

La conduite en état d'ivresse: Résultats du Sondage sur la Sécurité Routière 2007

Ward Vanlaar
Alcohol Policy Network Teleconference
May 30th, 2008

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Introduction

- Le Sondage sur la sécurité routière (le Sondage) est un sondage d'opinion annuel, parrainé par Transports Canada, l'Association des brasseurs du Canada et Toyota Canada Inc.
- 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.

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Introduction

- Le Sondage comporte une série de questions, posées chaque année (septième édition) et inclus des questions sur la conduite en état d'ivresse au Canada.
- Ainsi, on dispose des informations sur des tendances concernant les attitudes et les comportements.



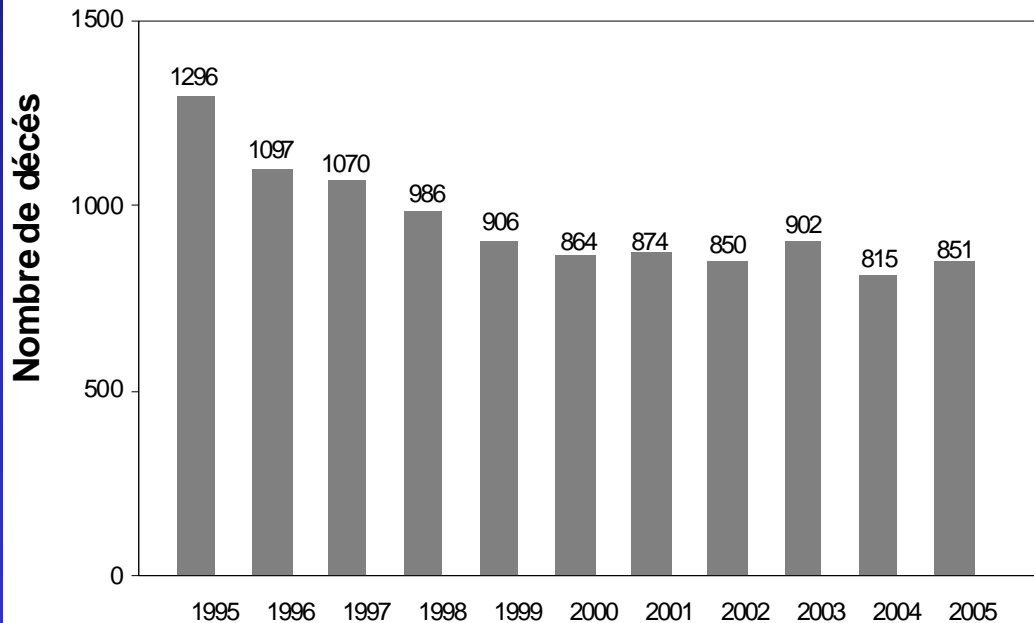
Méthode

- Il fallait environ 15 minutes pour effectuer le Sondage.
- Le Sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs (avec un permis valide et qui ont conduit au cours des 30 derniers jours).
- Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (selon âge et sexe).
- 1,238 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue au mois de septembre 2007.




Contexte

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)

 Tendance à la baisse

 Surtout pendant les années 1990

 # absolu est élevé

 # augmente en 2005

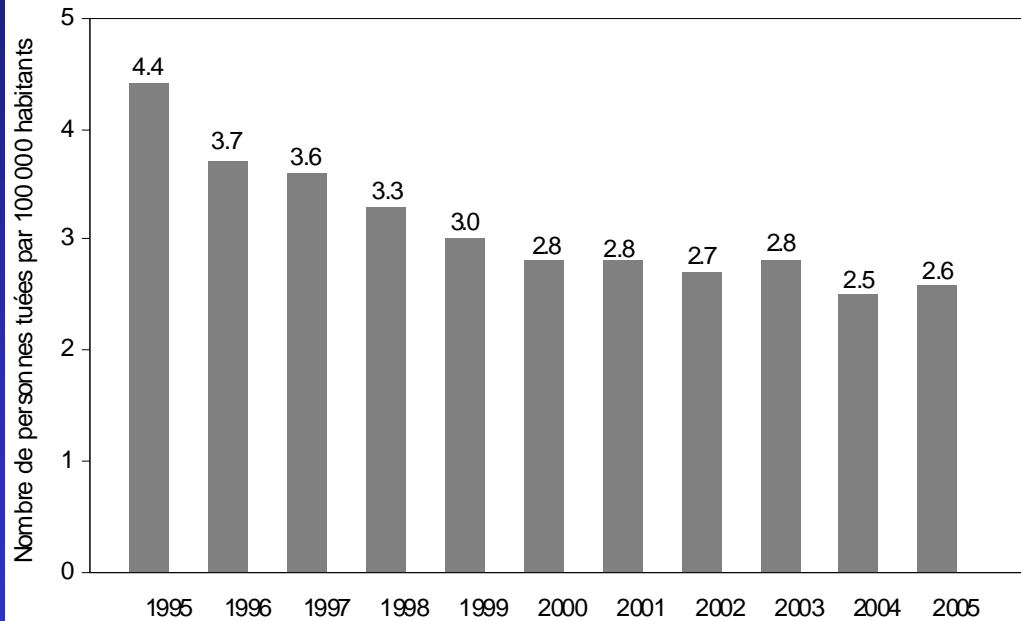


A DRIVING FORCE FOR SAFETY

TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Contexte

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



➤ Tendance à la baisse

➤ Surtout pendant les années 1990

➤ # augmente en 2005

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Contexte

- Plusieurs experts pensent que cette tendance à la baisse dans les années 1990 peut être expliquée par des individus plus responsables:
 - Les gens conduisaient sous l'influence de l'alcool moins souvent.
 - Quand ils conduisaient sous l'influence, ils avaient moins bu.

Contexte

- En comparaison avec les années 1990, la progression de la lutte contre le problème de la conduite en état d'ivresse a atteint un plateau dans les années 2000.
- On le constate sur base de n'importe quel indicateur.



Plateau ou tendance à la hausse?

- Des données provenant des collisions ne suffisent pas afin de répondre cette question:
 - Il y a une augmentation de 815 en 2004 à 851 en 2005, mais elle n'implique pas qu'il existe une vraie tendance; par ex. en 2006 le nombre pourrait être de nouveau moins élevé que 815 (cf. le nombre de 902 en 2003)
 - De telles fluctuations peuvent masquer des vraies tendances.
 - Décalage/retard avant les données deviendront disponibles.



Le problème aujourd'hui

- Néanmoins le progrès des années 1990, le problème persiste à un niveau inacceptable et peut être sur le point d'une tendance à la hausse.
- Sachant le contexte, il n'est pas surprenant de constater que le nombre de conducteurs qui conduisent sous l'influence d'alcool est assez élevé.



La conduite en état d'ivresse

- 17,6% de Canadiens déclarent avoir conduit moins de 2 heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool au cours des 30 derniers jours.
- 8,2% de Canadiens admettent avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite légale au cours des 12 derniers mois.



La conduite en état d'ivresse

- 8,2% représente 1,8 million Canadiens!
- La plupart des déplacements tandis que le conducteur pensait avoir dépassé la limite permise (89%) peuvent être attribués à une minorité (4,8%) des conducteurs.



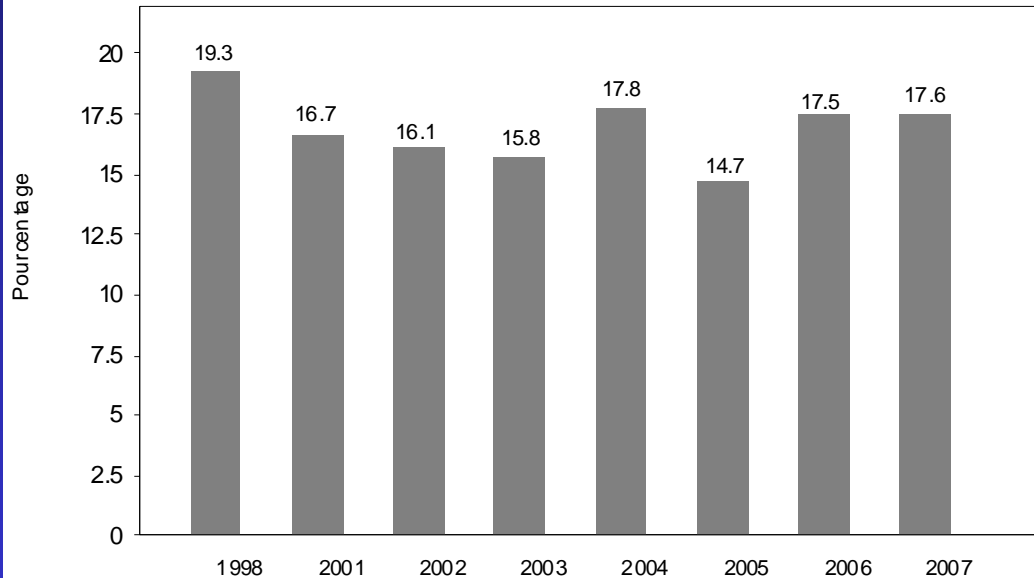
Récidivistes ('Hard Core Drinking Drivers')

- Ceci suggère que le problème est *surtout* (i.e., pas exclusivement) causé par une minorité de contrevenants.
- On appelle ces contrevenants des 'hard core drinking drivers' – ce sont des récidivistes qui conduisent souvent sous l'influence avec un taux d'alcool élevé.





Tendances

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

 **Tendance à la baisse de 1998 à 2003**

 **Augmente en 2004 et baisse en 2005**

 **Augmente en 2006 *et* en 2007**

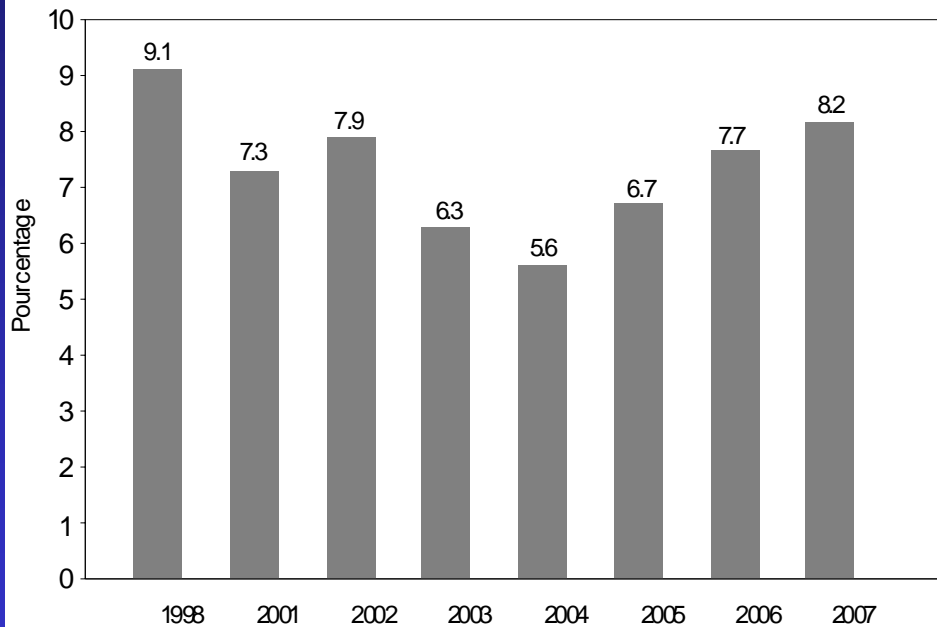
A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Tendances

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



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

➡ Tendance à la baisse de 1998 à 2004

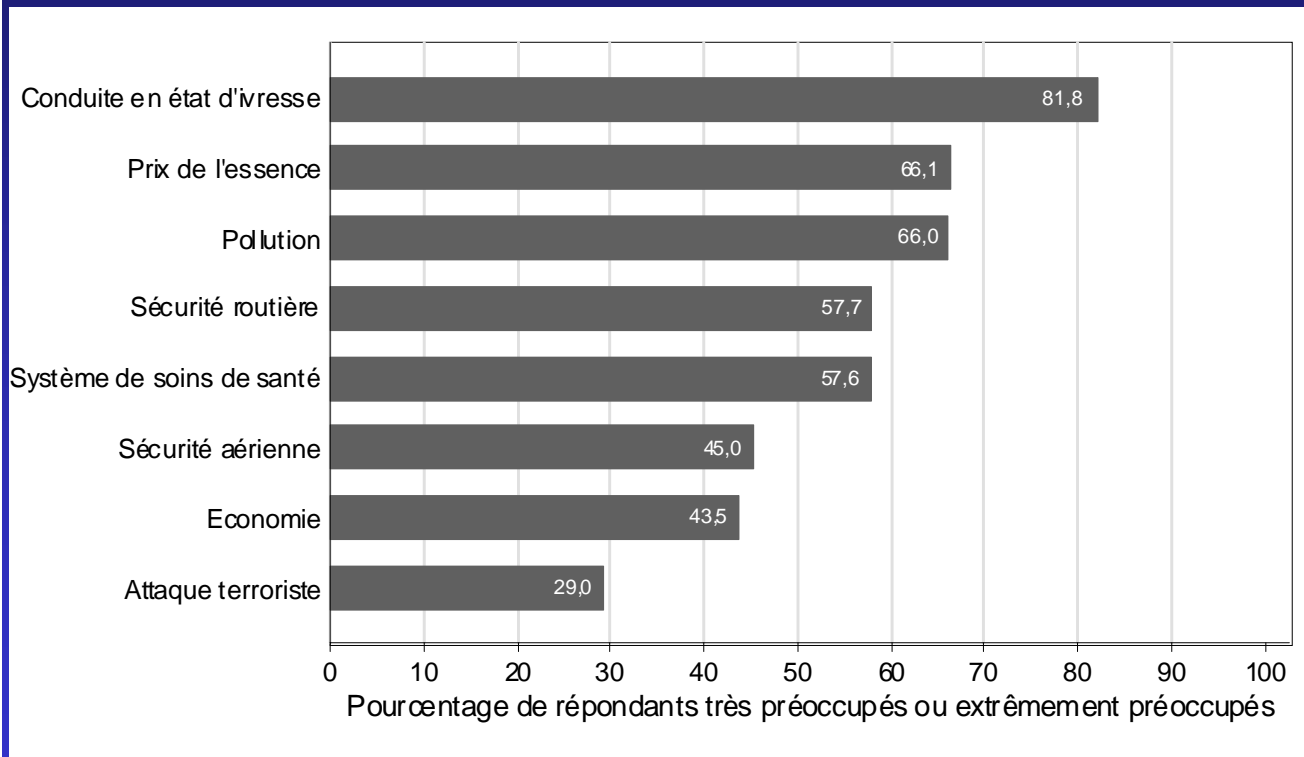
➡ Augmente en 2005 *et* en 2006 *et* en 2007

➡ Suggestive d'une tendance à la hausse



Préoccupation

Degré de préoccupation au sujet des problèmes sociaux – En pourcentage (2006)



■ 82% sont très ou extrêmement préoccupés

■ N'a pas changé depuis 2001: problème #1 avec au moins 80%

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

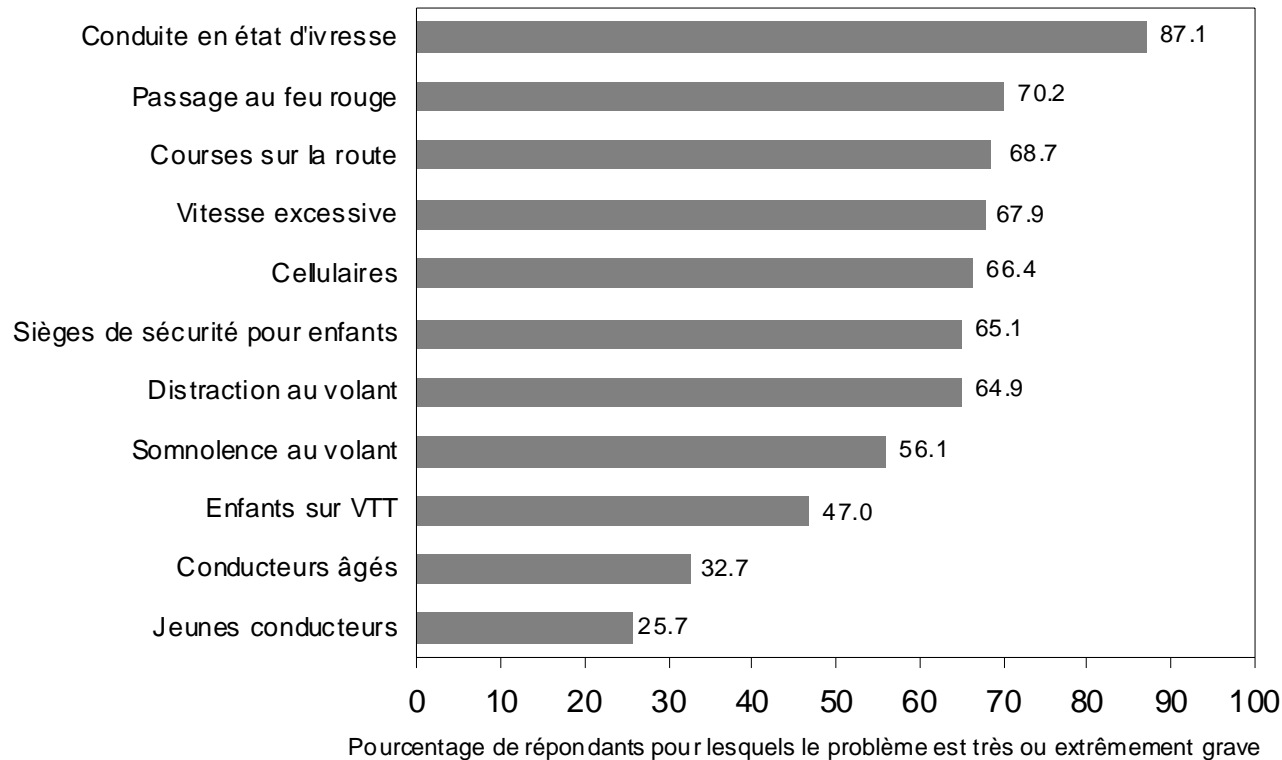
Préoccupation

- Le Sondage contenait aussi un éventail de problèmes de sécurités routières que les répondants devaient classer.
- Les Canadiens sont plus préoccupés par la conduite en état d'ivresse que par tout autre problème de sécurité routière.
- 2007: 87% pense que le problème est très ou extrêmement grave.



Préoccupation

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



A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

Préoccupation

- Les Canadiens qui ne sont pas préoccupés à propos de la conduite en état d'ivresse sont plus susceptibles de déclarer prendre le volant tandis qu'ils pensent avoir dépassé la limite. Cf. 2006 data:
 - Ceux qui ne sont pas préoccupés: 21% déclarent prendre le volant tandis qu'ils pensent avoir dépassé la limite;
 - Ceux qui sont préoccupés: 8% le déclarent.

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION

La loi et son application

- La perception publique:
 - Les Canadiens surestiment les probabilités que la police arrête des conducteurs en état d'ivresse – ceci réduit leur préoccupation.
 - S'ils sont arrêtés, les Canadiens croient qu'ils ne seront pas appréhendés ou ne verront pas leur permis suspendu;



La loi et son application

■ La perception publique:

■ S'ils sont accusés et appréhendés, les Canadiens croient qu'ils ne seront pas reconnus coupables par les tribunaux;

■ S'ils sont reconnus coupables, les Canadiens croient que les sanctions qui leur seront imposées auront peu d'influence sur le comportement.

■ On constate qu'il y a un manque de confiance dans le système de justice pénale.



La loi et son application

- Ce manque de confiance dans l'efficacité du système pénal explique, en partie, le niveau élevé de préoccupation au sujet des Canadiens.
- Cette perception pourrait également expliquer le comportement des conducteurs qui conduisent sous l'influence.



Profil des conducteurs en état d'ébriété

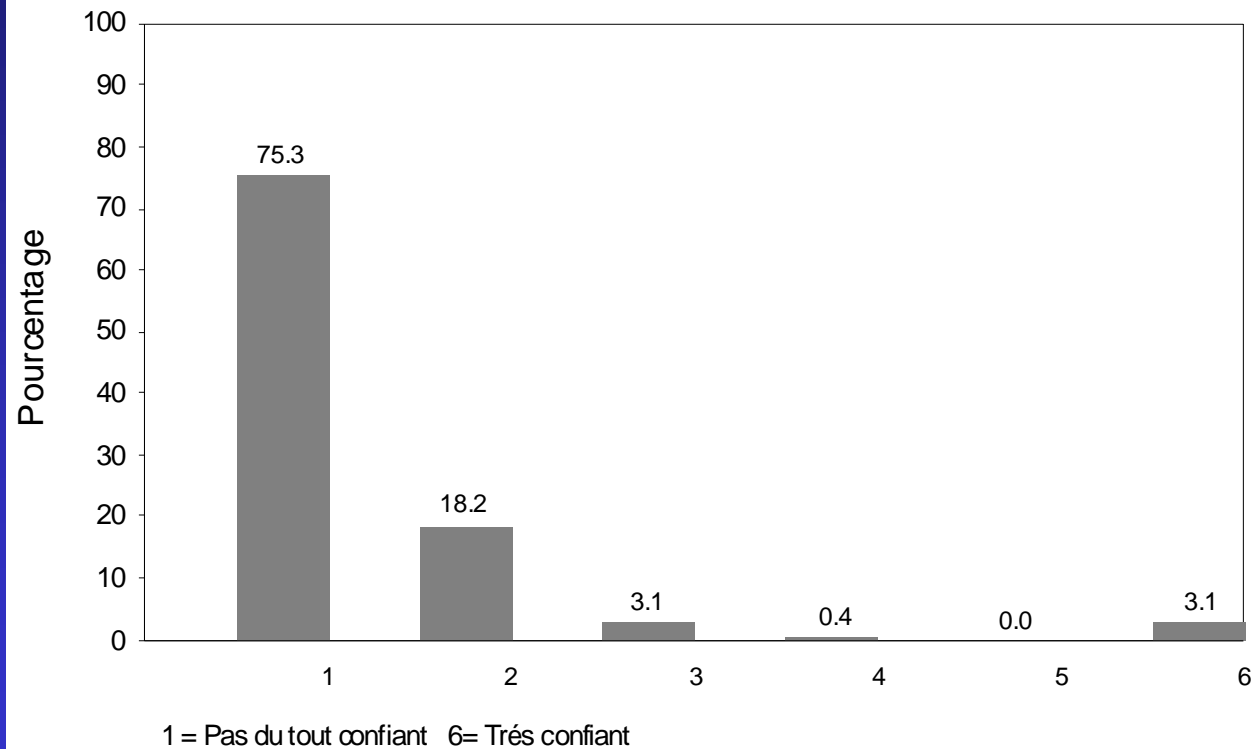
■ La conduite en état d'ivresse est associée principalement:

- aux hommes;
- à ceux/celles qui pensent que le problème de la conduite en état d'ivresse a peu d'ampleur;
- à ceux/celles qui croient qu'elle n'augmente pas nécessairement le risque de collision;
- à ceux/celles 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.



Profil

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



Profil

- La majorité ont indiqué qu'ils n'étaient pas confiants de pouvoir conserver la maîtrise de leur véhicule (96,6% ont répondu 1, 2 or 3);
- On constate que le résultat est comparable au résultat de ceux qui ont aussi déclaré conduire alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite (95.1%)
- Ceci suggère qu'ils ne comprennent pas entièrement les risques de collision associés à la conduite en état d'ivresse.

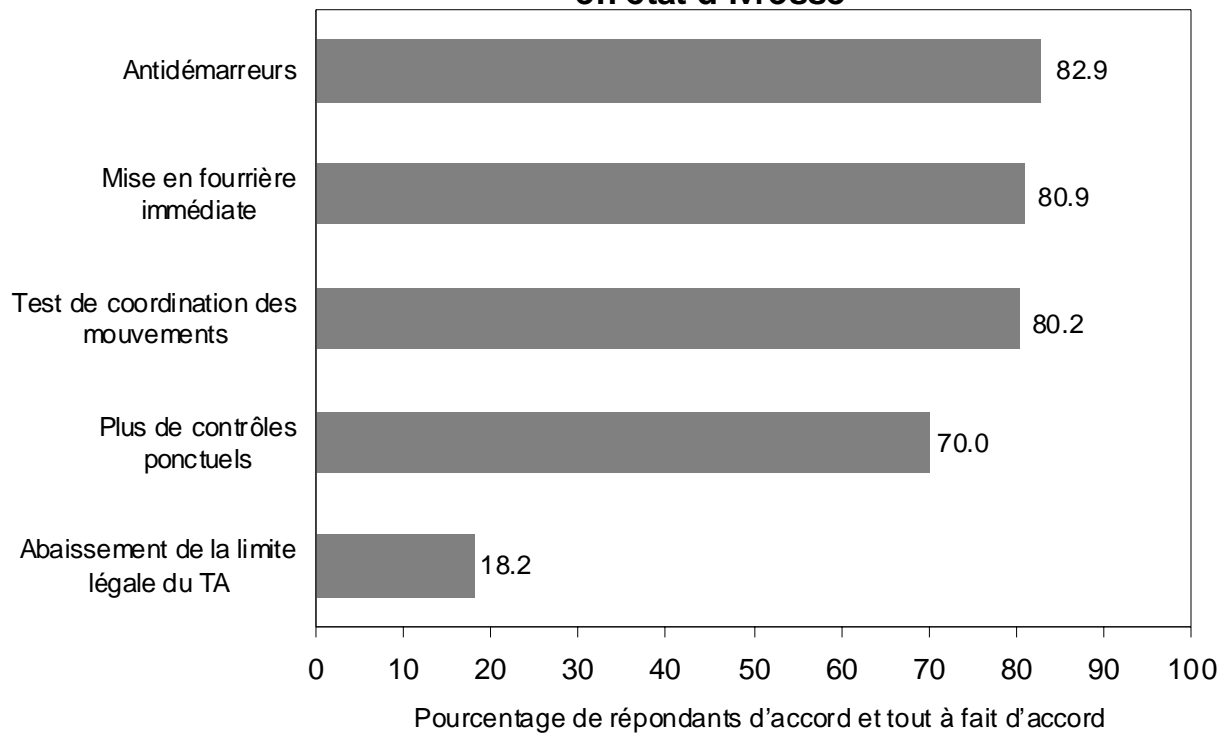
Soutien du public aux mesures

- Les Canadiens ont également eu à indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord avec l'utilisation de diverses mesures visant à lutter contre le problème:
 - 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.



Soutien du public aux mesures

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



Soutien du public aux mesures

- La majorité est d'accord avec les 4 premières mesures.
- Seulement 18,2% étaient d'accord pour que la limite légale soit abaissée.
- On constate que le soutien du public est similaire aux années précédentes.



Soutien public aux mesures

- Les Canadiens qui sont plus préoccupés appuient davantage diverses mesures, sauf l'abaissement de la limite légale.
- Cf. 2006 data:
 - Ceux qui déclarent avoir conduit moins de 2 heures après avoir pris de l'alcool sont moins susceptibles à supporter l'abaissement (9% vs. 27%).
 - Cependant, 73% de ceux qui disent ne pas conduire après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool ne sont pas d'accord avec un abaissement.



Conclusion

- Le Canada a un problème de conduite en état d'ivresse:
 - en général il existe une tendance à la baisse dans le nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur ivre;
 - mais une grande partie de la diminution a eu lieu au cours des années 1990;
 - le nombre de décès liés à l'alcool demeure élevé;
 - le nombre de conducteurs ivres demeure élevé.



Conclusion

- Aujourd'hui il nous manque des données afin de tirer des conclusions définitives concernant les tendances, mais il est clair qu'on est à un point mort!
- Les Canadiens ont de bonnes raisons d'être préoccupés...et ils le sont!



Conclusion

- La préoccupation des Canadiens s'explique – en partie – par leur perception du manque d'efficacité et d'efficience du système pénal.
- Les Canadiens appuient plusieurs mesures visant à contrer le problème.
- Ils appuient beaucoup moins fort un abaissement de la limite légale.



Solutions

■ Il nous faut des mesures qui:

■ protègent les gens;

■ changent les comportements.



Solutions

■ De telles mesures existent déjà au Canada (par ex. les antidémarrateurs, la mise en fourrière immédiate du véhicule, réhabilitation).

■ (Projet de) loi C-2





TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION

A DRIVING FORCE FOR SAFETY

The Traffic Injury Research Foundation (TIRF) is a charitable, independent road safety institute. It performs original research into the causes of road crashes and develops and promotes effective prevention programs and policies.



ABOUT TIRF



WHAT'S NEW



FAQ's



SERVICES



PROJECTS



PUBLICATIONS



SPONSORS



CONTACT US

WHAT'S NEW

January 24, 2006

5th Annual Ignition Interlock Symposium Proceedings

The proceedings from TIRF's 5th Annual Ignition Interlock Symposium held in Tempe, Arizona in October 2004 are now available.

[More...](#)



DON'T MISS A THING!



BECOME A DONOR!

OPINION POLL



Opinion Poll

In your opinion, which is the most serious traffic safety problem?

To submit your answer simply click on the traffic light.

red = drugs and driving
yellow = distracted driving
green = drowsy/fatigued driving



Click here for more information

International Conference on **Distracted Driving**

October 2-5, 2005

International Inventory of **INTERLOCK PROGRAMS**

[- Previous polls](#)

Finalemment...

On devrait donner priorité au problème des récidivistes ('hard core').

Cependant, ceci ne veut pas dire qu'on peut ignorer les autres types de conducteurs ivres comme ceux qui sont appréhendés pour la première fois ou les jeunes conducteurs.



-
-
-

www.trafficinjuryresearch.com

-TIRF-

Traffic Injury

Research Foundation

A DRIVING FORCE FOR SAFETY



**TRAFFIC INJURY
RESEARCH FOUNDATION**