



## ARCHIVED - Archiving Content

### Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

## ARCHIVÉE - Contenu archivé

### Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.



**Résolutions adoptées  
à la  
104<sup>e</sup> Conférence annuelle**

**Août 2009  
Charlottetown  
(Île-du-Prince-Édouard)**

**ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE POLICE**

*À l'avant-garde du progrès policier*

582, rue Somerset Ouest, Ottawa (Ontario) K1R 5K2

Tél. : 613-233-1106 Téléc. : 613-233-6960

Courriel : [cacp@cacp.ca](mailto:cacp@cacp.ca) Web : [www.cacp.ca](http://www.cacp.ca)

## Table des matières

**2009-01**

**Leadership fédéral à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être des communautés.....3**

**2009-02**

**Moderniser les dispositions du *Code criminel* sur la conduite automobile.....9**

**2009-03**

**Amélioration de la sûreté aéroportuaire au moyen de la coordination et de l'intégration des services de police dans les aéroports du Canada.....16**

**LEADERSHIP FÉDÉRAL À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ, DE LA  
SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE DES COMMUNAUTÉS**

*Présentée par le Comité de prévention du crime*

**ATTENDU QUE** l'Association canadienne des chefs de police préconise d'augmenter la sécurité dans les collectivités en adoptant une démarche exhaustive et intégrée conciliant d'une part une application rigoureuse de la loi, des mesures judiciaires sérieuses et des services correctionnels efficaces, et d'autre part des investissements stratégiques dans des mesures proactives qui s'attaquent aux causes profondes du crime et de la victimisation;

**ATTENDU QUE** l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) préconise depuis 1913, pour prévenir l'activité criminelle, des politiques publiques qui réduisent les disparités économiques et sociales ainsi que les écarts sur les plans de l'éducation et de la santé;

**ATTENDU QUE** l'ACCP a adopté depuis 2002 six résolutions pressant les responsables fédéraux d'élaborer une stratégie exhaustive et holistique visant la sécurité, la santé et le bien-être des communautés ainsi que des mesures précises pour s'attaquer aux facteurs socioéconomiques qui contribuent au crime et à la victimisation;

**ATTENDU QUE** depuis sa formation en 2005, la Coalition pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés, dirigée par l'ACCP, a rallié en moins d'un an 34 organismes nationaux, encourage l'investissement gouvernemental dans les services sociaux abordables et les activités favorables aux enfants et aux familles;

**ATTENDU QUE** les investissements sociaux constituent des facteurs de protection et assurent des économies démontrées pour les services policiers, les tribunaux, les services correctionnels, les réseaux de la santé et de l'éducation ainsi que les services sociaux financés par tous les ordres de gouvernement;

**ATTENDU QUE** l'Organisation des Nations Unies, à l'instigation du Canada, incite les États membres à favoriser les facteurs de protection grâce à des programmes sociaux et économiques complets englobant des mesures sur les plans de la santé, de l'éducation, du logement et de l'emploi et à établir un centre d'expertise et de coordination;

**ATTENDU QUE** le Centre national de prévention du crime du Canada joue un rôle important quoique limité dans la réduction de la délinquance mais n'a pas pour mandat d'exploiter ou de coordonner des politiques et programmes fédéraux qui s'attaquent directement aux causes profondes du crime;

**IL EST DONC RÉSOLU QUE** l'Association canadienne des chefs de police presse le gouvernement fédéral de faire preuve de leadership en créant un nouveau centre de responsabilité national pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés relevant d'un ministre responsable, et en chargeant le centre de :

- 1) coordonner une stratégie exhaustive comprenant l'élaboration de politiques et la prestation de programmes mettant en jeu les ministères fédéraux à vocation économique et à vocation sociale;
- 2) collaborer avec les autres ordres de gouvernement en échangeant de l'information et en coordonnant des stratégies, des politiques et des programmes mettant en jeu des portefeuilles à vocation sociale et à vocation économique, et ce, en respectant les compétences de chacun;
- 3) appuyer les efforts nationaux coordonnés qui sont déployés par des organismes non gouvernementaux; et
- 4) servir de centre national de ressources en créant un cadre national en faveur de la sécurité, de la santé et du bien-être des communautés ainsi que des outils pouvant servir aux stratégies locales.

## **LEADERSHIP FÉDÉRAL À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ, DE LA SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE DES COMMUNAUTÉS**

### **Commentaire**

L'Association canadienne des chefs de police (ACCP) est l'autorité respectée et crédible à l'égard des questions de services policiers et de sécurité des collectivités. Elle favorise une démarche exhaustive et inclusive comprenant une application rigoureuse de la loi, des mesures judiciaires sérieuses ainsi que des services correctionnels efficaces (prévention tertiaire), la réduction des occasions (prévention secondaire) et des mesures socioéconomiques qui s'attaquent aux causes profondes du crime (prévention primaire), et qui sont un moyen éprouvé de réduire le risque de délinquance et de victimisation<sup>1</sup>.

Depuis un siècle, les chefs de police du Canada ont fait preuve de leadership dans la promotion de mesures sociales visant à prévenir la délinquance, surtout chez les jeunes. La publication de l'ACCP « Les chefs de police et la prévention du crime : Échos des conférences annuelles, 1912 à 1972 » (Sandra Wright, avril 2009) rappelle l'importance que les chefs de police ont toujours accordée au développement social à titre d'investissement le plus judicieux et le plus efficace dans la prévention du crime. En 1970, ils ont résumé ainsi le problème : « La pauvreté cause le crime, le chômage cause le crime, l'esprit de révolte des jeunes cause le crime, les parents permissifs causent le crime et les tribunaux cléments encouragent le crime. Ces problèmes relèvent du gouvernement. ». La même année, l'ACCP a mis sur pied le Comité de prévention du crime. Celui-ci a d'emblée préconisé une démarche multisectorielle tenant compte du fait que le public canadien a une « meilleure compréhension du fait que la prévention du crime n'est pas une responsabilité exclusive du service policier »<sup>2</sup>.

Dans les deux dernières décennies, l'ACCP a approfondi ses connaissances sur les moyens les plus progressistes et rentables de prévenir le crime (surtout chez les jeunes) et la victimisation (surtout chez les enfants, les jeunes, les Autochtones, les femmes et les membres de groupes marginalisés). L'ACCP a pris connaissance des faits révélés par la recherche et, plus encore, par l'expérience, partout dans le monde.

Le travail que l'ACCP a consacré à la prévention du crime à l'échelle nationale a largement été synchronisé avec la Stratégie nationale pour la prévention du crime du Canada (lancée en 1994), jusqu'à ce que cette stratégie soit réorientée pour viser davantage la population des délinquants et des personnes directement à risque et que les ressources financières soient affectées à des projets locaux plutôt qu'à des initiatives nationales. Ce changement d'orientation a laissé un vide dans le leadership à l'égard des mesures de prévention précoce alliées à une action de développement social. Depuis 2002, l'ACCP a adopté six résolutions appelant à un leadership fédéral, à la fois pour dépasser les limites actuelles de la Stratégie nationale pour la prévention du crime à la

suite de sa réorientation et pour s'attaquer aux graves problèmes socioéconomiques qui ont une incidence à long terme sur la sécurité, la santé et le bien-être des communautés<sup>3</sup>. Comme certains des chefs de police du Canada le reconnaissaient en 1913 et comme on l'admet partout dans le monde, les causes profondes du crime ne peuvent pas être palliées sans qu'on se penche sur les systèmes médicaux (santé, santé mentale, traitement des toxicomanies) et sociaux (alphabétisation, éducation, formation, prévention de la violence, engagement communautaire, emploi, inclusion sociale, logement, loisirs)<sup>4</sup>. Au Canada, ces systèmes et leurs activités connexes relèvent surtout de la compétence des provinces, et leurs services sont offerts et reçus à l'échelon de la communauté locale.

Cette réalité a amené les chefs de police à rechercher la collaboration avec des organismes à vocation sociale. Depuis 2005, plus de 30 partenaires nationaux se sont unis à l'ACCP dans le cadre de la Coalition pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés. Les membres de la Coalition s'entendent sur ce que la sécurité, la santé et le bien-être des communautés constituent une responsabilité partagée qui exige un leadership national et une coordination par une infrastructure nationale, ceci afin de réunir les divers ordres de gouvernement à l'appui des efforts locaux déployés face aux multiples facteurs contribuant au crime et au désordre social<sup>5</sup>.

Un tel centre de responsabilité est nécessaire au Canada, ainsi que le recommandent de nombreuses autorités. Les Principes directeurs des Nations Unies applicables à la prévention du crime (2002), mis au point à l'instigation du Canada lors d'une rencontre de spécialistes de l'ONU organisée par le Canada, énoncent les démarches que devraient entreprendre les gouvernements et la société civile. Tout débute par des mesures de développement social qui pallient les facteurs de risque du crime et de la victimisation.

Les lignes directrices définissent les responsabilités des gouvernements : *a)* créer des centres ou des dispositifs de coordination dotés de l'expertise et des moyens voulus; *b)* établir un plan de prévention du crime assorti de priorités et d'objectifs bien précis; *c)* créer des liens et instaurer une coordination entre les organismes ou services publics concernés; *d)* encourager les partenariats avec les organisations non gouvernementales, les milieux d'affaires, le secteur privé, les professions libérales et la collectivité; *e)* faire en sorte que le public participe activement à la prévention du crime et ce en le sensibilisant au fait qu'il peut agir par certains moyens d'action et que son rôle est nécessaire<sup>6</sup>.

Un centre de responsabilité national pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés est nécessaire pour accroître l'efficacité et la coordination des politiques et programmes existants sous l'égide des ministères à vocation économique et à vocation sociale; pour repérer les investissements nécessaires aux collectivités canadiennes de façon à compenser leurs dépenses dans les services sociaux et la justice pénale; pour stimuler et promouvoir les partenariats communautaires en faveur de la sécurité; et pour créer un cadre stratégique qui permettra au Canada d'utiliser les connaissances, le savoir-faire et les ressources qui lui sont disponibles.

Le moment est venu pour le gouvernement fédéral de faire preuve de leadership parmi les ordres de gouvernement. Un centre de responsabilité, selon le modèle du « cadre institutionnel » recommandé par les Nations Unies, est nécessaire pour exercer ce rôle essentiel. Un leadership exercé maintenant par le gouvernement fédéral pourrait véritablement concrétiser la vision et les espoirs des chefs de police d'hier et d'aujourd'hui.

#### Références

- 1 Énoncé de politique de l'ACCP présenté dans la résolution 2002-03  
  
« Sécurité, santé et bien-être des collectivités : vision d'une stratégie nationale », document approuvé par le conseil d'administration de l'ACCP le 23 février 2008
- 2 « Les chefs de police et la prévention du crime : Échos des conférences annuelles, 1912 à 1972 », document préparé par Sandra Wright, gestionnaire, Coalition pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés, avril 2009
- 3 Résolution 2002-03 – Sécurité, santé et bien-être des collectivités  
Résolution 2004-01 – Violence dans les médias  
Résolution 2005-02 – Services aux jeunes à l'appui de la *Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents*  
Résolution 2006-05 – Plan d'action national sur la sécurité des communautés  
Résolution 2008-02 – Centre de responsabilité nationale pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés  
Résolution 2008-03 – Stratégie nationale de réduction de la pauvreté
- 4 « Pourquoi agir à l'échelle de la municipalité? », section 1 : La sécurité et la prévention : un enjeu stratégique pour les municipalités, points 1.4 et 1.6, dans *La clé pour des municipalités plus sûres*, trousse produite par la Fondation D'Philippe-Pinel avec un appui financier du Centre national de prévention du crime du Canada et une aide technique du Centre international pour la prévention de la criminalité, 2007
- 5 « Table ronde sur la sécurité communautaire : Sommaire des messages clés », Coalition pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés, mai 2006  
  
Rapport de la conférence « Renforcer les collectivités canadiennes : une exposition nationale sur la sécurité, la santé et le bien être des collectivités », 4 au 6 mars 2007
- 6 Principes directeurs applicables à la prévention du crime des Nations Unies, Commission des Nations unies pour la prévention du crime et la justice pénale, rapport sur la onzième session (16 au 25 avril 2002), Conseil économique et social, documents officiels, 2002; supplément n° 10

## **LEADERSHIP FÉDÉRAL À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ, DE LA SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE DES COMMUNAUTÉS**

### **Infocapsules**

- La sécurité des communautés exige que les particuliers, les familles et les institutions communautaires fonctionnent efficacement.
- Lorsque le crime et la victimisation sont réduits, les besoins sont également réduits à l'égard des services policiers, des tribunaux et des services correctionnels.
- Il est économiquement rentable d'investir dans des mesures de prévention dont l'efficacité est éprouvée, aussi bien à court terme qu'à long terme.
- La plupart des mesures en cause dépassent le cadre du système de justice criminelle, touchant par exemple la santé, la santé mentale, le traitement de la toxicomanie, l'éducation, la formation, l'alphabétisation, la prévention de la violence, le développement positif des jeunes, l'emploi, l'inclusion sociale, le logement et les loisirs.
- L'Association canadienne des chefs de police (ACCP) et ses partenaires de la Coalition pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés ont constaté la nécessité d'un leadership gouvernemental afin de réunir les éléments voulus.
- L'ACCP demande que le gouvernement fédéral crée un nouveau centre de responsabilité national pour la sécurité, la santé et le bien-être des communautés, investi d'un mandat transcendant les portefeuilles de la justice, de la santé, des ressources humaines et autres portefeuilles ayant une vocation sociale ou économique.
- Ce centre intégrerait le Centre national de prévention du crime et aurait le mandat et la responsabilité de la coordination fédérale-provinciale-territoriale. La coordination est nécessaire pour assurer la cohérence entre les politiques et les programmes des ministères dont les responsabilités se situent à l'extérieur du portefeuille de la justice et qui ont une incidence directe sur la sécurité, la santé et le bien-être des communautés.
- Ce centre aiderait les gouvernements fédéral et provinciaux à coordonner leurs efforts en faveur de la sécurité des communautés, appuierait les efforts coordonnés d'organismes non gouvernementaux nationaux et servirait de centre de ressources à l'appui des stratégies communautaires.

## **MODERNISER LES DISPOSITIONS DU *CODE CRIMINEL* SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE**

*Présentée par le Comité de la sécurité routière*

**ATTENDU QUE** l'utilisation d'un véhicule est un privilège et non un droit, elle est assujettie à des limites quant à l'octroi de permis, au code de la route et à la sobriété;

**ATTENDU QUE** la conduite avec les capacités affaiblies est la principale cause criminelle de décès au Canada, responsable de plus de 900 morts par année;

**ATTENDU QUE** des recherches commandées en 2007 par Transports Canada révèlent qu'en 2004, le coût social des collisions de la route était de 63 milliards de dollars dont le tiers peut être attribué à des accidents impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool;

**ATTENDU QUE** que les dispositions du *Code criminel* sur les alcootests datent de 40 ans et ont été modifiées maintes fois;

**ATTENDU QUE** le rapport *Pour une nouvelle codification de la procédure pénale*, produit en 1991 par la Commission de réforme du droit du Canada, a conclu que les règles de droit régissant les modalités d'enquête et de preuve à l'égard d'infractions au volant mettant en cause l'alcool et les drogues sont inutilement complexes;

**ATTENDU QUE** des instruments approuvés, aux mains de techniciens compétents, produisent des résultats fiables et exacts sur le taux d'alcoolémie;

**ATTENDU QUE** la recherche révèle que dans la dernière décennie, malgré de vastes campagnes de relations publiques et de sensibilisation menées par divers organismes gouvernementaux et groupes d'intérêt ainsi que de grandes campagnes policières d'application de la loi face à la conduite avec les capacités affaiblies, peu de progrès a été réalisé dans la réduction de l'ampleur du problème de la conduite avec les capacités affaiblies;

**ATTENDU QUE** le Parlement, dans la *Loi sur la lutte contre les crimes violents*, s'est attaqué au problème de l'abus de la défense fondée sur la preuve contraire mais pas aux nombreuses autres exigences techniques du *Code criminel*, lesquelles entravent la capacité des policiers d'appliquer le *Code criminel* en particulier en ce qui concerne l'infraction « plus de 80 milligrammes »;

**ATTENDU QUE** le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a tenu des audiences sur la conduite avec les capacités affaiblies en février 2008 et en février 2009;

**IL EST DONC RÉSOLU QUE** l'Association canadienne des chefs de police presse le gouvernement du Canada d'accorder une priorité élevée à la modernisation des dispositions du *Code criminel* sur la conduite automobile en vue de les rendre plus efficaces, en consultant les provinces, le Comité des analyses d'alcool, les intervenants en application de la loi et d'autres parties intéressées, de façon à rendre le *Code criminel* plus simple à appliquer, notamment en envisageant les mesures suivantes :

- reformulation de l'ensemble des dispositions sur la conduite avec les capacités affaiblies en langage simple plutôt que de continuer de les modifier à la pièce;
- réduire le nombre d'infractions de la route;
- rationaliser les sanctions et les interdictions;
- supprimer les dispositions inutiles et les délais excessivement courts.

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE** l'Association canadienne des chefs de police presse le gouvernement du Canada de prévoir des alcootests aléatoires dans le cadre de la modernisation des dispositions du *Code criminel* sur la conduite automobile.

## **MODERNISER LES DISPOSITIONS DU *CODE CRIMINEL* SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE**

*Présentée par le Comité de la sécurité routière*

### **Commentaire**

Malgré de vastes campagnes de relations publiques et de sensibilisation menées par divers organismes gouvernementaux et groupes d'intérêt ainsi que de grandes campagnes policières d'application de la loi face à la conduite avec les capacités affaiblies, peu de progrès a été réalisé depuis 10 ans dans la réduction de l'ampleur du problème de la conduite avec les capacités affaiblies au Canada.

Selon un sondage réalisé en 2007 par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), quelque 1,84 million de Canadiens auraient conduit au moins une fois alors qu'ils pensaient dépasser la limite légale, soit une hausse par rapport au 1,7 million de l'année précédente. Le même sondage a constaté que le pourcentage d'automobilistes ayant conduit alors qu'ils pensaient dépasser la limite légale a grimpé à 8,2 %, contre 5,6 % en 2004.

De nombreux sondages réalisés par la FRBR indiquent que les Canadiens se soucient davantage de l'alcool au volant que de tout autre problème sociétal. En outre, près du quart des Canadiens affirment avoir un membre de la famille ou un ami proche qui a été une partie innocente à une collision de la route impliquant un conducteur aux capacités affaiblies.

Selon le *Road Safety Monitor* de 2008, 77,7 % des Canadiens pensent que les conducteurs devraient être tenus de se soumettre à des tests de coordination physique s'ils sont soupçonnés d'avoir les capacités affaiblies par l'alcool ou les drogues. En outre, 66,9 % sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire que les policiers devraient être autorisés à effectuer des alcootests aléatoires pour repérer des conducteurs aux capacités affaiblies.

La conduite avec les capacités affaiblies est la principale cause criminelle de décès au Canada, et le milieu policier reconnaît depuis longtemps la nécessité de mettre au point et d'adapter des techniques permettant aux agents d'intervenir plus efficacement pour repérer, appréhender et faire condamner les conducteurs aux capacités affaiblies.

Le milieu policier canadien est de longue date frustré par la complexité des dispositions législatives fédérales concernant les infractions au volant, et croit que la modernisation de ce cadre législatif améliorera la sécurité du public.

Comparaissant devant le Comité permanent de la justice et des droits de la personne, M. Greg Yost, du ministère de la Justice, a affirmé que : « Pour ce qui est de simplifier le Code, notre comité fédéral-provincial reconnaît depuis de nombreuses années que c'est un problème. Toutefois, nous avons élaboré les dispositions relatives à la conduite avec les capacités affaiblies, et les mesures qui ont été intégrées dans le projet de loi C-2. Nous nous réunissons maintenant assez régulièrement et nous passons en revue le Code pratiquement ligne par ligne avec les procureurs provinciaux qui s'occupent de ce genre de cas tous les jours... ».

L'Association canadienne des chefs de police croit que ces travaux du ministère de la Justice et des procureurs provinciaux devraient être rendus publics comme point de départ pour des consultations sur la simplification du *Code criminel*.

## **MODERNISER LES DISPOSITIONS DU *CODE CRIMINEL* SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE**

*Présentée par le Comité de la sécurité routière*

### **Infocapsules**

- L'utilisation d'un véhicule est un privilège et non un droit; elle est donc assujettie à des limites quant à l'octroi de permis, au code de la route et à la sobriété.
- La conduite avec les capacités affaiblies est la principale cause criminelle de décès au Canada, responsable de plus de 900 morts par année.
- Des recherches commandées en 2007 par Transports Canada révèlent qu'en 2004, le coût social des collisions de la route était de 63 milliards de dollars dont le tiers peut être attribué à des accidents impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool.
- Le rapport *Pour une nouvelle codification de la procédure pénale*, produit en 1991 par la Commission de réforme du droit du Canada, a conclu que les règles de droit régissant les modalités d'enquête et de preuve à l'égard d'infractions au volant mettant en cause l'alcool et les drogues, sont inutilement complexes.
- Le rapport *Pour une nouvelle codification de la procédure pénale*, produit en 1991 par la Commission de réforme du droit du Canada, a conclu que les dispositions législatives visant la conduite avec les capacités affaiblies sont le fruit de réponses fragmentaires à des percées scientifiques dans le domaine ainsi qu'à un durcissement des attitudes du public exigeant davantage d'efficacité dans la détection et la poursuite des délinquants. En conséquence, la Commission croit que certaines dispositions sont devenues pratiquement indéchiffrables. Il est temps de moderniser les dispositions du *Code criminel* sur la conduite automobile.
- Les progrès de la science ont mené à la fabrication d'instruments approuvés qui, aux mains de techniciens compétents, produisent des résultats fiables et exacts sur le taux d'alcoolémie.
- Des recherches indépendantes indiquent que dans la dernière décennie, malgré de vastes campagnes de relations publiques et de sensibilisation menées par divers organismes gouvernementaux et groupes d'intérêt, ainsi que de grandes campagnes policières d'application de la loi face à la conduite avec les capacités affaiblies, peu de progrès a été réalisé dans la réduction de l'ampleur du problème de la conduite avec les capacités affaiblies.
- Les alcootests aléatoires aideront grandement à protéger le public en interceptant davantage de conducteurs aux capacités affaiblies.

- Dans un sondage réalisé en 2007 par Transports Canada et le groupe MADD, 80 % des conducteurs interrogés n'avaient pas été interceptés par un barrage policier visant à contrôler l'alcoolémie dans les 12 derniers mois. On a par ailleurs très peu confiance qu'un conducteur aux capacités affaiblies soit intercepté sur la route. Dans la même enquête, 66 % des répondants affirmaient croire que la police devrait être autorisée à exiger de façon aléatoire qu'un conducteur subisse un alcootest, ceci pour aider à repérer les cas de conduite avec les capacités affaiblies. Les alcootests aléatoires sont précisément destinés à augmenter la perception que des conducteurs aux capacités affaiblies puissent être appréhendés.
- À titre de prolongement raisonnable des alcootests aléatoires, il serait très utile que les policiers soient autorisés à exiger un prélèvement d'haleine ou de sang des conducteurs impliqués dans un accident de la route, même en l'absence de motifs raisonnables de soupçonner qu'il y a eu consommation d'alcool. Lorsque le conducteur est physiquement incapable de donner un prélèvement d'haleine ou de sang, il pourrait être établi comme pratique normale que les intervenants médicaux effectuent des prélèvements de sang qui pourront servir aux policiers. Cette mesure aiderait les policiers dans leurs enquêtes sur les accidents de la route graves ou mortels.
- Les alcootests aléatoires ont été mis en œuvre en Australie et en Nouvelle-Zélande et, d'après le Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), dans 23 États membres de l'Union européenne. Après la mise en œuvre des alcootests aléatoires, la Nouvelle-Zélande a enregistré une réduction de 32 % des accidents nocturnes et des accidents mortels, et le Queensland (Australie), une réduction de 35 % de toutes les collisions mortelles. En Irlande, les alcootests aléatoires sont entrés en vigueur en juillet 2006; la Road Safety Authority estime qu'il en a résulté une diminution de 23 % du nombre des personnes tuées sur les routes du pays.
- Dans tous ces cas, les alcootests aléatoires ont été mis en œuvre de concert avec de vigoureuses campagnes d'application du code de la route et de sensibilisation du public. La solution au problème de la conduite avec les capacités affaiblies est aussi complexe que le problème; aucun progrès n'est réalisé isolément. L'utilisation des outils opportuns dans le cadre d'une démarche multivolets s'est avérée la formule la plus efficace. Les alcootests aléatoires sont la pierre angulaire du succès remporté dans la réduction de la conduite avec les capacités affaiblies en Europe, en Nouvelle-Zélande, en Australie et en Irlande.
- En imposant les alcootests aléatoires, le gouvernement du Canada adopterait un programme qui a été une des méthodes les plus efficaces pour dissuader la conduite avec les capacités affaiblies dans d'autres sociétés démocratiques. Il existe un lien rationnel entre les alcootests aléatoires et l'objectif de réduire les torts causés par la conduite avec les capacités affaiblies.

- En modernisant les dispositions du *Code criminel* sur la conduite automobile, le gouvernement du Canada travaillera à l'amélioration de la sécurité publique sur les routes canadiennes et à la réduction des impacts et des coûts du problème pour la société.

**AMÉLIORATION DE LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE AU MOYEN  
DE LA COORDINATION ET DE L'INTÉGRATION DES SERVICES  
DE POLICE DANS LES AÉROPORTS DU CANADA**

*Présentée par le Comité du crime organisé et le Comité de la sûreté aérienne*

**ATTENDU QUE** la sécurité des aéroports du Canada dépend des services de police efficaces fournis par les organismes d'application de la loi et les agences privées de sécurité;

**ATTENDU QU'** un partenariat national coordonné est nécessaire entre les fournisseurs de services de sécurité de tous les niveaux dans les aéroports de catégorie I au Canada afin de garantir la prestation, en temps opportun, de services suffisants et consolidés;

**ATTENDU QU'** une intégration des ressources affectées à la sécurité des aéroports de catégorie I ainsi qu'une mise en commun de l'information sont nécessaires pour garantir un modèle de services de sécurité efficace dans les aéroports du Canada;

**ATTENDU QUE** des études révèlent que les groupes du crime organisé, y compris les groupes terroristes internationaux et locaux, étudient constamment les infrastructures de toute organisation afin d'en exploiter les lacunes sur le plan de la sécurité et du maintien de l'ordre;

**ATTENDU QUE** la fragmentation de la structure actuelle du maintien de l'ordre et de la sécurité dans les aéroports a créé des failles importantes qui permettent aux membres du crime organisé de s'infiltrer;

**IL EST DONC RÉSOLU QU'** une intégration des intervenants responsables de la sécurité dans les aéroports est nécessaire.

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE** des personnes occupant un poste clé dans les organismes partenaires se voient accorder les autorisations de sécurité nécessaires afin d'échanger des renseignements pertinents.

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QU'** une seule chaîne de commandement unifiée soit établie pour faire en sorte qu'une démarche uniforme en matière d'application de la loi et de sécurité soit adoptée à l'égard du maintien de l'ordre dans les aéroports.

## **AMÉLIORATION DE LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE AU MOYEN DE LA COORDINATION ET DE L'INTÉGRATION DES SERVICES DE POLICE DANS LES AÉROPORTS DU CANADA**

### **Commentaire**

La police canadienne, les autorités aéroportuaires et Transports Canada sont conscients que le maintien de l'ordre et la sécurité dans les aéroports du Canada sont très fragmentés, et qu'il n'y a pas de coordination officielle des opérations. À l'heure actuelle, plusieurs services de police locaux et agences privées de sécurité fournissent des services de police et de sécurité dans divers aéroports de catégorie I du Canada, alors que la GRC fournit des services de police fédérale. La création d'une seule chaîne de commandement de même que l'élaboration d'un centre national de décision et de coordination, en consultation avec Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), les autorités aéroportuaires et les services de police locaux, permettra de réduire les obstacles et de faire en sorte qu'une démarche uniforme, en matière d'application de la loi et de sécurité, soit adoptée à l'égard du maintien de l'ordre dans les aéroports. Il est nécessaire qu'une réduction de la fragmentation des mesures de sécurité dans les aéroports devienne une priorité pour les cadres de la police et des aéroports.

### **Études, rapports et ateliers**

- « Projet SPAWN – Une évaluation stratégique des activités criminelles et de l'infiltration du crime organisé dans les aéroports de catégorie I du Canada » Rapport préparé par les Renseignements criminels de la GRC en octobre 2008.

## **AMÉLIORATION DE LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE AU MOYEN DE LA COORDINATION ET DE L'INTÉGRATION DES SERVICES DE POLICE DANS LES AÉROPORTS DU CANADA**

### **Infocapsules**

- Les Renseignements criminels de la GRC ont mené une évaluation stratégique des activités criminelles et de l'infiltration du crime organisé dans huit des aéroports de catégorie 1 du Canada (aéroports internationaux). L'évaluation a été effectuée à la demande de la Sous-direction de l'exécution des lois fédérales. Le projet, qui a débuté en janvier 2007, reposait sur des données tirées de certains dossiers de police ouverts dans les aéroports suivants : Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal (Trudeau) et Halifax. Les dossiers utilisés pour cette évaluation étaient datés entre les mois de janvier 2005 et d'août 2007, visant ainsi une période précise.
- Les complots internes et les cas de corruption d'employés représentent un risque pour la sécurité aux points d'entrée du Canada, tels que les aéroports. Les groupes du crime organisé essaient constamment d'établir de nouveaux itinéraires de contrebande, de mettre au point des méthodes de dissimulation perfectionnées et de trouver des failles dans les mesures de sécurité afin d'exercer leurs activités illégales. Les organisations criminelles veulent d'abord et avant tout faire des profits. Elles cherchent des occasions d'exploiter la société et les marchés pour réaliser des gains. Ainsi, pour les organisations criminelles, qui bien souvent ne se soucient guère de la sécurité, tous les moyens sont bons pour transiter leurs produits.
- La GRC est chargée de mener des enquêtes relatives aux lois fédérales, comme celles qui se rapportent à la contrebande de drogues ou d'autres marchandises dans les aéroports du Canada. Le service de police local (dans certains aéroports, il s'agit de la GRC, alors que dans d'autres aéroports, c'est le service de police provincial ou municipal) est responsable de l'exécution des lois provinciales ainsi que des infractions au Code criminel, comme les vols et les voies de fait. Bien que la GRC soit chargée d'appliquer les lois fédérales, elle n'a pas des ressources fédérales continuellement sur place dans tous les aéroports. La Section de l'exécution des lois fédérales dans les aéroports (SELFA) de la GRC a des équipes sur place dans les aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver.
- Repérer et réprimer le crime organisé sous toutes ses formes demeure une priorité stratégique pour la GRC. Nous continuerons de chercher à améliorer la coordination et la coopération entre les organismes partenaires chargés de cibler les activités criminelles dans les grands aéroports internationaux. La GRC est déterminée à travailler avec ses nombreux partenaires en vue de remédier aux failles dans les aéroports de catégorie I.