



Santé Health
Canada Canada

**La conduite
avec**

**facultés
affaiblies
au Canada**

Répertoire
des
procédures
et des
programmes

**Rapport
final
juillet
1994**

Canada

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

Répertoire des procédures et des programmes en vigueur au Canada

RAPPORT FINAL

Juillet 1994

Préparé pour la Direction de la promotion de la santé dans le cadre de la Stratégie canadienne antidrogue

par

D.J. Beirness, D.R. Mayhew et H.M. Simpson

171, rue Nepean
2^e étage
Ottawa (Ontario)
K2P 0B4

Publication autorisée par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social

Also available in English under the title *Dealing With DWI Offenders in Canada, An Inventory of Procedures and Programs, Final Report, July, 1994*

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada, 1994

Cat. H39-314/1994F

ISBN 0-662-99484-1

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Historique	1
1.2 Objet du rapport	4
1.3 Portée du rapport	5
2.0 MÉTHODE	7
2.1 Collecte de données sur les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies au Québec	7
2.1.1 <i>Contenu du questionnaire</i>	7
2.1.2 <i>Méthode d'enquête</i>	8
2.1.3 <i>Réponses à l'enquête</i>	8
2.2 Collecte de données sur les programmes à l'intention des contrevenants	9
2.2.1 <i>Contenu du questionnaire</i>	9
2.2.2 <i>Méthode d'enquête</i>	9
2.2.3 <i>Réponses à l'enquête</i>	9
3.0 PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES CAS DE CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES ...	10
3.1 Aperçu	10
3.1.1 <i>Sanctions prévues par le Code criminel</i>	14
3.1.2 <i>Usages des provinces et des territoires</i>	16
3.2 Description détaillée des procédures provinciales et territoriales	19
<i>Terre-Neuve</i>	20
<i>Île-du-Prince-Édouard</i>	23
<i>Nouvelle-Écosse</i>	26
<i>Nouveau-Brunswick</i>	29
<i>Québec</i>	32
<i>Ontario</i>	34
<i>Manitoba</i>	37
<i>Saskatchewan</i>	40

	<i>Alberta</i>	43
	<i>Colombie-Britannique</i>	46
	<i>Territoire du Yukon</i>	49
	<i>Territoires du Nord-Ouest</i>	52
4.0	PROGRAMMES À L'INTENTION DES CONTREVENANTS	54
4.1	Renseignements généraux	54
4.1.1	<i>Programmes d'information</i>	55
4.1.2	<i>Programmes de traitement de l'alcoolisme</i>	58
4.1.3	<i>Programmes d'évaluation</i>	60
4.1.4	<i>Résumé et conclusion</i>	61
4.2	Programmes qui s'adressent aux automobilistes condamnés pour CFA au Canada	62
4.2.1	<i>Programmes d'information</i>	62
4.2.2	<i>Programmes de traitement</i>	67
4.2.3	<i>Programmes d'évaluation</i>	73
4.2.4	<i>Autres programmes</i>	75
4.3	Un programme modèle	77
5.0	RÉPERTOIRE DES PROGRAMMES	81
	Index des programmes, par province ou territoire	82
	Index des programmes, par catégorie	84
6.0	PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	133
6.1	Lacunes et problèmes importants des procédures et des programmes	133
6.2	Besoins en information et en recherche	137
6.3	Évaluation	140
7.0	BIBLIOGRAPHIE	143
ANNEXE	Liste des répondants	A1

1.0 INTRODUCTION

Le rapport que voici fait état des procédures et des programmes portant sur la conduite avec facultés affaiblies (CFA) dans l'ensemble des provinces et des territoires du Canada. Si un tel rapport s'impose, c'est que l'on reconnaît qu'il importe de prendre des mesures pour enrayer le problème, qu'une foule de programmes fondés sur des approches diverses ont été mis sur pied ces dernières années et qu'il n'existe pas de description complète et à jour des mesures prises par les provinces et les territoires en la matière. Il semble donc essentiel de faire le bilan des procédures et des programmes en vigueur au Canada dans le domaine de la conduite avec facultés affaiblies et de recommander des améliorations aux interventions actuelles, pour faire circuler l'information et éviter le dédoublement des efforts et des coûts liés à l'élaboration de nouveaux programmes. Le présent rapport répond à ce besoin et peut s'avérer un outil précieux tant pour les provinces ou les territoires qui songent à lancer de nouveaux programmes que pour ceux qui veulent améliorer les mesures déjà en vigueur.

1.1 Historique

La conduite avec facultés affaiblies (CFA) demeure, malgré les baisses encourageantes survenues au cours de la dernière décennie, un problème important sur le plan de la santé publique et de la sécurité routière au Canada (Beirness et coll., 1994). On estime, par exemple, qu'en 1992 plus de 1 600 personnes ont perdu la vie dans des collisions liées à l'alcool au Canada. Pas moins de 48 % des conducteurs qui ont été tués sur les routes canadiennes avaient consommé de l'alcool (Mayhew et coll., 1993) et plus de 105 000 personnes ont été accusées de conduite avec facultés affaiblies (Fedorowycz, 1994).

Au cours des 15 dernières années, toute une gamme de mesures de prévention primaire, secondaire et tertiaire ont été adoptées pour contrer le problème de l'alcool au volant. Les mesures de prévention primaire ont consisté essentiellement à informer la population des dangers de l'alcool au volant. Les mesures de prévention secondaire ont été axées sur une application plus rigoureuse de la loi. Quant aux mesures de prévention tertiaire, elles ont été orientées vers l'imposition de peines plus lourdes pour conduite avec facultés affaiblies.

À mesure que s'accumulaient les statistiques montrant que même des sanctions sévères ne réussissaient pas à dissuader les contrevenants primaires (c'est-à-dire les automobilistes reconnus coupables de CFA pour la première fois) et les récidivistes (p. ex., Martin et coll. 1992; Ross et Voas, 1989), les études théoriques et empiriques du problème ont délaissé la dissuasion au profit de la rééducation comme stratégie de prévention. Ce changement de cap a permis, dans une grande mesure, de reconnaître davantage l'importance d'un groupe de conducteurs particulièrement à risque, soit ceux qui conduisent avec un taux d'alcoolémie (TA) très élevé et, en particulier, ceux qui le font souvent (Simpson et Mayhew, 1991). Ainsi, il a été établi que la plupart des accidents mortels liés à l'alcool au volant sont causés par des conducteurs ayant un TA très élevé (plus de 150 mg/100 ml ou 0,15) (Fell, 1990; Ross, 1992; Simpson et Mayhew, 1991; Williams et Wells, 1993; Wilson, 1993). Des études ont également révélé que le TA moyen des conducteurs ivres se situe entre 0,17 et 0,18 (p. ex., Donelson et coll., 1985; Mercer, 1983; Perrine et coll., 1989). Or, comme les enquêtes routières effectuées la nuit permettent de découvrir, en général, moins de 2 % de conducteurs ayant un TA de plus de 0,15 (Foss et coll., 1991; *Interministerial Committee*, 1988; Lund et Wolfe, 1991), il est clair que les conducteurs ayant un TA aussi élevé sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents mortels et les personnes arrêtées pour CFA.

Le risque lié à un TA très élevé se trouve aggravé par le fait qu'un grand nombre de ces personnes conduisent souvent après avoir consommé une grande quantité d'alcool. Elles sont

nombreuses aussi à se faire arrêter pour conduite avec facultés affaiblies à plus d'une reprise. En fait, il ressort d'études récentes que la proportion de récidivistes est à la hausse (Beirness et coll., 1994; Wilson, 1993) et qu'elle atteint 60 % à certains endroits. Ces statistiques montrent que les mesures adoptées pour contrer la conduite avec facultés affaiblies n'ont pas empêché un grand nombre de contrevenants de récidiver. Ils sont nombreux à se faire arrêter de nouveau ou à être impliqués dans des collisions liées à l'alcool. Fell (1993) a signalé, par exemple, qu'environ 12 % des conducteurs ivres impliqués dans une collision mortelle avaient été reconnus coupables de CFA au moins une fois au cours des trois dernières années. D'autres études ont révélé que cette proportion était beaucoup plus élevée si l'examen des dossiers des conducteurs portait sur une période plus longue. D'après Donelson et coll. (1989), 34 % des conducteurs responsables de collisions mortelles en Colombie-Britannique avaient déjà été condamnés pour CFA. Une étude faite au Minnesota a également révélé que 35 % des collisions mortelles liées à l'alcool étaient attribuables à un conducteur déjà accusé de CFA (Simon, 1992). C'est donc dire que les récidivistes non seulement sont un fardeau pour le système judiciaire, mais représentent aussi un fort pourcentage des conducteurs responsables de collisions mortelles liées à l'alcool.

Si on insiste de plus en plus sur les programmes de rééducation, c'est qu'on s'est rendu compte que bon nombre des conducteurs ayant un TA très élevé avaient une dépendance à l'alcool qu'ils avaient du mal à contrôler par la volonté ou même par la crainte d'une peine sûre et grave. De plus en plus de gouvernements, partout en Amérique du Nord, ont mis en oeuvre des programmes de rééducation afin d'aider les contrevenants à régler le problème d'alcoolisme que l'on observe généralement chez les conducteurs qui ont un TA élevé et ceux qui récidivent. Il peut s'agir de brefs programmes d'information ou de programmes intensifs s'étendant sur une fin de semaine. D'autres programmes comprennent un dépistage de l'alcoolodépendance suivi d'un traitement proprement dit. Les programmes de rééducation se multiplient et se diversifient, car les gouvernements sont de plus en plus nombreux à reconnaître la nécessité de prévenir la

récidive et les collisions liées à l'alcool imputables à des automobilistes déjà condamnés pour conduite avec facultés affaiblies.

Étant donné que les programmes sur la CFA au Canada n'ont pas fait l'objet d'un examen systématique, il est difficile de réunir de l'information pour savoir quelles approches sont efficaces et comment améliorer les programmes actuels. Il n'est pas facile non plus de déterminer les renseignements essentiels qui manquent et qui permettraient d'améliorer les politiques et les programmes actuels. Dans ce contexte, Santé Canada a chargé la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada de faire une étude sur les procédures et les programmes qui s'adressent aux contrevenants primaires et aux récidivistes afin de soutenir les efforts déployés pour s'attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies.

1.2 Objet du rapport

Le présent rapport a pour objet :

- ◆ d'exposer les procédures appliquées, dans les cas de CFA, dans chaque province et territoire du Canada, à partir de la détection du cas jusqu'au rétablissement du permis;
- ◆ de dresser un inventaire complet et descriptif des programmes d'information, de traitement et d'évaluation offerts aux automobilistes condamnés pour CFA, dans chaque province et territoire;
- ◆ d'identifier des interventions importantes, c'est-à-dire des procédures et des programmes qui permettraient de s'attaquer plus efficacement au problème de la CFA;
- ◆ de déterminer les programmes qui pourraient être évalués en vue de servir de modèles;
- ◆ de relever les questions principales qui pourraient être examinées plus profondément;

- ◆ de définir les recherches essentielles qui nous permettraient de mieux comprendre les caractéristiques des contrevenants et d'élaborer des politiques et des programmes plus efficaces.

1.3 Portée du rapport

Le chapitre 2 fait état des méthodes utilisées pour rassembler l'information sur les procédures et les programmes de traitement des cas de CFA dans chaque province et territoire du Canada.

Le chapitre 3 décrit en détail les procédures de traitement des cas de CFA dans chaque province et territoire du Canada.

Le chapitre 4 présente un survol des programmes de rééducation du Canada et en donne quelques exemples. Il se termine par un exposé des caractéristiques d'un programme ou d'un système modèle de traitement des cas de CFA.

Le chapitre 5 dresse l'inventaire des programmes qui s'adressent aux automobilistes reconnus coupables de CFA au Canada.

Le chapitre 6 signale certaines lacunes importantes sur le plan de l'information et décrit les besoins en recherche et en évaluation.

Les renseignements présentés dans ces pages ont été fournis par des résidents de chaque province et territoire qui connaissaient bien le problème de l'alcool au volant ou qui participaient activement aux programmes offerts aux personnes condamnées pour CFA. Lorsqu'un aspect des renseignements fournis nous semblait douteux, nous avons vérifié auprès d'une ou de plusieurs autres personnes. Il se peut, cependant, que nous ayons mal interprété certains des renseignements recueillis, et nous nous en excusons. Il faut aussi signaler que les programmes

et les politiques sont constamment revus et remaniés afin de mieux répondre aux besoins des contrevenants et de la collectivité. En fait, ce projet vise, entre autres choses, à favoriser la recherche et la mise en oeuvre de meilleurs moyens d'intervenir dans les cas de conduite avec facultés affaiblies. Nous espérons que ce rapport jouera le rôle d'un catalyseur dans ce processus.

2.0 MÉTHODE

L'information nécessaire à la rédaction du présent rapport a été recueillie essentiellement au moyen d'une vaste enquête auprès d'organismes provinciaux et territoriaux. L'enquête a été menée en deux parties. La première a porté sur les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies à partir de la détection du cas jusqu'au rétablissement du permis. La deuxième partie a porté sur les programmes s'adressant aux contrevenants.

Des spécialistes fédéraux, provinciaux et territoriaux de la conduite avec facultés affaiblies, réunis en comité spécial, ont conçu et examiné un questionnaire portant sur chacune des parties de l'enquête pour s'assurer que les renseignements recherchés allaient répondre à leurs besoins.

2.1 Collecte de données sur les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies au Québec

2.1.1 Contenu du questionnaire Le questionnaire sur les procédures de traitement des cas de CFA au Québec comprenait quatre sections. La première portait sur l'identification des contrevenants et sur l'utilisation de barrages routiers et de vérifications au hasard, l'utilisation d'appareils de détection portatifs et les suspensions de permis immédiates. La deuxième section portait sur les conséquences des accusations de conduite avec facultés affaiblies, à savoir les mesures administratives prises avant la condamnation, les suspensions de permis imposées par les autorités provinciales et les programmes de rééducation. La troisième section traitait du rétablissement du permis, c'est-à-dire des conditions fixées pour le rétablissement ordinaire ou anticipé du permis de conduire. Dans la dernière section, on demandait le nom et l'adresse des personnes-ressources chargées des programmes conçus pour les automobilistes reconnus coupables de CFA.

Le questionnaire a été adapté à chaque province et territoire afin de faciliter la tâche des répondants et de leur éviter des questions qui ne les concernaient pas. Cette méthode nous a également permis de répondre d'avance à certaines questions, d'après nos connaissances, et de demander simplement aux répondants de confirmer ou de corriger ces données. Nous avons joint au questionnaire un graphique de cheminement décrivant les procédures qui, selon nos connaissances, s'appliquaient dans les cas de conduite avec facultés affaiblies sur leur territoire. Nous avons demandé aux répondants de corriger et de compléter les renseignements, au besoin.

2.1.2 Méthode d'enquête Nous avons envoyé le questionnaire questionnaire sur les procédures de traitement des cas de CFA aux représentants de chaque province et territoire ainsi qu'à d'autres personnes reconnues pour leur connaissance du domaine. En général, il s'agissait d'un fonctionnaire du ministère de la Justice ou du Procureur général et d'un fonctionnaire du ministère des Transports ou de la Direction des véhicules automobiles. Cette façon de procéder nous permettait d'obtenir le point de vue de chacun des organismes et de vérifier l'exactitude des renseignements fournis.

Les répondants devaient aussi indiquer le nom et l'adresse des personnes chargées de l'administration et de la mise en oeuvre de programmes à l'intention des personnes condamnées pour CFA. En ajoutant ces noms à ceux que nous avons déjà, nous avons constitué la liste d'envoi de la deuxième partie de l'enquête.

2.1.3 Réponses à l'enquête Nous avons reçu des réponses de chaque province et territoire. Les répondants d'une même province ont parfois rempli en collaboration un seul questionnaire dans lequel ils exprimaient tous leurs points de vue. D'autres ont recueilli des données auprès de divers ministères ou organismes afin de brosser un tableau aussi complet et exact que possible des procédures appliquées dans les cas de CFA.

2.2 Collecte de données sur les programmes à l'intention des contrevenants

2.2.1 Contenu du questionnaire Le questionnaire sur les programmes s'adressant aux personnes reconnues coupables de CFA portait sur la sélection et le nombre des participants, la forme et la durée des programmes, leur coût, leurs objectifs, leurs points importants et leur évaluation. Nous demandions également aux répondants de nous faire parvenir de la documentation sur les programmes (p. ex., des manuels ou des brochures), s'il y en avait, ainsi que les résultats d'évaluations effectuées.

2.2.2 Méthode d'enquête Nous avons établi une liste d'envoi à partir des renseignements dont la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada disposait déjà et des données fournies par les répondants au questionnaire sur les procédures de traitement des cas de CFA. Nous avons envoyé le questionnaire aux personnes-ressources inscrites sur cette liste d'envoi en leur demandant d'en faire des copies, au besoin, et de remplir un questionnaire distinct pour chacun des programmes.

2.2.3 Réponses à l'enquête Des responsables de plus de 40 programmes distincts, dans toutes les régions du Canada, nous ont fait parvenir des données. Nous avons également reçu plusieurs réponses non sollicitées, ce qui révèle que le questionnaire a été copié et transmis à d'autres personnes. Certaines réponses portaient sur des programmes qui n'existaient plus ou qui n'avaient pas encore vu le jour. Peu de répondants nous ont fait parvenir de la documentation sur les programmes, et un seul nous a envoyé une copie d'une évaluation.

3.0 PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES CAS DE CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

Ce chapitre décrit les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies dans chaque province et territoire du Canada, à partir de la détection du cas jusqu'au rétablissement du permis de conduire. On ne vise pas à brosser un tableau détaillé des procédures judiciaires permettant de recueillir des preuves et d'obtenir la condamnation du contrevenant ni à détailler les modalités à suivre pour en appeler de la suspension de son permis. Il s'agit plutôt d'indiquer ce qui arrive aux contrevenants, c'est-à-dire les sanctions obligatoires et facultatives, les programmes offerts et les démarches que doivent faire les intéressés pour recouvrer le droit de conduire.

On présente d'abord un aperçu des lois qui sanctionnent la conduite avec facultés affaiblies au Canada (c.-à-d. le *Code criminel* et les lois provinciales). On décrit ensuite en détail les procédures de traitement des cas de CFA dans chaque province et territoire.

3.1 Aperçu

La figure 3.1 donne un aperçu des procédures pouvant s'appliquer dans les cas de CFA au Canada. Elle ne décrit pas la situation dans une province ou un territoire en particulier mais montre les procédures les plus courantes ainsi que certaines mesures propres à une région. Les procédures en vigueur dans chaque province et territoire sont détaillées dans la section 3.2.

Partout au Canada, la détection et la répression de la CFA se font lors d'enquêtes sur les collisions automobiles et de patrouilles policières courantes, que viennent compléter des

vérifications au hasard. Dans toutes ces situations, si le policier a des raisons de soupçonner le conducteur d'avoir consommé de l'alcool, il peut lui ordonner de fournir un échantillon d'haleine à l'aide d'un appareil de détection approuvé (ADA). (Le refus de fournir un échantillon peut entraîner des accusations en vertu du *Code criminel*.) En général, l'ADA est calibré de telle sorte qu'un voyant vert ou la mention «*Pass*» ou *P* apparaît lorsque le taux d'alcoolémie (TA) est inférieur à 0,05 (0,06 en Saskatchewan), un voyant jaune ou la mention «*Warn*» ou *W* indique un TA de 0,05 à 0,10 et un voyant rouge ou la mention «*Fail*» ou *F* révèle un TA de plus de 0,10.

Dans plusieurs provinces, le policier peut suspendre immédiatement le permis d'un automobiliste ou lui interdire de conduire pendant une période maximale de 24 heures si le voyant jaune ou la mention «*Warn*» ou *W* apparaît au moment de la vérification. Dans d'autres, le policier qui croit que les facultés d'un conducteur sont affaiblies par l'alcool peut procéder à une suspension immédiate du permis de conduire même s'il n'a pas recueilli de preuve au moyen d'un ADA. À l'Île-du-Prince-Édouard et en Ontario, les conducteurs jeunes ou débutants peuvent voir leur permis suspendu s'ils ont un TA de plus de 0,01 ou de 0 respectivement.

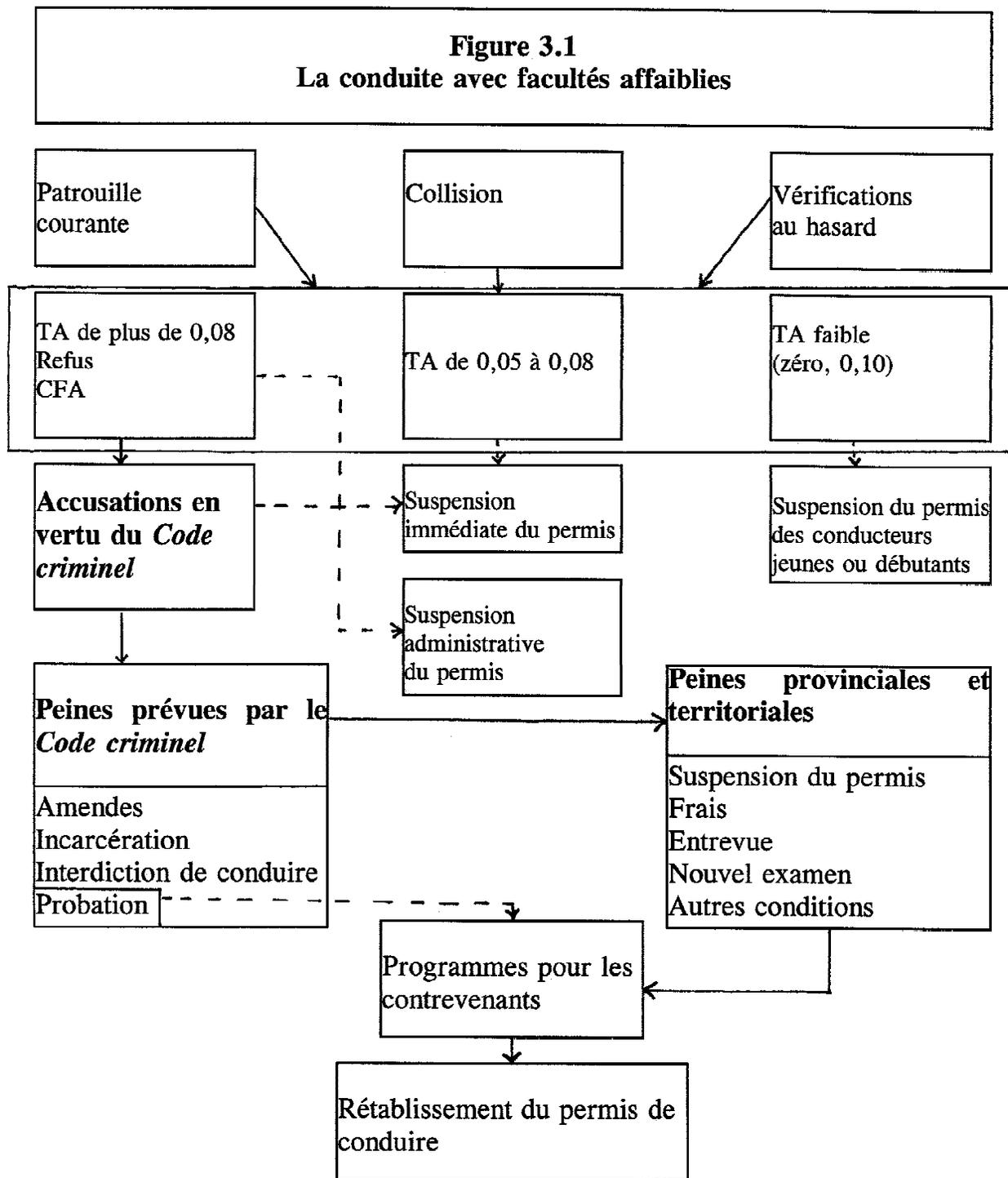
Un policier qui a des raisons de croire qu'une personne conduit avec des facultés affaiblies (notamment parce que la mention «*Fail*» ou *F* est apparue sur un ADA) peut exiger qu'elle le suive afin de prélever un échantillon d'haleine et de déterminer son TA réel. Au poste de police, c'est généralement un technicien en analyse d'haleine qui se charge de ce travail à l'aide d'un alcootest approuvé. Si l'automobiliste a un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 ou s'il refuse de fournir un échantillon d'haleine, des accusations peuvent être portées en vertu du *Code criminel*. Des preuves de facultés affaiblies peuvent, quel que soit le TA, entraîner des accusations aux termes du *Code criminel*. Dans certaines provinces, les conducteurs accusés en vertu du *Code criminel* se voient aussi imposer immédiatement la suspension

administrative de leur permis de conduire pour 12 ou 24 heures. Au Manitoba, les conducteurs qui refusent de fournir un échantillon d'haleine se voient imposer immédiatement une suspension administrative de trois mois. Cette suspension est indépendante de l'issue des accusations portées en vertu du *Code criminel*.

On peut photographier et détenir jusqu'à leur comparution devant le tribunal les personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel*, et on peut prendre leurs empreintes digitales. Cependant, selon les circonstances et les usages locaux, les contrevenants sont généralement libérés après avoir reçu un avis de comparution. Le tribunal se prononce alors sur les accusations.

Des peines énoncées dans le *Code criminel* sont imposées aux contrevenants qui sont condamnés; ce sont des amendes, l'emprisonnement, l'interdiction de conduire ou la probation. En général, les autorités provinciales ou territoriales chargées de la délivrance des permis de conduire ajoutent aux peines prévues par le *Code criminel* une série d'exigences à respecter pour obtenir le rétablissement de son permis. Il peut s'agir de périodes de suspension prolongeant l'interdiction de conduire imposée par le tribunal, de frais de rétablissement du permis, de nouveaux examens et de la participation à un programme de rééducation.

En général, les contrevenants sont dirigés vers les programmes de rééducation par l'une des trois voies suivantes. Ceux qui sont incarcérés peuvent se voir ordonner de suivre un programme pour toxicomanes offert par l'établissement correctionnel. Les ordonnances de probation rendues par un juge stipulent parfois que les contrevenants doivent subir un traitement ou participer à un programme précis portant sur la conduite avec facultés affaiblies ou la toxicomanie. Enfin, certaines provinces exigent que les automobilistes condamnés pour CFA suivent un programme conçu à leur intention, pour que leur permis soit rétabli.



On trouvera dans le reste du chapitre un aperçu des peines prévues par le *Code criminel* et des procédures adoptées par les provinces et les territoires en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies.

3.1.1 Sanctions prévues par le Code criminel Au Canada, la conduite avec facultés affaiblies est une infraction criminelle et les lois qui la répriment figurent, par conséquent, dans le *Code criminel*. Le terme «conduite avec facultés affaiblies» et l'abréviation correspondante (CFA) désignent, en fait, l'une ou l'autre des infractions suivantes : capacité de conduite affaiblie, conduite avec un TA supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, défaut ou refus de fournir un échantillon de sang ou d'haleine, capacité de conduite affaiblie causant des lésions corporelles et capacité de conduite affaiblie causant la mort. Dans ce rapport, on ne distingue les diverses infractions que dans les cas où les procédures applicables diffèrent.

Le *Code criminel* prévoit des peines pour les personnes reconnues coupables de CFA (voir le tableau 3-1). Ainsi, la peine prévue pour une première infraction poursuivie par procédure sommaire est une interdiction de conduire pendant au moins trois mois assortie d'une amende de 300 \$. Les peines maximales, surtout pour une infraction poursuivie par mise en accusation¹, peuvent être beaucoup plus sévères. Comme le montre le tableau 3-1, le *Code criminel* prévoit également des peines plus lourdes pour les personnes reconnues coupables d'une deuxième infraction ou d'une infraction subséquente. Les condamnations antérieures pour conduite avec facultés affaiblies, pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à

¹ La conduite avec facultés affaiblies, la conduite avec un taux supérieur à 0,08 et le refus de fournir un échantillon sont des infractions mixtes, c'est-à-dire qu'elles peuvent être poursuivies par procédure sommaire ou par mise en accusation. Ce sont essentiellement les procédures judiciaires et les peines qui différencient ces deux types d'infractions. Les infractions poursuivies par mise en accusation - ou actes criminels - sont généralement considérées comme plus graves. Dans la plupart des cas, la conduite avec facultés affaiblies est considérée comme une infraction punissable par procédure sommaire.

0,08 et pour refus de fournir un échantillon de sang ou d’haleine sont considérées comme équivalentes, pour ce qui est de l’imposition d’une peine à un récidiviste. Mais pour réclamer l’application des peines plus sévères, le poursuivant doit savoir que le contrevenant a déjà été condamné pour CFA et pouvoir en faire la preuve. La tâche n’est malheureusement pas toujours facile (Solomon et coll., 1986), pour diverses raisons, de sorte que les tribunaux imposent souvent à des récidivistes des peines prévues pour des contrevenants primaires.

Tableau 3-1
Peines prévues par le Code criminel pour conduite avec facultés affaiblies

INFRACTION			PEINES		
			Interdiction de conduire	Amende	Incarcération
Conduite avec facultés affaiblies (ou TA de plus de 0,08 ou refus de fournir un échantillon)	<u>1re infraction</u>	Procédure sommaire	de 3 à 36 mois	de 300 \$ à 2 000 \$	de 0 à 6 mois
			de 3 à 36 mois	300 \$ et + (sans limite)	de 0 à 5 ans
	<u>2e infraction</u>	Procédure sommaire	de 6 à 36 mois	de 300 \$ à 2 000 \$	de 14 jours à 6 mois
			de 6 à 36 mois	300 \$ et + (sans limite)	de 14 jours à 5 ans
	<u>3e infraction et +</u>	Procédure sommaire	de 12 à 36 mois	de 300 \$ à 2 000 \$	de 90 jours à 6 mois
			de 12 à 36 mois	300 \$ et + (sans limite)	de 90 jours à 5 ans
CFA causant des lésions corporelles		Mise en accusation	maximum de 10 ans	sans limite	maximum de 10 ans
CFA causant la mort		Mise en accusation	maximum de 10 ans	sans limite	maximum de 10 ans

Outre les peines énumérées dans le tableau, les juges peuvent imposer les conditions de probation qu’ils jugent indiquées (p. ex., ils peuvent exiger qu’un contrevenant suive un traitement pour alcoolisme, fasse des travaux communautaires, dédommage ses victimes ou participe à un programme particulier). À cause de ce pouvoir discrétionnaire et des variations observées à l’échelle du pays, les combinaisons de sanctions possibles sont quasi

infinies. Il ressort cependant de la présente étude que les ordonnances de probation représentent un aspect important des peines imposées puisque c'est le plus souvent par la voie des ordonnances judiciaires que les contrevenants sont dirigés vers les programmes, à certains endroits.

3.1.2 Usages des provinces et des territoires Indépendamment du *Code criminel*, les provinces et les territoires ont le pouvoir de délivrer les permis de conduire et d'adopter des lois sur la sécurité routière. Nombreux sont ceux qui se sont servis de ce pouvoir pour compléter les dispositions du *Code criminel* sur l'alcool au volant. On présente ci-après les règlements sur la délivrance des permis promulgués par les provinces et les territoires. Les programmes particuliers offerts aux contrevenants dans chaque province et territoire figurent au chapitre 5.

Le tableau 3-2 présente un résumé des diverses mesures prises par chaque province et territoire pour contrer l'alcool au volant. La plupart de ces gouvernements ont donné aux policiers le pouvoir de suspendre sur-le-champ, pour au plus 24 heures, le permis de tout automobiliste ayant un taux d'alcoolémie supérieur à un certain niveau ou de lui interdire de conduire. Ce niveau correspond généralement à un TA de 0,05, inférieur au TA de 0,08 prévu par le *Code criminel*. Cette mesure administrative permet à la fois de sanctionner immédiatement l'alcool au volant et de retirer les conducteurs fautifs de la route avant qu'ils ne soient impliqués dans un accident.

Tableau 3-2
La conduite avec facultés affaiblies : résumé provincial

Province/ territoire	ADA	Suspension immédiate	TA	TA des jeunes conducteurs	Mes. préalables à la condamnation	Suspension du permis de conduire (mois)				Inf. antérieures (années) ##
						1re infr.	2e infr.	3e infr.	Infr. subs. #	
T.-N.	Oui	adoption imminente	(0,05)			4	9	9		2
I.-P.-É.	Oui	24 heures	0,05	10	Susp. de 24 heures	12	24	36	5	
N.-É.	Oui	adoption	(0,05)	adoption	*	12	24	60		5
N.-B.	Oui	24 heures	0,05	adoption		6	12	12		3
QUÉ.	Oui					12	24	36		5
ONT.	Oui	12 heures	0,05	zéro***	Susp. de 12 heures	12	24	36	5	
MAN.	Oui	6 ou	0,05/	à l'étude	Susp. de 3 mois	6/12	60	60	5	
SASK.	Oui	24 heures	0,06	à l'étude		6	12	36	60	5
ALB.	Oui	24 heures	0,05		****	12	36	60		5
C.-B.	Oui	24 heures	0,05	à l'étude		12	12	12		10
T.Y.	Oui	24 heures	0,08	à l'étude		3	12	36		5
T.N.-O.	Oui	de 4 à 24 heures	n.p.* **			3	6	12	36	5

#Si différente de la suspension imposée pour la 3e infr.

##N^{brc} d'années pour lesquelles les infractions antérieures du conducteur sont recherchées

*Suspension possible si le conducteur est impliqué dans une collision mortelle

**Tous les conducteurs débutants

***Aucun TA précisé

****En cas de CFA causant la mort ou des lésions corporelles, le permis est suspendu jusqu'à ce que le tribunal ait rendu jugement.

Deux provinces ont imposé des limites de TA plus basses aux jeunes conducteurs et aux débutants. L'Ontario a fixé un seuil de zéro aux conducteurs débutants en vertu du système graduel de délivrance des permis qu'elle vient d'instaurer.

L'Île-du-Prince-Édouard a adopté une limite de 0,01 pour les conducteurs de moins de 19 ans. Dans les deux provinces, le permis de conduire est suspendu pour trois mois en cas d'infraction.

L'Île-du-Prince-Édouard impose aussi une amende de 500 \$.

Le Manitoba est la première et la seule province à imposer une suspension administrative aux conducteurs qui refusent de fournir un échantillon d'haleine ou qui n'obtiennent pas des résultats acceptables à l'alcootest. La suspension entre en vigueur sept jours après la perpétration de l'infraction et est indépendante de toute condamnation en vertu du *Code criminel*. La mesure vise à interdire la conduite automobile, entre la date de l'infraction et celle du jugement du tribunal, aux personnes qui ont violé les conditions de leur permis.

D'autres provinces ont également prévu des suspensions administratives qui entrent en vigueur avant la condamnation de l'automobiliste en vertu du *Code criminel*. Ainsi, le registraire des véhicules automobiles de la Nouvelle-Écosse peut suspendre le permis d'un conducteur impliqué dans une collision mortelle. Le Bureau de surveillance de la conduite automobile de l'Alberta peut suspendre le permis de tout automobiliste accusé de conduite avec facultés affaiblies causant la mort ou des lésions corporelles jusqu'à ce que le tribunal ait rendu jugement. Certaines provinces suspendent aussi immédiatement, pour 12 ou 24 heures, le permis des conducteurs contre qui des accusations ont été portées en vertu du *Code criminel*.

La plupart des provinces et des territoires imposent également des suspensions de permis aux personnes reconnues coupables de CFA en vertu du *Code criminel*. Ces suspensions sont généralement de plus longue durée que l'interdiction de conduire prononcée par le tribunal. Le tableau 3-2 montre que la durée des suspensions de permis imposées par les provinces varie énormément, allant de trois mois pour une première condamnation à cinq ans pour une deuxième.

Les suspensions de permis imposées par les provinces et les territoires se purgent concurremment à l'interdiction de conduire imposée par le tribunal. Toute interdiction judiciaire l'emporte cependant sur une suspension provinciale. Par exemple, si le tribunal

impose une interdiction de conduire dont la durée dépasse celle de la suspension provinciale, le contrevenant peut, en principe, avoir le droit de recouvrer son permis mais être toujours sous le coup d'une interdiction de conduire.

Les responsables provinciaux ou territoriaux de la délivrance des permis n'ont pas autant de mal que les tribunaux à établir les antécédents des récidivistes. La durée de la suspension imposée par la province ou le territoire est fonction du nombre de condamnations antérieures pour CFA figurant dans le dossier du conducteur. Selon les endroits, la recherche porte sur une période de deux à dix ans. Par conséquent, même si les tribunaux condamnent un conducteur comme contrevenant primaire, les autorités provinciales de la délivrance des permis lui imposent la suspension appropriée en se fondant sur son dossier.

3.2 Description détaillée des procédures provinciales et territoriales

Cette section décrit les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies dans chaque province et territoire. Après avoir abordé l'identification des contrevenants, les infractions au *Code criminel* et le rétablissement du permis de conduire, on donne un aperçu des mesures futures envisagées. Pour chaque province et territoire, un diagramme illustre l'ordre dans lequel les différentes procédures sont appliquées. Ce diagramme n'est cependant qu'un résumé, les détails étant donnés dans le texte.

TERRE-NEUVE

Identification des contrevenants A l'instar de leurs collègues de toutes les autres provinces, les policiers de Terre-Neuve ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. À l'heure actuelle, Terre-Neuve n'impose pas de suspension immédiate de permis pour 24 heures aux conducteurs qui ont un faible taux d'alcoolémie.

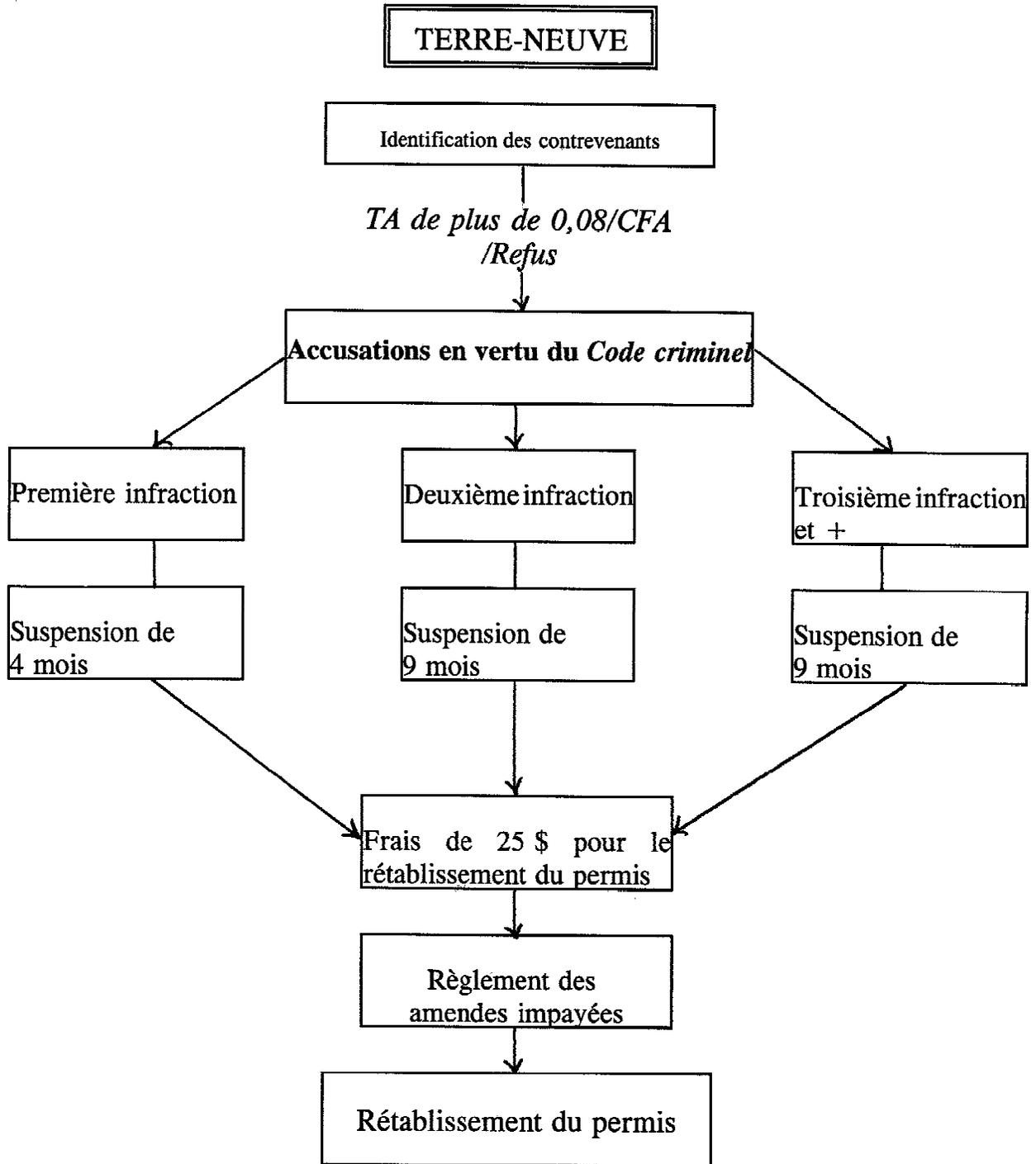
Infractions au Code criminel Terre-Neuve compte parmi les provinces les moins sévères au Canada pour ce qui est de la suspension du permis pour CFA; elle impose une suspension de quatre mois pour une première condamnation et de neuf mois pour une deuxième condamnation ou une condamnation subséquente survenue dans un délai de deux ans.

Rétablissement du permis de conduire Les contrevenants peuvent recouvrer leur permis de conduire à la fin de la période de suspension une fois qu'ils ont acquitté toutes les amendes impayées ainsi que des frais de 25 \$. À l'heure actuelle, ils ne sont pas tenus de participer à des programmes.

Initiatives futures Le gouvernement de Terre-Neuve a annoncé qu'il comptait apporter des changements majeurs aux procédures qui s'appliquent dans les cas de CFA, à compter de l'an prochain. En voici quelques-uns :

- ◆ suspension immédiate du permis pour 24 heures lorsque le TA, indiqué par l'apparition de la mention «Warn» ou W sur un appareil de détection approuvé, est de 0,05;
- ◆ frais de 100 \$ pour le rétablissement du permis quelle que soit la cause ou la durée de la suspension (y compris les suspensions de 24 heures);

- ◆ suspension du permis pour deux mois si le contrevenant a accumulé au moins trois suspensions de 24 heures en deux ans. S'il se voit imposer d'autres suspensions de 24 heures, la période de suspension du permis s'allonge;
- ◆ participation obligatoire à un bref programme d'information à la suite d'une suspension de deux mois ou plus liée à l'alcool (c.-à-d. après une première condamnation en vertu du *Code criminel* ou deux suspensions de 24 heures en 24 mois);
- ◆ après une deuxième condamnation pour CFA en vertu du *Code criminel*, examen obligatoire visant à déceler la dépendance à l'alcool, avant le rétablissement du permis de conduire.



ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Identification des contrevenants Les policiers de l'Île-du-Prince-Édouard ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ils peuvent suspendre pour 24 heures le permis de conduire d'un automobiliste si l'ADA indique «Warn». Une suspension de 24 heures peut être imposée si le TA est d'au moins 0,05. Toutes les suspensions de 24 heures imposées à un conducteur sont inscrites dans son dossier. Les agents de perfectionnement en conduite automobile en tiennent compte lorsqu'ils déterminent les mesures à prendre dans le cas des conducteurs signalés aux autorités responsables de la délivrance des permis.

La limite de TA est fixée à 0,01 pour les conducteurs de moins de 19 ans. Les contrevenants sont passibles d'une suspension de trois mois et d'une amende de 500 \$. Une deuxième infraction entraîne une suspension de six mois assortie d'une autre amende de 500 \$.

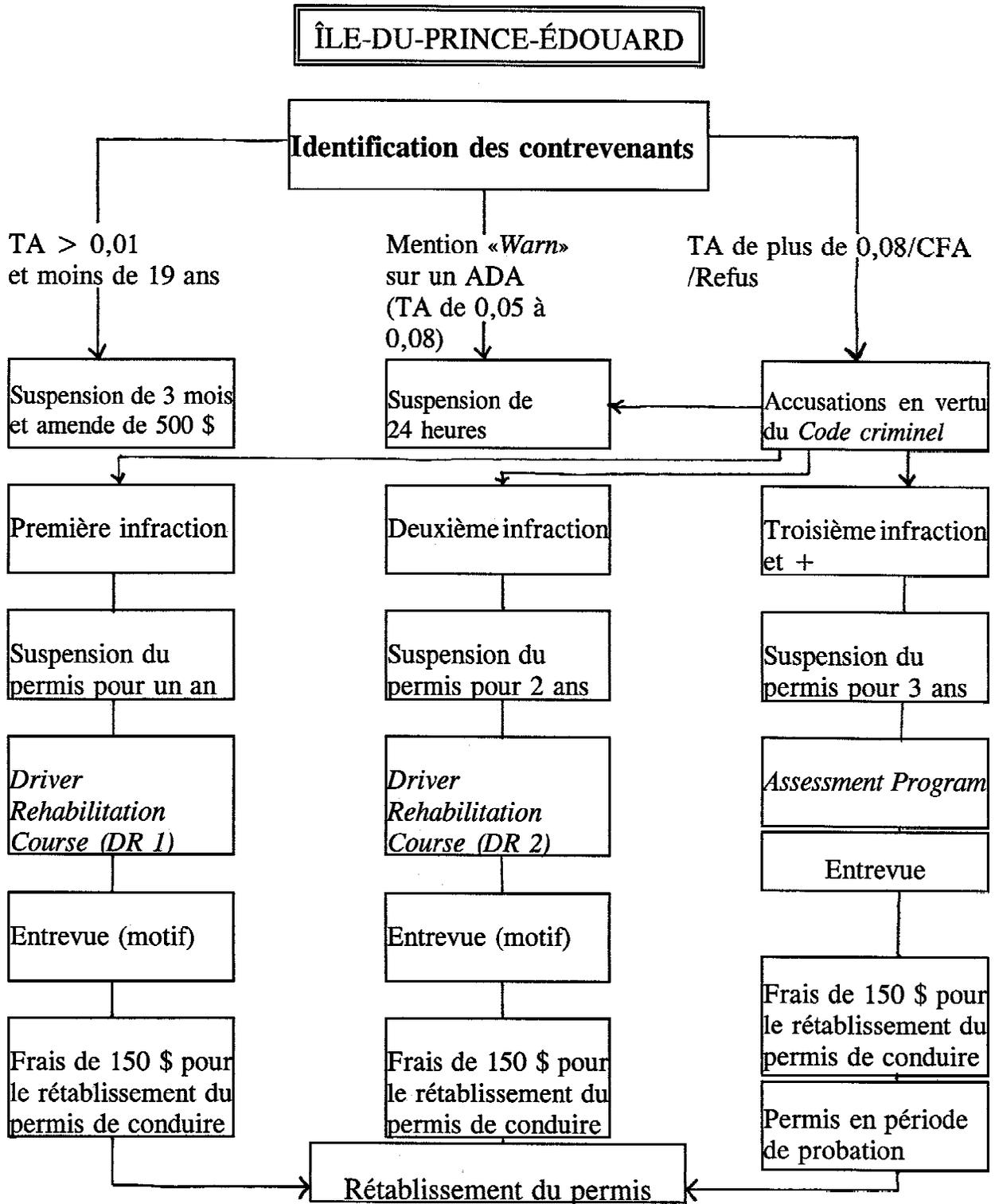
Infractions au Code criminel La suspension de 24 heures s'applique aussi aux conducteurs mis en accusation en vertu du *Code criminel*. S'ils sont condamnés, leur permis de conduire peut être suspendu pour un an dans le cas d'une première infraction, pour deux ans dans le cas d'une deuxième infraction en cinq ans et pour trois ans dans le cas d'une troisième infraction en cinq ans.

Depuis quelques années, les juges de la cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard imposent au moins trois jours d'incarcération à presque tous les automobilistes reconnus coupables de CFA, même pour la première fois. D'après le Centre canadien de la statistique juridique

(1993), cette province a le plus haut taux d'incarcération pour conduite avec facultés affaiblies au Canada.

Rétablissement du permis de conduire Tous les contrevenants doivent respecter la période de suspension prescrite et acquitter des frais de 150 \$ pour le rétablissement de leur permis. Les conducteurs reconnus coupables d'une première infraction doivent également suivre le *Driver Rehabilitation Course (DR 1)*, un programme d'information d'une durée de trois heures. À la deuxième infraction, les contrevenants doivent suivre le *Driver Rehabilitation Course (DR 2)*. Il s'agit de séances hebdomadaires traitant de divers aspects de la conduite avec facultés affaiblies. Les conducteurs reconnus coupables d'une première ou d'une deuxième infraction peuvent aussi être tenus de rencontrer un agent de perfectionnement en conduite automobile avant de recouvrer leur permis.

Les récidivistes reconnus coupables d'une troisième infraction sont tenus de participer au programme d'évaluation et de traitement (*Assessment and Treatment*) offert par le service de réadaptation des alcooliques. Ils sont ensuite dirigés vers le programme offert en milieu hospitalier ou en clinique externe. Une fois écoulée la période de suspension, ils peuvent obtenir un permis de conduire pour une période de probation d'un an. Ils doivent communiquer avec un agent de perfectionnement en conduite automobile tous les deux mois au cours de cette période.



NOUVELLE-ÉCOSSE

Identification des contrevenants Les policiers de la Nouvelle-Écosse ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ils ne peuvent suspendre immédiatement le permis des conducteurs dont le TA se situe entre 0,05 et 0,08. Les automobilistes qui, sous l'effet de l'alcool, ont été impliqués dans des collisions mortelles ou ont heurté des piétons peuvent faire l'objet d'une suspension administrative avant leur condamnation.

Infractions au Code criminel Une condamnation pour CFA en vertu du *Code criminel* entraîne la suspension du permis de conduire pour un, deux ou trois ans, selon qu'il s'agit, respectivement, d'une première infraction, d'une deuxième ou d'une infraction subséquente. Les contrevenants primaires ne sont pas tenus de participer à des programmes, mais on leur demande parfois de rencontrer un agent de perfectionnement en conduite automobile. En revanche, les récidivistes doivent participer à un programme d'évaluation à l'issue duquel on leur recommande parfois de suivre un des deux programmes portant sur la conduite avec facultés affaiblies.

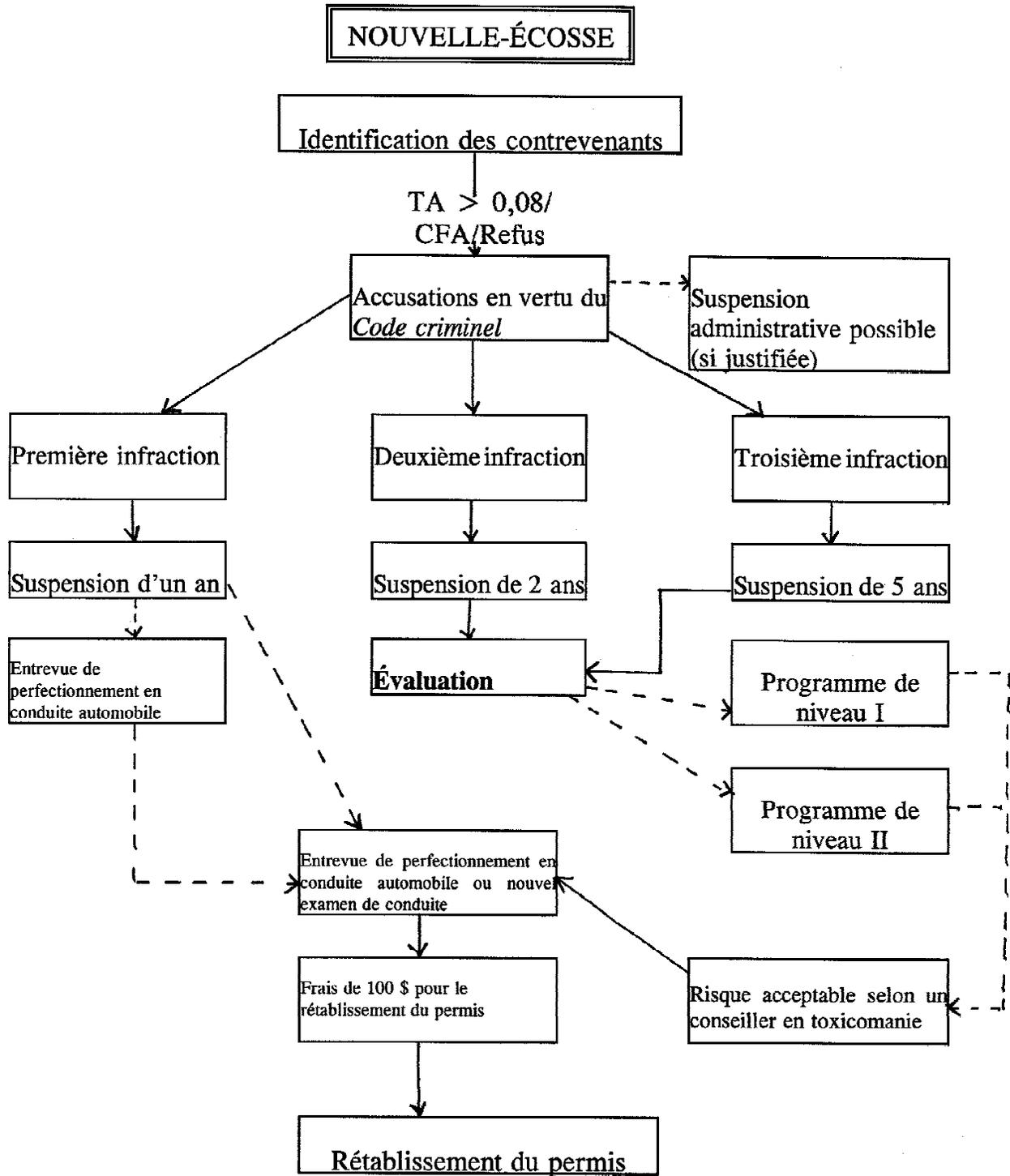
Rétablissement du permis de conduire Les contrevenants primaires peuvent recouvrer leur permis à la fin de leur période de suspension à condition de régler toutes leurs amendes impayées et d'acquitter des frais de 100 \$. Ils doivent parfois aussi rencontrer un agent de perfectionnement en conduite automobile ou se soumettre à un nouvel examen de conduite.

Les récidivistes sont soumis aux mêmes conditions que les contrevenants primaires, mais ils doivent, en plus, faire l'objet d'une recommandation favorable de la part d'un conseiller en

toxicomanie. En général, ils remplissent cette deuxième condition en participant au programme d'évaluation et en prenant les mesures recommandées.

Les conducteurs qui en sont au moins à leur troisième infraction peuvent demander au tribunal de recommander le rétablissement de leur permis de conduire après avoir respecté trois ans d'une suspension de cinq ans. Leur demande ne peut être agréée que s'ils satisfont à toutes les conditions notées plus haut pour les récidivistes et s'il est établi, avec preuves à l'appui, qu'ils n'ont pas conduit pendant la période de suspension.

Initiatives futures La Nouvelle-Écosse a fait savoir qu'elle entend apporter plusieurs changements en 1994. Elle compte notamment instaurer un programme d'information et de sensibilisation pour les contrevenants primaires, un programme de rééducation aux frais des contrevenants et un TA de zéro pour les nouveaux conducteurs. Elle envisage, par ailleurs, diverses mesures : suspension administrative du permis de conduire, saisie et mise en fourrière des véhicules et utilisation d'un dispositif de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool.



NOUVEAU-BRUNSWICK

Identification des contrevenants Les policiers du Nouveau-Brunswick ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Si le conducteur a un TA de plus de 0,05 ou si la mention «Warn» apparaît sur un ADA, ils peuvent suspendre le permis de conduire pour 24 heures.

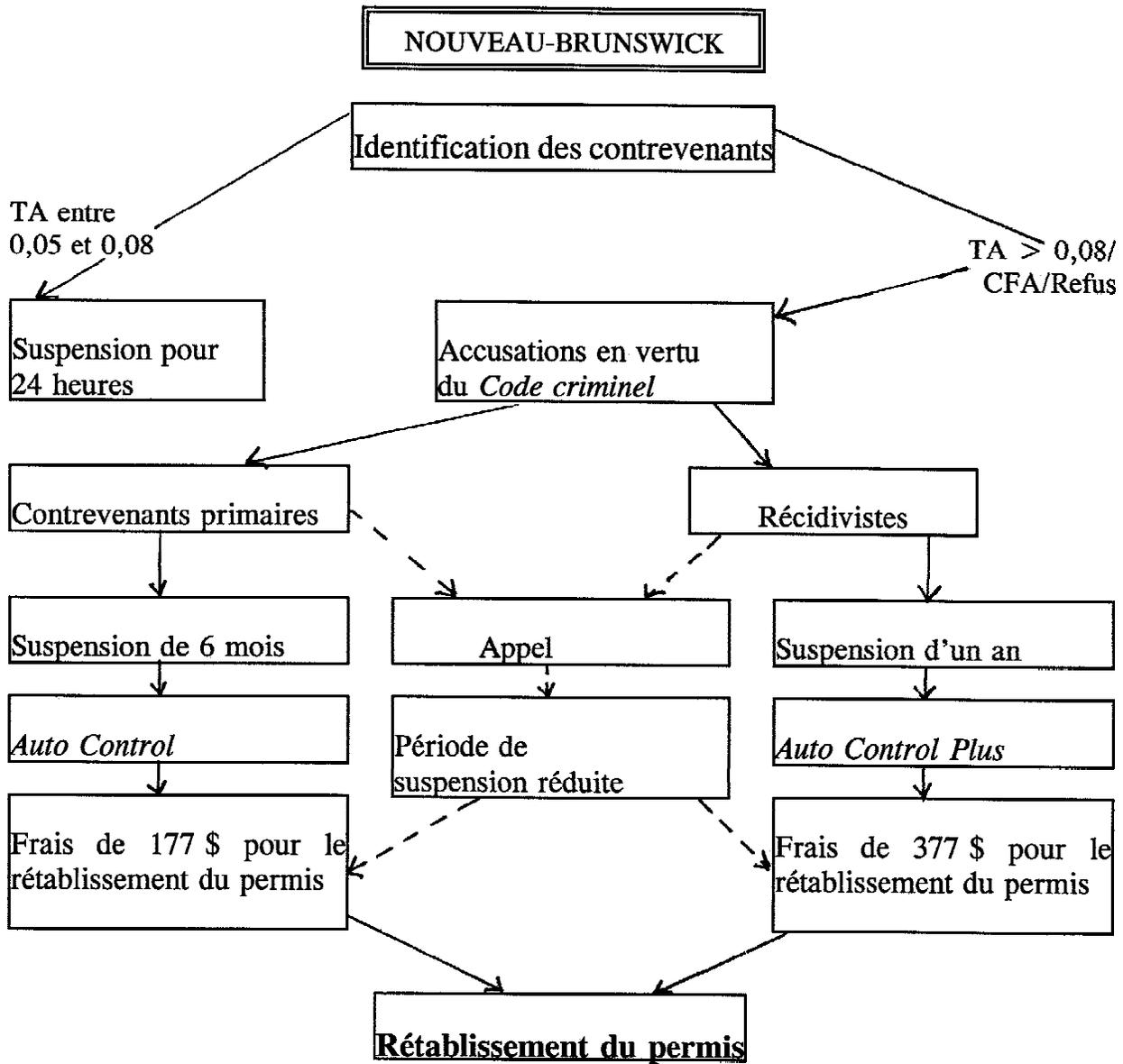
Infractions au Code criminel Le permis des conducteurs condamnés aux termes du *Code criminel* peut être suspendu pour six mois, s'il s'agit d'une première infraction, et pour douze mois, s'il s'agit d'une infraction subséquente commise dans les trois ans qui suivent. Les contrevenants primaires doivent suivre le programme Auto Control, un atelier d'information d'une journée et les récidivistes, le programme Auto Control Plus.

Rétablissement du permis de conduire Les contrevenants primaires peuvent recouvrer leur permis à la fin de la période de suspension à condition d'acquitter des frais de 177 \$ et de suivre le programme Auto Control. Il s'agit d'un programme d'information d'une journée portant sur l'alcool au volant.

Les récidivistes doivent, quant à eux, respecter la période de suspension, acquitter des frais de 377 \$ et suivre le programme Auto Control Plus. Il s'agit d'un programme d'intervention qui amène les contrevenants à réfléchir, au cours d'une fin de semaine, sur l'importance de leur consommation d'alcool et sur son incidence sur leur vie.

Les contrevenants peuvent en appeler devant la Cour du Banc de la Reine pour demander le rétablissement de leur permis de conduire avant la fin de la période de suspension.

Initiatives futures Le Nouveau-Brunswick envisage d'instaurer un système graduel de délivrance des permis selon lequel le TA devrait être de zéro pour les nouveaux conducteurs. La province songe aussi à établir un programme de suspension pour 24 heures qui comprendrait l'enregistrement des infractions.



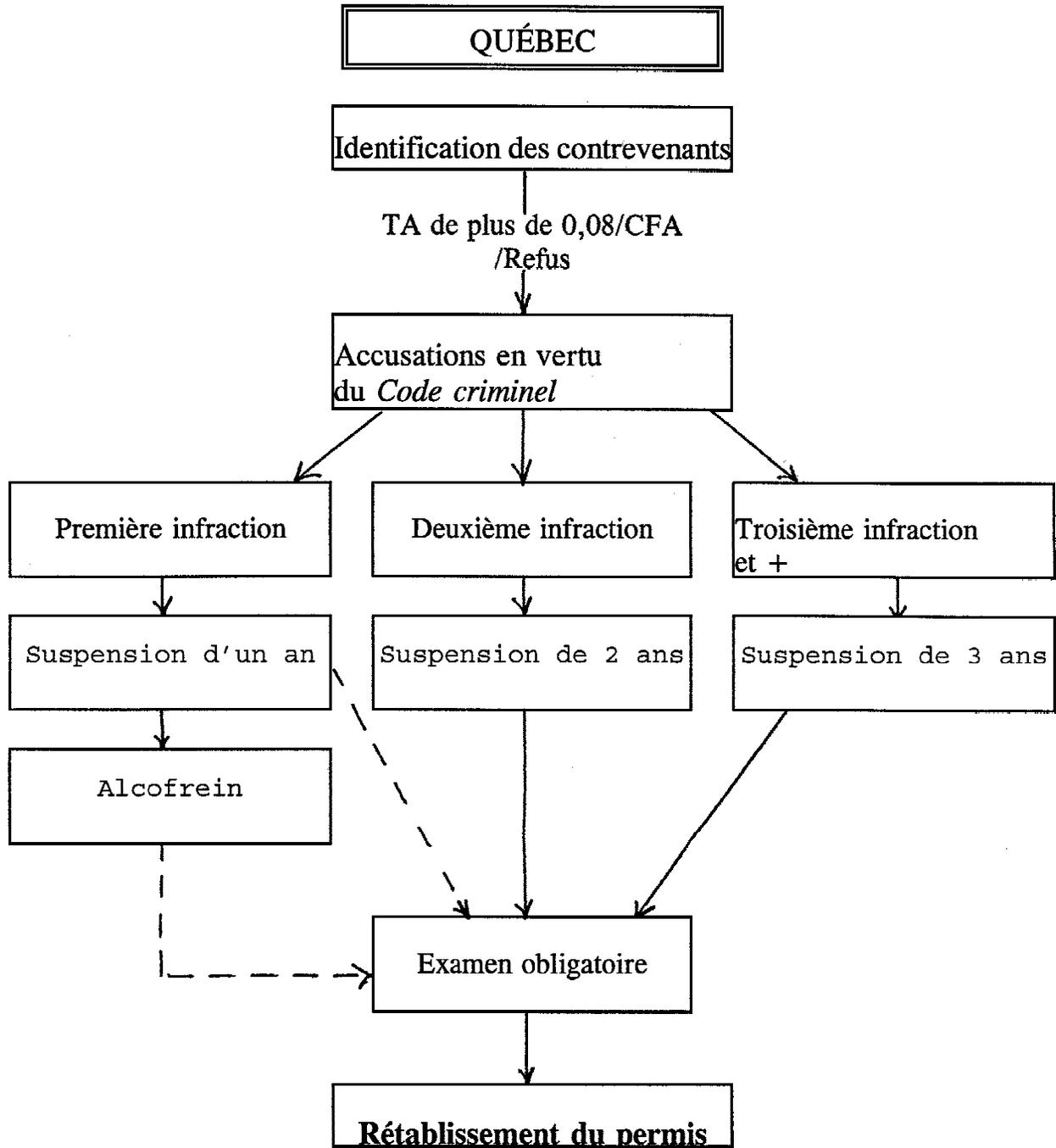
QUÉBEC

Identification des contrevenants Les policiers du Québec ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Aucune disposition ne leur permet, toutefois, de suspendre le permis de conduire pour 24 heures.

Infractions au Code criminel Le permis des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* est suspendu pour un an, dans le cas d'une première infraction, pour deux ans, dans le cas d'une deuxième, et pour trois ans, dans le cas d'une infraction subséquente.

Rétablissement du permis de conduire Les contrevenants peuvent recouvrer leur permis à la fin de la période de suspension s'ils réussissent un examen et acquittent les frais prévus. Le tribunal peut, en outre, ordonner aux contrevenants primaires de suivre l'atelier d'information Alcofrein.

Initiatives futures La province n'en a mentionné aucune.



ONTARIO

Identification des contrevenants Les policiers de l'Ontario ont recours à des vérifications au hasard dans le cadre du programme *RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere)* pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ils utilisent aussi des appareils de détection approuvés (ADA) pour identifier les conducteurs qui ont consommé de l'alcool. Si la mention «*Warn*» apparaît sur un ADA ou si le TA est supérieur à 0,05, le permis de conduire de l'automobiliste peut être suspendu pour 12 heures. Il n'y a pas d'enregistrement permanent de ces suspensions.

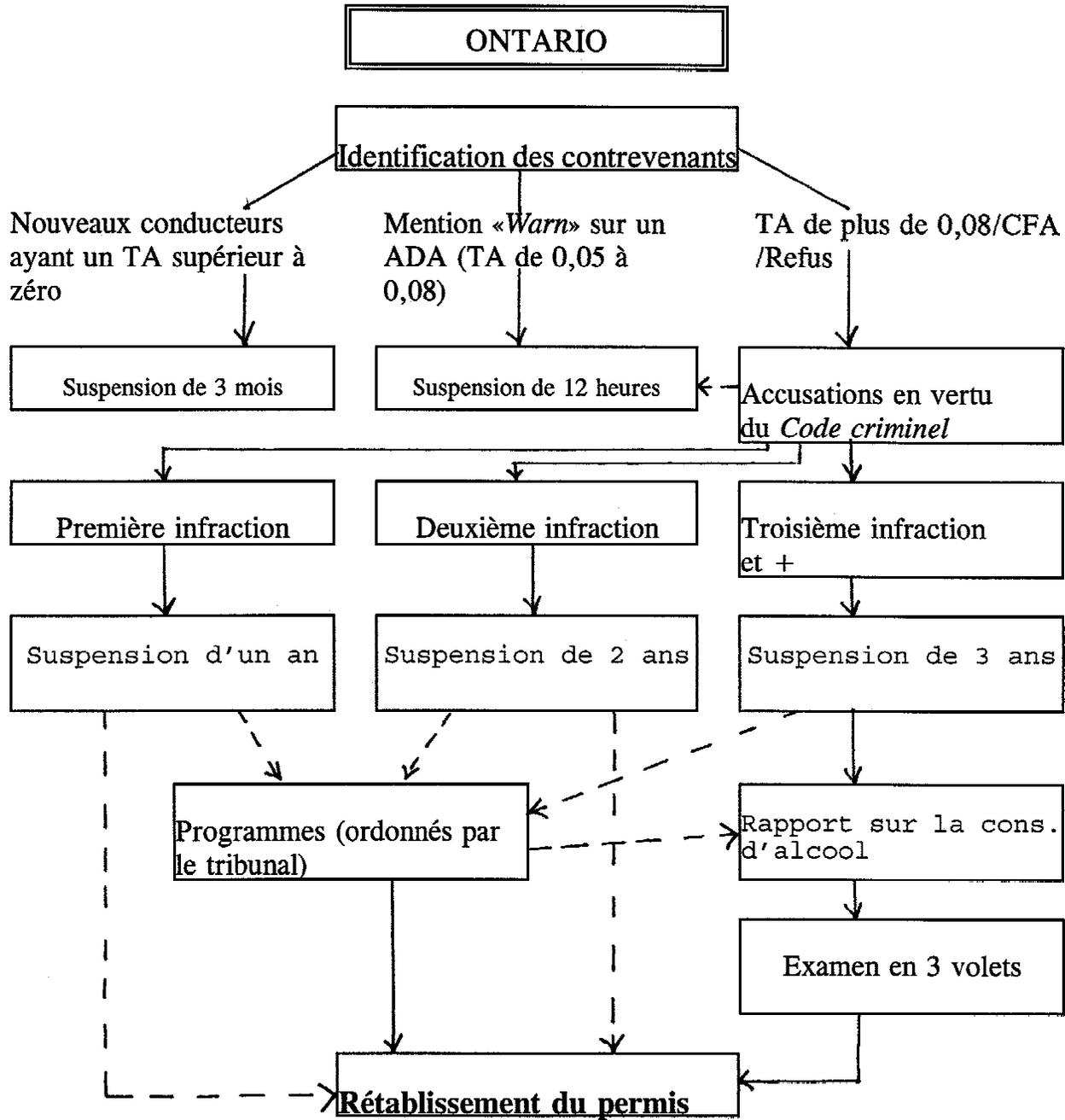
Selon le nouveau système de délivrance des permis graduel, tous les nouveaux conducteurs, quel que soit leur âge, devront conserver un TA de zéro pendant les deux premières années suivant l'obtention du permis. Tout manquement entraînera la suspension du permis de conduire pour 30 jours et une amende.

Infractions au Code criminel Le permis des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* est suspendu pour un an dans le cas d'une première infraction, pour deux ans dans le cas d'une deuxième et pour trois ans dans le cas d'une troisième. Le tribunal peut obliger le contrevenant à suivre l'un des nombreux programmes sur la conduite avec facultés affaiblies financés par le ministère du Solliciteur général et des Services correctionnels. Il s'agit parfois d'une série de séances d'information ou d'un programme de traitement de l'alcoolisme ou de la toxicomanie offert dans un établissement correctionnel. Peu de programmes sont offerts; les contrevenants n'y ont donc pas tous accès.

Rétablissement du permis de conduire Les conducteurs qui en sont à leur première et à leur deuxième infraction doivent simplement attendre la fin de leur période de suspension pour

recouvrer leur permis. Ceux qui en sont à leur troisième infraction doivent, en outre, fournir un rapport médical favorable sur leur consommation d'alcool et subir un examen en trois volets (connaissances, vision et conduite routière). La période de suspension ne peut être réduite.

Initiatives futures La province songe actuellement à diverses mesures dont la suspension administrative du permis, les dispositifs de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool et l'obligation de suivre un traitement ou un programme de rééducation.



MANITOBA

Identification des contrevenants À l'instar de leurs collègues de plusieurs autres provinces, les policiers du Manitoba ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Si la mention «*Warn*» apparaît sur un ADA (TA de 0,05 à 0,10), le conducteur peut voir son permis suspendu pour six heures. Si la mention «*Fail*» apparaît (TA de plus de 0,10) l'automobiliste peut voir son permis suspendu pour 12 heures et être invité à fournir un échantillon d'haleine à l'aide d'un instrument de qualité ayant valeur probante. Ceux qui refusent de le faire ou qui enregistrent un TA de plus de 0,08 sur cet instrument s'exposent à une suspension administrative de leur permis pour trois mois et à des accusations en vertu du *Code criminel*. La suspension administrative du permis entre en vigueur dans les sept jours et est indépendante des peines qui peuvent découler d'une condamnation en vertu du *Code criminel*.

Infractions au Code criminel Le permis des conducteurs reconnus coupables d'une première infraction est suspendu pour six mois. S'ils ont été impliqués dans un accident, la suspension est de douze mois. Une suspension de cinq ans est imposée aux récidivistes. Les contrevenants doivent également être évalués par la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances. Ils peuvent ensuite être dirigés vers un atelier d'information, un programme pour les conducteurs à risque élevé ou un programme de traitement. Certains d'entre eux ne sont dirigés vers aucun programme.

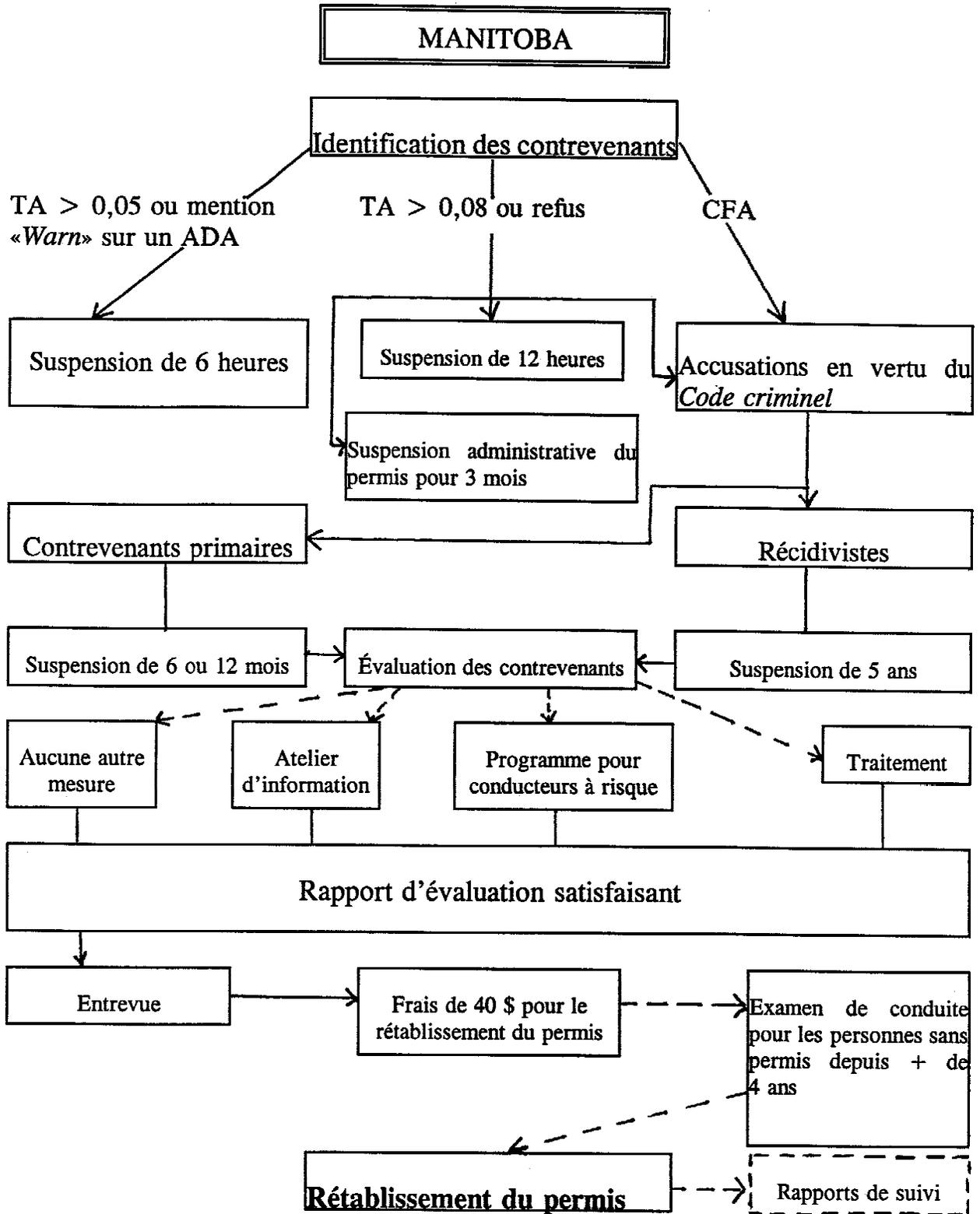
Rétablissement du permis de conduire Toutes les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies doivent, pour recouvrer leur permis, subir une évaluation, acquitter des frais de 40 \$ et passer une entrevue. Si l'évaluation révèle que la personne souffre d'alcoolisme ou de toxicomanie, son permis de conduire peut être suspendu jusqu'à

ce que des documents indiquent que le problème est réglé. Les conducteurs qui n'ont pas de permis depuis plus de quatre ans doivent aussi passer un examen de conduite.

Les contrevenants peuvent demander le rétablissement anticipé de leur permis de conduire à la Commission d'appel des suspensions de permis. Ceux qui ont été reconnus coupables de plus de deux infractions au *Code criminel* en cinq ans ne peuvent pas interjeter appel.

Le Manitoba applique aussi très activement un programme de saisie des véhicules et de mise en fourrière. Le véhicule de toute personne qui conduit alors qu'elle est sous le coup d'une suspension peut être saisi et envoyé à la fourrière pour 30 jours.

Initiatives futures Le Manitoba envisage actuellement d'abaisser la limite de TA pour les conducteurs débutants.



SASKATCHEWAN

Identification des contrevenants Tout au long de l'année, les policiers de la Saskatchewan s'attaquent à la conduite avec facultés affaiblies à l'aide d'un programme d'application sélective-circulation (*Selective Traffic Enforcement Program (STEP)*). Ce programme très visible a pour but d'informer le public sur la CFA tout en faisant respecter les lois qui la concernent. Les policiers peuvent utiliser des appareils de détection approuvés (ADA), mais ils ne le font pas pour le moment parce que le calibrage des appareils a récemment été contesté avec succès devant les tribunaux.

Les policiers de la Saskatchewan ont également le pouvoir de suspendre pour 24 heures le permis d'un conducteur, si la mention «*Warn*» apparaît sur un appareil de détection approuvé. Le TA fixé pour une telle suspension est de 0,06. Les conducteurs dont le TA est plus élevé et qui sont accusés de CFA en vertu du *Code criminel* sont eux aussi frappés d'une suspension de 24 heures.

Infractions au Code criminel Les automobilistes reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies en Saskatchewan sont passibles d'une suspension de six mois pour la première infraction, d'un an pour la deuxième, de trois ans pour la troisième et de cinq ans pour toute infraction subséquente.

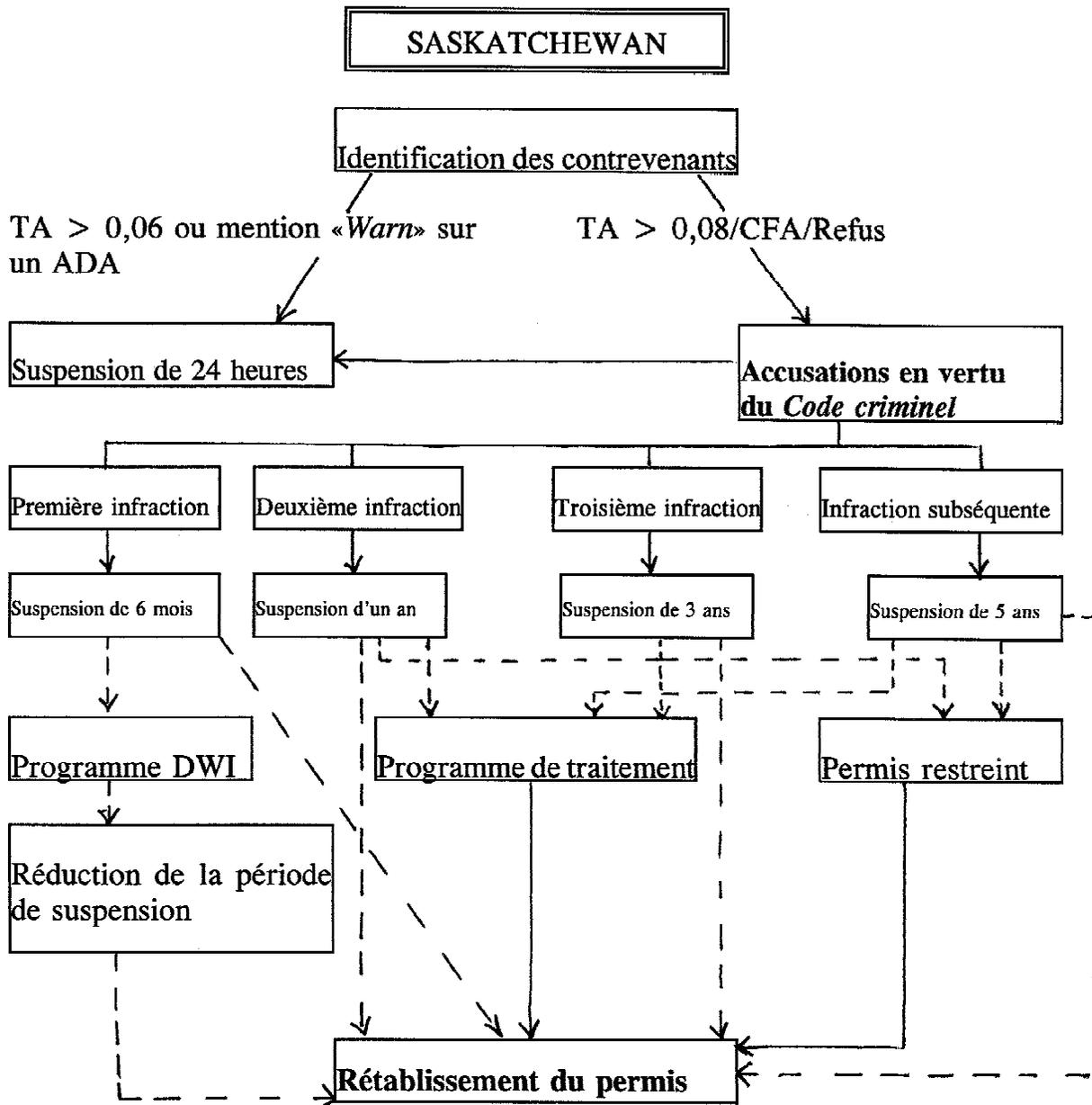
Le programme de la Saskatchewan a ceci de particulier qu'il permet aux récidivistes de suivre un traitement de l'alcoolisme en milieu hospitalier plutôt que d'être incarcérés.

Rétablissement du permis de conduire Les contrevenants primaires peuvent choisir entre deux options : attendre que soit écoulée toute la période de suspension imposée ou respecter l'interdiction de conduire prononcée par le tribunal (minimum trois mois), acquitter des frais

de 150 \$ et suivre le programme *Driving Without Impairment (DWI)*. Ce programme permet aux contrevenants de recouvrer leur permis avant la fin de la période de suspension de six mois.

Les récidivistes doivent soit attendre que la période de suspension soit écoulée, soit demander un permis restreint après six mois, dans le cas d'une suspension d'un an, après deux ans, dans le cas d'une suspension de trois ans, ou après trois ans, dans le cas d'une suspension de cinq ans.

Initiatives futures Le comité interorganismes sur la conduite avec facultés affaiblies a proposé certaines mesures dont l'imposition d'une limite de TA plus basse pour les nouveaux conducteurs, la prolongation de la durée des suspensions prévues par la loi, l'instauration de programmes de rééducation et l'élimination du permis restreint.



ALBERTA

Identification des contrevenants Les policiers de l'Alberta appliquent *CheckStop*, un programme très actif de vérifications au hasard, pour faire échec à la conduite avec facultés affaiblies. Ils ont recours à des appareils de détection approuvés (ADA). Si la mention «*Warn*» (TA de 0,05) apparaît sur l'ADA ou si les facultés de l'automobiliste semblent affaiblies par l'alcool, ils peuvent suspendre pour 24 heures son permis de conduire.

Infractions au Code criminel Les conducteurs accusés de conduite avec facultés affaiblies causant la mort ou des lésions corporelles sont signalés au Bureau de surveillance de la conduite automobile (*Driver Control Board*). Cet organisme peut suspendre le permis de l'accusé jusqu'à ce que le tribunal ait rendu jugement.

Les conducteurs reconnus coupables de CFA en Alberta sont passibles d'une suspension de permis d'un an, dans le cas d'une première infraction, de trois ans, dans le cas d'une deuxième, et de cinq ans, dans le cas d'une infraction subséquente.

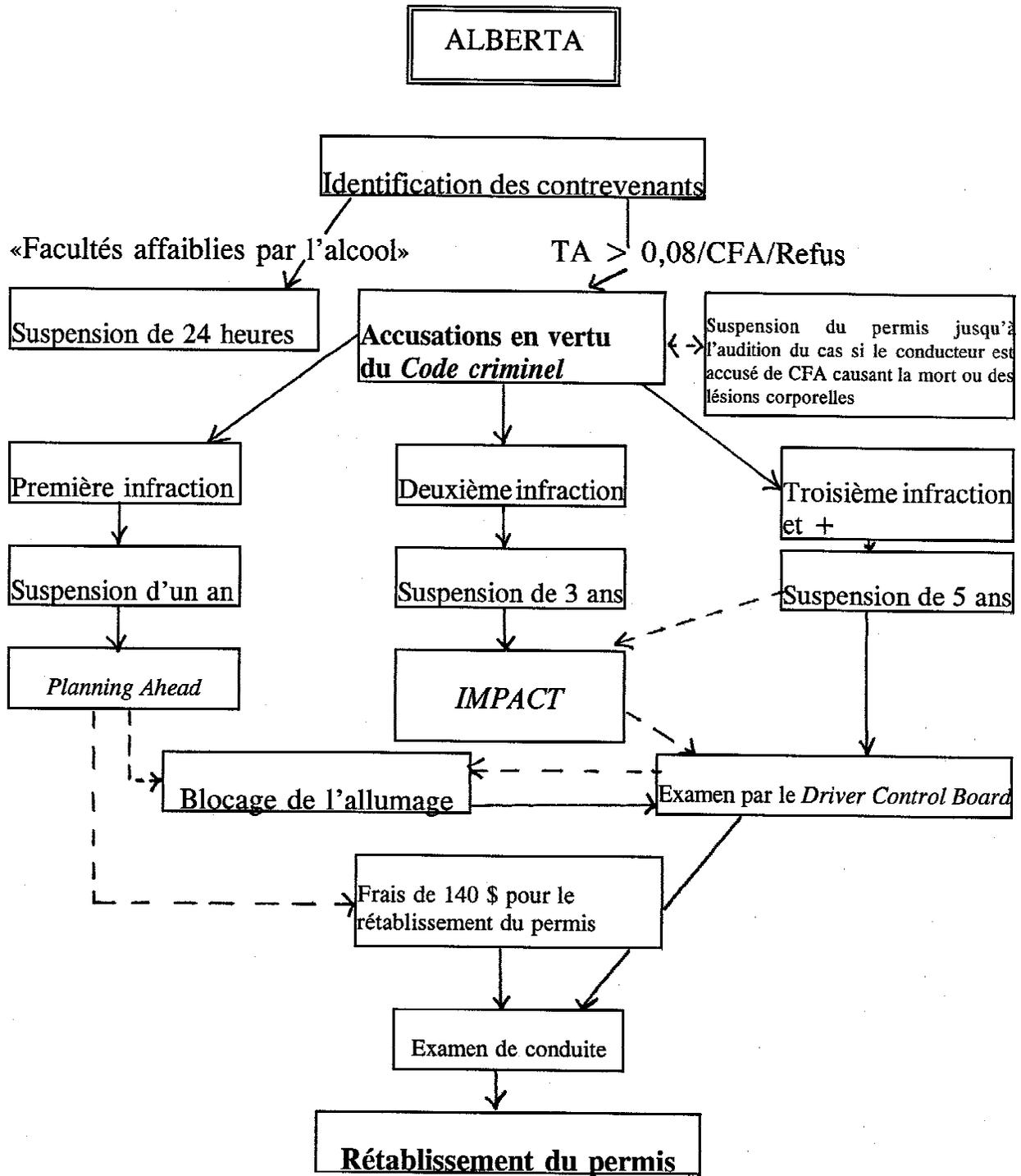
Rétablissement du permis de conduire Pour recouvrer leur permis, les contrevenants primaires doivent acquitter des frais de 140 \$, passer un examen de conduite et suivre le programme *Planning Ahead*, un atelier d'une journée sur la conduite avec facultés affaiblies.

Les récidivistes doivent acquitter les frais de rétablissement du permis, passer un examen de conduite et suivre le programme *IMPACT*, un programme d'évaluation et de prise de conscience qui s'étend sur une fin de semaine. Les conducteurs qui en sont à leur troisième infraction doivent aussi comparaître devant le Bureau de surveillance de la conduite automobile.

L'Alberta applique activement un programme de saisie des véhicules et de mise en fourrière. Les policiers ont le pouvoir d'envoyer à la fourrière pour 30 jours le véhicule de quiconque a conduit sans permis.

L'Alberta est actuellement la seule province au Canada à gérer un programme de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool. Les contrevenants qui ont respecté l'interdiction de conduire prononcée par le tribunal et qui ont satisfait à toutes les autres conditions fixées pour le rétablissement du permis de conduire peuvent demander au Bureau de surveillance de la conduite automobile l'autorisation de participer au programme de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool. Ils obtiennent alors un permis qui ne vaut que pour le véhicule muni d'un dispositif de blocage. Les frais d'installation et d'entretien du dispositif incombent aux contrevenants. Le programme a récemment été étendu aux contrevenants primaires.

Initiatives futures Aucune nouvelle mesure n'est prévue pour le moment.



COLOMBIE-BRITANNIQUE

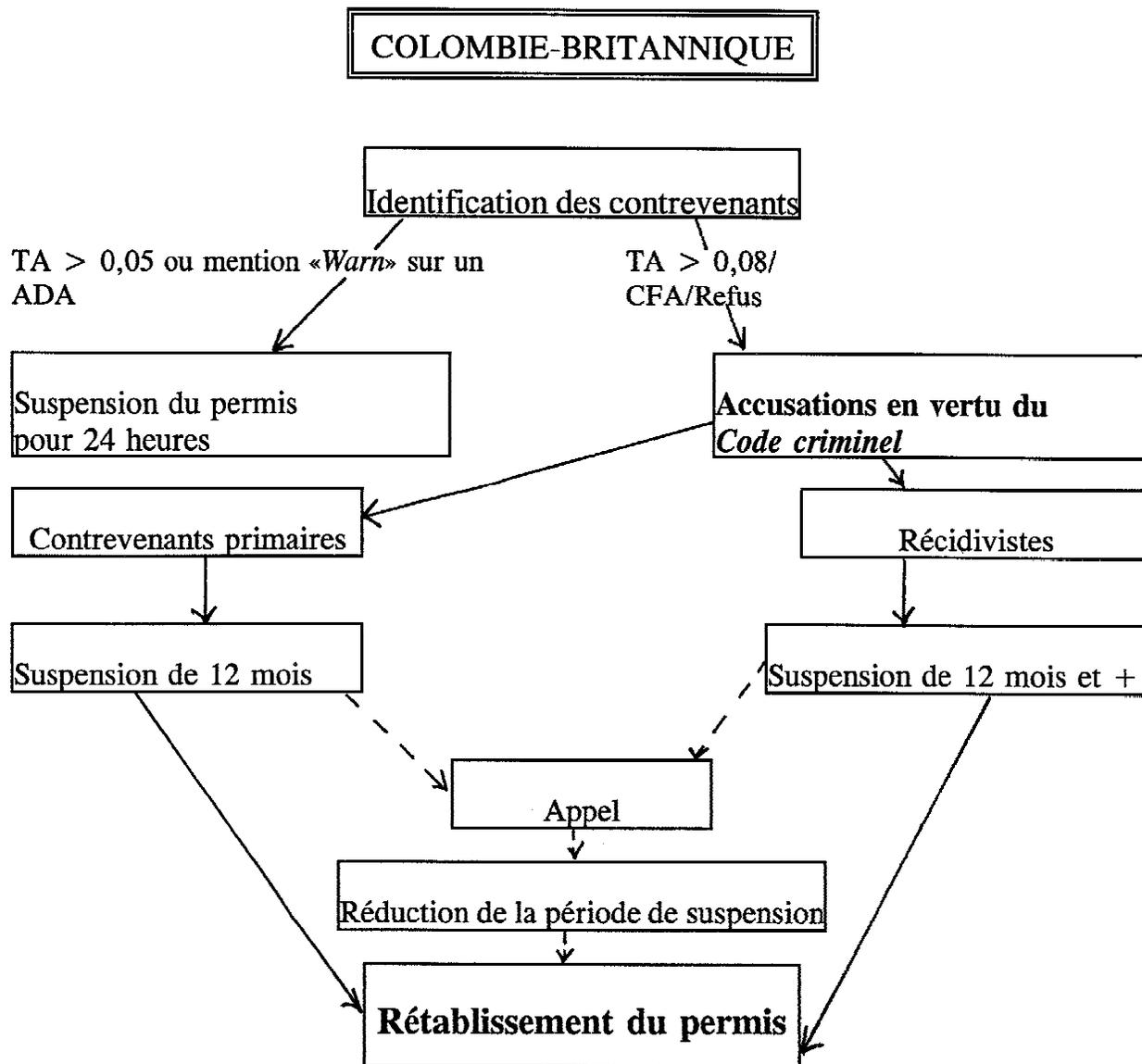
Identification des contrevenants Les policiers de la Colombie-Britannique font des vérifications au hasard depuis de nombreuses années dans le cadre du programme CounterAttack. Ils ont aussi recours à des appareils de détection approuvés (ADA). Si la mention «Warn» (TA de 0,05) apparaît sur l'ADA ou si les facultés de l'automobiliste sont affaiblies par l'alcool, ils peuvent lui interdire de conduire pour une période de 24 heures. La plupart des interdictions de 24 heures sont fondées sur le jugement des policiers, et la totalité d'entre elles sont consignées au dossier du conducteur. Le surintendant tient compte des interdictions de 24 heures et des autres renseignements inscrits au dossier du conducteur lorsqu'il détermine la durée de l'interdiction de conduire imposée aux récidivistes.

Infractions au Code criminel Une condamnation en vertu du *Code criminel* pour une première infraction de CFA entraîne l'interdiction de conduire pendant 12 mois. Toute condamnation subséquente entraîne une interdiction d'au moins 12 mois. Il appartient au juge d'imposer, s'il y a lieu, de plus longues périodes d'interdiction aux récidivistes.

Rétablissement du permis de conduire Tous les contrevenants doivent respecter la période d'interdiction, acquitter des frais de 100 \$ et régler toutes leurs dettes en souffrance envers la province pour recouvrer leur permis. Aucun programme ne leur est imposé.

Les contrevenants peuvent en appeler de la durée de l'interdiction de conduire prononcée par le tribunal (mais seulement de la portion qui dépasse le minimum de 12 mois) ou présenter des observations écrites au surintendant des véhicules automobiles. Bien qu'il existe un certain pouvoir discrétionnaire, il est très rare que la période d'interdiction soit réduite dans le cas d'une infraction au *Code criminel*.

Initiatives futures La Colombie-Britannique envisage plusieurs mesures nouvelles dont l'imposition d'une limite de TA de zéro aux nouveaux conducteurs (dans le cadre d'un programme destiné aux conducteurs débutants), l'évaluation obligatoire des conducteurs qui se sont vu imposer deux interdictions de conduire pour 24 heures en 24 mois, l'interdiction de conduire obligatoire pour trois mois aux conducteurs qui se sont vu imposer trois interdictions de conduire pour 24 heures en 24 mois, la suspension administrative du permis de conduire et la mise en fourrière des véhicules.



TERRITOIRE DU YUKON

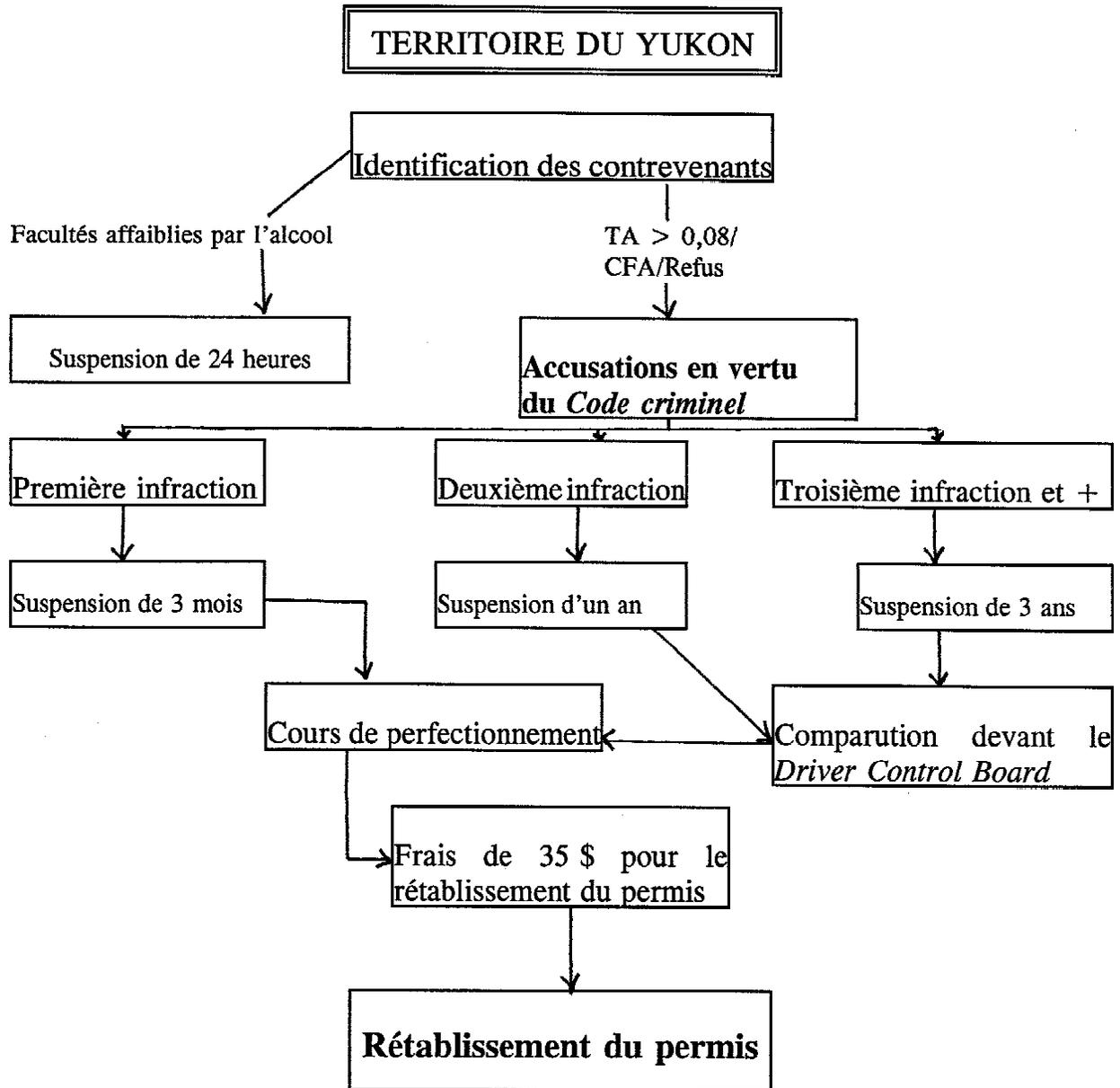
Identification des contrevenants Les policiers du Yukon ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ils peuvent suspendre pour 24 heures le permis des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool. La limite de TA pour les suspensions immédiates est de 0,08. Les policiers font rapport de toutes ces suspensions à la Commission des véhicules automobiles, qui les verse aux dossiers des contrevenants. Les tribunaux, le Bureau de surveillance de la conduite automobile (*Driver Control Board*) et le registrateur tiennent compte des renseignements sur les suspensions de 24 heures pour évaluer les antécédents du conducteur.

Infractions au Code criminel Les conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* font l'objet d'une suspension de trois mois à la première infraction, de douze mois à la deuxième et de trois ans à la troisième.

Rétablissement du permis de conduire Tous les contrevenants doivent respecter intégralement la période de suspension, suivre un cours de perfectionnement de la conduite automobile et acquitter des frais de 35 \$. Les récidivistes doivent également comparaître devant le Bureau de surveillance de la conduite automobile avant de recouvrer leur permis.

Initiatives futures Le Yukon envisage actuellement plusieurs mesures dont la délivrance graduelle du permis prévoyant l'imposition d'une limite de TA de zéro dans le cas des nouveaux conducteurs, la hausse des frais à acquitter pour le rétablissement du permis de conduire (100 \$ dans le cas d'une première infraction, 200 \$ dans le cas d'une deuxième et 300 \$ dans le cas d'une infraction subséquente) et l'adoption d'un nouveau programme pour

les récidivistes. Le Centre correctionnel de Whitehorse élabore actuellement des programmes sur la conduite avec facultés affaiblies.



TERRITOIRES DU NORD-OUEST

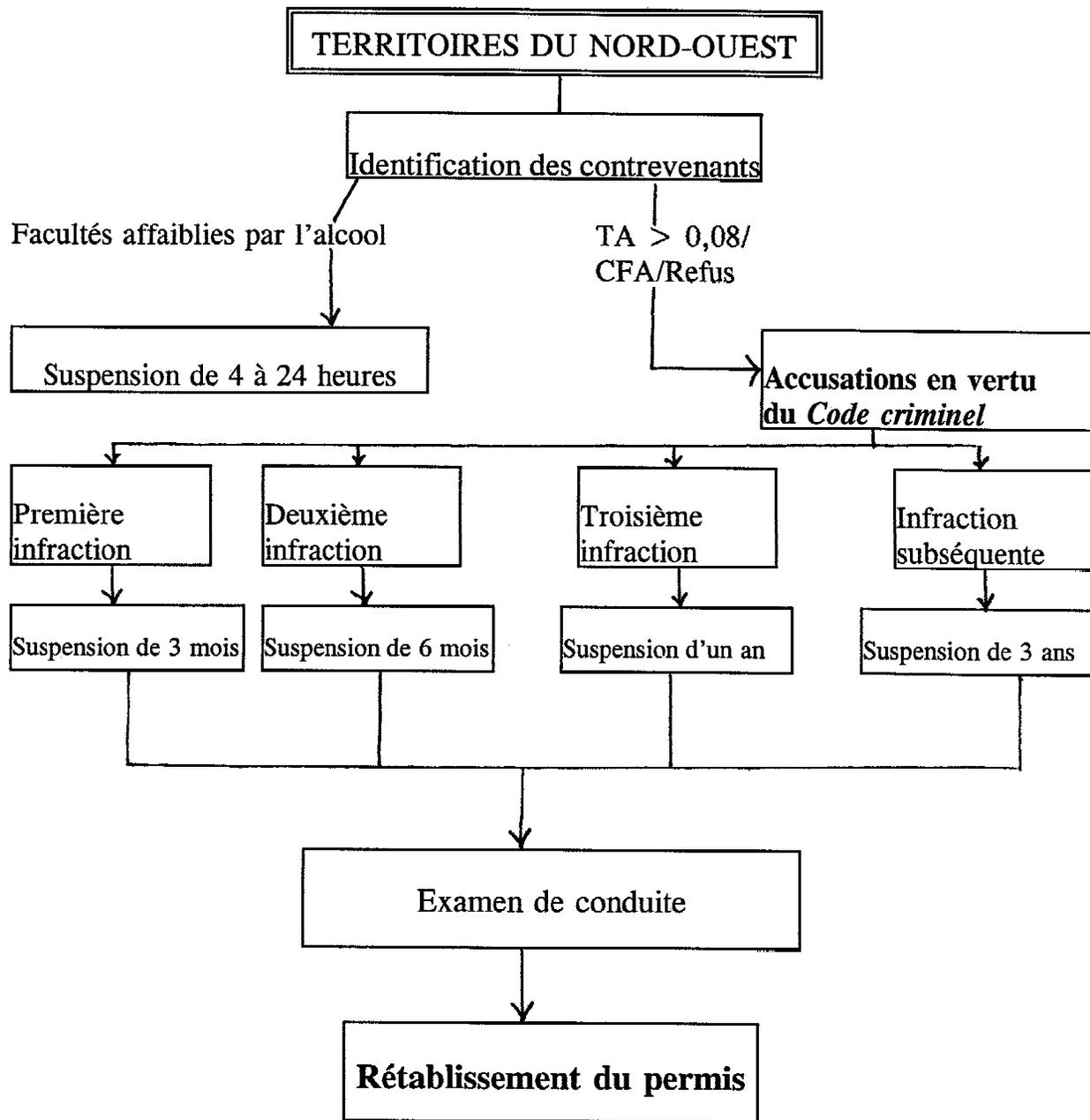
Identification des contrevenants Les policiers des Territoires du Nord-Ouest ont recours à des vérifications au hasard et à des appareils de détection approuvés (ADA) pour faire respecter les lois sur la conduite avec facultés affaiblies. Ils peuvent suspendre pour une période de 4 à 24 heures le permis de tout conducteur dont les facultés sont affaiblies par l'alcool.

Infractions au Code criminel Le permis de conduire est obligatoirement suspendu pour trois mois à la première infraction, pour six mois à la deuxième, pour 12 mois à la troisième et pour trois ans pour toute infraction subséquente.

Rétablissement du permis de conduire Pour recouvrer leur permis, les conducteurs doivent attendre que soit écoulée la période de suspension et passer un examen routier. Il n'y a pas de rétablissement anticipé du permis de conduire.

Initiatives futures Les Territoires du Nord-Ouest envisagent actuellement d'imposer des frais de 100 \$ pour le rétablissement du permis et d'offrir aux contrevenants un cours sur l'alcoolisme.

Les autorités songent aussi à établir des suspensions administratives, des programmes obligatoires et une limite de TA plus basse pour les jeunes conducteurs.



4.0 PROGRAMMES À L'INTENTION DES CONTREVENANTS

Des mesures conçues expressément pour prévenir la récidive chez les automobilistes condamnés pour conduite avec facultés affaiblies sont très répandues, non seulement au Canada mais partout en Amérique du Nord. Ces interventions, souvent qualifiées de mesures de prévention tertiaire, comportent généralement 1° des sanctions judiciaires et administratives et 2° des programmes de rééducation. Dans le chapitre 3, on décrivait l'éventail des procédures judiciaires et administratives qui s'appliquent dans les cas de conduite avec facultés affaiblies (CFA) dans chaque province et territoire du Canada, ainsi que les genres de programmes existants. Le chapitre que voici décrit plus en détail les programmes de rééducation. Il présente tout d'abord une vue d'ensemble de ces programmes et en décrit les trois grands types : programmes d'information, de traitement et d'évaluation. Viennent ensuite des exemples de chaque type de programme offert à l'heure actuelle au Canada et la description d'autres programmes qu'il est difficile de ranger dans l'une des trois grandes catégories. La description des caractéristiques d'un programme de rééducation modèle complète le chapitre. Le répertoire complet des programmes existants figure dans le chapitre 5.

4.1 Renseignements généraux

Depuis une vingtaine d'années, les programmes de rééducation conçus pour les automobilistes reconnus coupables de CFA se multiplient et ils suscitent de plus en plus d'intérêt. La création de ces programmes repose sur l'hypothèse que, pour prévenir la CFA, il faut s'attaquer aux problèmes qui sont à l'origine de ce comportement - le plus souvent, la surconsommation d'alcool. Même si les programmes de rééducation se recoupent à maints égards, dans ce chapitre nous en distinguons trois grandes catégories : les programmes d'information, les programmes de traitement et les programmes d'évaluation. Nous expliquerons les principes de base et la raison d'être de chaque approche avant d'en décrire brièvement l'efficacité.

4.1.1 Programmes d'information. Dans l'ensemble des programmes conçus pour les automobilistes reconnus coupables de CFA, les plus nombreux sont ceux qui se caractérisent par une approche essentiellement éducative. Malgré la grande diversité des formules et des méthodes employées, ces programmes comportent généralement la présentation d'information sur l'alcool, ses effets sur le comportement, ses effets sur l'aptitude à conduire un véhicule et son rôle dans les accidents de la route. Il arrive que l'on donne aussi des renseignements sur l'alcoolisme, mais la modification des habitudes de consommation d'alcool n'est généralement pas un objectif direct du programme.

Les programmes d'information sont devenus une solution de rechange de plus en plus populaire à l'incarcération pour les automobilistes reconnus coupables de CFA. L'approche éducative employée pour amener les conducteurs ivres à s'amender repose sur l'hypothèse que le contrevenant condamné pour CFA ne possède ni les connaissances ni les capacités nécessaires pour éviter de récidiver. On pense qu'en les renseignant au sujet des effets de l'alcool sur le comportement, du rapport entre la quantité d'alcool consommée et le taux d'alcoolémie et des lois qui répriment l'alcool au volant, on réussira à corriger la situation et à réduire la récidive. Bien que convaincant à première vue, ce raisonnement présente une faille majeure, du fait qu'il suppose l'existence d'un lien conceptuel ou empirique entre la connaissance des effets de l'alcool et le comportement en matière d'alcool au volant.

C'est à Phoenix, au début des années 70, qu'a vu jour le premier programme d'information à grande échelle s'adressant aux automobilistes qui prenaient le volant après avoir bu (Stewart et Malfetti, 1970). Ce programme s'échelonnait sur quatre séances de deux heures et demie pendant lesquelles les participants étaient informés des effets de l'alcool sur la conduite d'un véhicule. Ayant donné au départ de bons résultats, ce programme a servi de modèle à plus de 400 programmes de sensibilisation semblables en Amérique du Nord (Malfetti, 1975). Toutefois, le contenu et la durée des cours inspirés du modèle de Phoenix varient considérablement. Certains programmes ne comportent qu'une seule séance tandis que d'autres en comptent 13, voire davantage.

Même si l'objectif ultime de ces programmes d'information est de réduire la récurrence, on cherche aussi, dans l'immédiat, à renseigner les participants sur l'alcool et ses effets sur quiconque conduit après avoir bu. Dans des études portant sur de tels programmes de sensibilisation, on a évalué leur efficacité en fonction de plusieurs critères ou indicateurs de résultats, dont les connaissances, les attitudes, les habitudes de vie, les accidents subséquents, les infractions aux règlements de la circulation et les condamnations pour CFA. La plupart des études fondent leur évaluation de ces programmes sur la modification des connaissances ou des attitudes. Or, si ces critères peuvent être des indicateurs valables de l'atteinte des objectifs immédiats du programme, ils sont des indicateurs indirects de l'efficacité globale du programme pour ce qui est de réduire la fréquence de la conduite en état d'ébriété. Pour pouvoir évaluer globalement l'efficacité des programmes, il faut considérer des indicateurs directs de variables liées à la sécurité routière et les mettre en rapport avec d'autres indicateurs.

Mann et ses collaborateurs (1983) ont passé en revue les études publiées de 1970 à 1982; ils ont constaté que l'efficacité des programmes d'information conçus pour les automobilistes qui conduisaient après avoir bu n'était pas prouvée de façon concluante. Dans une revue ultérieure d'évaluations de programmes semblables, Foon (1988) a conclu que, même si certains programmes connaissaient un succès modeste auprès de buveurs occasionnels, l'efficacité de ces programmes, dans l'ensemble, était douteuse. Dans certains cas, l'évaluation du programme révèle une amélioration des connaissances et des attitudes face à l'alcool au volant, mais peu de changements sont apparents dans les habitudes personnelles de consommation d'alcool. Quant aux condamnations subséquentes pour une infraction liée à l'alcool au volant et à d'autres indicateurs de la sécurité routière, certaines études peu rigoureuses ont révélé que les programmes d'information avaient un effet bénéfique, alors que d'autres études, plus scientifiques, n'ont pas systématiquement révélé de résultats nettement positifs.

Dans une étude de suivi à long terme assez particulière, Mann et ses collaborateurs (1993) ont examiné la mortalité dans un groupe de contrevenants secondaires (c'est-à-dire de personnes condamnées une deuxième fois) de 7 à 13 ans après qu'on les eut dirigés soit vers

un programme d'information, soit vers un groupe témoin. Ces contrevenants avaient, globalement, un taux de mortalité plus élevé que l'ensemble de la population. C'est dans le groupe d'âge des 55 à 79 ans qu'on trouvait le plus grand nombre de décès, mais le risque de décès prématuré était plus grand chez les contrevenants âgés de 15 à 34 ans. Quand on examinait la cause du décès, on constatait que les contrevenants avaient un taux plus élevé que la normale de mortalité attribuable à une maladie cérébrovasculaire, à une maladie du foie, à des causes accidentelles ou violentes et au syndrome de dépendance alcoolique.

En comparant le taux de mortalité des contrevenants qui avaient suivi le programme d'information à celui des membres du groupe témoin, on constate que les programmes d'information ont un effet bénéfique à long terme. En effet, ceux qui avaient suivi le programme d'information affichaient un taux de mortalité générale sensiblement plus faible et un plus faible taux de mortalité imputable à des causes accidentelles et violentes que les contrevenants du groupe témoin. Cependant, il n'y avait aucune différence entre le groupe traité et le groupe témoin en ce qui concerne les décès attribuables à la cirrhose du foie ou au syndrome de dépendance alcoolique. D'après les différences observées dans les causes de décès entre les deux groupes, les programmes d'information seraient plus profitables pour les buveurs occasionnels ou les personnes au premier stade de l'alcoolisme, chez qui ils réduiraient le risque de décès accidentel ou violent, mais ils auraient peu d'effet sur les risques de mortalité attribuable à la cirrhose du foie ou au syndrome de dépendance alcoolique chez les personnes ayant des habitudes bien ancrées de surconsommation chronique d'alcool.

Il ressort des études réalisées que l'efficacité des programmes d'information conçus pour les personnes condamnées pour CFA est indiscutablement réduite par l'hétérogénéité de la clientèle. Dans beaucoup de cas, ce sont des récidivistes qui suivent ces programmes, alors que l'information qui y est présentée conviendrait davantage à des personnes condamnées pour la première fois. D'après Foon (1988), beaucoup des participants à ces programmes n'auraient pas les aptitudes intellectuelles, cognitives ou sociales nécessaires pour en bénéficier et, par conséquent, ils en retireraient très peu. Une formule plus efficace et plus rentable consisterait à choisir les participants aux programmes d'information en retenant ceux

dont les caractéristiques individuelles correspondent aux exigences et aux objectifs d'un programme donné.

4.1.2 Programmes de traitement de l'alcoolisme. Ces programmes sont typiques de l'approche coopérative médico-judiciaire adoptée pour combattre le problème de l'alcool au volant. Le traitement des contrevenants repose sur l'idée que, si on a été condamné pour CFA, c'est qu'on est alcoolique ou du moins qu'on risque de le devenir. La surconsommation d'alcool peut très bien se répercuter sur tous les aspects de la vie de l'individu, mais n'avoir été révélée publiquement qu'à la suite d'une condamnation pour CFA. Du point de vue de la santé publique, l'arrestation des conducteurs ivres pourrait permettre de repérer précocement ceux qui boivent à l'excès. Les contrevenants pourraient alors être dirigés vers le système de santé pour être traités. Du point de vue judiciaire, en s'attaquant à la surconsommation d'alcool par le traitement des conducteurs ivres, on devrait réduire la récidive en réduisant les risques de surconsommation d'alcool.

Les méthodes de traitement de l'alcoolisme sont nombreuses et varient considérablement, sur le plan conceptuel et dans la pratique. Aucune méthode ne semble s'être révélée la plus efficace pour tous les alcooliques. Les programmes de traitement de l'alcoolisme offerts aux personnes condamnées pour CFA sont généralement calqués sur les interventions offertes aux alcooliques dans l'ensemble de la population. Ils peuvent comprendre une psychothérapie individuelle ou collective, une cure fermée, des séances des Alcooliques Anonymes, une thérapie au disulfirame, la modification du comportement de même que des interventions socio-cognitives. La durée du traitement peut également varier de quelques séances à plusieurs mois, voire à plus d'un an.

Dans l'ensemble, l'évaluation des programmes de rééducation à l'intention des conducteurs ivres est entravée dans la même mesure et par les mêmes facteurs que l'évaluation du traitement de la dépendance à l'alcool. L'évaluation de la surconsommation d'alcool et la formulation du diagnostic d'alcoolisme, l'application des mesures de suivi et le choix des critères en fonction desquels on mesurera les résultats posent encore des problèmes importants. En général, les programmes de traitement de l'alcoolisme ont un succès mitigé,

ce qui ne veut pas dire qu'ils sont inefficaces. Au contraire, dans une revue récente de la littérature sur le sujet, Eliany et Rush (1992) ont constaté que de 50 à 65 % des sujets traités manifestaient des signes d'amélioration au moment du suivi. Environ la moitié de ceux chez qui on a constaté une amélioration étaient abstinents ou avaient sensiblement réduit leur consommation d'alcool. Néanmoins, une forte proportion des personnes qui entament un traitement connaissent une rechute à un moment donné et retombent dans leurs habitudes de consommation antérieures. Même si les rechutes ont peu d'effet sur le taux de succès à long terme des programmes de traitement, elles peuvent contribuer sensiblement à la récurrence dans le domaine de la CFA, ce qui réduit l'efficacité apparente du traitement pour les contrevenants. Cependant, à long terme, ces programmes ont un effet bénéfique appréciable tant pour l'individu que pour la société.

La sélection des participants aux programmes de rééducation des conducteurs reconnus coupables de CFA reste une question difficile et souvent controversée. En règle générale, seuls les contrevenants qui manifestent les plus graves problèmes de surconsommation d'alcool sont retenus. L'existence de différences significatives entre le groupe traité et le groupe témoin, avant l'intervention, rend souvent l'interprétation des résultats moins fiable et peu concluante (voir, par ex., Salzberg et Klingberg, 1982). Qui plus est, lorsqu'il faut évaluer la gravité de la surconsommation d'alcool, la répartition des sujets entre les deux groupes (groupe de traitement et groupe témoin) est souvent confiée à des intervenants n'ayant reçu aucune formation en méthodes d'évaluation clinique ou en établissement de diagnostic, qui utilisent des instruments dont la validité prédictive et la validité concurrente sont douteuses (Mann et coll., 1983).

L'objectif ultime des programmes de traitement de l'alcoolisme est souvent d'éliminer la dépendance à l'alcool. En revanche, l'approche de «*réduction des dommages*» se fonde sur la reconnaissance que la cessation de toute consommation d'alcool est un objectif trop ambitieux pour la majorité des clients, qui ne sont pas prêts à recevoir un traitement, et qu'à défaut de pouvoir susciter l'abstinence, on peut contribuer grandement à la santé publique en réduisant au minimum certains risques. Cette approche est particulièrement indiquée dans les interventions auprès des automobilistes condamnés pour CFA qui risquent de récidiver et,

éventuellement, d'être impliqués dans une collision, s'ils persistent à prendre le volant après avoir trop bu. Il existe pour cette clientèle un objectif de traitement intermédiaire qui est compatible avec l'approche de la réduction des dommages : la réduction de la récidive et des accidents de la route liés à la surconsommation d'alcool. Le traitement peut aussi viser, à plus long terme, à modifier les habitudes de consommation d'alcool et à améliorer les attitudes et le mode de vie des participants. Des indicateurs de la sécurité routière - et notamment des indicateurs relatifs à la consommation d'alcool - s'ils ne semblent pas directement liés au but ultime du traitement de l'alcoolisme, n'en demeurent pas moins des objectifs importants de tels programmes à l'intention des personnes condamnées pour CFA.

Après avoir passé en revue les programmes de traitement de l'alcoolisme qui s'adressent aux automobilistes reconnus coupables de CFA, Foon (1988) et Mann et coll. (1983) concluent que l'efficacité de ces programmes n'a pas été prouvée de façon concluante. Même si de nombreuses études révèlent que le traitement améliore les connaissances et les attitudes relatives à l'alcool, la consommation d'alcool et les habitudes de vie connexes s'avèrent difficiles à changer, surtout à court terme. Des indicateurs de la sécurité routière, notamment les condamnations pour CFA, ont cependant révélé suffisamment d'amélioration chez les participants traités pour justifier la réalisation d'autres études (Mann et coll., 1983, p. 457).

Comme on l'a signalé plus haut, les contrevenants qu'on dirige vers des programmes de traitement de l'alcoolisme sont généralement des récidivistes qui manifestent les signes les plus graves de la dépendance à l'alcool. Or, il est possible que le traitement donne de meilleurs résultats auprès de contrevenants ayant des problèmes moins graves. L'approche la plus efficace serait peut-être d'offrir à chaque catégorie de contrevenants le type de traitement qui lui convient.

4.1.3 Programmes d'évaluation. L'efficacité des programmes de rééducation auprès des automobilistes condamnés pour CFA est sans aucun doute minée par l'hétérogénéité de la clientèle. Tous les contrevenants ne manifestent pas les mêmes problèmes ou ne les ont pas au même degré. L'inscription d'un contrevenant à un programme se base souvent sur des

hypothèses faites a priori au sujet des clients et des traitements. Même si, dans certains cas, on veille à ce que les objectifs du programme correspondent aux besoins du client, l'évaluation systématique du contrevenant, avant son inscription à un programme de rééducation, est encore l'exception plutôt que la règle.

Les programmes d'évaluation visent à déterminer la nature et la gravité des problèmes éprouvés par les personnes condamnées pour CFA, de manière qu'on puisse ensuite les orienter vers les programmes de rééducation qui leur conviennent. L'évaluation peut comporter l'utilisation de questionnaires standardisés, la réalisation d'entrevues, la formulation d'un avis clinique et l'administration de tests médicaux. Toutes ces démarches visent, en principe, à évaluer la consommation d'alcool ou de drogues du participant. Cependant, d'après des études récentes, cette évaluation devrait être plus approfondie et englober d'autres dimensions, notamment la dépression, la recherche d'émotions fortes, l'hostilité, l'agression et les difficultés sociales ou personnelles (Donovan et coll., 1988; Wilson, 1991). Idéalement, l'évaluation devrait être réalisée par des professionnels bien formés et expérimentés, à l'aide d'instruments et de méthodes d'évaluation valides et fiables.

Selon les résultats de l'évaluation, les contrevenants devraient être dirigés vers les programmes de rééducation qui correspondent le plus directement à leurs besoins, compte tenu de la nature et de la gravité de leurs problèmes. Or, pour que cela soit possible, il faut qu'il existe un éventail de programmes de rééducation et que les contrevenants aient accès aux ressources vers lesquelles on les a orientés.

4.1.4 Résumé et conclusion. Un grand nombre d'études ont été faites sur l'efficacité des programmes de rééducation à l'intention des automobilistes condamnés pour CFA. Malheureusement, elles ne permettent pas de conclure sans réserve à l'efficacité de ces programmes. Néanmoins, *comme ces programmes ont à maintes reprises produit des effets bénéfiques modestes mais réels, leur existence est justifiée.* Du reste, même si les améliorations produites par les programmes de rééducation - et qui sont généralement de l'ordre de 10 à 15 % - ne sont pas à la hauteur de nos attentes, elles n'en demeurent pas moins appréciables. Dans le domaine de la sécurité routière, des améliorations de cette

ampleur peuvent avoir des conséquences bénéfiques non négligeables se traduisant par une réduction du nombre de collisions, de décès et de blessures.

Il ne fait aucun doute que les études sur l'efficacité des programmes de rééducation qui s'adressent aux conducteurs reconnus coupables de CFA sous-estiment les effets bénéfiques de ces programmes. Par exemple, des programmes offerts à une clientèle très hétérogène peuvent révéler une amélioration très faible ou nulle, dans l'ensemble, mais leur efficacité réelle peut fort bien être réduite simplement parce que le programme ne convient pas à certains types de délinquants. En offrant à chaque délinquant le traitement qui correspond à ses besoins, on pourrait évaluer plus justement les effets positifs des programmes. Cela suppose cependant l'évaluation systématique de tous les délinquants.

4.2 Programmes qui s'adressent aux automobilistes condamnés pour CFA au Canada

L'enquête menée dans les provinces et territoires a permis de recueillir des renseignements sur un vaste éventail de programmes qui s'adressent aux personnes reconnues coupables d'avoir conduit un véhicule avec les facultés affaiblies. Beaucoup de ces programmes ont été conçus expressément à l'intention de ces automobilistes, tandis que d'autres s'adressent à une clientèle plus générale aux prises avec des problèmes de surconsommation d'alcool, mais sont souvent suivis par des personnes condamnées pour CFA. Dans cette section, on décrit des exemples de chacun des trois grands types de programmes — information, traitement et évaluation — de même que d'autres programmes qui sont offerts à l'heure actuelle, au Canada, aux conducteurs condamnés pour CFA. Nous avons choisi des programmes établis sur lesquels il existe suffisamment de documentation pour qu'on puisse décrire convenablement leurs buts, leurs objectifs et leur fonctionnement. Dans bien des cas, ces programmes ont également fait l'objet d'une évaluation dont nous présentons également les conclusions. Le répertoire complet des programmes qui s'adressent aux automobilistes condamnés pour CFA figure dans le chapitre 5.

4.2.1 Programmes d'information. Ces programmes sont peut-être ceux qui sont les plus souvent offerts aux automobilistes condamnés pour CFA, au Canada. Dans plusieurs

provinces et territoires, les personnes condamnées pour CFA doivent obligatoirement s'inscrire à un programme d'information; dans d'autres, les programmes existent mais les automobilistes reconnus coupables de CFA ne sont tenus de les suivre que si le juge l'ordonne. Les programmes d'information sont généralement offerts selon l'une des formules suivantes : un atelier d'une journée ou plusieurs séances hebdomadaires de 2 ou 3 heures. Nous décrivons ici un exemple de chacune de ces formules : le programme *Planning Ahead*, en Alberta, et le programme *Driving Without Impairment*, en Saskatchewan. Bien que ce ne soient pas les seuls programmes du genre offerts au Canada, on a choisi de les inclure ici parce qu'il s'agit de programmes bien établis qui sont appliqués de façon uniforme dans toute la province et parce qu'il existe à leur sujet une documentation suffisante pour qu'on puisse en faire une description détaillée.

◆ ***Planning Ahead.*** Le programme *Planning Ahead* instauré en Alberta est un exemple d'un atelier d'information d'un jour qui est offert depuis de nombreuses années. Son existence remonte à 1970, année où la province de l'Alberta a instauré le *Alberta Impaired Drivers' Course (AIDC)*, un programme d'information s'adressant aux automobilistes condamnés pour CFA. Grâce à ce programme, on voulait donner aux contrevenants l'occasion de réfléchir pour trouver des moyens de séparer consommation d'alcool et conduite d'un véhicule. Dans sa forme originale, le programme était une version modifiée du modèle de Phoenix (Stewart et Malfetti, 1970).

Au début, les contrevenants étaient obligés de suivre le cours AIDC; c'était une des conditions de leur probation. En 1977, la participation à ce cours est devenue une condition préalable au rétablissement du permis de conduire pour les auteurs d'une première infraction de CFA. Au fil des ans, le cours a été périodiquement revu, remanié et actualisé. Le programme, qui porte à présent le nom de *Planning Ahead*, consiste en un atelier d'un jour parrainé par le ministère albertain de la Justice et administré par l'*Alberta Motor Association*. En 1993, 405 cours ont été offerts dans l'ensemble de la province à quelque 6 800 automobilistes condamnés pour CFA. Le cours est financé par les participants, qui doivent déboursier 90 \$ pour le suivre.

Divers sujets sont abordés pendant l'atelier : les lois qui sanctionnent la conduite avec facultés affaiblies; l'effet de l'alcool sur les capacités; l'estimation du taux d'alcoolémie (TA); les causes de la conduite avec facultés affaiblies et les moyens d'éviter de conduire lorsqu'on a consommé de l'alcool. Le programme vise les objectifs suivants :

- ◆ renseigner les participants au sujet des dispositions de la loi, de l'affaiblissement des facultés attribuable à l'alcool, de la consommation d'alcool et du rétablissement des permis de conduire.
- ◆ donner aux participants l'occasion d'évaluer leurs habitudes au chapitre de l'alcool au volant et de trouver des moyens qui les aideront à éviter de conduire après avoir bu.
- ◆ donner de l'information sur d'autres sources auxquelles les participants peuvent s'adresser pour obtenir de l'aide et des conseils afin d'améliorer leurs habitudes de vie, et particulièrement leurs habitudes de consommation d'alcool.
- ◆ favoriser une consommation saine et responsable d'alcool, particulièrement en ce qui concerne la conduite automobile.

Dans ce cours, on ne suppose pas, au départ, que tous les conducteurs qui en sont à leur première infraction de CFA sont alcooliques ou ont des problèmes de surconsommation d'alcool. On reconnaît que des facteurs sociaux, certaines attitudes et certains comportements peuvent rendre certaines personnes plus susceptibles d'être arrêtées pour CFA que d'autres. Ces facteurs sont abordés dans le cours, lorsqu'on explique les causes de la conduite avec facultés affaiblies et les moyens de la prévenir.

L'approche didactique repose sur l'idée que les participants apprennent par la découverte - en cherchant les faits et en tirant des conclusions de l'information et des activités intégrées au cours. L'instructeur joue le rôle d'un animateur : il encourage les gens à participer activement, il structure les activités et il guide les participants pendant le déroulement de divers exercices.

Le cours a été standardisé, ce qui garantit une mise en oeuvre uniforme dans beaucoup d'agglomérations de la province. Il y a un guide de l'instructeur, et tous les participants reçoivent le manuel du participant.

Avant d'instaurer le programme dans toute la province, on a évalué les résultats d'un testpilote de la version remaniée du cours *Planning Ahead* (Jeune et Badovinac, 1987). On a interviewé, au téléphone, 73 participants inscrits, une semaine avant qu'ils suivent le programme. Immédiatement après la fin du cours, 54 participants ont rempli un questionnaire portant sur les mêmes sujets.

Les résultats ont révélé qu'avant même de suivre le cours, les participants avaient d'excellentes connaissances sur l'alcool au volant; il y avait donc peu de place à l'amélioration. Sur le plan du comportement, l'intention de s'abstenir de conduire après avoir bu était plus forte après le cours, mais le risque d'être arrêté pour CFA était perçu comme plus faible. Bien qu'encourageants, ces résultats sont trop limités pour attester l'efficacité du programme.

Des ateliers d'information d'un jour sont également offerts aux automobilistes condamnés pour CFA au Nouveau-Brunswick (*Auto Control*), dans l'Île-du-Prince-Édouard (*Driver Rehabilitation Course - DRI*), au Québec (*Alcofrein*) et au Manitoba (*Impaired Drivers' Educational Workshop*). Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse songent à instaurer des programmes semblables.

◆ **Le programme *Driving Without Impairment*.** Le programme *Driving Without Impairment (DWI)* a été instauré en Saskatchewan vers la fin des années 70. Également inspiré du programme de Phoenix (Stewart et Malfetti, 1970), ce programme d'information bien établi s'adresse aux contrevenants primaires (c'est-à-dire ceux qui en sont à leur première infraction). Le programme comporte huit séances hebdomadaires de deux heures, mais pour répondre aux besoins de certains clients, il est également offert sous forme de fin de semaine intensive.

Les contrevenants primaires peuvent avoir droit au rétablissement anticipé de leur permis de conduire, à la condition de suivre le programme *DWI*, si au moins trois des six mois de la période obligatoire de suspension sont écoulés et si la durée intégrale de l'interdiction de conduire prononcée par le juge est écoulée. Dans certains cas, le juge ordonne au contrevenant de suivre le programme. Les participants doivent déboursier 150 \$. Le programme est une entreprise conjointe de la *Saskatchewan Government Insurance* et des organismes communautaires locaux. Chaque année, environ 2 000 contrevenants terminent le cours.

Le programme *Driving Without Impairment* vise les objectifs suivants :

- ◆ renseigner les participants sur les conséquences de la conduite en état d'ébriété;
- ◆ les amener à examiner les raisons qui portent les gens à prendre le volant après avoir bu;
- ◆ les aider à trouver des solutions de rechange qui leur permettront d'éviter de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Pendant le cours, les participants prennent conscience de l'importance de séparer l'acte de boire de l'acte de conduire. Ils sont informés de l'effet qu'ont l'alcool et les autres drogues sur la capacité de conduire. Enfin, on les renseigne sur les ressources communautaires qui existent et sur les conséquences judiciaires, sociales et morales de l'alcool au volant; ils acquièrent une meilleure compréhension de la loi. Le programme offert en Saskatchewan se caractérise par le rapport qu'on établit entre, d'une part, certains aspects de la conduite d'un véhicule et les capacités qu'ils supposent et, d'autre part, l'affaiblissement des facultés provoqué par la consommation d'alcool, afin d'expliquer précisément l'effet de la consommation d'alcool sur les conducteurs.

Le cours a été standardisé, ce qui garantit son application uniforme dans beaucoup d'agglomérations de la province. Il existe un manuel de l'instructeur et un guide du programme.

L'efficacité du programme *DWI* a été récemment évaluée par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (1990). Les auteurs de l'étude ont examiné les dossiers de conducteur de 12 842 contrevenants primaires qui avaient suivi le cours et de 14 709 contrevenants primaires qui ne l'avaient pas suivi, pour voir s'ils avaient récidivé. On a comparé le taux de récidive des deux groupes à divers intervalles allant jusqu'à cinq ans après la date de la première condamnation. Dans tous les cas, le groupe qui avait suivi le cours *DWI* affichait un taux de récidive sensiblement inférieur à l'autre groupe. Après 5 ans, 17 % des contrevenants qui avaient suivi le cours *DWI* avaient fait l'objet d'une nouvelle condamnation pour conduite avec facultés affaiblies, contre 29 % de ceux qui ne l'avaient pas suivi. Ces résultats sont cependant sujets à caution, puisque les contrevenants qui ont suivi le *DWI* n'ont pas été choisis au hasard mais ont eux-mêmes choisi de s'y inscrire. Il se peut que, pour une raison quelconque, ceux qui ont suivi le cours aient été plus motivés et plus disposés à changer leur comportement et, donc, plus susceptibles de bénéficier du programme. Cela dit, ces résultats ne sont qu'une manifestation de l'effet positif d'un programme d'information sur la récidive.

Des programmes d'information échelonnés sur plusieurs séances sont également offerts en Nouvelle-Écosse (*DWI Second Offenders Program Level 1*), dans l'Île-du-Prince-Édouard (*Driver Rehabilitation Course - DR2*) et dans différentes municipalités de l'Ontario.

4.2.2. Programmes de traitement. Bien que des programmes de traitement de l'alcoolisme à l'intention de la population en général existent partout au Canada, un très petit nombre d'entre eux s'adressent expressément aux automobilistes condamnés pour CFA. Il en existe cependant quelques-uns, dont le *Impaired Driver Treatment Program* offert au *St. Louis Alcoholism Rehabilitation Centre*, en Saskatchewan, le programme *IMPACT*, en Alberta, et le programme *Auto Control Plus*, au Nouveau-Brunswick. Les deux premiers sont décrits de façon plus détaillée dans cette section. Il s'agit d'exemples de programmes bien établis au sujet desquels il existe une documentation suffisante pour qu'on puisse en faire une description détaillée.

Bien qu'on les qualifie ici de programmes de traitement, bon nombre des interventions qui entrent dans cette catégorie correspondent davantage à des programmes «de préparation au traitement». Ils comportent, certes, un volet traitement, mais ces programmes de relativement courte durée ne peuvent susciter le rétablissement complet des participants alcooliques. Un de leurs principaux objectifs consiste à amorcer la démarche thérapeutique en amenant les participants à reconnaître l'importance de leur consommation d'alcool et les effets de cette consommation sur leur vie. À la fin du programme, les clients sont généralement dirigés vers d'autres ressources pour un traitement de suivi. Deux programmes sont décrits dans cette section : le *Impaired Driver Treatment Program* et le programme *IMPACT*.

◆ ***St. Louis Impaired Driver Treatment Program.*** Le *Impaired Driver Treatment Program* offert au *St. Louis Rehabilitation Centre* de la Saskatchewan offre une solution de rechange à l'incarcération pour les personnes qui, ayant déjà été condamnées pour CFA, sont reconnues coupables d'une nouvelle infraction de ce genre. Les contrevenants sont orientés vers le programme par les Services correctionnels grâce à un rapport de placement présentiel présenté au tribunal. Lorsque le contrevenant a terminé le programme, les intervenants peuvent recommander sa mise en liberté anticipée s'ils estiment qu'il est décidé à s'amender. Le programme est financé par les ministères de la Santé et de la Justice de la Saskatchewan, et subventionné par le gouvernement fédéral.

D'une durée de 14 jours, ce programme offert en résidence comporte des séances de thérapie ainsi que des évaluations individuelles et en groupe. Il vise les objectifs suivants :

- ◆ empêcher l'automobiliste condamné pour CFA de récidiver et l'amener à séparer consommation d'alcool et conduite d'un véhicule.
- ◆ évaluer la dépendance à l'alcool du client;
- ◆ déterminer où le client en est dans son cheminement vers la guérison.

Pendant le déroulement du programme, les intervenants se concertent pour aider le client à bien saisir toutes les répercussions de sa consommation d'alcool sur sa vie et pour lui faire

prendre conscience de ce qui risque d'arriver s'il continue à boire autant. De plus, on renseigne le client sur les effets de l'alcool, et on lui apprend à composer avec les difficultés de la vie. Toutes ces interventions visent à motiver le client afin de lui faire prendre le chemin de la guérison.

Whitehead et ses collaborateurs (1984) ont évalué ce programme en comparant 262 contrevenants inscrits au programme de *St. Louis* à d'autres contrevenants ayant purgé leur peine en prison. Ils ont pu obtenir des données de suivi sur 77 % des contrevenants de leur échantillon, 25 mois après leur libération. Les personnes qui avaient suivi le programme en avaient, dans l'ensemble, une idée favorable et estimaient qu'il les avait aidées à prendre conscience des effets néfastes de l'alcool sur leur vie. La principale mesure utilisée dans cette évaluation était cependant le nombre de jours écoulés entre la mise en liberté du sujet, soit du *St. Louis Rehabilitation Centre*, soit de la prison, et son signalement aux Services correctionnels, à la suite d'une récidive. Il n'y avait aucune différence entre les contrevenants qui avaient suivi le programme et ceux qui avaient purgé leur peine en prison, quant au nombre de nouvelles condamnations pour CFA. Cependant, les contrevenants ayant suivi le traitement offert au centre *St. Louis* avaient commis moins d'infractions à la *Liquor Act* (Loi sur les alcools) et à d'autres lois.

Les résultats de l'évaluation n'ont donc pas confirmé sans équivoque l'efficacité du programme *St. Louis*, du moins à court terme. Toutefois, il est vrai que cette évaluation remonte à un certain temps. De plus, il se peut que les participants admis au programme ne soient pas représentatifs de l'ensemble des automobilistes condamnés pour CFA. Ce programme a récemment fait l'objet d'une autre évaluation dont on ne connaît pas encore les résultats.

◆ **IMPACT.** Le programme *IMPACT* offert en Alberta est un autre genre de programme de traitement des automobilistes condamnés pour CFA. Il s'agit d'un programme intensif et résidentiel qui dure une fin de semaine et s'adresse aux personnes condamnées plus d'une fois pour CFA. Instauré en 1985, le programme *IMPACT* s'inspire

du *Weekend Intervention Program (WIP)* élaboré par Harvey Siegal, en Ohio (Siegal, 1985; 1987).

En Alberta, les récidivistes doivent obligatoirement suivre le programme *IMPACT* pour obtenir le rétablissement de leur permis de conduire. Ils doivent déboursier 190 \$ pour suivre ce programme administré par le ministère de la Justice de l'Alberta et mis en oeuvre par l'*Alberta Motor Association*.

Comme on l'a déjà signalé, *IMPACT* pourrait se définir comme un «programme de préparation au traitement». Pendant la fin de semaine, les participants amorcent une démarche d'introspection pour mieux comprendre leur consommation d'alcool et de drogues. Une évaluation différenciée et la participation active des clients sont les pierres angulaires de ce programme. *IMPACT* vise également à favoriser la modification des habitudes de vie et à amener les participants à faire le nécessaire pour régler leurs problèmes. Pour atteindre ces buts, on aide chaque participant à comprendre sa consommation de drogues ou d'alcool et on lui signale divers plans d'action ou traitements possibles.

Le programme *IMPACT* vise les objectifs suivants :

- 1° créer des conditions qui amènent les participants à prendre conscience des conséquences de leur consommation de substances psychotropes (c'est-à-dire de substances qui modifient l'humeur);
- 2° évaluer la consommation de substances psychotropes de chaque participant et examiner l'effet de cette consommation dans les principales sphères de sa vie;
- 3° définir les besoins futurs de chaque participant, tracer un plan d'action et présenter des solutions de nature à l'aider à ne plus conduire avec des facultés affaiblies;
- 4° créer des conditions qui amènent les participants à accepter et à exécuter ces plans d'action et solutions;
- 5° rédiger, à l'intention des participants et d'autres personnes, un rapport sommaire faisant état des résultats de l'évaluation et des recommandations;

- 6° réduire la fréquence des problèmes causés par la consommation de substances psychotropes - notamment de la conduite avec facultés affaiblies - chez les participants.

Le programme *IMPACT* s'inspire d'une philosophie qui intègre certaines composantes fondamentales de différents modèles de traitement de la dépendance : les modèles de l'apprentissage social, de l'intervention familiale et de croyance à la santé. Le modèle de l'apprentissage social repose sur l'idée que la modification des habitudes de vie fait partie intégrante de la rééducation. D'après le modèle de l'intervention familiale, le sujet doit être retiré de son milieu pour pouvoir examiner sa consommation d'alcool et de drogues ainsi que les effets de cette consommation sur sa vie. Enfin, selon le modèle de croyance à la santé, la probabilité que l'individu suive le traitement dépend de son degré de motivation, de ses connaissances sur l'abus d'alcool, l'efficacité et l'accessibilité du traitement et de sa perception de son état de santé personnel.

Cette fin de semaine extrêmement structurée comprend environ 25 heures d'activités programmées : discussions en petits groupes, conférences, films, évaluations et entretiens individuels. Environ 12 heures sont consacrées aux échanges en petits groupes. Pendant ces discussions, les participants mettent en commun leurs expériences, se remettent en question les uns les autres et commencent à comprendre l'influence considérable de leur consommation d'alcool sur tous les aspects de leur vie.

De plus, les participants répondent à plusieurs questionnaires standardisés d'évaluation, dont le *Inventory of Drinking Situations* (Annis et coll., 1987) et le *Alcohol Use Inventory* (Horn et coll., 1990). De plus, ils répondent à un bref questionnaire sur la consommation d'alcool et les habitudes de vie. Les intervenants s'entretiennent avec chaque participant pour lui expliquer les résultats de l'évaluation et pour obtenir, au besoin, des précisions sur certains aspects de sa consommation d'alcool ou de drogues. Ils préparent ensuite un résumé de l'évaluation et le présentent au client, en même temps que des recommandations relatives au suivi du traitement.

Dans le cadre d'une série d'études entreprises pour perfectionner le programme *IMPACT* (Jeune et coll., 1988), on a évalué les changements opérés au niveau des connaissances, des attitudes, de l'estime de soi et des intentions des participants. On a également effectué un suivi auprès des participants pour savoir s'ils conduisaient encore après avoir bu et s'ils avaient donné suite aux recommandations qu'on leur avait faites. Dans la première étude, on a examiné les changements opérés chez 213 participants du programme *IMPACT* au niveau des connaissances, des attitudes, de l'estime de soi et de l'intention de s'abstenir de conduire après avoir bu. L'étude a révélé des changements favorables quoique modestes dans ces quatre domaines chez les participants ayant suivi jusqu'à la fin le programme *IMPACT*. Les participants qui, d'après les résultats de l'évaluation, avaient une dépendance à l'alcool, affichaient moins de changements que ceux qui étaient des buveurs sociaux ou qui avaient tendance à abuser de l'alcool. On a cependant constaté qu'avant même le début du programme, les participants étaient très renseignés au sujet de l'alcool, et que la plupart d'entre eux (80 %) avait déjà l'intention de s'abstenir de conduire après avoir bu.

La deuxième étude comportait une enquête téléphonique auprès de 59 ex-participants du programme *IMPACT* un an après la fin du programme. Soixante-six pour cent d'entre eux ont déclaré consommer moins d'alcool, et 14 % ont affirmé ne plus conduire après avoir bu. À peine 12 % d'entre eux ont déclaré que le programme *IMPACT* n'avait eu aucun effet bénéfique sur leur vie. Interrogés au sujet de l'évaluation faite par les intervenants d'*IMPACT* à la fin du programme, 32 % des répondants ont dit qu'ils n'étaient pas d'accord avec une partie de cette évaluation (par exemple, la ressource vers laquelle on les avait orientés). Fait intéressant, alors que, d'après les dossiers du programme *IMPACT*, on avait dirigé 55 des 59 participants vers une ressource quelconque, 44 % d'entre eux ont affirmé qu'on ne leur avait rien recommandé. Quant à ceux qui ont déclaré qu'on leur avait recommandé un traitement, 42 % d'entre eux ont signalé qu'ils avaient suivi la recommandation et 35 % ont expliqué qu'ils pensaient pouvoir régler seuls leur problème. Seulement 4 des 59 participants interrogés ont déclaré qu'ils avaient été arrêtés de nouveau pour CFA au cours de l'année qui avait suivi leur participation au programme *IMPACT*.

D'après une étude récente réalisée de dix-huit à trente mois après la fin du programme *IMPACT* auprès de 505 participants choisis au hasard, 12 % d'entre eux avaient fait l'objet d'une nouvelle condamnation pour CFA (Heubert, 1990; Parsons et coll., 1993). Des entretiens téléphoniques réalisés auprès de 167 des 505 participants initiaux ont révélé une réduction de la quantité d'alcool consommée et de la fréquence de la consommation; 46 % des personnes interrogées ont déclaré avoir vécu des périodes d'abstinence pendant l'intervalle de suivi. Des participants ont également signalé l'amélioration de leur état de santé et de leur vie professionnelle, familiale et sociale. Quelque 38 % des répondants ont déclaré qu'ils avaient pris le volant après avoir consommé deux verres ou plus d'alcool en une heure, après avoir suivi le programme *IMPACT*.

Même si toutes ces études sont encourageantes, aucune d'elles ne prouve de façon concluante et sans équivoque l'efficacité du programme. Faute d'un groupe témoin de récidivistes n'ayant pas suivi le programme, il est impossible de savoir si les résultats observés auraient été les mêmes en l'absence du programme *IMPACT*.

4.2.3 Programmes d'évaluation. Depuis quelques années, on reconnaît de plus en plus la nécessité d'évaluer l'importance de la consommation d'alcool des automobilistes condamnés pour CFA pour déterminer la formule de rééducation qui convient, dans chaque cas. Selon cette approche, on ne doit pas se contenter de classer les contrevenants uniquement en fonction du nombre de condamnations dont ils ont fait l'objet; on reconnaît explicitement que tous les contrevenants ne sont pas identiques et que, par conséquent, ils réagissent de façon différente à diverses sanctions. Dans ces conditions, déterminer la gravité de l'alcoolisme et des autres problèmes du contrevenant devient la pierre angulaire de la rééducation.

◆ **Manitoba Impaired Drivers' Program.** Le Manitoba est la seule province où tous les automobilistes condamnés pour CFA sont tenus de présenter un rapport sur leur consommation d'alcool ou de drogues établi par un organisme reconnu d'évaluation et de traitement de l'alcoolisme et de la toxicomanie. On se fonde également sur l'évaluation pour orienter le contrevenant vers un programme de rééducation. À la fin de ce programme, il

doit présenter un rapport satisfaisant sur sa consommation d'alcool et de drogues, pour que son permis de conduire soit rétabli.

Les évaluations sont réalisées par la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances. L'entrevue dure au moins une heure mais elle peut varier selon la personne et la gravité du problème. Diverses méthodes d'évaluation sont utilisées, notamment des instruments standardisés comme le *Substance Abuse Life Circumstances Evaluation (SALCE)* et le *Mortimer-Filkins Questionnaire (M-F)*, qui sont complétés par des entrevues cliniques. Le contrevenant doit déboursier 240 \$.

L'évaluation vise essentiellement à déterminer la nature et l'importance de la consommation d'alcool ou de drogues du contrevenant. On se fonde sur les résultats de l'évaluation pour recommander un programme de rééducation. Les contrevenants chez qui on n'a décelé aucun problème ne sont pas orientés vers un programme de rééducation. Ceux qui semblent avoir un problème de surconsommation d'alcool sont dirigés soit vers un atelier d'information, soit vers un programme conçu pour les personnes qui présentent des risques élevés de récurrence. Ceux qui sont aux prises avec un problème d'alcoolisme en phase active sont dirigés vers des ressources de traitement interne ou externe.

Le programme *Impaired Drivers* du Manitoba est, en fait, un système global d'évaluation, de rééducation et de suivi qui est harmonisé avec le système de délivrance des permis de conduire, ce qui garantit 1° que chaque personne reçoit le traitement qui lui convient le mieux, compte tenu de son degré d'alcoolisme ou de toxicomanie, et 2° qu'on ne rétablit pas automatiquement le permis de conduire de personnes ayant un problème d'alcoolisme en phase active.

Dans une étude de suivi réalisée auprès de 710 participants du programme six mois après leur évaluation, Ambtman (1990) a trouvé certains indices d'une réduction des problèmes liés à l'alcool chez les contrevenants ayant suivi le programme. Plus de clients ont déclaré ne pas avoir bu du tout (23 %) pendant les six mois qui avaient suivi l'évaluation qu'au cours des six mois précédents. Cependant, plus de personnes déclaraient avoir pris le volant après

avoir consommé de l'alcool au cours du dernier mois; alors que 2,4 % des personnes déclaraient avoir agi ainsi avant leur évaluation, la proportion montait à 10,5 % après. Ceux qui avaient un permis de conduire permanent au moment du suivi étaient proportionnellement plus nombreux que les autres (ceux qui avaient un permis temporaire ou qui n'avaient pas de permis) à déclarer avoir conduit après avoir bu. L'examen de l'effet différentiel des divers programmes de rééducation a révélé peu de différence entre les groupes, si ce n'est que les contrevenants dirigés vers le programme de traitement avaient le plus réduit leur consommation d'alcool. Cependant, étant donné la très courte période de suivi et l'absence d'un groupe témoin, il est difficile de tirer des conclusions définitives de ces constatations.

4.2.4 Autres programmes. Outre les trois types de programme de rééducation décrits dans les pages qui précèdent, certaines provinces ont instauré d'autres mesures. On peut citer la saisie des véhicules des contrevenants et les dispositifs de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool.

◆ **Saisie/mise à la fourrière des véhicules.** En règle générale, si on prend quelqu'un à conduire alors que son permis de conduire est suspendu, on allonge la période de suspension - un geste sans grande conséquence. Cependant, le Manitoba et l'Alberta ont adopté des lois qui permettent au policier de saisir et d'envoyer à la fourrière le véhicule de toute personne qui conduit sans permis de conduire. On veut ainsi empêcher ces personnes de prendre le volant et réduire le nombre d'automobilistes qui conduisent alors qu'ils sont sous le coup d'une suspension. Le véhicule est saisi par la police et mis à la fourrière pour trente jours. Les saisies de véhicules donnent du poids à la suspension du permis de conduire puisque le contrevenant risque de perdre son véhicule s'il prend le volant malgré tout.

◆ **Blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool.** L'Alberta est la seule province du Canada à avoir instauré un programme comportant l'utilisation de dispositifs de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool, pour les contrevenants condamnés pour CFA. Il s'agit essentiellement d'un analyseur d'haleine installé dans le véhicule du contrevenant qui empêche l'allumage si le conducteur a un TA de plus de 0,03.

Après l'expiration de l'interdiction de conduire prononcée par les tribunaux, les conducteurs peuvent, s'ils remplissent toutes les conditions pour le rétablissement de leur permis de conduire, demander au *Driver Control Board* la permission de participer au programme de blocage de l'allumage. On leur accorde alors un permis de conduire restreint. Les participants doivent assumer tous les frais d'installation et d'entretien du dispositif. La période minimale de participation à ce programme est de six mois.

Ce programme vise à réduire les risques de récidive grâce à l'installation d'une «barrière technologiques» entre la personne ayant consommé de l'alcool et la conduite du véhicule. Le dispositif de blocage de l'allumage renforce l'interdit sur l'alcool au volant et oblige le conducteur à trouver et à prendre des moyens pour éviter de conduire après avoir bu.

Ce dispositif peut également être le complément d'un traitement. Il n'est pas rare que les personnes qui tentent de surmonter leur dépendance à l'alcool connaissent une ou plusieurs rechutes. Le dispositif de blocage de l'allumage empêche, en pareil cas, le conducteur ivre de mettre son véhicule en marche. Comme les contrevenants doivent se présenter régulièrement au centre de service pour faire entretenir le dispositif, on peut les suivre et évaluer la réussite du programme.

Ce programme existe en Alberta depuis 1989. Il a subi de nombreuses améliorations au fil des ans et est récemment devenu permanent. Il permet de mettre à profit les plus récentes innovations technologiques dans le domaine des analyseurs d'haleine et est, à bien des égards, un programme modèle. Cependant, il n'a pas fait l'objet d'une évaluation rigoureuse.

L'évaluation des programmes de blocage de l'allumage aux États-Unis a révélé l'utilité générale de ce système pour la réduction de la récidive (Elliott et coll., 1993; EMT Group, 1990; Morse et Elliott, 1990; 1992; 1993). Par exemple, Morse et Elliott (1990; 1992; 1993) signalent que le taux de récidive des contrevenants ayant participé au programme était inférieur de 65 % à celui des autres contrevenants.

4.3 Un programme modèle

Il est loin d'être facile ou simple de définir ce qui constitue un «bon» programme. Pour évaluer l'utilité d'un programme, il faut en considérer de nombreux éléments, le contenu, la documentation, l'approche, les instructeurs et l'efficacité, par exemple. L'importance de chacun de ces éléments peut varier selon le genre de programme. Cependant, en règle générale, les meilleurs programmes seraient ceux qui :

- 1° se fondent sur une philosophie, une orientation ou une théorie cohérente;
- 2° sont offerts par des professionnels formés, compétents et dévoués;
- 3° sont offerts de façon uniforme à tous les participants;
- 4° sont assez souples pour permettre aux participants d'explorer les sujets qui les préoccupent;
- 5° font l'objet d'un contrôle régulier visant à assurer l'uniformité et la qualité de la mise en oeuvre, à déceler d'éventuels problèmes et à recommander des solutions;
- 6° sont efficaces, c'est-à-dire atteignent leurs objectifs.

Les programmes décrits dans cette section présentent beaucoup de ces qualités.

Au moment de concevoir des programmes, il faut se rappeler que les automobilistes condamnés pour CFA forment une clientèle très hétérogène. Aucun programme, même s'il est très bien conçu et exécuté, ne peut répondre aux besoins de tous les types de contrevenants. À cet égard, dans bien des programmes, on continue à différencier les contrevenants en fonction du nombre de condamnations. Or, même si les personnes qui en sont à leur première infraction manifestent généralement des problèmes moins graves que les récidivistes, il y a un énorme chevauchement entre ces deux clientèles. Un automobiliste peut n'avoir été arrêté pour CFA qu'une fois, même s'il a commis la même infraction à maintes reprises et s'il souffre d'alcoolisme chronique. Par conséquent, il serait plus logique de se fonder sur la nature et la gravité des problèmes du contrevenant plutôt que sur le simple nombre de condamnations pour choisir le programme de rééducation qui convient dans chaque cas.

Les auteurs d'évaluations de programmes destinés aux conducteurs condamnés pour CFA ont à maintes reprises souligné que le caractère hétérogène de la clientèle réduit l'efficacité de ces programmes. Certains types de contrevenants sont tout simplement incapables de tirer parti de certains types de programmes. Par exemple, les personnes atteintes d'alcoolisme chronique sont peu susceptibles de tirer réellement parti d'un programme d'information. C'est plutôt vers un programme de traitement de l'alcoolisme qu'il faut les orienter. Le choix du programme qui correspond précisément aux besoins décelés chez chaque contrevenant est une approche qui gagne de plus en plus la faveur des spécialistes du traitement de l'alcoolodépendance.

Le succès de cette approche sélective, dans la rééducation des conducteurs condamnés pour CFA, dépend de l'évaluation systématique de tous les contrevenants. Cette évaluation doit être aussi complète que possible et porter sur un éventail de domaines où des difficultés peuvent se poser : les habitudes de consommation d'alcool, les conditions de vie et les sources de stress, les relations familiales, la propension à prendre des risques, l'agressivité, l'hostilité et la dépression n'en sont que quelques-uns. On se fonde ensuite sur les résultats de l'évaluation pour recommander une formule de rééducation appropriée.

Le deuxième aspect crucial de cette approche est l'existence de programmes qui répondent aux besoins précis des différentes catégories de délinquants. Ces programmes peuvent être conçus expressément pour les personnes condamnées pour CFA, mais il peut aussi s'agir de programmes déjà offerts localement pour répondre à des besoins courants de l'ensemble de la population. Certains contrevenants peuvent être orientés vers un ou plusieurs programmes; dans d'autres cas, on peut ne recommander aucun programme. S'ils répondent aux besoins décelés chez les contrevenants, les programmes de rééducation seront plus efficaces.

Le troisième aspect d'un programme modèle est un système de surveillance systématique et régulière des contrevenants pendant l'évaluation et la rééducation, et après le rétablissement du permis de conduire. Ce suivi permet non seulement de guider les contrevenants qui se trouvent devant un nombre déroutant d'organismes et de programmes, mais aussi de les

conseiller, de les guider et de les encourager au moment où ils entreprennent une modification profonde de leurs habitudes de vie. De plus, les intervenants chargés de suivre les contrevenants sont à même de régler des difficultés éventuelles qui risquent de nuire à la rééducation.

Dans la démarche qu'ils entreprennent pour mettre fin à leur surconsommation d'alcool, les contrevenants peuvent avoir une ou plusieurs rechutes. Le stress et les pressions qui accompagnent la modification de schèmes de comportement établis depuis longtemps peuvent les porter à retomber dans leurs vieilles habitudes de consommation. D'autres personnes peuvent simplement être réticentes à modifier leur comportement. De telles conditions peuvent mener à un nouvel incident de CFA au cours duquel l'automobiliste risque d'être arrêté par la police ou impliqué dans un accident. Les dispositifs de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool peuvent alors être un complément efficace aux programmes de rééducation, en empêchant les épisodes de surconsommation d'alcool de dégénérer en incidents de CFA. Nous recommandons fortement d'incorporer un programme de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool, dans une approche globale de prise en charge des automobilistes condamnés pour CFA.

Enfin, le dernier élément d'un programme modèle serait d'intégrer l'évaluation et la rééducation au système de délivrance des permis de conduire. L'évaluation et la rééducation des contrevenants devraient être des conditions obligatoires du rétablissement du permis de conduire *dans tous les cas*. Les autorités chargées d'émettre les permis de conduire pourraient accorder des permis restreints ou permanents aux personnes dont la consommation d'alcool ne présente plus des risques considérables sur la route. Des rapports de suivi périodiques pourraient également être exigés; on s'assurerait ainsi que les contrevenants continuent à respecter les buts du programme.

À l'heure actuelle, aucune province du Canada ne s'est dotée d'un système aussi complet de prise en charge des automobilistes condamnés pour CFA, bien que divers éléments de ce système existent à différents endroits du pays. C'est au Manitoba qu'on trouve le système qui se rapproche le plus de ce modèle idéal. Pour intervenir efficacement auprès de ces

contrevenants, il faut adopter une approche intégrée. Les programmes qu'on met sur pied et qu'on applique indépendamment les uns des autres, sans tenir compte de tous les aspects de la prise en charge des contrevenants, ne peuvent avoir qu'une utilité mitigée. Les gouvernements qui songent à remanier les programmes destinés aux automobilistes condamnés pour CFA doivent considérer l'ensemble du système; ils doivent également faire en sorte que les divers intervenants collaborent entre eux et que les différents systèmes soient harmonisés.

5.0 RÉPERTOIRE DES PROGRAMMES

Le chapitre 5 fournit des renseignements sommaires sur chacun des programmes recensés dans le cadre de l'enquête. Ce recensement se voulait le plus complet possible, mais quelques programmes ont été omis pour différentes raisons. Premièrement, comme on s'intéressait avant tout aux programmes axés sur l'ivresse au volant, on n'a pas cherché à décrire tous les services de traitement des toxicomanies de chacun des territoires et provinces. Deuxièmement, quelques programmes communautaires de moindre envergure peuvent avoir échappé à notre recensement. Enfin, certains programmes peuvent avoir été omis simplement parce que les responsables n'ont pas répondu à notre demande d'information.

Il y a une page d'information distincte sur chacun des programmes, où l'on précise notamment le groupe cible, le type de programme et de participation, le coût, les objectifs, les principaux points abordés, ainsi que le nom et l'adresse d'un contact.

Index des programmes, par provinces ou territoire

	<u>Page</u>
TERRE-NEUVE	73
Impaired Driver Program (en cours d'élaboration)	73
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	74
Driver Rehabilitation Course for First-Time Offenders (DR1)	74
Driver Rehabilitation Course for Second-Time Offenders (DR2)	75
Assessment and Treatment Program	76
Impaired Driving Program (Établissements correctionnels pour adultes)	77
NOUVELLE-ÉCOSSE	78
(En cours d'élaboration)	78
Driver Improvement Program	79
DWI Second Offenders Program - Assessment	80
DWI Second Offenders Program - Level I	81
DWI Second Offenders Program - Level II	82
NOUVEAU-BRUNSWICK	83
Auto Control	83
Auto Control Plus	84
QUÉBEC	85
Alcofrein	85
ONTARIO	86
Addiction Community Education (ACE) (Agincourt)	86
Drinking Driver Awareness Program (Pembroke)	87
Driving While Impaired Program (Niagara)	88
GRIP Alcohol and Driving Awareness Program (Mississauga)	89
Halton IDEA (Impaired Drivers' Education Awareness)	90
Impaired Drivers Awareness Program (Brant)	91
Mimico Alcohol Drug Education (MADE)	92
Mimico Substance Abuse Program (MSAP)	93
Smith Clinic Driving While Impaired Program (Thunder Bay)	94
Stop Impaired Probationers in Toronto (SIPIT)	95
Working in North Frontenac to Reduce Impaired Driving	96

MANITOBA	97
Impaired Drivers Program: Assessment	97
Impaired Drivers Program: Educational Workshop	98
Impaired Drivers Program: High Risk Program	99
Impaired Drivers Program: Treatment Program	100
Chemical Awareness	
(Établissement de correction de Dauphin)	101
Chemical Dependency Information	
(Établissement de correction de Portage)	102
Chemical Dependency Program	
(Établissement de correction de Headingly)	103
Impaired Driver Education	
(Établissement de correction de Brandon)	104
Impaired Driver Program	
(Établissement de correction de Headingly)	105
Substance Abuse	
(Établissement de correction du Pas)	106
Substance Abuse and Living Problems	
(Établissement de correction de Portage)	107
Substance Abuse Intervention	
(Établissement de correction de Brandon)	108
Substance Abuse Recovery Program	
(Établissement de correction de Milner Ridge)	109
Substance Abuse Information Program	
and Drive Impaired Module	110
SASKATCHEWAN	111
Driving Without Impairment (DWI)	111
Impaired Driver Treatment Program	
(St. Louis Alcoholism Rehabilitation Centre)	112
Permis restreints	113
ALBERTA	114
Planning Ahead	114
Impact	115
Programme de blocage de l'allumage	116
YUKON	117
Defensive Driving Course	117
Centre résidentiel pour adultes de l'Armée du Salut	118

Index des programmes, par catégorie

Page

Programmes d'information

Terre-Neuve

Impaired Driver Program (en cours d'élaboration)	73
--	----

Île-du-Prince-Édouard

Driver Rehabilitation Course for First-Time Offenders (DR1)	74
Driver Rehabilitation Course for Second-Time Offenders (DR2)	75
Impaired Driving Program (Établissements correctionnels pour adultes)	77

Nouvelle-Écosse

(En cours d'élaboration)	78
DWI Second Offenders Program - Level I	81

Nouveau-Brunswick

Auto Control	83
------------------------	----

Québec

Alcofrein	85
---------------------	----

Ontario

Drinking Driver Awareness Program (Pembroke)	87
Driving While Impaired Program (Niagara)	88
GRIP Alcohol and Driving Awareness Program (Mississauga)	89
Halton IDEA (Impaired Drivers' Education Awareness)	90
Impaired Drivers Awareness Program (Brant)	91
Mimico Alcohol Drug Education (MADE)	92
Mimico Substance Abuse Program (MSAP)	93
Smith Clinic Driving While Impaired Program (Thunder Bay)	94
Stop Impaired Probationers in Toronto (SIPIT)	95
Working in North Frontenac to Reduce Impaired Driving	96

Manitoba

Impaired Drivers Program: Educational Workshop	98
Impaired Drivers Program: High Risk Program	99
Chemical Awareness (Établissement de correction de Dauphin)	101
Chemical Dependency Information (Établissement de correction de Portage)	102
Impaired Driver Education (Établissement de correction de Brandon)	104
Impaired Driver Program (Établissement de correction de Headingly)	105
Substance Abuse (Établissement de correction du Pas)	106
Substance Abuse Information Program and Drive Impaired Module	110

Saskatchewan

Driving Without Impairment (DWI)	111
--	-----

Alberta

Planning Ahead	114
----------------------	-----

Yukon

Defensive Driving Course	117
Centre résidentiel pour adultes de l'Armée du Salut	118

Programmes d'évaluation*Île-du-Prince-Édouard*

Assessment and Treatment Program	76
--	----

Nouvelle-Écosse

DWI Second Offenders Program - Assessment	80
---	----

Manitoba

Impaired Drivers Program: Assessment	97
--	----

Programmes de traitement*Île-du-Prince-Édouard*

Assessment and Treatment Program	76
--	----

Nouvelle-Écosse

Driver Improvement Program	79
DWI Second Offenders Program - Level II	82

Nouveau-Brunswick

Auto Control Plus	84
-----------------------------	----

Ontario

Addiction Community Education (ACE) (Agincourt)	86
---	----

Manitoba

Impaired Drivers Program: Treatment Program	100
Chemical Dependency Program (Établissement de correction de Headingly)	103
Substance Abuse and Living Problems (Établissement de correction de Portage)	107
Substance Abuse Intervention (Établissement de correction de Brandon)	108
Substance Abuse Recovery Program (Établissement de correction de Milner Ridge)	109

Saskatchewan

Impaired Driver Treatment Program (St. Louis Alcoholism Rehabilitation Centre)	112
---	-----

Alberta

Impact	115
------------------	-----

Autres programmes*Saskatchewan*

Permis restreints	113
-----------------------------	-----

Alberta

Programme de blocage de l'allumage	116
--	-----

TERRE-NEUVE		
Nom du programme:	Impaired Driver Program (en cours d'élaboration)	
Groupe cible :	Contrevenants condamnés	Exigé pour le rétablissement : du permis? Oui
Type/Participation :	Information/Groupe	Parrainé par : Dept. Works, Serv. & Trans.
Coût par participant :	Non indiqué	Offert par : Dept. of Works, Services and Transportation
Instruments d'évaluation :	À l'étude, pour les récidivistes	N^{bre} de participants par année : Nouveau programme
% qui terminent le programme :	Nouveau programme	Durée des activités : 3-4 heures (une séance)
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Par région, sur demande	Matériel disponible? Non
Objectifs :	À déterminer	
Points abordés :	À déterminer	
Observations :	Ce programme est toujours en cours d'élaboration.	
Évaluations :	Sans objet.	
Contact :	Beverley Clarke P.O. Box 8700 Department of Health St. John's Newfoundland Tél.: (709) 729-0623 Télec.: (709) 729-5824	Thomas Beckett Director of Policy & Planning Dept. of Works, Services and Transportation P.O. Box 8700 St. John's, Nfld. A1B 4J6

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	
Nom du programme:	Driver Rehabilitation Course for First-Time Offenders (DR1)
Groupe cible :	Contrevenants primaires
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	Entrevues, questionnaire sur l'alcool, profil du conducteur
% qui terminent le programme :	89 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	une fois par mois (divers endroits)
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Information 2. Sensibilisation à la sécurité routière 3. Sensibilisation à l'alcoolisme et aux autres toxicomanies
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Connaissances relatives à l'alcool et à l'alcoolisme. 2. Conséquences des condamnations futures.
Observations :	Il s'agit d'un court programme d'information qui se donne en une séance. Il y a des frais à payer pour le rétablissement du permis de conduire.
Évaluations :	De façon suivie.
Contact :	Carson E. Jay c/o Highway Safety Division P.O. Box 2000 Charlottetown, PEI C1A 7N8 Tél. : (902) 368-5211 Téléc. : (902) 368-5236

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	
Nom du programme: Driver Rehabilitation Course for Second-Time Offenders (DR2)	
Groupe cible : Récidivistes	Exigé pour le rétablissement du permis? Oui
Type/Participation : Information/Groupe	Parrainé par : Gouvernement de l'Î.P.-É.
Coût par participant : 0 \$	Offert par : Driver Rehab. Programs, Highway Safety Division
Instruments d'évaluation : Entrevues, questionnaire sur l'alcool, profil du conducteur	N^{bre} de participants par année : 192
% qui terminent le programme : 44 %	Durée des activités : 8 heures (plusieurs séances)
Fréquence à laquelle le programme est offert : une fois par mois (divers endroits)	Matériel disponible? Non
Objectifs :	1. Information. 2. Sensibilisation à la sécurité. 3. Sensibilisation à l'alcoolisme et aux autres toxicomanies.
Points abordés :	1. Connaissances relatives à l'alcool et à l'alcoolisme. 2. Conséquences des condamnations futures.
Observations :	Il s'agit d'un programme plus intensif que le programme de niveau DR1. Il y a des frais à payer pour le rétablissement du permis de conduire.
Évaluations :	De façon suivie.
Contact :	Carson E. Jay c/o Highway Safety Division P.O. Box 2000 Charlottetown, PEI C1A 7N8 Tél. : (902) 368-5211 Télec. : (902) 368-5236

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD		
Nom du programme: Assessment and Treatment Program		
Groupe cible :	Récidivistes	Exigé pour le rétablissement du permis? Oui
Type/Participation :	Évaluation/Traitement	Parrainé par : Gouvernement de l'Î.P.-É.
Coût par participant :	Non indiqué	Offert par : Addiction Services
Instruments d'évaluation :	MAST, DAST, évaluation psychosociale	N^{bre} de participants par année : 61
% qui terminent le programme :	70 %	Durée des activités : Cure fermée - 3 sem. (2 h/jour) Cure ouverte - 45 h.
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Continuellement; possibilité de commencer le programme chaque semaine.	Matériel disponible? Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Information sur les aspects physiques, émotifs, sociaux et spirituels de la chimiodépendance. 2. Cesser de nier le problème, apprendre à mieux connaître la maladie et les comportements qu'elle procure. 3. Approche holistique - les familles sont fortement encouragées à participer au programme familial. 4. Importance de découvrir et d'explorer ses émotions. 5. Exploration des façons d'assurer une guérison durable. 	
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Information sur toutes les substances intoxicantes courantes (à l'exclusion de la nicotine et de la caféine). 2. Autres modes de vie possibles. 	
Observations :	<p>Les contrevenants sont d'abord évalués, puis inscrits au programme de traitement en cure fermée ou ouverte, suivant la gravité de leur problème.</p> <p>Il y a des frais à payer pour le rétablissement du permis de conduire.</p>	
Évaluations :	Oui, en 1994.	
Contact :	<p>Helen Flynn Director, Addiction Services Queen's Region Health and Community Services P.O. Box 37 Charlottetown, PEI Tél.: (902) 368-4495 Téléc.: (902) 368-6229</p>	<p>Betty Pickering Director, Prince County Addiction Services 216 Schurman Avenue Summerside, PEI, C1N 4W6 Tél.: (902) 888-8380 Téléc.: (902) 888-8393</p>

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	
Nom du programme: Impaired Driving Program (Établissement correctionnels pour adultes)	
Groupe cible : Contrevenants condamnés à une peine d'emprisonnement	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation : Information/Groupe	Parrainé par : Adult Corrections
Coût par participant : Aucun	Offert par : Correctional Services
Instruments d'évaluation : MAST	N^{bre} de participants par année : 40-50
% qui terminent le programme : 90 % +	Durée des activités : 12 heures/5 séances
Fréquence à laquelle le programme est offert : Suivant les besoins	Matériel disponible? Aperçu du programme
Objectifs :	Réduire la récidive en favorisant le traitement des alcooliques et des toxicomanes. Présenter les diverses conséquences de la CFA. Sensibiliser les participants aux signes et symptômes de l'alcoolisme et des autres toxicomanies. Sensibiliser les participants au sort des victimes de ce crime.
Points abordés :	Sécurité routière et alcool. Alcoolisme, toxicomanie et dépendance. Sensibilisation au sort des victimes. Information sur les programmes d'entraide.
Observations :	La non-participation peut entraîner une perte de réduction de peine.
Évaluations :	À l'étude.
Contact :	Colin Campbell Manager Provincial Correctional Centre P.O. Box 2710 Charlottetown, PEI Tél. : (902) 368-4590 Télec. : (902) 368-5834

NOUVELLE-ÉCOSSE	
(En cours d'élaboration)	
Nom du programme :	
Groupe cible :	Contrevenants primaires
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	100 \$ (estimation)
Instruments d'évaluation :	Non connu
% qui terminent le programme :	Non connu
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Suivant les besoins; au moins deux fois par année dans les petites villes.
Objectifs :	Prévenir la récidive : - aider les participants à déterminer s'ils sont alcooliques; - les renseigner davantage sur les conséquences de la CFA; - les rendre plus aptes à se prendre en charge.
Points abordés :	1. Examiner les attitudes des participants à l'égard de la CFA et exercer une influence sur ces attitudes. 2. Signes d'un problème. 3. Aptitudes à se prendre en charge. 4. Évaluation.
Observations :	Il s'agit d'un nouveau programme, toujours en cours d'élaboration, à l'intention des contrevenants primaires.
Évaluations :	Sans objet
Contact :	Jim Vance A/Exec. Director and Registrar Nova Scotia Department of Transportation and Communications 6061 Young St., P.O. Box 2433 Halifax, Nova Scotia B3J 2N2 Tél. : (902) 424-7549 Télééc. : (902) 424-0548

NOUVELLE-ÉCOSSE	
Nom du programme : Driver Improvement Program	
Groupe cible : Contrevenants primaires	Exigé pour le rétablissement du permis? Oui
Type/Participation : Counselling/Indiv.	Parrainé par : Min. of Transportation
Coût par participant : 0 \$	Offert par : Min. of Transportation
Instruments d'évaluation : Aucun	N^{bre} de participants par année : 2 000-2 500
% qui terminent le programme : 100 %	Durée des activités : 1 heure
Fréquence à laquelle le programme est offert : Tous les jours	Matériel disponible? Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aider le participant à comprendre l'effet de l'alcool sur les facultés. 2. L'amener à comprendre qu'il a le pouvoir de décider de son comportement future. 3. Insister sur les conséquences de la récidive.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Connaissance de l'alcool 2. Connaissance des dispositions de la loi concernant la récidive
Observations :	Il s'agit d'un court entretien avec un conseiller du programme avant le rétablissement du permis.
Évaluations :	Non
Contact :	Contact :Jim Vance A/Exec. Director and Registrar Nova Scotia Department of Transportation and Communications 6061 Young St., P.O. Box 2433 Halifax, Nova Scotia B3J 2N2 Tél. : (902) 424-7549 Téléc. : (902) 424-0548

NOUVELLE-ÉCOSSE	
Nom du programme :	DWI Second Offenders Program - Assessment
Groupe cible :	Récidivistes
Type/Participation :	Évaluation/Indiv.
Coût par participant :	Non indiqué
Instruments d'évaluation :	Mortimer-Filkins, éval. clinique, éval. parallèle
% qui terminent le programme :	90-95 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Sur demande
Objectifs :	Évaluation des problèmes d'alcool.
Points abordés :	Non indiqué
Observations :	L'évaluation est utilisée pour déterminer si les contrevenants doivent suivre le programme de traitement de niveau I ou II (voir les pages suivantes).
Évaluations :	Non
Contact :	Brian D. Wilbur Director, Prevention and Community Education/Employee Assistance Program Nova Scotia Department of Health, Drug Dependency Services 6th Floor, Lord Nelson Bldg., 5675 Spring Garden Road Halifax, Nova Scotia B3J 1H1 Tél. : (902) 424-4270 Téléc. : (902) 424-0550

NOUVELLE-ÉCOSSE	
Nom du programme :	DWI Second Offenders Program - Level I
Groupe cible :	Récidivistes
Type/Participation :	Traitement/Groupe
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	
% qui terminent le programme :	90-95%
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Fréquence dépend de la demande dans la région.
Exigé pour le rétablissement du permis?	Oui
Parrainé par :	Drug Dependency Services
Offert par :	Drug Dependency Services, Dept. of Health
N^{bre} de participants par année :	450-500
Durée des activités :	2 jours ou soirées (plusieurs)
Matériel disponible?	Oui
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exposer les rôles de la Drug Dependency Services Div., du NS Dept. of Health, en faisant le lien avec le Registry of Motor Vehicles ainsi que les lois et règlements applicables en Nouvelle-Écosse et au Canada. 2. Présenter de l'information sur les effets de l'alcool et des autres drogues sur l'organisme. 3. Présenter de l'information sur les effets physiques, émotifs et sociaux de l'alcool et des autres drogues, dans le contexte de la conduite automobile. On définit ce qu'est une consommation excessive d'alcool ou d'autres drogues. 4. Examiner les facteurs en cause dans la CFA et déterminer leur influence sur la consommation d'alcool et la conduite automobile des participants. 5. Après avoir passé en revue les émotions et les attitudes ainsi que le processus décisionnel, on encourage les participants à s'interroger sur leurs propres habitudes en matière de conduite automobile.
Points abordés :	Traiter des attitudes de ceux qui conduisent en état d'ébriété et tenter de les changer.
Observations :	Il s'agit d'un programme de traitement de nature éducative.
Évaluations :	Non
Contact :	Brian D. Wilbur Director, Prevention and Community Education/Employee Assistance Program Nova Scotia Department of Health, Drug Dependency Services 6th Floor, Lord Nelson Bldg., 5675 Spring Garden Road Halifax, Nova Scotia B3J 1H1 Tél. : (902) 424-4270 Téléc. : (902) 424-0550

NOUVELLE-ÉCOSSE	
Nom du programme :	DWI Second Offenders Program - Level II
Groupe cible :	Récidivistes
Exigé pour le rétablissement du permis?	Oui
Type/Participation :	Traitement/Groupe ou indiv.
Parrainé par :	Drug Dependency Services
Coût par participant :	0 \$ (On projette de faire payer le participant)
Offert par :	Drug Dependency Services, Dept. of Health
Instruments d'évaluation :	
N^{bre} de participants par année :	450-500
% qui terminent le programme :	90-95 %
Durée des activités :	Variable
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Fréquence dépend de la demande dans la région.
Matériel disponible?	Oui
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Atteindre les objectifs du niveau I. 2. Sensibiliser les participants au processus de l'accoutumance progressive et de la guérison. 3. Créer un environnement sûr pour les participants et leur donner l'occasion d'exprimer des émotions créées et influencées par la dépendance. 4. Aider les participants à découvrir les effets de l'alcoolisme ou de la toxicomanie sur eux-mêmes et sur les autres dans un environnement sûr, propice à l'introspection. Leur donner un aperçu de la dynamique qui règne dans la famille d'un alcoolique ou d'un toxicomane. 5. Aider les participants à tracer un plan de guérison. 6. Renseigner les participants sur les ressources communautaires qui existent. 7. Un clinicien fournit une évaluation du risque à la fin du programme (lettre envoyée au Dir. rég.).
Points abordés :	Sensibiliser les participants à l'alcoolisme et à la toxicomanie, à sa présence et à son influence sur leur vie et celle de leur famille, et assurer un traitement.
Observations :	Les participants sont adressés aux services de traitement ordinaires. La durée du traitement dépend des progrès réalisés. Le rétablissement du permis de conduire peut dépendre de l'approbation du conseiller.
Évaluations :	Non
Contact :	Brian D. Wilbur Director, Prevention and Community Education/Employee Assistance Program Nova Scotia Department of Health, Drug Dependency Services 6th Floor, Lord Nelson Bldg., 5675 Spring Garden Road Halifax, Nova Scotia B3J 1H1 Tél. : (902) 424-4270 Téléc. : (902) 424-0550

NOUVEAU-BRUNSWICK	
Nom du programme :	Auto Control
Groupe cible :	Contrevenants primaires
Type/Participation :	Non indiqué
Coût par participant :	177 \$
Instruments d'évaluation :	Non indiqué
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Sur demande
Objectifs :	Non indiqué.
Points abordés :	Non indiqué.
Observations :	
Évaluations :	Non indiqué.
Contact :	D ^r . J.E. Louis Malenfant Président Centre d'éducation et de recherches en sécurité 13, rue Thomas Dieppe (Nouveau-Brunswick) E1A 2C4 Tél. : (506) 853-7808 Télec. : (506) 853-9328

NOUVEAU-BRUNSWICK	
Nom du programme :	Auto Control
Groupe cible :	Récidivistes
Type/Participation :	Non indiqué
Coût par participant :	377 \$
Instruments d'évaluation :	Non indiqué
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Sur demande
Exigé pour le rétablissement du permis?	Oui
Parrainé par :	Min. des Transports
Offert par :	Centre d'éducation et de recherches en sécurité
N^{bre} de participants par année :	Non indiqué
Durée des activités :	18 heures (fin de semaine)
Matériel disponible?	Non
Objectifs :	Enseigner aux participants des formes de comportement qui les aideront à se prendre en charge. Ce programme comporte des éléments conçus pour aider les participants à déterminer les effets de l'alcool sur divers aspects de leur vie, ainsi que divers autres éléments conçus pour les inciter à changer de mode de vie.
Points abordés :	Le programme enseigne aux participants à se prendre en charge et à résoudre leurs problèmes pour atteindre leurs buts.
Observations :	
Évaluations :	Non indiqué
Contact :	D ^r . J.E. Louis Malenfant Président Centre d'éducation et de recherches en sécurité 13, rue Thomas Dieppe (Nouveau-Brunswick) E1A 2C4 Tél. - (506) 853-7808 Télééc. : (506) 853-9328

QUÉBEC	
Nom du programme : Alcofrein	
Groupe cible : Contrevenants primaires	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation : Information/Groupe	Parrainé par : Gouvernement du Québec
Coût par participant : 50 \$ (pourrait être porté à 100 \$)	Offert par : Ministère de la Sécurité publique
Instruments d'évaluation : Questionnaire préalable/postérieur, MAST	N^{bre} de participants par année : 4 000-5 000
% qui terminent le programme : 89 %	Durée des activités : 3 heures (une séance)
Fréquence à laquelle le programme est offert : Env. 250 séances/an, surtout de juin à sept.	Matériel disponible? Oui
Objectifs :	1. Information. 2. Réduire la récidive.
Points abordés :	1. Conséquences de l'alcool au volant. 2. Connaissance de l'alcool et de ses effets sur la conduite automobile. 3. Mythes concernant l'alcool. 4. Façons d'éviter de conduire en état d'ébriété. 5. Ressources et organismes capables accessibles aux alcooliques.
Observations :	On a constitué une vaste documentation sur le programme, en vue d'assurer l'uniformité dans son application.
Évaluations :	Les questionnaires préalables et postérieurs ont été analysés en 1991. On a proposé l'exécution d'une évaluation plus approfondie.
Contact :	Normand Roy Conseiller Ministère de la Sécurité publique 2525, boul. Laurier - 9 ^e étage, Tour du St-Laurent Sainte-Foy (Québec) G1V 2L2 Tél. : (418) 528-0287 Télec. : (418) 646-5439

ONTARIO	
Nom du programme :	ACE (Addiction Community Education)
Groupe cible :	Détenus toxicomanes ayant une permission de sortir la fin de semaine
Type/Participation :	Traitement/Groupe (30)
Coût par participant :	Non connu
Instruments d'évaluation :	Tests, auto-évaluations, évaluations
% qui terminent le programme :	90 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Continuellement
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Parrainé par :	Ministère des Services correctionnels
Offert par :	Concerns Canada
N^{bre} de participants par année :	Variable
Durée des activités :	5 h./j., la fin de sem., pendant 6 sem.
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibiliser les participants aux effets de l'alcool et des autres drogues sur leur santé et leur vie sociale. 2. Leur faire voir qu'il existe d'autres formes de comportement et modes de vie, et les encourager à les adopter. 3. Réduire ou éliminer la consommation de drogues et diriger les participants vers des ressources de traitement, sur demande. 4. Sensibiliser les participants aux conséquences de l'alcoolisme et des autres toxicomanies ainsi que de la conduite avec facultés affaiblies.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alcoolisme et autres toxicomanies. 2. Préparation à la vie et équilibre de vie. 3. Communication et relations interpersonnelles. 4. Conduite avec facultés affaiblies. À déterminer
Observations :	Il s'agit d'un programme de traitement et de counselling à l'intention des détenus qui ont la permission de sortir la fin de semaine. Il n'est pas réservé à ceux qui sont condamnés pour CFA, mais s'adresse plutôt à tous les détenus toxicomanes.
Évaluations :	Non
Contact :	Sharon Johnson Concerns Canada 4500 Sheppard Ave. E. Suite 112H Agincourt, Ontario M1S 3RG Tél. : (416) 293-3400 Téléc. : (416) 293-1142

ONTARIO	
Nom du programme :	Drinking Driver Awareness Program
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	Aucun
% qui terminent le programme :	95-100 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	3-4 fois par année ou selon les besoins, dans le cas de séances individuelles
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Parrainé par :	Soll. gén./Serv. corr.
Offert par :	Pembroke & Area Community Corrections Council
N^{bre} de participants par année :	35-45
Durée des activités :	8-9 heures (3 séances)
Matériels disponible?	Oui
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Renseigner les participants sur un bon nombre de questions reliées à l'alcool au volant. 2. Amener les participants reconnus coupables de CFA à prendre les moyens nécessaires pour ne pas récidiver. 3. Donner aux participants l'occasion de discuter avec des professionnels de la collectivité qui leur fournissent l'information.
Points abordés :	Alcool et comportement
Observations :	Cette information peut être fournie à des personnes de régions éloignées, suivant les besoins.
Évaluations :	Non
Contact :	Paul J. Dumas Pembroke and Area Community Corrections Council P.O. Box 754 Pembroke, Ontario K8A 6X9 Tél. : (613) 735-3747 Téléc. : (613) 735-1009

ONTARIO	
Nom du programme :	Driving While Impaired Program
Groupe cible :	Contrevenants primaires
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation :	Information/Group (30)
Coût par participant :	Aucun
	Parrainé par : Ministère de la Santé de l'Ontario
Instruments d'évaluation :	DAST, MAST, ADS, questionnaire sur l'état de santé général, échelle de stabilité sociale
	Offert par : Niagara Alcohol and Drug Assessment Service
	N^{bre} de participants par année : 74
% qui terminent le programme :	76 %
	Durée des activités : 5 séances heb. de 2 hr. chacune + 1 h. pour l'accueil
Fréquence à laquelle le programme est offert :	3 fois par année
	Matériels disponible? Non
Objectifs :	Renseigner les participants sur la consommation d'alcool et de drogues ainsi que sur les risques qui y sont associés.
Points abordés :	Conséquences d'une première infraction, conséquences possibles d'infractions subséquentes, information sur l'alcool et les autres drogues.
Observations :	Ce programme s'inscrit dans le cadre d'un projet de prévention de l'alcoolisme et de la toxicomanie chez les jeunes. Il y a des suivis après 2 ans et 5 ans. La plupart de ceux qui y participent le font volontairement, sans avoir été condamnés pour CFA.
Évaluations :	De façon suivie
Contact :	Paul Niesink 55 St. Paul Street, Suite 5 St. Catharines, Ontario L2R 3M3 Tél. : (905) 641-0018 Télec. : (905) 684-1551

ONTARIO	
Nom du programme :	GRIP Alcohol and Driving Awareness Program (Growth through Responsible Individual Participation)
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	225 \$
Instruments d'évaluation :	MAST, ADS, IRS, ACL, composition
% qui terminent le programme :	90 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	15 programmes par année
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fournir aux participants de l'information exacte et à jour sur l'alcool et ses effets. 2. Donner aux participants l'occasion d'examiner objectivement leur propre consommation d'alcool. 3. Aider les participants à prendre des décisions éclairées au sujet de leur consommation d'alcool (peut inclure le traitement).
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Connaissance de l'alcool et de ses effets. 2. Auto-évaluation : conséquences de l'alcool dans la vie de chacun. 3. Comment mettre fin à une consommation excessive d'alcool (traitement, amorce d'une démarche de changement personnel, et.).
Observations :	Il y a une séance individuelle pour chaque participant après les séances de groupe. Les participants sont dirigés vers le programme par les tribunaux ou leur agent de probation ou de liberté conditionnelle.
Évaluations :	Non
Contact :	T. Patterson 2077 Dundas St. E., Suite 105 Mississauga, Ontario L4X 1M2 Tél. : (905) 602-1830 Télé. : (905) 602-1781

ONTARIO	
Nom du programme :	Halton IDEA (Impaired Drivers' Education Awareness)
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation :	Information/Groupe
	Parrainé par : Soll. gén./Serv. corr.
Coût par participant :	442 \$
	Offert par : Carol Stoveken Consulting
Instruments d'évaluation :	sondages auprès des participants, entrevues à la fin du programme
	N^{bre} de participants par année : 90
% qui terminent le programme :	95 %
	Durée des activités : 2,5 heures (7 séances)
Fréquence à laquelle le programme est offert :	7 groupes par année
	Matériels disponible? Oui
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apprendre à connaître les différents effets d'une consommation excessive d'alcool. 2. Apprendre à connaître et à comprendre ses propres habitudes de consommation d'alcool. 3. Assimiler l'information générale et personnelle recueillie, ce qui permet une auto-analyse et favorise la modification de comportement inappropriés ou autodestructeurs.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amener les participants à comprendre que l'alcool est un problème concret. 2. Les amener à reconnaître leurs propres réactions à ce problème. 3. Leur présenter d'autres options.
Observations :	La participation est ordonnée par le juge à titre de condition de la probation. Certains participants n'ont pas été condamnés pour CFA, mais ont été condamnés pour d'autres infractions mettant en cause l'alcool.
Évaluations :	Effectués annuellement. Voir Sheppard, M. Et Stoveken, C. (1993), «Convicted impaired drivers' knowledge about alcohol - relevance for program development», Journal of Drug Education, 38(2), p. 113-122.
Contact :	Paul R. Paradis Area Manager Probation and Parole Services/Halton 55 Ontario St., S., Milton Mall, 2nd Floor Milton, Ontario L9T 2M3 Tél. : (905) 878-7259 Téléc. : (905) 875-1006

ONTARIO	
Nom du programme :	Impaired Drivers Awareness Programme
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupe (18)
Coût par participant :	243,15 \$
Instruments d'évaluation :	Adaptation de ASIST (ARF)
% qui terminent le programme :	88 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	5 fois par année
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Parrainé par :	Soll. gén./Serv. corr.
Offert par :	Société Saint-Léonard de Brant
N^{bre} de participants par année :	90
Durée des activités :	28 heures (7 séances hebdo.)
Matériels disponible?	Oui
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réduire le taux de récidive dans la CFA à Brantford, comté de Brant. 2. Programme d'information ou de sensibilisation prétraitement pour ceux qui pourraient avoir besoin d'un complément d'évaluation, de counselling ou de traitement pour des problèmes d'alcoolisme ou de toxicomanie (principalement) ou d'être adressés à d'autres programmes (concernant p. ex. la maîtrise de la colère ou différents problèmes personnels). La conduite avec facultés affaiblies est le point d'accès.
Points abordés :	<p>Information et sensibilisation sur des questions de droit et d'assurances, et des questions sociales (victimes). Alcoolisme et autres toxicomanies, processus d'accoutumance. Aide offerte.</p> <p>Choix, prise de décision, planification et valeurs (notamment : moyens de composer avec les difficultés de la vie).</p>
Observations :	La participation dépend d'une évaluation, suivie d'une ordonnance de la cour.
Évaluations :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluation des participants. 2. Examen de fin d'année, effectué par la coordonnatrice. 3. Vérification annuelle effectuée par l'organisme parrain.
Contact :	<p>Anna Mae Simington IDAP Coordinator P.O. Box 638 Brantford, Ontario N3T 6A8 Tél. : (519) 759-8830 Téléc. : (519) 759-8156</p>

ONTARIO	
Nom du programme :	MADE (Mimico Alcohol Drug Education)
Groupe cible :	Détenus de CC de Mimico condamnés pour des infractions liées à l'alcool ou à la drogue
Type/Participation :	Information/Groupe (30)
Coût par participant :	198,79 \$
Instruments d'évaluation :	
% qui terminent le programme :	57 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Continuellement
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Parrainé par :	Ministère des Serv. corr.
Offert par :	Concerns Canada
N^{bre} de participants par année :	241
Durée des activités :	54 heures en 12 jours
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permettre aux personnes ayant des problèmes d'alcool ou de drogues d'apprendre à connaître ce qu'est la dépendance ainsi qu'à l'éviter ou à la surmonter. 2. Réduire le nombre des actes criminels commis en état d'ébriété. 3. Encourager les gens à avoir une attitude plus responsable. 4. Assurer un soutien continu aux détenus qui deviennent abstinents. 5. Atténuer le problème du manque de lits dans l'établissement. 6. Réduire les tâches administratives occasionnées par le traitement des cas de détenus incarcérés de façon discontinue. 7. Évaluer l'efficacité du programme.
Points abordés :	L'aspect pathologique de la dépendance, les effets de l'alcoolisme et des autres toxicomanies sur tous les aspects de la vie, une présentation des ressources qui sont accessibles aux personnes en voie de guérison ou qui offrent un soutien constant. Neuf heures sont consacrées à la conduite avec facultés affaiblies.
Observations :	Ce programme s'adresse aux détenus du Centre correctionnel de Mimico qui purgent une peine discontinue pour des infractions mettant en cause l'alcool ou la drogue.
Évaluations :	Non
Contact :	Cora Illes Concerns Canada 4500 Sheppard Ave. E. Suite 112H Agincourt, Ontario M1S 3R6 Tél. : (416) 293-3400 Téléc. : (416) 293-1142

ONTARIO	
Nom du programme :	MSAP (Mimico Substance Abuse Program)
Groupe cible :	Détenus de CC de Mimico condamnés pour des infractions liées à l'alcool ou à la drogue
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Type/Participation :	Information/Groupe (15)
Parrainé par :	Ministère des Serv. cor.
Coût par participant :	151,37 \$
Offert par :	Concerns Canada
Instruments d'évaluation :	Pré-tests et post-tests servant à mesurer les connaissances
N^{bre} de participants par année :	200
% qui terminent le programme :	60 %
Durée des activités :	16 heures (8 séances)
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Deux fois par semaine
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Offrir un programme d'information sur les toxicomanies aux détenus (de 5 à 15 participants par période de 4 semaines); mesurer l'assiduité et la participation aux séances du programme. 2. Déterminer l'efficacité du programme d'après les résultats des pré-tests, des post-tests et de l'examen final. 3. Évaluer le programme grâce aux commentaires à la fois verbaux et écrits des participants. 4. Reconnaître la participation de ceux qui terminent le programme, en décernant des certificats. 5. Fournir à la Commission nationale des libérations conditionnelles, sous forme de lettres aux dossiers des participants, des évaluations de leur rendement dans le cadre du programme.
Points abordés :	L'aspect pathologique de la dépendance, les effets de l'alcoolisme et des autres toxicomanies sur tous les aspects de la vie, une présentation des ressources qui sont accessibles aux personnes en voie de guérison ou qui offrent un soutien constant. Une séance sur huit est consacrée à la conduite avec facultés affaiblies.
Observations :	Il s'agit d'une version abrégée du programme MADE destiné aux détenus de Mimico incarcérés pour des infractions relatives à l'alcool ou à la drogue.
Évaluations :	Non
Contact :	Cora Illes Concerns Canada 4500 Sheppard Ave. E. Suite 112H Agincourt, Ontario M1S 3R6 Tél. : (416) 293-3400 Téléc. : (416) 293-1142

ONTARIO	
Nom du programme :	Smith Clinic Driving While Impaired
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	225 \$
Instruments d'évaluation :	Mortimer-Filkins, évaluation
% qui terminent le programme :	60 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	4-5 fois par année
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibiliser les participants aux effets de la CFA sur l'individu, la famille et la société. 2. Évaluer le risque de la consommation d'alcool. 3. Présenter les ressources communautaires existantes. 4. Réduire la fréquence des cas de CFA.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alcoolisme 2. Information sur les effets physiques de l'alcool 3. Effets sur la famille - famille d'origine 4. Coûts sociaux 5. Stratégies de modification du comportement
Observations :	
Évaluations :	Non
Contact :	Linda James Program Manager, Adult Inpatient Services St. Joseph's General Hospital, Smith Clinic P.O. Box 3251 Thunder Bay, Ontario P7B 5G7 Tél. : (807) 2425

ONTARIO	
Nom du programme :	SIPIT (Stop Impaired Probationers in Toronto)
Groupe cible :	Délinquants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupe
Coût par participant :	Non connu
Instruments d'évaluation :	Tests, auto-évaluations, counselling, évaluations
% qui terminent le programme :	85 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	9 fois par année
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Parrainé par :	Ministère des Serv. corr.
Offert par :	Concerns Canada
N^{bre} de participants par année :	Variable
Durée des activités :	2 heures/semaine (8 séances)
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibiliser les participants aux effets de l'alcool au volant sur la santé et à ses conséquences pour la société. 2. Proposer d'autres options valables. 3. Réduire la récidive parmi les personnes reconnues coupables de CFA à Toronto. 4. Créer une banque de données. 5. Effectuer des renvois à des programmes de traitement, sur demande.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conséquences juridiques et sociales de la CFA. 2. Réactions de la société face à l'alcool au volant (point de vue de la victime notamment). 3. Promotion de modes de vie plus sains. 4. Problèmes de santé et problèmes familiaux causés par la consommation ou la surconsommation d'alcool.
Observations :	La cour impose aux contrevenants de suivre ce programme, dans le cadre d'une ordonnance de probation ou de libération conditionnelle.
Évaluations :	Non
Contact :	Sharon Johnson Concerns Canada 4500 Sheppard Ave. E. Suite 112H Agincourt, Ontario M1S 3R6 Tél. : (416) 293-3400 Téléc. : (416) 293-1142

ONTARIO	
Nom du programme :	Working in North Frontenac to Reduce Impaired Driving
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Information/Groupes/Individuel.
Coût par participant :	Non indiqué
Instruments d'évaluation :	ASIST
% qui terminent le programme :	85-90 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Une fois par mois
Objectifs :	Non indiqué
Points abordés :	a) consommation/surconsommation d'alcool b) prévention de la conduite avec facultés affaiblies
Observations :	N'existe plus.
Évaluations :	Kingston Psychiatric Hospital, vers 1990
Contact :	Brad Flear P.O. Box 250 Sharbot Lake, Ontario K0H 2P0 Tél. : (613) 279-3151 (800) 661-4612 Télé. : (613) 279-2565

MANITOBA	
Nom du programme :	Impaired Drivers Program: Assessment
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Évaluation/Indiv.
Coût par participant :	240 \$ (à la charge des participants)
Instruments d'évaluation :	SALCE Mortimer-Filkins
% qui terminent le programme :	98 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Tous les jours
Objectifs :	Évaluer la gravité du problème d'alcoolisme ou de toxicomanie du participant et le diriger vers le programme approprié : a) aucun problème - aucun renvoi b) attitude - programme d'information à l'intention des conducteurs à risque (8 heures) c) consommation excessive - consommation à risque (12 séances/3 mois) d) dépendance - traitement (variable)
Points abordés :	Degré de consommation d'alcool
Observations :	Cette évaluation est la première étape d'un programme général destiné aux contrevenants. Les résultats de l'évaluation sont utilisés pour déterminer vers quel programme particulier il faut diriger le contrevenant.
Évaluations :	Ambtman, R. (1990), The Alcoholism Foundation of Manitoba Impaired Drivers' Program Evaluation Report, Winnipeg, Fondation manitobaine de lutte contre l'alcoolisme.
Contact :	Herb Thompson A/Executive Director Addictions Foundation of Manitoba 1031 Portage Ave. Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 944-6237 Télec. : (204) 986-7768

MANITOBA	
Nom du programme :	Impaired Drivers Program: Educational Workshop
Groupe cible :	Contrevenants qui risquent de récidiver
Type/Participation :	Information/Groupe (12)
Coût par participant :	Inclus dans les frais d'évaluation
Instruments d'évaluation :	SALCE Mortimer-Filkins
% qui terminent le programme :	
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Suivant les besoins
Objectifs :	Aider les contrevenants à évaluer leurs propres habitudes de conduite avec facultés affaiblies et explorer d'autres options.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Séparer consommation d'alcool et conduite d'une automobile. 2. Attitudes face à l'alcool et à la conduite et état d'ébriété. 3. Connaissance de l'alcool.
Observations :	Cet atelier est conçu à l'intention des contrevenants dont les attitudes ou les comportements laissent croire qu'ils pourraient de nouveau conduire en état d'ébriété, qu'ils ont des idées erronées au sujet de la consommation de substances chimiques ou encore qu'ils ne connaissent généralement pas les effets des substances chimiques sur leur vie et leur capacité de conduire.
Évaluations :	Ambtman, R. (1990), The Alcoholism Foundation of Manitoba Impaired Drivers' Program Evaluation Report, Winnipeg, Fondation manitobaine de lutte contre l'alcoolisme.
Contact :	Herb Thompson A/Executive Director Addictions Foundation of Manitoba 1031 Portage Ave. Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 944-6237 Télec. : (204) 986-7768

MANITOBA	
Nom du programme :	Impaired Drivers Program: High Risk Program
Groupe cible :	Contrevenants qui risquent de développer une chimiodépendance
Type/Participation :	Non indiqué
Coût par participant :	Inclus dans les frais d'évaluation
Instruments d'évaluation :	SALCE Mortimer-Filkins
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Non indiqué
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser des changements de comportement inhérents à la consommation de substances chimiques et au mode de vie. 2. Sensibiliser les participants à leur consommation de substances chimiques et dresser un plan d'action qui cible les problèmes décelés.
Points abordés :	Chimiodépendance
Observations :	Ce programme s'adresse aux contrevenants qui, selon l'évaluation, risquent de développer une chimiodépendance.
Évaluations :	Ambtman, R. (1990), The Alcoholism Foundation of Manitoba Impaired Drivers' Program Evaluation Report, Winnipeg, Fondation manitobaine de lutte contre l'alcoolisme.
Contact :	Herb Thompson A/Executive Director Addictions Foundation of Manitoba 1031 Portage Ave. Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 944-6237 Télec. : (204) 986-7768

MANITOBA	
Nom du programme :	Impaired Drivers Program: Treatment Program
Groupe cible :	Contrevenants ayant des problèmes de consommation de substances chimiques
Type/Participation :	Traitement/Groupe/Indiv.
Coût par participant :	Inclus dans les frais d'évaluation
Instruments d'évaluation :	SALCE Mortimer-Filkins
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Continuellement
Exigé pour le rétablissement du permis?	Sur directive expresse
Parrainé par :	Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances
Offert par :	FMLD
N^{bre} de participants par année :	Non indiqué
Durée des activités :	Minimum de 20 heures; cure interne ou externe
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permettre aux participants de devenir abstinents avec l'aide de ressources communautaires, de parents et d'amis. 2. Aider les participants à examiner leurs antécédents de consommation d'alcool ou de drogues et les sensibiliser à leur consommation de substances chimiques dans certaines sphères de leur vie personnelle. 3. Aider les participants à découvrir d'autres options possibles et à incorporer ces options dans leur plan de guérison personnel. 4. Inciter les participants à assumer la responsabilité de leur propre santé et à apporter des changements dans leur vie.
Points abordés :	Résolution de problèmes et changements dans la vie des participants.
Observations :	Le traitement peut s'étaler sur plusieurs mois, auxquels s'ajoutent 3 mois de suivi.
Évaluations :	Ambtman, R. (1990), The Alcoholism Foundation of Manitoba Impaired Drivers' Program Evaluation Report, Winnipeg, Fondation manitobaine de lutte contre l'alcoolisme.
Contact :	Herb Thompson A/Executive Director Addictions Foundation of Manitoba 1031 Portage Ave. Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 944-6237 Télec. : (204) 986-7768

MANITOBA	
Nom du programme :	Chemical Awareness (Établissement de correction de Dauphin)
Groupe cible :	Contrevenants intéressés à mieux comprendre leur problème d'alcool
Exigé pour le rétablissement du permis?	Non
Type/Participation :	Information/Groupe (8)
Parrainé par :	Services correctionnels pour adultes
Coût par participant :	0 \$
Offert par :	Services correctionnels pour adultes
Instruments d'évaluation :	Aucun
N^{bre} de participants par année :	96
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Durée des activités :	6 heures, jours consécutifs
Fréquence à laquelle le programme est offert :	12 fois/année
Matériels disponible?	Non
Objectifs :	Fournir aux détenus de l'information sur la consommation de substances chimiques. Les sensibiliser aux ressources qui existent dans la collectivité.
Points abordés :	Information.
Observations :	Ce programme est offert à tous les détenus qui ont été condamnés pour des infractions liées à l'alcool et qui sont intéressés à se renseigner.
Évaluations :	Non indiqué
Contact :	Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537
	P. Philips, K. McAuley Program Coordinator Dauphin Correctional Institution

MANITOBA	
Nom du programme :	Chemical Dependency Information (Établissement de correction de Portage)
Groupe cible :	Détenus ayant des problèmes d'alcool ou de drogues
Type/Participation :	Groupe (5-20)
Coût par participant :	Aucun
Instruments d'évaluation :	Non indiqué
% qui terminent le programme :	100 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	6 fois/année
Objectifs :	Non indiqué
Points abordés :	Information, sensibilisation
Observations :	Ce programme s'adresse aux contrevenants incarcérés, mais il n'est pas réservé à ceux qui ont été condamnés pour conduite avec facultés affaiblies.
Évaluations :	Non indiqué
Contact :	Donna Foyle, Sandra Lamont Program Coordinators Portage Correctional Institution

MANITOBA	
Nom du programme :	Chemical Dependency Program (Établissement de correction de Headingly)
Groupe cible :	Détenus qui reconnaissent avoir un problème de toxicomanie
Type/Participation :	Traitement/Groupe (11)
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	Échelles d'évaluation de la gravité du problème
% qui terminent le programme :	90 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Tous les mois
Objectifs :	Fournir aux participants de l'information sur les effets de la toxicomanie. Leur proposer des stratégies d'adaptation ou d'autres options possibles ainsi que d'autres façons de surmonter leur toxicomanie.
Points abordés :	1. Toxicomanie. 2. Stratégies d'adaptation et autres options.
Observations :	Il s'agit d'un programme d'information, de sensibilisation et de traitement offert aux détenus qui admettent avoir un problème de toxicomanie.
Évaluations :	Non indiqué
Contact :	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537 </div> <div style="width: 45%;"> Tim Yankoski & Bill Melville Program Coordinators Headingly Correctional Institution </div> </div>

MANITOBA			
Nom du programme :	Impaired Driver Education (Établissement de correction de Brandon)		
Groupe cible :	Personnes qui conduisent en état d'ébriété		
Type/Participation :	Information/Groupe (7)		
Coût par participant :	15 \$		
Instruments d'évaluation :	Auto-évaluations		
% qui terminent le programme :	90-100 %		
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Non indiqué		
Objectifs :	On cherche à montrer aux participants qu'il est possible de changer sa façon de penser, grâce à l'utilisation de tests d'auto-évaluation, à la participation à des programmes et à l'acquisition de nouvelles compétences. Une fois le processus de pensée modifié, il reste à mettre en pratique ce qui a été appris.		
Points abordés :	Information, sensibilisation		
Observations :			
Évaluations :	Non indiqué		
Contact :	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Pat Coates Program Coordinator Brandon Correctional Institution </td> </tr> </table>	Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537	Pat Coates Program Coordinator Brandon Correctional Institution
Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537	Pat Coates Program Coordinator Brandon Correctional Institution		

MANITOBA			
Nom du programme :	Impaired Driver Program (Établissement de correction de Headingly)		
Groupe cible :	Personnes condamnées pour CFA		
Type/Participation :	Information/Groupe (25)		
Coût par participant :	0 \$		
Instruments d'évaluation :	Aucun		
% qui terminent le programme :	Non indiqué		
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Non indiqué		
Objectifs :	1. Encourager les participants à devenir des conducteurs responsables. 2. Présenter l'envers de la médaille : les conséquences juridiques, les victimes et l'effet sur le droit de conduire des contrevenants.		
Points abordés :	Alcool et conduite automobile		
Observations :	Ce programme d'information est destiné aux contrevenants incarcérés.		
Évaluations :	Non indiqué		
Contact :	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Bill Melville Program Coordinator Headingly Correctional Institution </td> </tr> </table>	Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537	Bill Melville Program Coordinator Headingly Correctional Institution
Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537	Bill Melville Program Coordinator Headingly Correctional Institution		

MANITOBA	
Nom du programme :	Substance Abuse (Établissement de correction du Pas)
Groupe cible :	Contrevenants ayant des problèmes d'alcool ou de drogues
Type/Participation :	Information/Groupe (9)
Coût par participant :	Aucun
Instruments d'évaluation :	Questionnaire d'auto-diagnostic
% qui terminent le programme :	90 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	tous les deux mois
Objectifs :	Non indiqué
Points abordés :	Non indiqué
Observations :	La participation est volontaire, mais il faut être disposé à se plier aux règles du groupe.
Évaluations :	Aucune
Contact :	Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Téléc. : (204) 945-5537
	Dan Hill Program Coordinator The Pas Correctional Institution

MANITOBA	
Nom du programme :	Substance Abuse and Living Problems (Établissement de correction de Portage)
Groupe cible :	S'adresse à tous ceux qui ont des difficultés dans leur vie
Type/Participation :	Groupe (8)
Coût par participant :	Non indiqué
Instruments d'évaluation :	Non indiqué
% qui terminent le programme :	Non indiqué
Fréquence à laquelle le programme est offert :	3 fois par année
Objectifs :	Aider les participants à comprendre qu'ils sont responsables de leurs actes et des choix qu'ils font dans la vie.
Points abordés :	Information, sensibilisation, intervention (traitement).
Observations :	Ce programme s'adresse aux détenus, mais il n'est pas réservé à ceux qui ont été condamnés pour conduite avec facultés affaiblies.
Évaluations :	Non indiqué
Contact :	Donna Foyle or Sandra Lamont Program Coordinators Portage Correctional Institution

MANITOBA															
Nom du programme :	Substance Abuse Intervention (Établissement de correction de Brandon)														
Groupe cible :	Détenus toxicomanes														
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non														
Type/Participation :	Traitement/Groupe (10)														
	Parrainé par : Services correctionnels pour adultes														
Coût par participant :	0 \$														
	Offert par : Services correctionnels pour adultes														
Instruments d'évaluation :	Aucune														
	N^{bre} de participants par année : 80-100														
% qui terminent le programme :	Non indiqué														
	Durée des activités : 17-20 séances de 2 h., 5 j./sem.														
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Non indiqué														
	Matériels disponible? Non														
Objectifs :	Présenter de l'information pertinente aux participants.														
Points abordés :	Information, sensibilisation, intervention (traitement).														
Observations :	Il s'agit d'un programme d'information et de traitement pour les détenus qui ont un problème connu de toxicomanie.														
Évaluations :	Non indiqué														
Contact :	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Denis Lemoine</td> <td style="width: 50%;">Pat Coates</td> </tr> <tr> <td>Coordinator of Special Projects</td> <td>Program Coordinator</td> </tr> <tr> <td>Adult Corrections</td> <td>Wendy Somers</td> </tr> <tr> <td>405 Broadway, 8th Floor</td> <td>Facilitator</td> </tr> <tr> <td>Winnipeg, Manitoba</td> <td>Brandon Correctional Institution</td> </tr> <tr> <td>Tél. : (204) 945-7292</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Télé. : (204) 945-5537</td> <td></td> </tr> </table>	Denis Lemoine	Pat Coates	Coordinator of Special Projects	Program Coordinator	Adult Corrections	Wendy Somers	405 Broadway, 8th Floor	Facilitator	Winnipeg, Manitoba	Brandon Correctional Institution	Tél. : (204) 945-7292		Télé. : (204) 945-5537	
Denis Lemoine	Pat Coates														
Coordinator of Special Projects	Program Coordinator														
Adult Corrections	Wendy Somers														
405 Broadway, 8th Floor	Facilitator														
Winnipeg, Manitoba	Brandon Correctional Institution														
Tél. : (204) 945-7292															
Télé. : (204) 945-5537															

MANITOBA			
Nom du programme :	Substance Abuse Recovery Program (Établissement de correction de Milner Ridge)		
Groupe cible :	Toxicomanes		
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non		
Type/Participation :	Traitement/Groupe (12)		
	Parrainé par : Serv. corr. pour adultes		
Coût par participant :	0 \$		
	Offert par : Serv. corr. pour adultes		
Instruments d'évaluation :	Instrument de base de la FMLD		
	N^{bre} de participants par année : 60		
% qui terminent le programme :	Non indiqué		
	Durée des activités : 6 heures pendant 8 sem. (40 séances)		
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Non indiqué		
	Matériels disponible? Trousse de modules et matériel audiovisuel		
Objectifs :	Offrir un environnement propice aux résidents qui sont décidés à guérir, des ressources ou du matériel se rapportant aux toxicomanies, un soutien visant à prévenir les rechutes, du counselling entre pairs, ainsi que des renvois à des programmes ou à des services de soutien destinés à ceux qui rechutent.		
Points abordés :	Information, sensibilisation aux raisons pour lesquelles on se drogue, compétences nécessaires pour changer de vie. Examen de 8 domaines différents, sur une période de 8 semaines : 1. Effets médicaux 2. Dépendance et mode de vie 3. Intoxication et conduite automobile 4. 12 étapes et spiritualité 5. Stress et affirmation de soi 6. ACOA et famille 7. Rechute 8. Guérison		
Observations :	Il s'agit d'un programme général qui s'adresse aux toxicomanes, mais n'est pas réservé à ceux qui ont été condamnés pour CFA.		
Évaluations :	Non indiqué		
Contact :	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Télec. : (204) 945-5537 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> E. Irvine Program Coordinator Jim Marchinko, Cary Corman, Red Cameron, Tom Barnett Milner Ridge Correctional Centre </td> </tr> </table>	Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Télec. : (204) 945-5537	E. Irvine Program Coordinator Jim Marchinko, Cary Corman, Red Cameron, Tom Barnett Milner Ridge Correctional Centre
Denis Lemoine Coordinator of Special Projects Adult Corrections 405 Broadway, 8th Floor Winnipeg, Manitoba Tél. : (204) 945-7292 Télec. : (204) 945-5537	E. Irvine Program Coordinator Jim Marchinko, Cary Corman, Red Cameron, Tom Barnett Milner Ridge Correctional Centre		

MANITOBA															
Nom du programme :	Substance Abuse Information Program and Drive Impaired Module														
Groupe cible :	Personnes condamnées pour des infractions reliées à l'alcool et libérées sous condition														
Type/Participation :	Information/Groupe														
Coût par participant :	Non indiqué														
Instruments d'évaluation :	Mesures de la gravité du problème/Questionnaires														
% qui terminent le programme :	90 %														
Fréquence à laquelle le programme est offert :	2 x 10 fois/année														
Objectifs :	Sensibiliser les participants aux modes de vie associés à l'alcool. Encourager les participants à discuter de questions de consommation d'alcool et de conduite automobile.														
Points abordés :	Information														
Observations :	Ce programme s'adresse à toutes les personnes condamnées pour des infractions reliées à l'alcool et qui sont intéressées à se renseigner.														
Évaluations :	Aucune														
Contact :	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Denis Lemoine</td> <td style="width: 50%;">J. Sienema</td> </tr> <tr> <td>Coordinator of Special Projects</td> <td>Manager</td> </tr> <tr> <td>Adult Corrections</td> <td>Community Release Centre</td> </tr> <tr> <td>405 Broadway, 8th Floor</td> <td>R. Wills</td> </tr> <tr> <td>Winnipeg, Manitoba</td> <td>Facilitator</td> </tr> <tr> <td>Tél. : (204) 945-7292</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Télec. : (204) 945-5537</td> <td></td> </tr> </table>	Denis Lemoine	J. Sienema	Coordinator of Special Projects	Manager	Adult Corrections	Community Release Centre	405 Broadway, 8th Floor	R. Wills	Winnipeg, Manitoba	Facilitator	Tél. : (204) 945-7292		Télec. : (204) 945-5537	
Denis Lemoine	J. Sienema														
Coordinator of Special Projects	Manager														
Adult Corrections	Community Release Centre														
405 Broadway, 8th Floor	R. Wills														
Winnipeg, Manitoba	Facilitator														
Tél. : (204) 945-7292															
Télec. : (204) 945-5537															

SASKATCHEWAN	
Nom du programme :	Driving Without Impairment (DWI)
Groupe cible :	Contrevenants primaires
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation :	Information/Groupe (12)
Coût par participant :	150 \$
	Parrainé par : Sask. Govt. Insurance
Instruments d'évaluation :	Aucun
	Offert par : Saskatchewan Government Insurance
% qui terminent le programme :	80-85 %
	N^{bre} de participants par année : 1 900 à 2 500
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Selon les besoins : 2 fois/mois ou 1 fois/3 mois
	Durée des activités : 16 heures en 8 séances ou cours intensif de fin de semaine
	Matériels disponible? Oui
Objectifs :	Aider les conducteurs condamnés à trouver des moyens réalistes de dissocier, dans leur vie, l'acte de boire et l'acte de conduire.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ampleur du problème 2. Conséquences juridiques (conférencier de la police) 3. Analyse des tâches inhérentes à la conduite automobile (identifier, prédire, décider, exécuter) et des effets de l'alcool sur ces tâches 4. Alcoolisme en tant que maladie (présentation, par un conférencier des AA, de la typologie de Jelinek) 5. Exercice devant permettre aux participants d'examiner avec lucidité leur propre vie et leurs priorités, et de découvrir les effets de cette première infraction (ou des infractions subséquentes) 6. Engagement écrit des participants concernant les moyens qu'ils entendent prendre pour dissocier les deux actes (leur est retourné plus tard par la poste)
Observations :	Les participants sont renvoyés au programme par une juge ou il le suivent volontairement dans le but d'obtenir que la suspension de 6 mois soit réduite à la durée de l'interdiction de conduire prononcée par la cour (habituellement 3 mois).
Évaluations :	Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (1990), Saskatchewan's DWI Program: An Assessment of its Impact, Ottawa, FRBRC.
Contact :	Gary Davis SGI 2260 11th Avenue Regina, Saskatchewan S4P 2NM7 Tél. : (306) 566-6063 Télec. : (306) 569-9631

SASKATCHEWAN	
Nom du programme :	Impaired Driver Treatment Program (St. Louis Alcoholism Rehabilitation Centre)
Groupe cible :	Récidivistes
	Exigé pour le rétablissement du permis? Non
Type/Participation :	Traitement/Groupe/Indiv.
	Parrainé par : Sask. Justice/Sask. Health
Coût par participant :	62 \$/jour (Gouv. féd. paie la moitié)
	Offert par : Conseil des gouverneurs du centre St. Louis
Instruments d'évaluation :	SUDDS, SASSI
	N^{bre} de participants par année : 700 à 750
% qui terminent le programme :	99,8 %
	Durée des activités : 16 heures (en 14 jours)
Fréquence à laquelle le programme est offert :	52 semaines/année, admissions, libérés le vendr.
	Matériels disponible? Non
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Libérer nos routes des contrevenants et dissocier les actes de boire et de conduire. 2. Déterminer à quel stade de la dépendance se trouve le participant : 1^o premier, 2^o intermédiaire, 3^o avancé. 3. Déterminer à quel stade de la guérison se trouve le participant : 1^o consommation active, 2^o transition, 3^o stabilisation, 4^o stade premier, 5^o stade intermédiaire, 6^o stade avancé, 7^o maintien.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dissocier l'acte de boire et l'acte de conduire. Amener les participants à constater les effets de l'alcoolisme sur leur vie. 2. Amener les participants à découvrir ce qui les attend s'ils continuent de boire. 3. Inciter les participants à chercher la guérison. Leur fournir de l'information sur l'alcool et leur enseigner des techniques d'adaptation.
Observations :	Les contrevenants sont renvoyés à ce programme par la Corrections Branch, au moyen d'un rapport de placement présentiel. Ils purgent leur peine (ou une partie de leur peine) dans cet établissement plutôt qu'en prison.
Évaluations :	Oui, en 1993. Voir également : Whitehead P.C. et coll. (1984), <i>Alcoholic on the Road: Evaluation of an Impaired Driver Treatment Program</i> , Regina, SADAC.
Contact :	Donna Benesh SADAC 1942 Hamilton St. Regina, Saskatchewan S4P 3V7 Tél. : (306) 787-4095 Télé. : (306) 787-4300

SASKATCHEWAN	
Nom du programme :	Permis restreint
Groupe cible :	Récidivistes
Type/Participation :	Sans objet
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	Références personnelles
% qui terminent le programme :	Sans objet
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Audiences 1-2 fois/mois
Objectifs :	Accorder un permis de conduire restreint aux contrevenants qui éprouvent de graves difficultés financières du fait de la suspension de leur permis.
Points abordés :	Pour obtenir un permis restreint, le demandeur doit démontrer qu'il s'est amendé.
Observations :	Option offerte uniquement aux contrevenants condamnés pour CRA (TA supérieur à 0,08). Les demandeurs doivent fournir des preuves d'abstinence. Ceux qui ont été condamnés pour d'autres infractions au Code criminel ne sont pas admissibles.
Évaluations :	Non
Contact :	Dave Abbey Manager, Legislation and Safety Saskatchewan Highways and Transportation 1855 Victoria Ave. Regina, Saskatchewan S4P 3V5 Tél. : (306) 787-3889 Télec. : (306) 787-8610

ALBERTA	
Nom du programme :	Planning Ahead
Groupe cible :	Contrevenants primaires
	Exigé pour le rétablissement du permis? Oui
Type/Participation :	Information/Groupe (22)
	Parrainé par : Min. de la Justice de l'Alberta
Coût par participant :	90 \$
	Offert par : Alberta Motor Association
Instruments d'évaluation :	Aucun
	N^{bre} de participants par année : 6 800
% qui terminent le programme :	100 %
	Durée des activités : 8 heures (1 jour)
Fréquence à laquelle le programme est offert :	405 cours par année
	Matériels disponible? Oui, Guide de l'instructeur et Manuel du participant
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fournir aux participants de l'information sur la loi, les facultés affaiblies, la consommation d'alcool et le rétablissement du permis de conduire. 2. Fournir aux participants un contexte dans lequel ils peuvent évaluer leurs habitudes de conduite en état d'ébriété et trouver des façons d'éviter ce genre de comportement à l'avenir. 3. Faire connaître aux participants d'autres sources d'aide et des habitudes de vie saines, notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool. 4. Promouvoir une consommation d'alcool saine et responsable, surtout lorsqu'elle est associée à la conduite automobile.
Points abordés :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Connaissance des dispositions de loi relatives à la conduite avec facultés affaiblies. 2. Connaissance des effets de l'alcool. 3. Dissocier l'acte de boire et l'acte de conduire.
Observations :	Tous les contrevenants primaires doivent suivre ce programme d'information d'une journée pour que leur permis soit rétabli.
Évaluations :	Oui
Contact :	Walter Barta Traffic Safety Coordinator Alberta Motor Association P.O. Box 8180, Station F Edmonton, Alberta T6H 5X9 Tél. : (403) 430-5555

ALBERTA	
Nom du programme :	Impact
Groupe cible :	Récidivistes
Type/Participation :	Évaluation/Résidentiel
Coût par participant :	190 \$
Instruments d'évaluation :	ADS, IDS
% qui terminent le programme :	99 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	54 fois par année
Exigé pour le rétablissement du permis?	Oui
Parrainé par :	Min. de la Justice de l'Alberta
Offert par :	Alberta Motor Association
N^{bre} de participants par année :	1 900
Durée des activités :	25 heures (fin de semaine)
Matériels disponible?	Oui (manuel du programme)
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amener les participants à examiner les conséquences de psychotropes. 2. Évaluer la consommation de psychotropes de chaque participant ainsi que les effets de cette consommation sur les principales sphères de sa vie, et documenter le tout. 3. Déterminer les besoins futurs de chaque participant, tracer des plans d'action et présenter des solutions de nature à l'aider à ne plus conduire avec des facultés affaiblies. 4. Amener les participants à accepter et à adopter les plans d'action et solutions proposés. 5. Présenter un rapport sommaire de l'évaluation ainsi que des recommandations à l'intention des participants et d'autres personnes. 6. Réduire la fréquence des problèmes associés aux psychotropes (en particulier la conduite avec facultés affaiblies).
Points abordés :	L'Évaluation de chaque participant et la participation active des contrevenants sont les pierres angulaires du programme. Examen du rôle que joue l'alcool dans la vie des participants.
Observations :	Ce programme unique, qui est offert la fin de semaine, donne aux contrevenants l'occasion d'examiner les effets de l'alcool sur leur vie. Il peut être l'étape première d'une démarche thérapeutique.
Évaluations :	Parsons, M., Wnek, I., et Huebert, K.M. (1993). «A unique intervention program for repeat impaired driving offenders», <i>Journal of Alcohol and Drug Education</i> , 39(1), p. 34 à 40.
Contact :	Walter Barta Traffic Safety Coordinator Alberta Motor Association P.O. Box 8180, Station F Edmonton, Alberta T6H 5X9 Tél. : (403) 430-5555

ALBERTA	
Nom du programme :	Programme de blocage de l'allumage
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
Type/Participation :	Indiv.
Coût par participant :	875 \$ pour six mois
Instruments d'évaluation :	IMPACT, évaluations (AADAC), dossier de conducteur
% qui terminent le programme :	97 % de ceux qui installent ce dispositif
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Continuellement
Objectifs :	Empêcher que les personnes à haut risque ne conduisent en état d'ébriété. Modifier leur comportement en les obligeant à fournir un échantillon d'haleine avant de conduire.
Points abordés :	Alcoolisme et prévention de la conduite en état d'ébriété, ainsi que connaissance des conséquence de ce genre de comportement.
Observations :	Les contrevenants peuvent demander d'être admis au programme à l'expiration de la période d'interdiction de conduire imposée par la cour. Le Driver Control Board peut également exiger des contrevenants qu'ils y participent pour avoir le droit de conduire
Évaluations :	Aucune.
Contact :	Brian Bolan Manager, Driver Control Board 9644 103A Ave. Edmonton, Alberta T5H 4H5 Tél. : (403) 427-7178 Télec. : (403) 422-9739

YUKON	
Nom du programme :	Defensive Driving Course
Groupe cible :	Contrevenants primaires et récidivistes
	Exigé pour le rétablissement du permis? Oui
Type/Participation :	Groupe (20)
	Parrainé par : Gouvernement du Yukon
Coût par participant :	35 \$ (à la charge des participants)
	Offert par : Transportation Services Branch
Instruments d'évaluation :	Le guide du participant renferme quelques questions
	N^{bre} de participants par année : 400
% qui terminent le programme :	100 %
	Durée des activités : 6 heures
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Toutes les deux semaines
	Matériels disponible? Oui
Objectifs :	Voir le manuel du cours.
Points abordés :	Voir le manuel du cours.
Observations :	
Évaluations :	Non
Contact :	Fred Jennex Motor Vehicles, S-7 Government of the Yukon P.O. Box 2703 Whitehorse, Yukon Y1A 2C6 Tél. : (403) 667-5315 Télec. : (403) 668-7864

YUKON	
Nom du programme :	Centre résidentiel pour adultes de l'Armée du Salut
Groupe cible :	Tous les résidents du centre
Type/Participation :	Information/Groupe (7)
Coût par participant :	0 \$
Instruments d'évaluation :	Aucun
% qui terminent le programme :	100 %
Fréquence à laquelle le programme est offert :	Toutes les 7 à 8 sem.
Objectifs :	Non indiqué
Points abordés :	Connaissance de l'alcool et de ses conséquences.
Observations :	Ce programme n'est pas réservé aux personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies.
Évaluations :	Aucune.
Contact :	Will Regehr Executive Director Salvation Army Adult Residential Centre Mile 917, Alaska Highway Whitehorse, Yukon Y1A 3E4 Tél. : (403) 667-2741 Télé. : (403) 667-6087

6.0 PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Ce rapport visait non seulement à décrire les procédures et les programmes portant sur la conduite avec facultés affaiblies au Canada, mais aussi à proposer des moyens de mieux diriger les efforts déployés dans ce domaine en identifiant : 1° les lacunes dans les procédures et les programmes actuels ainsi que les problèmes importants qu'il faut étudier plus à fond; 2° les recherches essentielles qui nous permettraient de mieux comprendre les contrevenants, et 3° les programmes prometteurs qu'il conviendrait d'évaluer pour savoir s'ils sont efficaces et s'ils pourraient servir de modèles.

Ces trois questions sont abordées successivement dans le présent chapitre.

6.1 Lacunes et problèmes importants des procédures et des programmes

Au moment de rassembler des données dans le cadre de ce projet, nous avons constaté des lacunes dans l'information sur les systèmes et les programmes mis en oeuvre actuellement dans le domaine de la CFA; en comblant ces lacunes, on améliorerait l'efficacité globale des interventions. Nous avons également découvert plusieurs problèmes importants qui nuisent au bon fonctionnement des procédures et des programmes. Dans cette section, nous abordons ces lacunes et ces problèmes et formulons certaines recommandations.

Collaboration entre les organismes Dans la plupart des provinces et des territoires, la conduite avec facultés affaiblies relève de plusieurs ministères ou organismes différents. Ainsi, les corps policiers, l'appareil judiciaire, les services correctionnels de même que les organismes chargés des transports, de la délivrance des permis et de la santé ont généralement leur part de responsabilité dans le domaine. La présence d'un aussi grand nombre d'intervenants témoigne de la nature multidimensionnelle du problème. Malheureusement, il y a souvent peu de communication et de coordination entre les divers ministères, ce qui fait que certains d'entre eux ignorent ce que font les autres et n'ont pas d'idée d'ensemble des programmes et des procédures en vigueur. Lorsque la coordination

est déficiente, les contrevenants risquent de passer à travers les mailles du filet et de contourner divers aspects des procédures et programmes adoptés. Il est donc recommandé :

- ◆ *que les provinces et les territoires qui ont actuellement un comité interorganismes sur la conduite avec facultés affaiblies coordonnent les activités des divers ministères et assurent la liaison entre eux;*
- ◆ *que les provinces et les territoires qui n'ont pas actuellement de comité interorganismes actif entreprennent d'en former un.*

Accès aux programmes Certaines provinces n'offrent aucun programme de rééducation pour le moment ou limitent l'accès à ceux qu'elles offrent. Terre-Neuve et la Colombie-Britannique, par exemple, n'ont pas de tels programmes à l'heure actuelle mais elles envisagent d'en instaurer. L'Ontario offre, à certains endroits seulement, toute une gamme de programmes d'information dont le style, la présentation et l'approche varient beaucoup. En général, les contrevenants y participent à la suite d'ordonnances judiciaires, et leur nombre ne représente qu'un faible pourcentage de l'ensemble des contrevenants recensés dans la province chaque année. Il vaudrait mieux faire de la participation à ses programmes une condition préalable au rétablissement du permis.

Il est donc recommandé :

- ◆ *que les provinces et les territoires qui n'offrent pas actuellement de programmes de rééducation à l'ensemble des contrevenants élaborent un programme uniforme et détaillé pouvant être appliqué uniformément dans toutes les régions;*
- ◆ *qu'on fasse de la participation à ce programme une condition administrative du rétablissement du permis de conduire afin que tous les contrevenants y aient également accès.*

Correspondance entre les besoins des contrevenants et les programmes On a maintes fois signalé que l'hétérogénéité des participants aux programmes sur la CFA posait un problème. Parfois, les programmes ne conviennent tout simplement pas aux contrevenants qui y sont inscrits; les participants ont donc peu de chances d'en tirer vraiment profit. Ainsi, les contrevenants alcooliques auraient plus de chances de bénéficier d'un

programme de traitement que d'un programme d'information, qui risque fort de ne donner aucun résultat. En veillant à ce que les programmes ne soient offerts qu'aux contrevenants les plus susceptibles d'en profiter, on en améliorerait grandement l'efficacité.

L'évaluation systématique de *tous* les cas de conducteurs condamnés pour CFA est fondamentale à cet égard. Cette mesure permettrait à tout le moins de déterminer l'importance de la surconsommation d'alcool. D'après les résultats de l'évaluation, on choisirait le programme de rééducation le mieux adapté aux besoins de chaque contrevenant.

Il est fortement recommandé :

- ◆ *que les provinces et les territoires instaurent un système d'évaluation de tous les cas de conduite avec facultés affaiblies et que les résultats de l'évaluation servent à orienter les contrevenants vers les programmes de rééducation qui leur conviennent le mieux.*

Contrôle et suivi Il ressort de l'examen des programmes que le contrôle et le suivi des contrevenants se font rarement. Les intéressés sont généralement laissés à eux-mêmes à l'issue d'un programme ou d'une recommandation de traitement. Seul un petit nombre d'entre eux donnent suite aux recommandations en s'inscrivant au programme de traitement qui leur a été conseillé. D'autres amorcent un traitement qu'ils abandonnent en cours de route.

On peut assurer un suivi périodique pour vérifier si les recommandations de traitement sont appliquées à l'issue d'un programme donné. Une étude récente a effectivement montré que le contrôle et le suivi systématiques des contrevenants étaient des moyens efficaces d'empêcher la récidive tant chez les contrevenants primaires que chez les récidivistes (Voas et Tippetts, 1990).

Il est donc recommandé :

- ◆ *que les provinces et les territoires adoptent un système de contrôle et de suivi des cas de conduite avec facultés affaiblies afin de favoriser l'application des recommandations de traitement et l'efficacité globale des programmes.*

Suspensions immédiates La plupart des provinces et des territoires ont des lois qui permettent aux policiers de suspendre sur-le-champ le permis des conducteurs dont le TA est supérieur à une certaine norme (généralement 0,05) mais inférieur au niveau prévu par le *Code criminel* (c.-à-d. 0,08). Ces lois permettent d'intervenir rapidement pour retirer de la route les conducteurs dont les facultés sont légèrement affaiblies par l'alcool avant qu'ils ne soient impliqués dans des collisions. Ces suspensions ne s'accompagnent pas d'autres sanctions et n'entraînent aucune autre intervention même si elles se répètent.

L'efficacité des suspensions immédiates de permis a sans doute contribué à ce que cette pratique se répande dans l'ensemble du pays. On ne sait cependant pas vraiment dans quelle mesure cette mesure permet de prévenir d'autres incidents de CFA ou des collisions liées à l'alcool. Le sujet est mal connu en grande partie parce qu'il y a peu de provinces ou de territoires qui inscrivent ces suspensions dans le dossier du conducteur. S'ils le faisaient, on pourrait trouver réponse aux nombreuses questions qu'on se pose sur l'utilité et l'efficacité des suspensions immédiates.

Il a également été signalé que les policiers se contentent parfois de suspendre immédiatement le permis de certains conducteurs plutôt que de les accuser de CFA en vertu du *Code criminel* (Moyer, 1991). Par cette mesure, les policiers retirent immédiatement le conducteur ivre de la route tout en s'épargnant les heures de travail qu'exige le traitement d'une accusation de conduite avec facultés affaiblies. Le procédé semble efficace, mais on ne connaît pas ses effets à long terme sur la prévention de la récidive.

Il est donc recommandé :

- ◆ *que toutes les suspensions immédiates imposées à un conducteur soient inscrites dans son dossier;*
- ◆ *qu'on examine à fond la pratique d'imposer une suspension immédiate aux conducteurs qui auraient pu être accusés de conduite avec facultés affaiblies aux termes du Code criminel afin de déterminer les circonstances de cette pratique ainsi que ses raisons et ses effets.*

6.2 Besoins en information et en recherche

Il faut que l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes efficaces pour les contrevenants reposent sur les meilleurs renseignements possibles. L'information s'est accrue rapidement ces dernières années, mais de nombreuses questions demeurent en suspens. Les réponses qu'on pourrait y trouver permettraient d'élaborer de nouveaux programmes sur la CFA et d'améliorer ceux qui existent déjà. Voici quelques-uns des domaines qu'il faudrait examiner davantage.

Prévision de la récidive La récidive est à la hausse et, à certains endroits, pas moins de 60 % des contrevenants ont déjà été condamnés une première fois. Dans la majorité des cas, les sanctions et les programmes liés à l'infraction précédente n'ont pas réussi à empêcher la récidive. Les programmes de rééducation pourraient être beaucoup plus efficaces si on pouvait identifier, dès la première condamnation, les contrevenants les plus susceptibles de récidiver. Ces programmes pourraient alors être adaptés expressément à ce groupe à risque et lui être réservés.

Il est recommandé :

- ◆ *qu'on procède à une étude prospective longitudinale des contrevenants primaires afin de cerner les caractéristiques de ceux qui sont le plus susceptibles de récidiver.*

À quel type de contrevenant chaque programme profite-t-il le plus? Lorsqu'il y a plus d'un programme de rééducation, on choisit souvent celui auquel on inscrit le contrevenant d'après l'un des critères suivants : 1° le nombre de condamnations de l'intéressé, peu importe ses caractéristiques ou ses besoins (ainsi les conducteurs qui en sont à leur première infraction sont dirigés vers un programme et ceux qui en sont à leur deuxième, vers un autre); 2° les résultats d'une évaluation. Cette deuxième méthode semble plus logique, mais les décisions reposent souvent en grande partie sur l'intuition et le jugement clinique plutôt que sur des données empiriques quant au genre de programme qui convient le mieux à chaque type de clientèle.

Les programmes de rééducation pourraient être beaucoup plus efficaces si on savait quel genre de programme convient le mieux à chaque type de clientèle. Il est donc recommandé :

- ◆ *qu'on procède à une étude prospective longitudinale sur les contrevenants qui prennent part à divers programmes de rééducation afin de cerner les caractéristiques individuelles les plus susceptibles de prédire le succès dans chaque genre de programme.*

Quels éléments des programmes sont les plus efficaces? La plupart des programmes de rééducation comprennent toute une gamme d'éléments qui sont censés contribuer au succès de l'ensemble. Un programme d'information, par exemple, peut porter sur cinq ou six sujets et utiliser un certain nombre de techniques pédagogiques comme la vidéo, le travail en petits groupes et des exercices crayon papier. On ne sait pas si tous ces éléments sont nécessaires ou si on pourrait en supprimer deux ou trois sans nuire à l'efficacité du programme.

Il est recommandé :

- ◆ *qu'on mène une étude sur chacun des éléments principaux des programmes afin de déterminer lesquels sont les plus efficaces.*

Pourquoi les programmes ne sont-ils pas plus efficaces? En général, ce sont des spécialistes et des administrateurs qui conçoivent les programmes de rééducation d'après ce

qu'ils considèrent comme les besoins des contrevenants. Dans la majorité des évaluations, on se fonde seulement sur les dossiers officiels et sur les réponses à des questionnaires structurés et on n'évalue le succès des programmes qu'en fonction des changements dans les réponses données avant et après le programme, du nombre d'accusations subséquentes de CFA, des autres infractions et des collisions liées à l'alcool. Cette approche donne un aperçu de l'efficacité d'une intervention particulière, mais elle ne permet pas de connaître les raisons du succès ou de l'échec d'un programme, les conditions dans lesquelles il donne de bons résultats ni le genre de contrevenants auxquels il convient.

Il importe d'obtenir des commentaires directs et honnêtes des participants si on veut comprendre les raisons du succès ou de l'échec d'un programme. Il faut comprendre la perception qu'ont les contrevenants des diverses mesures adoptées et leurs réactions à ces mesures, si on veut en maximiser l'efficacité. Il faut, pour cela, demander à un organisme indépendant du programme ou de son administration de rencontrer les contrevenants plusieurs mois après la fin des divers programmes qu'ils ont suivis et de les interroger longuement. On demande parfois aux contrevenants d'indiquer ce qu'ils ont aimé et ce qu'ils n'ont pas aimé d'un programme qu'ils viennent tout juste de terminer. Leurs commentaires sont alors influencés par le caractère récent de l'expérience et par le fait que les entrevues sont souvent menées par les intervenants du programme. Les renseignements fournis pourraient être beaucoup plus valables et plus efficaces si on en séparait la collecte du programme et de son administration.

Il est donc recommandé :

- ◆ *qu'on interroge longuement un grand nombre de contrevenants ayant suivi divers programmes de rééducation sur l'efficacité de ces programmes, les raisons de l'efficacité ou de l'inefficacité des sanctions imposées et les améliorations à apporter aux programmes.*

6.3 Évaluation

L'évaluation est une composante essentielle de tous les programmes. Elle vise non seulement à déterminer leur efficacité, mais aussi à trouver des moyens d'accroître cette efficacité. Elle est donc un processus constructif.

Certains des programmes exposés dans ce rapport ont fait l'objet d'évaluations. En général, il s'agissait d'études sur l'exécution et l'administration des programmes (c.-à-d. d'évaluations des modalités de mise en oeuvre) ou de suivis à court terme des changements survenus dans les attitudes, les connaissances et les comportements d'un groupe de participants (c.-à-d. d'évaluations des résultats). Les évaluations des modalités de mise en oeuvre se sont sans doute avérées précieuses pour les administrateurs, mais les évaluations des résultats, qui sont généralement faibles et non concluantes, ne donnent pas d'indication claire de l'efficacité des programmes.

Il est urgent de procéder à des études plus rigoureuses sur le plan méthodologique afin de déterminer les avantages éventuels des programmes portant sur la CFA. On pourrait utiliser les résultats de ces études pour améliorer les programmes ou les rendre plus efficaces; ces renseignements aideraient, par ailleurs, les administrateurs d'autres provinces et territoires à choisir les programmes qui leur conviennent.

Après avoir évalué les programmes actuels et éventuels portant sur la conduite avec facultés affaiblies au Canada, nous en avons cerné plusieurs qui pourraient faire l'objet d'une évaluation. Ils ont été choisis parce qu'ils s'inspiraient d'une approche originale, parce que leur exécution et leur contenu étaient cohérents, parce qu'ils pouvaient s'appliquer à un grand nombre de contrevenants et parce qu'ils avaient des chances d'avoir des effets positifs.

Il est recommandé :

- ◆ *qu'on procède à une évaluation rigoureuse des programmes suivants :*

- ***Le système complet d'évaluation et de rééducation du Manitoba*** Le programme sur la CFA du Manitoba est celui qui se rapproche le plus du modèle idéal présenté au chapitre 4. C'est un système intégré d'évaluation et de rééducation, car les résultats de l'évaluation servent de fondement au choix des mesures de rééducation. Comme tous les contrevenants doivent suivre le programme, la population visée par l'étude serait assez importante. En outre, les nombreux programmes de rééducation offerts au Manitoba permettent d'évaluer l'efficacité de chacun et de choisir le programme qui convient à chaque contrevenant.

Ce programme a fait l'objet d'une série d'études il y a plusieurs années, et un rapport a été publié en 1990. L'une d'elles était une évaluation des résultats. La méthodologie employée ne permettait toutefois pas de tirer des conclusions sûres quant à l'efficacité du programme. Comme un si grand nombre des éléments jugés essentiels à un bon système se retrouvent dans ce programme, il faudrait demander à un organisme réputé n'ayant pas de lien direct avec le programme ou avec ses administrateurs de l'évaluer plus en profondeur et de façon plus contrôlée. Cette étude pourrait également porter sur certains aspects de la recherche soulevés dans la section précédente.

- ***Le programme IMPACT de l'Alberta*** Le programme *IMPACT* est un programme d'intervention intensif donné en résidence et la fin de semaine à tous les récidivistes de l'Alberta. Ce genre d'intervention gagne du terrain en Amérique du Nord. En fait, le programme Auto Control Plus du Nouveau-Brunswick s'inspire d'un modèle semblable. Le programme *IMPACT*, d'application générale et uniforme, est tout à fait indiqué pour une évaluation.

D'après une évaluation récente, le programme *IMPACT* aurait des effets positifs. Les résultats ne peuvent toutefois pas être jugés concluants, la méthodologie de l'étude laissant à désirer. Une évaluation plus approfondie et plus rigoureuse donnerait une idée plus juste de l'efficacité du programme.

- ***Le programme de blocage de l'allumage en cas de consommation d'alcool de l'Alberta*** Ce programme est le seul dans son genre au Canada. Les études menées sur des programmes semblables en vigueur aux États-Unis ont montré qu'ils avaient des effets positifs. Ce qui distingue le programme albertain, c'est que les contrevenants y accèdent par voie administrative et non judiciaire et qu'il est maintenant offert aux contrevenants primaires. Il est important que les provinces et les territoires qui songent à instaurer un tel programme puissent se faire une idée des avantages qu'ils peuvent en attendre.
- ***Le programme de suspension immédiate du permis (pour 24 heures) proposé par Terre-Neuve*** Terre-Neuve envisage d'imposer une suspension immédiate du permis pour 24 heures aux conducteurs dont le TA dépasse 0,05. Le système proposé présente plusieurs caractéristiques qui le distinguent des

autres lois sur la suspension immédiate du permis au Canada. Premièrement, les contrevenants devront assumer des frais de 100 \$ pour le rétablissement de leur permis. Deuxièmement, on consignera toutes ces suspensions dans leur dossier. Troisièmement, la récidive donnera lieu à des suspensions plus longues et, quatrièmement, les récidivistes devront participer à un bref programme d'information. Ce programme accorde à la dissuasion et à la rééducation une importance qu'on ne retrouve nulle part ailleurs au Canada.

7.0 BIBLIOGRAPHIE

- Ambtman, R. (1990). *Impaired Drivers' Program. Evaluation Report*. Winnipeg : Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances.
- Annis, H.M., Graham, J.M. and Davis, D.S. (1987). *Inventory of Drinking Situations (IDS) User's Guide*. Toronto: Fondation de la recherche sur la toxicomanie.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. and Brown, S.W. (1994). *Drinking and Driving in Ontario. Statistical Yearbook 1992*. Toronto: Bureau des contremesures sur l'ivresse au volant, Ministère du Procureur général de l'Ontario.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. and Wilson, R.J. (1994). Trends in drinking driver fatalities in Canada. *Revue canadienne de santé publique* 85: 19-22.
- Donelson, A.C., Beirness, D.J. and Mayhew, D.R. (1985). Caractéristiques des conducteurs en état d'ébriété. Ottawa, Ontario: Ministère de la Justice, Canada.
- Donelson, A.C., Beirness, D.J., Haas, G.C, and Walsh, P.J. (1989). *The Role of Alcohol in Fatal Traffic Crashes. British Columbia, 1985-1986*. Ottawa: Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Donovan, D.M.; Umlauf, R.L.; and Salzberg, P.M. (1988). Derivation of personality subtypes among high-risk drivers. *Alcohol, Drugs and Driving* 4: 233-244.
- Donovan, D.M.; Umlauf, R.L.; and Salzberg, P.M. (1990). Bad Drivers: Identification of a Target Group for Alcohol-Related Prevention and Early Intervention. *Journal of Studies on Alcohol* 51(2): 136-141.
- Eliany, M. et Rush, B. (1992), L'efficacité des programmes de prévention et de réhabilitation de l'alcoolisme et d'autres toxicomanies: sommaire des évaluations, Ottawa, Santé et Bien-être social Canada.
- Elliott, D.S., Morse, B.J. and Mihalic, S.W. (1993). *In-Vehicle BAC Test Devices as a Deterrent to DUI. NIAAA Final Report*. Boulder, CO: University of Colorado.
- EMT Group (1990). *Evaluation of the California Ignition Interlock Pilot Program for DUI Offenders. Final Report*. Sacramento CA: EMT Group.
- Fedorowycz, O. (1994). Conduite avec facultés affaiblies - Canada, 1992. *Juristat* 14(5): 1-24.
- Fell, J.C. (1993). Repeat DWI offenders: Their involvement in fatal crashes. In: H. Utzelmann, G. Berghaus, and G. Kroj, (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Proceedings of the 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T92*. Cologne: Verlag TUV Rheinland.

- Fell, J.C. (1990). Drinking and driving in America. Disturbing facts - encouraging reductions. *Alcohol, Health and Research World* 14(1): 18-25.
- Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (1990). Saskatchewan's *Driving Without Impairment Program: An Assessment of its Impact*. Ottawa: FRBRC.
- Foon, A.E. (1988). The effectiveness of drinking-driving treatment programs: A critical review. *The International Journal of the Addictions* 23: 151-174.
- Foss, R., Beirness, D., Voas, R., and Sprattler, K. (1993). The Minnesota 1990 survey of drinking and driving. In: H. Utzermann, G. Berghaus, and G. Kroj, (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Proceedings of the 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T92*. Cologne: Verlag TUV Rheinland.
- Huebert, K. (1990). *IMPACT. Measuring Success*. Edmonton: Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission.
- Horn, J.L., Wanberg, K.W. and Foster, F.M. (1990). *Guide to the Alcohol Use Inventory*. Minneapolis: National Computer Systems.
- Interministerial Committee on Drinking-Driving (1988). *The 1986 Ontario Survey of Nighttime Drivers*. Toronto: Ministry of Transportation.
- Jeune, R., Huebert, K., Slavik, W., Brown, C. and Wah, B. (1988). *IMPACT. Program Development Studies*. Edmonton: Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission.
- Lund, A. and Wolfe, A. (1991). Changes in the incidence of alcohol-impaired driving in the United States, 1973-86. *Journal of Studies on Alcohol*, 52, 293-301.
- Malfetti, J.L. (1975). Re-education and rehabilitation of the drunken driver. *Journal of Drug Issues* 5: 255-269.
- Mann, R.E., Anglin, L., Wilkins, K., Vingilis, E.R. and Macdonald, S. (1993). Mortality in a sample of convicted drinking drivers. In: H. Utzermann, G. Berghaus, and G. Kroj, (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Proceedings of the 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T92*. Cologne: Verlag TUV Rheinland.
- Mann, R.E., Leigh, G., Vingilis, E.R. and de Genova, K. (1983). A critical review on the effectiveness of drinking-driving rehabilitation programs. *Accident Analysis and Prevention* 17: 239-250.

- Martin, S., Annan, S., and Forst, B. (1993). The special deterrent effects of a jail sanction of first-time drunk drivers: A quasi-experimental study. *Accident Analysis and Prevention* 25: 561-568.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. and Brown, S. (1994). *Alcohol Use Among Persons Fatally Injured in Motor Vehicle Accidents: Canada, 1992*. Ottawa: Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Mercer, G.W. (1983). *Driving while impaired. Drivers, charges, and outcomes*. Vancouver: B.C. Ministry of the Attorney General.
- Morse, B.J. and Elliott, D.S. (1990). *Hamilton County Drinking and Driving Study: 30 Month Report*. Boulder, Colorado: Institute of Behavioral Science, University of Colorado.
- Morse, B.J. and Elliott, D.S. (1992). Effects of ignition interlock devices on DUI recidivism. Findings from a longitudinal study in Hamilton County, Ohio. *Crime and Delinquency* 38: 131-157.
- Moyer, S. (1991). Mise en oeuvre des modifications apportées en 1985 aux articles du *Code criminel* portant sur la conduite avec facultés affaiblies, Ottawa, Ministère de la Justice, Canada.
- National Highway Traffic Safety Administration (1980). *Court Intervention: Presentence Investigation Techniques for Drinking/Driving Offences. Participants' Manual*. Washington: NHTSA.
- Parsons, M., Wnek, I. and Huebert, K.M. (1993). A unique intervention program for repeat impaired driving offenders. *Journal of Alcohol and Drug Education* 39: 34-40.
- Perrine, M.W., Peck, R.C. and Fell, J.C. (1989). Epidemiologic perspectives on drunk driving. *Surgeon General's Workshop on Drunk Driving. Background Papers*. Washington, D.C.: Department of Health and Human Services.
- Ross, H.L. and Voas, R.B (1989). *The New Philadelphia Story: The Effects of Severe Penalties for Drunk Driving*. Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Ross, H.L. (1992). *Confronting Drunk Driving*. Social Policy for Saving Lives. New Haven: Yale University Press.
- Salzberg, P.M. and Klingberg, C.L. (1983). The effectiveness of deferred prosecution for driving while intoxicated. *Alcohol* 33:
- Siegel, H.A. (1985). The intervention approach to drunk driver rehabilitation. Part II. Evaluation. *International Journal of the Addictions* 20: 675-670.

- Siegel, H.A. (1987). Intervention: A successful technique for repeat offenders: Report of an evaluation. In: P.C. Noordzij and R. Roszbach (Eds.). *Alcohol, Drugs, and Traffic Safety. Proceedings of the International Conference of Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, pp. 567-570. Amsterdam: Elsevier.
- Simon, S.M. (1992). Incapacitation alternatives for repeat DWI offenders. *Alcohol, Drugs and Driving* 8: 51-60.
- Solomon, R., Hammond, R. and Langdon, S. (1986). *Drug and Alcohol Law for Canadians*. Toronto: Fondation de recherche sur la toxicomanie.
- Stewart, E.I. and Malfetti, J.L. (1970). *Rehabilitation of the Drunken Driver*. New York: Teacher's College Press.
- Voas, R.B and Tippetts, A.S. (1990). Evaluation of treatment and monitoring programs for drunken drivers. *Journal of Traffic Medicine* 18: 15-26.
- Whitehead, P.C., Hylton, J. and Markovsky, R. (1984). *Alcoholics on the Road: Evaluation of an Impaired Driver Treatment Program*. Regina: Saskatchewan Alcohol and Drug Abuse Commission.
- Williams, A.F. and Wells, J.K. (1993). Factors associated with high blood alcohol concentrations among fatally injured drivers in the United States, 1991. *Alcohol, Drugs and Driving* 9: 87-95.
- Wilson, R.J. (1991). Subtypes of DWIs and high risk drivers: Implications for differential intervention. *Alcohol, Drugs and Driving* 7: 1-12.
- Wilson, R.J. (1993). Drinking and driving. In search of solutions to an international problem. *Alcohol, Health and Research World* 17: 212-220.

ANNEX A
List of Respondents

TERRE-NEUVE

Beverley Clarke
Director, Drug Dependency Services
Dept. of Health
P.O. Box 8700
St. John's, Newfoundland
A1B 4J6

Colin Flynn
Director of Public Prosecutions
Dept. of Justice
P.O. Box 8700
St. John's, Newfoundland
A1B 4J6

Gordon Tufts
Policy and Planning
Dept. of Works, Services & Transportation
P.O. Box 8700
St. John's, Newfoundland
A1B 4J6

NOUVELLE-ÉCOSSE

Dennis Holland
Administrator
Drug Dependency Services Commission
Department of Health
6th Floor, Lord Nelson Bldg.
5675 Spring Garden Road
Halifax, Nova Scotia
B3J 1H1

James D. Vance
A/Exec. Director & Registrar
Nova Scotia Dept. of Transportation & Communications
6061 Young St. P.O. Box 2433
Halifax, Nova Scotia
B3J 2N2

Brian D. Wilbur
Director, Prevention and Community
Education/Employee Assistance Program
Nova Scotia Department of Health
Drug Dependency Services
6th Floor, Lord Nelson Bldg.
5675 Spring Garden Road
Halifax, Nova Scotia
B3J 1H1

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Phil Arbing
Director of Community & Correctional
Services
Dept. of Health and Social Services
P.O. Box 2000
Charlottetown, PEI
C1A 7N8

Helen Flynn, RN
Director, Addiction Services
Queen's Region Health & Community
Services
P.O. Box 37
Charlottetown, PEI
C1A 7K2

Glen Beaton
Highway Safety Division
Dept. of Transportation & Public Works
P.O. Box 2000
Charlottetown, PEI
C1A 7N8

Carson Jay
c/o Highway Safety Division
P.O. Box 2000
Charlottetown, PEI
C1A 7N8

NOUVEAU-BRUNSWICK

Michael R. Crowther
Superviseur de la sécurité routière
Direction des véhicules à moteur
Ministère des Transports
C.P. 6000, Kings Place, 5e étage
Frédéricton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Michael Quigley
Directeur adjoint
Division des services de police
C. P. 6000
Frédéricton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Tony Decourcey
Conseiller, Services aux taxicomanes
Région III Services de santé
Hôpital Dr. Everett Chalmers
15, chemin Woodstock
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 2H4

QUÉBEC

Pierre Angers
Sûreté du Québec
Service de la sécurité routière
1701, rue Parthenais
C.P. 1400, Succ. "C"
Montréal (Québec)
H2L 4K7

Jocelyn Blais
Responsable des services à la clientèle
Direction de la probation
Ministère de la Sécurité publique
2525, boul. Laurier
Tour du Saint-Laurent, 9^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1V 2L2

Jean-Luc Marret
Direction des politiques et programmes
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boul. Jean-Lesage, N.6.41
C.P. 19 600
Québec (Québec)
G1K 8J6

ONTARIO

Paul J. Dumas
Conseil des services correctionnels
communautaires de la région de Pembroke
C.P. 754
Pembroke (Ontario)
K8A 6X9

John Hughes
Directeur, Direction des politiques de sécurité
Ministère des Transports de l'Ontario
1201, av. Wilson, 2^e étage, Immeuble
Ouest
Downsview (Ontario)
M3M 1J8

Linda James
Gestionnaire de programmes
Services aux hospitalisés
Hôpital général Saint-Joseph
Clinique Smith
C.P. 3251
Thunder Bay (Ontario)
P7B 5G7

John Lefebvre
Gestionnaire
Bureau des contremesures sur l'ivresse au volant
Ministère du Procureur général
3^e étage, 720, rue Bay
Toronto (Ontario)
M5G 2K1

Lauréat Nadeau
Services des programmes aux personnes toxicomanes et
itinérantes
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 12^e étage
Québec (Québec)
G1S 2M1

Brad Flear
C.P. 250
Sharbot Lake (Ontario) K0H 2P0

Cora Illes
Concerns Canada
4500, av. Sheppard est
Suite 112H
Agincourt (Ontario)
M1S 3R6

Sharon Johnson
Concerns Canada
4500, av. sheppard est
Suite 112H
Agincourt (Ontario)
M1S 3R6

Paul Niesink
55, rue Saint-Paul, Suite 5
St. Catharines (Ontario)
L2R 3M3

Paul R. Paradis
Gestionnaire de secteur
Services de probation et de libération
conditionnelle
55, rue Ontario sud, Mail Milton, 2^e étage
Milton (Ontario)
L9T 2M3

Anna Mae Simington
Coordinatrice IDAP
C.P. 638
Brantford (Ontario)
N3T 6A8

MANITOBA

Denis Lemoine
A/Director of Operations
Adults Corrections
Bldg. 21-139 Tuxedo Ave.
Winnipeg, Manitoba
R3N 1Y7

Herb Thompson
Executive Director
Addictions Foundation of Manitoba
1031 Portage Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3G 0R8

T. Patterson
2077, rue Dundas est
Suite 105
Mississauga (Ontario)
L4X 1M2

Tim Uuksulainen
Analyste des programmes communautaires
Unité de la probation et des services communautaires
Ministère du Solliciteur général et des
Services correctionnels
C.P. 4100
3^e étage, 200, 1^{re} Av. ouest
North Bay (Ontario)
P1B 9M3

Brock McMartin
Director of Safety & Deputy Registrar
Dept of Highways & Transportation
Division of Driver & Vehicle Licensing
207-1075 Portage Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3G 0S1

Greg Yost
Executive Director
Policy, Planning and Special Projects
14th Floor - 405 Broadway
Winnipeg, Manitoba
R3C 3J6

SASKATCHEWAN

Dave Abbey
Manager, Legislation and Safety
Saskatchewan Highways & Transportation
1855 Victoria Ave.
Regina, Saskatchewan
S4P 3V5

Gary Davis
Saskatchewan Government Insurance
2260 - 11th Ave.
Regina, Saskatchewan
S4P 3V7

Anny Young
Project Coordinator
Interagency Committee on Impaired
Driving
c/o Saskatchewan Government Insurance
2260 - 11th Avenue
Regina, Saskatchewan
S4P 0J9

Donna Benesh
Education & Extension Coordinator
Prevention & Training Unit
Alcohol & Drug Services
Saskatchewan Health
1942 Hamilton Street
Regina, Saskatchewan
S4P 3V7

Lisa Thomson
Manager
Public Education & Communication
Saskatchewan Liquor and Gaming Authority
1914 Hamilton Street
Regina, Saskatchewan
S4N 2B2

ALBERTA

Walter Barta
Traffic Safety Coordinator
Alberta Motor Association
Box 8180, Station South
Edmonton, Alberta
T6H 5X9

Brian Bolan
Manager
Driver Control Board
Ground Floor, 10365 - 97th Street
Edmonton, Alberta
T5J 3W7

Peter Teasdale
Regional Director
General Prosecutions
Criminal Justice Division
Department of Justice
9833 - 109 Street
Edmonton, Alberta
T5K 2E8

Neil Warner
Director, Regulatory and Administrative Support
10th floor
John E. Brownlee Building
10365 - 97th Street
Edmonton, Alberta
T5J 3W7

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Miki Hansen
A/Director
Adult Clinical Services
Ministry of Health and
Ministry Responsible for Seniors
Alcohol and Drug Programs
Courtyard Level, 1520 Blanshard St.
Victoria, British Columbia
V8W 3C8

Andrea Miller
Barrister and Solicitor
Criminal Justice Branch
Ministry of Attorney General
14340 - 57 Avenue
Surrey, British Columbia
V3X 1B2

Wayne Mitic
Director
Prevention Services
Alcohol and Drug Programs
Ministry of Health
Courtyard Level
1520 Blanshard Street
Victoria, British Columbia
V8W 3C8

Jean Wilson
Director, Research and Evaluation
Motor Vehicle Branch
Ministry of Transportation and Highways
2631 Douglas Street
Victoria, British Columbia
V8T 5A3

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

John Campbell
Dept. of Social Services
Govt. of the Northwest Territories
4th Floor
Precambrian Building
Yellowknife, NWT
X1A 3T1

Gary Walsh
Motor Vehicles Division
Government of the Northwest Territories
P.O. Box 1320
Yellowknife, N.W.T.
X1A 2L9

TERRITOIRE DU YUKON

Robert Cole
Director
Community Development & Policing
Yukon Justice
Box 2703
Whitehorse, Yukon
Y1A 2C6

Fred Jennex
Deputy Registrar
Motor Vehicles Section
Dept. of Community & Transportation
Services
P.O. Box 2703
Y1A 2C6

Jennie Howie
Coordinator, Research & Regulatory Projects
Department of Community & Transportation Services
Transport Services, S-7
P.O. Box 2703
Whitehorse, Yukon
Y1A 2C6

Will Regehr
Executive Director
Salvation Army Adult Residential Centre
Mile 917 Alaska Highway
Whitehorse, Yukon
Y1A 3E4

1.0	INTRODUCTION	1
1.1	Historique	1
1.2	Objet du rapport	4
1.3	Portée du rapport	5
2.0	MÉTHODE	7
2.1	Collecte de données sur les procédures de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies au Québec	7
2.1.1	<i>Contenu du questionnaire</i>	7
2.1.2	<i>Méthode d'enquête</i>	8
2.1.3	<i>Réponses à l'enquête</i>	8
2.2	Collecte de données sur les programmes à l'intention des contrevenants	9
2.2.1	<i>Contenu du questionnaire</i>	9
2.2.2	<i>Méthode d'enquête</i>	9
2.2.3	<i>Réponses à l'enquête</i>	9
3.0	PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES CAS DE CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES	10
3.1	Aperçu	10
3.1.1	<i>Sanctions prévues par le Code criminel</i>	14
3.1.2	<i>Usages des provinces et des territoires</i>	16
3.2	Description détaillée des procédures provinciales et territoriales	19
	TERRE-NEUVE	20
	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	23
	NOUVELLE-ÉCOSSE	26
	NOUVEAU-BRUNSWICK	29
	QUÉBEC	32
	ONTARIO	34
	MANITOBA	37
	SASKATCHEWAN	40
	ALBERTA	43
	COLOMBIE-BRITANNIQUE	46
	TERRITOIRE DU YUKON	49
	TERRITOIRES DU NORD-OUEST	52
4.0	PROGRAMMES À L'INTENTION DES CONTREVENANTS	54
4.1	Renseignements généraux	54
4.1.1	<i>Programmes d'information</i>	55
4.1.2	<i>Programmes de traitement de l'alcoolisme</i>	58
4.1.3	<i>Programmes d'évaluation</i>	60
4.1.4	<i>Résumé et conclusion</i>	61
4.2	Programmes qui s'adressent aux automobilistes condamnés pour CFA au Canada	62
4.2.1	<i>Programmes d'information</i>	62

4.2.2	Programmes de traitement	67
4.2.3	Programmes d'évaluation	73
4.2.4	Autres programmes	75
4.3	Un programme modèle	77
5.0	RÉPERTOIRE DES PROGRAMMES	81
	Index des programmes, par province ou territoire	82
	Index des programmes, par catégorie	84
TERRE-NEUVE		87
	Impaired Driver Program (en cours d'élaboration)	87
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD		88
	Driver Rehabilitation Course for First-Time Offenders (DR1)	88
	Driver Rehabilitation Course for Second-Time Offenders (DR2)	89
	Assessment and Treatment Program	90
	Impaired Driving Program (Établissements correctionnels pour adultes)	91
NOUVELLE-ÉCOSSE		92
	(En cours d'élaboration)	92
	Driver Improvement Program	93
	DWI Second Offenders Program - Assessment	94
	DWI Second Offenders Program - Level I	95
	DWI Second Offenders Program - Level II	96
NOUVEAU-BRUNSWICK		97
	Auto Control	97
	Auto Control Plus	98
QUÉBEC		99
	Alcofrein	99
ONTARIO		100
	ACE (Addiction Community Education)	100
	Drinking Driver Awareness Program	101
	Driving While Impaired Program	102
	GRIP Alcohol and Driving Awareness Program	103
	Halton IDEA (Impaired Drivers' Education Awareness)	104
	Impaired Drivers Awareness Programme	105
	MADE (Mimico Alcohol Drug Education)	106
	MSAP (Mimico Substance Abuse Program)	107
	Smith Clinic Driving While Impaired	108
	SIPIT (Stop Impaired Probationers in Toronto)	109
	Working in North Frontenac to Reduce Impaired Driving	110

MANITOBA	111
Impaired Drivers Program: Assessment	111
Impaired Drivers Program: Educational Workshop	112
Impaired Drivers Program: High Risk Program	113
Impaired Drivers Program: Treatment Program	114
Chemical Awareness	
(Établissement de correction de Dauphin)	115
Chemical Dependency Information	
(Établissement de correction de Portage)	116
Chemical Dependency Program	
(Établissement de correction de Headingly)	117
Impaired Driver Education	
(Établissement de correction de Brandon)	118
Impaired Driver Program	
(Établissement de correction de Headingly)	119
Substance Abuse	
(Établissement de correction du Pas)	120
Substance Abuse and Living Problems	
(Établissement de correction de Portage)	121
Substance Abuse Intervention	
(Établissement de correction de Brandon)	122
Substance Abuse Recovery Program	
(Établissement de correction de Milner Ridge)	123
Substance Abuse Information Program	
and Drive Impaired Module	124
 SASKATCHEWAN	 125
Driving Without Impairment (DWI)	125
Impaired Driver Treatment Program	
(St. Louis Alcoholism Rehabilitation Centre)	126
Permis restreints	127
 ALBERTA	 128
Planning Ahead	128
Impact	129
Programme de blocage de l'allumage	130
 YUKON	 131
Defensive Driving Course	131
Centre résidentiel pour adultes de l'Armée du Salut	132
 6.0 PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	 133
6.1 Lacunes et problèmes importants des procédures et des programmes	133
6.2 Besoins en information et en recherche	137
6.3 Évaluation	140

7.0	BIBLIOGRAPHIE	143
ANNEXE A	Liste des répondants	A1