

Évaluation des provinces et territoires : Rapport d'étape 2002

Préparé par :

**J. Kraatz
N. De Cicco
G. Dingle
S. Pitel
P. Samtani
R. Solomon**

**ÉVALUATION DES PROVINCES ET TERRITOIRES
:
RAPPORT D'ÉTAPE 2002**

INTRODUCTION

Au mois de juin 2000, MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant) publiait *Évaluation des provinces : Bulletin de l'an 2000 (Le Rapport 2000)*. Ce rapport fut la première étude exhaustive des lois provinciales et territoriales en matière de conduite avec facultés affaiblies. MADD Canada a élaboré cette étude dans l'espoir de fournir une base pour amorcer un dialogue utile avec les gouvernements des provinces et des territoires sur la conduite avec facultés affaiblies et sur le rôle de chacun quant à la réduction du bilan de décès et blessures attribuable à la conduite avec facultés affaiblies dans leurs juridictions respectives. Nous cherchions à forger un partenariat avec les représentants provinciaux et territoriaux afin de travailler ensemble pour sécuriser nos communautés et mettre fin aux décès et blessures insensés attribuables à la conduite avec facultés affaiblies.

Dans ce rapport, MADD Canada présentait le *Modèle MADD Canada*, une analyse et synthèse des principales dispositions portant sur la sécurité routière, les droits des victimes et les assurances qui contribueraient à l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies et à mieux répondre aux besoins des victimes. Le *Modèle* s'inspirait fortement des dispositions d'avant-garde trouvées dans les lois des provinces et territoires canadiens et de l'ensemble des recherches exhaustives relatives à la sécurité routière menées au Canada et à l'étranger.

Ce Rapport comprenait en outre un Résumé législatif pour chaque province et territoire. Les Résumés législatifs examinaient les lois pertinentes de chaque juridiction (à jour en date du 31 mai 2000). Chaque résumé abordait six thèmes bien précis : l'octroi de permis, les pouvoirs d'exécution de la police, les suspensions de permis, les autres programmes d'octroi de permis et d'application de la loi, les droits des victimes et les assurances. Une première ébauche de chaque Résumé législatif fut envoyée à la personne contact désignée par le bureau du Premier ministre de chaque juridiction. Leurs commentaires furent étudiés et les Résumés législatifs furent modifiés en conséquence.

Le Rapport comprenait en outre l'*Échelle d'évaluation MADD Canada* utilisée pour évaluer la législation de chaque province et territoire. Deux experts indépendants en matière d'alcool et de sécurité routière, le D^r E. Single et le D^r E. Vingilis, furent engagés pour évaluer les Résumés législatifs de chaque province et territoire en fonction de cette *Échelle*

d'évaluation. Ils ont effectué une analyse indépendante de la législation et, par la suite, ils ont confié une évaluation de chaque juridiction à MADD Canada. Le Conseil d'administration national de MADD Canada a ensuite analysé les évaluations des experts et adopté un barème afin d'attribuer une note à chaque juridiction.

Sans nul doute, le Programme de réforme législative se classait parmi les sections les plus importantes du Rapport. Appuyé de l'analyse présentée dans les cinq premières sections du rapport, le Programme procurait un plan détaillé pour la réforme de la législation en matière de sécurité routière, de droits des victimes et d'assurances pour chaque juridiction. Ce Programme fournissait aux sections MADD Canada de chaque province et territoire un ensemble personnalisé de recommandations quant aux actions prioritaires en matière de changement. Finalement, le Rapport comprenait des données statistiques pour combler la lacune dans la documentation existante sur les questions relatives à la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

À l'occasion du premier anniversaire du Rapport initial, MADD Canada publiait *Évaluation des provinces : Rapport d'étape 2001* dans lequel nous présentions les faits saillants des améliorations enregistrées dans chaque juridiction entre juin 2000 et juin 2001. Le *Rapport d'étape 2001* présentait en outre des recommandations supplémentaires pour chaque juridiction dans le but de réduire la conduite avec facultés affaiblies et procurer de l'aide aux victimes et aux familles. Bien que certaines juridictions aient réalisé des progrès considérables, d'autres juridictions n'ont pas tenu compte des réformes législatives proposées.

Le mois de juin 2002 marque le deuxième anniversaire du *Rapport 2000*. Encore une fois, MADD Canada a analysé la législation des provinces et territoires. Le *Rapport d'étape 2002* présente une discussion en trois parties pour chaque juridiction. D'abord, nous résumons les conclusions du *Rapport 2000* et du *Rapport d'étape 2001*. Ensuite, nous soulignons les nouveautés législatives de chaque juridiction entre juin 2001 et juin 2002. Finalement, de pair avec les objectifs des deux rapports antérieurs, chaque résumé juridictionnel se conclut avec des recommandations visant l'amélioration de la sécurité routière et des droits des victimes.

ALBERTA

Le *Rapport 2000* attribuait la cote C- à l'Alberta qui se classait sixième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. L'Alberta prévoyait des dispositions assez rigoureuses relatives aux suspensions de permis pour les infractions de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. De plus, l'Alberta était la première province à adopter un programme d'antidémarrage alcoométriques. En revanche, l'Alberta se classait moins bien en matière d'octroi de permis, de pouvoirs d'exécution accordés aux policiers et de services aux victimes.

Dans le *Rapport d'étape 2001*, l'Alberta promettait de bons résultats à la suite de l'introduction de la *Loi corrective en matière de sécurité routière 2001*. Cette loi autorise les policiers à émettre, sur place, une interdiction de conduite de 24 heures à tout apprenti conducteur affichant un taux d'alcoolémie (TA) supérieur à 0,00 %. À moins que l'apprenti conducteur interjette avec succès un appel auprès du Bureau de la sécurité des transports, son permis est ensuite suspendu pendant un mois. La loi prévoit aussi une augmentation de la période de mise en fourrière du véhicule de tout conducteur reconnu coupable une deuxième fois de conduite sous le coup d'une interdiction au cours d'une période de trois ans, cette période passe de 30 à 60 jours.

Puisqu'en 2002 la loi n'a toujours pas été promulguée, elle n'est pas applicable. L'Alberta n'a entrepris aucune mesure supplémentaire pour aborder les réformes initialement proposées dans le *Rapport 2000*. En conséquence, la législation de l'Alberta requiert une réforme de fond. D'abord, outre la limite de 0,00 % du TA, les dispositions relatives aux apprentis conducteurs devraient être élargies afin d'inclure des restrictions relatives aux passagers, aux heures de conduite et aux routes. Deuxièmement, l'âge d'obtention d'un permis d'apprenti devrait passer de 14 à 16 ans. Les recherches indiquent que les conducteurs âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus.

Troisièmement, la province doit élargir les pouvoirs accordés aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence

d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Quatrièmement, pour renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être tenus de signaler toute suspension de permis au bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles. En plus, des peines croissantes devraient être prévues pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions. Cinquièmement, les dispositions albertaines relatives à la mise en fourrière des véhicules devraient être élargies afin d'inclure tout conducteur ayant conduit sans permis ou sans assurances. Sixièmement, l'Alberta devrait établir un programme correctif obligatoire pour toute infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Bien que la Commission de réglementation des conducteurs exige que la majorité des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies réussisse un programme correctif avant de délivrer un nouveau permis, elle n'est pas obligée d'imposer cette sanction.

Finalement, les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, la province devrait s'assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe ont droit aux indemnisations pour victimes d'actes criminels.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Le Rapport 2000 attribuait la cote C+ à la Colombie-Britannique qui se classait deuxième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait de bons résultats quant à ses dispositions relatives à l'octroi de permis, dont notamment, son programme vigoureux d'octroi de permis par étapes et ses dispositions relatives aux suspensions de permis. De plus, la Colombie-Britannique disposait de lois vigoureuses en matière de droits des victimes, comprenant en outre des droits explicites relatifs aux informations et aux salles d'audience distinctes de celles de la défense. En revanche, la Colombie-Britannique se classait moins bien quant aux pouvoirs d'exécution accordés aux policiers. En outre, elle n'avait aucun programme d'antidémarrage alcoométriques ni de programme correctif obligatoire pour les contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies.

Le Rapport d'étape 2001 précisait que la Colombie-Britannique devait s'améliorer en raison de son inaction. Bien que le programme d'antidémarrage alcoométriques semble avoir fait l'objet de discussion, aucun avant-projet de loi n'a été déposé.

Puisque la dernière année n'est marquée d'aucun progrès, la législation provinciale requiert une réforme de fond. D'abord, la province doit élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accorde aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Deuxièmement, pour renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à suspendre le permis d'un conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de le croire inapte à la conduite. En plus, le programme devrait prévoir des peines croissantes pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions.

Troisièmement, la Colombie-Britannique devrait établir un programme d'antidémarrage alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui

affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes. Quatrièmement, la province devrait établir un programme correctif approfondi obligatoire pour tout conducteur reconnu coupable d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Finalement, la loi dite *Criminal Injury Compensation Act* devrait être modifiée afin d'assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies ont droit à l'indemnisation.

MANITOBA

Le *Rapport 2000* attribuait la cote C au Manitoba qui se classait quatrième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. Le Manitoba affichait de bons résultats sur le plan des pouvoirs d'octroi de permis efficaces qu'il accordait au bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles et de l'établissement de son programme correctif approfondi. Bien que l'introduction de suspensions administratives de permis de 90 jours et des programmes de mise en fourrière des véhicules ait hissé le Manitoba au titre de chef de file, MADD Canada recommandait l'introduction d'un programme d'octroi de permis par étapes et d'un programme d'antidémarrage alcoométriques.

Le *Rapport d'étape 2001* soulignait le bon exemple que donnait le Manitoba. Cette province avait adopté un TA de 0,00 % pour les apprentis conducteurs ; prolongé les périodes de suspension de permis pour les conducteurs reconnus coupables de récidive en matière de conduite avec facultés affaiblies ; prolongé la durée des mises en fourrière et ; adopté une nouvelle déclaration des droits des victimes.

Au cours de la dernière année, le Manitoba a avancé davantage. Les apprentis conducteurs qui refusent de fournir un échantillon d'haleine sans motif valable ou qui ont consommé de l'alcool font l'objet d'une suspension immédiate du permis de conduire de 24 heures. La province a proposé un programme obligatoire d'antidémarrage alcoométriques destiné à tous les contrevenants reconnus coupables d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. De plus, la période de rétroactivité aux fins des suspensions provinciales pour ces infractions a été augmentée à dix ans. En outre, les règlements de la *Déclaration des droits des victimes* ont été modifiés afin de compenser les victimes de la conduite avec facultés affaiblies causant la mort. Sans nul doute, cette province a

fait d'immenses progrès. En revanche, elle devrait considérer certaines mesures supplémentaires.

D'abord, l'âge d'obtention d'un permis d'apprenti devrait passer à 16 ans. Les recherches indiquent que les conducteurs âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus. Deuxièmement, les apprentis conducteurs de cette province devraient faire l'objet de restrictions relatives aux passagers, aux heures de conduite et aux routes. Troisièmement, la province doit élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accorde aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Quatrièmement, les dispositions relatives à la mise en fourrière des véhicules devraient être élargies afin d'inclure tout conducteur ayant conduit sans permis ou sans assurances. Cinquièmement, afin de renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à suspendre le permis de tout conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite. De plus, un système de peines croissantes devrait être prévu pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions de 24 heures. Finalement, les lois régissant l'indemnisation des victimes devraient être élargies afin d'inclure toutes les victimes de la conduite avec facultés affaiblies.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Le Rapport 2000 attribuait la cote D au Nouveau-Brunswick qui se classait onzième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait des résultats satisfaisants quant à ses dispositions d'octroi de permis, comprenant d'ailleurs son programme d'octroi de permis par étapes. Elle s'est aussi méritée des louanges pour avoir accordé aux

policiers le droit d'arrêter les véhicules au hasard afin de vérifier la validité des documents. En revanche, le Nouveau-Brunswick se classait moins bien en raison de ses dispositions relatives aux suspensions de permis et de l'absence de suspensions administratives, de programmes d'antidémarrageurs alcoométriques et de mise en fourrière des véhicules.

Le Rapport d'étape 2001 précisait que le Nouveau-Brunswick devait s'améliorer, car il n'avait adopté aucune mesure législative. MADD Canada recommandait spécifiquement que la province mette en œuvre un programme de suspension administrative de permis ainsi qu'un programme d'antidémarrageurs alcoométriques et que la province aborde les questions relatives aux droits des victimes.

Depuis la dernière année, le Nouveau-Brunswick a affiché quelques progrès. Les suspensions de permis provinciales pour les contrevenants reconnus coupables d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies ont été augmentées à douze mois pour une première infraction, trois ans pour une deuxième infraction et cinq ans pour toute infraction ultérieure.

Malgré cela, la législation du Nouveau-Brunswick requiert d'importantes améliorations. D'abord, la province devrait élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accorde aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'autoriser les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Deuxièmement, pour renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à suspendre le permis de tout conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite, de plus, ces suspensions devraient être signalées au bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles. En outre, un système de peines croissantes devrait être prévu pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions de 24 heures.

Troisièmement, le Nouveau-Brunswick devrait établir un programme d'antidémarrageurs alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes. Quatrièmement, la

province devrait prévoir un programme formel de mise en fourrière du véhicule de tout conducteur qui conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction ainsi que tout conducteur qui conduit sans assurances ou permis. Cinquièmement, bien que la province ait un programme correctif obligatoire pour les contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies, celui-ci est principalement pédagogique. Ce programme devrait être élargi afin d'exploiter davantage les évaluations et traitements obligatoires en matière de toxicomanie alcoolique.

Finalement, les énoncés relatifs aux droits des victimes sont vagues et n'obligent aucunement la prestation d'informations. Les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. Bien que la *Loi sur les services aux victimes* permette au gouvernement d'élaborer des règlements énumérant les infractions pour lesquelles une indemnisation est disponible, la province n'a jamais édicté de règlement à cet effet. La province devrait s'assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe ont droit aux indemnisations pour victimes d'actes criminels.

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

Le Rapport 2000 attribuait la cote D+ à la Terre-Neuve-et-Labrador qui se classait dixième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait des résultats satisfaisants quant à ses dispositions d'octroi de permis, comprenant en outre son programme d'octroi de permis par étapes et son programme correctif. Le rapport soulignait d'ailleurs le programme de suspension immédiate du permis tout à fait unique de cette province, celui-ci prévoit de longues suspensions administratives pour récidive en matière de conduite avec un TA supérieur à 0,05 %. En revanche, les policiers étaient dotés de pouvoirs d'exécution limités. De plus, la province devait élargir sa législation relative aux suspensions administratives de permis, établir un programme d'antidémarrageurs alcoométriques ainsi qu'un programme formel de mise en fourrière et réintroduire la législation en matière d'indemnisation des victimes.

La Terre-Neuve-et-Labrador promettait de bons résultats dans le *Rapport d'étape 2001*. Le ministre responsable de l'octroi des permis avait mis sur pied un comité chargé de

l'analyse des lois et programmes en matière de conduite avec facultés affaiblies. Le 10 mai 2001, l'Assemblée législative avait adopté, à l'unanimité, une résolution appuyant un programme d'antidémarrage alcoométriques. En revanche, aucun progrès n'a été enregistré depuis l'adoption de cette résolution. De plus, le comité n'a devancé aucune recommandation législative officielle depuis le mois de juin 2001.

Malheureusement, aucun progrès n'a été enregistré au cours de la dernière année. En conséquence, la législation de la Terre-Neuve-et-Labrador requiert une réforme de fond. D'abord, la province doit faciliter la tâche des policiers face à l'appréhension des conducteurs avec facultés affaiblies et au rassemblement des preuves. Les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers devraient être élargis afin de leur permettre d'arrêter les véhicules pour déterminer si le conducteur a consommé de l'alcool et vérifier la validité des documents. De plus, les policiers devraient être autorisés à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Deuxièmement, pour renforcer sa législation relative aux suspensions immédiates de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à imposer une suspension à tout conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite. Troisièmement, la province devrait imposer des suspensions administratives de 90 jours à tout conducteur qui affiche un TA supérieur à 0,08 % ou qui refuse de fournir un échantillon sans motif valable. Quatrièmement, une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies est considérée une infraction antérieure aux fins d'une suspension administrative uniquement lorsque l'écart entre les deux infractions est inférieur à cinq ans. La province devrait réviser cette période de rétroactivité et imposer une période de dix ans relative aux infractions antérieures.

Cinquièmement, la Terre-Neuve-et-Labrador devrait établir un programme d'antidémarrage alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes. Sixièmement, la province devrait prévoir un programme de mise en fourrière du véhicule de tout conducteur qui conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction ainsi que tout

conducteur qui conduit sans assurances ou permis. Finalement, les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, la province devrait réintroduire la législation en matière d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels et assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe ont droit aux indemnisations.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Le *Rapport 2000* attribuait la cote F aux Territoires du Nord-Ouest qui se classaient en dernière place parmi les douze juridictions visées par ce rapport. Cette évaluation minable résultait d'une pénurie d'initiatives majeures, à savoir, un programme d'octroi de permis par étapes, un programme de suspension administrative des permis, un programme de suspension automatique des permis à la grandeur des territoires pour toute infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies, un programme d'antidémarrage alcoométriques, un programme correctif obligatoire et une législation en matière d'indemnisation des victimes. En ce qui concerne les pouvoirs du bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles et les dispositions relatives aux assurances, les territoires affichaient des résultats un peu plus intéressants.

Les Territoires du Nord-Ouest promettaient de bons résultats dans le *Rapport d'étape 2001*, car, de toute apparence, ils prévoyaient examiner la législation en matière de conduite avec facultés affaiblies. Apparemment, le gouvernement a considéré plusieurs initiatives, dont un programme d'octroi de permis par étapes, des modifications aux suspensions de permis de conduire de 24 heures, un programme de suspension administrative de permis de 90 jours, un programme correctif obligatoire ainsi qu'un programme de mise en fourrière des véhicules.

Aucun progrès n'a été enregistré au cours de la dernière année. En conséquence, la législation requiert d'importantes améliorations. D'abord, les Territoires du Nord-Ouest devraient adopter un programme global d'octroi de permis par étapes comprenant, en outre, une tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs ainsi que des restrictions relatives aux passagers, aux heures de conduite et aux routes. Deuxièmement, l'âge d'obtention d'un permis d'apprenti devrait passer à 16 ans. Les recherches indiquent que les conducteurs

âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus. Troisièmement, les territoires doivent élargir les pouvoirs d'exécution qu'ils accordent aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Quatrièmement, pour renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à suspendre le permis de tout conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de le croire inapte à la conduite. De plus, un système de peines croissantes devrait être prévu pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions immédiates. Cinquièmement, les territoires devraient imposer une suspension automatique du permis de tout conducteur reconnu coupable d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies ou de toute infraction connexe. La durée des suspensions devrait être augmentée pour chaque récidive et la période de rétroactivité pour les infractions antérieures devrait être de dix ans. Sixièmement, les territoires devraient établir un programme d'antidémarrage alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes. Septièmement, les territoires devraient prévoir un programme de mise en fourrière du véhicule de tout conducteur qui conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction ainsi que tout conducteur qui conduit sans assurances ou permis. Huitièmement, les Territoires du Nord-Ouest devraient établir un programme correctif approfondi obligatoire pour tout conducteur reconnu coupable d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies.

Finalement, les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, les Territoires du Nord-Ouest devraient réintroduire la législation en matière d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels et assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe ont droit aux indemnisations.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Le Rapport 2000 attribuant la cote C à la Nouvelle-Écosse qui se classait troisième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La Nouvelle-Écosse affichait de bons résultats quant à son programme d'octroi de permis par étapes et ses dispositions en matière de suspension de permis pour les infractions de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. En revanche, la Nouvelle-Écosse se classait moins bien quant aux pouvoirs d'exécution accordés aux policiers et aux programmes d'indemnisation des victimes.

Le Rapport d'étape 2001 précisait que la Nouvelle-Écosse devait s'améliorer en raison de son inaction. Les représentants du gouvernement ont, depuis lors, proposé de nombreuses modifications à la loi sur les véhicules à moteur (*Motor Vehicle Act*), dont notamment, l'élimination de la possibilité de la remise en vigueur précoce d'un permis pour tout contrevenant avec trois infractions de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies, la révocation des permis des jeunes contrevenants reconnus coupables d'une infraction liée à l'alcool, et l'obligation de signaler toute suspension immédiate de 24 heures. En revanche, aucune de ses recommandations n'a été mise en œuvre.

En conséquence, des améliorations s'imposent à plusieurs niveaux. D'abord, la province devrait élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accorde aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Contrairement à la majorité des provinces, la Nouvelle-Écosse n'autorise pas ses policiers à arrêter les conducteurs dans le but de déterminer s'ils ont consommé ou de vérifier la validité des documents. De plus, la province devrait adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Deuxièmement, afin de renforcer le programme de suspension immédiate de 24 heures, les policiers devraient être autorisés à suspendre le permis de tout conducteur lorsqu'ils ont des

motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite. De plus, des peines croissantes devraient être prévues pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions immédiates. Troisièmement, la Nouvelle-Écosse devrait élaborer un programme exhaustif d'antidémarrage alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes.

Quatrièmement, la loi en matière de mise en fourrière des véhicules, édictée par la province en 1998, devrait être promulguée et élargie afin d'inclure tout conducteur ayant conduit sans permis ou sans assurances. Finalement, les lois provinciales en matière de droits des victimes devraient être renforcées afin d'accorder aux victimes le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe devraient avoir droit aux indemnités pour victimes d'actes criminels.

ONTARIO

Le Rapport 2000 attribuait la cote C+ à l'Ontario qui se classait en première place parmi les douze juridictions visées par ce rapport. L'Ontario disposait d'un programme d'octroi de permis par étapes relativement exhaustif et des dispositions vigoureuses relatives aux suspensions de permis pour les infractions de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. La province accordait en outre des pouvoirs d'exécution vigoureux à ses policiers. En revanche, nous avons recommandé que l'Ontario adopte un programme d'antidémarrage alcoométriques et qu'il renforce ses lois en matière de droits des victimes.

Le Rapport d'étape 2001 soulignait le bon exemple que donnait l'Ontario. La province avait établi un programme exhaustif d'antidémarrage alcoométriques pour tout conducteur reconnu coupable de conduite avec facultés affaiblies. L'Ontario avait en outre mis en œuvre des suspensions de permis provinciales pour toute personne reconnue coupable de tentative de fuite en vertu du paragraphe 249.1 du *Code criminel*.

Malgré les progrès considérables des dernières années, il y a toutefois matière à

amélioration. D'abord, l'Ontario devrait élargir les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Deuxièmement, le programme de suspension immédiate du permis de conduire de 12 heures devrait être élargi afin d'inclure tout conducteur lorsque la police a des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite, de plus, la période de suspension devrait passer à 24 heures. Ces suspensions devraient aussi être signalées au bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles et les conducteurs avec plusieurs suspensions devraient faire l'objet de peines croissantes.

Troisièmement, les dispositions relatives à la mise en fourrière des véhicules devraient être élargies afin d'inclure tout conducteur ayant conduit sans permis ou sans assurances.

Finalement, les lois provinciales en matière de droits des victimes devraient être modifiées afin d'accorder aux victimes le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe devraient avoir droit aux indemnisations pour victimes d'actes criminels.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Le Rapport 2000 attribuait la cote D+ à l'Île-du-Prince-Édouard qui se classait huitième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait des résultats satisfaisants quant à ses dispositions relatives aux suspensions de permis pour toute infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies et son programme correctif. En revanche, la province se classait moins bien en matière d'octroi de permis en raison de l'absence d'un programme d'octroi de permis par étapes. De plus, la province avait besoin

d'élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accordait aux policiers, d'adopter un programme d'antidémarrage alcoométriques et de renforcer ses lois en matière de droits des victimes.

Le Rapport d'étape 2001 soulignait que l'Île-du-Prince-Édouard devait s'améliorer en raison de son inaction face aux réformes proposées. Au cours de la dernière année, l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté la durée des suspensions de permis provinciales pour une deuxième infraction et pour toute infraction ultérieure de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. La suspension minimum pour une deuxième infraction est maintenant de trois ans et pour toute infraction ultérieure, le minimum est de cinq ans.

Malheureusement, l'Île-du-Prince-Édouard n'a enregistré aucun autre progrès. En conséquence, sa législation requiert d'importantes améliorations. D'abord, la province devrait adopter un programme exhaustif d'octroi de permis par étapes comprenant, en outre, une tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs ainsi que des restrictions relatives aux passagers, aux heures de conduite et aux routes. L'âge d'obtention du permis d'apprenti, qui se situe actuellement à 15,5 ans, devrait être augmenté. Les recherches indiquent que les conducteurs âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus.

Deuxièmement, la province doit élargir les pouvoirs d'exécution qu'elle accorde aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à arrêter les véhicules afin de déterminer si le conducteur a consommé et vérifier la validité des documents ; utiliser des détecteurs d'alcool passifs ; exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur et ; exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Troisièmement, le programme de suspension immédiate de 24 heures devrait être élargi afin d'inclure tout conducteur pour lequel la police a des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans l'organisme ou de croire inapte à la conduite. De plus, des peines croissantes devraient être prévues pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions immédiates. Quatrièmement, une infraction de la loi en matière de conduite avec facultés affaiblies est considérée une infraction antérieure uniquement lorsque l'écart entre les

deux infractions est inférieur à cinq ans. La province devrait réviser cette période de rétroactivité et imposer une période de dix ans relative aux infractions antérieures.

Cinquièmement, l'Île-du-Prince-Édouard devrait élaborer un programme exhaustif d'antidémarrageurs alcoométriques pour les contrevenants reconnus coupables d'une première infraction qui affichent un taux d'alcoolémie de 0,16 % ou plus et pour les récidivistes.

Sixièmement, la province devrait élargir son programme de mise en fourrière de véhicules afin d'y inclure tout conducteur qui conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction ainsi que tout conducteur qui conduit sans assurances ou permis. Finalement, les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. Le maximum applicable aux montants adjugés par la cour en vertu de la loi provinciale en matière d'indemnisation des victimes devrait être augmenté. De plus, les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe devraient avoir droit aux indemnisations pour victimes d'actes criminels.

QUÉBEC

Le *Rapport 2000* attribuait la cote C- au Québec qui se classait septième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait des résultats satisfaisants quant à ses dispositions d'octroi de permis, son programme d'antidémarrageurs alcoométriques et ses dispositions relatives aux droits des victimes. De plus, le Québec était la seule juridiction canadienne qui accordait aux policiers le pouvoir légal d'exiger un test de coordination motrice de tout conducteur suspect et d'imposer des sanctions dans le cas de refus. En revanche, le Québec se classait moins bien en raison de l'absence d'un programme de suspension immédiate du permis de conduire pour une courte durée et des améliorations qu'il devait apporter aux lois relatives aux suspensions administratives des permis.

En raison des nombreuses initiatives qu'il proposait, le Québec promettait de bons résultats dans le *Rapport d'étape 2001*. En 2001, le Québec a adopté une loi modifiant le *Code de sécurité routière* visant les questions de conduite avec facultés affaiblies. Cette loi est en vigueur depuis le mois d'avril 2002. Les nouvelles dispositions prévoient désormais une

période de rétroactivité de dix ans pour les infractions antérieures de la loi en matière de conduite avec facultés affaiblies aux fins des suspensions provinciales. La province exige en outre une évaluation individuelle de tout conducteur faisant l'objet d'une suspension de permis en raison d'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies. Les résultats de l'évaluation influent la décision relative à l'installation obligatoire d'un antidémarrreur alcoométrique. Ainsi, une personne dont l'évaluation sommaire est défavorable ne pourra pas obtenir de permis avant d'avoir fait preuve d'habitudes de consommation sécuritaires et son véhicule devra être muni d'un antidémarrreur.

Bien que le Québec fasse preuve de leadership, il y a toutefois matière à amélioration. D'abord, les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers devraient être élargis afin qu'ils soient autorisés à utiliser des détecteurs d'alcool passifs et à exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort. Deuxièmement, les policiers devraient être autorisés à émettre une interdiction de conduite de 24 heures à tout conducteur lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool ou de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite. Les policiers devraient être tenus de signaler ces interdictions à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). De plus, un système de peines croissantes devrait être prévu pour les conducteurs ayant fait l'objet de plusieurs suspensions immédiates.

Troisièmement, les dispositions relatives à la mise en fourrière des véhicules devraient être élargies afin d'inclure tout conducteur qui conduit sous le coup d'une suspension ou d'une interdiction ainsi que tout conducteur qui conduit sans assurances ou permis. Finalement, bien que le Québec dispose d'une loi vigoureuse en matière de droits des victimes, elle pourrait être améliorée en accordant aux victimes le droit à des salles d'audience distinctes de celles de la défense. De plus, les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe devraient avoir droit aux indemnisations pour victimes d'actes criminels.

SASKATCHEWAN

Le Rapport 2000 attribuait la cote C- à la Saskatchewan qui se classait cinquième

parmi les douze juridictions visées par ce rapport. Le rapport soulignait les pouvoirs accordés aux policiers leur permettant d'arrêter les véhicules, les dispositions vigoureuses relatives aux suspensions de permis, les programmes correctifs obligatoires ainsi que les dispositions relatives à la mise en fourrière des véhicules. En revanche, le rapport soulignait l'absence d'un programme d'octroi de permis par étapes, d'un programme de suspensions administratives de 90 jours et d'un programme d'antidémarrage alcoométriques.

Le Rapport d'étape 2001 soulignait le bon exemple que donnait la Saskatchewan. Elle a adopté la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs, un programme de suspensions administratives des permis de 90 jours ainsi qu'un programme d'antidémarrage alcoométriques. Ce fut d'ailleurs en Saskatchewan que fut lancé le premier projet pilote canadien sur les détecteurs d'alcool passifs.

Malgré les progrès considérables affichés par la Saskatchewan depuis quelques années, il y a toutefois matière à amélioration. D'abord, l'âge d'obtention d'un permis d'apprenti devrait passer de 15 à 16 ans. Les recherches indiquent que les conducteurs âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus. Deuxièmement, la province devrait élargir les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Troisièmement, bien que la province ait établi un programme rigoureux de suspension immédiate du permis de conduire de 24 heures, ce dernier devrait être élargi afin d'inclure tout conducteur lorsque la police a des motifs raisonnables de soupçonner la présence de drogues dans son organisme ou de le croire inapte à la conduite. Quatrièmement, une infraction de la loi en matière de conduite avec facultés affaiblies est uniquement considérée une récidive à des fins de suspension provinciale que si l'écart entre les deux infractions est inférieur à cinq ans. La province devrait réviser cette période de rétroactivité et imposer une période de dix ans relative aux infractions antérieures. Cinquièmement, les dispositions relatives à la mise en fourrière des véhicules devraient être élargies afin d'inclure tout conducteur ayant conduit sans permis ou sans

assurances.

Finalement, bien que les lois provinciales en matière de droits des victimes soient rigoureuses, elles pourraient être améliorées en accordant aux victimes le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas.

LE YUKON

Le Rapport 2000 attribuait la cote D+ au Yukon qui se classait neuvième parmi les douze juridictions visées par ce rapport. La province affichait des résultats satisfaisants quant à ses dispositions relatives aux suspensions de permis pour les infractions de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies et son programme de mise en fourrière des véhicules. En revanche, le rapport soulignait l'absence d'un programme d'octroi de permis par étapes et d'un régime d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels. En outre, les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers et les services aux victimes devaient être améliorés.

Le Rapport d'étape 2001 soulignait le bon exemple que donnait le Yukon. Le territoire avait adopté un programme d'octroi de permis par étapes et avait approuvé une loi visant la mise en œuvre d'un programme d'antidémarrageurs alcoométriques. Le Yukon avait d'ailleurs augmenté les périodes de mise en fourrière des véhicules de tout conducteur soupçonné de conduite sous le coup d'une suspension ou de tout conducteur soupçonné d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Pour tout conducteur affichant un TA supérieur à 0,16 %, la période de mise en fourrière avait été doublée.

Malgré les progrès considérables affichés par le Yukon depuis quelques années, il y a toutefois matière à amélioration. D'abord, le territoire devrait faire passer l'âge d'obtention d'un permis d'apprenti de 15 à 16 ans. Les recherches indiquent que les conducteurs âgés de moins de 16 ans affichent un taux de collision sensiblement plus élevé que les conducteurs âgés de 16 ans et plus. Deuxièmement, le territoire doit élargir les pouvoirs d'exécution accordés aux policiers afin de leur permettre de mieux dépister les conducteurs avec facultés affaiblies et

rassembler les preuves. Pour ce faire, il s'agirait d'adopter une loi autorisant les policiers à utiliser des détecteurs d'alcool passifs, exiger des tests de coordination motrice lorsqu'ils soupçonnent la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme d'un conducteur, et exiger des échantillons d'haleine de tout conducteur impliqué dans une collision causant des lésions corporelles ou la mort.

Troisièmement, le programme de suspension immédiate du permis de conduire de 24 heures devrait être élargi afin d'inclure tout conducteur lorsque la police a des motifs raisonnables de le croire inapte à la conduite. Les policiers devraient être tenus de signaler ces suspensions au bureau de l'immatriculation des véhicules automobiles et les récidivistes devraient faire l'objet de peines croissantes.

Quatrièmement, une infraction de la loi en matière de conduite avec facultés affaiblies est considérée une infraction antérieure uniquement lorsque l'écart entre les deux infractions est inférieur à cinq ans. La province devrait réviser cette période de rétroactivité et imposer une période de dix ans relative aux infractions antérieures. Finalement, les victimes devraient avoir le droit d'obtenir des informations générales sur le système de justice pénale et des informations précises relatives à leur cas. De plus, le Yukon devrait réintroduire un régime d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels et assurer que les victimes de la conduite avec facultés affaiblies et de toute infraction connexe ont droit aux indemnités.

CONCLUSION

Tout comme l'année passée, certaines juridictions affichent des progrès considérables tandis que d'autres ont très peu avancé. MADD Canada tient à féliciter le Manitoba, la Saskatchewan et le Yukon pour leur leadership dans ce dossier. Au cours des deux dernières années, le Manitoba a adopté un programme d'octroi de permis par étapes ainsi qu'un programme exhaustif d'antidémarrateurs alcoométriques, cette province a aussi prolongé les périodes de suspension de permis et de mise en fourrière de véhicules. De plus, les lois relatives à la protection des droits des victimes ont été renforcées. Parallèlement, la Saskatchewan a adopté la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs, un programme exhaustif de suspensions administratives des permis de 90 jours ainsi qu'un programme d'antidémarrateurs alcoométriques. C'est d'ailleurs ici que fut lancé le premier projet pilote canadien sur les détecteurs d'alcool passifs. Finalement, le Yukon a adopté un programme d'octroi de permis par étapes, prolongé les périodes de mise en fourrière des véhicules et approuvé la législation visant l'implantation d'un programme d'antidémarrateurs alcoométriques.

Au cours des deux dernières années, l'Ontario et le Québec ont fait preuve de leadership. L'Ontario a établi un programme exhaustif d'antidémarrateurs alcoométriques pour tout conducteur reconnu coupable d'une infraction de la loi fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. En outre, il a édicté une législation imposant une suspension de permis provinciale à tout conducteur reconnu coupable de tentative de fuite en vertu du paragraphe 249.1 du *Code criminel*. Le Québec a adopté plusieurs dispositions relatives à la conduite avec facultés affaiblies, dont notamment un programme exhaustif d'évaluation en matière de toxicomanie alcoolique ainsi qu'un programme d'antidémarrateurs alcoométriques.

Bien que l'Alberta et la Terre-Neuve-et-Labrador aient proposé des avant-projets de lois, aucune de ces lois n'a été édictée. Étant donné la portée limitée de ces propositions, MADD Canada encourage l'Alberta et la Terre-Neuve-et-Labrador à élargir et adopter leurs réformes législatives.

Le *Rapport 2000* soulignait une performance piètre tant de la part de l'Île-du-Prince-Édouard que du Nouveau-Brunswick. Malgré cela, ces provinces ont uniquement adopté une faible augmentation de la durée des suspensions de permis provinciales pour infraction de la loi

fédérale en matière de conduite avec facultés affaiblies. Bien que MADD Canada soit heureux de souligner ces modifications, ces deux provinces doivent élargir la portée de leurs lois afin d'enregistrer une amélioration concrète de la sécurité routière et des droits des victimes dans leurs juridictions respectives.

La Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse et les Territoires du Nord-Ouest ont déposé des propositions en matière de sécurité routière au niveau ministériel, mais, jusqu'à présent, aucune législation n'a été adoptée. Bien que la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse aient affiché des résultats satisfaisants dans le *Rapport 2000*, les Territoires du Nord-Ouest se classaient au dernier rang. C'est d'ailleurs toujours aux Territoires du Nord-Ouest que le besoin pour des réformes exhaustives est le plus prononcé.

Les rapports de recherche ainsi que le vécu canadien ont identifié des initiatives clés qui se sont révélées efficaces dans la réduction de la conduite avec facultés affaiblies et du bilan de décès et blessures qui en découle. En conséquence, MADD Canada restera axé sur l'octroi de permis par étapes, les suspensions immédiates des permis de conduire de 24 heures, les suspensions administratives de 90 jours, les antidémarrateurs alcoométriques ainsi que les programmes correctifs. Pour ce qui est des juridictions qui n'ont pas encore adopté ces programmes, nous les inciterons à les adopter. Quant aux autres, nous les encouragerons à assurer l'exhaustivité des programmes existants.

De plus, la nécessité d'accorder des pouvoirs accrus aux policiers devient de plus en plus évidente. Bien que ce rapport renferme plusieurs suggestions relatives aux pouvoirs d'exécution, cette question mérite une étude approfondie. En conséquence, elle fera partie intégrante de *Évaluation des provinces et territoires : Le rapport 2003*.

L'objectif de ce rapport n'est pas de critiquer les provinces et territoires. Ce rapport est publié en vue d'orienter un dialogue continu. Plusieurs juridictions ont prouvé qu'il est possible de réaliser des pas de géant. MADD Canada désire continuer à travailler côte à côte avec les gouvernements des provinces et territoires, nous sommes prêts à offrir toute l'aide possible. Ensemble, nous réussirons à réduire le bilan de décès et blessures lié à l'alcool, et ce, à la grandeur du Canada.