

STRATÉGIE DE RÉDUCTION DE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES 2010

Préparée pour :

**Le Comité permanent sur la sécurité routière -
recherche et politiques du CCATM**

Novembre 2001

Table des matières

1.0 SUJET	1
1.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
1.2 ÉTAT ACTUEL	3
1.3 OBJECTIF DE LA SRCFA 2010	3
2.0 STRATÉGIE GLOBALE DE RÉDUCTION DE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES	4
2.1 GROUPES CIBLES	4
2.2 PRINCIPES DIRECTEURS	5
2.3 ÉLÉMENTS DU PROGRAMME	6
2.3.1 Éducation et sensibilisation	6
2.3.2 Rôle de la police	8
2.3.3 Initiatives politiques et législatives	8
2.3.4 Promotion de la santé	10
2.3.5 Collaboration	10
2.3.6 Contrôle, évaluation et recherche	11
2.3.6.1 Contrôle	11
2.3.6.2 Indicateurs	11
2.3.6.3 Indicateur principal	11
2.3.6.4 Définition d'un conducteur en état d'ébriété	12
2.3.6.5 Référence	12
2.3.6.6 Autres indicateurs	12
2.3.7 Recherche	13
2.3.8 Évaluation	14
2.4 AUTRES ÉLÉMENTS	14
2.4.1 Facultés affaiblies par les drogues	14
2.4.2 Facultés affaiblies par la fatigue	15
2.4.3 Conduite de véhicules extra-routiers avec facultés affaiblies	15
2.4.4 Autres usagers de la route se déplaçant avec des facultés affaiblies	15
2.4.5 Facultés affaiblies dues à la distraction au volant	15
3.0 RECOMMANDATIONS	15

Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010

1.0 SUJET

La conduite avec facultés affaiblies constitue encore un des principaux facteurs responsables de collisions entraînant des décès et des blessures graves sur les routes au Canada. En 1999, année à laquelle remontent les plus récentes données statistiques nationales, 33 % des conducteurs décédés dans des collisions étaient en état d'ébriété. Et près de 20 % des conducteurs grièvement blessés étaient impliqués dans une collision imputable à l'alcool au volant.

La stratégie canadienne actuellement en place, qui a été élaborée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (en 1995), s'est terminée officiellement en 2001.

Ce document décrit une nouvelle stratégie, intitulée « Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010 » (SRCFA 2010). Cette stratégie est basée sur les conclusions découlant des deux stratégies précédentes et d'un atelier national, qui s'est tenu récemment, sur la conduite avec facultés affaiblies.

1.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

En 1990, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a confié au CCATM la mission de mettre en place des programmes visant à réduire de 20 %, d'ici 1995, le nombre de décès imputables à l'alcool au volant. Ainsi, il a approuvé la stratégie résultante, la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA).

Dans le cadre de la SRCFA, il a été demandé à chaque administration d'élaborer un plan étalé sur quatre ans, d'établir un organisme central de coordination, de former un comité chargé des relations entre les organismes, de coordonner des programmes de coercition et de sensibilisation, d'élaborer et de mettre en place des programmes obligatoires de traitement, et de mettre en œuvre une nouvelle initiative législative, d'ici la fin de 1993. Peu d'administrations ont été en mesure de mettre en place les programmes recommandés pour les dates prévues. Toutefois, on a noté aucune augmentation de cas de conduite avec facultés affaiblies et de ses conséquences durant cette période.

En 1995, la date limite de la SRCFA a été reportée en 2001. Une nouvelle stratégie a été élaborée, la SRCFA 2001, et un nouvel objectif a été fixé, celui de réduire de 20 %, d'ici 2001, le nombre de personnes mortellement et grièvement blessées dans des collisions imputables à l'alcool au volant.

LA SRCFA 2001 comprenait trois éléments de base : la coercition et la sensibilisation; les initiatives législatives; les communications.

- En ce qui a trait aux activités de coercition et de sensibilisation, la SRCFA 2001 recommandait aux administrations de mettre en œuvre des campagnes combinées de coercition et de sensibilisation axées sur l'alcool au volant, pendant la période de Noël. Il leur a aussi été demandé de participer à d'autres campagnes de coercition et de sensibilisation qui étaient également axées sur l'alcool au volant.
- En matière de législation, la SRCFA 2001 recommandait aux administrations d'appliquer des sanctions prévoyant au minimum une suspension du permis de conduire pendant un, trois et cinq ans pour, respectivement, la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies au cours d'une période de cinq ans.
- Il a été aussi demandé aux administrations de mettre au point des initiatives en matière de communications pour promouvoir la SRCFA et accroître sa visibilité.

En plus de ces trois éléments de base, il a été suggéré de mettre en place des programmes facultatifs en matière d'éducation, de législation et d'évaluation ou de réadaptation. Ces derniers comprenaient des programmes d'intervention destinés aux serveurs du secteur de la restauration, des séances d'information sur le problème de la conduite avec facultés affaiblies destinées aux services de police, aux procureurs de la couronne et au pouvoir judiciaire, des programmes de suspension administrative du permis de conduire, d'installation d'un système antidémarrreur et de mise en fourrière, la suppression des exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire leur véhicule dans le cadre de leur travail pendant une période de suspension du permis de conduire, et des programmes d'évaluation et de réadaptation.

Au cours des années qui ont suivi la mise en œuvre de la SRCFA 2001, des progrès considérables ont été réalisés dans divers domaines relatifs aux éléments de base de la Stratégie et des programmes facultatifs ont été mis en place par les différentes administrations. Les progrès ont été sporadiques, mais encourageants.

Au cours de l'année 2000, sept administrations ont adopté des sanctions prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies. Ces sanctions correspondent aux périodes de suspension recommandées, c'est-à-dire un, trois et cinq ans de suspension pour respectivement la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies. Toutes les administrations ont été très actives dans le domaine de la coercition et de la sensibilisation pendant la période de Noël; elles ont aussi entrepris des activités promotionnelles pour accroître la visibilité de la SRCFA. La dernière activité en date dans ce domaine a réuni des organismes gouvernementaux ainsi qu'un grand nombre d'organisations non-gouvernementales.

Avant la fin de 2001, une dizaine d'administrations ont adopté (sinon présenté un projet de loi) des sanctions prévoyant des suspensions administratives du permis de conduire. Cinq administrations ont mis en place (sinon présenté un projet de loi) des programmes comprenant l'installation d'un système antidémarrreur, depuis la fin de 2001. Les programmes de mise en fourrière ont fait l'objet de propositions dans huit administrations. Ces dernières ont légiféré en faveur de ce projet de loi, à l'exception d'une seule administration qui n'a pas encore proclamé de loi à ce sujet. Neuf administrations ont commencé à mettre en place un type de programme d'évaluation ou de traitement obligatoire destiné aux conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété. Actuellement, une autre administration élabore aussi son propre programme d'évaluation.

1.2 ÉTAT ACTUEL

D'après les renseignements présentés ci-dessus, une grande partie de l'infrastructure de la SRCFA est déjà en place et les éléments restants sont en cours d'élaboration. Tel que mentionné, l'objectif de la SRCFA 2001 était de réduire, d'ici 2001, de 20 % le pourcentage de personnes mortellement et grièvement blessées au cours de collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété.

Voici les conclusions découlant des données disponibles depuis la fin de 1999 :

- i) une diminution de 23,1 % du pourcentage des conducteurs décédés qui avaient consommés de l'alcool. Ce pourcentage est passé de 45%, en 1995, à 33%, en 1999;
- ii) une diminution de 9,5 % du pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions occasionnant des blessures graves et imputables à l'alcool au volant. Ce pourcentage est passé de 21 %, en 1995, à 19 %, en 1999.

Ces données statistiques indiquent une diminution du nombre de collisions imputables à l'alcool au volant au Canada depuis l'approbation de la SRCFA, en 1995. Cette diminution est en partie attribuable à la baisse constante du nombre de conducteurs mortellement blessés après avoir consommé de l'alcool, mais aussi à l'augmentation importante du nombre de conducteurs mortellement blessés qui n'avaient pas consommé d'alcool.

Malgré cette diminution, la question de l'alcool au volant demeure un problème important. Près d'un tiers de tous les conducteurs mortellement blessés dans des accidents de la route, en 1999, avaient consommé de l'alcool et un nombre estimatif de 1134 personnes sont décédées dans des collisions imputables à l'alcool au volant. Il a fallu plusieurs années aux administrations pour s'organiser vis-à-vis de ce problème et élaborer des politiques et des lois. Depuis, chacune d'entre elles a acquis de l'expérience dans ce domaine. De plus, il existe une réelle possibilité de maximiser l'effet de la SRCFA, dont l'infrastructure ne cesse de croître et de se renforcer, dans les différentes administrations.

La SRCFA 2001 est officiellement terminée. Cependant, le problème de l'alcool au volant persiste et demeure important. Ce document décrit les grandes lignes d'une nouvelle stratégie qui a pour but de poursuivre les initiatives entreprises contre la conduite avec facultés affaiblies. Cette stratégie, qui s'intitule la « Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010 » (SRCFA 2010), est basée sur les conclusions découlant des deux stratégies précédentes et d'un atelier national sur la conduite avec facultés affaiblies, qui s'est tenu en octobre 2000. Cet atelier, qui a réuni des représentants du gouvernement et d'organisations non-gouvernementales, a permis de discuter du problème en question et de proposer de nouveaux moyens pour le gérer.

1.3 OBJECTIF DE LA SRCFA 2010

Le Canada a élaboré une nouvelle vision nationale sur la sécurité routière, la *Vision de la sécurité routière 2010*. Son objectif est de *diminuer de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route décédés ou gravement blessés au cours de la période 2008-2010. Les résultats obtenus seront comparés avec les données de la période de référence 1996-2001.* La SRCFA 2010 est un élément clé de cette vision globale en raison de son objectif :

Diminuer de 40 % le pourcentage d'usagers de la route mortellement et grièvement blessés dans des collisions imputables à l'alcool au volant.

Les éléments de la Stratégie mis en œuvre pour atteindre cet objectif sont décrits à la section 2. Nos recommandations sont présentées à la section 3.

2.0 STRATÉGIE GLOBALE DE RÉDUCTION DE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

2.1 GROUPES CIBLES

À la suite de l'atelier national du CCATM, qui s'est tenu à l'automne 2000, nous proposons une stratégie qui aborde les multiples facettes du problème de la conduite avec facultés affaiblies. Cette stratégie s'adresse à plusieurs groupes cibles de conducteurs, qui ont été identifiés au cours de l'atelier.

Ces groupes ne sont pas mutuellement exclusifs. Les types de conducteurs qui caractérisent chaque groupe sont les suivants :

- i) les buveurs invétérés;
- ii) les nouveaux et les jeunes conducteurs;
- iii) les buveurs mondains;
- iv) les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation.

Voici une brève description de chaque groupe cible :

Les buveurs invétérés

Le buveur invétéré peut être décrit comme une personne qui conduit son véhicule en ayant une concentration d'alcool dans le sang (taux d'alcoolémie) supérieure à la limite légale, qui conduit régulièrement en ayant un taux d'alcoolémie élevé ou qui réunit ces deux profils. Chez ce type de conducteur, la consommation d'alcool peut varier de la soulerie occasionnelle à l'alcoolisme à long terme.

Des recherches ont démontré que moins d'un pour cent des conducteurs canadiens sont considérés comme des buveurs invétérés. Bien qu'ils constituent une faible proportion du nombre total de conducteurs consommant de l'alcool, les buveurs invétérés sont d'une manière disproportionnée impliqués dans un nombre important de collisions mortelles ou occasionnant des blessures. Dans ce groupe, le comportement des conducteurs ne semble pas être influencé par les sanctions ni par les programmes actuels.

Les nouveaux et les jeunes conducteurs

Les nouveaux et les jeunes conducteurs sont des personnes qui ont atteint l'âge d'être titulaires du permis de conduire ou qui ont décidé de le devenir à l'âge adulte. Le jeune conducteur peut, en raison de son âge, facilement se faire influencer par ses amis à consommer de l'alcool. En sensibilisant très tôt et fréquemment les jeunes conducteurs au fait que l'alcool au volant est un comportement inacceptable pour la société, la sécurité du public ne pourra qu'être améliorée au fil des générations. Le nouveau conducteur adulte, bien qu'il connaisse les effets de l'alcool et

soit plus mature que le jeune conducteur, doit encore être informé sur les dangers de l'alcool au volant.

Les buveurs mondains

Il n'existe pas une définition exacte du buveur mondain. Dans la plupart des cas, ce type de conducteur participe à une activité où sont présentes deux personnes ou plus et où la consommation d'alcool fait souvent partie de l'ambiance. Un buveur mondain ne boit pas pour satisfaire une envie insatiable, mais plutôt pour accompagner d'autres activités.

De nombreux buveurs mondains ne semblent pas conscients des dangers auxquels ils s'exposent ni de ceux qu'ils font courir au public en prenant le volant après avoir consommé de l'alcool, même s'il s'agit de petites quantités.

Les conducteurs ayant déjà fait l'objet d'une condamnation

Ce groupe de conducteurs comprend des personnes qui ont déjà été reconnues une fois coupable de conduite en état d'ébriété et qui ont été officiellement sanctionnées, soit par une suspension du permis de conduire pendant 24 heures, soit par l'élaboration d'un rapport médical/amélioration du conducteur par l'administration. Le groupe est très hétérogène : il comprend des nouveaux et des jeunes conducteurs, des conducteurs susceptibles de récidiver, des buveurs invétérés et des buveurs mondains. Une première condamnation donne la possibilité d'identifier les éventuels récidivistes. Le risque que certains conducteurs deviennent des récidivistes dépend de la façon dont ils sont pris en charge après leur condamnation et de la façon dont ils acceptent les mesures correctives imposées.

Avec ce type de personne, le défi est d'essayer d'évaluer et de déterminer le comportement du conducteur afin de prendre des mesures appropriées et efficaces. Par exemple, envoyer un alcoolique chronique suivre un cours de perfectionnement de conduite n'est probablement pas une mesure efficace et économique; elle ne générera aucun avantage à long terme. De plus, envoyer un buveur mondain, qui apparemment manque de jugement ou de connaissances, participer à un programme destiné aux alcooliques chroniques est probablement aussi inefficace.

2.2 PRINCIPES DIRECTEURS

En mettant en œuvre la SRCFA 2010, nous recommandons aux administrations de continuer à appliquer les principes directeurs suivants de la SRCFA 2001 :

- échanger les renseignements et le matériel avec les autres administrations afin d'utiliser le mieux possible les ressources disponibles;
- maintenir et établir des liens de coopération et des ententes entre les organismes et les ministères;
- obtenir l'accord des autres organismes travaillant au sein de l'administration avant d'entreprendre de nouvelles initiatives ou d'étendre certaines déjà en cours;
- combiner différents types d'activités de coercition (p. ex., le Safe and Sober Program aux États-Unis, où les agents combinent des activités de coercition relatives au port de la ceinture de sécurité à d'autres contre l'alcool au volant);

- coordonner la communication des renseignements sur la SRCFA au moyen d'une entité ou d'un organisme central;
- évaluer l'efficacité de tous les nouveaux éléments importants du programme et communiquer les résultats aux autres administrations;
- la communication des renseignements sur la SRCFA sera coordonnée par le CCATM.

2.3 ÉLÉMENTS DU PROGRAMME

Les éléments du programme décrits dans cette section témoignent de la multitude de connaissances et de l'expérience accumulées au fil des ans, depuis le commencement de la SRCFA initiale, en 1990, et plus récemment depuis la tenue de l'atelier sur la conduite avec facultés affaiblies, à Vancouver. Les éléments du programme sont divers et destinés aux groupes cibles énumérés à la section 2.1.

Bien que les groupes cibles soient variés, l'approche suggérée est axée sur les thèmes stratégiques suivants :

- i) Éducation et sensibilisation;
- ii) Rôle de la police;
- iii) Politique et législation;
- iv) Promotion de la santé;
- v) Collaboration;
- vi) Recherche.

Il est à noter que, dans certains cas, les éléments recommandés du programme peuvent se recouper. Ce recoupement est dû au fait qu'il est nécessaire d'associer ces éléments pour obtenir la solution la plus efficace pour régler le problème de l'alcool au volant. Dans de nombreux cas, l'efficacité de certains éléments individuels du programme serait de courte durée sans l'association simultanée et soutenue d'autres éléments (p. ex. les mesures de coercition sont menées simultanément avec les programmes de sensibilisation et d'éducation).

2.3.1 Éducation et sensibilisation

Il est recommandé d'intégrer les éléments clés suivants dans les initiatives d'éducation et de sensibilisation :

- Informer la police, les ministères de la Justice et le pouvoir judiciaire sur la nature, la gestion et les conséquences du problème de l'alcool au volant. Il serait nécessaire de mettre en œuvre un programme de formation ou de sensibilisation de la police, du procureur et du pouvoir judiciaire axé sur la gravité de la conduite avec facultés affaiblies.
- Mettre en œuvre des programmes de sensibilisation porteurs de messages cibles appropriés dans les classes primaires. Ces programmes devraient être permanents et considérés comme un cours à part entière.

- Les messages d'information sur l'alcool au volant devraient insister sur le facteur de tolérance zéro en matière de conduite avec facultés affaiblies.
- Les messages d'information devraient mettre en évidence les coûts inhérents à la conduite en état d'ébriété, p.ex., les conséquences familiales et le coût élevé pour la société.
- Élaborer des campagnes d'information ciblées et personnalisées destinées à différents publics, p. ex. élaborer des messages qui viseraient à influencer sur le comportement des passagers d'un véhicule conduit par une personne ayant ses facultés affaiblies.

Dans toutes les administrations, les organismes publics, privés et gouvernementaux consacrent du temps et des ressources pour sensibiliser la population aux dangers et aux conséquences de l'alcool au volant, notamment en mettant en oeuvre des campagnes de coercition pendant la période de Noël; des campagnes qui ont d'ailleurs prouvé leur efficacité. Toutefois, aucun programme coordonné de coercition et de sensibilisation n'a encore été mis en oeuvre à l'échelle nationale. Le lancement d'une campagne de coercition de grande envergure, telle l'« Opération impact » (les dispositifs de protection des occupants), attirerait l'attention des médias, susciterait l'intérêt du public et mettrait en évidence le problème de l'alcool au volant, en particulier pendant les périodes à risque. Cette activité pourrait être conjuguée à la très populaire campagne de coercition de la période des Fêtes, qui est organisée dans toutes les administrations par un grand nombre d'intervenants différents.

Activités principales :

- a) Le groupe de travail de la SRCFA devrait coordonner une initiative nationale et fournir des renseignements aux organismes intéressés. Le groupe de travail actuel pourrait envisager d'augmenter le nombre de membres afin d'assurer une coordination plus efficace. Par l'intermédiaire de ce groupe, il est également possible d'élaborer des campagnes nationales qui viseraient un groupe plus vaste de contrevenants, tels les conducteurs à risque. Pour ce groupe de conducteurs, la conduite en état d'ébriété constitue un problème de comportement parmi d'autres, dont celui de négliger le port de la ceinture de sécurité, de faire des excès de vitesse, d'avoir un comportement agressif au volant et de ne pas respecter les feux de signalisation.

Il est important que la communication et la coordination soient efficaces entre les parties intéressées afin que les ressources (humaines et financières) soient utilisées à bon escient.

- Planifier et élaborer des moyens de communication afin de promouvoir la SRCFA et d'accroître sa visibilité.

Activités principales :

- a) Élaborer un plan de communication, doté d'une coordination centrale, qui engloberait les méthodes de préparation et de distribution des renseignements sur les programmes. Ce plan répondrait aux besoins en information des organismes gouvernementaux et privés (p. ex. des communiqués ministériels, des trousseaux d'information, des renseignements destinés à être distribués par les partenaires privés du programme, la présentation de la SRCFA dans des colloques, des ateliers et des activités communautaires).

- b) Étudier la possibilité de tenir une conférence nationale semestrielle sur l'alcool au volant pour favoriser l'échange de renseignements sur la recherche, les programmes des gouvernements, les lois d'autorisation ainsi que le matériel et les stratégies destinés à l'éducation du public.

2.3.2 Rôle de la police

La police joue un rôle fondamental dans la lutte contre l'alcool au volant et ses conséquences. Voici quelques éléments qui sont proposés pour aider à appliquer la loi de manière plus efficace pour les infractions liées à l'alcool au volant :

- Former davantage d'agents de police au dépistage des drogues (Drug Recognition Experts - DRE) et les encourager à soumettre plus fréquemment les conducteurs à des tests de sobriété sur route.
- Rationaliser les procédures concernant les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Encourager les agents de police à formuler des accusations du Code criminel pour des infractions de conduite avec facultés affaiblies plutôt que d'appliquer une suspension du permis de conduire de 24 heures.
- Exiger l'augmentation des moyens de la police en vue d'accroître la perception du risque d'arrestation concernant la conduite en état d'ébriété.
- Encourager les services de police à utiliser des capteurs passifs pour identifier les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Organiser des campagnes combinées de coercition et de sensibilisation axées sur l'alcool au volant pendant la période de Noël.
- Participer, chaque printemps ou été, à une campagne nationale de coercition et de sensibilisation qui vise les conducteurs à risque et les récidivistes.

Il a été prouvé que la mise en œuvre d'activités de coercition intensives et très visibles a pour effet de réduire de nombreux types d'infractions au code de la route, entre autres, celles commises aux intersections, la vitesse, et la conduite en état d'ébriété. Ces initiatives consistent à dissuader les conducteurs plutôt qu'à les appréhender en augmentant la perception du risque d'arrestation. Les contrôles routiers de grande envergure ont toujours contribué à diminuer le nombre de collisions liées à la consommation d'alcool.

2.3.3 Initiatives politiques et législatives

Il est nécessaire de prendre des initiatives politiques et législatives appropriées qui serviront de base à l'élaboration de programmes efficaces de coercition et de sensibilisation. Elles permettront également d'améliorer les processus de traitement et de gestion des contrevenants arrêtés en état d'ébriété. Les initiatives politiques et législatives recommandées sont les suivantes :

- Consigner les suspensions administratives du permis de conduire effectuées pendant les contrôles routiers dans les dossiers des conducteurs, faire un suivi et utiliser ces renseignements comme outil de gestion.
- Considérer comme une infraction le refus de se soumettre à un test de sobriété sur route.
- Intégrer, dans les règlements provinciaux, un système graduel de sanctions appliquées en fonction du taux d'alcoolémie.
- Permettre d'effectuer un examen rétrospectif des sanctions appliquées à un conducteur au cours des dix dernières années.
- Établir des taux limites d'alcoolémie qui s'appliqueraient aux conducteurs qui ont déjà été reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.
- Utiliser toute innovation technologique pour obliger les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété à respecter la loi. Par exemple, inclure dans un programme de restitution du permis de conduire l'installation d'un système antidémarrageur avec éthylomètre qui peut être contrôlé périodiquement. Actuellement, deux administrations ont mis en place des programmes comprenant un système antidémarrageur. D'autres examinent la question ou sont sur le point de mettre en œuvre de tels programmes.
- Procéder à une suspension administrative du permis de conduire pendant 90 jours lorsque le conducteur appréhendé a dépassé le taux légal d'alcool dans le sang (0,08) ou lorsqu'il refuse de se soumettre à l'alcootest ou à une analyse du sang. Sept administrations ont adopté ce programme depuis juin 2001.
- Appliquer des sanctions qui visent le véhicule, telles que la mise en fourrière, l'immobilisation, le marquage des plaques d'immatriculation ou la confiscation pendant la suspension du permis de conduire. Depuis juin 2001, huit administrations ont adopté certaines sanctions qui s'appliquent directement au véhicule.
- Supprimer les exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire uniquement dans le cadre de leur travail pendant une période de suspension du permis de conduire.
- Obliger les serveurs du secteur de la restauration à suivre des programmes de formation comme condition nécessaire pour qu'un établissement puisse obtenir ou conserver un permis de vente d'alcool.
- Mettre en application un système de sanctions qui prévoit au minimum la suspension du permis de conduire pendant un, trois et cinq ans pour respectivement la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies, et cela en se basant sur les dix dernières années. Sept administrations ont adopté des sanctions prévoyant la suspension du permis de conduire de trois ans (minimum) et de cinq ans (minimum) pour respectivement la deuxième et la troisième (ou plus) infraction.

2.3.4 Promotion de la santé

Cet élément de la SRCFA 2010 recommande des moyens de gérer le problème de l'alcool au volant qui visent la santé des contrevenants. Il met en évidence un des principaux obstacles à la résolution du problème de l'alcool au volant : la dépendance à l'alcool. L'approche suivante est recommandée :

- Mettre en place des programmes obligatoires d'évaluation et de réadaptation destinés aux contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies et faire un suivi régulier.

Ces dernières années, la réadaptation des conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété est devenue une méthode très populaire. Dans le cadre des programmes de réadaptation, les contrevenants acquièrent les connaissances et le comportement nécessaires pour prendre les bonnes décisions vis à vis de l'alcool lorsqu'ils prendront de nouveau le volant. Ces programmes sont également destinés aux contrevenants qui conduisent régulièrement leur véhicule en ayant consommé d'importantes quantités d'alcool.

Les conducteurs arrêtés en état d'ébriété ne présentent pas tous des problèmes de comportement identiques. Par conséquent, il est nécessaire d'effectuer une évaluation du comportement de chaque contrevenant afin de déterminer la nature spécifique de ses problèmes (p. ex. l'alcoolisme, des problèmes psychopathologiques, des mauvaises habitudes de conduite) et de lui recommander un programme approprié. Cette corrélation entre le choix d'un programme particulier en fonction d'une évaluation du comportement confirme qu'il n'existe pas un traitement unique pour tous les conducteurs.

Les programmes d'évaluation et de réadaptation peuvent être coûteux. Cependant, la plupart des administrations, qui ont mis en œuvre ces programmes, imputent la totalité des frais aux contrevenants.

2.3.5 Collaboration

La conduite en état d'ébriété est un problème à facettes multiples dont la gestion fait appel à différentes disciplines et demande l'attention et la participation de différents organismes. La communication et la coordination entre ces organismes sont primordiales : elles permettent aux organismes de collaborer à la création de synergies productives, d'acquérir mutuellement des connaissances et d'éviter la répétition inutile d'initiatives.

- Des représentants d'organismes chargés de la promotion de la santé et de la prévention des maladies et des blessures ainsi que d'autres parties intéressées devraient être invités à se joindre au Groupe de travail pour élaborer et faire progresser le modèle ainsi que pour aider les administrations à mettre en œuvre les éléments de la SRCFA 2010.
- La collaboration actuelle avec les services de police et le pouvoir judiciaire devrait être renforcée.
- Davantage d'initiatives devraient être prises pour partager les coûts de la mise en œuvre des contre-mesures (là où c'est possible).

2.3.6 Contrôle, évaluation et recherche

Comme pour les modèles précédents de SRCFA, la réussite de la SRCFA 2010 dépendra de notre capacité à contrôler sa mise en œuvre, à évaluer ses éléments et à entreprendre des recherches dans plusieurs domaines qui devraient aider à gérer le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Dans cette section, nous décrivons les domaines clés de ces trois éléments de la Stratégie : le contrôle, l'évaluation et la recherche.

2.3.6.1 Contrôle

Le contrôle consiste à collecter des données et à dresser des rapports pour évaluer l'efficacité du programme de la SRCFA au moyen des indicateurs énumérés ci-dessous. Nous proposons de poursuivre l'élaboration des rapports de contrôle de la SRCFA. Comme pour les SRCFA précédentes, les rapports de contrôle décriront les activités et les évaluations du programme effectuées dans toutes les administrations. Ils devront continuer à fournir des renseignements sur l'évolution de l'objectif de la SRCFA à l'échelle provinciale, territoriale et nationale. Le CCATM étudiera des moyens de partager le coût inhérent à la production des rapports pour la durée de la SRCFA.

2.3.6.2 Indicateurs

Cette section présente quelques indicateurs qui servent à évaluer les progrès réalisés pour atteindre l'objectif de la SRCFA. Le but est d'utiliser un grand nombre d'indicateurs secondaires qui appuieront un indicateur principal. L'indicateur principal servira à évaluer les progrès réalisés pour atteindre l'objectif. Étant donné que tous les indicateurs pointent dans la même direction, les résultats obtenus devraient être très fiables. Les indicateurs secondaires serviront principalement à évaluer les progrès réalisés dans les plus petites administrations, où la taille de l'échantillon pourraient nuire à la fiabilité de l'indicateur principal.

2.3.6.3 Indicateur principal

Dans la première SRCFA, l'indicateur principal était l'évaluation du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Cet indicateur était basé sur les rapports du coroner de chaque administration. Au Canada, un examen permettant de déterminer le taux d'alcoolémie est pratiqué sur environ 80 % des conducteurs mortellement blessés.

Dans le cadre de la SRCFA 2001, les objectifs ont été élargis pour englober toutes les personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété (et non seulement les conducteurs mortellement blessés) ainsi que toutes les collisions occasionnant des blessures graves et impliquant un conducteur en état d'ébriété. Les objectifs de la SRCFA 2010 sont identiques à ceux de la stratégie précédente. Par conséquent, les mêmes indicateurs seront utilisés pour évaluer les progrès réalisés.

Le principal facteur qui servira à évaluer le niveau de réussite de la SRCFA, en fonction de son objectif principal, est le rapport entre le nombre de personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété (numérateur) et le nombre total de personnes décédées dans des collisions en général (dénominateur). On obtient une amélioration (ou une réduction) de ce rapport si l'on enregistre une diminution du numérateur et/ou une augmentation du dénominateur.

Toutefois, une importante augmentation du dénominateur par rapport au numérateur pourrait donner une indication erronée de la situation. Cet indicateur de base peut être amélioré ou renforcé par des moyens incluant d'autres indicateurs qui font partie de l'élément de recherche de la Stratégie.

2.3.6.4 Définition d'un conducteur en état d'ébriété

Un conducteur en état d'ébriété est, par définition, une personne dont le taux d'alcoolémie est mesurable. D'après les définitions adoptées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada dans ses rapports annuels, un taux d'alcoolémie est mesurable lorsqu'il est **supérieur à 1 mg%**. Les pourcentages pour les autres catégories de taux d'alcoolémie seront utiles pour déterminer si les activités du programme ont eu un effet important sur les différents types de conducteurs. Par exemple, pour les administrations qui appliquent des suspensions de permis de conduire à court terme, principalement pendant les campagnes de coercition, l'activité de coercition est axée la plupart du temps sur le taux de 80 mg% ou sur l'intervalle de 50 mg% à 80 m%. Le **pourcentage indiquant un taux d'alcoolémie supérieur à 160 mg%** peut être utilisé comme un indicateur pour évaluer l'effet de la SRCFA sur les conducteurs qui sont des buveurs invétérés. Il constitue aussi un indicateur important pour évaluer l'efficacité des programmes d'évaluation et de réadaptation. Ainsi, les taux d'alcoolémie pourraient être classés en catégories de la manière suivante : <1 mg%; 1-49 mg%; 50-79 mg%; 80-160 mg% et >160 mg%. Cependant, étant donné que la véritable valeur du taux d'alcoolémie sera disponible, les taux d'alcoolémie pourront être classés en fonction des besoins des différentes administrations.

2.3.6.5 Référence

Les données de référence pour évaluer la réussite de la SRCFA 2010 seront les mêmes que celles utilisées pour la Vision 2010, car les objectifs de la SRCFA 2010 sont des sous-objectifs de la Vision 2010 nationale. Ainsi, l'évaluation de la réussite de la SRCFA, en fonction de son objectif (diminution de 40 %), sera basée sur la moyenne des données de la période 1996-2001. L'évolution de la Stratégie au cours de la période 2002-2010 sera évaluée annuellement et comparée aux données obtenues pendant la période de référence.

2.3.6.6 Autres indicateurs

- a) De nombreuses administrations évaluent l'étendue du problème de l'alcool au volant au moyen des rapports d'accidents de la circulation. Dans ces rapports, la police indique si l'alcool ou les facultés affaiblies constituaient la cause des collisions. Attendu que les rapports de police ont plutôt tendance à sous-estimer l'incidence de l'alcool dans les accidents et qu'en général la manière de rédiger les rapports change peu au fil des ans, on peut considérer cet indicateur comme un indicateur fiable. Cependant, le manque de données comparables entre les administrations limitent l'utilité de cet indicateur dans le processus d'évaluation nationale. Il peut néanmoins être utilisé par chaque administration pour évaluer les changements de comportements, c'est-à-dire pour évaluer la baisse ou la hausse de l'incidence de l'alcool dans les collisions provoquant des blessures et des décès (y compris lorsque le conducteur s'en sort indemne).
- b) Étant donné que la consommation d'alcool n'est pas toujours mentionnée dans les rapports d'accidents occasionnant des blessures, il est proposé que le pourcentage d'accidents nocturnes à un seul véhicule soit utilisé comme un indicateur pour évaluer le nombre de personnes blessées dans les collisions imputables à l'alcool au volant. Des

recherches antérieures ont démontré qu'un pourcentage élevé de conducteurs impliqués dans des collisions nocturnes affichaient un taux d'alcoolémie positif.

Il est admis que la plupart des indicateurs proposés ont leurs propres limites en termes de fiabilité et de justesse. Cependant, si les résultats de nombreux indicateurs aboutissent aux mêmes conclusions, on peut garantir la fiabilité de ces indicateurs.

2.3.7 Recherche

La SRCFA 2010 englobera un grand nombre de projets de recherche de la SRCFA 2001, qui n'ont jamais été commencés ou qui n'ont pas été terminés. Seront ajoutés à ces projets, d'autres recherches pertinentes qui amélioreront sans aucun doute notre compréhension du problème de la conduite avec facultés affaiblies et nous aiderons à faire diminuer l'ampleur de ce problème. Cette section présente une liste de sujets et d'activités de recherche.

- a) Administration des sections sur la conduite avec facultés affaiblies du Code criminel. Il est supposé que de nombreuses inculpations de conduite avec facultés affaiblies sont annulées et que de nombreuses personnes accusées de ce délit sont acquittées pour différentes raisons, entre autres, le manque de preuves, les reports ou le manquement au droit à un avocat par une personne accusée. Bien que les annulations et les acquittements puissent être justifiés, le public et la police sont frustrés de constater que tous les efforts de coercition mis en œuvre pour faire régresser le problème de la conduite avec facultés affaiblies n'aboutissent pas à des sanctions pénales. Est-ce que cette situation reflète vraiment la façon dont la question de la conduite avec facultés affaiblies est administrée dans le cadre du Code criminel? Est-ce que cette situation est courante dans tout le pays? Est-ce qu'elle a tendance à s'aggraver? Quelles en sont les raisons? Que faudrait-il faire pour y remédier (p. ex. retirer les sections inefficaces sur la conduite avec facultés affaiblies du Code criminel ou mieux informer les juges)?

Cette question devrait être traitée à l'échelle nationale. Cependant, il est à noter que l'application du droit pénal, les poursuites en cas d'infraction et l'administration de la justice sont de la compétence des provinces. Par conséquent, il incombe à chaque province et territoire d'entreprendre les recherches nécessaires. Il est suggéré que les membres du CCATM communiquent avec les représentants du Procureur général par l'intermédiaire de leurs comité de coordination inter-organismes afin de déterminer la pertinence et la faisabilité d'une telle étude. Le ministère fédéral de la Justice devrait être informé de la recherche proposée et de l'opinion générale en ce qui a trait aux infractions du Code qui posent des problèmes en matière de coercition et de poursuites judiciaires.

- b) Étudier le profil des contrevenants primaires.
- c) Comparer les conséquences du problème de l'alcool au volant entre les régions urbaines et rurales.
- d) Étudier les avantages et la faisabilité d'effectuer des contrôles routiers aléatoires comprenant une analyse d'haleine.
- e) Récapituler les bonnes pratiques actuellement employées pour gérer le problème de l'alcool au volant.
- f) Évaluer le niveau de sensibilisation du public à la conduite avec facultés affaiblies.

- g) Continuer de mener des enquêtes sur les collisions nocturnes pour évaluer l'ampleur du problème de l'alcool au volant. Étendre ces études aux régions rurales.
- h) Évaluer la fréquence d'utilisation de la méthode du conducteur désigné par les buveurs invétérés.
- i) Étudier et élaborer des mesures et des indicateurs pour évaluer et contrôler la réussite et l'efficacité de la SRCFA 2010.

2.3.8 Évaluation

Chaque administration peut progresser grâce aux résultats obtenus par les autres administrations. Par conséquent, la réussite de la SRCFA 2010 dépend aussi de l'évaluation, par chaque province et territoire, de l'efficacité des éléments du programme mis en place. Les résultats de ces évaluations individuelles aideront les autres administrations à savoir quels éléments mettre en place.

De nombreux programmes ont été évalués pendant la durée de la SRCFA 2001. Par exemple, les résultats de l'évaluation de certains programmes, tels que l'installation d'un système antidémarrreur en Alberta et ceux du programme amélioré de coercition de la ICBC, devraient être communiqués aux autres administrations.

- a) Certains éléments du programme devraient être aussi évalués, entre autres, la campagne nationale de coercition et d'éducation, le programme d'intervention des serveurs du secteur de la restauration, le programme de formation destiné aux juges, aux avocats et aux agents de police, la suspension du permis de conduire de 24 heures, et d'autres mesures d'immobilisation (p. ex., la saisie de la plaque d'immatriculation ou l'utilisation d'un système de verrouillage de la roue).
- b) Les administrations devraient envisager des moyens de partager les coûts inhérents à ces évaluations. Transports Canada pourrait communiquer les résultats de ces évaluations à toutes les administrations.
- c) Évaluer l'effet des exigences du taux d'alcoolémie zéro sur les nouveaux conducteurs.

2.4 AUTRES ÉLÉMENTS

Ce document est axé sur la gestion du problème de l'alcool au volant, mais il existe de nombreuses autres causes de la conduite avec facultés affaiblies qui ont été abordées durant l'atelier national, qui s'est tenu à Vancouver. Il est recommandé d'entreprendre davantage de recherches sur ces autres facteurs afin de pouvoir mettre au point les moyens nécessaires pour les gérer. Des domaines ont été identifiés et des initiatives pour contrôler les facteurs en question sont suggérées ci-dessous.

2.4.1 Facultés affaiblies par les drogues

- Entreprendre des recherches et des études sur les collisions nocturnes pour déterminer, d'ici 2003, l'ampleur du problème.

- Élaborer, d'ici 2005, une stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies causée par la consommation de drogues.

2.4.2 Facultés affaiblies par la fatigue

- Entreprendre des recherches et des études sur les collisions nocturnes pour déterminer, d'ici 2003, l'ampleur du problème.
- Élaborer, d'ici 2005, une stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies causée par la fatigue.

2.4.3 Conduite de véhicules extra-routiers avec facultés affaiblies

- Entreprendre des recherches pour déterminer, d'ici 2006, s'il existe un lien entre les personnes qui conduisent leur véhicule sur la route en ayant consommé de l'alcool et celles qui conduisent leur véhicule récréatif (motoneiges, bateaux, VTT, etc.) en ayant aussi consommé de l'alcool.
- Si un lien existe entre ces deux catégories de conducteurs, il est nécessaire d'élaborer, d'ici 2007, une stratégie distincte qui sera soumise aux ministères, aux organismes ou aux gouvernements qui sont chargés de la réglementation des véhicules extra-routiers.

2.4.4 Autres usagers de la route se déplaçant avec des facultés affaiblies (les cyclistes, les piétons, les utilisateurs de patins à roues alignées, etc.)

- Examiner les données relatives aux personnes blessées et décédées dans cette catégorie d'usagers de la route afin de déterminer, d'ici 2006, l'ampleur du problème.

2.4.5 Facultés affaiblies dues à la distraction au volant

- Étudier les différentes sources de distraction au volant et leur contribution dans les collisions.

Constitués dans le cadre de la SRCFA 2010, trois sous-groupes entreprendront l'examen de ces autres facteurs, tels que les drogues, la fatigue et la distraction au volant (y compris les téléphones cellulaires), qui sont responsables de la conduite avec facultés affaiblies. Le but de cet examen est d'élaborer des sous-modèles de stratégies, dans le cadre de la SRCFA, pour aider les administrations à gérer l'incidence de ces facteurs sur la sécurité routière.

3.0 RECOMMANDATIONS

Pendant la durée de la SRCFA 2001, les administrations ont effectué de nombreuses activités afin de bâtir l'infrastructure recommandée pour gérer le problème de l'alcool au volant. Les résultats dans les différentes administrations sont variés, mais en général positifs.

D'après les données statistiques disponibles sur les collisions au Canada, on note, depuis 1995, année de l'approbation et de la mise en œuvre de la SRCFA 2001, une diminution du nombre de collisions où la consommation d'alcool entrerait en ligne de compte. Cette diminution est en partie attribuable à la baisse constante du nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool qui ont été mortellement blessés, mais aussi à l'augmentation importante, en 1999, du nombre de conducteurs mortellement blessés, qui n'avaient pas consommé d'alcool. Malgré

cette diminution, la question de l'alcool au volant demeure un problème important. Près d'un tiers des conducteurs mortellement blessés dans des accidents de la route, en 1999, avaient consommé de l'alcool et 1134 personnes sont décédées dans des collisions imputables à l'alcool au volant.

Bien qu'il reste encore un travail considérable à accomplir pour résoudre le problème de l'alcool au volant, les bases établies par la SRCFA 2001 constituent un solide tremplin pour mettre en œuvre la stratégie décrite dans ce document.

L'objectif de la SRCFA 2010 est de *réduire, au cours de la période 2008-2010, de 40 % le pourcentage d'usagers de la route décédés ou grièvement blessés dans des collisions imputables à l'alcool au volant. Les résultats obtenus seront comparés avec les données de la période de référence 1996-2001.*

Pour atteindre cet objectif, les administrations, en collaboration avec les parties concernées, doivent prendre les initiatives suivantes à l'égard des conducteurs qui sont des buveurs invétérés, des nouveaux et des jeunes conducteurs, des buveurs mondains et des conducteurs qui ont déjà fait l'objet d'une condamnation.

Éducation et sensibilisation

- Informer la police, les ministères de la Justice et le pouvoir judiciaire sur la nature, la gestion et les conséquences du problème de l'alcool au volant.
- Mettre en œuvre des programmes de sensibilisation porteurs de messages cibles appropriés dans les classes primaires (c.-à-d. du jardin d'enfants à la 12^e année). Ces programmes devraient être permanents et considérés comme un cours à part entière.
- Mettre l'accent sur l'exigence de la tolérance zéro en matière d'alcool au volant.
- Souligner les coûts inhérents à la conduite en état d'ébriété, p.ex., les conséquences familiales et le coût élevé pour la société.
- Élaborer des campagnes d'information ciblées et personnalisées destinées à différents publics.
- Lancer des campagnes importantes de sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant pendant les périodes de grande circulation.
- Planifier et élaborer des stratégies de communication pour faire la promotion de la SRCFA et en accroître sa visibilité.

Rôle de la police

- Former davantage d'agents de police au dépistage des drogues (Drug Recognition Experts - DRE) et les encourager à soumettre plus fréquemment les conducteurs à des tests de sobriété sur route.
- Rationaliser les procédures concernant les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Encourager les agents de police à formuler des accusations du Code criminel pour des infractions de conduite avec facultés affaiblies plutôt que d'appliquer une suspension du permis de conduire de 24 heures.
- Exiger une augmentation des moyens de la police afin d'accroître la perception du risque d'arrestation dans le cas de la conduite en état d'ébriété.
- Encourager les services de police à utiliser des capteurs passifs pour identifier les conducteurs ayant consommé de l'alcool.
- Organiser des campagnes combinées de coercition et de sensibilisation axées sur le problème de l'alcool au volant, pendant la période de Noël.
- Participer, chaque printemps ou été, à une campagne nationale de coercition et de sensibilisation qui vise les conducteurs à risque et les récidivistes.

Initiatives politiques et législatives

- Consigner les suspensions administratives du permis de conduire effectuées pendant les contrôles routiers dans le dossier des conducteurs, faire un suivi et utiliser ces renseignements comme outil de gestion.
- Considérer comme une infraction le refus de se soumettre à un test de sobriété sur route.
- Intégrer, dans les règlements provinciaux, un système graduel de sanctions appliquées en fonction du taux d'alcoolémie.
- Permettre d'effectuer un examen rétrospectif des sanctions appliquées à un conducteur au cours des dix dernières années.
- Établir des taux limites d'alcoolémie qui s'appliqueraient aux conducteurs qui ont déjà été reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.
- Utiliser toute innovation technologique pour obliger les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété à respecter la loi.
- Procéder à une suspension administrative du permis de conduire pendant 90 jours lorsque le conducteur appréhendé a dépassé le taux légal d'alcool dans le sang (0,08) ou lorsqu'il refuse de se soumettre à l'alcootest ou à une analyse du sang.

- Appliquer des sanctions qui visent le véhicule, telles que la mise en fourrière, l'immobilisation, le marquage des plaques d'immatriculation ou la confiscation pendant la suspension du permis de conduire.
- Supprimer les exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire uniquement dans le cadre leur travail pendant la période de suspension du permis de conduire.
- Obliger les serveurs du secteur de la restauration à suivre des programmes de formation comme condition nécessaire pour qu'un établissement puisse obtenir ou conserver un permis de vente d'alcool.
- Mettre en application un système de sanctions qui prévoit au minimum la suspension du permis de conduire pendant un, trois et cinq ans pour respectivement la première, la deuxième et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies, et cela en se basant sur les dix dernières années.

Promotion de la santé

- Mettre en place des programmes obligatoires d'évaluation et de réadaptation destinés aux contrevenants reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies, et faire un suivi régulier.

Collaboration

- Des représentants d'organismes chargés de la prévention des maladies et des blessures ainsi que d'autres parties intéressées devraient être invités à se joindre au Groupe de travail pour élaborer et faire progresser le modèle ainsi que pour aider les administrations à mettre en œuvre les éléments de la SRCFA 2010.
- La collaboration actuelle avec les services de police et le pouvoir judiciaire devrait être renforcée.
- Davantage d'initiatives devraient être prises pour partager les coûts de la mise en œuvre des contre-mesures (là où c'est possible).

Contrôle, évaluation et recherche

- Les administrations devraient continuer d'utiliser le cadre de travail de la SRCFA pour appuyer le contrôle et l'évaluation de la mise en œuvre de la SRCFA 2010 jusqu'en 2010.
- En 2006, à mi-chemin de la fin de la Stratégie, élaborer un rapport sur le niveau de réussite de la SRCFA 2010 et modifier, si nécessaire, son orientation.
- Les administrations devraient collaborer aux initiatives de recherche présentées dans la SRCFA 2010.

Autres éléments

Élaborer des sous-modèles de stratégies, dans le cadre de la SRCFA, pour aider les administrations à gérer l'incidence sur la sécurité routière d'autres facteurs qui sont aussi responsables de la conduite avec facultés affaiblies : les drogues, la fatigue et la distraction au volant (y compris les téléphones cellulaires).

Examen à mi-chemin

Il est recommandé d'entreprendre un examen de la STRID 2010 et de ses objectifs au cours de l'année 2006.