



Sondage sur la sécurité routière 2007

La conduite
en état d'ivresse



*FONDATION
DE RECHERCHES
SUR LES BLESSURES
DE LA ROUTE*

La Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières.

La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des collisions routières et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario) K2P 0B4

Téléphone : (613) 238-5235

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@trafficingjuryresearch.com

Site Web : www.trafficingjuryresearch.com

Décembre 2007

Sondage sur la sécurité routière 2007

La conduite en état d'ivresse

Ward Vanlaar
Patricia Emery
Herb Simpson

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada



Brewers Association
of Canada



L'Association des
brasseurs du Canada

Toyota Canada Inc.



Table des matières

Sommaire	iii
Introduction	1
Méthode	3
La conduite en état d'ivresse au Canada	5
Combien de Canadiens meurent dans des collisions routières mettant en cause un conducteur en état d'ébriété?	5
Combien de Canadiens prennent le volant après avoir consommé de l'alcool?.....	7
Combien de Canadiens conduisent alors qu'ils croient avoir dépassé la limite permise aux termes de la loi?	7
Est-ce que le nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool augmente ou diminue?.....	8
Conclusion	9
Préoccupations à propos de la sécurité et du problème de la conduite en état d'ivresse	11
Où se situe la question de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques?	11
Est-ce que la conduite en état d'ivresse continue d'être un problème de sécurité routière important pour les Canadiens?	13
Existe-t-il une relation entre le degré de préoccupation que suscite la conduite en état d'ivresse et le comportement déclaré de conduite après consommation d'alcool	15
Profil des conducteurs en état d'ébriété	17
Quels facteurs sont associés à la conduite dans les deux heures suivant la consommation d'alcool?	17
Quels facteurs sont associés à la conduite avec un TA supérieur à la limite permise?	18
Quels facteurs sont associés à la conduite en état d'ivresse en général?	18
Quel est le degré de confiance au volant des conducteurs qui ont consommé de l'alcool?.....	19
Conclusion	20
Soutien du public aux mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse	21
Degré de soutien aux différentes mesures	21
Existe-t-il un lien entre le degré de préoccupation à propos de la conduite en état d'ivresse et le soutien aux mesures visant à la contrer?.....	23
Résumé et conclusions	25
Bibliographie	29



Sommaire —●

- Le *Sondage sur la sécurité routière* (le *Sondage*) est un sondage d'opinion annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) et parrainé par Transports Canada, l'Association des brasseurs du Canada et Toyota Canada Inc. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.
- Les résultats du *Sondage sur la sécurité routière* sont publiés dans une série de rapports (accessibles en ligne à l'adresse : www.trafficinjuryresearch.com) – le présent document met l'accent sur la conduite en état d'ivresse.
- La progression de la lutte contre le problème de la conduite en état d'ivresse semble avoir atteint un plateau. Environ 1,84 million de Canadiens déclarent avoir conduit au moins une fois au cours de l'année écoulée alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite établie par la loi, ce qui représente une hausse par rapport au 1,7 million de l'année dernière. Il est encore plus inquiétant de constater que le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit au cours des 12 derniers mois même s'ils croyaient avoir dépassé la limite prévue par la loi a aussi augmenté de façon constante, passant de 5,6 % en 2004 à 8,2 % en 2007.
- Comme il fallait s'y attendre, les Canadiens sont encore très préoccupés par le problème : conformément aux rapports précédents du *Sondage sur la sécurité routière*, on a constaté que le nombre de Canadiens qui sont très ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse est considérablement plus grand que pour tout autre problème de sécurité routière. En 2007, 87 % des Canadiens sont préoccupés par la conduite en état d'ivresse.
- Certains éléments de preuve semblent indiquer que le degré élevé de préoccupation est un facteur important pour dissuader les Canadiens de conduire en état d'ivresse. Les moins préoccupés par ce problème sont plus susceptibles de conduire alors qu'ils pensent avoir dépassé la limite autorisée par la loi que ceux qui sont plus préoccupés.
- Fait intéressant, on se rend compte que la plupart des conducteurs qui conduisent après avoir consommé de l'alcool ne sont pas convaincus de pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule s'ils conduisaient moins de deux heures après avoir bu. Cette conclusion – peut-être contre-intuitive – pourrait être représentative de l'attitude des conducteurs ayant consommé de l'alcool, qui se préoccupent moins du problème.
- On s'est aussi rendu compte que la conduite en état d'ivresse est associée aux hommes, à ceux qui croient que le problème de la conduite en état d'ivresse est peu important, que la conduite en état d'ivresse n'augmente pas nécessairement les risques de collision, qui ont des antécédents de contraventions pour infractions au code de la route (autres que pour le stationnement) et qui sont peu préoccupés par la sécurité routière en général.



- Enfin, le *Sondage* de cette année a aussi mesuré le soutien du public aux mesures visant à lutter contre la conduite en état d'ivresse. Quatre mesures ont recueilli des appuis élevés de la part du public, soit :
 - l'usage obligatoire d'antidémarrateurs pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies (83 % sont d'accord ou fortement d'accord avec cette mesure);
 - un test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues (80 % sont d'accord ou fortement d'accord);
 - la mise en fourrière immédiate du véhicule des conducteurs qui échouent l'alcootest (81 % sont d'accord ou fortement d'accord);
 - davantage de contrôles ponctuels (70 % sont d'accord ou fortement d'accord).
- Un nombre beaucoup plus restreint de Canadiens (18 %) appuient l'abaissement de la limite du taux d'alcoolémie prévu par la loi de 0,08 %.



Introduction —●

Le *Sondage sur la sécurité routière* est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière. Le *Sondage* révèle :

- ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière;
- la façon dont ils se comportent sur la route.

Le *Sondage sur la sécurité routière* comporte une série de questions, posées chaque année, pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété chaque année par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Le présent rapport décrit les résultats du *Sondage sur la sécurité routière* de 2007 concernant la question de la conduite en état d'ivresse. Le contexte sert à présenter les résultats et à les comparer à ceux des années précédentes.



Méthode

Cette septième édition du *Sondage sur la sécurité routière* de la FRBR contenait 95 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs qui ont conduit au cours des 30 derniers jours et qui détiennent un permis de conduire valide. L'échantillon a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2007. Parmi les 11 625 foyers avec lesquels on a communiqué en demandant la participation d'une personne, 8 800 (76 %) ont refusé et 885 (7,6 %) n'étaient pas admissibles.

Au total, 1 238 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2007 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,8 %, 19 fois sur 20.

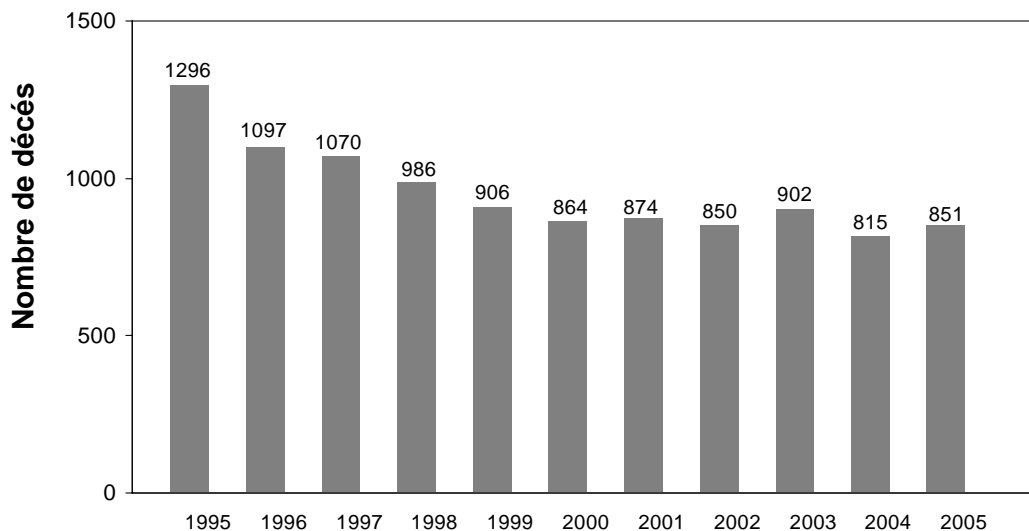


La conduite en état d'ivresse au Canada

Combien de Canadiens meurent dans des collisions routières mettant en cause un conducteur en état d'ébriété?

La figure 1 montre le nombre de personnes tuées dans une collision mettant en cause un conducteur ivre au Canada, entre 1995 et 2005. Une tendance générale à la baisse était évidente de 1995 à 2002. Toutefois, le nombre de personnes tuées dans des collisions routières a augmenté en 2003, passant de 850 à 902, a diminué à 815 en 2004, pour remonter à 851 en 2005 (Mayhew et coll., sous presse).

Figure 1. Nombre¹ de personnes tuées dans une collision routière mettant en cause un conducteur en état d'ébriété²



Source : Mayhew et coll., (2006; sous presse)

Le nombre de personnes tuées dans une collision mettant en cause un conducteur en état d'ébriété a augmenté, en 2005, jusqu'à 851.

¹ Les données représentent une estimation basée sur le pourcentage de décès à l'égard desquels l'information permettait de déterminer qu'il y avait eu consommation d'alcool.

² Ces données concernent les collisions sur des voies publiques dans lesquelles entrent en cause les principaux types de véhicules (automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes/cyclomoteurs et semi-remorques).



Ces récentes augmentations sont un peu moins prononcées quand le nombre de personnes tuées est normalisé à l'aide des données disponibles au sujet de la population. Les figures 2 et 3 montrent le nombre de personnes tuées dans une collision routière au Canada mettant en cause un conducteur en état d'ébriété, par tranche de 100 000 habitants et de 100 000 conducteurs détenteurs de permis, respectivement¹.

Figure 2. Nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur en état d'ébriété, par tranche de 100 000 habitants

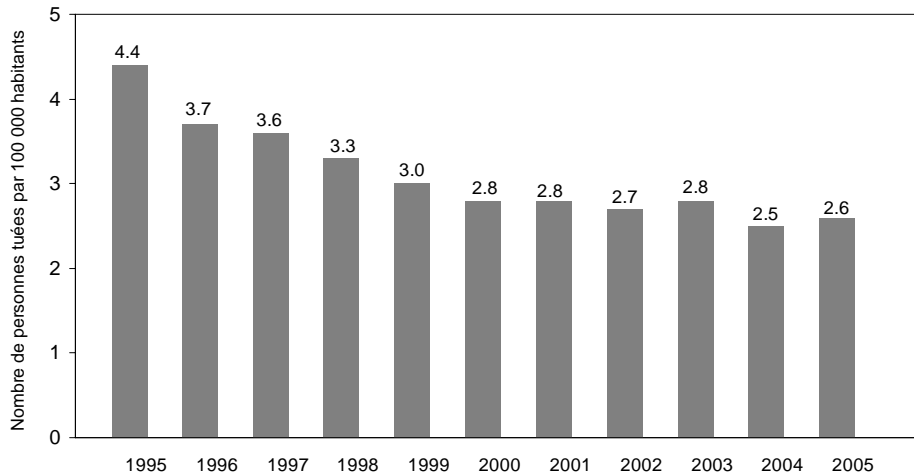
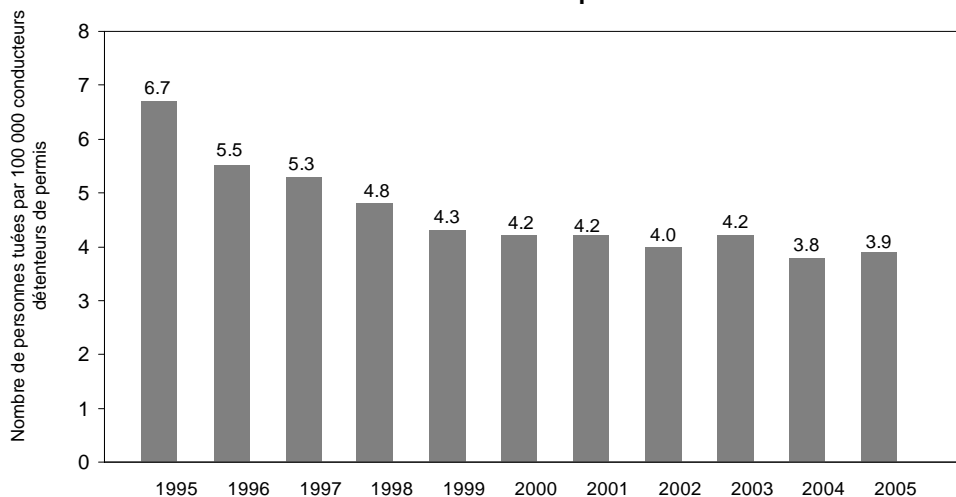


Figure 3. Nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur en état d'ébriété par tranche de 100 000 conducteurs détenteurs de permis



¹ Les données démographiques et l'information sur le nombre de permis de conduire ont été fournies par Transports Canada (2006).



Il est évident qu'une grande partie de la baisse jusqu'en 2002 s'est produite au cours des années 1990. Depuis 2000, les progrès sont moins grands et, bien qu'il soit trop tôt pour dire si le nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur en état d'ébriété est en hausse, les données de 2005 confirment l'interruption des progrès. Environ 35 % de tous les décès sur les routes canadiennes sont survenus dans une collision liée à l'alcool (Mayhew et coll., 2006).

Combien de Canadiens prennent le volant après avoir consommé de l'alcool?

Quelque 17,6 % des Canadiens déclarent avoir conduit un véhicule moins de deux heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool, au moins une fois au cours des 30 jours précédents. Ce pourcentage peut paraître élevé, mais il doit être interprété avec prudence, car une quantité quelconque correspond non pas seulement aux quantités qui entraînent le dépassement de la limite légale, mais aussi aux petites quantités, notamment à une seule consommation – ce qui se traduirait généralement par un taux d'alcoolémie (TA) de 0,02 %. Néanmoins, ce pourcentage représente la proportion de toutes les personnes qui admettent avoir pris le volant moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool.

Combien de Canadiens conduisent alors qu'ils croient avoir dépassé la limite permise aux termes de la loi?

Les répondants au *Sondage* devaient aussi indiquer à combien de reprises ils avaient conduit à un moment ou à un autre des 12 derniers mois, alors qu'ils avaient probablement dépassé la limite permise – 8,2 % ont répondu l'avoir fait au moins une fois. Lorsqu'on applique cette proportion à l'ensemble de la population des conducteurs détenteurs de permis, on constate que 1,84 million de Canadiens déclarent avoir conduit au cours de la dernière année alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise².

8,2 % des Canadiens titulaires de permis (soit environ 1,84 million de Canadiens) déclarent avoir conduit au cours des 12 derniers mois alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise.

² D'après une estimation de 22,38 millions de conducteurs détenteurs de permis en 2007. Cette estimation a été obtenue en augmentant les 21,937 millions de conducteurs détenteurs de permis de 2005 (Transports Canada, 2006) à l'aide d'un taux de croissance anticipé de 1 % par année.

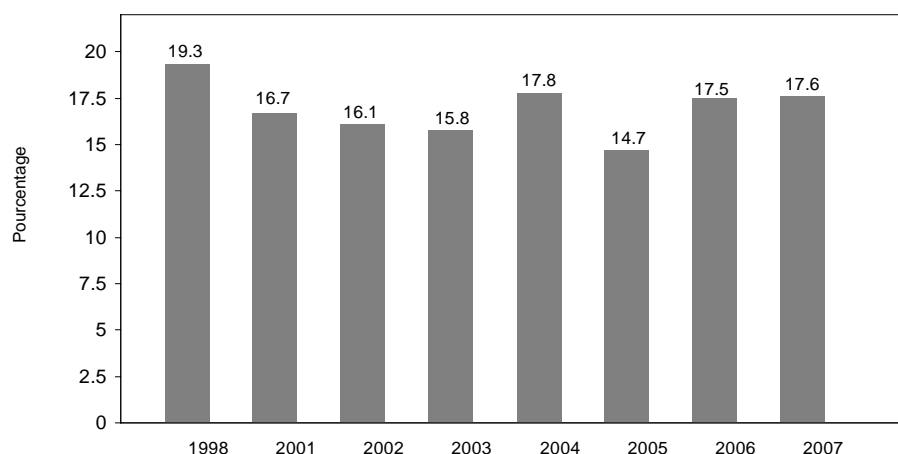


Si l'on compare le nombre de fois que les conducteurs ont déclaré avoir eu ce comportement à la proportion correspondante du nombre total de conducteurs titulaires de permis, on estime qu'environ 7,4 millions de déplacements ont eu lieu l'année dernière, tandis que les conducteurs pensaient avoir dépassé la limite permise. Toutefois, la plus grande partie de ces déplacements (89 %) ont été faits par seulement 4,8 % des conducteurs.

Est-ce que le nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool augmente ou diminue?

Pour la septième année consécutive, le *Sondage* a recueilli des données sur le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir conduit après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool au cours des 30 derniers jours. La figure 4 présente les résultats en même temps que ceux d'un sondage de 1998, précurseur du *Sondage sur la sécurité routière*. Comme on peut le constater, il y a eu une baisse constante du pourcentage de ceux qui déclarent avoir conduit après avoir bu, de 1998 à 2003 inclusivement. Le pourcentage a augmenté en 2004, diminué de nouveau en 2005, avant de remonter en 2006 et en 2007³. Ces données concordent avec celles des figures précédentes et semblent aussi indiquer que les progrès de la lutte contre la conduite en état d'ivresse sont au point mort (voir les figures 1-3).

Figure 4. Pourcentage de conducteurs déclarant avoir conduit moins de deux heures après avoir pris de l'alcool au cours des 30 derniers jours



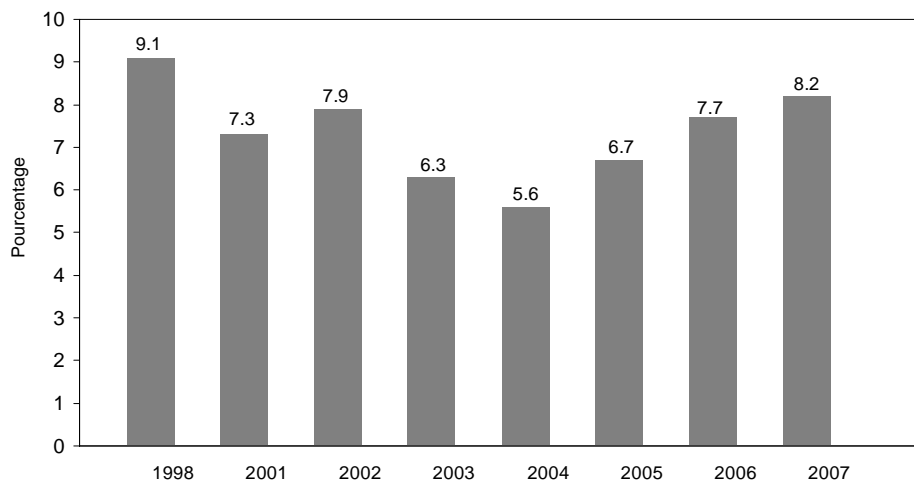
Remarque : les données de 1998 comprennent seulement les conducteurs de 18 ans et plus

³ Les données de 1998 sont tirées de Simpson et coll., 1999; celles de 2001 à 2005, de Beirness et coll., 2005.



Toutefois, la tendance est quelque peu différente quand on examine le pourcentage de conducteurs qui admettent avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite légale au cours des 12 derniers mois (figure 5). On notait une baisse raisonnablement constante et encourageante jusqu'en 2004; cependant, on note au cours des trois dernières années trois augmentations consécutives, de 5,6 % en 2004 à 8,2 % en 2007. Ces données semblent indiquer que le problème de la conduite en état d'ivresse au Canada est en hausse.

Figure 5. Pourcentage de ceux qui déclarent avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise au cours des 12 derniers mois



Au cours des trois dernières années, on note trois hausses consécutives du pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise, de 5,6 % en 2004 à 8,2 % en 2007.

Remarque : les données de 1998 comprennent seulement les conducteurs de 18 ans et plus

Conclusion

Les données dont on dispose sur le problème de la conduite en état d'ivresse au Canada semblent indiquer que les progrès sont au point mort. Même si la tendance générale à la baisse du nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur ivre était évidente de 1995 à 2002, le nombre a augmenté en 2003, passant de 850 à 902, a baissé à 815 en 2004, pour remonter à 851 en 2005. Jusqu'à 1,84 million de Canadiens déclarent avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise, au moins une fois au cours de l'année écoulée. Ce nombre est supérieur à celui de 2006 qui était de 1,7 million (voir Vanlaar et coll., 2006). Mais par-dessus tout, le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise au cours des 12 derniers mois semble bien montrer que le problème est en hausse : depuis 2004, il y a eu une hausse constante, de 5,6 % à 8,2 %.

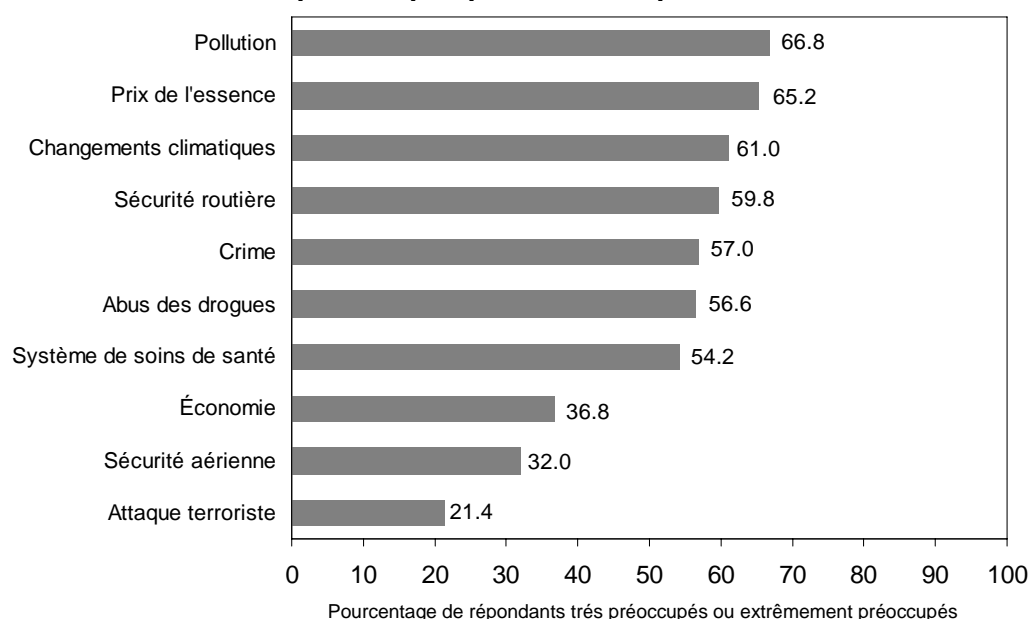


Préoccupations à propos de la sécurité et du problème de la conduite en état d'ivresse

Où se situe la question de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques?

Au cours du *Sondage*, les Canadiens ont eu à préciser à quel point ils étaient préoccupés par un éventail de questions sociales. La figure 6 montre le pourcentage de répondants qui ont déclaré être « très préoccupés » ou « extrêmement préoccupés » par ces problèmes sociaux, classés selon une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé). On constate qu'une majorité de Canadiens (59,8 %) est très ou extrêmement préoccupée par la sécurité routière (cotée 5 ou 6), venant juste après la pollution (66,8 %), le prix de l'essence à la pompe (65,2 %) et les changements climatiques (61 %). Les répondants sont plus préoccupés par la sécurité routière que par le crime (57 %), l'abus des drogues (56,6 %), l'état du système de soins de santé (54,2 %), l'économie (36,8 %), la sécurité aérienne (32 %) ou la menace d'une attaque terroriste (21,4 %).

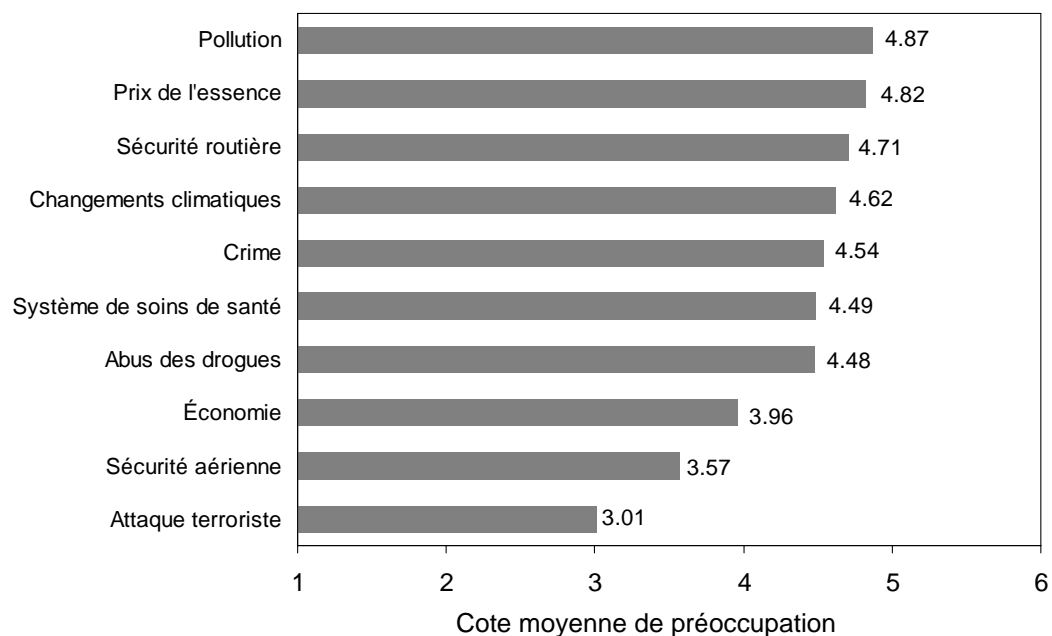
Figure 6. Pourcentage de Canadiens très ou extrêmement préoccupés par diverses questions sociales



Il convient de mentionner que les différences entre les diverses questions sociales ne sont pas toutes importantes. Une analyse plus approfondie a révélé qu'il était possible de distinguer trois groupes. D'abord, le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la pollution est beaucoup plus élevé que pour la sécurité routière et forme le premier groupe. Le deuxième groupe se compose des questions du 'prix de l'essence', des 'changements climatiques', de la 'sécurité routière', du 'crime', de 'l'abus des drogues' et du 'système de soins de santé'. Le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chacune de ces questions est plus ou moins le même. Enfin, un nombre beaucoup moins grand de Canadiens sont préoccupés par l'économie, la sécurité aérienne et les attaques terroristes – ensemble, ils forment le dernier groupe. Une autre étude, réalisée en 2007, a dégagé une tendance semblable et concluait que « la sécurité routière se situe à mi-chemin, parmi les priorités [du public], 54 p. 100 des participants ayant exprimé des préoccupations à ce sujet » (EKOS Research Associates Inc. 2007 : p. iii).

Si l'on se penche sur la cote moyenne de préoccupation qu'obtiennent les diverses questions sociales, on se rend compte que les résultats généraux sont à peine un peu différents (voir la figure 7). En moyenne, la sécurité routière se classe au troisième rang des préoccupations, au lieu du quatrième, mais la tendance générale affichée par la figure 6 demeure la même.

Figure 7. Cote moyenne de préoccupation des diverses questions sociales

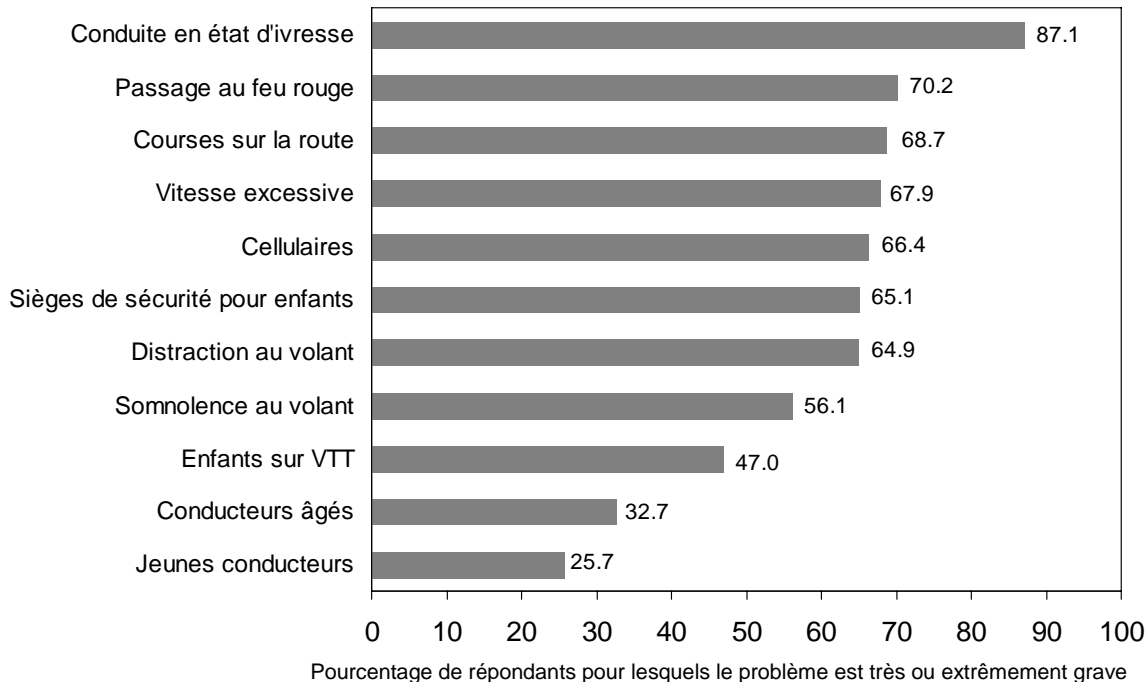


Est-ce que la conduite en état d'ivresse continue d'être un problème de sécurité routière important pour les Canadiens?

Le *Sondage* contenait aussi un éventail de problèmes de sécurité routière que les répondants devaient classer, par ordre de gravité, sur une échelle à six points, où 1 correspondait à « pas un problème du tout » et 6, à « extrêmement grave ». Comme le montre la figure 8, sur l'ensemble des problèmes de sécurité routière, la conduite en état d'ivresse est cotée comme un problème très grave ou extrêmement grave (5 ou 6 sur 6) par 87,1 % des répondants, soit bien au-dessus de tout autre. Les autres problèmes de sécurité routière cotés comme étant très graves ou extrêmement graves étaient les suivants : 70,2 % pour le passage au feu rouge, 68,7 % pour les courses sur la route, 67,9 % pour la vitesse excessive, 66,4 % pour l'usage du cellulaire (à la main ou en mode mains libres) en conduisant, 65,1 % pour les enfants incorrectement assujettis dans les sièges de sécurité, 64,9 % pour la distraction au volant, 56,1 % pour la somnolence ou la fatigue au volant, 47 % pour les enfants conduisant des véhicules tout terrain (VTT), 32,7 % pour les conducteurs âgés et 25,7 % pour les jeunes conducteurs.

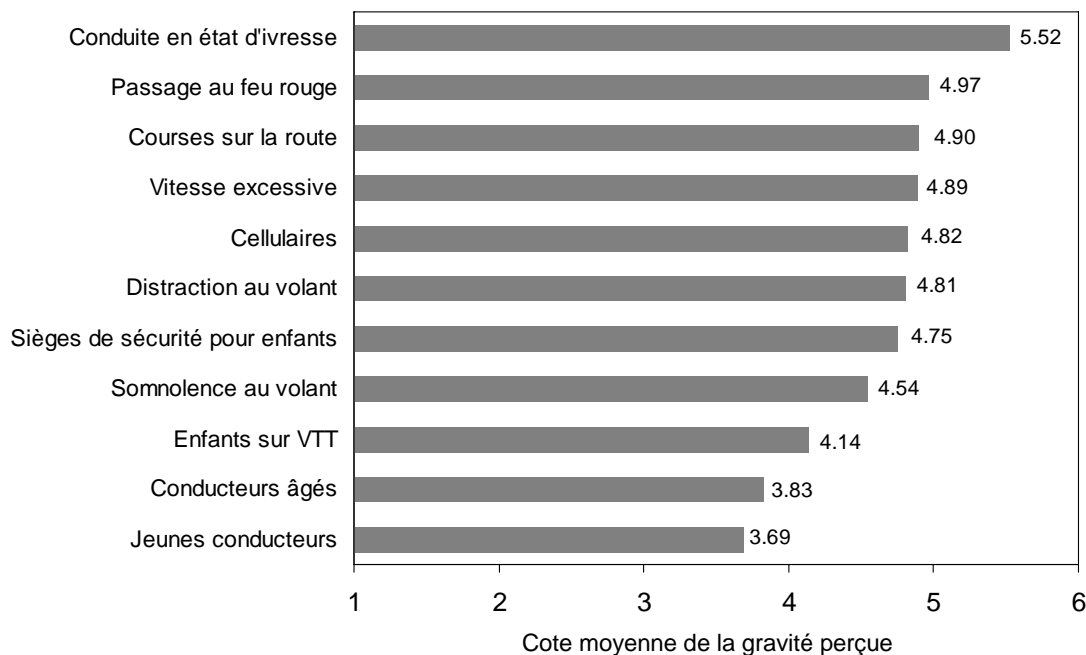
Les Canadiens sont plus préoccupés par la conduite en état d'ivresse que par tout autre problème de sécurité routière.

Figure 8. Pourcentage des divers problèmes de sécurité routière considérés comme très graves ou extrêmement graves



En ce qui concerne la cote moyenne de la gravité perçue des problèmes de sécurité routière, la conduite en état d'ivresse tient encore la tête de liste : en moyenne, les répondants accordent à la conduite en état d'ivresse une cote de 5,52 sur un total possible de 6 pour la gravité du problème (voir la figure 9). Ce dernier est suivi du passage au feu rouge (4,97), des courses sur la route (4,9), de la vitesse excessive (4,89), de l'usage du cellulaire (à la main ou mains libres) (4,82), de la distraction au volant (4,81), des enfants mal assujettis dans les sièges de sécurité pour enfants (4,75), de la somnolence ou de la fatigue au volant (4,54), des enfants conduisant des VTT (4,14), des conducteurs âgés (3,83) et des jeunes conducteurs (3,69).

Figure 9. Cote moyenne de la gravité perçue des divers problèmes de sécurité routière



Pris globalement, ces résultats semblent indiquer que, par rapport à d'autres questions sociales, la sécurité routière est une préoccupation importante des Canadiens et occupe une place importante parmi les questions d'intérêt public; de plus la conduite en état d'ivresse vient en tête de liste des problèmes de sécurité routière.



Existe-t-il une relation entre le degré de préoccupation que suscite la conduite en état d'ivresse et le comportement déclaré de conduite après consommation d'alcool?

Le degré de préoccupation que suscitent des comportements problématiques tels que la conduite en état d'ivresse dépend de divers facteurs. Certaines personnes seront plus préoccupées par un problème particulier en raison de l'ampleur qu'elles lui accordent – par exemple en raison du nombre de personnes qu'elles croient conduire en état d'ivresse – tandis que d'autres seront davantage préoccupées par le risque associé au comportement. Les résultats du présent *Sondage* ont permis de déterminer s'il existait un rapport entre le degré de préoccupation que suscite la conduite en état d'ivresse et le comportement déclaré de conduite après consommation d'alcool, à l'aide de l'information recueillie au sujet des motifs de préoccupation.

On a pu établir que les personnes qui considèrent le problème de la conduite en état d'ivresse comme le plus important sont moins susceptibles de déclarer prendre le volant après avoir consommé de l'alcool, que celles pour qui le problème a moins d'ampleur. De plus, les personnes qui croient que les conducteurs ivres ont plus de risques de causer une collision sont moins susceptibles de déclarer qu'elles conduisent après avoir bu. Enfin, on a déterminé que les personnes plus préoccupées par la sécurité routière en général (que par la conduite en état d'ivresse) sont moins susceptibles de déclarer conduire après avoir consommé de l'alcool.

Ces résultats correspondent à ceux du rapport du *Sondage* antérieur sur la conduite en état d'ivresse (voir Vanlaar et coll., 2006), dans lequel les auteurs concluaient que les Canadiens que le problème de la conduite en état d'ivresse ne préoccupe pas sont plus susceptibles de déclarer avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise que les Canadiens que le problème préoccupe (21,2 % comparativement à 7,6 %).

Les Canadiens qui ne sont pas préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse comptent parmi ceux qui sont plus susceptibles que les Canadiens que le problème préoccupe, de déclarer avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise.



Profil des conducteurs en état d'ébriété

Le sous-échantillon de conducteurs qui conduisent après avoir consommé de l'alcool n'était pas assez grand, dans le cadre de cette étude, pour examiner les différents types de ces conducteurs. Il a toutefois été possible d'établir certaines différences précises entre ceux qui déclarent conduire après avoir consommé de l'alcool et les autres.

Afin de préciser les facteurs qui différencient les personnes qui conduisent ou non après avoir consommé de l'alcool, on a demandé aux répondants une série de questions sur leurs habitudes de consommation d'alcool et de conduite, notamment :

- s'ils avaient ou non conduit moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool au cours des 30 derniers jours;
- s'ils avaient ou non conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise au cours des 12 derniers mois;
- de façon générale, à quelle fréquence ils conduisent après avoir consommé de l'alcool, sur une échelle de 1 (jamais) à 6 (très souvent).

On a aussi examiné la relation entre les réponses à ces questions et d'autres renseignements, tels que leur âge et leur sexe.

Quels facteurs sont associés à la conduite dans les deux heures suivant la consommation d'alcool?

Après avoir divisé les participants entre ceux qui avaient ou non conduit dans les deux heures suivant la consommation d'alcool au cours du mois écoulé, on a pu dégager un certain nombre de facteurs comme variables prédictives importantes de la conduite en état d'ivresse :

- les hommes sont plus susceptibles que les femmes de conduire après avoir consommé de l'alcool;
- la conviction que le problème de la conduite en état d'ivresse est de moindre ampleur – les conducteurs qui croient que l'ampleur du problème de la conduite en état d'ivresse est moins grande sont plus susceptibles de conduire après



avoir pris de l'alcool que ceux qui croient que l'ampleur du problème est plus grande;

- la conviction que les conducteurs ayant bu sont moins susceptibles de causer une collision – les conducteurs qui croient qu'il est moins probable qu'un conducteur ayant bu cause une collision sont plus à risque de conduire après avoir consommé de l'alcool que ceux qui croient que les conducteurs ayant bu sont plus susceptibles de causer une collision;
- une hausse du nombre de contraventions reçues au cours de l'année écoulée (à l'exclusion des contraventions pour stationnement) – un nombre accru de contraventions est associé à la conduite en état d'ivresse;
- une baisse du degré de préoccupation à propos de la sécurité routière en général – les conducteurs qui sont moins préoccupés par la sécurité routière sont aussi plus susceptibles de consommer de l'alcool et de prendre le volant que ceux que le problème préoccupe davantage.

Quels facteurs sont associés à la conduite avec un TA supérieur à la limite permise?

Les répondants ont aussi été répartis en fonction de leur réponse à la question de savoir s'ils avaient conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise du taux d'alcoolémie au cours de l'année écoulée. Ce comportement était associé aux facteurs suivants :

- une augmentation du nombre de contraventions pour infractions au code de la route reçues au cours de l'année (à l'exclusion de celles qui concernent le stationnement);
- un degré moindre de préoccupation pour la sécurité routière en général.

Quels facteurs sont associés à la conduite en état d'ivresse en général?

Enfin, les répondants ont été groupés selon qu'ils avaient ou non déclaré conduire après avoir consommé de l'alcool en général (c.-à-d. ceux qui ont répondu 1 – jamais – par rapport à ceux qui ont répondu 2 à 6 – très souvent). En général, la conduite en état d'ivresse est associée aux facteurs suivants :

- un nombre accru de contraventions pour infractions au code de la route reçues au cours de l'année écoulée (à l'exclusion de celles qui concernent le stationnement);



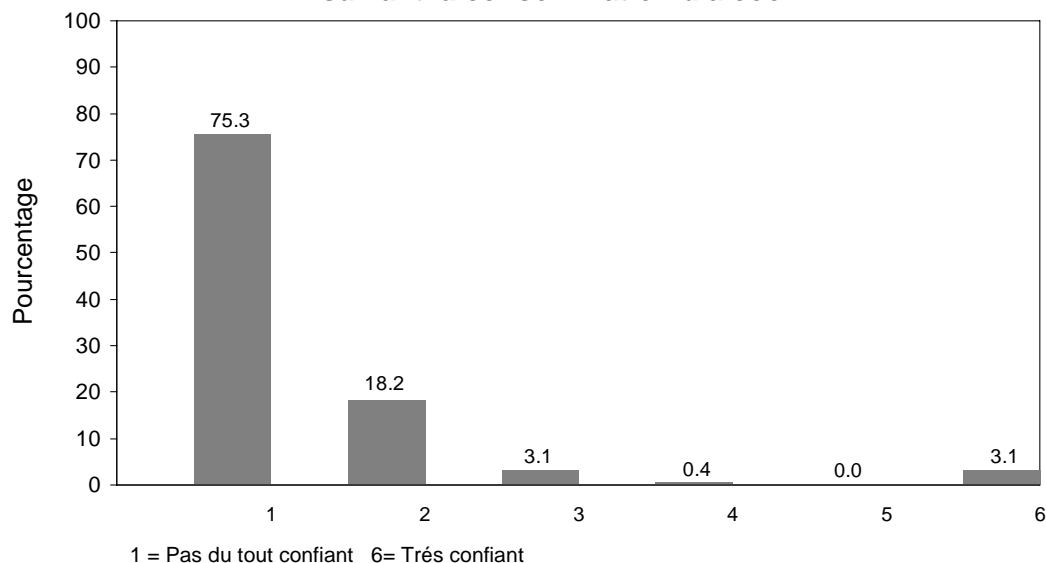
- être un homme;
- une perception réduite de la probabilité qu'un conducteur ivre cause une collision.

Quel est le degré de confiance au volant des conducteurs qui ont consommé de l'alcool?

Une autre nouvelle question du *Sondage* de cette année consistait à demander aux répondants qui admettaient avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation d'alcool au cours des 30 derniers jours, à quel point ils étaient confiants de pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule, sur une échelle de 1 (pas du tout confiant) à 6 (très confiant).

Comme le montre la figure 10, la plupart d'entre eux ont indiqué qu'ils n'étaient pas confiants de pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule : 96,5 % ont répondu un – pas du tout confiant – deux ou trois. Seulement 3,5 % ont déclaré être confiants : 3,1 % ont répondu six – très confiant – et 0,4 % ont répondu quatre sur l'échelle. Une tendance semblable se dégage quand on observe les réponses de ceux qui ont aussi déclaré conduire alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise (95,1 % ont répondu un, deux ou trois et 4,9 % ont répondu quatre, cinq ou six).

Figure 10. Pourcentage du degré de confiance à l'égard de la capacité de garder la maîtrise de son véhicule dans les deux heures suivant la consommation d'alcool



Ce résultat paradoxal peut sembler contre-intuitif, car on pourrait s'attendre à ce que l'impression de ne pouvoir maîtriser son véhicule mène à l'évitement d'un comportement considéré comme étant à l'origine de la perte de contrôle. Toutefois, cette constatation pourrait être révélatrice du faible degré de préoccupation déclaré par les conducteurs qui ont consommé de l'alcool : même s'il se rendent compte qu'ils maîtrisent moins bien leur véhicule, ils ne comprennent peut-être pas que le risque d'avoir une collision augmente quand ils consomment de l'alcool avant de prendre le volant (voir le paragraphe précédent); ou encore, ils peuvent se rendre compte qu'ils maîtrisent moins bien leur véhicule, mais ils n'attribuent pas cette déficience à la consommation d'alcool.

Conclusion

Les résultats de ces questions semblent indiquer que la conduite en état d'ivresse est associée principalement aux hommes, qui pensent que le problème de la conduite en état d'ivresse a peu d'ampleur, qui croient qu'elle n'augmente pas nécessairement le risque de collision, qui ont des antécédents de contraventions (à l'exclusion de celles qui concernent le stationnement) et un degré moindre de préoccupation pour la sécurité routière en général.

Les résultats montrent aussi que les conducteurs ivres ne sont généralement pas convaincus de pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule, probablement parce qu'ils ne comprennent pas entièrement les risques de collision associés à ce comportement.



Soutien du public aux mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse

Les Canadiens ont également eu à indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord ou non avec l'utilisation de diverses mesures visant à lutter contre le problème de la conduite en état d'ivresse. Ils pouvaient répondre en utilisant une échelle de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). À partir de cette information, il a été possible de déterminer s'il existait des degrés divers de soutien dans les différents sous-groupes de conducteurs – notamment s'il existe des différences dans le soutien accordé par ceux qui sont très préoccupés par le problème et par ceux qui ne le sont pas.

Degré de soutien aux différentes mesures

La figure 11 illustre le degré de soutien à différentes mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse. Ces mesures comprennent :

- l'usage obligatoire d'antidémarrateurs pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies;
- un test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues;
- la mise en fourrière immédiate du véhicule des conducteurs qui échouent l'alcootest;
- davantage de contrôles ponctuels par les policiers;
- l'abaissement de la limite légale du TA⁴.

Comme le montre la figure 11, 82,9 % des répondants étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour que l'usage d'antidémarrateurs pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies soit obligatoire; 80,9 % étaient d'accord ou tout à fait

⁴ Il convient de noter que les répondants dont l'accord est mitigé (p. ex. ceux qui ont répondu 4 sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspond à pas du tout d'accord et 6 à tout à fait d'accord) ont été exclus du graphique à barres de la figure 11; de plus, les résultats au sujet de l'abaissement de la limite légale du TA sont basés sur ceux qui ont répondu que la limite devrait être abaissée lorsqu'on leur a donné le choix entre 'abaissier la limite' ou 'hausser la limite'.

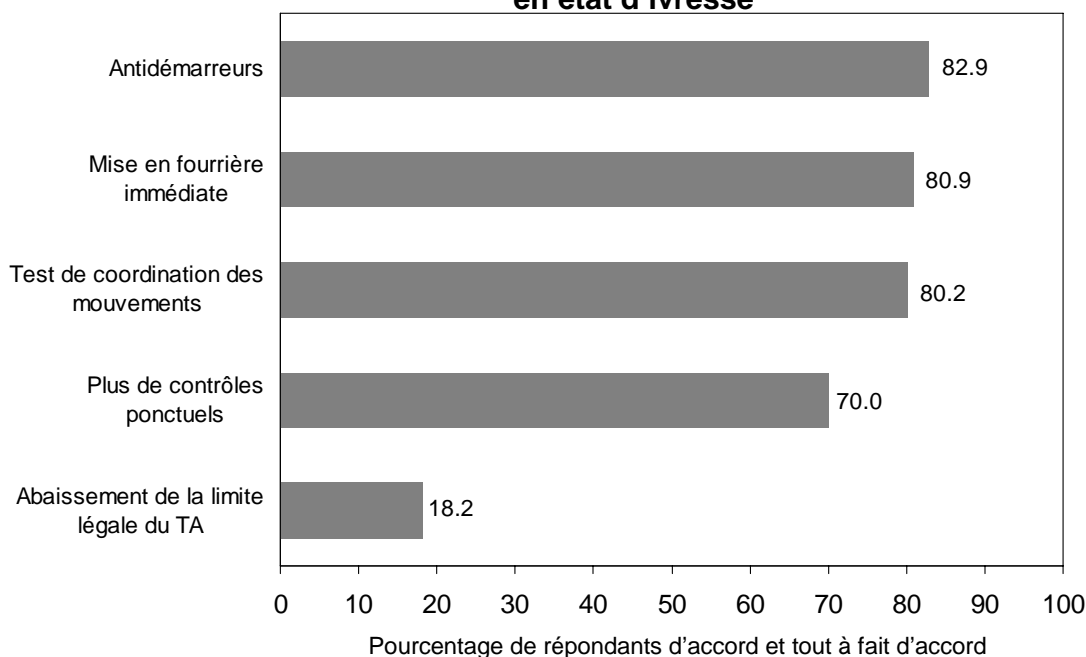


d'accord pour que les policiers mettent immédiatement en fourrière le véhicule des conducteurs qui échouent l'alcootest; plus des quatre cinquièmes (80,2 %) étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour que les conducteurs doivent se soumettre à un test de coordination des mouvements lorsqu'ils sont soupçonnés d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues; 70 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour que les policiers fassent davantage de contrôles ponctuels afin de dépister les conducteurs aux facultés affaiblies; seulement 18,2 % étaient d'accord pour que la limite actuelle de 0,08 % soit abaissée.

Il est à noter que l'on a simplement demandé aux répondants s'ils croyaient ou non que la limite de 0,08 % était appropriée; dans la négative, s'ils pensaient qu'elle devait être abaissée ou haussée. Parmi tous les répondants, la majorité (77 %) était d'avis que la limite de 0,08 % était appropriée. Parmi ceux qui ne jugeaient pas la limite appropriée (les autres 23 %), plus des quatre cinquièmes jugeaient qu'elle devait être abaissée. En recalculant le pourcentage de répondants en faveur d'abaisser la limite par rapport à l'échantillon total de répondants, on obtient le pourcentage de 18,2 %.

Bien que la plupart des Canadiens soutiennent diverses mesures possibles pour contrer la conduite en état d'ivresse, l'abaissement de la limite légale est la mesure qui a obtenu le moins d'appuis.

Figure 11. Pourcentage des conducteurs d'accord et tout à fait d'accord avec les mesures visant à contrer la conduite en état d'ivresse



Existe-t-il un lien entre le degré de préoccupation à propos de la conduite en état d'ivresse et le soutien aux mesures visant à la contrer?

Comparativement aux résultats du *Sondage* de 2006, on constate que les Canadiens qui sont plus préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse appuient davantage diverses mesures de prévention du problème. Ceux qui sont préoccupés par la conduite en état d'ivresse sont aussi plus susceptibles d'appuyer l'usage obligatoire d'antidémarrateurs pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies, le test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues et l'intensification des contrôles ponctuels par les policiers.

Même si les données semblent indiquer que les personnes préoccupées sont plus susceptibles d'appuyer la mise en fourrière immédiate du véhicule de conducteurs qui échouent à l'alcootest, l'échantillon n'était pas assez grand pour le confirmer. Par ailleurs, les données ne montrent pas qu'une personne exprimant un degré de préoccupation supérieur à propos de la conduite en état d'ébriété soit nécessairement favorable à l'abaissement de la limite permise.



Résumé et conclusions —●

La progression de la lutte contre le problème de la conduite en état d'ivresse au Canada semble avoir atteint un plateau. Environ 1,84 million de Canadiens déclarent avoir conduit au moins une fois au cours de l'année écoulée alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite établie par la loi, ce qui représente une hausse par rapport au 1,7 million de l'année dernière. Il est encore plus inquiétant de constater que le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit au cours des 12 derniers mois, même s'ils croyaient avoir dépassé la limite prévue par la loi, a aussi augmenté de façon constante, étant passé de 5,6 % en 2004 à 8,2 % en 2007.

Comme il fallait s'y attendre, les Canadiens sont encore très préoccupés par le problème : depuis les débuts du *Sondage sur la sécurité routière*, on constatait que le nombre de Canadiens qui sont très ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse était considérablement plus grand que pour tout autre problème de sécurité routière. En 2007, 87 % des Canadiens sont préoccupés par la conduite en état d'ivresse, comparativement aux 70 % qui se préoccupent du passage au feu rouge, problème venant au second rang. Par rapport à d'autres questions sociales, seule la pollution semble préoccuper les Canadiens plus que la sécurité routière en général, tandis que moins de Canadiens s'inquiètent de l'économie, de la sécurité aérienne et des attaques terroristes. Les Canadiens sont aussi préoccupés par la sécurité routière que par d'autres problèmes, tels que le prix de l'essence, les changements climatiques, le crime, l'abus des drogues et le système de soins de santé.

Certains éléments de preuve semblent indiquer que le degré élevé de préoccupation est un facteur important pour dissuader les Canadiens de conduire en état d'ivresse. Ces conclusions confirment les résultats de l'année précédente, soit que les Canadiens les moins préoccupés par ce problème sont plus susceptibles de conduire même s'ils pensent avoir dépassé la limite autorisée par la loi, que ceux qui sont plus préoccupés. Le défi sera de trouver des moyens d'accroître le degré de préoccupation des conducteurs qui consomment de l'alcool avant de prendre le volant.



Les solutions possibles comprennent la sensibilisation des conducteurs qui prennent le volant après avoir consommé de l'alcool, aux effets de l'alcool sur leur comportement et aux risques accrus de collision. On s'est rendu compte que la majorité des conducteurs qui consomment de l'alcool ne croit pas pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule lorsqu'ils conduisent moins de deux heures après avoir bu. Ce résultat, qui peut sembler contre-intuitif, pourrait être révélateur du faible degré de préoccupation déclaré par les conducteurs qui ont consommé de l'alcool : même s'il se rendent compte qu'ils maîtrisent moins bien leur véhicule, ils ne comprennent peut-être pas que le risque d'avoir une collision augmente justement parce qu'ils ont consommé de l'alcool; ou ils n'attribuent pas cette déficience à leur conduite en état d'ivresse.

Bien que le sous-échantillon de conducteurs qui conduisent après avoir consommé de l'alcool n'ait pas été assez grand, dans le cadre de cette étude, pour examiner les différents types de ces conducteurs, il a été possible d'établir certaines différences précises entre ceux qui déclarent conduire après avoir consommé de l'alcool et les autres. On s'est rendu compte que la conduite en état d'ivresse est associée aux hommes, qui croient que le problème de la conduite en état d'ébriété est peu important, que la conduite en état d'ivresse n'augmente pas nécessairement les risques de collision, qui ont des antécédents de contraventions pour infractions au code de la route (autres que pour le stationnement) et qui sont peu préoccupés par la sécurité routière en général.

Enfin, le *Sondage* visait aussi, cette année, à mesurer le soutien du public aux mesures de lutte contre le problème de la conduite en état d'ivresse. Quatre mesures ont obtenu un degré élevé d'appui de la part du public, notamment :

- l'usage obligatoire d'antidémarrateurs pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies (83 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord avec cette mesure);
- un test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues (80 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord);
- la mise en fourrière immédiate du véhicule des conducteurs qui échouent l'alcootest (81 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord);
- davantage de contrôles ponctuels par les policiers (70 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord).



Un nombre considérablement moins important appuie l'abaissement de la limite légale. La majorité (77 %) est d'avis que la limite de 0,08 % est appropriée. Parmi ceux qui ne jugent pas la limite appropriée (les autres 23 %), environ quatre cinquièmes jugent qu'elle doit être abaissée. En comparant le pourcentage de répondants qui pensent que la limite doit être abaissée à l'ensemble de l'échantillon, on obtient une proportion de seulement 18,2 % des Canadiens, qui appuie l'abaissement de la limite permise.



Bibliographie

- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Desmond, K. (2005) *Sondage sur la sécurité routière 2005 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- EKOS Research Associates Inc. (2007). Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menées pour Transports Canada/MADD Canada. Rapport final. Ottawa (Ontario) : Transports Canada (TP14760F).
- Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. (2006) *Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada: 2004*. Ottawa (Ontario) : Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. (sous presse) *Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada: 2005*. Ottawa (Ontario) : Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Simpson, H.M., Beirness, D.J., and Mayhew, D.R. (1999) *National opinion poll on drinking and driving*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- StataCorp. (2007). *Stata Statistical Software*. Release 10. College Station, Texas: StataCorp LP.
- Transports Canada (2006). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2005*. Colligées avec la collaboration du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (Ontario).
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D. et Robertson, R. (2006). *Sondage sur la sécurité routière 2006 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

