

ÉVALUATION DES PROVINCES ET DES TERRITOIRES : RAPPORT D'ÉTAPE 2005

INTRODUCTION

En juin 2003, MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant) a publié *Évaluation des provinces et des territoires : Bulletin de l'an 2003*. Ce bulletin, la suite du rapport initial intitulé *Évaluation des provinces et des territoires : Bulletin de l'an 2000*, était le deuxième examen exhaustif des lois en matière de conduite avec facultés affaiblies des provinces et des territoires. Ces études visaient des objectifs précis, soit de favoriser la poursuite du dialogue avec les gouvernements des provinces et des territoires sur la conduite avec facultés affaiblies et d'aider ces derniers à réduire le bilan de décès et de blessures routiers associés à la consommation d'alcool. MADD Canada estime que l'organisme saura contribuer à l'amélioration de la sécurité de toutes les collectivités en collaborant étroitement avec les fonctionnaires provinciaux et territoriaux.

Le *Bulletin de l'an 2000* présentait un résumé des principales dispositions relatives à la circulation routière, aux droits des victimes et aux assurances qui entraîneraient une réduction de la conduite avec facultés affaiblies et qui répondraient mieux aux besoins des victimes. Le *Bulletin de l'an 2003* se limitait aux dispositions du Code de la route, renvoyant ainsi l'examen des droits des victimes et des questions d'assurance à des études distinctes. Le *Bulletin de l'an 2003* cernait d'ailleurs un éventail d'enjeux de sécurité routière plus étroit que son prédécesseur, notamment : la protection des jeunes conducteurs, l'octroi de pouvoirs d'exécution efficaces aux services policiers, et l'élaboration de politiques pour aborder les récidivistes et les récidivistes chroniques. Ce sont là des domaines dans lesquels le Canada affiche un net retard sur les chefs de file mondiaux en matière de sécurité routière.

Le *Bulletin 2003* répertoriait les recommandations selon deux catégories : les pratiques courantes et les mesures novatrices. Les pratiques courantes, puisées des programmes déjà en vigueur au Canada, étaient jugées des mesures essentielles pouvant être facilement intégrées aux lois actuelles des provinces et des territoires. Les mesures novatrices, puisées largement de

l'expérience internationale, commandaient des modifications plus importantes au chapitre des attitudes et des lois. L'établissement des cotes des provinces et des territoires pour l'an 2003 ne tenait compte que des pratiques courantes. Néanmoins, ce rapport faisait également état des mesures novatrices afin d'inciter les gouvernements à envisager des changements fondamentaux et de leur fournir un aperçu des mesures qui feraient l'objet d'étude dans le cadre du *Bulletin de l'an 2006* de MADD Canada.

Dans son *Analyse 2004*, MADD Canada faisait le point sur les réalisations législatives de chaque administration entre juin 2003 et mai 2004. Les administrations ont été cotées selon l'échelle suivante : « donne le bon exemple », « prometteur » et « amélioration requise ». Cependant, bien que certaines administrations aient affiché d'importants progrès, d'autres n'ont promulgué aucune des réformes proposées.

Le *Rapport d'étape 2005* présente un résumé individuel des progrès réalisés par chaque administration au cours des cinq dernières années. Nous présentons d'abord la cote et le classement attribués à chaque administration dans le *Bulletin de l'an 2000* et dans le *Bulletin de l'an 2003*. Deuxièmement, le rapport présente une synthèse des constatations dont fait état le *Bulletin de l'an 2003* pour chaque administration. Cette synthèse cerne quatre domaines : l'octroi de permis ; les pouvoirs d'exécution conférés aux services policiers ; les suspensions et les révocations de permis ; les sanctions relatives aux véhicules et les programmes correctifs. Troisièmement, nous présentons une courte analyse des modifications législatives pertinentes apportées par chacune des administrations au cours des deux dernières années. Quatrièmement, conformément aux objectifs des rapports antérieurs, nous présentons des recommandations précises pour améliorer la sécurité routière de chaque province et territoire. Finalement, nous présentons, pour chaque administration, nos conclusions ainsi que la cote attribuée à chaque administration dans le cadre du *Rapport d'étape 2005*.

À l'instar de ses prédécesseurs, le *Rapport d'étape 2005* est conçu pour aider les provinces et les territoires à améliorer leur Code de la route. MADD Canada maintient son engagement à collaborer avec les fonctionnaires de chaque administration en vue de réduire le nombre de collisions, de décès et de blessures imputables à la conduite avec facultés affaiblies.

*** **

QUÉBEC

COTES ET CLASSEMENTS :

Le rapport initial, *Évaluation des provinces et des territoires : Bulletin de l'an 2000*, attribuait la cote « C- » au Québec et classait cette province au septième rang parmi les douze administrations visées. *Évaluation des provinces et des territoires : Rapport d'étape 2003* attribuait la cote « C+ » au Québec et classait cette province au troisième rang parmi les treize administrations visées.

SYNTHÈSE DU RAPPORT 2003 :

Sur plusieurs plans, les programmes du Québec étaient jugés des programmes de pointe. Le programme d'octroi de permis par étapes du Québec était jugé moyen. Cette province accordait des pouvoirs d'exécution exhaustifs à ses policiers, dont notamment le droit d'arrêter les véhicules au hasard, le droit d'exiger la documentation et le droit de demander aux conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies de se soumettre sur-le-champ à des tests de sobriété normalisés. Cependant, le Québec n'opérait pas de programme de suspension immédiate des permis (suspension de 24 heures pour conduite avec un TA de 0,05 %). En outre, son programme de suspension de permis de 30 jours et ses suspensions provinciales pour les infractions à la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies nécessitaient d'importantes améliorations. Cette province administrait des programmes exhaustifs d'antidémarrateurs éthylométriques et de mise en fourrière des véhicules, mais elle n'opérait aucun programme de saisie des véhicules. Les programmes correctifs du Québec, qui comprennent d'ailleurs un volet évaluation et un volet traitement, figuraient parmi les meilleurs au pays.

PROGRÈS – JUIN 2003 À MAI 2005 :

Le *Rapport d'étape 2004* attribuait la cote « amélioration requise » au Québec. La province n'a adopté aucune modification au cours de la dernière année.

RECOMMANDATIONS :

Le programme d'octroi de permis par étapes du Québec pourrait être renforcé par l'adoption des mesures suivantes : l'ajout d'interdictions relatives aux passagers, aux routes et aux heures de conduite ; l'imposition de la tolérance zéro en matière d'alcool pour les

accompagnateurs ; et l'ajout d'une exigence obligeant la réussite d'un examen de « sortie » avant d'avoir droit à un permis en bonne et due forme. La province devrait conférer explicitement à ses policiers le droit d'établir des barrages routiers et d'utiliser des détecteurs d'alcool passifs. Le Québec devrait adopter un programme de suspension de permis de 24 heures selon lequel le permis des conducteurs dont le TA se situe à 0,05 % ou plus serait immédiatement suspendu. La province devrait également prolonger la durée des suspensions administratives de permis imposées aux conducteurs avec des TA supérieurs à 0,08 % et aux conducteurs qui refusent de fournir un échantillon d'haleine ou de sang. Les conducteurs dont le dossier fait état de plusieurs suspensions administratives de permis devraient être tenus de se soumettre à une évaluation obligatoire ainsi qu'à d'autres mesures correctives. En ce qui concerne les infractions à la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies, la durée des annulations provinciales prévues pour les récidivistes devrait être prolongée.

En vue de renforcer son programme d'antidémarrageurs éthylométriques, le Québec devrait prolonger la durée de la période d'utilisation minimale prévue pour les récidivistes. De surcroît, le programme d'antidémarrageurs éthylométriques devrait s'appliquer, sans exception, aux contrevenants reconnus coupables d'une infraction à la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Le Québec devrait également adopter un programme de saisie des véhicules et prolonger la période de retenue prévue dans le cadre de son programme de mise en fourrière.

CONCLUSION :

Depuis juin 2003, cette province n'a apporté aucun changement important à ses lois. En conséquence, aux fins du *Rapport d'étape 2005*, le Québec reçoit la cote « amélioration requise ».