

**M. Robinson:** En résumé, monsieur l'Orateur, je crois qu'il y a un lien incontestable entre les accidents de la circulation et la consommation d'alcool. J'estime que la loi actuelle est une bonne loi, et qu'elle attribue les responsabilités comme il se doit. Malgré mon estime pour le député qui a présenté le bill, je ne puis l'appuyer en la circonstance.

**M. C. Terrence Murphy (Sault-Sainte-Marie):** Je voudrais revenir d'emblée au rappel au règlement qu'a invoqué le motionnaire du bill. Celui-ci me paraît tendre à modifier les articles 222 et 223 du code criminel. Or, il me semble que si l'article 222 porte en effet sur la conduite ou la garde ou la maîtrise d'un véhicule en état d'ébriété, l'article 223 prévoit ce qui suit:

Lorsqu'un agent de la paix croit, en s'appuyant sur des motifs raisonnables et probables, qu'une personne est en train de commettre, ou a commis à quelque moment au cours des deux heures précédentes, une infraction à l'article 222, il peut, par sommation faite à cette personne sur-le-champ ou aussitôt que c'est matériellement possible, exiger que cette personne fournisse alors ou aussitôt que c'est matériellement possible par la suite, un échantillon de son haleine propre à permettre de faire une analyse en vue d'établir la proportion d'alcool dans son sang, le cas échéant, et qu'elle le suive afin de permettre le prélèvement d'un tel échantillon.

Le paragraphe 2 prévoit une peine dont est passible quiconque refuse de subir l'alcootest. Je crois donc que le bill, appliqué à l'article 223, n'a aucun sens. Cela dit, j'aimerais faire certaines autres observations. L'article 224A (1) du Code criminel porte actuellement:

... lorsqu'il est prouvé que le prévenu occupait la place ordinairement occupée par le conducteur d'un véhicule à moteur, il est réputé avoir eu la garde ou le contrôle du véhicule, à moins qu'il n'établisse qu'il n'était pas entré ou qu'il n'était pas monté dans le véhicule afin de le mettre en marche;

Bien qu'il soulève une hypothèse, cet article ne fait qu'en soulever une qui est réfutable car le prévenu peut fournir la preuve qu'il ne comptait pas faire démarer son véhicule. C'est une preuve dont le prévenu est lui-même en possession. Rien ne l'empêche dans un tel procès de venir à la barre et de donner une preuve, ou d'avancer la preuve qui convaincra le magistrat qu'il n'avait pas l'intention de mettre son véhicule en marche quel qu'ait été l'endroit où il était assis. Si une personne est au volant, si la clef de contact est engagée ou si le moteur est en marche, on peut présumer que cette personne a la charge et le contrôle du véhicule, mais il lui appartient, aux termes de la présente loi, de démontrer qu'elle n'avait pas l'intention de mettre ce véhicule automobile en marche et, si sa preuve est acceptée, l'accusation est alors réfutée.

Je prétends qu'en vertu du projet de loi l'accusé, d'une façon, devra aller beaucoup plus loin que cela. Si nous lisons le bill attentivement, nous voyons qu'il doit établir une ou deux de trois choses. D'abord, il doit établir, si étrange que ce soit, qu'il était ivre ou que sa capacité de conduire était affaiblie. Il me semble étrange que, dans une pareille situation, l'accusé soit tenu d'établir au gré de la cour qu'il était ivre ou incapable de conduire. Après avoir établi ce fait à la satisfaction du tribunal, la prochaine chose qu'il doit faire—et je ne vois pas comment il peut passer à cette deuxième étape s'il a établi qu'il était ivre—c'est d'établir qu'il se rendait compte qu'il

[M. l'Orateur suppléant (M. Richard).]

était ivre ou que ses facultés étaient affaiblies, et que, pour cette seule raison, il n'a pas mis sa voiture en marche, ou l'a arrêtée. Il doit alors démontrer qu'il n'avait pas l'intention de conduire ou de continuer à conduire.

• (5.50 p.m.)

J'ignore comment un homme qui établit à la satisfaction d'un tribunal qu'il était ivre peut aussitôt établir à la satisfaction de ce même tribunal qu'il avait la sagesse, comme il est dit dans la note explicative, de «garer sa voiture avec prudence» et qu'il avait l'intention de demeurer sur place. Il n'est pas d'homme ivre, j'en suis sûr, qui puisse donner satisfaction à qui que ce soit à cet égard. Je dis moi qu'il n'a pas la capacité mentale de prendre de telles décisions.

**M. Nesbitt:** C'est aller un peu loin, n'est-ce pas?

**M. Murphy:** J'espère un jour exercer à nouveau le droit et je vois comment cet article pourra me servir à défendre des causes plutôt douteuses. Mettons un conducteur dont la capacité de conduire est affaiblie ou qui est ivre; il avance en faisant des zigzags sur la route; soudain une voiture de la police s'amène actionnant sirène et feux. Le conducteur se rend alors compte qu'il est ivre ou que sa capacité de conduire est affaiblie; il range sa voiture en bordure de la route et coupe le contact. Il ne fait aucun doute qu'il n'a pas l'intention de continuer à conduire—peut-être parce qu'il voit l'agent de police près de la portière.

Le libellé de l'article laisse à un avocat ingénieux toute liberté de recourir à ce système de défense qui pourrait être satisfaisant. L'individu s'est rendu compte qu'il était en état d'ivresse ou incapable de conduire. C'est la seule raison pour laquelle il a arrêté la voiture—s'il avait été sobre il ne l'aurait pas fait. Mais il s'est abstenu de remettre le véhicule en marche. Le tribunal pourrait se laisser convaincre que la personne n'avait pas l'intention de conduire, surtout si elle a demandé à l'agent de police de la reconduire chez elle. L'argument serait défendable aux termes du bill dont nous sommes saisis. A cet égard et pour des raisons purement égoïstes, il serait peut-être judicieux de modifier le Code criminel dans ce sens, simplement pour laisser l'avocat s'amuser à contester la chose.

La façon de déjouer les dispositions du Code criminel relatives à la conduite d'une automobile, en état d'ivresse, que je viens de décrire n'en est qu'une parmi bien d'autres. A mon avis, nous ne devrions pas modifier le Code criminel de manière à contourner ou adoucir les dispositions actuelles relatives à la conduite d'un véhicule et l'état d'ivresse.

Il existe des chiffres très intéressants sur l'augmentation des accidents entre 1958 et 1967. Une série publiée par le Bureau fédéral de la statistique indique qu'en ces neuf années, le nombre de personnes qui se sont tuées au volant a augmenté de 66 p. 100 et le nombre des accidentés de plus de 100 p. 100. Les chiffres que le député de Lakeshore (M. Robinson) a cités à la Chambre révèlent qu'il y a beaucoup plus d'automobiles maintenant qu'il y en avait au cours de ces neuf années. Nous ne devrions pas songer à adoucir les dispositions du Code criminel relatives à la conduite en état d'ivresse avant que les statistiques prouvent que les dernières modifica-