth meetings:*  
Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code  
(offences relating to conveyances) and to make  
consequential amendments to other Acts

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Première session de la  
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

AFFAIRES  
JURIDIQUES ET  
CONSTITUTIONNELLES

*Président :*  
L'honorable SERGE JOYAL, C.P.

---

Le mercredi 7 février 2018  
Le jeudi 8 février 2018

---

Fascicule n° 35

*Troisième et quatrième réunions :*  
Projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel  
(infractions relatives aux moyens de transport) et  
apportant des modifications corrélatives à d'autres lois

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Serge Joyal, P.C., *Chair*

The Honourable Pierre-Hugues Boisvenu, *Deputy Chair*

The Honourable Renée Dupuis, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Batters	McIntyre
Boniface	Pratte
Carignan, P.C.	Sinclair
* Day	* Smith
(or Mercer)	(or Martin)
Eaton	* Woo
Gold	(or Saint-Germain)
* Harder, P.C.	
(or Bellemare),	
(or Mitchell)	

\*Ex officio members  
(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

*Président* : L'honorable Serge Joyal, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Pierre-Hugues Boisvenu

*Vice-présidente* : L'honorable Renée Dupuis

et

Les honorables sénateurs :

Batters	McIntyre
Boniface	Pratte
Carignan, C.P.	Sinclair
* Day	* Smith
(ou Mercer)	(ou Martin)
Eaton	* Woo
Gold	(ou Saint-Germain)
* Harder, C.P.	
(ou Bellemare),	
(ou Mitchell)	

\* Membres d'office  
(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2018  
(85)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 4:15 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Serge Joyal, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, P.C., Dupuis, Eaton, Gold, Joyal, P.C., McIntyre, Pratte and Sinclair (11).

*Other senators present:* The Honourable Senators Marshall and Pate (2).

*In attendance:* Julian Walker and Maxime Charron-Tousignant, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 14, 2017, the committee continued its examination of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

**WITNESSES:**

*Department of Justice Canada:*

François A. Daigle, Associate Deputy Minister;

Carole Morency, Director General and Senior General Counsel, Criminal Law Policy Section, Policy Sector;

Greg Yost, Counsel, Criminal Law Policy Section, Policy Sector.

The chair made a statement.

Mr. Daigle, Mr. Yost and Ms. Morency answered questions.

At 6:21 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Thursday, February 8, 2018  
(86)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 10:31 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Serge Joyal, P.C., presiding.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mercredi 7 février 2018  
(85)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 16 h 15, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Serge Joyal, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, C.P., Dupuis, Eaton, Gold, Joyal, C.P., McIntyre, Pratte et Sinclair (11).

*Autres sénatrices présentes :* Les honorables sénatrices Marshall et Pate (2).

*Également présents :* Julian Walker et Maxime Charron-Tousignant, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 décembre 2017, le comité poursuit l'examen du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Ministère de la Justice Canada :*

François A. Daigle, sous-ministre délégué;

Carole Morency, directrice générale et avocate générale principale, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques;

Greg Yost, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques.

Le président prend la parole.

M. Daigle, M. Yost et Mme Morency répondent aux questions.

À 18 h 21, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le jeudi 8 février 2018  
(86)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 31, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Serge Joyal, C.P. (*président*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, P.C., Dupuis, Eaton, Gold, Joyal, P.C., McIntyre, Pratte and Sinclair (11).

*In attendance:* Julian Walker, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 14, 2017, the committee continued its examination of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

*Also present:* The official reporters of the Senate.

*WITNESSES:*

*Statistics Canada:*

Yvan Clermont, Director, Canadian Centre for Justice Statistics;

Kathy Aucoin, Chief, Canadian Centre for Justice Statistics.

The chair made a statement.

Mr. Clermont made a statement and, together with Ms. Aucoin, answered questions.

At 12:18 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, C.P., Dupuis, Eaton, Gold, Joyal, C.P., McIntyre, Pratte et Sinclair (11).

*Également présents :* Julian Walker, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 décembre 2017, le comité poursuit l'examen du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

*TÉMOINS :*

*Statistique Canada :*

Yvan Clermont, directeur, Centre canadien de la statistique juridique;

Kathy Aucoin, chef, Centre canadien de la statistique juridique.

Le président prend la parole.

M. Clermont fait un exposé puis, avec l'aide de Mme Aucoin, répond aux questions.

À 12 h 18, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Keli Hogan

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2018

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 4:15 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Serge Joyal** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, studying Bill C-46.

[*Translation*]

Welcome. Today, our committee is examining Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts.

[*English*]

It is our pleasure this afternoon to welcome François A. Daigle, Associate Deputy Minister.

[*Translation*]

Mr. Daigle, welcome.

Carole Morency, Director General and Senior General Counsel with the Criminal Law Policy Section, Policy Sector, of the Department of Justice, is a regular witness of the committee. Welcome, Ms. Morency. Greg Yost, counsel with the Criminal Law Policy Section, Policy Sector, of the Department of Justice is with us. We had the pleasure of hearing from you last week, as well.

[*English*]

As honourable senators will remember, last week I had to adjourn the meeting because there was a vote called in the Senate Chamber, and we were in the process of having an opportunity to have an exchange on this bill with the representative of the Department of Justice, and it is my pleasure to open this session this afternoon.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Welcome to our witnesses. I understand that we have two hours with the witnesses, Mr. Chair.

**The Chair:** Yes.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 7 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, à qui a été renvoyé le projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 16 h 15, pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Serge Joyal** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, qui sera consacrée à l'étude du projet de loi C-46.

[*Français*]

Je vous souhaite la bienvenue. Notre comité étudie actuellement le projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

[*Traduction*]

Nous avons le plaisir d'accueillir cet après-midi François A. Daigle, sous-ministre délégué.

[*Français*]

Monsieur Daigle, bienvenue.

Mme Carole Morency, directrice générale et avocate générale principale, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques, ministère de la Justice, une habituée du comité. Bienvenue, madame Morency. M. Greg Yost, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques, ministère de la Justice. On a eu le plaisir de vous entendre également la semaine dernière.

[*Traduction*]

Comme les honorables sénateurs s'en souviendront, j'ai dû lever la séance la semaine dernière parce qu'un vote devait avoir lieu au Sénat. Nous devons alors discuter de ce projet de loi avec des représentants du ministère de la Justice. Je suis donc heureux d'ouvrir la réunion de cet après-midi.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Bienvenue à nos invités. Je comprends que nous avons deux heures avec les témoins, monsieur le président?

**Le président :** Oui.

**Senator Boisvenu:** My first question is for the three witnesses. Parliament has set the legal limit for consumption, which is 80 mg of alcohol per 100 ml of blood. Why is the new limit of two to five nanograms not in the legislation when this was done for alcohol?

**Greg Yost, Counsel, Criminal Law Policy Section, Policy Sector, Department of Justice Canada:** Bill C-46 proposes that these limits be established by regulation. This is done in other countries, as there are dozens of drugs around the world. So we have already set rates, and we expect there will be more in the future. Going back to Parliament every time we want to make a change would be difficult. Also, it is normal here in Canada, particularly with the Controlled Drugs and Substances Act. The schedule determining the rates is established by regulation. Amendments to the regulations can be made in the light of evolving science.

**Senator Boisvenu:** These limits are set out in their criminal codes in most states in the U.S. and in other countries. It was not determined by regulation.

**Mr. Yost:** England does it by regulation.

**Senator Boisvenu:** In the United States, it is in the legislation.

Several U.S. states have established levels. I admit that I have never checked whether they do it by regulation or whether they include it in their legislation. I do not know how they decided to proceed.

**François A. Daigle, Associate Deputy Minister, Department of Justice Canada:** Whether in the Criminal Code or by regulation, the limits that will be established will have the same force of law. They will be applied when arrests are made. The science of alcohol levels is pretty fixed. These rates have been used for a long time. We have very specialized tools. With regard to drugs, especially THC, we have a scientific report that was used as a basis. In terms of these rates, the tools are not as specialized as science, which is constantly evolving. We rely on what is in place. Over time, we will learn more about these impaired driving rates. The regulations allow us to make changes as we become better informed.

**Senator Boisvenu:** It's not unanimous with respect to marijuana. Will being in the regulations rather than the act make prosecution easier?

**Le sénateur Boisvenu :** Ma première question s'adresse aux trois témoins. Le Parlement a fixé la limite légale de consommation, soit 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Pourquoi la nouvelle limite de deux nanogrammes à cinq nanogrammes n'est-elle pas inscrite dans la loi alors que cela a été fait pour l'alcool?

**Greg Yost, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques, ministère de la Justice Canada :** Le projet de loi C-46 propose que ces limites soient établies par règlement. C'est ce qui se fait dans d'autres pays étant donné qu'il y a des dizaines de drogues partout dans le monde. On a donc déjà établi des taux et on s'attend à ce qu'il y en ait d'autres à l'avenir. Revenir au Parlement chaque fois qu'on veut apporter une modification s'avérerait difficile. De plus, c'est normal ici au Canada, notamment avec la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. L'annexe qui détermine les taux est élaborée par règlement. On peut apporter des modifications au règlement à la lumière de la science qui évolue.

**Le sénateur Boisvenu :** Dans la plupart des États américains et dans d'autres pays, ces limites sont prévues dans leur code criminel. Cela n'a pas été déterminé par règlement.

**M. Yost :** L'Angleterre le fait par voie de règlement.

**Le sénateur Boisvenu :** Aux États-Unis, c'est dans la loi.

Plusieurs États américains ont établi des niveaux. J'avoue que je n'ai jamais vérifié s'ils le font par voie de règlement ou s'ils l'insèrent dans leur loi. Je ne sais pas de quelle manière ils ont décidé de procéder.

**François A. Daigle, sous-ministre délégué, ministère de la Justice Canada :** Que ce soit dans le Code criminel ou par voie de règlement, les limites qui seront établies auront autant force de droit. Elles seront appliquées quand on procédera à des arrestations. La science pour ce qui est des taux d'alcool est assez fixe. Cela fait longtemps que l'on utilise ces taux. On a des outils très spécialisés. En ce qui concerne les drogues, particulièrement le THC, on a un rapport scientifique sur lequel on s'est basé. Pour ce qui est de ces taux, les outils ne sont pas aussi spécialisés que la science, qui est en constante évolution. On s'en remet sur ce qui est en place. Avec le temps, on en apprendra davantage sur ces taux en matière de conduite avec facultés affaiblies. Le règlement nous permet d'apporter des modifications au fur et à mesure qu'on devient mieux informé.

**Le sénateur Boisvenu :** Ce n'est pas unanime en ce qui concerne la marijuana. Puisque c'est dans un règlement plutôt que dans la loi, cela va-t-il faciliter les poursuites judiciaires?

**Mr. Daigle:** It makes no difference. If the regulation sets a rate of two or five, this will be a rate for the offence. With respect to prosecutions, it will be the same thing whether the rate is set in the Criminal Code or in the regulations.

**Senator Boisvenu:** If science brings us to other conclusions, will you amend the regulations?

**Mr. Daigle:** We could amend the regulations. The Governor-in-Council may, in the light of science, ask the government to change the rate through the regulations.

**Senator Boisvenu:** The courts often use experts, including mental health experts. When a driver is stopped with a statutory rate arrives in court accompanied by two experts, this gives rise to disputes.

**Mr. Daigle:** It is a consequence of science and not a consequence of the fact that it is included in the regulations rather than in the Criminal Code. If the science is not accurate, there may be disputes. Ultimately, Bill C-46 proposes using strict levels of two and five nanograms per millilitre of blood. These rates will be taken into account for infractions.

**Senator Boisvenu:** Screening will be mandatory for alcohol and not for drugs. What is this logic based on? Is it because our police officers will be less prepared, less equipped, and that screening will be more “random” when they are better trained to screen for drinking and driving? I am trying to understand.

**Mr. Daigle:** Partly, yes.

**Senator Boisvenu:** On the one hand, we have mandatory testing and on the other, we don't.

**Mr. Daigle:** I will ask Mr. Yost to explain the process of roadside arrests for alcohol and drugs, which are quite different.

**Senator Boisvenu:** I understand the process. According to the logic you have just expressed, it is because we are not equipped in the same way to detect one substance in relation to the other.

**Mr. Daigle:** We have two different tests and different tools. A breathalyzer, using the driver's breath, can produce accurate results quickly. The proposed drug test, which takes a saliva sample, will detect whether or not drugs are present in minutes. This test is done at the roadside. Then, if the result is positive, there are different options. The person can be taken to the police station for a blood test, which will determine the level of THC or other drugs in the blood. So this is not a process that lends itself easily to arrest.

**M. Daigle :** Ça ne fait pas de différence. Si le règlement fixe un taux de deux ou cinq, ce sera un taux pour l'infraction. Pour ce qui est des poursuites, que le taux soit fixé dans le Code criminel ou dans le règlement, ce sera la même chose.

**Le sénateur Boisvenu :** Si la science nous amène vers d'autres conclusions, allez-vous modifier le règlement?

**M. Daigle :** On pourrait modifier le règlement. Le gouverneur en conseil pourra, à la lumière de la science, demander au gouvernement de modifier le taux par l'entremise du règlement.

**Le sénateur Boisvenu :** Les tribunaux font souvent appel à des experts, entre autres en matière de santé mentale. Lorsqu'un conducteur intercepté avec un taux réglementaire arrive en cour accompagné de deux experts, cela donne lieu à des contestations.

**M. Daigle :** C'est une conséquence de la science et non une conséquence du fait qu'on l'inscrit dans le règlement plutôt que dans le Code criminel. Si la science n'est pas exacte, il peut y avoir des contestations. Ultimement, dans le cadre du projet de loi C-46, on propose d'utiliser des niveaux stricts de deux et de cinq nanogrammes par millilitre de sang. On tiendra compte de ces taux lors d'infractions.

**Le sénateur Boisvenu :** Le dépistage sera obligatoire pour l'alcool et non pour les drogues. Sur quoi repose cette logique? Est-ce parce que nos policiers seront moins prêts, moins équipés, et que le dépistage sera plus « aléatoire » alors qu'ils sont mieux formés pour dépister l'alcool au volant? J'essaie de comprendre.

**M. Daigle :** En partie, oui.

**Le sénateur Boisvenu :** D'un côté, on a le dépistage obligatoire et de l'autre, on ne l'a pas.

**M. Daigle :** Je vais demander à M. Yost d'expliquer les processus des arrestations routières pour l'alcool et les drogues, qui sont assez différents.

**Le sénateur Boisvenu :** Je comprends les processus. Selon la logique que vous venez d'exprimer, c'est parce qu'on n'est pas équipé de la même façon pour dépister une substance par rapport à l'autre.

**M. Daigle :** On a deux tests différents et des outils différents. Un éthylomètre, où le conducteur souffle, peut produire des résultats précis rapidement. Le test proposé pour la drogue, qui prélève un échantillon de salive, détectera s'il y a présence ou non de drogue en quelques minutes. Ce test se fait au bord de la route. Ensuite, si le résultat est positif, on a différentes options. On peut conduire la personne au poste de police pour prendre une prise de sang, qui permettra de déterminer le taux de THC ou d'autres drogues dans le sang. Donc, ce n'est pas un processus qui se prête facilement à une arrestation.

**Senator Boisvenu:** Do you think that can have an impact on driver behaviour, distinguishing between the two?

**Mr. Daigle:** I do not think so.

**Senator Boisvenu:** I am thinking of young people aged 18 and 19, especially in the summer, who are a little wilder.

**Mr. Daigle:** I think what young people will understand by looking at advertising campaigns today —

**Senator Boisvenu:** There are not many.

**Mr. Daigle:** There will be more advertising. They will become aware of the danger of driving while intoxicated. They will also understand that they could be screened and subjected to mandatory arrest at any time. So it will have a big impact on drivers who are used to driving after a few beers.

**Senator Dupuis:** Mr. Daigle, can you continue the explanation you had started to clarify for us? You had explained the first step for alcohol and drugs. We must go further. So, there is a second step in testing for drugs.

**Mr. Daigle:** It seems to me that it is worthwhile to understand the process for both tests.

**Mr. Yost:** With alcohol, we have an approved screening device that has been around for almost 40 years. We obtain a result that indicates certain rates. WARN indicates a blood alcohol level between 50 mg and 100 mg, which has consequences at the provincial level. FAIL indicates a blood alcohol level above 100 mg. It says 100 rather than 80 because it is very likely that the offending driver, when taken to the police station, will contact a lawyer, which will provide time for the alcohol level to decrease. This gives us some leeway. If the driver in question has failed the test, a breathalyzer test is requested. This device gives completely reliable results. We conduct two tests, which gives us conclusive results.

A saliva sample is taken for drugs. It's only the presence at a certain level, the so-called cut-off levels, which is in the criteria set by the Drugs and Driving Committee. It is not known if the person's blood alcohol concentration is indeed over the limit, namely, 25 mg for THC. In addition, there is no scientific possibility, even knowing the concentration in saliva, to know the concentration in the blood.

**Le sénateur Boisvenu :** Croyez-vous que cela peut avoir un impact sur le comportement des conducteurs, le fait de discriminer les deux?

**M. Daigle :** Je ne crois pas.

**Le sénateur Boisvenu :** Je pense aux jeunes de 18 et 19 ans, surtout l'été, qui sont un peu olé olé.

**M. Daigle :** Je pense que ce que les jeunes comprendront en regardant les campagnes publicitaires aujourd'hui...

**Le sénateur Boisvenu :** Il n'y en a pas beaucoup.

**M. Daigle :** Il y aura davantage de publicités. Ils prendront conscience du danger de conduire en état d'ébriété. Ils comprendront également qu'ils pourraient passer un test de dépistage et faire l'objet d'une arrestation obligatoire à n'importe quel moment. Donc, cela aura un grand impact sur les conducteurs qui ont l'habitude de prendre le volant après quelques bières.

**La sénatrice Dupuis :** M. Daigle, pouvez-vous poursuivre l'explication que vous aviez commencée pour nous apporter des éclaircissements? Vous aviez bien expliqué la première étape pour l'alcool et la drogue. Il faut aller plus loin. Donc, il y a une deuxième étape en ce qui concerne le test pour dépister la drogue.

**M. Daigle :** Il me semble que cela vaut la peine pour bien saisir le processus pour les deux tests.

**M. Yost :** Avec l'alcool, on a un appareil de dépistage approuvé qui existe depuis près de 40 ans. On obtient un résultat qui indique certains taux. La mention ATTENTION (« WARN ») indique un taux d'alcoolémie entre 50 mg et 100 mg, ce qui a des conséquences au niveau provincial. La mention DANGER (« FAIL ») indique un taux d'alcoolémie supérieur à 100 mg. On indique 100 plutôt que 80 parce qu'il est fort probable que le conducteur fautif, une fois conduit au poste de police, communiquera avec un avocat, ce qui lui donnera le temps de faire baisser son taux d'alcool. Cela nous donne une certaine marge de manoeuvre. Si le conducteur en question a failli le test, on fait une demande pour test au moyen d'un éthylomètre. Cet appareil donne des résultats entièrement fiables. On effectue deux tests, ce qui nous donne des résultats concluants.

En ce qui concerne les drogues, on prend un échantillon de salive. C'est seulement la présence à un certain niveau, ce qu'on appelle en anglais « *cut-off levels* », qui figure dans les critères établis par le Comité des drogues au volant. On ne sait pas si le taux d'alcoolémie de la personne est bien au-delà de la limite, soit 25 mg pour le THC. De plus, on n'a pas la possibilité scientifique, même en sachant la concentration dans la salive, de connaître la concentration dans le sang.

As for the roadside police officer, it will depend on the officer's observations, if there are any doubts as to the person's conduct, if the officer suspects that the person has used cannabis because of how his or her breath smells. If there is sufficient evidence to suspect that a person has been driving while impaired by THC after testing with a drug-testing device, the officer may request a blood test, and may also directly charge the driver with impaired driving.

In 2008, the drug recognition expert program was added. If such an expert is available — it is a matter of resources — the expert can be asked to evaluate the offending driver. The expert decides whether or not the person has been driving while under the influence of drugs. The drug recognition expert will make a decision at the end of the 12 steps. The last step is to take a bodily substance. Bill C-46 will facilitate blood screening, which is better than urine samples. The request can be made and, based on the results, the Crown Attorney will decide whether there is sufficient evidence to uphold the charge and go to trial. That is a summary of how we intend to proceed.

**Senator Dupuis:** Can you clarify the issue of reasonable grounds to suspect compared to reasonable grounds to believe?

**Mr. Yost:** Reasonable grounds to suspect are based on a number of factors. Police representatives know more about how to recognize at the roadside people who have been drinking. I attended a presentation of about a hundred slides on how to recognize the signs of cocaine use, its effects, and so on. Sometimes you can see it in the eyes, sometimes it's something else. Currently, there are two ways to proceed: immediately file a complaint or file an application for a drug recognition expert. The bill provides the opportunity to request a blood test immediately if the officer is satisfied that a drug is present. Obviously, the courts decide whether the officer's request is justified or not. The police officer must have fairly substantial evidence before requesting a blood test.

**Senator Dupuis:** Thank you. I will come back in the second round.

[English]

**Senator Sinclair:** I have a couple of questions, and if the chair wishes, I can go on second round with regard to the latter ones.

One has to do with the evaluating officer provision. It appears to be a new position created by this bill, in terms of the role of the evaluating officer and the authority given to an evaluating

En ce qui concerne le policier au bord de la route, cela dépendra de ses observations, s'il a des doutes quant à la conduite de la personne, s'il soupçonne que la personne a consommé du cannabis parce que son haleine dégage une odeur. S'il a suffisamment de preuves pour soupçonner qu'une personne a conduit avec les facultés affaiblies par le THC après avoir fait un test au moyen d'un appareil de dépistage de drogue, il peut alors faire une demande pour une prise de sang. Il peut aussi aller directement et inculper le conducteur de conduite avec facultés affaiblies.

En 2008, on a ajouté le programme d'experts en reconnaissance de drogues. Si un tel expert est disponible — c'est une question de ressources —, il peut lui demander d'évaluer le conducteur fautif. C'est l'expert qui décidera si la personne a conduit ou non avec les facultés affaiblies par les drogues. C'est l'expert en reconnaissance de drogues qui prendra une décision à la fin des 12 étapes. La dernière étape consiste à prélever une substance corporelle. Le projet de loi C-46 facilitera le dépistage par prise de sang, ce qui est préférable aux échantillons d'urine. Il peut faire la demande et, sur la base des résultats, le procureur de la Couronne décidera s'il y a suffisamment de preuves pour confirmer l'inculpation et engager un procès. Voici en résumé comment on compte procéder.

**La sénatrice Dupuis :** Pouvez-vous clarifier la question des motifs raisonnables soupçonnés par rapport aux motifs raisonnables de croire?

**M. Yost :** Les motifs raisonnables de soupçonner sont basés sur plusieurs facteurs. Les représentants des corps policiers en savent davantage sur la façon de reconnaître aux abords de la route les personnes qui ont consommé. J'ai assisté à une présentation d'environ 100 diapositives sur la façon de reconnaître les signes de consommation de cocaïne, ses effets, et cetera. Parfois, on le voit dans les yeux, parfois, c'est autre chose. À l'heure actuelle, il y a deux façons de procéder : déposer immédiatement une plainte ou déposer une demande pour une expertise en reconnaissance de drogue. Le projet de loi offre la possibilité de demander un test sanguin immédiatement si l'agent est convaincu qu'il y a présence de drogue. Évidemment, ce sont les tribunaux qui décident si les demandes des agents sont justifiées ou non. Le policier doit avoir des preuves assez substantielles avant de demander un test sanguin.

**La sénatrice Dupuis :** Je vous remercie. Je reviendrai au deuxième tour.

[Traduction]

**Le sénateur Sinclair :** J'ai quelques questions à poser. Si la présidence le souhaite, je peux attendre le second tour pour poser mes dernières questions.

La première concerne la disposition relative à l'agent évaluateur. Il semble s'agir d'un nouveau poste créé par le projet de loi, compte tenu des attributions et des pouvoirs de cet agent.

officer. I wonder if you can talk to us a bit about the question of the number of evaluating officers that are likely to be required and how many of those will likely be available for indigenous communities.

**Mr. Yost:** I'm afraid that I'm not the best person to answer to that. Minister Goodale was here and I believe I heard the number was that there are 550 now. The RCMP runs the DRE program. They would have up-to-date numbers as to how many there are and, of course, the minister was speaking of the intention, if I recall correctly, to double the numbers.

How they will be distributed and how many will be in indigenous communities is a matter that will be worked out presumably through Public Safety's program to assist the public and police forces, including indigenous police forces, but I can't predict that, I'm sorry.

**Senator Sinclair:** I want to talk a little bit about the issue of the plan to communicate the potential risks of driving while impaired by alcohol or a drug. I understand from the last presentation that was made by the ministers with us that there is a plan to roll out a media campaign to advise, particularly young people about the risks with the consumption of alcohol and drugs and combining that with driving.

I wonder if you have any information about the extent to which any of that effort relating to a media campaign or communications plan is going to be concentrated on communities in Northern Canada, particularly communities where there is a high concentration of indigenous youth or young people who are, as we know, ones likely to be seriously affected by the easier availability of cannabis.

**Mr. Yost:** Again, senator, I can't answer that question. My only connection — and perhaps others have a different one — with the advertising campaigns is text is sent to us to make sure it is legally accurate. The messages, et cetera, are developed by communications experts. How they're planning to spread it out, that's an issue perhaps for Public Safety, but certainly not for me, I'm afraid.

**Mr. Daigle:** I think we can confirm that the minister said last week that Budget 2017 provided for \$9.6 million in education and awareness and a further \$36.4 million over the next five years for that.

We can go back and find out exactly how they're planning to roll that out. I do know they are ensuring that they're going to roll this out throughout the country and will pay particular attention to Canada's North and indigenous communities to make sure those messages are out, but we can probably go back and provide something further on this.

Pouvez-vous nous parler du nombre d'agents évaluateurs dont on aura probablement besoin ainsi que du nombre qui sera probablement affecté aux collectivités autochtones?

**M. Yost :** Je crains de ne pas être bien placé pour répondre à cette question. Le ministre Goodale a comparu devant le comité. J'ai cru comprendre qu'il y a actuellement 550 de ces agents. C'est la GRC qui administre le Programme d'expert en reconnaissance de drogues. Elle disposerait sans doute de renseignements à jour sur le nombre d'agents évaluateurs. Il faut ajouter que le ministre — si je m'en souviens bien — a mentionné qu'il était prévu de doubler le nombre actuel.

On peut supposer que les services de Sécurité publique chargés d'aider le public et les forces policières décideront de la répartition des agents et du nombre qui sera affecté aux collectivités autochtones, mais je ne peux faire aucune affirmation à ce sujet. Désolé.

**Le sénateur Sinclair :** Je voudrais aborder la question du plan de communication destiné à expliquer aux gens les risques qu'on court en prenant le volant après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. J'ai cru comprendre, en écoutant le dernier exposé que les ministres nous ont présenté qu'il est prévu de lancer une campagne média pour sensibiliser les gens, et surtout les jeunes, aux risques de l'alcool et de la drogue au volant.

J'aimerais savoir si vous disposez de renseignements quelconques sur la mesure dans laquelle ces efforts de communication seront concentrés sur les collectivités du Nord, et particulièrement celles qui comptent beaucoup de jeunes Autochtones et d'autres jeunes gens susceptibles, comme nous le savons, d'être sérieusement touchés s'ils ont un accès plus facile au cannabis.

**M. Yost :** Encore une fois, sénateur, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question. Tout ce que je sais concernant les campagnes d'information — d'autres disposent peut-être de renseignements différents —, c'est que les messages publicitaires nous seront soumis pour une vérification de leur exactitude. Les messages seront conçus par des experts en communication. Les moyens de diffusion relèvent probablement de la Sécurité publique, mais certainement pas de moi.

**M. Daigle :** Nous pouvons confirmer, je crois, ce que le ministre a dit la semaine dernière, à savoir que le budget de 2017 prévoyait 9,6 millions de dollars pour la sensibilisation et 36,4 millions de plus pour les cinq années suivantes.

Nous pouvons obtenir pour vous des renseignements exacts sur ce qu'il est prévu de faire. Je sais que les responsables ont l'intention de lancer la campagne partout dans le pays et d'accorder une attention particulière au Nord canadien et aux collectivités autochtones afin de transmettre leur message. Nous

**Carole Morency, Director General and Senior General Counsel, Criminal Law Policy Section, Policy Sector, Department of Justice Canada:** Just to reiterate, some of the remarks made yesterday in the Senate by the ministers spoke very much to the concerns you've highlighted, which is the need for a significant amount of education for young persons and those who young persons will naturally seek out for assistance in this type of area — parents, school, teachers, coaches — all part of the broader education plan.

I believe when he was here last week, Minister Goodale spoke specifically to some of the work they're doing now through their funding to roll out education and public awareness generally about the combined use of drugs and driving, and the Don't Drive High public campaign on TV right now.

We can certainly undertake to provide some of the news releases on that. I believe Minister Goodale also referenced the additional funding announcement that he recently made about First Nations policing. I think his comments were also that he continues to be in discussion with his provincial-territorial counterparts at the official level in terms of how to roll that money out in a way that meets local needs as well.

**Senator Sinclair:** I appreciate that, and I assure you that I'm well aware of the fact there's a campaign going on. But it seems to be targeted towards Southern populations. Given the fact that Northern communities still rely a lot upon satellite TV reception from the United States, and in addition require that communication be done in indigenous languages, particularly so they can get advice and direction from the adults in the community, many of whom are still unilingual speakers in their traditional languages: I wonder if you might also look into the question of how much effort is going to be made to target the media campaign towards those communities, recognizing those unique issues at play.

**The Chair:** If I may add some factual information, yesterday the minister spoke about a \$46 million campaign, but never mentioned that it's over five years. So one would expect that at the beginning there would be a massive information spread, but the way that the \$46 million has been, in fact, divided is for a five-year period. I just want to put that on the table for any one of you to think about.

[Translation]

**Senator Pratte:** Among the concerns is the difficulty of informing cannabis consumers how to meet the THC concentration standards before driving a car. So the 2, 2.5, 5 nanogram levels will be clear, but the way to determine

pouvons cependant aller aux renseignements pour vous fournir de plus amples détails.

**Carole Morency, directrice générale et avocate générale principale, Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des politiques, ministère de la Justice Canada :** Je voudrais simplement confirmer que certaines des observations que les ministres ont présentées hier au Sénat étaient directement liées aux préoccupations que vous avez mentionnées, c'est-à-dire à la nécessité de déployer, dans le cadre de la campagne générale d'information, d'importants efforts de sensibilisation auprès des jeunes et des personnes qu'ils auraient naturellement tendance à consulter à cet égard : parents, enseignants, entraîneurs, et cetera.

Je crois que lorsqu'il a comparu devant le comité la semaine dernière, le ministre Goodale a mentionné en particulier certaines des activités entreprises pour informer et sensibiliser les gens en général au sujet des effets de la drogue sur la conduite d'un véhicule et de la campagne publicitaire « Ne conduis pas gelé » qui passe actuellement à la télévision.

Nous pouvons certainement vous communiquer quelques-uns des communiqués publiés à ce sujet. Je crois que le ministre Goodale a aussi parlé du financement supplémentaire qu'il a récemment annoncé pour les services de police des Premières Nations. Il avait ajouté, je crois, que des discussions avec les provinces et les territoires se poursuivaient, au niveau des fonctionnaires, pour décider des moyens de répartir les fonds de façon à répondre aussi aux besoins locaux.

**Le sénateur Sinclair :** Je comprends. Je sais bien qu'une campagne d'information est en cours, mais elle semble cibler les populations du Sud. Il ne faut pas perdre de vue que les collectivités du Nord comptent beaucoup encore sur la réception directe par satellite des émissions de télévision provenant des États-Unis. De plus, elles ont besoin de communications en langues autochtones pour que les adultes — dont beaucoup ne parlent que leur langue traditionnelle — puissent conseiller et orienter les jeunes. Compte tenu de ces circonstances, pouvez-vous obtenir des renseignements sur les efforts déployés pour que la campagne d'information puisse toucher ces collectivités aux besoins vraiment particuliers?

**Le président :** J'aimerais signaler quelques faits. Hier, le ministre a parlé d'une campagne de 46 millions de dollars, mais n'a jamais dit que les fonds seraient répartis sur cinq ans. On peut donc s'attendre à une diffusion massive d'information dans un premier temps, mais il semble bien que le financement de 46 millions de dollars s'étalera sur cinq ans. Je voulais simplement mentionner cela pour que vous y pensiez.

[Français]

**Le sénateur Pratte :** Parmi les préoccupations, il y a la question de la difficulté d'informer les consommateurs de cannabis de la manière dont ils pourront satisfaire les normes de concentration de THC avant de conduire une automobile. Donc

if someone is under these thresholds is much less clear. For alcohol, people who have a glass of wine every night know that if they do not drink a glass of wine on Friday night, they can drive their cars on Monday morning without any problem. People who have a joint regularly, but who decide to stop on Friday night, aren't certain to be under the two nanograms on Monday morning. It's quite possible that they will exceed two nanograms. It's not clear. Public health authorities are currently unable to tell consumers how to behave to meet the thresholds. This makes it difficult for consumers and for public health actors. We can tell people that they can drink a maximum amount of wine based on certain data, but this is not the case for cannabis.

I was wondering about the possible legal impact of this problem. In a court challenge, could this uncertainty have an impact? Could consumers say they behaved perfectly reasonably by having their last joint on Friday night, and get stopped by a police officer on Tuesday afternoon, be at three nanograms? They will then end up with criminal records, and their professional careers ruined because of this perfectly arbitrary standard.

**Mr. Daigle:** I will ask my colleagues to respond, but as the ministers said last week and again yesterday, the best way is to make sure you do not drive if you have used cannabis. It is also known that the device that will be used to take a saliva sample can detect the presence of THC six to eight hours after consumption. It is clear that we will never be able to say that, after two joints and three hours, you will be okay, that you can take the chance, and that there will be no problem.

Ultimately, Bill C-46 and the regulations provide for determining the level. People will understand that two nanograms means that it is a precautionary approach, that cannabis will cause impairment, that precautions must be taken and that if the level is more than two nanograms, a person could be found guilty and be liable to a summary offence.

[English]

**Ms. Morency:** I would add that Dr. Douglas Beirness testified before the Justice Committee. He is with the Canadian Centre on Substance Use and Addiction. He spoke to the same issue on September 19:

I dread the day somebody comes to me and says, "How much cannabis can I smoke and still drive", because the only answer to that question is none. I don't believe that there's any amount of cannabis that you can smoke, and at some point not be above two. Because the level of THC

les taux de nanogrammes 2, 2,5, 5 seront clairs, mais la façon d'évaluer si on se trouvera sous ces seuils est beaucoup moins claire. Pour l'alcool, une personne qui prend un verre de vin tous les soirs sait que si elle ne prend pas de verre de vin le vendredi soir, elle pourra conduire sa voiture le lundi matin sans problème. Une personne qui prend un joint régulièrement, mais qui décide d'arrêter d'en prendre le vendredi soir, n'est pas certaine d'être sous la barre des deux nanogrammes le lundi matin. Il est fort possible qu'elle dépasse les deux nanogrammes. Ce n'est pas clair. Les autorités de santé publique sont pour l'instant incapables de dire aux consommateurs comment se comporter pour respecter les seuils. Cela rend donc la tâche difficile pour le consommateur et les acteurs de la santé publique. On peut dire aux gens qu'ils peuvent prendre un verre de vin maximum selon certaines données, mais pour le cannabis, ce n'est pas le cas.

Je m'interrogeais sur l'impact légal possible de ce problème. Est-ce qu'au moment d'une contestation devant un tribunal cette incertitude pourrait avoir un impact? Est-ce qu'un consommateur pourrait dire s'être comporté de façon parfaitement raisonnable en prenant son dernier joint le vendredi soir, et s'être fait arrêter par un policier le mardi après-midi et avoir un taux de trois nanogrammes? Il se retrouvera alors avec un casier judiciaire et sa carrière professionnelle pourrait être ruinée à cause de cette norme parfaitement arbitraire.

**M. Daigle :** Je vais demander à mes collègues de répondre, mais, comme les ministres l'ont dit la semaine dernière et encore hier, la meilleure façon est de s'assurer de ne pas conduire si l'on a consommé du cannabis. On sait aussi que l'appareil qui servira à prendre un échantillon de salive pourra détecter la présence de THC de six à huit heures après la consommation. Il est clair, qu'on ne pourra jamais dire que, après deux joints et trois heures, on sera correct, qu'on peut courir le risque et qu'il n'y aura pas de problème.

Ultimement, le projet de loi C-46 et le règlement prévoient décider du taux. Les gens comprendront que deux nanogrammes veulent dire que c'est une approche de précaution, que le cannabis va causer des facultés affaiblies, qu'il faut prendre des précautions et que si le taux est plus que de deux nanogrammes, on pourrait être reconnu coupable et être passible d'une infraction sommaire.

[Traduction]

**Mme Morency :** J'ajouterai que M. Douglas Beirness, du Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, avait abordé la même question le 19 septembre lors de sa comparution devant le Comité de la justice. Il avait alors dit :

Je redoute le jour où quelqu'un me demandera : « Quelle quantité de cannabis puis-je fumer avant de conduire? » La seule réponse à cette question est aucune. Je considère qu'il n'existe aucune quantité de cannabis qui puisse être consommée sans tôt ou tard dépasser une concentration de

rises so quickly, you will rise above two at some point, and you will come back down at some point, too. There really is no amount of cannabis that we can recommend that a person could smoke and still be below the limit and be unimpaired.

I believe the committee may be hearing from him or other experts well positioned to speak to that. It is a challenge, and I guess it's a choice. People can consume, but they can also make other arrangements and not drive.

[*Translation*]

**Senator Pratte:** I want to make sure I understand what you are saying: when the advertising says not to drive if you're high, people who want to drive should never use cannabis. It's not just not having a joint two days or two hours before. The message that the legislation and the government are sending is that people who want to drive a car should never use cannabis.

**Mr. Daigle:** It is not because someone had a joint that next week, that person will still be impaired. As I said, the test will detect the presence of THC six to eight hours after consumption. The police officer must first stop the car and have reason to believe that the driver has been driving while impaired. If the person thinks that he or she is really not impaired, and hasn't smoked for two days, the police will not go there.

This is not to say that you can never drive a car if you have smoked a joint, but rather that if you want to smoke cannabis, think twice before driving. It is known that the tool used to detect THC in saliva can detect it up to eight hours after consumption.

**Senator Carignan:** My question is along the same lines. There is the offence of impaired driving and the offence of driving with THC. The minister determines the THC level by regulation. If the minister changes, the offence may change, which is strange.

**Mr. Daigle:** It is not the minister —

**Senator Carignan:** It is the Governor-in-Council, that is what I said, the minister.

I have read several studies, including one from the American Automobile Association conducted in partnership with the International Association of Chiefs of Police. According to this study, there is no correlation between impairment and THC levels. I have seen other studies that show that there are as many people with less than five nanograms who were impaired as

deux nanogrammes. Étant donné que la concentration de THC grimpe en flèche, le consommateur se retrouve éventuellement avec un taux supérieur à deux, qui finira aussi par redescendre à un moment donné. Il n'y a vraiment aucune quantité de cannabis que nous pouvons recommander à une personne de consommer tout en demeurant sous la limite permise et sans avoir les facultés affaiblies.

Le comité entendra peut-être M. Beirness ou d'autres experts bien placés pour parler de cette question. C'est un défi, et aussi un choix à faire. Les gens peuvent consommer, mais ils peuvent aussi prendre des dispositions pour ne pas avoir à conduire.

[*Français*]

**Le sénateur Pratte :** Je veux m'assurer de bien comprendre ce que vous dites : lorsque la publicité dit de ne pas conduire si vous êtes « *high* », c'est que les gens qui souhaitent conduire une automobile ne devraient jamais consommer de cannabis. Ce n'est pas juste de ne pas prendre un joint deux jours ou deux heures avant. Le message que la loi et que le gouvernement envoient, c'est que les gens qui veulent conduire une automobile ne devraient tout simplement jamais consommer de cannabis.

**M. Daigle :** Ce n'est pas parce qu'on a pris un joint que, la semaine prochaine, on aura toujours les facultés affaiblies. Comme je l'ai dit, le test va détecter la présence de THC de six à huit heures après la consommation. Le policier doit d'abord arrêter le conducteur et avoir des raisons de croire qu'il a conduit avec les facultés affaiblies. Si la personne pense qu'elle n'a vraiment pas les facultés affaiblies et que cela fait deux jours qu'elle n'a pas fumé de joint, la police ne se rendra pas là.

Ce n'est pas de dire que vous ne pourrez jamais conduire une auto si vous avez fumé un joint, mais plutôt que si vous voulez fumer du cannabis, pensez-y deux fois avant de conduire. On sait que l'outil qui détecte le THC dans la salive le fera jusqu'à huit heures après la consommation.

**Le sénateur Carignan :** Ma question est dans la même veine. Il y a l'infraction de conduire avec les facultés affaiblies et celle de conduire avec du THC. C'est le ministre qui détermine par règlement le niveau de THC. Si le ministre change, l'infraction peut changer, ce qui est particulier.

**M. Daigle :** Ce n'est pas le ministre...

**Le sénateur Carignan :** C'est le gouverneur en conseil, c'est ce que je disais, le ministre.

J'ai lu plusieurs études, dont une de l'Association automobile américaine menée en partenariat avec l'Association internationale des chefs de police. Selon cette étude, il n'y a aucune corrélation entre le fait d'avoir les facultés affaiblies et le taux de THC. J'ai vu d'autres études selon lesquelles il y a autant de personnes avec moins de cinq nanogrammes qui avaient les

people with more than five nanograms. So, there is no correlation between the two. It depends on the genetic background, weight and consumption habits.

Do you think that can withstand the Charter test, namely, setting an arbitrary level without proportionality with the fact that the faculties are reduced or not?

**Mr. Yost:** First, there has already been a government statement on Charter considerations. It is in the public documentation on our website.

It is clear that the science is not as good for drugs — THC in particular — as it is for alcohol. Still, jurisdictions around the world are trying to take action to reduce the rate of death caused by impaired driving due to THC.

The government has taken into account the advice of the Drugs and Driving Committee. They analyzed five nanograms and two nanograms. Each has its advantages and disadvantages. The representatives of this committee will be appearing before you next week. Around the world, I have never seen a regulation that accepted a level higher than five nanograms. Some jurisdictions have two nanograms as an impairment threshold, while others use only one. This is the same message we are trying to convey. One or two is the same message. Do not complicate it.

**Senator Carignan:** I found a nuance, and that had escaped the testimony that has been given so far.

We were told, for example, that Colorado was setting the limit at five nanograms. In Colorado, it is not the offence that is five nanograms, but rather a presumption of impairment at five. It's completely different from creating an offence at five.

Where in the world is there a five-nanogram offence and not just a presumption, as in Colorado?

**Mr. Yost:** It is a two nanogram offence in the United Kingdom. According to the European Union, it is an offence at one or two nanograms in seven European countries. In New Zealand, the offence consists of presence with poor performance in roadside tests. In Victoria, Australia — and in other Australian jurisdictions, I believe — it's only the presence in your oral fluid that is the offence. There is no measurement of the blood level. They took another direction.

**Senator Carignan:** Exactly, it's an entirely different direction. In most cases, tests are used to demonstrate impairment. So, is it a combination of both: presence and impairment?

facultés affaiblies que de personnes avec plus de cinq nanogrammes. Donc, il n'y a aucune corrélation entre les deux. Cela dépend du bagage génétique, du poids et des habitudes de consommation.

Croyez-vous que cela peut résister au test de la Charte, soit de fixer un taux arbitraire sans proportionnalité avec le fait que les facultés sont affaiblies ou non?

**M. Yost :** Premièrement, on a déjà publié une déclaration du gouvernement sur les considérations de la Charte. Cela fait partie de la documentation publique sur notre site web.

Il est clair que la science n'est pas aussi satisfaisante pour les drogues — le THC en particulier — que pour l'alcool. Néanmoins, les juridictions à l'échelle mondiale essaient de prendre des mesures pour diminuer le taux de mortalité causé par la conduite avec facultés affaiblies en raison du THC.

Le gouvernement a tenu compte des conseils du Comité des drogues au volant. Ils ont analysé cinq nanogrammes et deux nanogrammes. Chacun a ses avantages et désavantages. Les représentants de ce comité comparaitront devant vous la semaine prochaine. Partout dans le monde entier, je n'ai jamais vu un règlement qui acceptait un taux supérieur à cinq nanogrammes. Quelques juridictions ont deux nanogrammes comme seuil affaiblissant alors que d'autres n'en ont qu'un. C'est le même message que nous essayons de transmettre. Un ou deux, c'est le même message. Ne le compliquez pas.

**Le sénateur Carignan :** J'ai trouvé une nuance, et cela avait échappé aux témoignages qui ont été rendus jusqu'à maintenant.

On nous a dit, par exemple, que le Colorado fixait la limite à cinq nanogrammes. Au Colorado, ce n'est pas l'infraction qui est à cinq nanogrammes, mais plutôt une présomption de facultés affaiblies à cinq. C'est complètement différent de la création d'une infraction à cinq.

Où dans le monde y a-t-il création d'une infraction à cinq nanogrammes et non pas seulement une présomption, comme au Colorado?

**M. Yost :** C'est une infraction à deux nanogrammes au Royaume-Uni. Selon l'Union européenne, dans sept pays européens, c'est une infraction à un ou deux nanogrammes. En Nouvelle-Zélande, l'infraction consiste de présence avec mauvaise performance sur les tests au bord de la route. À Victoria, en Australie —, et dans d'autres juridictions australiennes, je crois — c'est seulement la présence dans votre fluide oral qui constitue l'infraction. Il n'y a pas de mesure du taux dans le sang. Ils ont emprunté une autre voie.

**Le sénateur Carignan :** Exactement, c'est une tout autre orientation. Dans la plupart des cas, on utilise des tests pour démontrer les facultés affaiblies. Donc, est-ce un cumul des deux, soit la présence et les facultés affaiblies?

**Mr. Yost:** I'm certain this is not the situation in Victoria because they have mandatory testing for drugs. So it is in no way based on impairment.

I do not know exactly in Europe how blood samples can be requested to determine that the THC level in a person's blood is in excess of one or two nanograms. I do not know if it's based on roadside testing or if they have mandatory testing.

The government's goal, through Bill C-46, is to establish two levels of offence. The first level would lead to a less serious offence, and would be for a person with two and five nanograms in the blood. This offence would be punishable by a fine of up to \$1,000. It is a base offence to protect the public from a real danger. The second level would lead to a sentence comparable to that for alcohol-impaired driving.

Since we do not know the ratio between the amount of substance detected in the oral fluid and the blood of a person who smoked cannabis four days ago, for example — it may be found in the blood, but not in the oral fluid — it would not be detectable by roadside tests.

**Senator Carignan:** If I may, I have a study in front of me that shows that the level of THC in the blood drops by 73.5 per cent 25 minutes after consumption. Do you think it will be possible to take blood samples within 25 minutes of the motorist's being stopped to support the existence of the violation?

**Mr. Yost:** First, we are talking about 73.5 per cent of which level? If you are talking about the consumption of a person who has smoked, it will be quite different than if the person ingested a food containing THC.

**Senator Carignan:** Exactly. There will be a drop if you ate it, and it will be detected much later.

**Mr. Yost:** According to information we have, in England, the delay before they have the blood samples is about 83 minutes, if I recall correctly. Still, almost 75 per cent of the time, the tests reveal a level higher than two nanograms, which allows them to establish the offence. This obviously presents challenges on the operational side.

[English]

**Senator McIntyre:** I draw your attention to proposed subsection 320.29(1) of the bill, which deals with warrants to obtain blood samples. I note under that section, warrants for blood samples will be easier to obtain, the reason being that the

**M. Yost :** Je suis certain que ce n'est pas la situation à Victoria parce qu'ils ont le dépistage obligatoire pour les drogues. Donc ce n'est aucunement basé sur l'affaiblissement.

Je ne sais pas exactement, en Europe, comment on peut faire la demande pour obtenir des échantillons de sang afin d'établir que le niveau de THC dans le sang d'une personne est au-delà d'un ou de deux nanogrammes. Je ne sais pas si c'est basé sur des tests effectués sur le bord de la route ou s'ils ont des tests de dépistage obligatoire.

Le but du gouvernement, par le biais du projet de loi C-46, est d'établir deux niveaux d'infraction. Le premier niveau mènerait à une infraction de moindre gravité, pour une personne ayant de deux et cinq nanogrammes dans le sang. Cette infraction serait punissable par une amende maximale de 1 000 \$. C'est une infraction de base visant à protéger le public d'un danger bien réel. Le deuxième niveau mènerait à une peine comparable à celle attribuée pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Comme nous ne connaissons pas le ratio entre la quantité de substance détectée dans le fluide oral et dans le sang d'une personne qui a fumé du cannabis il y a quatre jours, par exemple — cela se retrouvera peut-être dans son sang, mais pas dans son fluide oral —, ce ne serait pas détectable par des tests effectués en bordure de la route.

**Le sénateur Carignan :** Si vous me le permettez, j'ai une étude devant moi qui démontre que le taux de THC dans le sang diminuait de 73,5 p. 100, 25 minutes après consommation. Pensez-vous qu'il sera possible de prélever des échantillons de sang à l'intérieur de 25 minutes de l'interception de l'automobiliste afin d'être en mesure de démontrer l'infraction?

**M. Yost :** Premièrement, on parle de 73,5 p. 100 de quel niveau? Si vous parlez de la consommation d'une personne qui a fumé, ce sera tout à fait différent que si la personne a ingéré un aliment contenant du THC.

**Le sénateur Carignan :** Exactement. Il y aura une perte si vous l'avez mangé et ce sera détecté beaucoup plus tard.

**M. Yost :** Selon des renseignements que nous avons obtenus, le délai, en Angleterre, avant d'avoir en leur possession les échantillons de sang, est d'environ 83 minutes, si je me souviens bien. Néanmoins, presque 75 p. 100 du temps, les tests révèlent un niveau supérieur à deux nanogrammes, ce qui leur permet d'établir l'infraction. Cela apporte évidemment des défis du côté opérationnel.

[Traduction]

**Le sénateur McIntyre :** Je voudrais attirer votre attention sur le paragraphe 320.29(1) du projet de loi qui traite des mandats pour le prélèvement d'échantillons de sang. Je note qu'en vertu de ces dispositions, il sera plus facile d'obtenir ces échantillons

bill lowers the standard to establish a person has alcohol or a drug in their body from a “reasonable grounds to believe” to a “reasonable suspicion” standard. Obviously, I’m referring to persons incapable of consent.

Another condition to proceed with a warrant would be for police to have reasonable grounds to believe a person was involved in a collision causing bodily harm or causing death within the previous eight hours, as opposed to the four hours under the current law. So my question is: Why were these changes considered necessary?

**Mr. Yost:** I’ll start with the easier one. The four to eight hours was based upon advice given to us by the provinces and by police. In the case of serious collisions, it’s often difficult to get everything together and obtain a warrant within four hours. They said eight hours should be plenty of time.

With respect to the other part, the “reasonable grounds to believe” is what was there. It is, of course, a higher level and it is higher than what the person at the side of the road would face if they had been uninjured and were still at the crash scene. Then you would only need reasonable grounds to suspect to go to the approved screening device. Unfortunately, a person in the hospital who cannot consent cannot be given an approved screening device test.

Consequently, to keep the person more or less on the same level as if they had not been injured and were still at the scene, the level is being reduced to “reasonable grounds to suspect.” The blood analysis will determine whether the person was over the level, and then the case will have to go as to whether this person caused the collision, was injured, et cetera. That’s the next part of the investigation, but it’s definitely to ensure in these most serious of cases, we can obtain a blood sample and find out whether that person involved in that incident was impaired.

**Senator McIntyre:** Do you know how often warrants for blood samples are requested and the proportion of requests that are granted?

**Mr. Yost:** I cannot answer that directly. My understanding from the provinces is they often are unable to obtain a warrant within time, and they find themselves trying to seize a blood sample taken at the hospital. If the person has been injured, they may have taken some blood, then they try to get a regular warrant to seize the blood sample, of course, and then they

parce que, dans le cas des personnes incapables de consentir au prélèvement, le critère des « motifs raisonnables de croire » est remplacé par le critère des « motifs raisonnables de soupçonner » que l’intéressé a dans son organisme une certaine concentration d’alcool ou de drogue.

Il serait également possible d’obtenir un mandat si la police a des motifs raisonnables de croire que la personne a été impliquée dans un accident ayant entraîné des lésions corporelles ou la mort dans les huit heures précédentes, par opposition aux quatre heures précédentes prévues dans la loi actuelle. J’aimerais donc poser la question suivante : pourquoi ces changements sont-ils jugés nécessaires?

**M. Yost :** Je vais commencer par la question la plus facile. Le passage de quatre à huit heures se fonde sur les recommandations que nous avons reçues des provinces et de la police. Dans le cas des accidents graves, il est souvent difficile de prendre les mesures nécessaires et d’obtenir un mandat dans les quatre heures. Nos interlocuteurs nous ont dit qu’une période de huit heures devrait être plus que suffisante.

En ce qui concerne l’autre partie de la question, le critère des « motifs raisonnables de croire » figure dans la loi actuelle. Bien entendu, ce critère est plus rigoureux que celui qui serait appliqué sur la route si l’intéressé n’est pas blessé et se trouve encore sur les lieux de l’accident. Le critère des « motifs raisonnables de soupçonner » serait alors suffisant pour justifier l’utilisation de l’appareil de détection approuvé. Malheureusement, on ne peut pas recourir à un tel appareil dans le cas d’une personne hospitalisée qui ne peut pas donner son consentement.

Par conséquent, pour assurer à une telle personne le même traitement que si elle n’avait pas été blessée et se trouvait encore sur les lieux de l’accident, le critère est ramené aux « motifs raisonnables de soupçonner ». L’analyse de sang permettrait de savoir si, oui ou non, la personne avait une concentration supérieure à la limite. Il y aurait alors à déterminer si la personne était responsable de la collision, a été blessée, et cetera. Cela ferait partie de l’étape suivante de l’enquête. Toutefois, le changement a certainement pour but de veiller à ce que, dans les cas les plus graves, nous soyons en mesure de prélever un échantillon de sang pour déterminer si la personne impliquée dans un accident avait les facultés affaiblies.

**Le sénateur McIntyre :** Arrive-t-il souvent que des mandats pour le prélèvement d’échantillons de sang soient demandés? Dans quelle proportion les mandats sont-ils accordés?

**M. Yost :** Je ne peux pas répondre directement à cette question. D’après les renseignements que je tiens des provinces, les autorités provinciales sont souvent incapables d’obtenir un mandat dans le délai prescrit et doivent donc essayer de saisir un échantillon de sang prélevé à l’hôpital. Si la personne a été blessée, il est probable qu’elle a eu une prise de sang. Les autorités essaient alors de recourir à un mandat ordinaire pour

analyze that. That's more often than the actual warrant process, as I understand it.

**Senator McIntyre:** I note that the bill repeals a number of Criminal Code offences, including those related to street racing, failure to keep watch of a person being towed and offences related to vessels and aircraft. Obviously, I'm referring to sections 249, 250 and 251 of the Criminal Code.

So, why was it necessary to repeal those offences?

**Mr. Yost:** I'll start with street racing.

In the current offence, street racing gets a higher penalty than straight dangerous driving. Since we're raising the higher penalties for the dangerous driving, there is no particular benefit and no reason to do the street racing. Street racing is an aggravating factor if the person is found to have been guilty of dangerous driving.

The other offences which you mentioned, particularly keeping watch on a person towed and the unsafe vessel, et cetera, those are closer in the view of the government, after considering it, to have sort of an administrative offence that should perhaps be dealt with under shipping acts, and such, as opposed to a virtually never-charged offence under the Criminal Code.

**Senator McIntyre:** Would you say the main reason those sections were repealed was because they would now fall under the dangerous driving section?

**Mr. Yost:** If a person set off with an unsafe vessel, that might, in fact, be an unsafe operation if it results in somebody being injured or whatever. You could see that perhaps being charged.

Frankly, according to the provinces that we consult with regularly on this, it arises virtually never, so it just seemed to be an offence of no particular benefit. And in certain serious circumstances, criminal negligence offences could be charged, so the view of the proposal in Bill C-46 is to repeal them to simplify and somewhat modernize the structure.

**Senator Eaton:** I feel with this legislation I might be completely wrong that the science is chasing the legislation. Usually you have legislation and you have all the science to back it up.

I guess what particularly bothers me — and Minister Goodale brought it up last week — is the police cannot randomly test drivers for drugs the way they can you know during the R.I.D.E.

saisir le sang prélevé et l'analyser. À ma connaissance, les analyses sont plus souvent faites de cette façon que grâce à l'obtention d'un mandat pour le prélèvement d'un échantillon.

**Le sénateur McIntyre :** Je note que le projet de loi abroge un certain nombre d'infractions inscrites dans le Code criminel, et notamment celles concernant les courses de rue, l'omission de surveiller une personne remorquée ainsi que les bateaux et les aéronefs. Je parle, bien sûr, des articles 249, 250 et 251 du Code criminel.

Pourquoi est-il nécessaire d'abroger ces infractions?

**M. Yost :** Je vais commencer par les courses de rue.

L'infraction actuelle prévoit des sanctions plus rigoureuses que celles de la conduite dangereuse. Comme nous prévoyons maintenant des sanctions plus strictes en cas de conduite dangereuse, il n'y a plus de raison de maintenir l'infraction relative aux courses de rue. Ces courses constituent une circonstance aggravante quand une personne est déclarée coupable de conduite dangereuse.

Quant aux autres infractions que vous avez mentionnées, et particulièrement l'omission de surveiller une personne remorquée, la conduite dangereuse d'un bateau, et cetera, le gouvernement estime, après étude, qu'elles revêtent un caractère administratif et devraient donc faire l'objet de dispositions des lois sur la navigation et autres plutôt que de figurer dans le Code criminel, où elles ne sont en pratique jamais invoquées.

**Le sénateur McIntyre :** Diriez-vous que la principale raison pour laquelle ces dispositions sont abrogées est qu'elles seront maintenant assimilées à la conduite dangereuse?

**M. Yost :** Si une personne conduit un bateau dangereux, elle pourrait blesser d'autres personnes ou leur nuire autrement. Il est donc possible que les dispositions correspondantes soient invoquées pour porter des accusations.

En toute franchise, les provinces que nous consultons régulièrement à ce sujet croient que cela n'arrive presque jamais, de sorte qu'il n'y a pas vraiment d'intérêt à maintenir l'infraction. Dans certains cas graves, il serait possible de porter des accusations en vertu des dispositions relatives à la négligence criminelle. Par conséquent, les dispositions proposées dans le projet de loi C-46 visent à simplifier et peut-être même à moderniser la structure.

**La sénatrice Eaton :** Je me trompe peut-être du tout au tout, mais j'ai l'impression, dans le cas de ce projet de loi, que les connaissances scientifiques sont en retard sur les dispositions prévues alors qu'en général, les mesures législatives s'appuient largement sur ces connaissances.

Ce qui me dérange le plus — le ministre Goodale en a parlé la semaine dernière —, c'est que la police ne peut pas soumettre des conducteurs au hasard à des tests de drogue comme elle le

programs at Christmas, for instance. But, unfortunately when you look at people killed in crashes, 33 per cent test positive for not just alcohol and 40 per cent test positive for drugs. Do you have any idea when the science will catch up with the legislation and you'll actually be able to legislate drug impairment?

**Mr. Yost:** Just a minor correction, senator. At this moment it is not possible to do a random test of a RIDE program.

**Senator Eaton:** That's what I said. You cannot do that. In Toronto, at Christmas they have the RIDE programs on Avenue Road and they pull people over randomly.

**Mr. Yost:** Random stopping is there, but you still must have suspicion to demand a breath sample today at the side of the road. Bill C-46 will change that and they should be able to test a lot more people because it will go faster than having to question them and try to develop suspicion.

**Senator Eaton:** Fine, but you cannot do that with drugs.

**Mr. Yost:** With drugs you cannot do it under Bill C-46, that's correct.

**Senator Eaton:** We hear people from your department saying when we pull them over and they smell of cannabis and have red eyes, that gives us grounds for suspicion. However, people who do this on a regular basis and put it in brownies don't necessarily walk into a room and smell of cannabis and have red eyes. That doesn't mean I want them piloting an Air France or Air Canada jet to Paris or driving a long-distance truck on the 401 at rush hour. I guess this is what really worries me.

How far behind do you think the science is where you will be able to pull somebody over, either have a blood test there or a Breathalyzer? For example, if I got hit by a long-distance truck in my car, you could pull them over and say would you take a Breathalyzer? You could then turn to the truck driver and say would you take a Breathalyzer? You would find out right away if one of us was impaired or drug impaired, but right now you cannot do that, can you?

**Mr. Yost:** Right now you cannot and under Bill C-46 you will not be able to do that. The legislation, however, is not written specifically for oral fluid devices. It's just that at this moment the scientific advice we have from the Drugs and Driving

fait, par exemple, dans le cadre du programme RIDE du temps des Fêtes. Malheureusement, quand on considère le nombre des personnes tuées dans des collisions, 33 p. 100 avaient consommé de l'alcool et 40 p. 100 de la drogue. Avez-vous une idée quelconque du moment où les connaissances scientifiques rejoindront les dispositions législatives et où il sera vraiment possible de définir la conduite sous l'influence de la drogue dans la loi?

**M. Yost :** Permettez-moi, sénatrice, de faire une petite mise au point. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de procéder à des tests au hasard dans le cadre d'un programme RIDE.

**La sénatrice Eaton :** C'est ce que j'ai dit. Vous ne pouvez pas le faire. À Toronto, dans la période des fêtes, il y a des programmes RIDE sur le chemin Avenue. La police arrête des véhicules au hasard.

**M. Yost :** La possibilité d'arrêter un véhicule au hasard existe, mais il faut quand même avoir des soupçons pour exiger un échantillon d'haleine au cours d'une enquête sur route. Le projet de loi C-46 modifie la situation. La police devrait pouvoir faire subir des tests à beaucoup plus de gens parce que cela sera plus rapide que de leur poser suffisamment de questions pour avoir des soupçons.

**La sénatrice Eaton :** C'est très bien, mais vous ne pouvez pas le faire dans le cas de la drogue.

**M. Yost :** En effet, on ne peut pas le faire en vertu du projet de loi C-46 dans le cas de la drogue.

**La sénatrice Eaton :** Des gens de votre ministère nous disent que lorsqu'ils arrêtent un véhicule et sentent une odeur de cannabis ou voient des gens aux yeux rougis, ils ont des motifs de soupçonner un cas de conduite avec facultés affaiblies. Il y a cependant des gens qui consomment régulièrement de la drogue, qui en mettent dans leurs carrés au chocolat et qui peuvent marcher droit sans sentir le cannabis ou avoir les yeux rougis. Bien sûr, je ne veux pas les voir piloter un avion d'Air France ou d'Air Canada ni faire de longues distances en camion sur la 401 à l'heure de pointe. Voilà ce qui m'inquiète vraiment.

À votre avis, dans combien de temps les connaissances scientifiques auront suffisamment évolué pour qu'il vous soit possible d'arrêter un véhicule et de soumettre son conducteur à un test sanguin ou à un test d'haleine? Si, par exemple, ma voiture était heurtée par un camion, vous pourriez alors demander aux deux conducteurs de se soumettre à un test d'haleine. Vous sauriez ainsi sur-le-champ si l'un des deux avait les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue. Toutefois, vous ne pouvez pas le faire aujourd'hui, n'est-ce pas?

**M. Yost :** Non, nous ne pouvons pas le faire aujourd'hui et nous ne pourrions pas le faire en vertu du projet de loi C-46. Le projet de loi n'est cependant pas rédigé en fonction des dispositifs de dépistage par voie orale. C'est simplement que,

Committee is it's only the oral fluid devices that are sufficiently reliable to be used as an investigative tool.

I have lost track of the number of times there have been announcements of supposed breakthroughs for measuring THC in breath, et cetera, but none of this is at the stage where it's ready to be submitted for scientific evaluation by the DDC. Perhaps one day the science will catch up. It's certainly not there yet.

With respect to the impairment issue — and the one we keep coming back to is the blood levels — we might be able to make some progress on THC once it's legal. One of the big problems now is because it's illegal, trying to get the approval of an ethics committee in order to get people to smoke and try driving simulators, et cetera, is difficult to do. Some of that research is just beginning now because it's somewhat easier to get your hands on marijuana. Perhaps in the future they will be able to come up with better correlations with blood, drugs and impairment, but for now it's not there.

**Senator Eaton:** Do you foresee a time where you will be able — as you say, using fluid samples and getting a quick result — to randomly test pilots, truck drivers and people using complicated and dangerous equipment? I believe in some professions you can randomly test people for alcohol. Do you foresee at some point in the regulations being able to test — whether a saliva test or some other test — to see if my pilot had a nice chocolate brownie with his egg salad sandwich before getting into the cockpit?

**Mr. Yost:** If it was done by regulation, it wouldn't be a regulation under the Criminal Code. There is no authority under the Criminal Code now to pass such a regulation. That would have to be done pursuant to labour or airline legislation, something along those lines, in order to authorize it.

Some random testing is taking place. It is generally contested by the unions. I understand the Toronto Transit Commission has done some of this random testing. They've been challenged in the courts. I'm not quite sure what stage that one is at in the courts, but that is a labour relations issue. It is not something addressed by Bill C-46 nor, in my view, is it ever likely to be addressed under the Criminal Code. If you're not testing someone who is actually operating or in care and control of a vehicle as they show up to work, that doesn't do it under the Criminal Code.

pour le moment, d'après les avis scientifiques que nous recevons du Comité Drogues au volant, seuls ces dispositifs sont assez sûrs pour servir à des fins d'enquête.

Je ne sais plus combien de fois on nous a annoncé la mise au point de nouveaux dispositifs révolutionnaires capables de mesurer la concentration de THC dans l'haleine, mais jusqu'ici, aucun n'en était à un stade permettant de le soumettre au Comité Drogues au volant pour une évaluation scientifique. Un jour peut-être, cela sera possible, mais nous n'en sommes pas encore là.

Pour ce qui est des facultés affaiblies — ce qui nous ramène toujours aux concentrations sanguines —, nous serons peut-être en mesure de faire des progrès en matière de mesure de la concentration en THC une fois que la consommation de cannabis sera légale. L'un des plus grands problèmes que nous avons maintenant, c'est que c'est encore une substance illégale. Il est donc difficile d'obtenir d'un comité d'éthique l'approbation d'essais dans lesquels on demanderait à des gens de consommer du cannabis, puis de se soumettre à des tests sur un simulateur de conduite automobile. Certaines de ces recherches commencent tout juste en ce moment parce qu'il est un peu plus facile de se procurer de la marijuana. Il nous sera peut-être possible à l'avenir d'aboutir à de meilleures corrélations entre les concentrations sanguines et l'affaiblissement des facultés. Nous ne pouvons pas encore le faire en ce moment.

**La sénatrice Eaton :** Pensez-vous en arriver, à un moment donné, à un point où il sera possible de tester rapidement des échantillons de fluides organiques prélevés au hasard sur des pilotes, des chauffeurs de camions et d'autres personnes devant utiliser du matériel compliqué et dangereux? Je crois que cela se fait déjà pour l'alcool dans certaines professions. Pensez-vous que nous aurons à un moment donné des règlements permettant de soumettre certaines personnes à des tests de salive ou autre afin de déterminer si le pilote de mon avion a pris comme dessert, après sa salade aux œufs, un brownie au cannabis avant de prendre les commandes dans le cockpit?

**M. Yost :** Si cela se faisait par voie de règlement, ce ne serait pas un règlement pris en vertu du Code criminel. Le Code criminel ne permet pas d'adopter de tels règlements. Il faudrait plutôt le faire aux termes de la législation du travail ou des lois réglementant le transport aérien.

Il y a actuellement certains tests effectués au hasard. Ils sont en général contestés par les syndicats. Je crois savoir que la Commission de transport de Toronto a procédé à de tels tests et que cela a donné lieu à une contestation judiciaire. Je ne sais pas où en est le procès, mais c'est une question qui relève des relations de travail. Ce n'est pas un sujet que nous avons abordé dans le projet de loi C-46. À mon avis, il est peu probable qu'il le soit jamais en vertu du Code criminel. Si les tests ne sont pas effectués sur une personne en train de conduire un véhicule ou qui en a la garde, ils ne relèvent pas du Code criminel.

**Senator Eaton:** I guess I was speaking about FETCO, who appeared before the Senate Finance Committee during our budget hearings and were very worried about people in the transportation industry. Thank you very much.

**Senator Gold:** Thank you for being here today. In the preamble, paragraph 8 of the bill, the importance of federal and provincial laws working together on road safety are noted and federalism always comes up at some point.

I understand, though, the provinces are waiting — eagerly and anxiously perhaps — for this bill to pass so they can make the changes in their laws to adequately complement Bill C-46.

Could you give us a sense of the kinds of changes that provincial and territorial laws are contemplating from their point of view — I understand you consult regularly — and concerns about a possible delay of this bill, in terms of getting their legal framework through their own legislative processes? Thank you.

**Mr. Yost:** Again, all the officials I deal with are very eager to get this legislation in place, namely the alcohol part for *Jordan* and the drug part, because they are concerned about drugs.

I believe we could produce a summary of what was proposed by the provinces. I am aware Quebec made an announcement, if I recall correctly, that they're going to take your licence away for 90 days. However, I'm not sure whether it's based on just the drug presence or that and something else, like Standard Field Sobriety Testing. I believe Saskatchewan is also adopting a zero-tolerance policy for people who have it. They very much want the legislation in place and approval of drug-screening equipment so they can actually do the testing of people at the side of the road.

**Senator Gold:** Do you have a sense, from your counterparts in provincial and territorial governments, as to how long it will take them, once this bill is passed, to introduce the legislative changes and have the training in place for the police officers and others?

**Mr. Yost:** I'll leave the training question to public safety —

**Senator Gold:** In terms of police officers, we've heard testimony about that. I was thinking more of just getting up to speed on training in relation to what the law in Bill C-46 says and what the provincial legal framework is.

**La sénatrice Eaton :** Je pensais en fait aux ETCOF dont les représentants ont comparu devant le Comité sénatorial des finances lors de ses audiences sur le budget. Ils s'inquiétaient beaucoup au sujet des employés du secteur des transports. Merci beaucoup.

**Le sénateur Gold :** Je vous remercie de votre présence au comité aujourd'hui. Au huitième paragraphe du préambule, le projet de loi met l'accent sur l'importance qu'il y a d'harmoniser les lois fédérales et provinciales afin de promouvoir la sécurité routière. Le fédéralisme est toujours évoqué à un moment donné.

Je crois cependant savoir que les provinces attendent — impatientement peut-être — l'adoption de ce projet de loi pour être en mesure de modifier leurs propres lois en conséquence.

Pouvez-vous nous donner une idée du genre de changements que les provinces et les territoires envisagent? Vous avez dit que vous les consultez régulièrement. S'inquiètent-ils d'un retard possible compte tenu de la nécessité pour eux d'harmoniser leur cadre juridique? Merci.

**M. Yost :** Encore une fois, tous les fonctionnaires à qui j'ai affaire ont hâte de voir le projet de loi adopté, notamment les dispositions concernant l'alcool, à cause de l'arrêt *Jordan*, et les dispositions relatives à la drogue, parce que la question les inquiète.

Je crois que nous pouvons produire un résumé de ce que les provinces ont proposé. Je sais que le Québec a annoncé — si je m'en souviens bien — qu'il a l'intention de suspendre le permis de conduire pour 90 jours. Toutefois, je ne sais pas vraiment si cela dépend de la détection d'une drogue ou s'il y a d'autres critères, comme le test normalisé de sobriété administré sur place. Je crois que la Saskatchewan adopte aussi une politique de tolérance zéro. Les responsables sont très désireux de voir adopter le projet de loi et aimeraient que les dispositifs de dépistage soient approuvés le plus tôt possible pour qu'ils puissent les utiliser lorsqu'un véhicule est arrêté sur la route.

**Le sénateur Gold :** D'après vos contacts avec les responsables provinciaux et territoriaux, avez-vous une idée du temps qu'il leur faudra, une fois ce projet de loi adopté, pour déposer les modifications législatives nécessaires et donner la formation voulue aux agents de police et à d'autres?

**M. Yost :** Je laisserai la question de la formation au représentant de la Sécurité publique...

**Le sénateur Gold :** Nous avons entendu des témoignages au sujet des agents de police. Je pensais qu'il conviendrait de s'occuper de la formation en fonction des dispositions du projet de loi C-46 et du cadre juridique provincial.

**Mr. Yost:** There was a large meeting last week with all the provinces and police, et cetera, going through the legislation and how it might change what's going on. I can assure you there's a lot of work going on already.

With respect to legislation, many of the provinces have already tabled legislation. I understand Quebec actually makes reference to the numbers that are proposed in Bill C-46. They're fairly sure it will come into force. Others use references to federal impaired driving legislation, so it's kind of general and they can get under it.

As I understand it, they have been working to change a lot of their forms from the old numbers to the new numbers. Once a bill was returned backed by a majority government, they felt pretty sure the numbers would change, so they started all those processes already. However, obviously they can't flick the switch until Bill C-46 should happen to get Royal Assent.

**Mr. Daigle:** They would be able to enforce Bill C-46 upon Royal Assent, if they want to complement that with highway traffic offences and their own.

**Senator Gold:** That was the thrust of my question.

**Ms. Morency:** Quebec has Bill 157 that has been introduced. This week British Columbia announced its intention and its plan on how it would come forward with its own legislation that would include some administrative penalties at the roadside similar to what they do now very successfully for alcohol.

In terms of the way the two work together, criminal law and the highway traffic legislation within provincial-territorial jurisdictions are complementary. Some are further ahead in announcing where they see themselves going and others are working quite diligently to get there.

But, as said, Bill C-46 is criminal law. The idea is to have it ready to go to Royal Assent for the drug-impaired amendments in part one.

**Senator Gold:** So they are ready and, is it fair to say, eager that Bill C-46 be passed?

**Mr. Yost:** Certainly, I'd agree with eager. I'm fairly sure some of the provinces are ready. Others, as was just mentioned, are a little bit further behind on the process, but they're working fairly hard on it.

**M. Yost :** Une importante réunion a eu lieu la semaine dernière en présence de représentants de toutes les provinces, de la police, et cetera. Les participants ont passé en revue les dispositions législatives et ont examiné les changements qu'elles pourraient entraîner. Je peux vous donner l'assurance que beaucoup d'efforts sont actuellement déployés.

En ce qui concerne les dispositions législatives, beaucoup de provinces ont déjà déposé des projets de loi. Je crois savoir que le Québec mentionne les chiffres qui figurent dans le projet de loi C-46. Le gouvernement québécois est convaincu qu'il sera adopté. D'autres reprennent des dispositions des lois fédérales sur la conduite avec facultés affaiblies. C'est donc assez général. Les gens s'en inspirent.

À ma connaissance, les autorités provinciales sont en train de modifier beaucoup de leurs formules pour remplacer les vieux chiffres par les nouveaux. Une fois qu'un projet de loi a reçu l'appui d'un gouvernement majoritaire, ces autorités sont pratiquement sûres que les chiffres changeront, ce qui les amène à amorcer les processus nécessaires. Toutefois, il est évident qu'elles ne peuvent pas agir officiellement avant que le projet de loi C-46 ne reçoive la sanction royale.

**M. Daigle :** Il leur sera possible de mettre en vigueur le projet de loi C-46 dès qu'il aura reçu la sanction royale, si elles souhaitent lui ajouter leurs propres infractions au code de la route.

**Le sénateur Gold :** C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question.

**Mme Morency :** Au Québec, le gouvernement a déposé le projet de loi 157. Cette semaine, la Colombie-Britannique a annoncé qu'elle avait l'intention de présenter son propre projet de loi prévoyant des sanctions administratives applicables sur la route, sur le modèle de ce que la province a fait avec succès dans le cas de l'alcool.

En ce qui concerne l'harmonisation des lois fédérales et provinciales, le Code criminel et les codes provinciaux et territoriaux de la route sont complémentaires. Certaines provinces ont déjà fait savoir ce qu'elles souhaitent réaliser et d'autres travaillent fort pour le faire.

Toutefois, comme on l'a déjà dit, le projet de loi C-46 relève du droit pénal. Il serait bon qu'il soit prêt pour la sanction royale en vue de la mise en vigueur des modifications de la partie 1 relative aux infractions liées à la drogue.

**Le sénateur Gold :** Ainsi, les provinces et les territoires sont prêts et ont même hâte de voir adopter le projet de loi C-46?

**M. Yost :** Oui, ils ont certainement hâte. Je suis à peu près sûr que certaines provinces sont prêtes et, comme on vient de le mentionner, celles qui ne le sont pas encore travaillent fort pour y parvenir.

**Senator Batters:** Thanks very much. First of all, there was an article in *Blacklocks Reporter* yesterday. The title was “Fear Glut Of Traffic Arrests,” and it referred to a memo authored by the Department of Justice that was obtained by Blacklocks through access to information. It says the 2017 memo was called “Estimating the Effects of Lowering the Criminal Threshold for Impaired Driving from 0.08 Blood Alcohol Concentration to 0.05 per cent.” I would like you to provide our committee with a copy of that memo, please.

**Ms. Morency:** We’ll undertake. I’m not familiar with that. I think I heard reference to it yesterday in the Senate, but I’m not familiar with the memo. But we’ll undertake to do our best to see what we can provide.

**Senator Batters:** Okay. Thank you. One of my colleagues mentioned a little bit about this, and I think Senator Carignan, with the opening part of his questions, did as well. But I just wanted to have a little bit more attention to the difference between regulation and legislation. In this particular bill, Bill C-46, acceptable levels of drugs to determine drug-impaired driving will be set by regulation, not legislation. The difference between the two, for those who might be watching and aren’t aware of this, is regulations are put into effect purely by the Governor-in-Council, which is the Federal Cabinet, the Government of Canada. On the other hand, legislation, such as puts into effect the 0.08 alcohol impairment, is put into effect by passing both houses of Parliament, the House of Commons and the Senate.

It’s obviously considerably easier for a government to change a particular provision by regulation than by legislation, correct?

**Mr. Daigle:** Yes.

**Senator Batters:** I just wanted to make sure people realized that because it’s a bit unusual.

**Mr. Daigle:** There’s still a process to go through.

**Senator Batters:** Of course, yes.

**Mr. Daigle:** And usually there is a public comment period. There is a regulatory impact assessment statement that is prepared. Canadians get to look at the proposal to provide comments, and then officials will review the comments and provide some advice to the government. Right now, the cabinet committee that looks at those things is the Treasury Board, and they will decide whether to enact those regulations.

**Senator Batters:** Right. But as Bill C-46 has been phrased and set out, those drug levels are determined by that regulatory process, not by going through both houses of Parliament.

**La sénatrice Batters :** Merci beaucoup. Tout d’abord, il y avait hier dans le *Blacklocks Reporter* un article intitulé « Les arrestations pour infractions routières risquent de monter en flèche ». L’article mentionnait une note de service du ministère de la Justice obtenue grâce à une demande d’accès à l’information. Cette note de 2017 avait pour titre : « Estimation des effets d’une baisse de la limite légale d’alcoolémie de 0,08 à 0,05 p. 100 ». Je voudrais vous demander de bien vouloir fournir au comité une copie de cette note de service.

**Mme Morency :** Nous en avons pris note. Je ne sais rien de ce document, sauf que j’en ai entendu parler hier au Sénat. Nous ferons de notre mieux pour essayer de vous le procurer.

**La sénatrice Batters :** Très bien, je vous remercie. Un de mes collègues a abordé la question, et je crois que le sénateur Carignan l’a également fait dans le préambule de ses questions. Quoi qu’il en soit, je voulais simplement attirer un peu plus l’attention sur la différence qu’il y a entre la voie réglementaire et la voie législative. Dans le projet de loi C-46, les seuils légaux d’un affaiblissement des facultés dû à la drogue seront établis par règlement et ne seront donc pas prescrits dans la loi. Pour la gouverne de ceux qui nous écoutent et qui ne le savent pas, les règlements sont pris par le gouverneur en conseil, c’est-à-dire le Cabinet fédéral ou le gouvernement du Canada. Par contre, les dispositions législatives, comme celles qui établissent à 0,08 p. 100 la limite légale d’alcoolémie, doivent être adoptées par les deux chambres du Parlement, c’est-à-dire les Communes et le Sénat.

De toute évidence, il est beaucoup plus facile pour un gouvernement de changer des dispositions par voie réglementaire que par voie législative, n’est-ce pas?

**M. Daigle :** Oui.

**La sénatrice Batters :** Je voulais simplement m’assurer que les gens en sont conscients, parce que c’est un peu inhabituel.

**M. Daigle :** Il y a quand même une procédure à suivre.

**La sénatrice Batters :** Oui, bien sûr.

**M. Daigle :** Habituellement, il y a aussi une période réservée aux commentaires du public. Une étude d’impact de la réglementation est menée. Les Canadiens peuvent examiner le texte proposé pour formuler des observations, dont les fonctionnaires se servent pour présenter des recommandations au gouvernement. À l’heure actuelle, le comité du Cabinet qui examine ces questions est le Conseil du Trésor. C’est lui qui décide s’il convient d’adopter le règlement en cause.

**La sénatrice Batters :** D’accord. Toutefois, compte tenu du libellé actuel du projet de loi C-46, les concentrations de drogue seront fixées par règlement et non par les deux chambres du Parlement.

**Mr. Daigle:** That's correct. Parliament would approve. In Bill C-46, we're proposing that Parliament approves an enabling authority that would allow the Governor-in-Council to make those decisions.

**Senator Batters:** Right. Which is a very general thing, and it doesn't set the specific amounts or anything like that. It's just a very general thing saying the government can make regulations that do this and this type of thing and that sort of thing, right?

**Mr. Daigle:** It says it would allow the government to set those amounts.

**Senator Batters:** Yes. Okay, thank you. I'm sure a few of you have been with the Department of Justice for quite some time, and so whoever is qualified to answer this particular question, please go ahead. Which particular portions of Bill C-46 to counter the delays in the criminal justice system with impaired driving and to forestall certain impaired driving defences were part of the Conservative government's legislation that was introduced in I think June of 2015, a few months before the election that year?

**Mr. Daigle:** Maybe somebody else could speak to that. A lot of what was in Bill C-73, some of this stuff is in here, and other things are not.

**Mr. Yost:** The provisions regarding the conclusive proof of VAC. There were similar provisions in Bill C-73. They have been modified somewhat in Bill C-46, on the basis of the advice of the Alcohol Test Committee, as to how it should be written.

Similarly, with the disclosure provisions, there were provisions dealing with disclosure in Bill C-226.

Let me see what else we had in there. Bill C-73 did not have mandatory alcohol screening. So it did not address that one.

In terms of speed, those were the two major ones that we're going to address. A number of measures to strengthen the DRE provision, including the DRE presumption, were included in Bill C-73. The hybridization of causing bodily harm offences was in Bill C-73. It's expected that a number of them will proceed now summarily, and that should proceed faster. That was also in Bill C-73.

**Senator Batters:** Done by your department for many years to try to curb impaired driving, to try to improve the delays that had become a glut in our court system.

**M. Daigle :** C'est exact. Le Parlement donne une approbation préalable. Dans le projet de loi C-46, nous proposons que le Parlement autorise le gouverneur en conseil à prendre les décisions nécessaires dans ce cas.

**La sénatrice Batters :** D'accord. Il s'agit d'une disposition très générale qui ne fixe aucun seuil ni limite. C'est juste un énoncé général disant que le gouvernement peut prendre des règlements pour faire telle ou telle chose, n'est-ce pas?

**M. Daigle :** Le projet de loi autorise le gouvernement à fixer les limites légales.

**La sénatrice Batters :** Oui. D'accord, je vous remercie. Je suis sûre que certains d'entre vous travaillent pour le ministère de la Justice depuis assez longtemps. J'invite donc quiconque est qualifié à répondre à cette question particulière. Quelles dispositions du projet de loi C-46 destinées à parer aux retards du système de justice pénale liés à la conduite avec facultés affaiblies ainsi qu'aux défenses invoquées dans ces cas faisaient partie du projet de loi déposé par le gouvernement conservateur en juin 2015, je crois, quelques mois avant les élections de cette année-là?

**M. Daigle :** Quelqu'un d'autre pourrait peut-être répondre à cette question. Il y avait beaucoup de dispositions dans le projet de loi C-73. Certaines se retrouvent ici, et d'autres pas.

**M. Yost :** Pour ce qui est des moyens de prouver le taux d'alcoolémie d'une manière concluante, il y avait des dispositions semblables dans le projet de loi C-73. Le libellé a été un peu modifié dans le projet de loi C-46 conformément aux recommandations du Comité des analyses d'alcool.

De même, dans le cas de la communication de renseignements, il y avait des dispositions du même ordre dans le projet de loi C-226.

Laissez-moi voir ce qu'il y a d'autre. Le projet de loi C-73 ne prévoyait pas de dépistage obligatoire d'alcool. Il ne contenait donc pas de dispositions à ce sujet.

Pour ce qui est de l'accélération du processus, ce sont les deux principales questions que nous avons l'intention de régler. Quelques mesures destinées à renforcer la disposition relative au Programme d'expert en reconnaissance de drogues figuraient dans le projet de loi C-73. Nous nous attendons à ce qu'un certain nombre d'infractions suivent la voie de la procédure sommaire, ce qui devrait accélérer les choses. Cela aussi était dans le projet de loi C-73.

**La sénatrice Batters :** Votre ministère a fait beaucoup d'efforts depuis des années pour essayer de combattre la conduite avec facultés affaiblies et de réduire les retards qui causent des embouteillages dans notre système judiciaire.

**Mr. Yost:** I'm certain there were a number of other things I've managed to forget because I wasn't quite expecting that question, senator.

**Senator Batters:** That's no problem, but if you wouldn't mind providing our committee with any other portions you might remember later on, it would be great if you would check. Thank you.

**Mr. Yost:** Yes.

**Senator Batters:** One last thing. Since you're here, I'll ask you this: The Minister of Health yesterday — I forget if it was at Committee of the Whole or in media availability later — indicated that retail stores in Canada won't be authorized to open and sell marijuana for likely about eight to 12 weeks after Bill C-45 comes into effect. So marijuana will be legal, but you won't be able to buy it. But my understanding is what will be legal at that point is every household in Canada will be able to have four plants under Bill C-45, which is a relatively unregulated thing. Am I understanding that correctly.

**Mr. Daigle:** What the minister talked about is the difference between getting Royal Assent and coming into force, so, until the Act comes into force, cannabis will not be legal.

**Senator Batters:** Okay. So she was not talking about —

**Mr. Daigle:** She was talking about obtaining Royal Assent and then allowing time for distributors to stock shelves and having an orderly preparation for the actual sale and distribution. When that takes place, then the act would come into force. Right now, the bill —

**Senator Batters:** Is she then saying that she is hoping to have the Act get Royal Assent by — I don't know, what is she thinking — the end of May in order to have some sort of a July time frame?

**Mr. Daigle:** I think the ministers yesterday said they're still hoping to have the Act come into force in July 2018.

**Senator Batters:** Come into force by then, but —

**Mr. Daigle:** It will depend, obviously, on the work of this committee and the work of the Senate and the house. From there, the provinces have told us they think they may need 8 to 12 weeks before they're ready, at which point the act provides that the Governor-in-Council can then issue a date of coming into force.

**Senator Batters:** So that really backs up the Royal Assent date into not that long from now, correct, to provide eight to 12 weeks?

**M. Yost :** Je suis sûr qu'il y a un certain nombre d'autres points que j'ai omis parce que je ne m'attendais pas à cette question, sénatrice.

**La sénatrice Batters :** Ce n'est pas grave, mais, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous vous serions reconnaissants de transmettre au comité tout autre aspect que vous auriez omis. Je vous remercie.

**M. Yost :** Oui.

**La sénatrice Batters :** Une dernière chose. Puisque vous êtes ici, je vais vous poser la question suivante. Hier, la ministre de la Santé — je ne sais plus si c'était au comité plénier ou au cours d'un point de presse plus tard — a dit que les magasins de détail du Canada ne seraient pas autorisés à vendre de la marijuana pendant 8 à 12 semaines après l'entrée en vigueur du projet de loi C-45. Autrement dit, la marijuana sera légale, mais les gens ne pourront pas en acheter. Je crois savoir par ailleurs qu'il sera légal à ce moment, en vertu du projet de loi C-45, que chaque ménage canadien possède quatre plants de marijuana. Cet aspect serait relativement peu réglementé. Est-ce bien le cas?

**M. Daigle :** La ministre a parlé de la différence entre la sanction royale et l'entrée en vigueur de la loi. En fait, tant que la loi ne sera pas entrée en vigueur, la possession de cannabis restera illégale.

**La sénatrice Batters :** D'accord. Ainsi, elle ne parlait pas de...

**M. Daigle :** Elle parlait d'obtenir la sanction royale et, par la suite, de prévoir un certain temps pour que les distributeurs puissent constituer des stocks et se préparer d'une manière ordonnée à faire la vente et la distribution. C'est après cette période que la loi entrerait en vigueur. Pour le moment, le projet de loi...

**La sénatrice Batters :** A-t-elle donc dit qu'elle espérait que la sanction royale serait donnée d'ici — je ne sais pas à quoi elle pensait — peut-être la fin mai pour qu'il soit possible de commencer dans le courant de juillet?

**M. Daigle :** Je crois que les ministres ont dit hier qu'ils espéraient voir la loi entrer en vigueur en juillet 2018.

**La sénatrice Batters :** Entrer en vigueur, mais...

**M. Daigle :** Bien entendu, cela dépendra de votre comité ainsi que du Sénat et de la Chambre. À partir de là, les provinces nous ont dit qu'elles auraient sans doute besoin de 8 à 12 semaines pour être prêtes. C'est alors qu'en vertu du projet de loi, le gouverneur en conseil pourra fixer la date d'entrée en vigueur.

**La sénatrice Batters :** Cela signifie que la sanction royale doit avoir lieu sous peu pour qu'il soit possible de prévoir un délai de 8 à 12 semaines, n'est-ce pas?

**Mr. Daigle:** It could move up or down.

**Senator Pate:** When the minister was here last week, when I requested information about mandatory minimum penalties and part of the rationale for imposing them, she mentioned there was research. We've since had the opportunity to re-review some of the research that was available, and it still seems equivocal at best. Most of the research shows, in fact, the deterrent effects are negligible or seem to be overshadowed by educational campaigns. At the very best, it's difficult to assess whether the legislative initiatives of mandatory minimums have impacted, but, certainly, education is important.

But what was very interesting is some of the research showed that, in fact, the best way to prevent impaired driving currently has been the use of ignition interlock devices. Most of the advocates for stopping impaired driving, whether it was, as the minister mentioned, MADD Canada or other groups, have actually advocated ignition interlock devices.

I'm curious whether your negotiations with the provinces and territories have included discussion about a regulatory scheme that could apply to car manufacturers and licensing bodies to look at the use of interlocking devices. Given all the evidence, it seems the overall purpose of the bill is to stop impaired driving and to prevent harm. It seems to me all the research shows that as the most effective device to date.

Have you looked at the impact? Is there anything similar in terms of drug detection with interlock devices? I couldn't find anything about that in the research.

I have another question. Mr. Yost, last week, you talked about and I had asked questions about the exemption or ability for people not to have a mandatory minimum imposed because of treatment. You mentioned there was research in the provinces. We also looked at what is available. All the evidence we have so far — and if I'm missing something I would be happy to be pointed to it — shows most of what is actually being developed are drug courts, not necessarily treatment programs. In fact, aside from those who are very wealthy, in most cases, the availability of drug treatment is all over the place but it is certainly difficult to access, with long waiting lists. In effect, the exemption will only apply to those who have significant resources. Coupled with that, it requires the concept of the Crown, so there's some issue around arbitrariness and availability.

**M. Daigle :** Elle pourrait avoir lieu plus tôt ou plus tard.

**La sénatrice Pate :** Lors de la comparution de la ministre la semaine dernière, je lui ai demandé des renseignements sur les peines minimales obligatoires et sur les raisons pour lesquelles elles avaient été imposées. Dans sa réponse, elle a parlé de recherches. Depuis, nous avons eu l'occasion d'examiner certaines des recherches réalisées, dont les résultats semblent pour le moins ambigus. En fait, la plupart des études montrent que les effets dissuasifs sont négligeables ou semblent éclipsés par les campagnes de sensibilisation. Au mieux, il est difficile de déterminer si les peines minimales obligatoires imposées par voie législative ont eu des effets quelconques, mais il n'en reste pas moins que la sensibilisation est importante.

Certaines des recherches présentaient des aspects très intéressants, établissant en fait que la meilleure façon de prévenir la conduite avec facultés affaiblies était d'utiliser des antidémarrateurs. La plupart de ceux qui œuvrent pour décourager la conduite avec facultés affaiblies, qu'il s'agisse, comme la ministre l'a mentionné, de MADD Canada ou d'autres groupes, sont en faveur des antidémarrateurs éthylométriques.

Je suis curieuse de savoir si vous avez discuté avec les provinces et les territoires d'un régime réglementaire applicable aux constructeurs de véhicules et aux organismes de réglementation qui permettrait d'envisager le recours aux antidémarrateurs. Compte tenu de toutes les données recueillies, il semble bien que l'objet global du projet de loi soit de mettre fin à la conduite avec facultés affaiblies et de prévenir les préjudices. Pour moi, toutes les recherches montrent que ce sont les dispositifs les plus efficaces qui aient été mis au point jusqu'ici.

Avez-vous examiné les conséquences? Y a-t-il quelque chose de semblable qui permette de détecter les drogues? Je n'ai rien trouvé à ce sujet dans la recherche.

J'ai une autre question. Monsieur Yost, vous avez parlé la semaine dernière, en réponse à une de mes questions, de l'exemption qui permet de ne pas imposer une peine minimale obligatoire en cas de traitement. Vous avez mentionné des recherches menées dans les provinces. Nous avons aussi examiné les études disponibles. Les données que nous avons trouvées jusqu'ici — j'espère que vous me le signalerez si je fais fausse route — montrent que les tribunaux de traitement de la toxicomanie, et pas nécessairement les programmes de désintoxication, constituent l'essentiel de ce qui a été réalisé. En fait, sauf pour les très riches, il est le plus souvent difficile d'accéder à des programmes de désintoxication, quand ils existent, à cause des longues listes d'attente. Cela revient à dire que l'exemption ne s'applique qu'aux bien nantis. De plus, il faut obtenir l'accord des autorités. Il y a donc des problèmes liés à la disponibilité et au caractère arbitraire de l'accès.

In light of that, I'm interested in what you found out about interlock devices and why you didn't look at that. I'm also interested more broadly about what sorts of potential court challenges are you preparing for as a department in light of those issues?

**Mr. Yost:** I wrote some. I'm thankful you raised ignition interlock and treatment, because those are two more things that we believe will help to speed up the courts. Having access to these things faster might make it more likely that a person would be prepared to plead guilty, because the penalty might be less than if they fought it all the way through. So that might help.

With respect to ignition interlocks, Bill C-46's proposal is to reduce the amount of time where a person is eligible to get onto the provincial program. Right now, it's three months for a first offence, and now there will be no limitation period. That's just to be eligible to apply. The provinces have to decide; it's their program. Then the six months and one year become three months and six months, so we've substantially reduced the amount of time where you can't get an interlock under federal law to try to be open.

Regarding the use of interlock in vehicles, first let me say that I've never heard of anything like interlock for drugs. I'm unaware of it. Perhaps the scientists, when they're here, will have heard of something, but I certainly have not.

When you get to the issue of the drug courts, Bill C-46 is very much modelled on the legislation under the Controlled Drugs and Substances Act. Where there are drug courts, and you're in a drug court program, that's fine. There are a lot of places that do not have drug courts.

I'm sure Senator Sinclair would be aware of many areas of the country that do not have drug courts, but they may have treatment programs, and they can be supervised by the courts. In fact, when we were dealing with this provision of the curative discharge, et cetera, it was made quite clear to us by our own prosecutors in the North that the delay of sentencing and conditions of abstaining from alcohol and not driving, et cetera, were a standard way of controlling and trying to deal with the problem up North. But the installation of those things in vehicles, et cetera, would be a decision for Transport Canada, perhaps, and it is certainly not envisaged at all in Bill C-46.

The program is quite expensive, actually; it's \$150 a month or thereabouts. You have to show up and get your information downloaded. It's quite inconvenient and expensive. Perhaps

Cela étant, j'aimerais savoir ce que vous avez découvert au sujet des antidémarrageurs et pourquoi vous ne les avez pas envisagés. D'une façon plus générale, je voudrais aussi savoir de quelle façon le ministère se prépare à affronter d'éventuelles contestations judiciaires pouvant découler de ces problèmes.

**M. Yost :** J'ai rédigé quelques textes. Je vous suis reconnaissant d'avoir parlé des antidémarrageurs et du traitement parce que ce sont deux autres aspects qui peuvent, à notre avis, accélérer le processus judiciaire. À cet égard, un accès plus rapide peut encourager une personne à plaider coupable parce que la peine serait alors moindre que ce qu'elle serait si elle allait jusqu'au bout. Cela pourrait donc être utile.

En ce qui concerne les antidémarrageurs, le projet de loi C-46 propose de réduire la période pendant laquelle une personne peut s'inscrire à un programme provincial. À l'heure actuelle, c'est trois mois pour une première infraction. En vertu du projet de loi, il n'y aurait pas de délai. Il suffirait que la personne soit admissible. Il appartiendra aux provinces de décider puisque c'est leur programme. Pour les infractions suivantes, les périodes de six mois et d'un an seraient ramenées à trois et six mois. Par conséquent, nous réduisons sensiblement la période pendant laquelle on ne peut pas obtenir un antidémarrageur aux termes de la loi fédérale.

Pour ce qui est de l'utilisation des antidémarrageurs dans les véhicules, permettez-moi de dire d'abord que je n'ai jamais entendu parler d'un antidémarrageur pouvant déceler la consommation de drogue. Les scientifiques qui comparaitront devant le comité auront peut-être d'autres renseignements à vous donner, mais je n'en ai pas personnellement.

Au sujet des tribunaux de traitement de la toxicomanie, le projet de loi C-46 reprend, pour l'essentiel, les dispositions prévues dans la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Là où ces tribunaux existent et où des gens peuvent s'inscrire à leurs programmes, c'est très bien. Toutefois, beaucoup d'endroits n'ont pas ces tribunaux.

Je suis sûr que le sénateur Sinclair connaît beaucoup de régions du pays où il n'y a pas de tels tribunaux. Ces régions peuvent cependant avoir des programmes de désintoxication et être soumis à la supervision des tribunaux. En fait, lorsque nous avons discuté de la disposition d'absolution assortie d'un traitement curatif, nos propres procureurs du Nord nous ont dit très clairement que le délai de détermination de la peine et les conditions imposant de s'abstenir de boire et de conduire, et cetera constituaient un moyen de contrôle régulièrement utilisé dans le Nord pour essayer de régler le problème. Toutefois, l'installation d'antidémarrageurs dans les véhicules relèverait peut-être de Transports Canada. Elle n'est certainement pas envisagée dans le cadre du projet de loi C-46.

Le programme est en fait assez coûteux : environ 150 \$ par mois. Les intéressés doivent se présenter à un endroit prescrit pour que leurs données soient téléchargées. C'est donc coûteux

that's part of the educational value of it and deterrence of ever doing it again.

I'm not sure I caught all of your questions.

**Ms. Morency:** I think your last question was: What are we doing to anticipate or prepare for perhaps Charter challenges?

**Senator Pate:** What sorts and —

**Ms. Morency:** The impaired driving area of the Criminal Code is the most litigated of all Criminal Code provisions. That's given and well established by the data. Yes, we do expect some challenges, and yes, we do expect cases to work their way through the system that might test some of the new laws.

How do we work to support the effective implementation of Bill C-46, once Parliament has enacted it? Reference has been made to the Charter statement, and there's also a technical paper that exists now that was tabled by the minister upon the introduction of the bill. We are working with our provincial-territorial colleagues, as well, in terms of trying to develop more of a technical guide for police and the Crown to help with the effective implementation.

As my colleague mentioned, many of the reforms reflected and proposed in Bill C-46 have been issues of ongoing interest from our provincial-territorial Crown counterparts over the years because of the litigation in this area.

I think you started with some comments about mandatory minimum penalties, for example. In the area of impaired driving, there has been a mandatory minimum custodial penalty since the first offence in 1921, and then mandatory minimum fines were added more recently. Since then, we've had a combination of mandatory minimum custodial sentences and mandatory minimum fine escalating.

There have been very few Charter challenges in that area, notwithstanding it's one of the most litigated areas. The mandatory minimum fine was first enacted in 1951.

So the approach reflected in the Criminal Code now and that Bill C-46 proposes to essentially continue is a combined effect, with an escalating approach for repeat offenders. As I say, there have been very few Charter challenges there, but obviously we continue to monitor. We would want, through our technical guide, to try to address those.

et malcommode. Cela fait peut-être partie de la valeur éducative et dissuasive.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à tous les volets de votre question.

**Mme Morency :** Je crois que votre dernière question portait sur nos préparatifs en prévision de contestations en vertu de la Charte.

**La sénatrice Pate :** Quelles sortes et...

**Mme Morency :** Les dispositions du Code criminel relatives à la conduite avec facultés affaiblies comptent parmi celles qui suscitent le plus de contestations judiciaires. Les données le montrent d'une façon très claire. Oui, nous nous attendons à des contestations et, oui, nous prévoyons que certains cas en arrivent à un point où ils mettront en cause quelques-unes des nouvelles dispositions législatives.

Comment pouvons-nous favoriser une application efficace du projet de loi C-46 une fois que le Parlement l'aura adopté? Nous avons parlé de la déclaration du gouvernement relative à la Charte. Il y a aussi un document technique que la ministre a déposé en présentant le projet de loi. Nous travaillons aussi de concert avec nos collègues provinciaux et territoriaux pour essayer d'élaborer une sorte de guide technique à l'intention de la police et des procureurs de la Couronne, afin de contribuer à une mise en œuvre efficace.

Comme mes collègues l'ont mentionné, beaucoup des changements proposés dans le projet de loi C-46 constituaient depuis des années des sujets de discussion avec nos homologues provinciaux et territoriaux à cause du volume des contestations judiciaires dans ce domaine.

En posant votre question, vous avez commencé par présenter quelques observations concernant, par exemple, les peines minimales obligatoires. Dans le domaine de la conduite avec facultés affaiblies, il y a une peine de prison minimale obligatoire dès la première infraction depuis 1921. Des sanctions pécuniaires minimales obligatoires ont été ajoutées plus récemment. Depuis, nous avons une combinaison obligatoire progressive de peines minimales de prison et d'amendes minimales.

Il n'y a eu que très peu de contestations en vertu de la Charte dans ce domaine, en dépit du volume particulièrement élevé de litiges. L'amende minimale obligatoire a été prescrite pour la première fois en 1951.

Par conséquent, l'approche qu'on trouve actuellement dans le Code criminel et que le projet de loi C-46 propose essentiellement de maintenir repose sur cette combinaison de peines de plus en plus sévères en cas de récidive. Comme je l'ai dit, il n'y a eu que très peu de contestations en vertu de la Charte, mais c'est un domaine que nous continuons évidemment

We work closely with the PTs. For example, in 2008, when Parliament enacted the last round of reforms to the Criminal Code in this area, we worked closely with them in terms of trying to address those Charter challenges. There are some efficiencies to be had when provinces and the federal government work together to develop arguments in support of the constitutionality when those challenges arise.

**Senator Batters:** I have a very short supplement on this. I'm sure you would agree the mandatory alcohol screening is likely to be an area ripe for Charter challenges. How do you plan to argue against that particular one?

**Mr. Yost:** I would refer you again to the Charter statement that has been put out and the factors that have to be considered. The test that the Supreme Court has set out in terms of determining whether a law infringes on the Charter, in particular whether it can be justified under section 1, are well known. It will be an issue.

In fact, as far as back as 2009, the Standing Committee on Justice and Human Rights, which recommended random breath testing, as it was called then, went through the issues of the likely impact on reducing deaths and injuries as opposed to the minimal intrusion upon the person of having to blow some air for 30 seconds or thereabouts. They recommended it then, so their view then was that it was justified under the Charter. It's now in front of Parliament for Parliament to make its decision as to whether it considers it to be appropriate. Then, presumably, it will be challenged in the courts, and evidence will be brought forward.

**Mr. Daigle:** The minister did refer yesterday to some of that evidence and the justification. When we look to other jurisdictions and the impact they've had — I think she talked about Ireland reducing, over four years, roadside deaths by almost 40 per cent and by 25 per cent in the first year of bringing in legislation. That's the kind of evidence we would be referring to in a Charter challenge to justify mandatory screenings.

**Senator Boniface:** Thank you again for being here and for your work on this. I'd like to follow up on a question I think Senator Pratte asked last week so I can try to have clarity in terms of the drug-impaired driving and the question regarding the choices for the officer around the use of a DRE, a blood test or both.

à surveiller. Nous voudrions, grâce à notre guide technique, réduire le nombre de contestations judiciaires.

Nous collaborons étroitement avec les provinces et les territoires. En 2008, par exemple, lorsque le Parlement a adopté la dernière série de réformes du Code criminel dans ce domaine, nous avons eu des contacts suivis avec nos homologues pour essayer d'affronter les contestations en vertu de la Charte. Nous pouvons être plus efficaces lorsque les provinces et le gouvernement fédéral élaborent en commun des arguments sur la constitutionnalité des dispositions en prévision de telles contestations.

**La sénatrice Batters :** J'ai une petite question complémentaire à poser à ce sujet. Vous conviendrez, j'en suis sûre, que le dépistage obligatoire de l'alcool est très susceptible d'entraîner des contestations en vertu de la Charte. Quels arguments comptez-vous opposer à de telles contestations?

**M. Yost :** Je vous renvoie encore une fois à la déclaration du gouvernement concernant la Charte ainsi qu'aux facteurs à prendre en considération. Le critère établi par la Cour suprême pour déterminer si une loi enfreint la Charte — et particulièrement si elle est justifiable aux termes de l'article 1<sup>er</sup> — est bien connu. Ce sera un problème.

En fait, en 2009 déjà, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne, qui avait recommandé le contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcootest, comme on l'appelait alors, avait passé en revue les effets probables de cette mesure sur la réduction du nombre de morts et de blessés par opposition à une intrusion minimale consistant à demander à une personne de souffler dans un tube pendant quelque 30 secondes. Le comité avait alors recommandé le dépistage obligatoire. Il était donc d'avis que cette mesure était justifiable aux termes de la Charte. Le Parlement est maintenant saisi de la question et doit décider s'il convient de prescrire ce dépistage. On peut supposer qu'après l'adoption du projet de loi, les dispositions en cause feront l'objet de contestation judiciaire et que des preuves seront présentées à cet égard.

**M. Daigle :** La ministre a parlé hier de ces preuves et de la justification. Lorsque nous pensons à d'autres pays qui ont adopté les mêmes mesures... Je crois qu'elle a parlé de l'Irlande où les décès occasionnés par les accidents de la route ont diminué de près de 40 p. 100 en quatre ans et d'environ 25 p. 100 dans la première année. Voilà le genre d'argument que nous présenterions pour justifier le dépistage obligatoire en cas de contestation en vertu de la Charte.

**La sénatrice Boniface :** Je vous remercie encore de votre présence au comité et du travail que vous faites dans ce domaine. Je voudrais poser une question qui fait suite à ce que le sénateur Pratte a demandé la semaine dernière afin de me faire une idée claire, en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, des choix qui s'offrent à l'agent de police entre le

I'm wondering if you can help explain how you came about creating those options for the front-line officer?

**Mr. Yost:** In terms of general approach, we do not normally force the police officer to make a choice of going one way or the other. With the current legislation on alcohol, the officer can do an approved screening device or he can do SFST, or both. That covers the situation where he tries an approved screening device and it's not alcohol. Let's find out with SFST if there is something else going on.

There will be situations for the foreseeable future where the availability of a DRE will be questionable. A police officer may decide he has the grounds. I will take a blood sample and I will make the DRE demand as well. If you have a shortage of DREs or there are four people showing up and a DRE process takes about an hour, you may not get to the DRE. So I could see where they would want to have both the blood sample as the backup to the DRE. But in any event, give the police officer the options. This is a matter of training for the police officers as to what they should do under which circumstances. But we don't want to restrict the tools they may use.

**Senator Boniface:** Can I ask a supplementary question on that? I think with the question raised in terms of the officer, the DRE concludes perhaps one way, the blood test says something else. I assume it would then be up to the officer to make a decision on whether he or she would proceed with a charge. Secondly, it would be up to the prosecutor to decide whether they would proceed as well. It's just more or less evidence that would have to be weighed going forward?

**Mr. Yost:** Yes, there could be the situation where the police officer at the side of the road saw very serious signs of impairment, sufficient to justify the DRE. Let's assume he also took the blood test. By the time the DRE looks at it, the person has recovered sufficiently and the DRE is saying, "At this moment in front of me, this person is not impaired to drive." The question becomes: Were they impaired at the side of the road? The DRE, if he has concluded he is not impaired, has no authority to demand a bodily sample. This would be the fallback I spoke of.

When you get it back, a toxicologist might be necessary to advise the Crown as to whether, having found these drugs in this person's body and knowing how they react, it is highly probable or worth taking a shot or drop the charge. That will be an issue

recours à un expert en reconnaissance de drogues, une prise de sang ou les deux.

Pourriez-vous nous expliquer de quelle façon vous en êtes arrivés à définir ces options pour l'agent de police?

**M. Yost :** Sur le plan de l'approche générale, nous n'obligeons habituellement pas l'agent de police à faire un choix entre une méthode ou l'autre. Compte tenu des dispositions législatives actuelles concernant l'alcool, l'agent peut recourir à un dispositif de détection approuvé, au test normalisé de sobriété ou aux deux. Cela s'applique aux cas où le dispositif de détection approuvé ne décèle pas d'alcool. L'agent fait donc subir le test de sobriété pour déterminer si un autre facteur est en jeu.

Il y aura des situations, dans l'avenir prévisible, où il ne sera pas possible de recourir à un expert en reconnaissance de drogues. Un agent de police peut décider qu'il a des motifs raisonnables et demander à la fois une prise de sang et un expert. S'il y a pénurie d'experts ou que quatre personnes en aient besoin à la fois — le processus de reconnaissance prenant environ une heure —, l'agent pourrait ne pas avoir accès à un expert. Je peux donc imaginer des cas où il voudra demander une prise de sang en plus de l'expert. Quoi qu'il en soit, on laisse à l'agent une certaine latitude. La ligne de conduite à adopter dans différentes circonstances relève de la formation des agents de police, mais nous ne voulons pas limiter les outils auxquels ils peuvent recourir.

**La sénatrice Boniface :** Puis-je poser une question complémentaire? Supposons que dans un cas donné, l'expert aboutit à une certaine conclusion que l'analyse sanguine ne confirme pas. Je suppose qu'il appartiendrait alors à l'agent de décider s'il convient ou non de porter des accusations. Ensuite, le procureur aurait à décider s'il faut aller de l'avant. Faudra-t-il donc peser plus ou moins le pour et le contre à l'avenir?

**M. Yost :** Oui, il pourrait y avoir des situations dans lesquelles l'agent de police relève sur la route des indices assez sérieux de conduite avec facultés affaiblies pour justifier le recours à un expert en reconnaissance de drogues. Supposons que l'agent demande aussi une prise de sang. Il se peut que pendant qu'on attend l'expert, le conducteur ait suffisamment récupéré pour que celui-ci dise : « En ce moment, la personne que j'ai devant moi n'est pas incapable de conduire. » La question qui se pose alors est la suivante : La personne avait-elle des facultés affaiblies lorsque son véhicule a été arrêté? L'expert qui aboutit à la conclusion que la personne pouvait conduire n'a pas le pouvoir d'exiger un échantillon d'une substance corporelle. Ce serait la position de repli dont j'ai parlé.

Une fois l'analyse sanguine effectuée, il pourrait être nécessaire de recourir à un toxicologue pouvant conseiller la Couronne sur l'opportunité de porter des accusations compte tenu de la découverte de drogue dans l'organisme de l'intéressé et de la réaction probable de son organisme. C'est une question

between the police officer at the side of the road, the toxicologist and the Crown to decide how to proceed in those circumstances.

**Senator Boniface:** Thank you for clarifying.

**The Chair:** Before we go on the second round, if I may, I will submit a question. Yesterday, the Supreme Court heard two cases. One is *Gubbins* and the other is *Vallentgoed*. Both raise the admissibility of the reliability of the screening device in relation to the alcohol test.

If those two cases succeed, that is, if the proof of reliability of the screening device is an argument in the defence of an accused, would it impact section 320.34 of the bill at page 32, which restricts the results to be given to the accused in the context of the fair and complete defence? In other words, would we not be invited, if the court gives us its final decision before we vote on third reading on this bill, to have to amend 320.34?

**Mr. Yost:** Well, I had hoped to be at the Supreme Court yesterday to watch this, but other things took precedence. It's perhaps not a good idea even to be there and then guess as to what they are going to do or how long it will be before there will be a judgment.

With respect to 320.34 on disclosure, if the Supreme Court decision is unfavourable to the Crown, it does allow for applications for further disclosure. It doesn't actually say this is all that shall be disclosed. The provinces might start to disclose more material in light of the judgment if they had to, but if they didn't, they could make a disclosure application. They would have perhaps pretty strong information and support as to why this is necessary to obtain, and they would be able to say in light of the decision of the Supreme Court in those cases you have talked about. That's somewhat down the road, senator.

**The Chair:** As you realize from questions around this table, I think it's Senator Eaton who has a word that is very descriptive. The science is looking for a bill. The device is still being tested. We heard it from the ministers who appeared here last week. So it seems it's not as if we would be in a situation whereby the screening device would have been tested over time and they were recognized generally as being reliable.

Those screening devices seem to be in the development process. As you said, they are being tested now. I think there is an element of uncertainty, which raises serious doubt about how the lawyers and the defence lawyer will be using those elements of uncertainty to raise objections to the accusation to succeed.

qui devra se régler entre l'agent de police qui a arrêté le véhicule sur la route, le toxicologue et le procureur de la Couronne.

**La sénatrice Boniface :** Je vous remercie de ces éclaircissements.

**Le président :** Avant de passer au second tour, j'aimerais si possible poser une question. Hier, la Cour suprême a entendu deux affaires, *Gubbins* et *Vallentgoed*. Dans les deux cas, il s'agissait de se prononcer sur la fiabilité de l'appareil de détection dans le cas de l'alcool.

Si ces affaires aboutissent à un résultat positif, c'est-à-dire si la preuve de fiabilité de l'appareil de détection peut servir d'argument pour défendre un accusé, quelles seraient les conséquences sur l'article 320.34, à la page 32 du projet de loi? Cet article limite les résultats pouvant être communiqués à l'accusé dans le contexte d'une défense équitable et complète. Autrement dit, si la Cour suprême rendait sa décision finale avant que nous ayons voté au stade de la troisième lecture du projet de loi, aurions-nous à modifier l'article 320.34?

**M. Yost :** Je voulais assister à l'audience de la Cour suprême hier, mais je n'ai pas pu le faire. Ce n'est peut-être pas une bonne idée d'être là et d'essayer de deviner à quelle décision la Cour aboutira et quand.

En ce qui concerne l'article 320.34 sur la communication de renseignements, si la décision de la Cour suprême ne favorise pas la Couronne, l'article permet de demander la communication de renseignements supplémentaires. Il ne dit pas du tout que les éléments mentionnés sont les seuls qui puissent être communiqués. Les provinces pourraient commencer à communiquer plus de renseignements à la lumière de la décision prise, mais, même si elles ne le faisaient pas, la défense peut demander au tribunal d'autres renseignements. Elle aurait peut-être de solides arguments à présenter pour justifier sa demande et pourrait alors se prévaloir de la décision de la Cour suprême dans les affaires que vous avez mentionnées. Mais ce n'est pas pour tout de suite, sénateur.

**Le président :** Comme vous l'aurez constaté d'après les questions que les sénateurs vous ont posées... Je crois que c'est la sénatrice Eaton qui a dit à juste titre que les connaissances scientifiques sont en retard sur les dispositions du projet de loi. Le dispositif est encore à l'essai. Ce sont les ministres qui ont comparu la semaine dernière qui l'ont dit. Nous ne pouvons donc pas supposer que le dispositif de détection a été mis à l'épreuve pendant des années et que sa fiabilité a été généralement reconnue.

Ces appareils de détection semblent en être encore à l'étape du développement. Comme vous l'avez dit, ils sont actuellement mis à l'épreuve. Je crois qu'il y a un élément d'incertitude qui suscite de sérieux doutes et que les avocats de la défense pourront invoquer pour contester les accusations portées.

**Mr. Yost:** Senator, 320.34 deals only with the disclosure in breath testing situations. That's obviously the alcohol. It's the approved instrument proving the BAC. I understand you will have the Alcohol Test Committee here next week. The reliability of this equipment has been scientifically established for many years.

We have very rigorous testing and consequently, we will see what the Supreme Court has to say. But the disclosure regime in 320.34 is quite clearly only dealing with the proof of a blood alcohol concentration by a breath sample. It does not deal with the drug screening at all.

**The Chair:** I don't want to have an argument with you, because we have a second round. But what is good for the goose is good for the gander. So if the alcohol test has to be given as information reliably, you can expect all the other tests will be submitted exactly to the same request of information and reliability, it seems to me.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** We know that mandatory minimum sentences are not only intended to have a deterrent effect. Mandatory minimum sentences must represent the minimum sentence in relation to a serious offence.

Driving while impaired and committing a homicide is one of the most serious offences, and what we have in the bill is a minimum penalty of \$1,000. There is a real disproportion between what I would call a very serious offence and a minimum sentence like that.

Your department drafted Bill C-73, the predecessor of Bill C-46. In clause 320.21, you are proposing a minimum sentence of six years for impaired driving causing death, six years. This clause was no doubt meant to respect Canadian constitutionality. What did you base this on in order to establish a six-year sentence in Bill C-73 and now you show up with a minimum penalty of \$1,000?

**Mr. Yost:** Bill C-73 was introduced by a Conservative government that might have had a different attitude toward mandatory minimum sentences than this government does. What was in Bill C-73 was in Bill C-226, and during the debate the parliamentary secretary made it clear that the government would support it, subject to amendments to eliminate the mandatory minimum sentences of imprisonment. The minimum fine of \$1,000 today has been in place since 2008. I remember that it was established at the time to avoid a conditional sentence order because of the mandatory minimum sentences. That was the only reason. The courts have not given anyone who caused death a

**M. Yost :** Sénateur, l'article 320.34 ne traite que de la communication de renseignements sur l'analyse des échantillons d'haleine. De toute évidence, il s'agit uniquement d'alcool. L'alcootest est l'appareil approuvé de mesure du taux d'alcoolémie. Je crois savoir que des représentants du Comité des analyses d'alcool doivent comparaître devant vous la semaine prochaine. La fiabilité de ces appareils est scientifiquement établie depuis des années.

Nous avons des tests très rigoureux. Nous verrons donc ce que la Cour suprême aura à dire. Toutefois, il est évident que la communication de renseignements en vertu de l'article 320.34 ne porte que sur la détermination du taux d'alcoolémie à partir de l'analyse d'un échantillon d'haleine. L'article ne traite absolument pas du dépistage de drogue.

**Le président :** Je ne veux pas engager une longue discussion parce que nous avons un second tour de questions. Toutefois, ce qui est bon pour l'un est bon pour l'autre. Par conséquent, si les renseignements concernant le taux d'alcoolémie doivent être fiables, nous devons nous attendre, il me semble, à ce que tous les autres tests répondent exactement aux mêmes critères de fiabilité.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** On sait que les peines minimales obligatoires n'ont pas seulement comme objectif d'avoir un effet dissuasif. Les peines minimales obligatoires doivent représenter la sentence minimale par rapport à un geste grave commis.

Conduire avec les facultés affaiblies et commettre un homicide est un des gestes les plus graves, et ce qu'on a au projet de loi est une pénalité minimale de 1 000 \$. Il y a vraiment une disproportion entre, je dirais, un geste très grave posé et une sentence minimale de cette nature.

Votre ministère a rédigé le projet de loi C-73, qui est l'ancêtre du projet de loi C-46. À l'article 320.21, vous proposez une peine de six ans minimum pour la conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort, six ans. Cet article devait sans doute respecter la constitutionnalité canadienne. Sur quoi vous êtes-vous basé pour établir une sentence de six ans dans le projet de loi C-73 et qu'aujourd'hui, vous arrivez avec une pénalité minimale de 1 000 \$?

**M. Yost :** Le projet de loi C-73 a été présenté par un gouvernement conservateur qui avait peut-être une attitude différente à propos des peines minimales obligatoires que le présent gouvernement. Ce qui était dans le projet de loi C-73 était dans le projet de loi C-226 et, au cours du débat, le secrétaire parlementaire a annoncé clairement que le gouvernement l'appuierait, sujet à des modifications afin d'éliminer les peines minimales obligatoires d'emprisonnement. Le montant minimum de la peine d'amende de 1 000 \$ en vigueur aujourd'hui existe depuis 2008. Cela a été établi à l'époque — je m'en souviens — pour éviter qu'il y ait

fine of \$1,000, and I do not think they have fined people who have caused bodily harm.

In reworking Bill C-226, I made an error. I did not recognize that this clause had to be reinstated in the current Criminal Code to provide for minimum mandatory sentences for the same reasons as before. We did not think of that. It was simply an error in drafting.

**Senator Boisvenu:** Can the Department of Justice tell us the average minimum sentence issued in the past five years for impaired driving causing death?

**Mr. Yost:** You mean the average sentence and not the average minimum sentence?

**Senator Boisvenu:** Yes, the average minimum sentence issued for impaired driving causing death.

**Mr. Yost:** It depends on the province. In *Lacasse*, the Supreme Court referred to the Quebec Court of Appeal's guidelines applicable to a person without other prior convictions and, for the first time, ruled that the sentence could be from 18 months to 36 years in prison. The judge issued a sentence of seven years in prison. The Supreme Court said that the Court of Appeal guidelines were not rigid. If the judge had good reason for straying from them, the sentence could be much harsher.

In Ontario, a good many Court of Appeal decisions have called for harsher sentences. I think the minimum sentences are in the order of four or five years, but that is not a rule set out in legislation. It is case law. There is some variation nationally because we have also seen 10-year sentences.

**Senator Boisvenu:** You do not know what the average minimum sentence was?

**Mr. Yost:** It would be very hard to tell you the average because we do not have all the decisions. They are not all reported. I cannot tell you what happens in every case. I receive press releases from organizations such as MADD Canada which report various sentences, but I could not tell you the average.

ordonnance de sursis en raison des peines minimales obligatoires. C'était là la seule raison. Les tribunaux n'ont pas rendu des peines d'amendes de 1 000 \$ à des personnes ayant causé la mort et je ne crois pas qu'ils aient rendu des peines d'amendes à des personnes ayant causé des lésions corporelles.

Lors du remaniement du projet de loi C-226, j'ai commis une erreur. Je n'ai pas remarqué qu'on devait rétablir cet article dans le Code criminel actuel afin de nous assurer des peines minimales obligatoires pour les mêmes raisons qu'auparavant. On n'a pas pensé à cela. Il s'agissait purement d'une erreur de rédaction.

**Le sénateur Boisvenu :** Le ministère de la Justice peut-il nous fournir, pour les cinq dernières années, la moyenne des sentences minimales rendues dans les cas des conduites avec facultés affaiblies ayant causé la mort?

**M. Yost :** Vous voulez dire la moyenne des sentences, et non pas la moyenne des sentences minimales?

**Le sénateur Boisvenu :** Oui, la moyenne pour les sentences minimales rendues dans les cas de conduites avec facultés affaiblies ayant causé la mort.

**M. Yost :** Cela varie selon les provinces. L'arrêt *Lacasse* de la Cour suprême faisait état des lignes directrices de la Cour d'appel du Québec qui s'appliquaient à une personne qui n'avait pas eu d'autre condamnation antérieure, et établissait que, pour la première fois, la peine pouvait comporter de 18 mois à 36 ans d'emprisonnement. Le juge a rendu une sentence de six ans d'emprisonnement. La Cour suprême a alors dit qu'il ne s'agissait pas d'un carcan qui avait été établi par la Cour d'appel. Si le juge a de bonnes raisons de s'écarter de cela, il peut aller plus loin.

En Ontario, bon nombre de jugements de la Cour d'appel de l'Ontario ont fait état de la nécessité de sentences plus sévères. Je pense que les sentences minimales sont de l'ordre de quatre ou cinq ans d'emprisonnement, mais ce n'est pas une règle qui figure dans la législation. Il s'agit de la jurisprudence. Il existe une certaine variation à l'échelle nationale, parce qu'on a aussi vu des sentences de 10 ans d'emprisonnement.

**Le sénateur Boisvenu :** Vous ne connaissez pas la moyenne des sentences minimales rendues?

**M. Yost :** Établir une moyenne serait extrêmement difficile parce qu'on ne dispose pas de tous les jugements. Ils ne sont pas tous rapportés. Je ne peux pas vous dire ce qui se passe pour toutes les causes. Je reçois les communiqués de presse de l'organisation MADD Canada et je peux y lire différentes sentences qui sont rapportées, mais je ne peux pas établir une moyenne.

**Senator Dupuis:** Mr. Morency, you said that the department draws on its experience with drunk driving cases, that is, people charged with driving while under the influence of alcohol.

We know that medical marijuana was approved a number of years ago and, as I understand it, the department does have some idea. Yes, it is a new product, a new offence, new offences, but this is not a completely new regime or completely unknown territory in the sense that we can predict how the people who are stopped will react.

I would like to know whether you have more specific information about the new possibility of random alcohol testing and about racial profiling. Racial profiling has not been discussed a great deal. I would like to know if you have any information about that, if you have gathered any feedback or held consultations about it. I am thinking for example of the Ottawa police report on the data gathered from 2013 to 2015. That data is very explicit about racial profiling and police officers' perceptions. There are in fact very clear findings in the report regarding personal bias, as the report indicates that individuals who are black or of a different race are stopped much more often.

**Ms. Morency:** I will ask Mr. Yost to answer.

**Mr. Yost:** Clearly, there is nothing in this bill that promotes racial profiling in any way.

It is also clear, as you said, that there are difficult situations in a number of cities. We have received reports to that effect and I have attended a few meetings with Statistics Canada. No one seems to have information about impairment and racial profiling.

Appearing before the House of Commons committee, representatives of the Australian police and an expert on Australia indicated that the fact that it is mandatory for everyone also reduces the possibility of racial profiling. It is a police policy. When the police stop someone, they have reason to do so or it could simply be a road block and everyone has to be tested. It is not in the legislation, but these are police practices. They have had the same problems in Australia with their aboriginal populations.

The preamble was amended in another place and the legislation is clear. We also refer to a Supreme Court decision that you no doubt remember, the *Little Sisters* case. This case involved customs issues, but the Supreme Court ruled that nothing in the legislation, in this specific case, would encourage or support discrimination against the LGBTQ community. It is

**La sénatrice Dupuis :** Maître Morency, vous nous avez dit que le ministère se fonde sur l'expérience qu'il a acquise des poursuites en vertu de l'alcool au volant, donc de gens qui ont été accusés de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

On sait que l'autorisation pour la consommation de cannabis à des fins médicales a été acceptée depuis plusieurs années et, si je comprends bien, le ministère a tout de même une idée. Oui, il s'agit d'un nouveau produit, d'une nouvelle interdiction, de nouvelles offenses, mais on n'est pas dans un régime totalement nouveau ni dans un domaine totalement inconnu, à savoir ce qu'on peut prévoir comme réaction de la part des gens qui seront arrêtés.

J'aimerais savoir si vous avez des indications plus précises quant à la nouvelle possibilité de test aléatoire pour l'alcool et quant à la question du profilage racial. La question du profilage racial est une question dont on n'a pas beaucoup débattu. J'aimerais savoir si vous disposez de données à ce sujet, si vous avez reçu des commentaires ou mené des consultations à cet égard. Je pense, entre autres, au rapport de la police d'Ottawa sur les données qui ont été recueillies dans leur projet de 2013-2015. Ces données sont très explicites concernant le phénomène de profilage racial et la perception des policiers. Il y a même une donnée très claire dans le rapport sur le fait qu'il peut y avoir un biais personnel introduit, parce qu'il ressort du rapport que les personnes d'une autre race ou les personnes noires sont beaucoup plus souvent arrêtées.

**Mme Morency :** Je vais demander à M. Yost de répondre.

**M. Yost :** Il est clair que rien dans cette législation, d'une façon ou d'une autre, ne favorise le profilage racial.

Il est aussi clair, comme vous l'avez dit, qu'il existe des situations difficiles dans plusieurs villes. Nous avons obtenu des rapports à ce sujet et j'ai assisté à quelques réunions avec Statistique Canada. Personne ne semble disposer de données portant sur les facultés affaiblies et le profilage racial.

Au comité de la Chambre des communes, le témoignage de représentants de la police de l'Australie et d'un expert en ce qui concerne l'Australie fait ressortir que le fait que ce soit obligatoire pour tout le monde élimine ainsi la possibilité de profilage racial. C'est une politique de la police. Lorsqu'elle arrête quelqu'un, elle a une raison de le faire ou il s'agit simplement d'un barrage routier et toutes les personnes doivent passer le test. Ce n'est pas dans la législation, mais ce sont les pratiques des policiers. Ils ont eu les mêmes problèmes en Australie avec leurs populations autochtones.

Le préambule a été modifié à l'autre endroit et la législation est claire. On se rapporte d'ailleurs à un jugement de la Cour suprême dont vous vous rappelez sans doute : l'arrêt *Little Sisters*. Cette cause traitait de problèmes avec les douanes, mais la Cour suprême a statué que rien dans cette législation, dans ce cas précis, n'inciterait ou n'approuverait une discrimination

the same thing here. We have done what we could in the legislation.

I believe you will be welcoming police representatives who will talk to you about the application of the legislation as opposed to something in the legislation.

**Senator Dupuis:** It is interesting that you raised the issue of road blocks in particular. Why has random testing at road blocks not been included in the legislation? That might reduce the risk of personal bias because, as you said, everyone would be required to provide a breath sample.

**Mr. Yost:** The problem is that road blocks are extremely hard to organize, especially in small towns outside the big cities. Even in the big cities, they are expensive because eight to ten police officers have to be present.

There is another very important point. I read an analysis in a report from Australia that dates back a few years, but that I was not able to find today. This analysis indicates that, in the era of social media, people can very quickly warn their friends that the police are at a certain location so they can take a different route. The essential point of this analysis is that police actions must always be unpredictable. People must not know where the road blocks will be and they must know that they can be stopped and forced to take a breathalyzer test for any reason. A driver can be stopped simply because one of their tail lights is out.

**Senator Dupuis:** We also know that certain countries use road blocks and make that known publicly. Everyone knows about it. It is amazing how successful they have been in reducing the number of impaired drivers whereas one might think that everyone had been alerted via social media. Even operation red nose, in Quebec, gets good results despite all the publicity about it.

I would like to know more about the declaration or interpretation provision 320.12, specifically paragraph a), which says that driving is a privilege and not a right.

I would also draw your attention to paragraph (d), which stipulates that an evaluation conducted by an evaluating officer is a reliable method of determining whether a person's ability to operate a conveyance is impaired.

What is the purpose of introducing proposed section 320.12 in relation to the two presumptions being created further down in the same clause?

envers la communauté LGBTQ. C'est la même chose ici. On a fait ce que l'on pouvait dans la législation.

Vous recevrez, je crois, des représentants des forces policières pour vous parler de cette question sur la manière d'appliquer la législation et non pas quelque chose dans la législation.

**La sénatrice Dupuis :** Le fait que vous ayez abordé explicitement les barrages routiers est intéressant. Pourquoi a-t-on choisi de ne pas inclure dans cette législation le test aléatoire en matière de contrôles routiers? Cela pourrait réduire cette possibilité de biais personnel, parce que comme vous l'avez dit, tout le monde doit alors fournir un échantillon d'haleine.

**M. Yost :** Le problème, c'est que les barrages routiers sont extrêmement difficiles à organiser, en particulier dans les petites localités à l'extérieur des grandes villes. Même dans les grandes villes, cela coûte cher puisque huit à dix policiers doivent être présents.

Il y a aussi une autre chose qui est très importante. J'ai lu une analyse — qui provient d'un rapport qui date de quelques années et que je n'ai pas retrouvé aujourd'hui — provenant de l'Australie. Cette analyse rapporte qu'en cette ère où les gens communiquent via les médias sociaux, on peut avertir nos amis très rapidement du fait que la police se trouve à cet endroit. On prend alors une autre route. Ce qu'il ressort de cette analyse est essentiel, c'est-à-dire que les interventions doivent toujours être imprévisibles. Il faut que les gens ne sachent pas où seront situés les barrages routiers et qu'ils soient conscients que peu importe la raison, ils peuvent être arrêtés et être appelés à fournir un échantillon d'haleine. Un conducteur peut se faire arrêter simplement parce que l'un de ses feux arrière ne fonctionne pas.

**La sénatrice Dupuis :** Par ailleurs, on sait que certains pays utilisent les barrages routiers et diffusent de la publicité à ce sujet. Tout le monde est au courant. C'est extraordinaire de constater à quel point ils ont réussi à réduire le nombre de conducteurs avec les facultés affaiblies. Alors, que l'on pourrait penser que tout le monde a été averti via les réseaux sociaux. Même avec Opération Nez rouge, au Québec, les résultats sont bons malgré toute la publicité qui est diffusée.

J'aimerais comprendre la disposition déclaratoire ou interprétative 320.12, plus particulièrement où on dit, à l'alinéa a) : que le fait de conduire est un privilège et non un droit.

J'aimerais attirer l'attention à l'alinéa d) sur l'évaluation effectuée par un agent évaluateur, qui constitue un moyen fiable d'établir si la capacité est affaiblie.

Par rapport aux deux présomptions créées plus loin dans le même article, quelle est l'intention derrière le fait d'introduire l'article 320.12?

**Mr. Yost:** Parliament adopted the system in 2008 further to evidence received at the time. There were studies on the reliability of the system. Canadian courts expressed some reservations, so there were a few problems in that regard. The situation is not the same as in other countries where the system is well-established, having been in place for some 20 years. It was, in part, to help the provinces defend themselves against challenges to the science. What was in Bill C-73 differs from what is in Bill C-46. Bill C-73 mentioned evaluating officers' expertise. That is based on science. Evaluating officers, themselves, can be cross-examined; they can make mistakes and be challenged. We are confident that the system will produce reliable results if Bill C-46 is properly implemented. I believe Doug Beirness, of the Canadian Centre on Substance Use and Addiction, has conducted at least three studies that the centre referred to when developing its policies. I have the document, entitled Policy Statement on DRE. They found the method to be effective. We are relying on the scientific data provided to us in 2008, which were strengthened by the centre's study on the subject. The findings are clear: the science is reliable.

[English]

**Senator Sinclair:** I was curious about the issue of the ability of a police officer being authorized to require a blood sample as opposed to the previous law, prior to this bill, which required a police officer seek a warrant in order to get a blood sample from an individual. When I was a trial judge, we used to get the applications, sometimes by telewarrant, sometimes in person from police officers, to order that an individual provide a blood sample to a medical official. In the warrant itself, there was a provision that provided the sample that was taken could only be used for the purpose of analysis with regard to the question of impairment.

I was looking at the proposed bill, your proposed section 258.1(1). Is that the provision intended to limit the use of blood samples that are ordered by police officers or taken as a result of an order by a police officer for only the purpose of analysis?

**Mr. Yost:** That would definitely be the one. It is reproduced under a different number, with different cross references, slightly changed, in the new section. It's in Part 1. Yes, that's the one. You take the warrant, and that blood sample is to be analyzed for that purpose only. You're not supposed to do it for anything else.

**Senator Sinclair:** It can't be used to analyze against other crimes for example?

**Mr. Yost:** No, absolutely not. That would definitely be an inappropriate use, and blood samples can only be uploaded to the national DNA data bank — because that's my other file — by

**M. Yost :** Le Parlement a adopté le système en 2008 sur la base des témoignages à l'époque. On avait des études qui portaient sur la fiabilité de ce système. On a eu quelques problèmes avec les tribunaux au Canada, qui ont fait part de quelques hésitations. Ce n'est pas comme dans d'autres pays où on l'utilise depuis une vingtaine d'années et où c'est bien établi. C'était en partie pour aider les provinces à se défendre contre les attaques sur la science. Il y a une différence entre ce qui était dans le projet de loi C-73 et le projet de loi C-46. Dans le projet de loi C-73, on parlait de la compétence des évaluateurs. C'est la science qui appuie ceci. L'évaluateur lui-même on peut le contre-interroger, il peut faire des erreurs, on peut l'attaquer. On a confiance que si le projet de loi C-46 est bien appliqué, on obtiendra des résultats fiables. Je crois que Doug Beirness, qui travaille pour le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, a mené au moins trois études, qui ont été citées par le centre au moment de l'élaboration de leurs politiques. J'ai le document en anglais, qui s'intitule *Policy Statement on DRE*. Ils ont conclu que c'est une méthode efficace. On compte sur les données scientifiques qui nous ont été fournies en 2008. Cela a été renforcé grâce à l'étude qu'a menée le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances à ce sujet. Les conclusions sont claires : la science est fiable.

[Traduction]

**Le sénateur Sinclair :** Je m'interroge sur la possibilité, pour un agent de police, d'exiger le prélèvement d'un échantillon de sang. D'après les dispositions législatives actuelles, l'agent doit obtenir un mandat pour faire prélever un échantillon de sang. Lorsque j'étais juge de première instance, nous recevions des demandes des agents de police, parfois par téléphone et parfois en personne, pour autoriser un médecin à prélever un échantillon de sang sur un conducteur. Le mandat lui-même comportait une disposition limitant l'utilisation de l'échantillon à l'objet de l'analyse lié à la conduite avec facultés affaiblies.

J'ai trouvé le paragraphe 258.1(1) que vous proposez dans votre projet de loi. Est-ce bien cette disposition qui limite l'utilisation de l'échantillon prélevé sur ordre d'un agent de police aux seules fins de l'analyse?

**M. Yost :** C'est exactement cela. La disposition est présentée sous un numéro différent avec des références légèrement différentes dans le nouvel article, dans la partie 1 du projet de loi. Oui, c'est bien la bonne disposition. Une fois le mandat obtenu, le sang prélevé doit être analysé aux seules fins prévues dans le mandat. On ne peut s'en servir pour rien d'autre.

**Le sénateur Sinclair :** L'analyse ne peut pas servir, par exemple, à enquêter sur d'autres infractions?

**M. Yost :** Non, absolument pas. Ce serait certainement une utilisation non autorisée. Les résultats d'une analyse ne peuvent être transmis à la Banque nationale de données

one of the three forensic laboratories if it has been taken from a crime scene. It's not a crime scene if you take it from a person, and no crime is committed. It cannot possibly be used for that.

**Senator Sinclair:** The other area I have a question on has to do with the issue of racial profiling referenced by Senator Dupuis. Racial profiling is a concern particularly for minorities groups but in Canada primarily, I would think, for the indigenous community in certain parts of the country.

When I was a judge, I was stopped by police on an average of twice a year for the period of time I was a judge, just so they could check my driver's licence. They always said it was part of their campaign to check for enforcement. They never charged me with any other offence, but it was interesting none of my colleagues on the bench were ever stopped by police officers during the 28 years I was a judge.

Since I have come here, incidentally, as a senator, I have been stopped three times by police officers as part of a campaign to check. Last time, though, it was because the officer wanted to take a selfie with me.

**Ms. Morency:** Ah, well, that's okay.

**Senator Sinclair:** That might have been more mundane or less concerning. Nonetheless, racial profiling is, I think, an issue of concern. This bill makes it easier for officers to interfere with the movement of individuals because of the ability to order blood samples and to do roadside impairment tests and drug evaluations. I wondered if you had given some thought to the possibility of addressing the issue of racial profiling through the monitoring of behaviour of police officers, such as through body cameras and providing, as part of the equipment provision, a requirement that police officers on drug or impairment enforcement processes be required to wear body cameras or keep records of who it is they stop just so the question of racial profiling can, in fact, be assisted and monitored by the department?

**Ms. Morency:** Thank you for the question. That probably is a question that might be better placed for our colleagues from Public Safety, but we certainly can alert them. I know some of them will be here next week.

There are a couple of other ways that can also be addressed. I think part of the roll out for the training they are developing with provinces and territories for law enforcement will be an important part. As well, the bill, as amended in the House, would require the Minister of Justice to table a report on the bill three years after coming into force. So that's another way for us to try to monitor some of that.

génétiques — c'est l'autre dossier dont je m'occupe — par l'un des laboratoires judiciaires que si le sang a été prélevé sur la scène d'un crime. Ce n'est évidemment pas le cas si le prélèvement a été effectué sur une personne sans qu'un crime ait été commis. L'analyse ne peut en aucun cas servir à cette fin.

**Le sénateur Sinclair :** J'ai une autre question sur un domaine déjà évoqué par la sénatrice Dupuis, celui du profilage racial. C'est un sujet de préoccupation pour les groupes minoritaires, mais particulièrement pour les collectivités autochtones de certaines régions du pays.

Quand j'étais juge, j'étais arrêté par la police en moyenne deux fois par an, simplement parce qu'on voulait contrôler mon permis de conduire. Les agents me disaient toujours que cela faisait partie d'une campagne de contrôle. Ils ne m'ont jamais accusé de rien, mais j'avais trouvé intéressant qu'aucun de mes collègues n'avait été arrêté par la police au cours des 28 ans de ma carrière de juge.

Depuis mon arrivée ici comme sénateur, la police m'a arrêté trois fois, également dans le cadre de campagnes de contrôle. La dernière fois, cependant, c'était parce que l'agent souhaitait prendre une photo avec moi.

**Mme Morency :** Ah, c'est très bien dans ce cas.

**Le sénateur Sinclair :** C'est sans doute un aspect relativement banal ou moins inquiétant. Il n'en reste pas moins que le profilage racial est un sujet de préoccupation. Le projet de loi accorde aux agents de police plus de latitude pour se mêler des affaires des gens en leur conférant le pouvoir de faire prélever des échantillons de sang et de procéder sur la route à des tests de dépistage d'alcool et de drogue. Je me demande si vous avez envisagé d'affronter le problème du profilage racial grâce à un contrôle du comportement des agents de police, peut-être en les munissant de caméras mobiles et en exigeant que les agents chargés de faire subir des tests d'alcool ou de drogue portent sur eux une caméra ou notent par écrit les coordonnées des gens qu'ils arrêtent? Ainsi, le ministère serait en mesure de savoir ce qui se passe au chapitre du profilage racial.

**Mme Morency :** Je vous remercie de votre question. Je dirais que nos collègues de la Sécurité publique seraient probablement mieux placés pour y répondre, mais nous pouvons sûrement les avvertir. Je sais que quelques-uns d'entre eux doivent comparaître devant le comité la semaine prochaine.

Il y aurait quelques autres façons d'aborder le problème. Je crois que la formation qui est mise au point de concert avec les provinces et les territoires en matière de mise en vigueur de la loi peut jouer un rôle important. De plus, le projet de loi C-46, dans sa forme modifiée par les Communes, impose au ministre de la Justice de déposer un rapport sur le projet de loi trois ans après son entrée en vigueur. Ce serait un autre moyen nous permettant de surveiller la situation à cet égard.

The issue you raised is a serious concern. A number of witnesses have raised it. It is one of the challenges I think we all face in the criminal justice system in trying to get a better sense of how and when that is playing out. We have been hearing a lot about it in the news recently, including the Ontario policy.

I know it's a serious concern, senator. I think we will work to try to address that through the materials we can develop. It would be part of our efforts going forward to establish some baselines and see how things are actually being implemented. But we'll bring it to the attention of our colleagues at Public Safety as well.

**Senator Sinclair:** Thank you.

[Translation]

**Senator Carignan:** I have questions about two things. Mr. Yost, I would like you to clarify something you said. In response to one of Senator Eaton's questions, you said that random drug testing was an issue that labour legislation had to address, rather than the Criminal Code. Did I understand that correctly?

**Mr. Yost:** If I remember correctly, the question had to do with measures that could apply to pilots.

**Senator Carignan:** Yes, exactly.

**Mr. Yost:** The Criminal Code applies to any Canadian who is driving on the road or flying an airplane. The person must be engaged in the act of operating the vehicle.

There is nothing in the Criminal Code that would require a pilot arriving at the Ottawa airport to operate an aircraft in the next two hours to provide a breath sample or undergo drug testing. That would fall under labour or public safety legislation, or perhaps the regulations under the Aeronautics Act.

**Senator Carignan:** Bill C-46 amends the Aeronautics Act as it applies to those who operate, or have the care or control of, vessels, aircraft or railway equipment. The term "motor vehicle" covers many situations, even when Claude Carignan is sitting atop his riding lawn mower.

**Mr. Yost:** Yes.

**Senator Carignan:** It also covers individuals who operate trains, including remotely. The random alcohol testing applies to all those people, including pilots and train conductors. The Criminal Code even covers those who operate trains remotely. They, too, are subject to random testing.

La question que vous avez soulevée est importante. Plusieurs témoins l'ont mentionnée. C'est un défi que nous devons tous affronter dans le système de justice pénale en essayant de nous faire une meilleure idée de ce qui se passe. Les médias ont beaucoup parlé de la question ces derniers temps, surtout en ce qui concerne la politique ontarienne.

Je sais que c'est un important sujet de préoccupation, sénateur. Nous essaierons d'aborder le problème dans la documentation que nous élaborons. À l'avenir, cela fera partie de nos efforts tendant à définir des points de référence et à déterminer comment les mesures prévues sont mises en œuvre. De toute façon, nous porterons aussi la question à l'attention de nos collègues de la Sécurité publique.

**Le sénateur Sinclair :** Je vous remercie.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Mes questions portent sur deux sujets. Monsieur Yost, je voudrais clarifier vos propos. En réponse à une question de la sénatrice Eaton, vous avez dit que la détection de drogue par l'entremise de tests aléatoires relevait davantage du domaine des relations de travail que du Code criminel. Ai-je bien compris?

**M. Yost :** Si je me souviens bien, la question concernait ce qu'on devrait prévoir pour les pilotes.

**Le sénateur Carignan :** C'est exact.

**M. Yost :** Le Code criminel s'applique à tout Canadien qui circule sur la route ou qui pilote un avion. La personne doit être en train de conduire.

En fait, pour le pilote qui arrive à l'aéroport d'Ottawa et qui s'apprête à piloter un avion dans les deux heures qui suivent, rien n'est prévu dans le Code criminel pour ce qui est de fournir un échantillon d'haleine ou de subir un test de dépistage de drogue. Cela relève du domaine du travail, de la sécurité publique ou peut-être des règlements en application en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

**Le sénateur Carignan :** Le projet de loi C-46 modifie la Loi sur l'aéronautique et la modification vise les personnes qui conduisent ou qui ont la garde de bateaux, d'aéronefs ou de matériel ferroviaire. Le terme « véhicule à moteur » couvre beaucoup d'éléments. Il couvre même Claude Carignan assis sur son tracteur à gazon.

**M. Yost :** Oui.

**Le sénateur Carignan :** Cela couvre également les gens qui conduisent des trains et ceux qui les conduisent à distance. Le test aléatoire pour l'alcool s'applique donc à tous ces gens, y compris le pilote d'avion et le chef de train. Le Code criminel couvre même celui qui pilote un train à distance. Donc, le test aléatoire s'applique à eux.

**Mr. Yost:** Yes, but under the current legislation, that does not change anything.

**Senator Carignan:** That's true, but the random testing provided for in Bill C-46 would apply to train conductors and boat operators.

**Mr. Yost:** Which random tests are you referring to?

**Senator Carignan:** The random testing for alcohol, which you refer to as mandatory screening.

**Mr. Yost:** No. New subsection 320.27(2) refers to individuals operating a motor vehicle. It applies only to motor vehicles.

**Senator Carignan:** Yes, but a vessel is a motor vehicle, and it is defined.

**Mr. Yost:** No.

**Senator Carignan:** Yes.

**Mr. Yost:** The term "operate" is defined. In the case of a motor vehicle, operate means to drive it or to have care or control of it. In the case of a vessel or aircraft, operate means to navigate it, to assist in its navigation or to have care or control of it. In the case of railway equipment, operate means to participate in the direct control of its motion. That is the current terminology. We wanted to keep the wording simple, so as not to have repeated references to "a person operating a motor vehicle, navigating an aircraft, or having care or control of it."

**Senator Carignan:** It's worse than I thought. You have mandatory alcohol screening for individuals operating motor vehicles — which would include Claude Carignan using his riding lawn mower — but not for aircraft pilots.

**Mr. Yost:** That is correct.

**Senator Carignan:** Wow!

**Mr. Yost:** I have never heard of random testing for anyone other than drivers of motor vehicles. We are talking about road safety here.

**Senator Carignan:** Bill C-46 amends the Aeronautics Act, the Railway Safety Act and the Customs Act. Under Bill C-46, customs officers are considered peace officers. If I understand what you're saying correctly, customs officers can conduct an alcohol screening test if they suspect the person of having alcohol in their system, but they cannot conduct mandatory screening.

**Mr. Yost:** You understand correctly. Motor vehicles are the exception. In the case of other conveyances, a peace officer must suspect that the person has alcohol in their system.

**M. Yost :** Oui, mais en vertu de la législation actuelle cela ne change rien.

**Le sénateur Carignan :** C'est exact. Par contre, le dépistage aléatoire inclus dans le projet de loi C-46 s'appliquera aux conducteurs de trains et de bateaux.

**M. Yost :** Vous parlez de quels tests aléatoires?

**Le sénateur Carignan :** Les tests aléatoires pour l'alcool, ce que vous appelez les tests obligatoires.

**M. Yost :** Non. Au paragraphe 320.27(2), on parle d'une personne qui conduit un véhicule à moteur. Cela ne s'applique qu'à un véhicule à moteur.

**Le sénateur Carignan :** Oui, mais un bateau c'est un véhicule à moteur et c'est défini.

**M. Yost :** Non.

**Le sénateur Carignan :** Oui.

**M. Yost :** Nous avons la définition du terme « conduire ». Dans le cas d'un véhicule à moteur : le manœuvrer, en avoir la garde ou le contrôle. Dans le cas d'un bateau ou d'un aéronef : le piloter ou aider à son pilotage ou en avoir la garde ou le contrôle. Dans le cas de matériel ferroviaire : participer au contrôle immédiat. Ce sont les mots qui existent actuellement dans le texte. Nous avons voulu simplifier la rédaction du texte plutôt que de répéter à maintes reprises « la personne qui conduit un véhicule à moteur, qui pilote un avion ou qui en a la garde et le contrôle ».

**Le sénateur Carignan :** C'est pire que je pensais. Vous avez le dépistage obligatoire de l'alcool pour le véhicule à moteur — Claude Carignan sur son tracteur à gazon —, mais pas pour le pilote d'avion.

**M. Yost :** C'est vrai.

**Le sénateur Carignan :** Wow!

**M. Yost :** Je n'ai jamais entendu parler de tests aléatoires autres que pour les conducteurs de véhicules à moteur. On parle ici de sécurité routière.

**Le sénateur Carignan :** Le projet de loi C-46 modifie la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les douanes. Aux termes du projet de loi C-46, les douaniers sont des agents de la paix. Si je comprends bien ce que vous nous dites, les douaniers peuvent effectuer les tests de dépistage d'alcool lorsqu'ils ont un soupçon, mais ils ne peuvent pas effectuer les tests obligatoires.

**M. Yost :** Vous comprenez bien. Les véhicules à moteur sont l'exception. Pour les autres moyens de transport, un agent de la paix doit avoir un soupçon.

**Senator Carignan:** A customs officer is a peace officer. Therefore, if the customs officer has a suspicion, they can require the pilot to submit to testing only after they have exited the aircraft, but not before they board the aircraft.

**Mr. Yost:** How is it possible for a customs officer to intercept a pilot before they board the aircraft? It is possible upon the pilot's arrival at the airport, when they go through customs.

**Senator Carignan:** Customs officers usually encounter pilots fairly often.

**Senator Eaton:** In the case of a private plane, customs officers enter the aircraft upon landing.

**Mr. Yost:** What you said is entirely true, even though I don't often fly on private planes. If you are flying from Ottawa to Toronto, you will not have any dealings with customs officers. If, however, you are going from Toronto to New York, you will deal with U.S. customs officers.

**Senator Carignan:** In the case of international flights, is it possible for customs officers to interact with aircraft pilots?

**Mr. Yost:** Maybe, I'm not sure.

**Senator Carignan:** That demonstration will come later. If I understand correctly, when Claude Carignan is operating his riding lawn mower, he could be required to submit to mandatory alcohol screening, but not an aircraft pilot.

**Mr. Yost:** You are correct. In the case of pilots, customs officers must suspect that they have consumed alcohol.

**Senator Carignan:** Certain things in this bill will need to be fixed.

My other question pertains to new subsection 253(3), which stipulates the following:

Subject to subsection (4), everyone commits an offence who has within two hours after ceasing to operate a motor vehicle....

The offence occurs within two hours after the person's operation of a motor vehicle.

New subsection 254(2), which deals with testing for the presence of alcohol, sets out the following:

If a peace officer has reasonable grounds to suspect that a person has alcohol or a drug in their body and that the person has, within the preceding three hours, operated a motor vehicle....

The offence occurs within two hours after the person's operation of a motor vehicle, and the peace officer's authority to test for the presence of drugs or alcohol applies to the preceding

**Le sénateur Carignan :** Un douanier est un agent de la paix. En présence de soupçons, le douanier peut contrôler le pilote seulement lorsqu'il descend de l'avion, mais pas quand il embarque à bord de l'avion.

**M. Yost :** Comment un douanier peut-il intercepter un pilote avant qu'il monte à bord de l'avion? Il peut le faire à l'arrivée, lorsque le pilote passe par le contrôle douanier.

**Le sénateur Carignan :** Habituellement, le douanier rencontre assez souvent le pilote.

**La sénatrice Eaton :** Quand on arrive en avion privé, les douaniers entrent dans l'avion dès qu'on atterrit.

**M. Yost :** Je suis entièrement d'accord avec vous, même si je ne voyage pas souvent à bord des avions privés. Si vous prenez un avion en provenance d'Ottawa vers Toronto, les douaniers n'ont rien à faire avec vous. Par contre, si vous partez de Toronto à destination de New York, il y aura présence de douaniers américains.

**Le sénateur Carignan :** Dans le cas des vols internationaux, le douanier peut-il être en contact avec le pilote d'avion?

**M. Yost :** Peut-être. Je ne sais pas.

**Le sénateur Carignan :** On en fera la preuve plus tard. Si je comprends bien, Claude Carignan qui conduit son tracteur à gazon peut faire l'objet d'un contrôle obligatoire pour l'alcool, mais pas le pilote d'avion.

**M. Yost :** Vous avez raison. En ce qui concerne le pilote, le douanier doit avoir un soupçon de consommation d'alcool.

**Le sénateur Carignan :** Il y aura des corrections à apporter à ce projet de loi.

Mon autre question concerne le paragraphe 253(3) où il est écrit :

Sous réserve du paragraphe 4, commet une infraction quiconque a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un véhicule à moteur [...]

L'infraction, c'est d'avoir conduit dans les deux heures qui suivent.

Le paragraphe 254(2) concerne la vérification de la présence d'alcool. Je cite :

L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'une personne a dans son organisme de l'alcool ou de la drogue et que, dans les trois heures précédentes, elle a conduit un véhicule [...]

L'infraction, c'est d'avoir conduit dans les deux heures qui suivent et le pouvoir de vérification s'exerce dans les trois heures. Il y a donc une heure pendant laquelle il n'y a pas

three hours. That leaves one hour during which an offence has not been committed. If the peace officer tests for the presence of drugs or alcohol two hours and 59 minutes after the person operated a motor vehicle, the individual has not committed an offence for the past hour. If the person has not been in contravention of the Criminal Code for the past 59 minutes, how can the peace officer's authority to test the individual be justified?

**Mr. Yost:** The first thing I will say is that the alcohol screening test has absolutely no relationship to the two hours. Allow me to explain. For years, it was possible to require someone who was operating a vehicle to submit to ASD testing. That was problematic for the courts because, in the case of a road accident, the person would have gotten out of the vehicle and thus would longer be operating the vehicle, or having care or control of it.

I quite clearly recall one case where police apprehended an individual for some reason and there was an arrest warrant for that person. They placed the individual under arrest and put them in the police car. On the way to the police station, they noticed the smell of alcohol, but the judge ruled that they did not have the authority to require the individual to submit to an ASD test because the person had exited their vehicle five minutes prior. The person was not operating the vehicle and did not have care or control of it. The three-hour time frame was set out specifically in response to that problem, which typically occurred in the case of a road accident.

There was never a time limit for a request to submit to an approved instrument analysis.

**Senator Carignan:** You amended the offence.

**Mr. Yost:** Yes, I know.

**Senator Carignan:** The offence must occur within the two hours.

**Mr. Yost:** I know.

**Senator Carignan:** Why not adjust the time limit for testing? The offence occurs within two hours after the operation of a motor vehicle.

**Mr. Yost:** If I may, I would like to describe a scenario that may help explain why.

**Senator Carignan:** Please, paint me a picture because I do not understand.

**Mr. Yost:** An accident occurs and the driver flees the scene. It will take time to find the driver. After two and a half hours of searching, the police locate the individual at the hospital and he smells of alcohol. He is known to have driven within the past three hours, so police can therefore request a breath sample for ASD testing. He fails the test and is taken to the police station.

d'infraction. Si vous exercez le pouvoir de détection 2 heures 59 minutes après avoir conduit, la personne n'est plus passible d'une infraction depuis au moins une heure. Comment est-il possible de justifier un pouvoir de détection si la personne n'est plus en infraction depuis 59 minutes?

**M. Yost :** D'abord, le test de dépistage de l'alcool n'a aucun lien avec les deux heures et je m'explique. Depuis des années, on avait la possibilité de faire passer le test de l'ADA à une personne qui conduisait un véhicule. Il y a eu des problèmes devant les tribunaux parce que dans un cas d'accident de la route, la personne serait sortie de sa voiture et elle n'aurait plus été en train de conduire, elle n'aurait pas non plus la garde et le contrôle du véhicule.

Je me souviens très bien d'un cas où les policiers avaient procédé à l'arrestation d'une personne pour une raison quelconque et cette personne faisait l'objet d'un mandat d'arrestation. Ils l'ont arrêtée et l'ont fait entrer dans la voiture. En se rendant vers le poste de police, ils ont commencé à sentir de l'alcool et le juge a décidé qu'ils n'avaient pas le droit de faire une demande d'ADA parce que cela faisait cinq minutes qu'elle n'était plus dans le véhicule. Elle ne conduisait pas le véhicule et n'avait pas la responsabilité des contrôles. On a donné les trois heures pour ce problème précis qui se présentait normalement dans une situation d'accident.

Il n'y a jamais eu aujourd'hui une limite sur le temps à l'intérieur duquel on peut faire une demande pour l'éthylomètre.

**Le sénateur Carignan :** Vous avez modifié l'infraction.

**M. Yost :** Oui, je sais.

**Le sénateur Carignan :** L'infraction est dans les deux heures.

**M. Yost :** Je le sais.

**Le sénateur Carignan :** Pourquoi ne pas ajuster le temps de vérification? L'infraction consiste à conduire dans les deux heures.

**M. Yost :** Permettez-moi d'essayer de créer un scénario qui aiderait peut-être à comprendre.

**Le sénateur Carignan :** Faites-moi un dessin parce que je ne comprends pas.

**M. Yost :** Un accident est survenu et la personne a fui les lieux. Il faut essayer de la trouver et cela va prendre du temps. Après deux heures et demie de recherche, elle est retrouvée à l'hôpital. Elle sent l'alcool. On sait qu'elle a conduit dans les trois heures. On peut donc faire la demande de l'ADA. La personne a failli le test, donc on l'amène au poste de police et

After speaking with his lawyer and so forth, he provides a blood sample three and a half hours after having driven the vehicle. That is not at all problematic under the bill because it provides a formula for a retroactive calculation, and it does not require a toxicologist. Let's assume he had a blood alcohol concentration of 130 mg three and a half hours later. It can be determined that his blood alcohol concentration was 145 mg, because five milligrams is added for every 30 minutes after two hours. Even today, the authority is available four hours later. That is still enough to establish the connection. Two hours later, he is still committing the offence because it is possible to calculate that his blood alcohol concentration exceeded 80 mg. It is possible to establish the connection three, four or even five hours later, thanks to the calculation.

**Senator Carignan:** If it is three hours and five minutes later, it is no longer possible to request that the person submit to testing. Is that right?

**Mr. Yost:** No, it will not be possible to request that the person submit to ASD testing. If, however, there is sufficient evidence that the person's ability is impaired by alcohol, there are other ways to do it. For instance, there may be witnesses who saw that the driver was unable to stand up straight as he fled the scene, impaired by alcohol. It is then possible to request an analysis by means of an approved instrument in order to establish the individual's blood alcohol concentration.

[English]

**Senator McIntyre:** Currently the court, in the case of impaired driving, may grant a discharge to a person under section 730 instead of convicting that person, but only if a prohibition order is made requiring the person to attend a curative drug or alcohol treatment program.

I note that proposed section 320.23 eliminates the option, eliminates that option, and the accused person would receive a criminal record.

Could you explain the rationale behind this, please?

**Mr. Yost:** The rationale, quite simply, is there are escalating mandatory minimum penalties for people who continue to commit this crime, whether they have gone through treatment or not. The situation with the discharge is it is not a conviction. Therefore, the person is not subject, necessarily, to the higher mandatory minimum penalties.

If you go through treatment and you get the benefit of not having a mandatory minimum penalty, fine. But stay on the straight and narrow. Don't do it again, because if you do, you've got a previous conviction and you're facing higher penalties and mandatory imprisonment. It's just to avoid the fact that the discharge is not a conviction.

après avoir consulté son avocat, et cetera, elle fournit un échantillon de sang trois heures et demie après avoir conduit. Ce n'est pas du tout un problème avec ce qui est proposé dans le projet parce qu'il y a une formule pour faire le rétro calcul. Pas besoin d'avoir un toxicologue pour faire le rétro calcul. Elle était, disons à 130 à trois heures et demie. Après, on peut calculer qu'elle était à 145 on ajoute 5 par demi-heure après deux heures. Même aujourd'hui, on a un mandat quatre heures après. C'est suffisant pour faire le rapport. Après deux heures, il est encore en train de commettre l'infraction parce qu'on peut calculer qu'il avait un taux d'alcoolémie au-delà de 80. On peut faire le rapport, trois, quatre, ou même cinq heures après, et faire le calcul.

**Le sénateur Carignan :** Donc, si cela fait trois heures cinq minutes, vous ne pourriez plus faire la demande?

**M. Yost :** Non, on ne pourrait pas faire la demande du test de l'ADA, mais si on a suffisamment de preuves que la personne est affaiblie par l'alcool, cela pourrait se faire d'autres façons. Il y avait peut-être des témoins qui ne pouvaient pas se tenir debout lorsque la personne a pris la fuite alors qu'elle avait un taux élevé d'alcool. On peut faire la demande pour un alcootest qui établira son taux d'alcoolémie.

[Traduction]

**Le sénateur McIntyre :** À l'heure actuelle, en cas de conduite avec facultés affaiblies, le tribunal peut absoudre une personne en vertu de l'article 730 au lieu de la condamner, mais seulement si une ordonnance d'interdiction lui impose de suivre une cure de désintoxication pour abus de drogue ou d'alcool.

Je note que l'article 320.23 élimine cette possibilité. L'accusé aurait alors un casier judiciaire.

Pouvez-vous nous expliquer les motifs de ce changement?

**M. Yost :** C'est simplement parce qu'il y a des sanctions minimales obligatoires progressives pour les gens qui récidivent, qu'ils aient ou non suivi une cure de désintoxication. En cas d'absolution, la personne ne fait pas l'objet d'une condamnation et n'est donc pas nécessairement passible des peines minimales obligatoires plus sévères.

Si une personne suit une cure et échappe ainsi à une peine minimale obligatoire, tant mieux, mais elle doit rester dans le droit chemin. Elle ne doit pas récidiver car, si elle le fait, elle est passible de sanctions minimales plus sévères et d'une peine de prison obligatoire, ayant déjà fait l'objet d'une condamnation antérieure. L'objet de la disposition est donc de parer au fait que l'absolution n'est pas une condamnation.

**Senator McIntyre:** But the big difference between the system under the current law and Bill C-46 is that it eliminates the chances of not having a criminal record. The accused will end up with a criminal record under Bill C-46.

**Mr. Yost:** Under the existing legislation, a mandatory minimum penalty eliminates the possibility of a conditional sentence. That's how it exists today. That is why there is a mandatory minimum penalty. The person is not going to get a conditional sentence for impaired driving. That's just not legal because there is a mandatory minimum penalty. What we have, in seven provinces that represent maybe 30 per cent of the population, because we don't have the biggies, is a curative discharge which has no controls by the province as to what program the person will go into. And it results in a discharge so the person does not have a conviction against his record should he continue to drink and drive.

**The Chair:** If I may, I have a question.

[Translation]

My understanding is that the provision defining conveyances includes mopeds, bikes that require some external force to be set into motion. Someone operating such a moped near a high school, for instance, could be subject to random testing. In Quebec, 14-year-olds can operate mopeds. They would therefore be subject to the elements covered by the act.

**Mr. Yost:** They are motor vehicles. Currently, it is possible to require anyone operating such a vehicle to submit to a test if they are suspected of having alcohol in their system. I suppose it is possible to require someone operating an electric bicycle to submit to a random alcohol screening. That is the case right now. It is considered a motor vehicle. The definition of a motor vehicle has not changed.

**The Chair:** If the bill passes, however, random testing will be possible, which is not currently the case.

**Mr. Yost:** I hope police won't focus their efforts on catching 14-year-olds in high school zones. That would be a question for police.

[English]

**Senator Batters:** I have a supplemental question on that. They may not concentrate on that, but one thing that came to my mind is golf carts. Is that something that would now potentially be considered under that particular provision of the act and subject to random breath testing?

**Mr. Yost:** It's not potentially considered to be a motor vehicle. It is a motor vehicle under the legislation today. There have been people convicted, generally because they're going

**Le sénateur McIntyre :** Toutefois, la grande différence avec le régime actuel, c'est que le projet de loi C-46 élimine toute chance de ne pas avoir un casier judiciaire. Avec le projet de loi, l'accusé aura certainement un casier.

**M. Yost :** D'après la loi actuelle, une peine minimale obligatoire enlève toute possibilité de sursis. C'est la raison pour laquelle il y a des peines minimales obligatoires. Une personne condamnée pour conduite avec facultés affaiblies ne peut pas bénéficier du sursis. Cela est impossible en présence d'une peine minimale obligatoire. Dans sept provinces, représentant quelque 30 p. 100 de la population — puisque les grandes provinces ne participent pas —, nous avons l'absolution pour les personnes qui suivent une cure de désintoxication, mais la province n'a pas son mot à dire sur la cure suivie. La personne absoute n'a donc aucune condamnation si elle recommence à prendre le volant après avoir bu.

**Le président :** Je voudrais poser une question si possible.

[Français]

On comprend que les mobylettes, toutes les bicyclettes qui sont mues par une certaine force externe seraient également couvertes dans la définition de l'article de la loi qui définit les moyens de transport. On pourrait faire un test aléatoire à proximité d'une école secondaire où il y a ce genre de mobylette. Par exemple, au Québec, on peut conduire une mobylette à l'âge de 14 ans. Donc, on serait susceptible d'être à l'intérieur des champs couverts par la loi.

**M. Yost :** Ce sont des véhicules à moteur. Actuellement, on peut faire une demande de test si on soupçonne une personne qui conduit ce genre de véhicule d'avoir de l'alcool dans le sang. Il se peut, je suppose, qu'on puisse faire un test aléatoire d'alcool sur une personne qui conduit une bicyclette électrique. C'est la situation aujourd'hui. Il s'agit d'un véhicule à moteur. On n'a pas changé la définition de véhicule à moteur.

**Le président :** Par contre, si le projet de loi est adopté, il y aura le test aléatoire alors que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

**M. Yost :** J'espère que les policiers ne concentreront pas leurs efforts autour des écoles secondaires pour les jeunes âgés de 14 ans. C'est une question à poser aux policiers.

[Traduction]

**La sénatrice Batters :** J'ai une question complémentaire à ce sujet. Les policiers ne concentreront peut-être pas leurs efforts sur les écoles, mais cela me fait penser aux voiturettes de golf. Seraient-elles assujetties à cette disposition de la loi? Leurs conducteurs pourraient-ils être soumis au dépistage obligatoire d'alcool?

**M. Yost :** Ces voiturettes pourraient ne pas être assimilées à des véhicules à moteur. Elles le sont aux termes de la loi actuelle. Des personnes ont déjà été condamnées, habituellement

down the middle of the road on a golf cart, weaving all over the place, which attracts people's attention.

**Senator Batters:** But until now, until Bill C-46 passes, mandatory alcohol screening is not possible, so that could be very possible to have in the future.

**Mr. Yost:** If somebody is running down the road, they could do a mandatory alcohol screen without having to develop a suspicion.

**Senator Batters:** The road of a golf course, though. There are streets that are often right next to a golf course.

**Mr. Yost:** I'm sorry, senator, I might have to consult with the provinces on that. I'm not absolutely sure the police get onto private roads on golf courses and such. It's not a public road, as such, it's restricted — I'm sorry, I'm not clear in my own mind.

[Translation]

**Senator Carignan:** Yes, but the notion of a public road no longer applies. It was changed. Previously, it was on a public road, but that is no longer the case. Therefore, when I am operating my riding lawn mower, on my own property, I do not have to be screened. The Criminal Code no longer includes the notion of a public road.

**Mr. Yost:** Allow me to check on that.

[English]

**The Chair:** Could you check that, Mr. Yost? I think it is important.

[Translation]

**Mr. Yost:** Yes. Rest assured, I am taking note of it.

[English]

**The Chair:** I am keeping track of the commitments you have made to provide some additional information.

[Translation]

Please be quick, as we've gone over time.

**Senator Boisvenu:** As I understand new section 320.21, the minimum punishment for someone who commits a first offence is a fine of \$1,000, and the minimum punishment for someone who commits a second offence, killing someone, is imprisonment for 30 days. Is that correct?

parce qu'elles roulaient en plein milieu de la route dans une voiturette de golf en zigzaguant suffisamment pour attirer l'attention des gens.

**La sénatrice Batters :** Toutefois, tant que le projet de loi C-46 n'est pas adopté, le dépistage obligatoire d'alcool n'est pas en vigueur. Mais il pourrait bien l'être à l'avenir.

**M. Yost :** Si quelqu'un roule le long d'une route, les policiers pourraient procéder à un dépistage obligatoire d'alcool sans avoir des soupçons particuliers.

**La sénatrice Batters :** Mais ce serait une route dans un parcours de golf. Il y a souvent des rues qui longent de très près un terrain de golf.

**M. Yost :** Je regrette, sénatrice, mais il me faudra peut-être consulter les provinces à ce sujet. Je ne suis pas tout à fait sûr que la police ait accès aux chemins privés d'un terrain de golf ou d'un endroit de même nature. Ce n'est pas une voie publique. L'accès est donc restreint... Je regrette, mais je ne suis vraiment pas certain.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Oui, mais la notion de voie publique ne s'applique plus. Cela a été changé. Auparavant, c'était sur la voie publique, mais ce n'est plus le cas maintenant. Donc, lorsque je suis sur mon tracteur à gazon, sur mon terrain, je n'ai pas à être contrôlé. La notion de voie publique n'est plus dans le Code criminel.

**M. Yost :** Permettez-moi de vérifier.

[Traduction]

**Le président :** Pouvez-vous vérifier cela, monsieur Yost? Je crois que c'est important.

[Français]

**M. Yost :** Oui, je suis en train de le prendre en note, je vous rassure.

[Traduction]

**Le président :** Je note les engagements que vous avez pris de nous communiquer des renseignements complémentaires.

[Français]

Très rapidement parce que nous avons dépassé le temps prévu.

**Le sénateur Boisvenu :** En ce qui concerne l'article 320.21, dois-je comprendre que pour la première infraction, la peine minimale est de 1 000 \$ et que si la personne récidive une deuxième fois et qu'elle tue quelqu'un, la sentence minimale sera de 30 jours d'emprisonnement?

**Mr. Yost:** That is the punishment currently provided for in the Criminal Code.

**Senator Boisvenu:** If an individual kills someone for a third time, they will go to jail for just 120 days.

**Mr. Yost:** That is the minimum punishment, if it were to be imposed by a judge at this time.

**Senator Boisvenu:** At the very least, that is what the defence lawyer will ask for.

**Mr. Yost:** It is possible. Yet if the judge were to impose that sentence, I wonder whether Crown prosecutors would appeal the decision on the basis that the sentence was inadequate.

**Senator Boisvenu:** Technically, that is the law.

**Mr. Yost:** You are correct, senator.

**The Chair:** Thank you.

[English]

I'm not releasing you, as they say in court, because we will have many additional sessions of witnesses and at some point we might like to call you back for additional questions or information that honourable senators will want.

(The committee adjourned.)

**M. Yost :** C'est ce qui est prévu en ce moment dans le Code criminel.

**Le sénateur Boisvenu :** S'il y a une troisième fois qu'il tue quelqu'un, l'emprisonnement n'en sera que de 120 jours.

**M. Yost :** C'est la peine minimale, si elle était imposée par un juge en ce moment.

**Le sénateur Boisvenu :** Du moins, c'est ce que l'avocat de la défense va demander.

**M. Yost :** Il se peut et, si le juge décide de l'accorder, je me demande si les procureurs de la Couronne se rendraient en appel pour dire que c'est une peine inappropriée.

**Le sénateur Boisvenu :** En principe, c'est le droit.

**M. Yost :** Vous avez raison, sénateur.

**Le président :** Merci.

[Traduction]

Comme on dit au tribunal, je ne vous libère pas. Nous entendrons de nombreux autres témoins. À un moment donné, nous voudrions peut-être vous inviter à revenir nous voir pour répondre à d'autres questions ou donner des renseignements aux honorables sénateurs.

(La séance est levée.)

---

**EVIDENCE**

OTTAWA, Thursday, February 8, 2018

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional affairs met this day at 10:31 a.m. to continue its study of Bill C-46, an Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts.

**Senator Serge Joyal** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Welcome, colleagues. I would also like to welcome the public who are following the proceedings of this committee. The committee is continuing its study of Bill C-46, an Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts.

This morning we welcome witnesses whose words we will have the pleasure to hear. We have Mr. Yvan Clermont, Director of the Canadian Centre for Justice Statistics at Statistics Canada. That sector of Statistics Canada essentially focuses on gathering data on the justice system. We also have Ms. Kathy Aucoin, Chief of the Canadian Centre for Justice Statistics, also at Statistics Canada.

It is a pleasure to welcome you both this morning on behalf of my colleagues around the table.

I gather you will be making a presentation and will then be prepared to answer questions. Mr. Clermont, you have the floor.

**Yvan Clermont, Director, Canadian Centre for Justice Statistics, Statistics Canada:** Good morning, everyone. First, let me thank the chair and members of the committee for inviting us to present the most recent statistics on impaired driving in Canada.

Statistics Canada has several sources of information on impaired driving. They include data provided by police departments and the courts and self-reported data from household surveys such as the Canadian Community Health Survey. Today I will be presenting an overview of the main indicators from the most recent ones drawn from the various sources of data on this issue.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le jeudi 8 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 31, pour poursuivre son examen du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

**Le sénateur Serge Joyal** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Chers collègues, bienvenue. Je souhaite également la bienvenue au public qui suit les délibérations de ce comité. Le comité poursuit son étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Nous sommes heureux d'accueillir ce matin les témoins dont nous aurons le plaisir d'entendre les propos. Nous accueillons M. Yvan Clermont, directeur du Centre canadien de la statistique juridique de Statistique Canada. Ce secteur de Statistique Canada est celui qui se concentre essentiellement sur la collecte de données relatives au système judiciaire. Nous accueillons également Mme Kathy Aucoin, chef du Centre canadien de la statistique de Statistique Canada.

C'est avec grand plaisir que, au nom de mes collègues ici présents, je vous accueille tous deux parmi nous ce matin.

Je crois comprendre que vous nous ferez une présentation et que, par la suite, vous serez prêts à répondre à nos questions. Monsieur Clermont, vous avez la parole.

**Yvan Clermont, directeur, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada :** Bonjour à tous. Laissez-moi d'abord remercier le président et les membres du comité de nous avoir invités à présenter les plus récentes statistiques concernant la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

Statistique Canada dispose de plusieurs sources d'information sur la conduite avec les capacités affaiblies. Celles-ci comprennent les données fournies par les services de police, celles transmises par les tribunaux, ainsi que les données autodéclarées tirées d'enquêtes-ménage telles que l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Je vais vous présenter aujourd'hui un aperçu des principaux indicateurs parmi les plus récents provenant de ces différentes sources de données sur la question.

[English]

Let me first highlight some of the key and most important findings in relation to impaired driving in Canada.

Only a very small proportion of people drive while being impaired, but of those who do, most are doing it recurrently. Impaired drivers also more often adopt more at-risk behaviours, such as being a passenger of another impaired driver, driving faster, more aggressively, not fastening their seatbelt, and using a cellphone without a hands-free device.

Police-reported statistics show a sharp decline in impaired driving over the last 30 years. Recent declines were more pronounced among categories frequently targeted by campaigns and policies, for example, among young drivers, males, and during the night.

Finally, drug-impaired driving incidents are less likely to be cleared by charge. They take more than twice the time to be completed in the courts than any other alcohol-related impaired driving cases, and they're less likely to result in a guilty finding.

[Translation]

Since a small percentage of impaired driving cases are brought to the attention of the police, and that data may be influenced by the practices of the various police forces, I will first look at sources of self-reported data from a sample of nearly 32,000 Canadians who responded to the Canadian Community Health Survey. Since some of the content of this survey is optional for the provinces, we only have data for certain provinces, as you can see in slide 3.

In 2015, questions were also added to measure drug-impaired driving, but only Alberta participated. Self-reported data on drug-impaired driving is currently very limited, which is why we essentially focus on results concerning alcohol-impaired driving.

This chart shows the percentage of drivers who reported having driven after consuming two alcoholic drinks in the preceding hour at least once in the previous 12 months. Overall, slightly more than four per cent of Canadian drivers reported having driven after consuming two alcoholic drinks in the preceding hour. The figure rises to five per cent if you include motorized conveyances such as ATVs or other recreational vehicles.

[Traduction]

Permettez-moi de commencer par souligner quelques-unes des conclusions les plus importantes du point de vue de la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

Très peu de gens conduisent en état d'ébriété, mais la plupart de ceux qui le font le font régulièrement. Ceux qui conduisent dans cet état adoptent aussi plus souvent des comportements dangereux, comme monter à bord d'une voiture conduite par une personne aux facultés affaiblies, conduire plus vite, plus agressivement, ne pas boucler leur ceinture et utiliser leur téléphone cellulaire sans appareil mains libres.

Les statistiques produites par les services de police révèlent que le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies a considérablement diminué depuis 30 ans. Les baisses enregistrées sont plus prononcées dans les catégories souvent visées par les campagnes de sensibilisation et les politiques, par exemple les jeunes conducteurs, les hommes, et la conduite de nuit.

Enfin, les incidents liés à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue sont moins souvent classés par mise en accusation. Il faut plus de deux fois plus de temps que les cas de conduite en état d'ébriété pour les régler devant les tribunaux, et ils donnent moins souvent lieu à un verdict de culpabilité.

[Français]

Comme une faible proportion des cas de conduite avec facultés affaiblies sont portées à l'attention de la police et que ces données peuvent être influencées par les pratiques des différents services policiers, je vais d'abord me tourner vers des sources de données autodéclarées provenant d'un échantillon de près de 32 000 Canadiens, soit l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Comme il s'agit d'une enquête dont une partie du contenu représente une option pour les provinces, nous disposons de données seulement que pour certaines provinces. Vous pouvez le constater à la diapositive n° 3.

À partir de 2015, des questions ont aussi été ajoutées pour mesurer la conduite avec les capacités affaiblies par la drogue, mais seule l'Alberta y a participé. Les données autodéclarées sur la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sont, pour le moment, très limitées. C'est pourquoi on s'en tient essentiellement aux résultats de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Le présent graphique montre la proportion des conducteurs ayant dit avoir conduit après avoir consommé deux boissons alcoolisées dans la dernière heure au moins une fois au cours des 12 derniers mois. Dans l'ensemble, un peu plus de 4 p. 100 des conducteurs canadiens ont déclaré avoir conduit après avoir consommé deux boissons alcoolisées dans l'heure qui a précédé la prise du volant. Cette proportion monte à 5 p. 100 si l'on tient

**The Chair:** Pardon me for interrupting you, but can you indicate the page numbers you are referring to for the charts?

[English]

If you want to indicate which page you are on, it will be easier to follow your presentation.

**Mr. Clermont:** Absolutely, Senator Joyal. We are on slide 3.

[Translation]

For example, in 2015, nearly three per cent of drivers in Alberta — the only place for which we have data on drug-impaired driving — reported driving after consuming drugs, and nine per cent reported driving while alcohol-impaired.

In other words, drugs were involved in nearly one quarter of self-reported impaired driving cases in Alberta. That could indicate that current police data vastly underestimate the extent of drug-impaired driving since it represents only four per cent of the total number of impaired driving cases reported by police in that province.

[English]

Now we are on slide 4. The next chart shows the number of times impaired drivers reported driving while being impaired in the 12 months preceding the survey. Although a relatively small proportion of drivers reported they had driven while impaired in the past 12 months, the vast majority of those who did, did it more than once.

On average, impaired drivers reported six occurrences of impaired driving in the previous 12 months. Repeat impaired drivers were responsible for 97 per cent of all impaired driving occurrences.

Of note, a similar pattern was also observed for drug-impaired drivers in Alberta in 2015 where we disclosed this data for drug-impaired. Our courts data also shows that high proportions of offenders had been previously accused, even more so for the most serious offences.

compte des embarcations à moteur, tels les VTT ou autres véhicules récréatifs.

**Le président :** Je m'excuse de vous interrompre, mais est-ce que vous pouvez indiquer la page à laquelle vous faites référence en ce qui concerne les graphiques? J'essaie de vous suivre et je me demande si je suis à la bonne page.

[Traduction]

Si vous voulez bien indiquer à quelle page vous en êtes, il sera plus facile de suivre votre exposé.

**M. Clermont :** Bien sûr, sénateur Joyal. Nous en sommes à la diapositive 3.

[Français]

À titre indicatif, en 2015, près de 3 p. 100 des conducteurs de l'Alberta — le seul endroit où l'on dispose de données sur les facultés affaiblies par la drogue — ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de la drogue et 9 p. 100 ont déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Autrement dit, la drogue était à l'origine de près du quart des cas de conduite avec facultés affaiblies qui étaient autorévélées en Alberta. Cela pourrait indiquer que les données policières actuelles sous-estiment grandement la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, puisqu'elles ne représentent que 4 p. 100 du total des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police dans cette même province.

[Traduction]

Passons maintenant à la diapositive 4. On y voit le nombre de fois que les conducteurs ayant conduit avec facultés affaiblies ont déclaré avoir conduit dans cet état dans les 12 mois précédant l'enquête. Assez peu d'entre eux ont déclaré avoir conduit dans cet état dans les 12 derniers mois, mais la grande majorité de ceux qui l'ont déclaré ont dit l'avoir fait plus d'une fois.

En moyenne, les conducteurs qui ont conduit dans un état de facultés affaiblies ont déclaré l'avoir fait six fois dans les 12 derniers mois. Les récidivistes sont responsables de 97 p. 100 de tous les cas de conduite avec facultés affaiblies.

En Alberta, où nous avons divulgué ces données en 2015, on a remarqué la même tendance parmi les personnes conduisant dans un état de facultés affaiblies par la drogue. Les données fournies par les tribunaux révèlent également qu'un grand nombre de ces délinquants ont déjà été accusés, et notamment ceux qui ont déjà commis des infractions plus graves.

*[Translation]*

Now we are on slide 5. This chart shows the proportion, by age group, of drivers who reported having driven while impaired. As you can see, young adults 25 to 34 years old are most likely to drive while impaired.

However, we also noted that older drivers were more likely to do it recurrently. For example, drivers 55 to 64 years of age who had driven while impaired said they had done so an average of eight times in the preceding 12 months, compared to five times for those 18 to 34.

Impaired driving is not an isolated behaviour and is often one of a set of risky behaviours. For example, a larger proportion of drivers who report driving faster, more aggressively, not fastening their seatbelt and using a cell phone without a hand-free device, and especially those who also say they have been a passenger of another impaired driver, reported driving while impaired than other drivers.

Furthermore, other research has also shown that the risk of accident increases when intoxicated passengers are in the vehicle. Consequently, targeting other risky driving behaviours, first of all, and raising awareness about being a passenger of an impaired driver could be effective ways of tackling impaired driving.

Now let's look at slide 6 and police-reported data. This chart shows the changes that have occurred in impaired driving rates since the mid-1980s. As previously mentioned, we can clearly see a sharp decline in impaired driving rates over that period.

*[English]*

In 2016, about 67,000 impaired-driving incidents were reported by Canadian police services, which translates to a rate of 186 incidents per 100,000 of the population. The impaired-driving rate recorded in 2016 was three times lower than it was 30 years ago. By contrast, drug-impaired driving is on the rise, although still accounting for a small proportion, about 4 per cent, of all police reported impaired-driving cases.

Even though impaired driving has decreased sharply over the last 30 years, it remains one of the most frequent criminal offences reported by the police. In fact, when taking into consideration crimes that do not come to the attention of the

*[Français]*

Nous en sommes maintenant à la diapositive n° 5. Ce graphique montre la proportion de conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies par groupes d'âge. On voit que les jeunes adultes de 25 à 34 ans sont les plus susceptibles de conduire avec les facultés affaiblies.

Toutefois, on a aussi remarqué que les conducteurs plus âgés étaient plus susceptibles de récidiver. Par exemple, les conducteurs âgés de 55 à 64 ans qui ont conduit avec les capacités affaiblies ont dit l'avoir fait en moyenne 8 fois au cours des 12 derniers mois, comparativement à 5 fois pour ceux âgés de 18 à 34 ans.

La conduite avec les facultés affaiblies n'est pas un comportement isolé et fait souvent partie d'un ensemble de comportements à risque. Par exemple, les conducteurs qui disent conduire plus vite, plus agressivement, ceux qui ne bouclent pas toujours leur ceinture, ceux qui utilisent un cellulaire sans la fonction mains libres, et surtout ceux qui disent avoir aussi été le passager d'un autre conducteur avec facultés affaiblies ont déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies dans des proportions nettement supérieures aux autres.

Par ailleurs, d'autres recherches ont aussi démontré que le risque d'accident est amplifié lorsque des passagers intoxiqués sont présents à bord. Ainsi, le fait de cibler les autres comportements routiers à risque, en premier lieu, et d'attirer l'attention sur le fait d'être passager d'un conducteur aux facultés affaiblies pourrait être un moyen efficace de s'attaquer à la conduite avec facultés affaiblies.

Passons maintenant à la diapositive n° 6 et aux données déclarées par la police. Ce graphique montre l'évolution du taux de conduite avec facultés affaiblies depuis le milieu des années 1980. Comme il a déjà été mentionné, on constate clairement que le taux de conduite avec facultés affaiblies a fortement fléchi au cours de cette période.

*[Traduction]*

En 2016, environ 67 000 cas de conduite avec facultés affaiblies ont été recensés par les services de police du Canada, ce qui se traduit par un taux de 186 incidents pour 100 000 habitants. Le taux enregistré en 2016 était trois fois moindre qu'il y a 30 ans. Par contre, le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue est en hausse, quoiqu'il s'agisse d'une faible proportion, soit environ 4 p. 100, de tous les cas de conduite avec facultés affaiblies recensés par la police.

Bien que le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies ait fortement diminué depuis 30 ans, cela reste l'une des infractions criminelles le plus souvent recensées par la police. En fait, compte tenu du nombre de crimes qui échappent à la police,

police, impaired driving is likely the most frequent crime, and it is one of the leading criminal causes of death.

The next graph, on slide 7, shows the police-reported impaired-driving rate by province and territory. Like crime in general, we know important variations in impaired driving exist across the country, with the lowest rates being recorded in Ontario and Quebec and the highest being recorded in the territories and in Saskatchewan. You might have also noted that these variations are relatively similar to what was observed from the self-reported data previously. It should be noted that all provinces recorded declines over the past 30 years though, although not all at the same magnitude.

As for police-reported drug-impaired driving, the variations are relatively similar, however, with the highest rates being recorded in the Atlantic provinces. You can see that in some of the slides we presented in the annex.

Now I will turn to slide number 8. This next chart shows the impaired-driving rates by age of drivers, based on licenced drivers, for 2009 and 2016. As you can see, the impaired-driving rate declined among all age groups, but the opposite was observed for drug-impaired driving, where rates increased for all age groups. The greatest declines in overall rates were among the youngest age group. It is worth noting that some provinces recently implemented zero tolerance for young drivers, and, coincidentally, these provinces are where the largest decline in youth impaired driving occurred.

Another large decrease was observed at night. Although almost half of impaired-driving incidents are still happening between 11 p.m. and 4 a.m., about 70 per cent of the overall decrease in impaired driving in the past six or seven years occurred during that time period.

Targeting peak period is known to be one of the most effective ways to combat impaired driving. However, our data also show that drug-impaired driving does not have strong peak periods like alcohol-impaired driving does. There are about just as many drug-impaired driving incidents between 6 p.m. and 11 p.m. as there are between 11 p.m. and 4 a.m., which can be one potential challenge in addressing the issue of drug-impaired driving.

I'm turning now to slide 9. This next chart shows clearance status by type of substance causing impairment. As you can see, alcohol-impaired drivers — you can see that on the green line — are more likely to be charged than drug-impaired drivers, which is the blue line. However, it's interesting to see that the gap between alcohol- and drug-impaired has narrowed, especially since the implementation of drug recognition experts in 2008.

la conduite avec facultés affaiblies est probablement le crime le plus fréquent, et c'est l'une des principales causes de décès.

La diapositive 7 montre la proportion de cas de conduite avec facultés affaiblies recensés par la police dans chaque province et territoire. Comme c'est le cas de la criminalité en général, on constate des variations importantes à travers le pays, les taux les plus faibles étant enregistrés en Ontario et au Québec et les plus élevés, dans les territoires et en Saskatchewan. Remarquez également que ces variations sont relativement semblables à celles qu'on a observées dans les données d'autodéclaration. On voit bien que toutes les provinces ont enregistré des baisses depuis 30 ans, mais pas au même degré.

Quant aux données sur les cas de conduite avec facultés affaiblies recensés par la police, on constate des variations semblables, quoique les taux les plus élevés soient enregistrés dans les provinces de l'Atlantique. Vous pourrez le voir dans certaines diapositives de l'annexe.

Passons à la diapositive 8. On a ici des chiffres, pour 2009 et 2016, sur les proportions en fonction de l'âge du conducteur, compte tenu des données de permis de conduire. Comme vous pouvez le constater, le nombre de cas a baissé dans tous les groupes d'âge, mais c'est le contraire pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, dont le nombre de cas a augmenté dans tous les groupes d'âge. Du point de vue des taux globaux, les baisses les plus sensibles ont été enregistrées parmi les plus jeunes conducteurs. Il faut rappeler que certaines provinces ont récemment imposé un système de tolérance zéro pour les jeunes conducteurs, et il se trouve que ce sont elles qui ont enregistré les baisses les plus importantes dans le groupe des plus jeunes.

On a également observé une baisse importante du nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies la nuit. Près de la moitié de ces incidents se produisent encore entre 23 heures et 4 heures, mais environ 70 p. 100 de la baisse globale au cours des six ou sept dernières années est applicable à cette période de la journée.

On sait que l'un des moyens les plus efficaces de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies est de viser les périodes de pointe. Nos données révèlent cependant aussi que la conduite avec facultés affaiblies par la drogue n'est pas associée à une période de pointe, contrairement à la conduite en état d'ébriété. Il y a à peu près autant de cas entre 18 heures et 23 heures qu'il y en a entre 23 heures et 4 heures, et c'est probablement l'une des difficultés que soulève la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Passons à la diapositive 9. On y voit le type de classement de l'affaire selon le type de substance ayant causé l'affaiblissement des facultés du conducteur. Comme vous pouvez le voir, la conduite en état d'ébriété — voyez la ligne verte — est plus susceptible de faire l'objet d'une mise en accusation que la conduite avec facultés affaiblies par la drogue — voyez la ligne bleue. Cela dit, il est intéressant de constater que l'écart entre la

[*Translation*]

Now I would like to turn to slide 10 and draw your attention to impaired driving cases prosecuted in the courts. These cases form a large part of the court caseloads, and represented approximately one in 10 cases in 2014-15, which makes them one of the case types most frequently heard by the courts.

Now we turn to slide 11. This chart shows median court processing times for these cases. As you can see from the light blue line, processing time for alcohol-impaired driving cases is approximately 114 days, which is similar to that for other offences, here indicated by the red dashed line. However, it takes a median time of 245 days, more than twice as long, to settle a drug-impaired driving case, as indicated by the dark blue line. These times vary considerably from one jurisdiction to another, but, in all jurisdictions, it takes much longer to complete drug-impaired cases than alcohol-impaired ones.

[*English*]

Now I'd like to turn to slide number 12. This next slide shows the proportion of cases that resulted in a guilty decision. The alcohol-impaired driving cases are represented by the light blue line, and the drug-impaired are represented by the dark blue line on this graph for each of the provinces and territories.

As you can see, in addition to taking longer to be completed, drug-impaired driving cases are also less likely to end up with a guilty verdict. At the national level, 60 per cent of drug-related cases are found guilty, while this was 80 per cent for all alcohol-related cases. Still, for those who were found guilty, there were, overall, no or little differences in the sentences.

[*Translation*]

Now let's look at slide 13. To summarize, our data shows that, while a very small proportion of drivers report that they drive while impaired, the majority of them are repeat offenders. Impaired driving is associated with other at-risk driving behaviours, such as being the passenger of another impaired driver. Despite a sharp decline in the number of impaired driving cases in police statistics, impaired driving is still one of the most frequent offences and the second cause of crime-related deaths. The largest declines have been recorded for young drivers, a group often targeted by prevention campaigns. Drug-impaired

conduite en état d'ébriété et la conduite avec facultés affaiblies par la drogue s'est réduit, notamment depuis l'intervention d'experts en reconnaissance des drogues en 2008.

[*Français*]

J'aimerais maintenant passer à la diapositive n° 10 et attirer votre attention sur les cas de conduite avec facultés affaiblies traités par les tribunaux. Ces causes représentent une part importante de la charge de travail des tribunaux, soit environ une cause sur dix en 2014-2015, ce qui en fait l'une des infractions les plus fréquemment traitées par les tribunaux.

Passons maintenant à la diapositive n° 11. On peut voir sur ce graphique le temps de traitement médian de ces causes devant les tribunaux. On constate ici que le temps de traitement des causes de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool est d'environ 114 jours, à la ligne bleu pâle, soit un niveau similaire à celui des autres infractions, que l'on voit à la ligne pointillée en rouge. En revanche, il faut un temps médian de 245 jours, soit plus du double, pour régler une cause de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, indiquée par la ligne bleu foncé. Ces délais varient beaucoup d'un secteur de compétence à l'autre, mais partout le temps de traitement est beaucoup plus élevé pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue que par l'alcool.

[*Traduction*]

Passons à la diapositive 12. On y voit la proportion de cas ayant donné lieu à un verdict de culpabilité. Les accusations de conduite en état d'ébriété sont représentées par la ligne bleu pâle, tandis que les accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue sont représentées par la ligne bleu foncé, pour chaque province et territoire.

Comme vous pouvez le voir, outre qu'il faut plus de temps pour les juger, les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont aussi moins tendance à donner lieu à un verdict de culpabilité. À l'échelle nationale, 60 p. 100 des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue donnent lieu à un verdict de culpabilité, alors que la proportion est de 80 p. 100 lorsqu'il s'agit de conduite en état d'ébriété. Par ailleurs, si l'on compare les verdicts de culpabilité dans les deux catégories, les peines imposées ne sont pas ou ne sont guère différentes.

[*Français*]

Passons maintenant à la diapositive n° 13. En résumé, nos données démontrent qu'une faible proportion de conducteurs conduisent avec les facultés affaiblies, mais que ceux qui le font s'y adonnent de manière répétée. La conduite avec facultés affaiblies est associée à d'autres comportements à risque sur la route, comme le fait d'être le passager d'un autre conducteur aux facultés affaiblies. Malgré la baisse importante des cas de conduite avec facultés affaiblies dans les statistiques policières, elle demeure l'une des infractions les plus fréquentes et la deuxième cause de décès d'origine criminelle. Les baisses les

driving incidents may be more difficult to combat since there is no peak period during the day that can be easily targeted. These cases less frequently result in guilty verdicts and take more time to complete in the courts.

[English]

Before concluding this presentation, I'd like to bring to the attention of the committee that Statistics Canada is launching a National Cannabis Survey, which will have the objective of better understanding the frequency of cannabis usage in Canada and to monitor changes in behaviour as a result of the planned legalization of cannabis for non-medical use. The survey will enable us to establish, among other things, if Canadians have in the past three months driven a motor vehicle within two hours of using cannabis. We plan to be getting this measure at two different points in time before legalization, March and May, and at two other points in time after the legalization.

The survey will be used in conjunction with other data sources to understand how this potential change could impact the Canadian economy, as well as other health and social services.

[Translation]

That concludes my presentation. I want to thank committee members for their attention and the time they have allotted me today.

**The Chair:** Thank you very much for that presentation, Mr. Clermont. It will undoubtedly raise a lot of questions.

First, I would like to invite Senator Dupuis, deputy chair of this committee, to start the questions this morning.

**Senator Dupuis:** Mr. Clermont, thank you for being here this morning to help us understand the situation. I have a few very specific questions on the information contained in the charts you presented to us. The chart on page six concerns impaired driving rates and how they have declined over the past 30 years. Can you tell us how that stacks up against other countries? Is this part of a general trend?

**Mr. Clermont:** I don't have any information about statistics on other countries. It is hard to establish comparisons with other countries since legislation varies from one to the next, but I can tell you there have been notable differences in trends among the various provinces. Saskatchewan, for example, has the highest rates, followed by Alberta and Prince Edward Island. The

plus importantes ont été notées pour les jeunes conducteurs, une catégorie souvent visée par les campagnes de prévention. La conduite avec facultés affaiblies par la drogue pourrait être plus difficile à combattre, puisqu'on ne note pas de période de pointe dans la journée pouvant être facilement ciblée. Ces cas entraînent moins souvent un verdict de culpabilité et prennent plus de temps à être traités devant les tribunaux.

[Traduction]

Avant de terminer, j'aimerais porter à l'attention du comité le fait que Statistique Canada est en train de mettre en œuvre une enquête nationale sur le cannabis, dont l'objet est de se faire une idée plus précise de la fréquence de consommation du cannabis au Canada et d'observer la transformation des comportements par suite de la légalisation prévue du cannabis à usage non médical. L'enquête nous permettra de savoir, entre autres, si les Canadiens ont, dans les trois derniers mois, conduit un véhicule automobile deux heures après avoir consommé du cannabis. Nous avons l'intention de prendre cette mesure durant deux périodes avant la légalisation, soit en mars et en mai, et durant deux périodes par la suite.

Nous nous servirons des données de cette enquête parallèlement à d'autres données pour comprendre en quoi cette transformation éventuelle pourrait se répercuter sur l'économie canadienne et sur les services de santé et les services sociaux.

[Français]

Voilà qui conclut ma présentation. Je tiens à remercier les membres du comité de leur attention et du temps qui m'a été accordé aujourd'hui.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Clermont, de cette présentation. Il ne fait aucun doute qu'elle suscite beaucoup de questions.

J'aimerais d'abord inviter la sénatrice Dupuis, vice-présidente du comité, à ouvrir la période des questions ce matin.

**La sénatrice Dupuis :** Merci, monsieur Clermont, d'être ici ce matin pour nous aider à comprendre la situation. J'ai quelques questions très précises qui portent sur les informations contenues dans les tableaux que vous nous avez présentés. Le tableau qui se trouve à la page 6 traite du taux de conduite avec facultés affaiblies et de sa diminution au cours des 30 dernières années. Pouvez-vous nous dire ce que cela représente par rapport à d'autres pays? Est-ce que cela correspond à une tendance générale?

**M. Clermont :** Je n'ai pas de données sur les statistiques concernant les autres pays. Il est difficile d'établir des comparaisons avec d'autres pays en raison du fait que les lois peuvent varier d'un pays à l'autre. Mais ce que je peux dire, c'est qu'il y a eu des différences notables entre les différentes provinces du point de vue des tendances. Par exemple, la

territories still have the highest rates, but the sharpest declines have been observed in Nunavut, Alberta and British Columbia, followed by Prince Edward Island and Ontario. Elsewhere, we see declines in rates comparable to those observed at the national level.

**Senator Dupuis:** According to the next page, page seven, the highest rates have been observed in the territories. I was wondering whether, based on your work, you had an explanation for the fact that Quebec and Ontario are the provinces with the lowest rates.

**Mr. Clermont:** Quebec and Ontario are the most urbanized provinces in the country. Impaired driving rates are overrepresented outside the census metropolitan areas. I have figures, and I could provide them to the committee or the committee's analysts, but the conclusion is that impaired driving cases are overrepresented outside the urban areas.

**Senator Dupuis:** That's the connection I was trying to make. Thank you. That answers my question.

I have another question. You say on page 10 that impaired driving is one of the most frequent offences in court cases. I would like to understand the 10.1 per cent figure that appears in the chart showing impaired driving cases in relation to theft, at 10.4 per cent. Aren't we dealing with two types of offences that rank equally high in the statistics but that are almost equal?

**Mr. Clermont:** The size of court caseloads is a reflection of police operations; there is necessarily a correspondence between the two. Impaired driving cases have stood at approximately 10 per cent for a number of years and for nearly all the provinces, except British Columbia, where, in the past 10 years or so, there has been a sharp decline in the number of cases brought to court as a result of new statutory amendments and administrative penalties. Impaired driving prosecutions in British Columbia now stand at around two per cent.

**Senator Dupuis:** The other point that interests me is the number of times people admit to driving while impaired, which is five and eight times according to the table on page five. What impresses me is that the youngest drivers report having driven five times in the previous 12 months after drinking in the preceding hour, whereas, if I understand correctly, people 55 to 64 years of age reported having done so eight times. Does that mean that 10 per cent of impaired driving cases are really the result — You said that a minority of drivers are repeat offenders.

Saskatchewan présente les taux les plus élevés, suivie de l'Alberta et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les territoires affichent toujours les plus hauts taux, mais les diminutions les plus marquées sont observées au Nunavut, en Alberta et en Colombie-Britannique, suivis de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'Ontario. Ailleurs, on retrouve des diminutions de taux comparables à celles observées au niveau national.

**La sénatrice Dupuis :** À la page suivante, page 7, les taux les plus élevés ont été constatés dans les territoires. Je me demandais si vous aviez des explications, à partir de vos travaux, sur le fait que le Québec et l'Ontario étaient les provinces où les taux étaient les moins élevés.

**M. Clermont :** Le Québec et l'Ontario sont les provinces les plus urbanisées du pays. Les taux de conduite avec facultés affaiblies sont surreprésentés en dehors des régions métropolitaines de recensement. J'ai des chiffres, je pourrais les donner au comité ou aux analystes du comité, mais la conclusion est qu'il y a surreprésentation des cas de conduite avec facultés affaiblies en dehors des zones urbaines.

**La sénatrice Dupuis :** C'est le lien que j'essayais de faire, merci, cela répond à ma question.

J'ai une autre question. Vous dites, à la page 10, que la conduite avec facultés affaiblies fait partie des infractions les plus fréquemment traitées par les tribunaux. J'aimerais comprendre la statistique de 10,1 p. 100 qui apparaît au tableau sur les cas de conduite avec facultés affaiblies par rapport à celle qui concerne le vol, à 10,4 p. 100. Est-ce qu'on n'est pas en présence de deux types d'infractions qui sont également élevées dans les statistiques, mais qui sont presque égales?

**M. Clermont :** L'importance du volume des cas portés devant les tribunaux est le reflet des activités policières, donc il y a nécessairement une correspondance. En ce qui a trait aux cas de conduite avec facultés affaiblies, ils se situent à environ 10 p. 100 depuis plusieurs années, et à peu près pour l'ensemble des provinces, sauf en Colombie-Britannique où, depuis une dizaine d'années, il y a eu une forte diminution du nombre de cas portés devant les tribunaux, en raison de changements législatifs qui ont été apportés et des peines administratives qui ont été introduites. Le taux se situe maintenant à environ 2 p. 100 pour ce qui est des poursuites pour conduite avec facultés affaiblies en Colombie-Britannique.

**La sénatrice Dupuis :** L'autre question qui m'intéresse porte sur le nombre de fois que les gens avouent avoir conduit avec les facultés affaiblies, soit cinq fois et huit fois dans le tableau de la page 5. Ce qui m'impressionne, c'est le fait que les plus jeunes déclarent avoir conduit 5 fois au cours des 12 derniers mois durant l'heure précédant la prise du volant, alors que, si je comprends bien, les gens âgés de 55 à 64 ans ont déclaré l'avoir fait 8 fois. Est-ce que cela veut dire que les 10 p. 100 de cas portant sur la conduite avec facultés affaiblies sont vraiment le

**Mr. Clermont:** We conducted a study on that question and published it about two years ago. I don't have the exact figure, but a significant percentage of court cases involve individuals who have been prosecuted for the same type of offence in the previous 10 years.

**Senator Dupuis:** In your work, have you managed to determine the percentage of those people who, for example, had their driver's licences suspended but nevertheless wound up back in court? They didn't necessarily steal a car seven times, but someone agreed to lend them a vehicle. Have you conducted that kind of analysis?

**Mr. Clermont:** We unfortunately don't have the level of detail to know whether driver's licences were suspended.

**Senator Boisvenu:** Welcome to our officials from Statistics Canada.

My first question is this: if so few impaired driving cases involve marijuana or other substances, have you conducted an analysis to determine whether that is attributable to a lack of equipment or a lack of training among police officers that would prevent them from making those findings? One of the issues today is the equipping and training of police officers so they can test for those substances. Can a parallel be drawn between the two?

**Mr. Clermont:** We don't have any specific information on the level of equipment or the quality of the equipment available to the police forces. However, we have noticed among the trends that instances that have resulted in charges in drug-impaired driving cases have risen since drug recognition experts have been on the job. Consequently, that factor has definitely helped. As mentioned during the presentation, if you look at Alberta, for which we have self-reported crime statistics on both alcohol-impaired and drug-impaired driving, we can determine that roughly one quarter of cases involve drug use, whereas, based on police statistics, we put the figure at four per cent. There may be a connection, but we do not have all the evidence we need to make it.

**Senator Boisvenu:** We can see that the 25 to 34 age group commits the largest percentage of offences. It also has one of the highest levels of marijuana consumption. Can we assume that, if all police forces are well equipped and well trained, that age group, which is the biggest consumer of marijuana, will commit the largest percentage of drug-related offences in future, since

fait... Vous avez parlé d'une minorité de conducteurs qui sont carrément des récidivistes.

**M. Clermont :** Nous avons fait une étude sur la question, que nous avons publiée il y a environ deux ans. Je n'ai pas le chiffre exact, mais, effectivement, il y a un pourcentage non négligeable de cas devant les tribunaux qui concernent des individus qui ont déjà été traduits en justice pour le même type d'infraction au cours des 10 dernières années.

**La sénatrice Dupuis :** Avez-vous réussi à cerner dans vos travaux la proportion de ces gens qui, par exemple, se sont vu retirer leur permis de conduire, mais qui reviennent tout de même devant le tribunal? La personne n'a pas nécessairement volé sept fois une voiture, mais peut-être que quelqu'un a accepté de lui prêter son véhicule. Est-ce que vous avez fait ce genre d'analyse?

**M. Clermont :** Malheureusement, nous n'avons pas ce niveau de détail pour savoir si le permis de conduire a été retiré.

**Le sénateur Boisvenu :** Bienvenue à nos agents de Statistique Canada.

Ma première question est la suivante : s'il y a si peu de cas de conduite avec facultés affaiblies devant les tribunaux liés à la consommation de marijuana ou d'autres substances, est-ce que vous avez fait une analyse pour savoir si c'est attribuable à un manque d'équipement ou à un manque de formation de la part des policiers qui les empêcherait de faire ces constats? L'un des enjeux, aujourd'hui, est d'équiper et de former les policiers pour qu'ils puissent tester ces substances. Est-ce qu'on peut faire un parallèle entre les deux?

**M. Clermont :** Nous n'avons pas d'information précisément sur le niveau d'équipement et la qualité des équipements dont les corps policiers disposent. Toutefois, nous avons remarqué, parmi les tendances, que les cas ayant abouti à une mise en accusation dans les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont augmenté depuis que sont entrés en fonction les experts en reconnaissance de drogue. Donc, c'est un facteur qui a certainement aidé. Comme on l'a mentionné durant la présentation, si on regarde le cas de l'Alberta, pour laquelle nous avons des statistiques sur la délinquance autorévélee en ce qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies à la fois pour l'alcool et les drogues, on peut déterminer, grosso modo, qu'un quart des cas sont liés à la consommation de drogues, alors qu'avec les statistiques policières, on arrive à 4 p. 100. Il y a peut-être un lien à faire, mais nous ne sommes pas en mesure d'avoir tous les éléments qui permettent de le faire.

**Le sénateur Boisvenu :** On remarque que le groupe d'âge des 25 à 34 ans présente le plus grand nombre d'infractions, en termes de proportion. De plus, ce groupe d'âge correspond à l'un des groupes d'âge où la consommation de marijuana est la plus élevée. Est-ce qu'on peut présumer que, si l'ensemble des corps policiers sont bien équipés et bien formés, on retrouvera encore

we will have more equipment and more police officers, and that age group will be the one most likely to use drugs?

**Mr. Clermont:** That is certainly a very interesting hypothesis, and it's what we propose to measure when the data lead us to that conclusion, once we have implemented the survey on cannabis consumption and driving habits. Then we will have numbers that date from before and after legalization. It's definitely an issue we are studying.

**Senator Boisvenu:** There is currently zero tolerance for marijuana consumption. Police officers can intervene from the moment there is any suspicion of drug use, and evidence is easier to provide in court. Here there will be a certain level of tolerance since consumption of less than two nanograms will be allowed. Can we assume that the number of court cases will rise and that the number of cases not resulting in charges will also increase as a result of that level of tolerance that will come with the legalization of marijuana?

**Mr. Clermont:** Once again, once we have data on the courts and can differentiate among hybrid offences based on the levels of substances detected in the blood, which may be appropriately provided for under the Criminal Code, we will be able to determine accurately whether that is indeed the case.

I would also like to draw your attention to slide 15, which I did not discuss, and which in this instance shows trends in cannabis consumption and provides an interesting context for trends by age group. We can see here that, in recent years, there has been quite a significant increase in consumption among certain age groups, particularly the older age groups.

**Senator Boisvenu:** I have a final question before going to the second round. Have you identified offences committed as a result of marijuana consumption by employment class — vehicle drivers, heavy truck drivers, drivers of community vehicles such as buses or airplane pilots, for example? Is there any indication that, in future, a heavy vehicle driver, for example, might be a target that should be monitored by police officers?

**Mr. Clermont:** We haven't conducted any analysis of that kind, which requires data from the courts to be matched against census data, for example, which would enable us to accurately establish the occupation of an individual who is charged and brought before the courts. That information is not gathered from

dans ce groupe d'âge, qui est le plus grand consommateur de marijuana, dans les années à venir, la proportion la plus élevée d'infractions liées aux drogues, puisqu'on aura plus d'équipements, plus de policiers et que ce groupe d'âge correspond à celui qui est le plus susceptible de consommer?

**M. Clermont :** C'est une hypothèse certes très intéressante, et c'est ce que nous nous proposons de mesurer lorsque les données nous permettront de conclure en ce sens, une fois que nous aurons mis en œuvre l'enquête sur la consommation du cannabis et les habitudes de conduite automobile. Nous aurons alors des mesures datant d'avant et après la légalisation. C'est assurément une question à l'étude.

**Le sénateur Boisvenu :** Actuellement, vis-à-vis de la consommation de marijuana, c'est tolérance zéro. Dès qu'il y a soupçon de consommation, les policiers peuvent intervenir et la preuve en cour est plus facile à faire. Là, il y aura un certain niveau de tolérance, puisque la consommation de moins de deux nanogrammes sera acceptée. Est-ce qu'on peut supposer que le nombre de cas devant les tribunaux va augmenter? Et que le nombre de cas qui ne vont pas aboutir à des accusations va aussi augmenter en raison de ce niveau de tolérance qui accompagnera la légalisation de la marijuana?

**M. Clermont :** Encore une fois, lorsque nous aurons les données sur les tribunaux et que nous serons en mesure de différencier les infractions de nature hybrides selon les niveaux de présence de substances détectées dans le sang, qui pourront être assorties au Code criminel qui s'y rapporte, nous serons en mesure d'établir avec exactitude si c'est effectivement le cas.

J'aimerais aussi porter votre attention sur la diapositive n° 15, dont je n'ai pas parlé, qui fait état des tendances liées à la consommation du cannabis cette fois-ci, et qui représente un élément contextuel intéressant en termes de tendances par groupe d'âge. On observe ici qu'il y a eu, au cours des dernières années, une augmentation assez importante de la consommation au sein de certains groupes d'âge, notamment dans les groupes d'âge plus avancés.

**Le sénateur Boisvenu :** J'aurais une dernière question avant de passer au deuxième tour. Est-ce que vous avez distingué les infractions par corps d'emplois — conducteurs de véhicules, conducteurs de camions lourds, conducteurs de véhicules communautaires comme les autobus, ou encore conducteurs d'aéronefs, par exemple — qui ont été commises à la suite de la consommation de marijuana? Est-ce qu'il y a une discrimination qui est faite pour savoir si, à l'avenir, un conducteur de véhicule lourd, par exemple, pourrait être une cible à contrôler de la part des policiers?

**M. Clermont :** On n'a pas fait d'analyse de ce genre qui requiert d'apparier des données des tribunaux avec les données du recensement, par exemple, ce qui nous permettrait d'établir avec exactitude la profession de l'individu qui fait l'objet d'une accusation ou qui est traduit devant les tribunaux. Cette

the courts and even less so from police forces, and it would be very difficult to do so. Only by matching data from the census or other sources could we accurately determine whether there is a connection with the person's occupation in a more detailed manner, if you consider people working in the transportation industry, for example. However, that has not been done.

**Senator Pratte:** Welcome to our committee. You referred to slide 15 a moment ago. We saw that chart in a recently published study, and, if I correctly understood the explanation provided in the Statistics Canada document, it is a kind of statistical hodgepodge combining several surveys.

Now, if I look at the end point, which is 2015, and if I compare it to statistics previously published by Statistics Canada, I am trying to reconcile it all in order to understand why, in 2015, the consumption rate for the 18 to 24 age group is slightly less than 40 per cent. When I look at the Canadian Tobacco, Alcohol and Drugs Survey, which was recently published, the consumption rate for that age group for 2015 is 30 per cent. There's a difference between 30 per cent and 38 per cent. I understand that this is the result of statistical smoothing, but, if I want to know the actual consumption rate for young people in the 18 to 24 age group, is it 30 per cent or 38 per cent?

**Mr. Clermont:** I was referring to the Canadian Tobacco, Alcohol and Drugs Survey, which is a summary of consumption during the last month for people who used marijuana at least once, for example. That survey, which concerned 2015, provides data for various age groups, and it's really a sample survey that will provide an unbiased estimate of consumption. National rates may vary from 10 per cent to 17 per cent, depending on the province, for the population 15 years of age and over. There are also tables by age group.

This was a somewhat more complex exercise that consisted in pulling together different sources of data from various surveys based on different sample bases in order to sketch out, from those sources, the general cannabis consumption trends from the past 30 or even 50 years. These differences may be explained as being the result of a smoothing process, but, if you really want accurate and recent estimates, I suggest you look at the results of the Canadian Tobacco, Alcohol and Drugs Survey.

**Senator Pratte:** If we go to slide 12, which concerns drug-impaired cases that receive a guilty verdict, by province, we see that there are differences between drug-related and alcohol-

information n'est pas récoltée en ce qui concerne les tribunaux, et encore moins les services policiers, et il serait très difficile de le faire. C'est seulement par appariement de données à partir du recensement ou d'autres sources que l'on pourrait établir avec exactitude s'il y a un lien avec la profession, d'une façon plus détaillée, si on prend les gens travaillant dans l'industrie du transport, par exemple. Mais cela n'a pas été fait.

**Le sénateur Pratte :** Bienvenue à notre comité. Vous avez fait allusion, il y a deux secondes, à la diapositive n<sup>o</sup> 15. On a déjà vu, dans une étude publiée récemment, ce graphique qui, si j'ai bien compris l'explication donnée dans le document de Statistique Canada, est une sorte de « ratatouille statistique » où plusieurs enquêtes ont été assemblées.

Maintenant, si je regarde le point final, c'est-à-dire l'année 2015, et si je compare cela à des statistiques déjà publiées par Statistique Canada, j'essaie de réconcilier le tout, pour comprendre, rendu en 2015, que le taux de consommation pour le groupe d'âge des 18 à 24 ans est juste en deçà de 40 p. 100. Quand je regarde l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues qui a été publiée récemment, le taux de consommation pour ce groupe d'âge, pour 2015, est plutôt de 30 p. 100. Il y a une différence entre 30 et 38 p. 100. Je comprends que c'est le résultat d'un lissage statistique, mais si je veux connaître le taux réel de consommation pour les jeunes du groupe d'âge des 18 à 24 ans, est-il de 30 ou de 38 p. 100? C'est tout de même une différence substantielle. Est-ce que c'est 30 ou 38?

**M. Clermont :** Je me référais à l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues qui est un précis de la consommation au cours du dernier mois, pour une consommation d'au moins une fois, par exemple. Cette enquête, qui portait sur l'année 2015, comporte des données pour différents groupes d'âge, et c'est vraiment une enquête par échantillon qui va donner une estimation non biaisée de la consommation. À l'échelle nationale, on parle de taux qui peuvent varier de 10 à 17 p. 100, selon la province, pour ce qui est de la population de 15 ans et plus. Il y a aussi des tableaux par groupes d'âge.

Ici, c'est un exercice un peu plus complexe qui consistait à rassembler différentes sources de données provenant de différentes enquêtes à partir de différentes bases échantillonnales, de façon à tracer, à partir de ces différentes sources, les grandes lignes des tendances des 30 ou même des 50 dernières années pour ce qui touche la consommation du cannabis. Il y a un processus de lissage qui peut expliquer ces différences, mais si on veut vraiment avoir des estimations précises et récentes, je vous suggère de prendre connaissance des résultats de l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues.

**Le sénateur Pratte :** Si on passe à la diapositive n<sup>o</sup> 12, qui concerne les causes des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, par province, qui aboutissent à un verdict de

related cases. What is interesting is that one province shows a smaller difference than the other provinces, and that is Quebec, where the conviction rate in drug-related cases is much higher than in the other provinces. Is there an obvious explanation for that phenomenon?

**Mr. Clermont:** No. I'm sorry, but there is no obvious explanation for that small difference here, which is obvious to me as a statistician.

**Senator Pratte:** And it's calculated over four or five years.

**Mr. Clermont:** It's over four years.

**Senator Pratte:** That's interesting.

**Senator Boisvenu:** Could that difference be explained by the fact that, according to the statistics, Quebec is one of the provinces with the highest marijuana consumption rates?

**Mr. Clermont:** I think that's an extremely relevant question, Senator Pratte. I would like to get back to the committee with some answers, if possible. I will consult the analysts.

**Senator Pratte:** That would be very much appreciated. We see in the self-reported surveys such as this one that there is a certain level of reliability because, when you look at the police affairs results and the self-reported results, there are similar trends. In some cases, however, people are asked to report behaviour that is criminal — impaired driving is criminal — because, for the time being, if you use a drug, that's criminal. So people are asked to self-report criminal behaviour. Consequently, is it reasonable to think that the rates represented here are bare minimums and that they understate the actual situation? Because, if you ask someone if he has driven while impaired by drugs, you are asking him, first, whether he used an illegal drug and, second, whether he drove while impaired. Are we to think that the rates presented here understate the actual situation?

**Mr. Clermont:** The exact question is not whether people have driven while impaired, but rather whether they have driven within two hours of consuming alcohol, after two alcoholic drinks in the previous hour. From a legal standpoint, that may constitute impaired driving for certain persons and not for others who are more heavily built. So it's an approximation.

culpabilité, on remarque qu'il y a des différences entre les causes liées aux drogues et celles liées à l'alcool. Ce qui est intéressant, c'est qu'il y a une province où la différence est beaucoup plus petite que les autres, et c'est le Québec, où le taux de condamnations pour les causes liées aux drogues est beaucoup plus élevé que dans les autres provinces. En outre, la différence entre l'alcool et les drogues est beaucoup plus faible que dans les autres provinces. Est-ce qu'il y a une explication évidente pour ce phénomène?

**M. Clermont :** Non, je suis désolé, il n'y a pas d'explication évidente pour cette différence, si petite, ici, qui nous saute aux yeux en tant que statisticien.

**Le sénateur Pratte :** C'était quand même calculé sur quatre ou cinq ans.

**M. Clermont :** C'est sur quatre années.

**Le sénateur Pratte :** C'est intéressant.

**Le sénateur Boisvenu :** Est-ce que le fait que le Québec soit l'une des provinces ayant les taux les plus élevés de consommation de marijuana, dans les statistiques, pourrait justifier cette différence?

**M. Clermont :** Sénateur Pratte, je trouve que la question est extrêmement pertinente. J'aimerais revenir au comité avec des éléments de réponse, si c'est possible. Je vais consulter les analystes.

**Le sénateur Pratte :** Ce serait très apprécié. Dans les enquêtes autodéclarées comme celle-là, on voit bien qu'il y a un niveau de fiabilité certain, parce que, quand on regarde les résultats des affaires policières et les résultats de l'autodéclaration, il y a des tendances similaires. On demande néanmoins aux gens de déclarer, dans certains cas, un comportement qui est criminel — la conduite avec facultés affaiblies, c'est criminel —, car, si vous consommez une drogue, pour l'instant, c'est criminel. On demande donc aux gens d'autodéclarer un comportement criminel. Donc, est-ce qu'on peut penser qu'au minimum, les taux qui sont représentés ici sont des taux minimaux et qu'ils sont en deçà de la réalité? Parce que si on demande à quelqu'un s'il a conduit avec les facultés affaiblies par une drogue, on lui demande premièrement s'il a consommé une drogue illégale et, deuxièmement, s'il a conduit avec les facultés affaiblies. Peut-on croire que les taux présentés ici sont en deçà de la réalité?

**M. Clermont :** La question précise n'est pas de savoir si les gens ont conduit avec les facultés affaiblies, mais plutôt celle de savoir s'ils ont conduit dans les deux heures suivant la consommation d'alcool, après avoir consommé deux boissons alcoolisées dans la dernière heure. Au sens légal, il peut s'agir d'une faculté affaiblie pour certaines personnes et non pour d'autres qui ont un gabarit plus lourd. C'est donc une approximation.

With respect to drugs, on the other hand, they are also being asked whether they drove within two hours of consuming cannabis, which does not necessarily mean asking them whether they committed a crime. In these surveys, tests were done with focus groups in which participants were asked why they were reluctant to answer these types of questions. As many statistical agencies in the world do, we consult when we investigate extremely sensitive topics such as victimization. Generally speaking, in qualitative studies conducted with respondents to measure potential response bias, we often obtain a certain degree of confidence from respondents when they speak to a statistical agency rather than to the police. We have received these types of comments.

Now, we cannot prove beyond any doubt that this is not an estimate biased by a non-response error, for example. That's just one possibility. In qualitative studies conducted with respondents to obtain their impressions, we generally get extremely positive answers in cases such as this.

**Senator Pratte:** I would like to clarify one point. When you use the expression “impaired driving,” that means that having two alcoholic drinks in the preceding hour, for example, constitutes impaired driving. Is that correct?

**Mr. Clermont:** That's the question that is asked.

**Senator Pratte:** Then you say that this person who had two drinks an hour before driving—

**Mr. Clermont:** There is a possibility.

**Senator Carignan:** My question concerns the consumption rate, which relates to Senator Pratte's question.

Consumption has increased in Colorado, but there has also been a rise in the number of times people consume. If the question is whether the individual consumed at least once in the previous year, there won't necessarily be a major variation. However, the group of individuals who have consumed more frequently is changing. Is a breakdown of the changes in the number of individuals who are consuming more often currently available? Not necessarily the group of individuals who consume, but those who consume more than once.

**Mr. Clermont:** That's an excellent question, Senator Carignan. In the new National Cannabis Survey, we will focus on whether respondents have consumed in the last three months only, given the lack of space we have in which to add questions. However, we have other survey vehicles, such as the Canadian Tobacco, Alcohol and Drugs Survey, which will

Par contre, en ce qui concerne la drogue, on demande aussi s'ils ont pris le volant dans les deux heures ayant suivi la consommation de cannabis, ce qui n'est pas nécessairement leur demander s'ils ont commis un crime. Dans ces enquêtes, on a fait des tests avec des groupes de discussion en leur demandant quelle était leur réticence à répondre à ce genre de questions. Comme le font plusieurs agences statistiques dans le monde, on consulte lorsqu'on enquête sur des sujets extrêmement sensibles, comme la victimisation. En général, dans le cadre des études qualitatives menées avec les répondants pour mesurer le biais possible au niveau de la réponse, on obtient souvent des répondants qu'ils entretiennent une certaine confiance lorsqu'ils parlent avec l'agence statistique plutôt qu'avec la police. On a eu ce type de commentaires.

Maintenant, on ne peut prouver hors de tout doute qu'il ne s'agit pas d'une estimation biaisée par une erreur de non-réponse, par exemple. Ce n'est qu'une possibilité. Lors d'études qualitatives auprès des répondants afin d'obtenir leurs impressions, on obtient, généralement, une réponse extrêmement positive dans des cas comme celui-là.

**Le sénateur Pratte :** J'aimerais préciser quelque chose. Quand vous utilisez l'expression « conduite avec facultés affaiblies », cela signifie que consommer deux verres d'alcool, par exemple, dans l'heure précédente, c'est conduire avec les facultés affaiblies, est-ce exact?

**M. Clermont :** C'est la question qui est posée.

**Le sénateur Pratte :** Par la suite, vous dites donc que cette personne qui a consommé deux verres une heure avant d'avoir conduit...

**M. Clermont :** Il y a possibilité.

**Le sénateur Carignan :** Ma question porte sur le taux de consommation, ce qui est en lien avec la question du sénateur Pratte.

Au Colorado, il y a une augmentation de la consommation, mais il y a aussi une augmentation du nombre de fois que les gens consomment. Si la question est la suivante : « Avez-vous consommé au moins une fois au cours de la dernière année », on ne verra pas nécessairement une grande variation. Cependant, le groupe de personnes qui ont consommé plus souvent évolue. Un détail de l'évolution du nombre de personnes qui consomment plus souvent est-il actuellement disponible? Pas nécessairement le groupe de personnes qui consomment, mais les personnes qui consomment plus d'une fois.

**M. Clermont :** C'est une excellente question, sénateur Carignan. Dans le cadre de la nouvelle enquête nationale sur le cannabis, on va s'attarder au fait d'avoir consommé au cours des trois derniers mois seulement, étant donné le peu d'espace qu'on a pour ajouter des questions. Cependant, on a d'autres véhicules d'enquête, comme l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et

gather more details on the subject. We will be able to determine precisely whether there is a difference in the structure of consumption for individuals by age group. That survey is conducted every two years.

**Senator Carignan:** Do you have any idea when the next study will be available?

**Mr. Clermont:** I couldn't tell you exactly. I would prefer to get back to you with a more accurate answer. It may be in two years or a year and a half. I don't know.

**Senator Carignan:** Do you have any statistics on the length of time between an individual's arrest and when that individual sees a drug recognition expert? The average for cases in Colorado, for example, is an hour and five minutes. We know that THC blood levels fall very quickly; consequently, that period is fundamentally important. Do you have those statistics?

**Mr. Clermont:** We don't have them from police statistics.

**Senator Carignan:** Could they be generated by a database?

**Mr. Clermont:** We would have to contact the Canadian Association of Chiefs of Police and the Police Information and Statistics Committee to determine whether it is possible to gather that type of information on an ongoing basis.

**Senator Carignan:** Would you check that, please?

**Mr. Clermont:** That's something we can do.

**Senator Carignan:** In addition, with respect to the issue of impaired driving convictions, do you have statistics on THC levels and/or drug types, including the various levels, in cases where individuals were convicted? That would tell us whether there are more or fewer impaired driving convictions based on those levels.

**Mr. Clermont:** Unfortunately, we can't make those connections. The data from the courts on police investigation conditions is quite fragmentary. You have to look at the police investigation and the uniform crime report, which doesn't capture that type of information. Once again, that would require significant adjustments to the systems for gathering police statistics, and they would then have to be matched with those from the courts to determine whether there is a connection with conviction rates.

les drogues, qui vont récolter plus de détails à ce sujet. Malheureusement, c'est fait de façon moins fréquente. Il y en a une en préparation en ce moment. On pourra déterminer justement s'il y a une différence dans la structure de consommation pour les individus selon les groupes d'âge. Cette enquête est menée aux deux ans.

**Le sénateur Carignan :** Avez-vous une idée du moment où la prochaine étude sera disponible?

**M. Clermont :** Je ne pourrais pas vous le dire avec exactitude. Je préférerais vous revenir avec une réponse plus exacte. C'est peut-être dans deux ans ou un an et demi. Je ne le sais pas.

**Le sénateur Carignan :** Avez-vous des statistiques sur la durée du délai entre l'arrestation d'un individu et son passage devant l'expert en reconnaissance de drogue? Au Colorado, par exemple, la moyenne des cas, c'est une heure cinq minutes. On sait que le taux de THC dans le sang diminue extrêmement rapidement; cette période de temps est donc fondamentale. Vous n'avez pas ces statistiques?

**M. Clermont :** On ne les a pas en ce qui a trait aux statistiques policières.

**Le sénateur Carignan :** Cela pourrait-il être généré par une banque de données quelconque?

**M. Clermont :** Il faudrait communiquer avec l'Association canadienne des chefs de police et le Comité sur l'information et les statistiques policières, pour savoir s'il est possible de récolter ce type d'information sur une base continue.

**Le sénateur Carignan :** Pouvez-vous le vérifier, s'il vous plaît?

**M. Clermont :** C'est une chose qu'on peut faire.

**Le sénateur Carignan :** De plus, quant à la question des condamnations pour conduite avec facultés affaiblies, avez-vous des statistiques sur le taux de THC et/ou le type de drogue, avec les différents niveaux, dans les cas où les personnes ont été condamnées? Cela nous permettrait de voir, selon le niveau du taux, s'il y a plus ou moins de condamnations pour conduite avec facultés affaiblies.

**M. Clermont :** Malheureusement, on est dans l'impossibilité d'établir ces liens. Les données des tribunaux sont assez fragmentaires en ce qui concerne les conditions de l'enquête policière. Il faut regarder du côté de l'enquête policière et de la déclaration uniforme de la criminalité, qui ne récolte pas ce genre de renseignement. Encore une fois, cela nécessiterait des ajustements non négligeables aux systèmes de collecte de données des statistiques policières pour ensuite les appailler aux données des tribunaux dans le but de voir s'il y a un lien avec les taux de condamnation.

**Senator Carignan:** We saw on your website that the price of cannabis has declined in recent months. It seems to fall every week. Can you make a connection between declining prices and increased consumption?

**Mr. Clermont:** On the site you're referring to, prices are calculated based on participatory production methods. That means that consumers voluntarily enter information on the prices they have paid for cannabis purchased on the black market. Consequently, from a methodological standpoint, it is hard to determine accurately whether the price reflected by participatory production represents the actual market price.

There are other ways to determine the actual market price, and that's the kind of question my economic statistics colleagues could answer much more competently than I. I'm sure these are matters they will be monitoring closely.

**The Chair:** Thank you, Senator Carignan. As they say, it's food for thought.

**Senator McIntyre:** Mr. Clermont, thank you for your presentation, which I found very educational. How do you obtain this information? Is it based on data from a household survey? In other words, do people give you this information voluntarily?

**Mr. Clermont:** Absolutely. Yes, the self-reported data comes from household surveys based on existing household samples to which we have access.

**Senator McIntyre:** You have provided statistics on alcohol-impaired and drug-impaired driving. I understand that police statistics focus solely on drugs as a whole. In other words, there is no way to distinguish cannabis from other drugs. Drivers may also be impaired by prescription drugs. Is there a correlation between consumption rates and the decline in the incidence of impaired driving?

**Mr. Clermont:** That's an excellent and very complex question. All other things being equal, there may be a connection between consumption and impaired driving. However, we see that several other factors may influence the decision whether to drive while impaired. The perceived risk of driving while impaired based on awareness campaigns is variable. We have seen from the data that the introduction of some of these measures has had an impact on impaired driving, even though we know there have not been any equally pronounced variations. We must be careful about the type of conclusion we may draw. Too many factors must be considered.

**Le sénateur Carignan :** On a vu sur votre site web que le prix du cannabis a fléchi au cours des derniers mois. Il semble diminuer chaque semaine. Êtes-vous en mesure de faire un lien entre la diminution du prix et l'augmentation de la consommation?

**M. Clermont :** Sur le site auquel vous faites référence, les prix sont calculés à partir de méthodes de production participative. Cela veut dire que les consommateurs vont entrer de leur propre gré l'information sur le prix qu'ils ont payé pour le cannabis acheté sur le marché noir. Donc, d'un point de vue méthodologique, il est difficile de déterminer avec exactitude si le prix reflété par l'exercice de production participative représente le prix réel du marché.

Il y a d'autres façons d'arriver au niveau du prix réel du marché, et c'est le genre de question à laquelle mes collègues de la statistique économique pourraient répondre avec beaucoup plus de compétence que moi. Je suis convaincu que ce sont des questions qu'ils vont suivre de près.

**Le président :** Merci, sénateur Carignan. Comme on dit en français, « *it's food for thought* ».

**Le sénateur McIntyre :** Merci, monsieur Clermont, de votre présentation que je trouve très éducative. Comment obtenez-vous ces renseignements? Ces renseignements sont-ils fondés sur les données d'un sondage mené auprès des ménages? Autrement dit, les gens vous donnent-ils volontairement ces renseignements?

**M. Clermont :** Absolument. En ce qui concerne les données autorévéloées, oui, elles proviennent d'enquêtes auprès des ménages basées sur des échantillonnages de ménages qui existent et auxquels on a accès.

**Le sénateur McIntyre :** Vous avez fourni des statistiques sur les facultés affaiblies par l'alcool et par les drogues. Je comprends que les statistiques policières ne portent que sur l'ensemble des drogues. Autrement dit, il n'y a aucun moyen de distinguer s'il s'agit de cannabis ou d'autres drogues. Les médicaments sur ordonnance peuvent aussi affecter les facultés. Y a-t-il une corrélation entre le taux de consommation et la réduction de l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies?

**M. Clermont :** C'est une excellente question qui est aussi très complexe. Toutes choses étant égales par ailleurs, il peut y avoir un lien entre la consommation et la conduite avec facultés affaiblies. Cependant, on remarque qu'il y a plusieurs autres facteurs qui peuvent influencer la décision de conduire ou non avec les facultés affaiblies. Le risque perçu de conduire avec les facultés affaiblies à partir de campagnes de sensibilisation est variable. On a vu dans les données que l'introduction de certaines de ces mesures a eu un impact sur la conduite avec facultés affaiblies, sachant même que, au niveau de la consommation, il n'y a pas eu de variations aussi prononcées. Il faut demeurer prudent avec le type de conclusion que nous

**Senator McIntyre:** In other words, you haven't made a direct connection between what are commonly called clearance rates and the incidence of impaired driving.

**Mr. Clermont:** No, not directly.

**Senator McIntyre:** I draw your attention to slide 11, which clearly shows that it takes twice as long to clear a drug-impaired driving case as an alcohol-impaired case. I understand that this comes from administrative data.

**Mr. Clermont:** Absolutely.

**Senator McIntyre:** As Senator Boisvenu noted earlier, should we plan to step up pressure on the judicial system in the event Bill C-45 is implemented?

**Mr. Clermont:** That's an excellent question. I'm as eager as you to see what will happen in light of the next round of data on Canadian courts in this matter. I can't project; I can only observe what is measured based on the administrative data. That's definitely something we will measure.

**Senator Gold:** Thank you and good morning. I have some brief methodological questions. I see from pages 11 and 12 that the data on the timing of cases comes from a few provinces, and I am surprised to see there is no data on Quebec or four other provinces. Can you explain to us why that is?

**Mr. Clermont:** You're referring to chart 11?

**Senator Gold:** Yes, 11 and 12.

**Mr. Clermont:** It's chart 11 because Quebec is included in chart 12.

The reason is simple. Impaired driving court cases are coded the same way whether they involve impairment by drugs or alcohol. Data from the courts and police forces must be matched in order to establish the connection and distinguish between alcohol-related and drug-related cases. Police data enable us to make the distinction, but only where the provinces report personal identifiers to us in the administrative databases.

pouvons tirer. Il y a beaucoup trop de facteurs dont nous devons tenir compte.

**Le sénateur McIntyre :** Autrement dit, vous n'avez pas fait de lien direct entre ce qu'on appelle communément en anglais les « *clearance rates* » et l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies.

**M. Clermont :** Non. Pas directement.

**Le sénateur McIntyre :** J'attire votre attention sur la diapositive n° 11 qui démontre clairement qu'il faut deux fois plus de temps pour régler une cause de conduite avec facultés affaiblies par la drogue comparativement à une cause de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Je comprends que ce sont des données administratives.

**M. Clermont :** Absolument.

**Le sénateur McIntyre :** Comme le soulignait le sénateur Boisvenu plus tôt, devons-nous prévoir une augmentation des pressions sur le système judiciaire dans le cas où le projet de loi C-45 serait mis en œuvre?

**M. Clermont :** C'est une excellente question. Je suis aussi impatient que vous de voir ce qui va arriver à la lecture des prochaines données sur les tribunaux canadiens à ce chapitre. Je ne peux pas projeter, je peux simplement observer ce qu'on mesure à partir de la récolte de données administratives. C'est quelque chose que nous allons sûrement mesurer.

**Le sénateur Gold :** Merci et bonjour. J'ai de petites questions méthodologiques. Je vous réfère aux pages 11 et 12. Je constate que les données sur le moment où ces cas se produisent proviennent de quelques provinces, et je suis étonné que l'on ne retrouve aucune donnée concernant le Québec et quatre autres provinces; pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

**M. Clermont :** Vous parlez du graphique 11?

**Le sénateur Gold :** Oui, 11 et 12.

**M. Clermont :** C'est le graphique 11, car le Québec est compris dans le graphique 12.

La raison est très simple. Les causes traitées devant les tribunaux qui impliquent la conduite avec facultés affaiblies portent le même code, qu'elles soient liées à la drogue ou à l'alcool. Il faut faire un appariement entre les données des tribunaux et les données policières pour établir le lien et distinguer les causes liées à l'alcool de celles liées aux drogues. Les données policières nous permettent de faire la distinction, mais seulement lorsque les provinces nous rapportent les identificateurs personnels dans les bases de données administratives.

Quebec is one of the provinces that does not report personal identifiers when responding, for example, to the administrative court survey; nor do they report them in police data. Consequently, we cannot match the two databases. This is a technical and capacity issue. We intend to do it eventually. We intend to obtain personal identifiers for cases prosecuted in Quebec courts. We are currently working very closely with them on this issue.

**Senator Gold:** If I understood correctly, you said that, according to the statistics, the number of drug-related cases represented approximately four per cent. I don't know the exact source, but, according to certain studies, the figures probably come from the police, but we can see that more individuals unfortunately lost their lives as a result of impaired driving involving cannabis or drugs than alcohol.

MADD and other organizations have explained that it is much easier to prosecute an individual for alcohol-impaired driving, given the tests and case law, than for drug-impaired driving. Do you agree? I would like to know whether the problem of drug-impaired driving is more serious than the statistics suggest.

**Kathy Aucoin, Chief, Canadian Centre for Justice Statistics, Statistics Canada:** I'll try to answer in French, but it will be difficult.

**Senator Gold:** Please feel free to answer in English.

[English]

In our police admin data, someone who is charged for impaired, there's a toxicology report; there's an instrument that's used.

With the MADD statistics, they're often looking at whether there was a drug present in the car. If someone has killed themselves in a vehicle accident, they would not show up in our data because they wouldn't have been charged with a criminal offence. So there are a lot of very large differences in our data compared to those of MADD.

In addition, when we look at our impaired statistics, it's any motor vehicle that you're driving, be it on a public or private road. My understanding with MADD is that they're only looking at public roads rather than private. So there are a lot of differences between our data sets. They're not directly comparable.

**Senator Gold:** I understand that. From a statistical point of view and given your experience in looking at different data sets and comparing apples to oranges, would you agree with the

Le Québec fait partie des provinces qui ne rapportent pas les identificateurs personnels lorsque vient le temps, par exemple, de répondre à l'enquête administrative sur les tribunaux; il ne les rapporte pas non plus au niveau des données policières. On ne peut donc pas faire les appariements entre les deux bases de données. C'est une question technique et de capacité. On compte le faire éventuellement. Nous comptons obtenir des identificateurs personnels pour les causes traitées devant les tribunaux au Québec. Nous travaillons très étroitement avec eux sur la question en ce moment.

**Le sénateur Gold :** Si j'ai bien compris, vous avez mentionné que le nombre de causes liées à la drogue, d'après les statistiques, est d'environ 4 p. 100. J'ignore la source exacte, mais selon certaines études, de source policière probablement, on constate un plus grand nombre de personnes qui, malheureusement, ont perdu la vie à cause de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis ou la drogue que par l'alcool.

L'organisme MADD et d'autres ont expliqué qu'il est beaucoup plus facile de poursuivre une personne pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, compte tenu des tests et de la jurisprudence, que par la drogue. Êtes-vous d'accord? J'aimerais savoir si le problème de conduite avec facultés affaiblies par la drogue est plus grave que les statistiques le suggèrent.

**Kathy Aucoin, chef, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada :** Je vais essayer de répondre en français, mais c'est difficile.

**Le sénateur Gold :** Soyez à l'aise de répondre en anglais.

[Traduction]

Selon le mode de fonctionnement de nos services de police, l'agent chargé d'un cas de conduite avec facultés affaiblies se sert d'un rapport de toxicologie. C'est un instrument que nous utilisons.

Les statistiques de MADD permettent souvent de savoir s'il y avait de la drogue dans le véhicule. Si quelqu'un se tue dans un accident de voiture, il n'apparaîtra pas dans nos données parce qu'il n'a pas été accusé d'une infraction criminelle. Il y a donc beaucoup d'écarts importants entre nos données et celles de MADD.

Par ailleurs, nos statistiques portent sur la conduite de n'importe quel véhicule, sur une route publique ou une route privée. Je crois que les statistiques de MADD ne concernent que les routes publiques. Il y a donc beaucoup de différences entre nos ensembles de données. Ils ne sont pas directement comparables.

**Le sénateur Gold :** Je comprends bien. Du point de vue statistique et compte tenu de votre expérience et du fait qu'on compare des pommes et des oranges, diriez-vous que, comme il

assumption that because it's easier to convict for alcohol than for drugs, given the technology for impaired driving, that it is likely that the incidence of impaired driving by drugs is larger than the 4 per cent that the statistics disclose?

**Mr. Clermont:** As I said in the presentation earlier, the only bridge we can make in regard to linking the fact that there could be an underestimation by police statistics of drug-impaired driving if we compare it to alcohol-impaired driving is the bridge we're making with self-revealed behaviours we get from Alberta, because that's the only province in which we have information about both self-revealed drug-impaired and alcohol-impaired driving.

When we look at that province, we know that 25 per cent of self-revealed impaired driving is related to drugs. When we look at police statistics, we're at 4 per cent. So we were concluding that there must be an underestimation of drug-impaired statistics when you look at policing stats or administrative data.

You can, if you want, make the link that it's more difficult to charge people when technology is maybe not up to par if we compare it to the means we have to detect alcohol. It's only when we get the data in the future that we'll see. We've seen, as well, that the introduction of drug recognition experts in 2008 had an effect on the charge rate over time. Definitely these data are sensitive to the technical environment, if I can put it that way.

**Ms. Aucoin:** Not to confuse, but the police data is robust. When we calculate the rates, it's on the population in that community, whether they're drivers or not. That's an important caveat.

When we look at the household survey where we've asked about their consumption, we ask, "Have you been driving in the previous 12 months, or are you a driver?" So we're subsetting that population on drivers. There will be a little nuanced difference between the police data and overall prevalence and who is being charged with the self-reported. We need to look at these as complementary data sources to see where the stories are.

**Senator Eaton:** Mr. Clermont, on the under-reporting of drugs, we've heard from both the minister and his deputies that there are about 550 trained drug recognition experts and that they expect and hope to have about 3,000, which is probably what is needed in the country.

est plus facile de porter des accusations lorsqu'il y a conduite en état d'ébriété, étant donné la technologie employée pour détecter les facultés affaiblies, il est probable que l'incidence des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue soit supérieure au chiffre de 4 p. 100 affiché par les statistiques?

**M. Clermont :** Comme je l'ai dit tout à l'heure dans mon exposé, le seul lien que nous puissions faire au sujet du fait qu'il pourrait y avoir sous-estimation dans les statistiques de la police concernant la conduite avec facultés affaiblies par la drogue comparativement à la conduite en état d'ébriété est celui que nous faisons avec les données autodéclarées sur les comportements obtenues en Alberta, parce que c'est la seule province où nous avons des renseignements autodéclarés sur la conduite en état d'ébriété et sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Pour ce qui est de cette province, on sait que 25 p. 100 des cas autodéclarés de conduite avec facultés affaiblies sont liés à la drogue. Selon les statistiques de la police, la proportion est de 4 p. 100. Il doit donc y avoir sous-estimation de ces statistiques quand on compare les données de la police et les données administratives.

On peut, si l'on veut, faire le lien en disant qu'il est plus difficile d'accuser les gens quand la technologie n'est peut-être pas à la hauteur comparativement aux moyens de détecter la présence d'alcool. Nous le saurons quand nous aurons des données. Nous avons également constaté que l'intervention d'experts en reconnaissance de drogues en 2008 a permis de faire évoluer le taux de mise en accusation. Ces données sont effectivement dépendantes des moyens techniques dont on dispose.

**Mme Aucoin :** Il ne faut pas confondre; les données de la police sont solides. Quand on calcule les proportions, on le fait en fonction de la population locale, conducteurs et non-conducteurs. C'est une réserve importante.

Dans le cadre de l'enquête sur les ménages et sur la consommation, on demande : « Avez-vous conduit un véhicule automobile dans les 12 derniers mois ou conduisez-vous un véhicule automobile? » Nous créons donc un sous-groupe de la population en fonction de la conduite d'un véhicule automobile. Il y a donc des nuances entre les données de la police et les données de prévalence globale et de mise en accusation, d'une part, et les données autodéclarées, d'autre part. Il faut s'en servir comme sources d'information complémentaires pour se faire une idée juste.

**La sénatrice Eaton :** Monsieur Clermont, concernant la sous-estimation des données sur la drogue, le ministre et ses adjoints nous ont dit qu'il y a environ 550 experts en reconnaissance de drogues dûment formés et qu'on espère ou qu'on escompte en avoir environ 3 000, ce qui, probablement, représente ce dont nous avons besoin à l'échelle du pays.

Would you not agree, then, that that will not skew but will certainly determine a higher level of drug impairment as we become more sophisticated in recognizing drug impairment as opposed to alcohol impairment?

**Mr. Clermont:** The past has indicated that there's a link between the introduction of DREs and the charge rate. It will be interesting if that trend continues as they're introducing additional numbers of drug recognition experts.

**Senator Eaton:** On your slide 16, police-reported drug-impaired rates are highest in the territories and the Atlantic provinces. Is it better policing? Is it less education? Do you have any statistics as to why the rates are higher in the territories and the Atlantic provinces?

**Mr. Clermont:** Unfortunately not. The trends or the differences we're observing between drug impairment and alcohol impairment between provinces almost reflect each other. It's always in the territories where we find more of these incidents. The only difference here is the Atlantic provinces, where it's pretty high for drug impaired, and it's not when you look the alcohol-impaired. There's no reason I can bring up why in the Atlantic provinces they are catching more drug-impaired drivers.

**Senator Eaton:** Is there any correlation or do you have statistics on the number of people in the Atlantic provinces or the territories and Yukon who are substance addicted to either alcohol or drugs? Would that correlate with the number of drivers? Is there any linkage between those numbers?

**Mr. Clermont:** It is a very interesting avenue to be explored. The only thing I can say to this committee right now is that when we look at the percentage of people who have consumed cannabis in 2015, by province, only for Nova Scotia can we find a higher rate than for the other provinces. It is also higher in B.C.

I don't have numbers for the territories on consumption readily available here, but that is definitely an interesting avenue to look at, especially the notion of addiction. I'm not sure we can circumvent that or measure that, but it is something we can come back to the committee on, if need be.

**Senator Eaton:** I just think it would be interesting if there was a correlation.

Diriez-vous donc que cela ne faussera pas les choses, mais bien que cela entraînera certainement une augmentation des statistiques sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, à mesure que nous saurons mieux reconnaître la présence de drogue comparativement à la présence d'alcool?

**M. Clermont :** Le passé témoigne du fait qu'il y a un lien entre l'intervention d'experts en reconnaissance de drogues et le taux de mise en accusation. Il faudra voir si la tendance se poursuit à mesure qu'on augmente le nombre d'experts sur le terrain.

**La sénatrice Eaton :** Dans la diapositive 16, on voit que les statistiques de la police sur le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue sont plus élevées dans les territoires et dans les provinces de l'Atlantique. Est-ce à cause d'un meilleur contrôle policier? Fait-on moins de sensibilisation? Avez-vous des statistiques sur les raisons pour lesquelles les taux sont plus élevés dans les territoires et les provinces de l'Atlantique?

**M. Clermont :** Malheureusement, non. Les tendances ou les différences que nous constatons entre les types de facultés affaiblies et entre les provinces se font pratiquement écho. C'est toujours dans les territoires que ces incidents sont les plus nombreux. La seule différence ici est que, dans les provinces de l'Atlantique, le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue est élevé, alors que le nombre de cas de conduite en état d'ébriété ne l'est pas. Je ne peux pas vous dire pourquoi on arrête plus de conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue dans les provinces de l'Atlantique.

**La sénatrice Eaton :** Y a-t-il une corrélation ou avez-vous des statistiques sur le nombre de personnes qui, dans les provinces de l'Atlantique ou dans les territoires et au Yukon, sont dépendantes de l'alcool ou de la drogue? Est-ce qu'on peut faire une corrélation avec le nombre de conducteurs? Y a-t-il un lien entre ces chiffres?

**M. Clermont :** C'est une idée intéressante à approfondir. La seule chose que je puisse dire au comité actuellement, c'est que les statistiques portant sur la consommation de cannabis en 2015 ventilées par province révèlent que la Nouvelle-Écosse est la seule province qui affiche un taux plus élevé que les autres. Il est également plus élevé en Colombie-Britannique.

Je n'ai pas de chiffres ici sur la consommation dans les territoires, mais c'est un point de vue intéressant à examiner, notamment à l'égard de la dépendance. Je ne suis pas sûr que nous puissions contourner cela ou le mesurer, mais nous pourrions, si vous le désirez, vous revenir à ce sujet.

**La sénatrice Eaton :** Je pense simplement que ce serait intéressant de savoir s'il y a une corrélation.

**Senator Batters:** Thank you for being here today and giving us some very important information early in the study of this bill. The more I hear about this issue, the more I can't believe that the federal government is actually proceeding to legalize marijuana, the most widely used drug, because the consequences, especially in a critical area like impaired driving, are massive.

As you are aware, this committee did a comprehensive study on the criminal court delay crisis in Canada and completed it last year. With your presentation and these statistics presented today, I'm even more alarmed about how marijuana legalization and even more drug-impaired driving will further cripple our court system.

To me, one of your most important findings is the average impaired driving case involving alcohol takes a lengthy 114 days to get to trial, but the average drug-impaired driving case takes 245 days; more than twice as long. As you noted, drug-impaired drivers are less likely to be charged and convicted.

Please tell us more about these concerning statistics, particularly focusing on criminal court delays.

**Mr. Clermont:** Those are about all the observations we can make for now regarding what we have observed in past years. How these trends are going to behave once legalization comes into play is very hard to say, especially measuring the net effect. There are a number of Criminal Code offences which will be repealed which will not be coming into the court system, and other new offences that might. How everything is going to evolve in time, it's very hard to say. We will have to measure before we can conclude anything on that.

**Senator Batters:** You only had a short time to highlight these statistics for us, so if there is more detail on these particular statistics that I was referring to on the court delay system, that would be helpful.

**Mr. Clermont:** Very good, thank you.

**Senator Batters:** Do you have any statistics where you've asked people whether they will use marijuana or whether they will use marijuana more often after it's legalized?

**Mr. Clermont:** No, we have not asked that.

**Senator Batters:** Why not? Don't you think that was perhaps a potential important area to ask about in the advent of legalizing marijuana?

**La sénatrice Batters :** Merci d'être parmi nous aujourd'hui et de nous fournir des renseignements très importants dès le début de notre étude de ce projet de loi. Plus j'en apprendis à ce sujet, plus je m'étonne que le gouvernement fédéral soit effectivement en train de légaliser la marijuana, qui est la drogue la plus consommée, étant donné que ses répercussions, notamment en matière de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, sont massives.

Comme vous le savez, le comité a procédé à une analyse approfondie de la crise des délais judiciaires au Canada. Nous l'avons terminée l'année dernière. Compte tenu de votre exposé et des statistiques présentées aujourd'hui, je suis encore plus inquiète du fait que la légalisation de la marijuana et, plus encore, la conduite avec facultés affaiblies par la drogue risquent d'engorger encore plus nos tribunaux.

À mes yeux, l'une de vos constatations les plus importantes est que, en moyenne, les affaires de conduite en état d'ébriété sont jugées dans un délai de 114 jours, alors que les affaires de conduite avec facultés affaiblies par la drogue le sont dans un délai de 245 jours, c'est-à-dire qu'elles prennent deux fois plus de temps. Comme vous l'avez fait remarquer, les conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue sont moins susceptibles d'être mis en accusation et condamnés.

S'il vous plaît, donnez-nous des détails sur ces statistiques alarmantes, notamment du point de vue des délais judiciaires.

**M. Clermont :** C'est tout ce qu'on peut dire pour l'instant d'après nos observations des dernières années. Il est très difficile de dire dans quel sens iront ces tendances lorsque la légalisation entrera en vigueur, et notamment de se faire une idée de l'effet net. Un certain nombre d'infractions seront supprimées dans le Code criminel et elles ne feront donc plus l'objet de poursuites judiciaires, tandis que d'autres infractions nouvelles le pourraient. Il est très difficile de dire comment le tout va évoluer. Il faudra mesurer les choses avant de tirer quelque conclusion que ce soit.

**La sénatrice Batters :** Vous n'avez eu que peu de temps pour nous présenter ces statistiques. Donc, si vous avez d'autres détails sur les données relatives aux délais judiciaires, cela nous serait utile.

**M. Clermont :** Entendu, merci.

**La sénatrice Batters :** Avez-vous des statistiques sur les intentions des gens : leur a-t-on demandé s'ils consommeront de la marijuana ou s'ils en consommeront plus après la légalisation?

**M. Clermont :** Non, on ne leur a pas posé cette question.

**La sénatrice Batters :** Pourquoi? Ne pensez-vous pas que ce serait une peut-être un sujet important à aborder dans l'éventualité d'une légalisation de la marijuana?

**Mr. Clermont:** I'll bring the suggestion back to the office, definitely.

**Senator Batters:** I would think that the Government of Canada would have been interested to know about that if they were really interested in delving into that issue in a deep way.

**The Chair:** I think the point raised by Senator Batters is a worthwhile one. In other words, if the government legalizes, one can expect there will be an increase because there are people who don't consume now because it is illegal. But the day it is legal, you might expect that there would be a natural trend of those who might be interested who will go and consume. Is there a way to measure the impact of additional consumption once the product is legal?

**Mr. Clermont:** There will be ways of measuring the impact if there is additional consumption, or even consumption in general, pre-legalization and after legalization, and we can see what the differences are. That's what the statistical system is trying to do in adjusting their various areas. We've been looking into designing the national accounting system to be able to make a right accounting of activities related to cannabis production, distribution and sales, and of the evolution of prices.

In the social area, we are looking into determining what would be needed in terms of metrics or indicators that will serve to make those types of studies, so we are adjusting.

It's an interesting statement you make regarding legalization and the possible increase in consumption; I cannot conclude that. I look at past statistics.

However, the thing we've seen when we look at the trends in cannabis consumption since 1960, which is what you have on chart 15, is that in the early 1990s, consumption was going down. There was an article published in the *New England Journal of Medicine* recently making a link between consumption and perceived risk. So depending on how legalization is sorted, in terms of campaigns and everything, I don't know that. And things will differ from one jurisdiction to another. I cannot predict.

**The Chair:** Sorry to have interrupted Senator Batters, but I considered that as a supplementary.

**Senator Batters:** I would think a large perceived risk would be the possibility of getting charged criminally with it and having a criminal conviction on your record for years and years. To me, that would be a pretty major perceived risk. To end on this, I wonder if the Government of Canada has a bit of wilful blindness in that they are almost afraid to know the answer that they fear doesn't fit their narrative.

**M. Clermont :** Je vais certainement parler de cette suggestion à mes collègues.

**La sénatrice Batters :** Je crois que le gouvernement du Canada aurait voulu le savoir s'il désirait vraiment approfondir cet enjeu.

**Le président :** Je crois que la question soulevée par la sénatrice Batters est importante. Autrement dit, si le gouvernement décide de légaliser, on s'attendrait à ce qu'il y ait une hausse de la consommation, parce qu'il y a des gens qui ne consomment pas actuellement parce que c'est interdit. Mais, le jour où ce sera permis, il se pourrait qu'on observe une tendance naturelle du côté des intéressés. Y a-t-il moyen de mesurer l'impact d'une consommation supplémentaire lorsque le produit sera licite?

**M. Clermont :** Il y aura des moyens de mesurer l'impact d'une consommation supplémentaire éventuelle, et même de la consommation en général avant et après la légalisation, et nous pourrions observer les différences. C'est ce que le système statistique essaie de faire en essayant d'ajuster ses divers volets. Nous sommes en train d'élaborer un système de comptabilisation nationale qui soit apte à circonscrire les activités relatives à la production, à la distribution et à la vente de cannabis, et à suivre l'évolution des prix.

Dans le domaine social, nous travaillons à déterminer les mesures ou indicateurs dont nous aurons besoin pour alimenter ces types d'analyse. Donc, nous nous adaptons.

Votre remarque sur l'éventuelle augmentation de la consommation après la légalisation est intéressante, mais je ne peux pas tirer de conclusion à ce sujet. Mes statistiques portent sur le passé.

Cela dit, ce que l'on peut dire, d'après les tendances de la consommation de cannabis depuis les années 1960, et c'est ce que montre le tableau 15, c'est que la consommation a baissé au début des années 1990. Un article récemment publié dans le *New England Journal of Medicine* faisait le lien entre la consommation et la perception du danger. Donc, selon la façon dont la légalisation est formulée, selon les campagnes de sensibilisation, et cetera, je ne sais pas ce qui peut se passer. Et la situation sera différente d'une province et d'un territoire à l'autre. Je ne peux pas faire de prévisions.

**Le président :** Je suis désolé d'avoir interrompu la sénatrice Batters, mais j'estimais que c'était une question complémentaire.

**La sénatrice Batters :** Je dirais qu'une grande partie de la perception du danger serait la possibilité d'être accusé au criminel et d'avoir un casier judiciaire pendant des années. Selon moi, ce serait un danger de premier ordre à envisager. C'est pourquoi je demande si le gouvernement ne ferme pas délibérément les yeux parce qu'il craint de s'apercevoir que la réponse n'est pas conforme à leurs prétentions.

**Senator Boniface:** Thank you for being here and for the information. I want to follow up on Senator Eaton's question around areas where you have a higher incidence of being impaired both by drugs and alcohol.

Have you sliced it differently on an urban-rural split? If I used Ontario as an example, is there an urban-rural split? I'm wondering to what factor it leads to the lack of public transportation, which makes people have limited choices?

**Mr. Clermont:** We do have a split of urban and rural, if you like, and we use census metropolitan areas and outside of census metropolitan areas. We have statistics and we could provide the committee with that, if you wish.

**Senator Boniface:** If I understand correctly from the charts, when you did the survey around who is consuming drugs and then driving, I noticed that 64 and up is one of the lowest.

One of the issues often discussed in the world I come from is prescription drugs, and the perception of people, particularly in an aging population, who either confuse prescription drugs or are using a combination and not realizing the effects of impaired driving. When you do that survey and ask that question of people who may be in an older age bracket, do you clarify it for them, including prescription drugs?

**Mr. Clermont:** I will have to check.

**Senator Boniface:** I think it may be helpful, not necessarily in this bill, but it's an issue that the police community will tell you that they are starting to face over and over. It's often the confusion on dosage, et cetera.

**Mr. Clermont:** Okay.

**Senator Sinclair:** Your data is kind of like looking at a puzzle which has various pictures, and you are trying to put them all together to figure out what the picture is about. Let me see if I can ask a question that might clarify the overall picture.

In looking at the data you referred to in your presentation, I wonder whether you have a breakdown as to the number of drug-impaired drivers who have consumed cannabis as the primary drug. I don't see that hived off in this data. In other words, the assumption seems to be that the cannabis will result with more

**La sénatrice Boniface :** Je vous remercie de votre présence ici et des renseignements que vous nous avez fournis. J'aimerais revenir sur la question de la sénatrice Eaton concernant les régions où les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue et l'alcool sont plus nombreux.

Avez-vous fait un découpage différent entre les régions urbaines et les régions rurales? Si nous prenons l'exemple de l'Ontario, avez-vous une répartition entre les régions urbaines et les régions rurales? Je me demande quel est le facteur qui explique l'absence de transport en commun, ce qui fait que les gens ont des choix limités.

**M. Clermont :** Nous avons une répartition entre les régions urbaines et rurales, pour ainsi dire, et nous utilisons à cette fin les régions métropolitaines de recensement et les régions à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement. Nous avons des statistiques que nous pouvons fournir au comité, si vous le souhaitez.

**La sénatrice Boniface :** Si je comprends bien les graphiques, dans le contexte de l'enquête que vous avez menée concernant les personnes qui consomment de la drogue et qui conduisent, je constate que c'est parmi les personnes âgées de 64 ans et plus que ce taux est l'un des plus faibles.

Il y a une question qui revient souvent dans mon entourage, à savoir celle des médicaments sur ordonnance et de la perception des gens, particulièrement dans une population vieillissante, qui confondent des médicaments sur ordonnance entre eux, ou qui en utilisent une combinaison sans se rendre compte des effets que cela pourrait avoir sur leur conduite. Lorsque vous menez cette enquête et que vous posez des questions à la population appartenant à une fourchette d'âge plus élevée, précisez-vous cela pour elle, en incluant les médicaments sur ordonnance?

**M. Clermont :** Je vais devoir vérifier cela.

**La sénatrice Boniface :** Je pense que cela pourrait être utile, non pas nécessairement dans le cadre de ce projet de loi, mais du fait qu'il s'agit d'une question à laquelle les policiers vous diront qu'ils doivent constamment faire face. Il s'agit souvent de confusion concernant le dosage, notamment.

**M. Clermont :** D'accord.

**Le sénateur Sinclair :** Vos données ressemblent à un casse-tête qui comporte diverses images qu'il faut essayer de rassembler pour comprendre de quoi il s'agit. Je vais essayer de poser une question qui permettra d'éclaircir le tableau d'ensemble.

En examinant les données que vous avez mentionnées dans votre exposé, je me demande si vous avez une ventilation du nombre de conducteurs dont les facultés sont affaiblies par la drogue qui ont consommé du cannabis comme drogue principale. Je ne vois pas de distinction à ce chapitre dans les données.

people being charged with impaired driving. I don't know to what extent that's now a factor. Do you have that at all?

**Mr. Clermont:** I will check. I think we might have some indication, but drug-impaired driving is usually treated in the statistics as a compound of all drugs. I can try to see if we have some proportion of what these should be in terms of cannabis in relation to other drugs.

**Senator Sinclair:** In addition to the police data, I just noticed that you also had self-reporting data, so I wondered if you had anything in the self-reporting data.

**Mr. Clermont:** Self-reporting would be for cannabis specifically.

**Senator Sinclair:** The self-reporting data we've seen here suggests that there has been a certain percentage that referred to using cannabis and driving in the year prior to the survey.

**Mr. Clermont:** Yes.

**Senator Sinclair:** The other question that occurred to me as I was looking at the data was whether your information can tell us the percentage in the overall population of drug-impaired driving versus the percentage of drivers. Do you understand?

**Mr. Clermont:** Yes, absolutely.

**Senator Sinclair:** Right now, I think this data tells us the percentage of drivers. If we are looking at a potential increase in consumption among the overall population, what is this data going to tell us versus what it might tell us in the future? Are you able to provide us with that either now or at a later point?

**Ms. Aucoin:** According to the Canadian Community Health Survey, when individuals were asked in the previous 12 months whether they were driving, amongst that population, 4 per cent said that they had driven within an hour after drinking two alcoholic beverages. That was of the driving population for that 12-month period.

Whereas when we look at the police data and impaired-driving statistics, the rate is calculated on the total population whether they are drivers or not, so the numbers are at a lower rate in the police data.

Autrement dit, l'hypothèse semble être que le cannabis entraînera l'inculpation d'un plus grand nombre de personnes pour conduite avec facultés affaiblies. Je ne sais pas dans quelle mesure cela constitue un facteur à l'heure actuelle. Avez-vous des données à ce sujet?

**M. Clermont :** Je vais vérifier. Je crois que nous avons peut-être une indication, mais les statistiques sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue englobent habituellement toutes les drogues. Je peux essayer de voir si nous avons une idée de la proportion dans le cas du cannabis par rapport aux autres drogues.

**Le sénateur Sinclair :** En plus des données des services de police, je viens de remarquer que vous avez aussi des données autodéclarées, et je me demande si celles-ci révèlent quelque chose de différent.

**M. Clermont :** Les données autodéclarées concernent spécifiquement le cannabis.

**Le sénateur Sinclair :** Les données autodéclarées que nous avons vues dans ce cas donnent à penser qu'un certain pourcentage de personnes ont dit avoir consommé du cannabis et conduit pendant l'année précédant l'enquête.

**M. Clermont :** Oui.

**Le sénateur Sinclair :** L'autre question qui m'est venue à l'esprit lorsque j'ai examiné les données était de savoir si elles peuvent nous indiquer le pourcentage de la population en général qui conduit avec facultés affaiblies par la drogue, comparativement au pourcentage de conducteurs. Comprenez-vous ma question?

**M. Clermont :** Oui, absolument.

**Le sénateur Sinclair :** À l'heure actuelle, je crois que les données nous indiquent le pourcentage de conducteurs. Si nous considérons une augmentation possible de la consommation dans la population en général, que nous disent ces données par rapport à ce qu'elles pourraient nous révéler à l'avenir? Pouvez-vous nous donner une idée de cela, maintenant ou plus tard?

**Mme Aucoin :** Selon l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 4 p. 100 des personnes à qui l'on a posé des questions au sujet de leur conduite au cours des 12 mois précédents ont indiqué avoir conduit dans l'heure suivant la consommation de deux boissons alcoolisées. Ces données concernent la population des conducteurs au cours de cette période de 12 mois.

Par ailleurs, dans le cas des données des services de police et des statistiques sur la conduite avec facultés affaiblies, le taux est calculé par rapport à la population totale, qu'il s'agisse de conducteurs ou non, ce qui fait que ces chiffres comportent un taux plus faible que les données des services de police.

**Senator Sinclair:** You said the licensing data that the provinces have would tell us how many licensed drivers there are in a particular province.

**Ms. Aucoin:** Correct.

**Senator Sinclair:** We could utilize some of that data to compare the overall issue rate to the overall licensed rate. I think that would be important for us to have a handle on in terms of debate around this bill.

Finally, because of the length of time that drug-impaired driving cases take and the fact they are generally longer than those of alcohol-impaired driving — and might be even longer than other kinds of cases — are you able to comment on what might be done to speed up those cases? Does your data reveal anything that might be contributing to those delays?

**Mr. Clermont:** The thing we can find out are the characteristics of those cases: how many appearances there were or the characteristics of individuals involved.

The Integrated Criminal Court Survey collects lots of details about the cases being tried in front of tribunals, but, unfortunately, it is difficult to have the tribunals report all the information we are asking. Therefore, it's hard to know sometimes if the hybrid offence was tried as indictable or a summary offence. The nature of the offence is not always known.

We are not able to determine whether the representation was legal aid or a private lawyer or practice.

So we lack a number of characteristics to explain what the incidence is of these characteristics on the cases going in front of the tribunal. But at the moment we are working on trying to get more coverage in terms of depth for that information.

**The Chair:** As we have seen from your stats and charts, it seems that a vast proportion of people always come back in front of the court with that kind of offence. Do you have what I would call a socio-economic profile of those people?

**Mr. Clermont:** Again, this requires data linkages. What we did when we linked policing and court data together was to measure the trajectories of those cases within the tribunal. In order to look at more in-depth socio-demographic characteristics of individuals being tried or going in front of tribunals, we would need to make some record linkages with census data. That

**Le sénateur Sinclair :** Vous avez dit que les données sur les permis de conduire détenues par les provinces nous permettraient de savoir combien de conducteurs titulaires de permis se trouvent dans une province donnée.

**Mme Aucoin :** C'est exact.

**Le sénateur Sinclair :** Nous pourrions utiliser certaines de ces données pour comparer le taux global par rapport au taux de personnes titulaires de permis. Je pense qu'il serait important que nous ayons une idée précise à ce sujet dans le contexte du débat sur ce projet de loi.

Enfin, en raison du temps que prennent les affaires de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, qui sont généralement plus longues que celles de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, et peut-être même plus longues que d'autres types d'affaires, pouvez-vous nous dire ce qui pourrait être fait pour accélérer les choses? Est-ce que vos données comportent une indication de la raison possible de ces retards?

**M. Clermont :** Les données peuvent nous informer sur les caractéristiques de ces affaires : le nombre de comparutions ou les caractéristiques des personnes concernées.

L'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle recueille beaucoup de détails concernant les affaires en instance devant les tribunaux, mais malheureusement, il est difficile d'obtenir des tribunaux toute l'information que nous demandons. Par conséquent, il est parfois difficile de savoir si l'infraction hybride a été jugée comme un acte criminel ou comme une infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité. La nature de l'infraction n'est pas toujours connue.

Nous ne sommes pas en mesure de déterminer si le client était représenté par l'aide juridique ou par un avocat du secteur privé ou un cabinet d'avocats.

Il nous manque donc un certain nombre de caractéristiques pour expliquer l'incidence qu'elles ont sur les affaires dont les tribunaux sont saisis. Mais pour l'instant, nous tentons d'élargir la couverture en ce qui a trait au niveau de détail de cette information.

**Le président :** Comme nous l'avons vu d'après vos statistiques et vos graphiques, il semble qu'une proportion importante de personnes ne cessent de revenir devant le tribunal pour ce genre d'infractions. Avez-vous une idée de ce que j'appellerais le profil socioéconomique de ces personnes?

**M. Clermont :** Encore une fois, cela nécessite des couplages de données. Lorsque nous avons couplé les données des services de police et celles des tribunaux, nous avons mesuré les trajectoires de ces affaires au tribunal. Pour pouvoir examiner des caractéristiques sociodémographiques plus détaillées des personnes qui comparaissent devant les tribunaux, il faudrait coupler certains des enregistrements avec les données du

requires that we get personal identifiers on each of these files, which is not always the case.

Whatever goes before the tribunals, sometimes we have good coverage in that area, and then we can develop metrics of over-representation of specific population groups to see if it is happening.

We are currently doing data linkages between courts and census data for the purpose of determining over-representation of specific vulnerable populations in the criminal justice system. We will be able to see if the over-representation translates the same way it does in impaired-driving cases compared to other types of criminal cases going in front of tribunals.

You would understand, though, that this is a costly and a difficult exercise and that the results won't be available in a few days. It's something we would have to work on for several weeks, even months, before we can achieve results.

**The Chair:** In other words, we don't have a precise idea of the identities of those drug-impaired people who come back to court regularly and constitute a vast proportion of the Canadians who have been found guilty of those offences.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** With regard to the courts, I noticed a point on page 24 of your document concerning the way you may interpret statistics and the interpretation you may reach based on the statistics you receive from the courts. If I understood correctly, the courts do not necessarily provide the required data or the data they are supposed to provide to enable you to interpret the cases they hear.

**Mr. Clermont:** Through the provincial and territorial departments of justice, the courts forward an enormous amount of information on all cases heard by the adult criminal courts, particularly the provincial courts and for cases heard before the superior court. However, coverage of the superior courts is somewhat less extensive. We do not always get all the details we want for each of the cases for which we gather administrative data, often for technical reasons or as a result of procedural issues before the court and the information that is recorded. This is an issue we are currently examining. We would like to look at all survey fields so we can get better coverage.

recensement. Pour ce faire, nous devons disposer d'identificateurs personnels pour chacun de ces fichiers, ce qui n'est pas toujours le cas.

Nous avons parfois une bonne couverture de ce qui se passe devant les tribunaux, et nous pouvons par la suite élaborer des paramètres de la surreprésentation, le cas échéant, de groupes de population particuliers.

Nous procédons actuellement à des couplages de données entre les données des tribunaux et celles du recensement, afin de déterminer la surreprésentation de populations vulnérables particulières dans le système de justice pénale. Nous pourrions voir si la surreprésentation se manifeste de la même façon dans les affaires de conduite avec facultés affaiblies que dans d'autres affaires criminelles qui vont devant les tribunaux.

Vous comprendrez cependant qu'il s'agit d'un exercice coûteux et difficile, et que les résultats ne seront pas disponibles du jour au lendemain. Nous devons y travailler pendant des semaines, voire des mois, avant d'obtenir des résultats.

**Le président :** Autrement dit, nous n'avons pas d'idée précise des caractéristiques des personnes qui conduisent avec facultés affaiblies par la drogue qui reviennent régulièrement devant les tribunaux et qui constituent une proportion importante des Canadiens reconnus coupables de ces infractions.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** En ce qui concerne la question des tribunaux, à la page 24 de la version française de votre document, un point a attiré mon attention au sujet de l'interprétation que vous pouvez faire des statistiques et de ce que vous pouvez faire comme interprétation à partir des statistiques que vous recevez des tribunaux. Si j'ai bien compris, les tribunaux ne fournissent pas nécessairement les données nécessaires ou qu'ils sont censés donner pour vous permettre d'interpréter les causes qu'ils entendent.

**M. Clermont :** Les tribunaux, par l'entremise des ministères provinciaux et territoriaux de la Justice, nous transmettent énormément d'information sur chacune des causes entendues devant les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, notamment devant les cours provinciales et aussi pour les causes qui sont entendues devant la Cour supérieure. Toutefois, la couverture est un peu moins étendue au niveau des cours supérieures. On n'a pas toujours tous les détails souhaités pour chacune des causes dont on récolte les données administratives, souvent pour des motifs d'ordre technique ou en raison du déroulement de la procédure devant le tribunal et des informations qui sont enregistrées. C'est une question sur laquelle on se penche en ce moment. On souhaite aller chercher tous les champs de l'enquête de manière à avoir une meilleure couverture.

This is a difficult, long-term exercise. We are finalizing the redesign of the national Adult Criminal Court Survey. That redesign will be finished shortly. We are working very closely with senior court administrators to improve coverage and obtain the necessary detail concerning, for example, the conduct of inquiries, whether each appearance is part of a preliminary inquiry, legal representation and the hybrid nature of offences, that is to say, how they are prosecuted in court, by summary conviction or indictment. It is slightly more difficult to obtain that level of detail given the way matters proceed before the court and how the information is compiled.

**Senator Dupuis:** If I understand correctly, the value of the statistics you are giving us also depends on the value of the information you receive with which to interpret that data.

**Mr. Clermont:** We produce indicators from information of sufficient quality. When we talk about the number of cases, clearance times, the dates on which the cases were initiated, the decision rendered and the type of decision, these are details for which we have very high-quality information. We are therefore able to report on them. However, if someone asks me for information on legal representation, I can't conduct that analysis because the quality of the information is not adequate in that regard. We don't do it when we don't have high-quality information.

**Senator Dupuis:** One might also expect that, in an analysis, completion times for drug-impaired driving cases would appear in subcategories so the type of drug could be determined. That's the kind of thing one would normally expect to get. If I understand correctly, we didn't get it in this case.

I would also like to clarify a point concerning a question one of my colleagues asked. We're talking here about cases heard by the courts and thus about the period from when a case arrives in court to when it leaves. This is not an indicator of completion time from the moment when the police officer arrests the individual, when the tests are done.

**Mr. Clermont:** No, you're right.

**Senator Dupuis:** Now, on page 25, you state that the rates of cannabis possession and trafficking are on the decline. I wanted to relate that to the previous page, on which you discuss drugs in general. On what information source are you relying in saying that rates of cannabis possession and trafficking are on the decline?

C'est un exercice difficile et de longue haleine. On est en voie de finaliser le remaniement de l'enquête sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada. C'est un remaniement qui se terminera sous peu. On travaille de très près avec les administrateurs principaux de la cour afin d'améliorer la couverture et d'aller chercher le détail qui est nécessaire. Il s'agit, par exemple, de la tenue d'enquêtes préliminaires, si chacune des comparutions fait partie d'une enquête préliminaire ou non, de la représentation légale, et de la nature hybride des infractions, à savoir comment elles sont poursuivies devant les tribunaux, par voie sommaire ou acte criminel. C'est un niveau de détail un peu plus difficile à obtenir, étant donné la façon dont les choses se déroulent devant le tribunal et dont l'information est compilée.

**La sénatrice Dupuis :** Si je comprends bien, la valeur des statistiques que vous nous donnez dépend aussi de la valeur de l'information que vous recevez pour l'interprétation de ces données.

**M. Clermont :** En ce qui a trait aux indicateurs, on les produit à partir des éléments qui comportent une qualité suffisante. Lorsqu'on parle du nombre de causes, du temps de traitement, des dates auxquelles la cause a été initiée, de la décision rendue, du type de décision, ce sont des détails pour lesquels nous avons des informations de très bonne qualité. On est donc en mesure de rapporter là-dessus. Mais si quelqu'un me demande de l'information quant à la représentation légale, je ne peux pas faire l'analyse, parce que la qualité de l'information n'est pas suffisante à ce propos. On ne le fait pas lorsqu'on n'a pas d'information de qualité.

**La sénatrice Dupuis :** Par ailleurs, on pourrait s'attendre à ce que dans une analyse la durée de traitement des causes de conduite avec facultés affaiblies par la drogue figure dans des sous-catégories pour déterminer le type de drogue. C'est le genre de choses que l'on s'attendrait à obtenir normalement. Si je comprends bien, dans ce cas-ci, on ne l'avait pas.

J'aimerais aussi clarifier un point concernant une question posée par l'un de mes collègues. On parle ici de causes entendues par le tribunal; donc, c'est à partir du moment où la cause arrive au tribunal et où elle en sort. Ce n'est pas un indicateur du temps de traitement à partir de l'arrestation par le policier, où les tests se font.

**M. Clermont :** Non, vous avez raison.

**La sénatrice Dupuis :** Maintenant, à la page 25, il est indiqué que le taux de possession et de trafic de cannabis est en déclin. Je voulais mettre cela en relation avec la page précédente où l'on parle de drogues en général. Quelle est la source d'information qui nous permet de dire que les taux de possession et de trafic de cannabis sont en déclin?

**Mr. Clermont:** On the Uniform Crime Reporting Survey, which covers 99 per cent of police forces in Canada.

**Senator Dupuis:** All right, that's what I wanted to check.

The issue of rural regions versus urban regions is particularly important for Bill C-46 because many questions have been raised about the administering of tests and the time it takes to transfer an individual from roadside to the police station. I don't know whether you have more accurate data. This also raises the question of the number of devices, which may be larger or smaller. We may assume that there will be more devices at police stations in the cities than in the rural communities. Since you say that the majority of cases occur in rural areas, all the data you have that will help us interpret the actual situation in the rural communities relative to that in urban communities will help us. Thank you.

**Senator Boisvenu:** I somewhat share the view of my colleague Senator Batters. It is quite troubling to see that cannabis consumption is declining among young people but that, among 20 to 34-year-olds, the number of charges, or at least cannabis-impaired driving cases, has doubled in recent years. Since we know that the plan is to legalize this drug, this trend could well continue over the next few years. Although people thought we would be clearing the courts by legalizing marijuana, I think instead we'll be filling them. Do you have a profile of drivers who have driven while impaired and caused deaths? Do you have a profile of those people, by age group or —?

**Mr. Clermont:** We unfortunately don't have those the details.

**Senator Boisvenu:** I see.

You have determined that approximately 50 per cent of impaired driving occurs on weekends, a piece of information that may be useful to police officers. Half of those 50 per cent of cases occur between 11 p.m. and 4 a.m.; that must be Saturday night. Do we also have the percentage of people who drive while impaired during the day and during the week? Do we have data on that?

**Mr. Clermont:** On times, yes. On days, I'll have to check. For the presentation, we were able to provide figures for the various time slots in a day, but I'm not certain about days as such. I'll have to check. Is that possible?

**Ms. Aucoin:** Yes.

**M. Clermont :** C'est à partir de l'enquête sur la déclaration uniforme de la criminalité, qui couvre 99 p. 100 des corps policiers au Canada.

**La sénatrice Dupuis :** D'accord, c'est ce que je voulais vérifier.

La question des régions rurales par rapport aux régions urbaines est particulièrement importante pour le projet de loi C-46, parce qu'on a soulevé beaucoup de questions sur l'administration des tests et le temps de transfert d'une personne du bord de la route au poste de police. Je ne sais pas si vous disposez de données plus précises. Cela suscite aussi la question du nombre d'appareils qui est plus ou moins grand. On peut supposer que dans les villes, il y aura plus d'appareils dans les postes de police que dans les communautés rurales. Puisque vous dites qu'une majorité des cas se produit en secteur rural, tout ce que vous aurez comme données qui nous permettront d'interpréter la réalité des communautés rurales par rapport à celle des communautés urbaines nous aidera. Merci.

**Le sénateur Boisvenu :** Je partage un peu le point de vue de ma collègue, la sénatrice Batters. Il est assez troublant de voir que la consommation de cannabis diminue chez les jeunes, mais que chez les 20 à 34 ans, les mises en accusation, ou du moins, les cas de conduite avec facultés affaiblies par le cannabis ont doublé au cours des dernières années. Sachant qu'on prévoit légaliser cette drogue, cette tendance risque de se maintenir au cours des prochaines années. Si l'on pensait vider les palais de justice en légalisant la marijuana, je pense qu'on va plutôt les remplir. Est-ce que vous avez le profil des conducteurs qui ont conduit leur véhicule avec les facultés affaiblies et causé la mort? Est-ce que vous avez le profil de ces gens, soit par groupe d'âge ou...?

**M. Clermont :** Malheureusement, on n'a pas ces détails.

**Le sénateur Boisvenu :** D'accord.

Vous avez déterminé que la conduite avec facultés affaiblies était d'environ 50 p. 100 les week-ends, une information qui peut être intéressante pour les policiers. De ces 50 p. 100, 50 p. 100 des cas se produisaient entre 23 heures et 4 heures du matin; cela doit être le samedi soir sans doute. Est-ce qu'on a également la proportion de gens qui conduisent avec les facultés affaiblies durant la journée et durant la semaine? Est-ce qu'on a des données à ce sujet?

**M. Clermont :** Quant aux heures, oui. Quant aux journées, je dois vérifier. Pour la présentation, nous avons été en mesure de donner des chiffres pour les différentes tranches d'heures dans une journée. Mais pour les journées comme telles, je ne suis pas certain, je dois vérifier. C'est possible?

**Mme Aucoin :** Oui.

**Senator Boisvenu:** There was a question on the profile of repeat offenders who have caused injury or death. Do you have a profile of those repeat offenders?

**Mr. Clermont:** That might be available only through data matching, and that takes a lot of time and resources. So it's definitely an issue that should be checked.

[English]

**Senator Batters:** Since you're here — it's very timely, actually — I just noticed a CBC online article about a new Statistics Canada study about the price of marijuana across Canada right now. The government, of course, is setting the price of legalized marijuana in Canada at \$10 per gram, but the new study released, I think, today shows that right now Canadians pay less than \$7 a gram. In fact, when you break it down between provinces and territories, only people in Nunavut and the Northwest Territories currently pay more than \$10 a gram, at \$10.24 in Nunavut and \$11.89 in Northwest Territories. Everywhere else it's less than \$8 dollars a gram, with Quebec the lowest at just under \$6, at \$5.89. This doesn't bode well. That's quite a sale. I'm wondering if you can provide us with some comments about that particular study.

**Mr. Clermont:** I'd like to bring this question back to my colleagues in economic statistics — they are the ones handling this program — so that we can provide information regarding the way these statistics can be generalized. Like we said, the method of collection of the information is through crowd sourcing. I cannot comment on the value of crowd-sourcing data. It's a new way of providing information, and people are going online and entering whatever they want. I'm not aware of all of the editing that can be done because some people can enter all sorts of amounts — zero if they get it for free. Nothing prevents them —

**Senator Batters:** That's true, although they could give those same answers over the phone. I imagine that if Statistics Canada had concerns about how they were collecting data, they wouldn't put out a study with types of those figures, right?

**Mr. Clermont:** That's why I have to go back to my colleagues in economic statistics to comment more on this crowd sourcing.

**Senator Batters:** Yes, if you would be able to do that. Thank you.

**Le sénateur Boisvenu :** Il y a eu une question sur le profil des récidivistes qui ont causé soit des lésions ou la mort. Avez-vous le profil de ces récidivistes?

**M. Clermont :** Cela pourrait être disponible seulement par appariement de données, et c'est extrêmement onéreux en temps et en ressources. Donc, c'est certainement une question à vérifier.

[Traduction]

**La sénatrice Batters :** Étant donné que vous êtes ici, ce qui est très opportun en fait, j'aimerais vous parler d'un article en ligne de CBC, dont je viens de prendre connaissance et qui concerne une nouvelle étude de Statistique Canada sur le prix de la marijuana au Canada à l'heure actuelle. Nous savons que le gouvernement entend fixer le prix de la marijuana légalisée au Canada à 10 \$ le gramme, mais la nouvelle étude publiée aujourd'hui, je crois, montre que les Canadiens paient actuellement moins de 7 \$ le gramme. En fait, lorsque l'on fait une répartition entre les provinces et les territoires, ce sont seulement les habitants du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest qui paient actuellement plus de 10 \$ le gramme, soit 10,24 \$ au Nunavut et 11,89 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest. Partout ailleurs, la marijuana se vend moins de 8 \$ le gramme, et c'est au Québec que son prix est le plus faible, soit un peu moins de 6 \$, c'est-à-dire 5,89 \$. Cela n'augure pas bien pour l'avenir. En fait, il s'agit de vraies aubaines. Je me demande si vous pouvez nous fournir des observations concernant cette étude particulière.

**M. Clermont :** J'aimerais soumettre cette question à mes collègues de la statistique économique, qui s'occupent de ce programme, afin de pouvoir vous dire dans quelle mesure ces statistiques peuvent être généralisées. Comme nous l'avons dit, la méthode de collecte des données repose sur l'externalisation ouverte. Je ne peux pas commenter la valeur de données recueillies de cette façon. Il s'agit d'une nouvelle méthode de collecte, qui fait en sorte que les gens vont en ligne et entrent ce qu'ils veulent. Je ne suis pas au courant de l'ensemble des contrôles qui peuvent être assurés, étant donné que certaines personnes peuvent entrer toutes sortes de montants, y compris zéro si elles l'obtiennent gratuitement. Rien ne les empêche...

**La sénatrice Batters :** C'est vrai, mais elles pourraient fournir les mêmes réponses au téléphone. J'imagine que si Statistique Canada avait des préoccupations concernant la façon dont les données sont recueillies, il ne publierait pas une étude comportant ces chiffres, n'est-ce pas?

**M. Clermont :** C'est pourquoi je dois consulter mes collègues de la statistique économique pour pouvoir être en mesure de commenter davantage l'externalisation ouverte.

**La sénatrice Batters :** Oui, ce serait bien que vous puissiez le faire. Merci.

[Translation]

**Senator McIntyre:** Mr. Clermont, you have already answered many of my questions, but I still have one more. This one concerns jurisdictions where cannabis has been legalized. To your knowledge, has the number of reported drug-impaired driving offences increased in places where cannabis has been legalized?

**Mr. Clermont:** Excellent question, Senator McIntyre. We haven't analyzed the data from other countries or states that have proceeded with legalization or examined the type of legalization implemented or under way. That would involve a meta-analysis of data from the various countries or U.S. states have gone ahead with legalization, and the data sources would have to be compared to determine whether that is feasible. We have not done that. We only look at Canadian statistics.

**Senator McIntyre:** I hope those statistics exist. If they do, would it be possible to provide the committee's analysts with a copy of them?

**Mr. Clermont:** We can look at what is available internationally.

**Senator Carignan:** You said there is no peak period for consumption because people who consume cannabis do so at all times of the day. Do you have any statistics on cannabis consumption times? Comparing this with alcohol, people rarely have a scotch before going to work. However, things may be different when people eat a muffin, smoke a cigarette or a joint or put concentrates into their porridge. Do you have those kinds of statistics?

**Mr. Clermont:** We don't have any statistics on consumption times. The only data we have on times comes from police sources and concerns impaired driving arrests. That's all we have managed to measure.

**Senator Carignan:** I understand we don't have the statistics to answer many of our questions. The situation is quite unique. We are the first country in the world that intends to legalize marijuana in this way. Have you looked at what other countries are doing to determine how to conduct their analyses and create their statistics and databases, or, conversely, are other countries consulting you? Have we become the world's laboratory in this area?

**Mr. Clermont:** That's an excellent question. I can't really comment.

**Senator Carignan:** I'm asking you for facts, not comment.

[Français]

**Le sénateur McIntyre :** Monsieur Clermont, vous avez déjà répondu à plusieurs de mes questions, mais il m'en reste une autre. Cette question porte sur les juridictions où le cannabis a été légalisé. À votre connaissance, le nombre d'infractions rapportées de conduite avec facultés affaiblies par la drogue a-t-il augmenté dans les endroits où le cannabis a été légalisé?

**M. Clermont :** Excellente question, sénateur McIntyre. Nous n'avons pas analysé les données des autres pays ou États qui ont procédé à la légalisation ni examiné le type de légalisation ou de législation en cours. Cela relèverait d'une méta-analyse des données qui existent dans les différents pays ou États américains qui ont procédé à la légalisation, et il faudrait comparer la source des données pour déterminer si c'est faisable. Nous ne l'avons pas fait. Nous ne regardons que les statistiques du pays.

**Le sénateur McIntyre :** J'ose croire que de telles statistiques existent. Dans l'affirmative, serait-il possible d'en fournir une copie aux analystes du comité?

**M. Clermont :** On pourra regarder ce qui est disponible à l'échelle internationale.

**Le sénateur Carignan :** Vous avez dit qu'il n'existe pas de période de pointe pour la consommation, car les gens qui consomment du cannabis le font à toute heure de la journée. Avez-vous des statistiques sur les heures de consommation de cannabis? En comparaison avec l'alcool, il est rare qu'une personne prenne un scotch avant de se rendre au travail. Toutefois, il peut en être autrement lorsqu'il s'agit de manger un muffin, de fumer une cigarette ou un joint, ou de mettre des concentrés dans son gruau. Avez-vous de telles statistiques?

**M. Clermont :** Nous n'avons pas de statistiques sur l'heure de consommation. Les seules données sur l'heure dont nous disposons sont de source policière et concernent les arrestations pour facultés affaiblies. C'est tout ce que nous avons été capables de mesurer.

**Le sénateur Carignan :** Je comprends qu'on est en panne de statistiques pour répondre à plusieurs de nos questions. La situation est assez unique. Nous sommes le premier pays au monde qui compte légaliser la marijuana de cette façon. Avez-vous examiné ce que font d'autres pays pour savoir comment ils font leurs analyses et créent leurs statistiques ou leurs banques de données ou, à l'inverse, est-ce que ce sont les autres pays qui vous consultent? Sommes-nous devenus le laboratoire du monde à ce sujet?

**M. Clermont :** C'est une excellente question. Je ne peux pas vraiment commenter.

**Le sénateur Carignan :** Je vous demande des faits et non de commenter.

**Mr. Clermont:** My colleagues who work in economic and social statistics, the team to which I belong, are looking at what's being done elsewhere in the world to measure the impact on health, economy, education and the labour market, for example. We are developing conceptual frameworks to guide statistical activities in the right direction. We are doing this in collaboration with our partners from the various departments: Health, Public Safety and Justice. We are also doing it with the provinces, territories and the Police Information and Statistics Committee of the Canadian Association of Chiefs of Police. Our colleagues are, of course, aware of what is being done elsewhere in the world in the way of innovative methods and statistical production, particularly in Colorado. We are currently working on that issue.

As far as I know, we have not received any requests from other countries to contribute to statistical efforts or to become a leader in statistical systems design in these kinds of cases, but that may happen.

**Senator Carignan:** There is one issue that we have not discussed, and that is transportation. In the U.S. states, when people buy cannabis, the product must be put in a sealed box and concealed inside vehicles, ideally in the glove compartment. There are specific ways of transporting the product in an automobile. However, we haven't talked about that here. Have you looked at safe transportation methods?

**Mr. Clermont:** Not us at Statistics Canada, no.

[English]

**Senator Sinclair:** I wanted to ask a very important question for my colleague Senator Carignan. How many people have been charged with riding a lawn mower while impaired? Do you have any idea? No? If you find that out, would you let us know? Thank you.

More to the point, Senator Boniface asked you about rural versus urban data splitting. I wonder if you might take it one step further and look at the question of whether you can look at First Nations data, because I think it could be hived out through postal code information or court locations.

I know that courts generally do not track the racial identity of accused unless it's a factor in sentencing, but when you're looking at the rural data, or even the urban data, that might allow us to look at the potential impact down the road of the legalization of marijuana and impaired-driving offences relating to First Nations people, Metis and Inuit.

**M. Clermont :** Mes collègues qui travaillent en statistiques économiques et en statistiques sociales, dont je fais partie, se penchent sur ce qui se fait ailleurs dans le monde pour mesurer les impacts sur la santé, sur l'économie, sur l'éducation et, par exemple, sur le marché du travail. Nous élaborons des cadres conceptuels pour nous permettre d'orienter les activités statistiques dans le bon sens. Nous le faisons en collaboration avec nos partenaires des différents ministères, soit les ministères de la Santé, de la Sécurité publique et de la Justice. Nous le faisons aussi avec les provinces, les territoires et le Comité sur l'information et les statistiques policières de l'Association canadienne des chefs de police. Bien entendu, nos collègues sont au courant de ce qui se fait ailleurs dans le monde et, en particulier, au Colorado, en termes de méthodes innovantes et de production de statistiques. Nous travaillons en ce moment sur ce dossier.

À ma connaissance, nous n'avons pas eu de demandes d'autres pays pour contribuer aux efforts statistiques ou pour voir comment devenir chef de file dans la conception de systèmes statistiques dans de tels cas, mais il est possible que cela arrive.

**Le sénateur Carignan :** Il y a un élément dont on n'a pas parlé, c'est celui du transport. Dans les États américains, quand les gens achètent du cannabis, le produit doit être placé dans une boîte scellée, qui n'est pas visible à l'intérieur du véhicule et qui doit se trouver idéalement dans le coffre à gants. Il existe des façons spécifiques de transporter le produit dans un véhicule automobile. Or, on n'en a parlé nulle part ici. Avez-vous examiné les méthodes de transport sécuritaire?

**M. Clermont :** Pas nous, à Statistique Canada, non.

[Traduction]

**Le sénateur Sinclair :** J'aimerais poser une question très importante pour mon collègue, le sénateur Carignan. Combien de personnes ont été accusées d'avoir conduit une tondeuse à gazon avec facultés affaiblies? Avez-vous une idée? Non? Si vous réussissez à le déterminer, voulez-vous nous le faire savoir? Merci.

En ce qui concerne davantage la question qui nous préoccupe, la sénatrice Boniface vous a posé des questions concernant la répartition entre les régions rurales et les régions urbaines. Je me demande si vous pouvez aller un peu plus loin et tenter de déterminer s'il est possible d'examiner les données sur les Premières Nations. Je pense qu'il serait possible d'y accéder grâce au code postal ou aux emplacements des tribunaux.

Je sais que les tribunaux ne tiennent pas compte de l'identité raciale des accusés, à moins qu'il ne s'agisse d'un facteur dans la détermination de la peine, mais l'examen des données rurales, ou même des données urbaines, nous permettrait peut-être de déterminer les répercussions possibles de la légalisation de la marijuana et des infractions liées à la conduite avec facultés affaiblies pour les Premières Nations, les Métis et les Inuits.

If you have that data, I would appreciate that. I know you don't have it now. I don't see it in any of the data sheets, and I don't think you came here armed with that information, did you?

**Mr. Clermont:** We did not.

**The Chair:** Do you have anything on Nunavut or the Northwest Territories, where the population is rather homogenous?

**Mr. Clermont:** We have police statistics on the territories, yes.

**Senator Sinclair:** The last question I have generally concerns the fact that your data suggests that impaired driving is declining but has remained constant at about 10 per cent of overall crime rates. Is that what you said earlier?

**Mr. Clermont:** To bring precision, charge rates are going down, but currently the percentage of court cases pertaining to impaired driving is about 10 per cent. That's what I said.

**Senator Sinclair:** I'm sorry. Has it always been in that range, about 10 per cent?

**Mr. Clermont:** In recent years, yes.

**Senator Sinclair:** So if the number of offences goes up, it's possible that that percentage rate could go up over 10 per cent, unless crime goes up?

**Mr. Clermont:** If the Crown decides to proceed with the tribunals and there are more offences, necessarily there is an impact on the court workload.

**Senator Sinclair:** So you'll be tracking that information as you go forward?

**Mr. Clermont:** Definitely, we will.

**Senator Gold:** I have an introductory comment for the benefit of those who are watching these proceedings. We're studying Bill C-46, which addresses the serious issue of impaired driving and whether or not cannabis is legalized.

Canadians are still, unfortunately, consuming cannabis and other drugs, and alcohol, and driving. Notwithstanding some of the questions that we tend to ask — and they're legitimate questions about the legalization of marijuana — our focus is and has to remain on the bill that's seeking to reduce the harm caused by impaired driving, regardless of whether people are impaired by legal or illegal substances.

Si vous disposez de ces données, j'aimerais en prendre connaissance. Je sais que vous ne les avez pas devant vous maintenant. Je ne les vois pas non plus dans aucun des chiffres, et je ne crois pas que vous vous soyez présenté ici avec cette information en main, n'est-ce pas?

**M. Clermont :** Ce n'est pas le cas.

**Le président :** Avez-vous des données au sujet du Nunavut ou des Territoires du Nord-Ouest, où la population est assez homogène?

**M. Clermont :** Nous avons des statistiques des services de police concernant les territoires, oui.

**Le sénateur Sinclair :** Ma dernière question concerne le fait que vos données laissent supposer que la conduite avec facultés affaiblies est en baisse, mais qu'elle est demeurée constante, en proportion des taux de criminalité globaux, à environ 10 p. 100. Est-ce bien ce que vous avez dit plus tôt?

**M. Clermont :** Pour être plus précis, les taux d'accusation diminuent, mais actuellement, le pourcentage d'affaires judiciaires relatives à la conduite avec facultés affaiblies est d'environ 10 p. 100. C'est cela que j'ai dit.

**Le sénateur Sinclair :** Je suis désolé. Est-ce que ce pourcentage a toujours été de l'ordre de 10 p. 100?

**M. Clermont :** Ces dernières années, oui.

**Le sénateur Sinclair :** C'est donc dire que si le nombre d'infractions augmente, il est possible que ce pourcentage dépasse 10 p. 100, à moins que la criminalité n'augmente aussi?

**M. Clermont :** Si la Couronne décide d'avoir recours aux tribunaux et s'il y a plus d'infractions, cela aura nécessairement une incidence sur la charge de travail des tribunaux.

**Le sénateur Sinclair :** Vous allez donc suivre l'évolution de cette information?

**M. Clermont :** Certainement, nous le ferons.

**Le sénateur Gold :** J'aimerais faire une mise en contexte à l'intention de ceux qui regardent ces délibérations. Nous étudions le projet de loi C-46, qui porte sur la question grave de la conduite avec facultés affaiblies et sur la légalisation ou non du cannabis.

Malheureusement, les Canadiens continuent de conduire tout en consommant du cannabis et d'autres drogues, ainsi que de l'alcool. Malgré certaines des questions que nous avons tendance à nous poser, et il s'agit de questions légitimes sur la légalisation de la marijuana, nous nous concentrons sur le projet de loi qui vise à réduire les méfaits causés par la conduite avec facultés affaiblies, peu importe si les gens sont sous l'emprise de

[*Translation*]

Regardless of the process for Bill C-45.

[*English*]

That said, I'm very interested in the surveys you're contemplating doing both before and after legalization. Far be it for us to tell you how to do your job, because you do a marvellous job, might I suggest — that is, if you're not already thinking of this — including the following question in that? I think it's important that we understand, so that we can target educational campaigns towards drivers, what their self-perception is of their level of impairment and capacity to drive when they consume cannabis. In other words, at what point do you think — that is, after how many joints or whatever the right question is; I'll let you decide — how much can you consume while still being able to drive properly?

I ask that because anecdotally we've heard — and I certainly have heard — that people say, “When I have a joint or two, I'm a really good driver. I can really concentrate.” Scientifically, we know that's not true. I'm not asking you to comment on the science.

However, if we discover through the survey that people think they're at low risk for driving while impaired, we need to target our campaigns, and knowing the demographic and the age, appropriately so. If it's at all possible — and you may already have planned to do that — I think it would be enormously helpful for our efforts as a society to educate people about the harms of ingesting drugs, legal or illegal, when they drive a vehicle at the same time.

**The Chair:** Do you have any comments, Mr. Clermont?

**Mr. Clermont:** Thank you, senator, for the suggestion. I will definitely bring it back to the office.

**Senator Boniface:** I want to zero in on the question with respect to impaired driving by alcohol that results in a guilty decision.

There was a time — I think it may still be going in some courts — where they actually took pleas to careless driving in order to proceed through the courts. If I go in with a charge of impaired driving and make a plea bargain and it's careless driving that I plead to, does that reflect in this statistic of 80 per cent, or would that be reflected differently?

substances légales ou illégales, et nous devons continuer de le faire.

[*Français*]

Peu importe le processus à suivre pour le projet de loi C-45.

[*Traduction*]

Cela étant dit, je m'intéresse beaucoup aux enquêtes que vous envisagez de mener, avant et après la légalisation. Loin de nous l'idée de vous dire comment faire votre travail, parce que vous faites déjà selon moi un travail extraordinaire, mais si vous ne l'envisagez pas déjà, serait-il possible d'inclure la question suivante? Je crois qu'il est important que nous comprenions la perception qu'ont les conducteurs de leur état et de leur capacité de conduire lorsqu'ils consomment du cannabis, afin de pouvoir cibler les campagnes d'éducation sur eux. La question pourrait être la suivante : selon vous, à quel moment, c'est-à-dire après combien de joints, ou peu importe les termes utilisés, je vais vous laisser le soin de décider, ou après avoir consommé quelle quantité êtes-vous encore capable de conduire correctement?

Je pose la question parce qu'il nous arrive, et cela m'est certainement arrivé, d'entendre des gens dire : « Lorsque j'ai consommé un joint ou deux, je conduis vraiment bien. Je suis réellement capable de me concentrer. » Scientifiquement, nous savons que ce n'est pas vrai, et je ne vous demande pas de commenter les données scientifiques.

Toutefois, si nous découvrons, grâce à l'enquête, que des gens pensent qu'ils risquent peu de conduire avec les facultés affaiblies, nous devons cibler nos campagnes et bien connaître les groupes démographiques et leur âge. Si cela est possible, et vous avez peut-être déjà planifié de le faire, je pense qu'il serait extrêmement utile dans le cadre de nos efforts en tant que société d'éduquer les gens sur les méfaits de la consommation de drogues, légales ou illégales, lorsqu'ils conduisent un véhicule.

**Le président :** Avez-vous des observations, monsieur Clermont?

**M. Clermont :** Merci pour la suggestion, monsieur le sénateur. Je vais définitivement en faire part à mes collègues.

**La sénatrice Boniface :** J'aimerais revenir sur la question de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool qui donne lieu à une déclaration de culpabilité.

Il fut un temps, et cela est peut-être encore le cas dans certains tribunaux, où l'on recueillait des plaidoyers de culpabilité de conduite dangereuse, afin de faire progresser les affaires. Si je suis accusée de conduite avec facultés affaiblies et si je négocie un plaidoyer de culpabilité de conduite dangereuse, est-ce que cela se reflète dans les statistiques de 80 p. 100, ou est-ce que cela apparaîtrait ailleurs?

**Ms. Aucoin:** That would be reflected differently. What you see in the data are those that, at the end of the day, after the plea bargaining, are found guilty of that clause.

**Senator Boniface:** So either impaired driving or over 80 milligrams; it would just be those?

**Ms. Aucoin:** Correct.

[Translation]

**Senator Pratte:** Earlier we talked about the difference between Quebec and the other provinces with respect to drivers convicted of impaired driving. There is little difference between alcohol and drugs in Quebec. I would like to go back to page 24, which concerns the time it takes to complete drug-impaired and alcohol-impaired driving cases in the courts. British Columbia and Quebec stand apart from the other provinces in that it takes much longer to complete cases there. There is also a big difference between alcohol and drugs in the other provinces, which is not the case in Quebec or British Columbia. In response to my request concerning chart 12, would you consult your analysts to see whether there is an obvious explanation for that distinction? We just want to add another assignment to the other 25 we have given you today.

**Senator Dupuis:** Most of the impaired driving cases in British Columbia have been moved out of the courts. Does that mean the most serious cases are before the courts?

**Mr. Clermont:** That's correct. Slide 24 explains why cases take more time to complete. These are the most serious cases, which represent two per cent of cases. The others are resolved administratively.

**Senator Dupuis:** We cannot simply say that British Columbia completes cases more quickly because they are cleared administratively. On the whole, its performance is the worst from the standpoint of the time it takes to complete the most serious cases.

**Mr. Clermont:** Yes. In fact, you have to be careful when interpreting results concerning the completion of court cases. If you consider only the most serious or most difficult cases, it's normal for it to take longer to clear them. That is not necessarily an indicator of underperformance. It is a result.

[English]

**The Chair:** Before I conclude, I'd like to raise the issue of racial profiling, which has been one of the elements that this committee has considered in dealing with this bill. As you know, there will be the opportunity now for a random test without any

**Mme Aucoin :** Cela apparaîtrait ailleurs. Ce que vous voyez dans les données, ce sont les personnes qui, au bout du compte, après la négociation de plaidoyer, sont reconnues coupables.

**La sénatrice Boniface :** Vous voulez dire la conduite avec facultés affaiblies ou plus de 80 milligrammes seulement?

**Mme Aucoin :** C'est exact.

[Français]

**Le sénateur Pratte :** Tantôt, on a parlé de la différence entre le Québec et les autres provinces en ce qui a trait aux conducteurs trouvés coupables de conduite avec facultés affaiblies. Au Québec, il y a peu de différence quant à l'alcool et à la drogue. J'aimerais passer à la page 24. Il s'agit de la durée du traitement des causes devant les tribunaux pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue et l'alcool. La Colombie-Britannique et le Québec se distinguent dans la mesure où le traitement des causes est beaucoup plus long, alors que dans les autres provinces, il y a une grande différence entre l'alcool et la drogue. Au Québec et en Colombie-Britannique, ce n'est pas le cas. À la suite de ma demande au sujet du graphique 12, pouvez-vous consulter vos analystes pour savoir s'il y a une explication évidente dans cette distinction? On veut simplement ajouter un devoir de plus aux 25 autres devoirs qu'on vous a confiés aujourd'hui.

**La sénatrice Dupuis :** En Colombie-Britannique, la plupart des causes de conduite avec facultés affaiblies ont été sorties des tribunaux. Est-ce que cela signifie que ce sont les causes les plus graves qui se retrouvent devant les tribunaux?

**M. Clermont :** C'est exact. La diapositive 24 explique pourquoi les causes prennent plus de temps à être réglées. Il s'agit des causes les plus graves, soit 2 p. 100 des cas. Les autres sont traitées par voie administrative.

**La sénatrice Dupuis :** On ne peut pas simplement dire que la Colombie-Britannique traite plus rapidement les causes parce qu'elles sont réglées par voie administrative. Dans l'ensemble, elle a la pire performance du point de vue du temps pour le traitement des causes les plus graves.

**M. Clermont :** Oui. En fait, il faut faire attention lorsqu'on interprète les résultats en ce qui concerne le traitement des causes devant les tribunaux. Si on tient compte seulement des causes les plus graves ou les plus difficiles, il est normal qu'elles prennent plus de temps à être traitées. Ce n'est pas nécessairement un indicateur de sous-performance. C'est un résultat.

[Traduction]

**Le président :** Avant de conclure, j'aimerais soulever la question du profilage racial, qui est l'un des éléments dont le comité a tenu compte dans l'étude de ce projet de loi. Comme vous le savez, il sera maintenant possible d'effectuer un test

reasonable grounds to suspect or reasonable perceptions of any kind of wrongdoing.

Do you have any information in terms of racial profiling in our justice system so we have a better idea of what the impact of this bill could be?

**Mr. Clermont:** It is a very difficult issue to try and measure, statistically speaking. For police forces to be able to derive any racial profiling statistics, we need to know the ethnic origin of the offender. Trying to get quality information around the ethnic origin of the offender is a very difficult thing. It might seem simple, when we look at people, to determine their ethnic origin, but when it comes to a contact between the police and an offender, these things are not always obvious. And the information being collected is not always of very good quality.

It has been tried in the past to collect ethnic origin in a feasibility study, and it was decided that we wouldn't be able to get any good information out of it, especially when we deal with less severe types of offences.

For homicide, we get very good information about the ethnic origin, namely on the Aboriginal identity, because of the nature of the investigation being very complete and requiring lots of details and information.

For other types of crimes, it was decided we would not collect information like that. Therefore, this is why we're linking the information we have in the criminal justice system with some of the other social data we have at our availability at Statistics Canada, to be able to determine if there is some sort of overrepresentation in certain areas, and that is the best we can do.

However, overrepresentation and racial profiling are two different things.

**The Chair:** Thank you, Mr. Clermont.

[Translation]

**Senator Dupuis:** The Ottawa police department's report entitled *Race Data and Traffic Stops in Ottawa, 2013-15* specifically examines the racial profiling issue. We know that police forces resist doing this kind of work. This is a pilot project in which Ottawa police agreed to take part. Do you think this is the only report of its kind providing such data?

[English]

**Ms. Aucoin:** Kingston did a similar study a few years ago. There have been some other jurisdictions out West in the past 10 years, I think, but I couldn't give you a complete list. But none of that data would have come to us. It was, as you say, a pilot for each jurisdiction.

aléatoire sans motif raisonnable de soupçonner ou de percevoir raisonnablement un acte répréhensible.

Avez-vous des données concernant le profilage racial dans notre système de justice, afin que nous ayons une meilleure idée de l'impact que ce projet de loi pourrait avoir?

**M. Clermont :** Il s'agit d'une question très difficile à mesurer sur le plan statistique. Pour que les services de police puissent recueillir des statistiques sur le profilage racial, il faut connaître l'origine ethnique du contrevenant. Il est très difficile d'obtenir des données de qualité concernant l'origine ethnique d'un contrevenant. Il peut sembler simple, juste en les regardant, de déterminer l'origine ethnique des gens, mais dans le contexte d'un contact entre la police et un contrevenant, cela n'est pas toujours évident. En outre, les données recueillies ne sont pas toujours de très bonne qualité.

Par le passé, on a tenté de recueillir des données sur l'origine ethnique dans le cadre d'une étude de faisabilité, et il a été décidé que nous ne pouvions retirer rien d'utile de ces données, particulièrement dans le cas des infractions moins graves.

Pour ce qui est des homicides, nous recueillons de très bonnes données concernant l'origine ethnique, et notamment sur l'identité autochtone, l'enquête qui est menée étant très complète et permettant de recueillir quantité de détails et d'information.

Pour ce qui est des autres types de crimes, il a été décidé de ne pas recueillir ce genre d'information. C'est pourquoi nous couplons les données que nous avons dans le système de justice pénale avec d'autres données sociales dont nous disposons à Statistique Canada, afin de pouvoir déterminer s'il y a une certaine surreprésentation dans certains domaines. C'est le mieux que nous pouvons faire.

Toutefois, la surreprésentation et le profilage racial sont deux choses très différentes.

**Le président :** Merci, monsieur Clermont.

[Français]

**La sénatrice Dupuis :** Le rapport de la police d'Ottawa intitulé *Race Data and Traffic Stops in Ottawa, 2013-2015* examine expressément la question du profilage racial. On sait qu'il y a de la résistance de la part des corps policiers à faire ce genre de travail. C'est un projet pilote auquel la police d'Ottawa avait accepté de participer. Selon vous, est-ce le seul rapport de ce genre où on peut obtenir de telles données?

[Traduction]

**Mme Aucoin :** Une étude similaire a été menée à Kingston, il y a quelques années. D'autres ont été effectuées dans des secteurs de compétence de l'Ouest au cours des 10 dernières années, je crois, mais je ne pourrais pas vous donner une liste complète. Toutefois, aucune de ces données ne nous a été

[*Translation*]

**The Chair:** Mr. Clermont and Ms. Aucoin, thank you for your testimony.

[*English*]

This is very helpful and essential for our understanding of the implications of this bill and the social basis on which the bill has been structured.

[*Translation*]

We reserve the right to contact you again if we feel that further information would be useful in the work the honourable members are doing. Once again, thank you.

(The committee adjourned.)

communiquée. Il s'agissait, comme vous le dites, d'un projet pilote dans chaque secteur de compétence.

[*Français*]

**Le président :** Monsieur Clermont et madame Aucoin, je vous remercie de vos témoignages.

[*Traduction*]

Cela est très utile et essentiel pour que nous comprenions les répercussions de ce projet de loi, ainsi que la base sociale qui a servi à le structurer.

[*Français*]

Nous nous réservons le droit de communiquer avec vous de nouveau si nous estimons que d'autres renseignements seraient utiles aux fins des travaux des honorables députés. Encore une fois, je vous remercie.

(La séance est levée.)

---

WITNESSES

**Wednesday, February 7, 2018**

*Department of Justice Canada:*

François A. Daigle, Associate Deputy Minister;  
Carole Morency, Director General and Senior General Counsel,  
Criminal Law Policy Section, Policy Sector;  
  
Greg Yost, Counsel, Criminal Law Policy Section, Policy Sector.

**Thursday, February 8, 2018**

*Statistics Canada:*

Yvan Clermont, Director, Canadian Centre for Justice Statistics;  
  
Kathy Aucoin, Chief, Canadian Centre for Justice Statistics.

TÉMOINS

**Le mercredi 7 février 2018**

*Ministère de la Justice Canada :*

François A. Daigle, sous-ministre délégué;  
Carole Morency, directrice générale et avocate générale principale,  
Section de la politique en matière de droit pénal, Secteur des  
politiques;  
Greg Yost, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal,  
Secteur des politiques.

**Le jeudi 8 février 2018**

*Statistique Canada :*

Yvan Clermont, directeur, Centre canadien de la statistique  
juridique;  
Kathy Aucoin, chef, Centre canadien de la statistique juridique.