



**COALITION CANADIENNE CONTRE LA
CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES**

Une boîte à outils de bonnes pratiques pour
**Donner aux communautés les moyens pour
lutter contre la conduite en état d'ébriété**

Prévention. Éducation. Données. Technologie.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



Reconnaissance

En 2022, la FRBR s'est associée à **Diageo North America** pour créer la Coalition canadienne contre la conduite avec les facultés affaiblies, qui regroupe 23 organisations engagées dans la prévention de la conduite avec facultés affaiblies.

Desjardins

Toronto Police Service

Service de police d'Ottawa

Police provinciale de l'Ontario

North Bay Police Service

Victoria Police Department

Smart Start Canada

Société d'assurance publique du Manitoba

L'Association canadienne des automobilistes

Windsor Regional Hospital

Ford Canada

Private Motor Truck Council

Spiritueux Canada

Conseil canadien de la sécurité

L'Association canadienne des télécommunications

Bière Canada

arrive alive DRIVE SOBER

MADD Canada

Alcohol Countermeasures Systems

Saskatchewan Government Insurance

Safer Roads Alliance

CARSP Young Professionals' Committee

Ontario Injury Prevention Practitioners Network

FRBR Programme de jeunes conseillers



Partager un objectif commun pour s'assurer que tout le monde rentre chez soi en toute sécurité chaque jour.

À propos du guide pratique CCCFA

La coalition canadienne contre la conduite avec facultés affaiblies (CCCFA) a élaboré un [plan d'action national](#) pour combler les lacunes identifiées. Ce plan cible quatre domaines d'action clés :

- > **Prévention** : Utiliser les données locales pour guider les initiatives locales.
- > **L'éducation** : Aider les communautés à développer des messages éducatifs locaux personnalisés.
- > **Données** : Identifier et compiler les sources locales actuelles de données sur la conduite en état d'ébriété afin d'inciter à l'action.
- > **Technologie** : Explorer le rôle des technologies dans la prévention de la conduite en état d'ébriété.

Les résultats de chacun de ces domaines d'action ont été conçus pour responsabiliser les communautés et leur donner des orientations pour lutter contre la conduite en état d'ébriété.

C'est quoi le guide pratique de la CCCFA sur la conduite en état d'ébriété ?

Le guide pratique contient une série d'outils conviviaux qui fournissent des conseils et peuvent soutenir les initiatives locales de prévention de la conduite en état d'ébriété. Il combine les connaissances les plus récentes avec des modèles et des exemples de nouvelles approches utilisées par les communautés pour réduire la conduite avec facultés affaiblies au niveau local.

Les outils comprennent une fiche d'information et une infographie sur les jeunes conducteurs en état d'ébriété, des conseils et des modèles pour établir un comité d'examen des collisions mortelles, ainsi que des stratégies efficaces pour diffuser des messages de prévention dans les médias sociaux afin de sensibiliser la population. Il comprend également l'utilisation novatrice d'outils de cartographie SIG pour identifier les lieux où se produisent les incidents de conduite avec facultés affaiblies dans une communauté et renforcer la sensibilisation et l'engagement de la communauté, ainsi qu'une vue d'ensemble des programmes d'éthylotests antidémarrage. Ces ressources sont disponibles en français et en anglais :

- > [Conduite sous l'emprise de l'alcool et d'autres drogues : Connaître les faits](#)
 - » [IDCC Alcohol, Other Drugs & Driving: Know the Facts](#)
- > [Vos facultés sont-elles affaiblies? Alcool et Cannabis | Le choix sûr : zéro](#)
 - » [Are you impaired? Alcohol & Cannabis | Zero is the safe choice](#)
- > [Aperçu du Comité d'examen des collisions mortelles](#)
 - » [Fatal Collision Review Committee Overview](#)
- > [Guide en 10 étapes pour la création d'un comité d'examen des collisions mortelles](#)
 - » [10-step Guide to Form a Fatal Collision Review Committee](#)
- > [Se servir des médias sociaux pour renforcer les initiatives](#)
 - » [Using Social Media to Strengthen Initiatives](#)
- > [Faire appel à la technologie pour sensibiliser les collectivités à la conduite avec facultés affaiblies](#)
 - » [Using Technology to Increase Community Awareness About Impaired Driving](#)
- > [Stratégies de renforcement des programmes d'antidémarrage avec éthylomètre au Canada](#)
 - » [Strategies to Strengthen Alcohol Interlock Programs in Canada](#)

Qui peut utiliser ce guide pratique ?

Le guide pratique est mis gratuitement à la disposition des organisations et des groupes communautaires préoccupés par les problèmes de conduite avec facultés affaiblies dans leur communauté, et qui s'intéressent aux dernières recherches et aux mesures prises par d'autres communautés pour résoudre le problème.

Qui a financé l'élaboration de la boîte à outils ?

Le travail de la CCCFA et le guide pratique qu'elle a produite ont été financés par **Diageo Amérique du Nord**. Diageo est un leader mondial dans le domaine des boissons alcoolisées, avec une collection exceptionnelle de marques comprenant les whiskies Johnnie Walker, Crown Royal, Bulleit, les vodkas Smirnoff, Cîroc et Ketel One, les tequilas Casamigos, et Don Julio, ainsi que les marques Captain Morgan, Baileys, Tanqueray et Guinness.

Diageo est cotée à la Bourse de New York (NYSE : DEO) et à la Bourse de Londres (LSE : DGE) et ses produits sont vendus dans plus de 180 pays.

Pour plus d'informations sur Diageo, son personnel, ses marques et ses performances, visitez le site www.diageo.com. Visitez la ressource mondiale de Diageo sur la consommation responsable, www.DRINKiQ.com, pour obtenir des informations, des initiatives et des moyens de partager les meilleures pratiques. Suivez sur X et Instagram les nouvelles et les informations concernant Diageo Amérique du Nord : @Diageo_NA

Le programme d'éducation Sober Smart Driving du FRBR partage des connaissances et des données scientifiques pour répondre aux questions courantes sur l'alcool, ses effets sur les compétences de conduite et la conduite avec facultés affaiblies. Il contient des faits pour aider les Canadiens à connaître les risques associés à l'alcool au volant et encourage tout le monde à s'exprimer et à parler des raisons pour lesquelles ils choisissent de ne pas boire et de ne pas conduire. Trouvez des affiches et des messages d'intérêt public téléchargeables à partager : sobersmartdriving.tirf.ca/posters-psas. [en anglais seulement]



Développer et partager les connaissances pour prévenir les blessures et les décès sur les routes.



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Conduite sous l'emprise de l'alcool et d'autres drogues | Connaître les faits

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

Conduite sous l'emprise de l'alcool et d'autres drogues : Connaître les faits

L'obtention d'un permis de conduire est souvent une source d'effervescence et de célébration parce qu'elle apporte l'indépendance. Toutefois, le permis de conduire ne rend pas invincible en cas de collision.

Les collisions routières représentent l'une des principales causes de décès chez les jeunes. En effet, les jeunes conducteurs sont 5 à 10 fois plus susceptibles d'être mortellement blessés que n'importe quel autre groupe d'âge (Reniers et coll., 2016). De façon générale, ils surestiment leurs compétences et leurs aptitudes de conduite, tout en sous-estimant les risques et les dangers des différents environnements routiers.

Dès leur jeune âge, les hommes prennent plus de risques que les femmes, car ils sont moins enclins à croire qu'ils pourraient se blesser. Ils sont également plus nombreux à croire que les blessures sont le résultat de la malchance plutôt que de comportements impulsifs (Bukis, Lenne et Fiztharris, 2015).

Surtout, les jeunes hommes sous-estiment les risques associés à certains comportements, comme la consommation d'alcool et de drogues autres que l'alcool¹ et l'utilisation du cellulaire au volant (Reniers et coll., 2016).

Pourquoi conduire avec des facultés affaiblies?

Beaucoup de gens n'arrivent pas à évaluer précisément le niveau d'affaiblissement de leurs facultés et leur capacité à conduire après avoir pris de l'alcool ou consommé du cannabis. En effet, ils ont tendance à se concentrer sur l'altération des mouvements physiques, comme le fait de tituber ou de se balancer, plutôt que sur l'altération de la pensée, comme la difficulté de réfléchir clairement, la prise de mauvaises décisions et l'incapacité de se concentrer sur une tâche ou d'anticiper les risques, qui sont des facteurs courants dans

les collisions liées à l'alcool (Sober Smart Driving, 2020). De nombreux conducteurs ne reconnaissent pas les effets néfastes de l'alcool sur la conduite ou le risque qu'ils représentent pour eux-mêmes et pour les autres conducteurs sur la route.

En outre, les gens croient à tort qu'ils peuvent conduire lorsqu'ils arrêtent de boire et commencent à se sentir mieux. En réalité, leurs facultés continuent d'être affaiblies et cet affaiblissement augmente encore après le dernier verre, même s'ils ne se sentent pas différents. En outre, les gens surestiment leur capacité à accomplir des tâches lorsque l'état d'ébriété commence à diminuer, parce que leurs facultés leur semblent moins affaiblies qu'auparavant, mais ils ne sont toujours pas sobres. Une étude réalisée en 2007 a montré que l'affaiblissement des facultés était le plus évident lorsque le taux d'alcoolémie augmentait, mais que les gros buveurs sentaient leurs facultés moins affaiblies que les petits buveurs (Brumback, Cao et King, 2007). En outre, de nombreux buveurs évaluent mal leur état d'ébriété; en particulier, les personnes qui boivent plus et ont un taux d'alcoolémie élevé ont tendance à sous-estimer leur taux d'alcoolémie en moyenne (Brown et coll., 2016; Cameron et coll., 2018).

La recherche montre aussi que si les femmes conduisent avec des facultés affaiblies, c'est pour des raisons de sécurité personnelle. Leur perception de la sécurité peut les dissuader de recourir aux transports publics, au covoiturage ou à d'autres solutions de transport, ou d'accepter de se faire conduire par des personnes qu'elles ne connaissent pas bien (Robertson et Ireland, 2016).

Quels sont les effets de l'alcool sur les compétences de conduite?

Lorsqu'il est consommé, l'alcool est absorbé dans le sang et circule dans le corps jusqu'au cerveau. Plus le taux d'alcool dans le sang augmente, plus les effets néfastes se font sentir. Les premiers effets, qui peuvent survenir après une seule consommation, sont la somnolence et la détente qui altèrent le jugement, mais passent souvent inaperçus pour le buveur. Ces effets se traduisent par une difficulté à réfléchir clairement ou à évaluer les situations, la prise de mauvaises décisions et une plus grande propension à adopter certains comportements ou à prendre des risques qui seraient normalement évités. De petites quantités d'alcool affectent également le contrôle musculaire, ralentissent le temps de réaction et diminuent la coordination motrice. La vision peut aussi en être affectée, les petits muscles de l'œil étant très sensibles aux effets de l'alcool.

Plus la quantité d'alcool consommée augmente, plus les effets néfastes deviennent évidents. Après une consommation standard (taux d'alcoolémie de 0,02), le conducteur a généralement de la difficulté à faire des tâches d'attention divisée telles que conduire et anticiper les dangers. Après trois consommations standard (taux d'alcoolémie de 0,05), il lui est plus difficile de conduire et de repérer les autres véhicules. Après quatre consommations (taux d'alcoolémie de 0,08), il arrive difficilement à contrôler sa vitesse et à se concentrer sur une tâche. La difficulté de rester dans une voie et les freinages plus lents sont fréquents après quatre consommations standard (taux d'alcoolémie de 0,10).

TA	EFFETS CARACTÉRISTIQUES	EFFETS PRÉVISIBLES SUR LA CONDUITE
.02	<ul style="list-style-type: none"> > Certaine perte de jugement > Détente > Altération de l'humeur 	<ul style="list-style-type: none"> > Difficulté à effectuer des tâches à attention partagée telles que conduire et anticiper les dangers > Déclin de la fonction visuelle
.05	<ul style="list-style-type: none"> > Comportement exagéré > Perte de contrôle des petits muscles > Altération du jugement > Diminution de la vigilance 	<ul style="list-style-type: none"> > Coordination réduite > Difficulté à conduire et à repérer les autres véhicules > Réaction réduite aux situations d'urgence
.08	<ul style="list-style-type: none"> > Coordination musculaire déficiente > Difficulté accrue de détecter un danger > Le jugement, la maîtrise de soi, le raisonnement et la mémoire sont altérés 	<ul style="list-style-type: none"> > Difficulté à contrôler la vitesse > Concentration réduite > Perception altérée

TA	EFFETS CARACTÉRISTIQUES	EFFETS PRÉVISIBLES SUR LA CONDUITE
.10	<ul style="list-style-type: none"> > Nette détérioration du temps de réaction et de la maîtrise de la situation > Mauvaise coordination > Ralentissement de la pensée 	<ul style="list-style-type: none"> > Difficulté à rester dans la voie > Difficulté à freiner > Temps de réaction lent
.15	<ul style="list-style-type: none"> > Perte d'équilibre importante 	<ul style="list-style-type: none"> > Vision floue

Sources : Steer Clear of Impairment (FRBR, https://tirf.ca/download/dwi_steer_clear_impairment_infographic_dwiwg2018 [en anglais]); Saskatchewan Driver's Handbook (SGI, https://sgi.sk.ca/handbook/-/knowledge_base/drivers/introduction [en anglais]).

Quels sont les effets du cannabis sur les compétences de conduite?

Le cannabis peut diminuer la prise de conscience de la situation et rendre plus difficile la concentration sur une tâche complexe comme la conduite. Cela signifie que la capacité d'anticiper ou de reconnaître les dangers et d'y réagir peut être ralentie. Il peut aussi engendrer de la paranoïa, de la somnolence et une perception déformée du temps et des distances, ce qui entraîne la désorientation et des erreurs de conduite.

La recherche sur les effets du cannabis sur l'aptitude à conduire montre qu'il peut précisément altérer certaines aptitudes nécessaires à une conduite en toute sécurité (Hartman et coll., 2012; Compton 2017; Battistella et coll., 2013; Alvarez et coll., 2021), telles que :

- > maintien d'une vitesse constante
- > maintien du véhicule centré dans sa voie
- > temps de réaction rapide
- > capacité de répartir l'attention entre les tâches visuelles, manuelles et cognitives de la conduite
- > maintien de la concentration sur la conduite
- > planification d'un itinéraire
- > prise des décisions au volant en réaction à un changement dans l'environnement routier
- > évitement de la prise de risques

D'autres recherches passant en revue les études comportementales liées au cannabis (Malhotra, Starkey et Charlton, 2017) ont montré que le cannabis était associé à une conduite imprudente et à des excès de vitesse, à des erreurs de signalisation et à une diminution de la capacité à suivre visuellement des objets (c'est-à-dire la capacité à suivre visuellement un objet en mouvement) sur la route.



L'effet du cannabis est-il le même pour tout le monde?

Le cannabis étant absorbé dans les tissus adipeux, le temps nécessaire à l'organisme pour l'absorber, le faire circuler et l'éliminer varie. Plusieurs facteurs influent sur ce processus, notamment la manière dont la drogue est consommée, la fréquence à laquelle elle est consommée, la quantité de THC² qu'elle contient, la vitesse à laquelle le corps l'absorbe lorsqu'elle est fumée ou vaporisée, et les caractéristiques individuelles des consommateurs (âge, sexe, fatigue, etc.). Ces facteurs influent non seulement sur la quantité de cannabis ingérée et métabolisée, mais aussi sur le niveau d'altération du comportement des consommateurs (Lyon et Robertson, 2020).

La manière dont le cannabis est consommé influe-t-elle sur le niveau d'affaiblissement des facultés?

Contrairement à l'alcool, les effets affaiblissants du cannabis diffèrent selon la manière dont il est consommé. En effet, le taux de THC dans le sang peut varier considérablement selon que le cannabis est fumé ou consommé sous forme d'huile ou de produits comestibles. Les effets peuvent également varier en fonction de la puissance du produit et des caractéristiques biologiques individuelles (Compton, 2017). Cela signifie que les effets nocifs peuvent différer en fonction du type particulier de produits de cannabis consommés et des caractéristiques biologiques individuelles.

- > **Fumer ou vapoter.** La fumée ou la vapeur de cannabis achemine le THC (la substance chimique qui affaiblit les facultés) dans les poumons, d'où il passe directement dans la circulation sanguine, puis dans le cerveau. Lorsqu'on inhale du cannabis, les effets se font sentir dans les quelques secondes à quelques minutes qui suivent l'inhalation et l'effet maximal est atteint au bout d'environ 30 minutes. Ces effets peuvent durer jusqu'à six heures après la consommation et certains effets résiduels peuvent se prolonger jusqu'à 24 heures (CCSA, 2019).
- > **Manger ou boire.** Les produits comestibles à base de cannabis passent par l'estomac, puis par le foie avant d'atteindre la circulation sanguine et le cerveau. Le foie transforme le THC en une forme plus puissante qui, combinée au THC du produit original, augmente l'intensité de l'état d'euphorie. C'est peut-être en partie la raison pour laquelle les produits alimentaires au cannabis contenant de grandes quantités de THC peuvent donner l'impression d'être plus intoxicantes que les autres produits de cannabis, même si la dose consommée est la même. Les consommateurs qui ingèrent du cannabis en ressentent les effets entre 30 minutes et deux heures après la consommation, et ces effets peuvent atteindre leur maximum dans les quatre heures qui suivent. Ils peuvent durer jusqu'à 12 heures après la consommation et certains effets résiduels se font sentir jusqu'à 24 heures après (CCSA, 2019).

Quelle est l'influence d'une combinaison de cannabis et d'alcool sur les compétences de conduite?

Lorsque les conducteurs combinent cannabis et alcool, l'altération des fonctions cérébrales est bien plus importante que celle qui est provoquée par l'une ou l'autre de ces substances. La consommation d'alcool et de cannabis produit des effets qui s'additionnent. Les effets de chaque drogue sur la conduite ne se recoupent pas complètement, ce qui signifie que la consommation combinée entraîne un degré d'affaiblissement des facultés plus élevé, même à de faibles doses d'alcool. Par exemple, alors que le résultat d'un alcootest n'indique que le niveau d'alcool consommé, la combinaison avec le cannabis entraîne une altération beaucoup plus importante du système nerveux central, ce qui équivaut à un taux d'alcoolémie beaucoup plus élevé. Outre le cannabis, la combinaison de l'alcool et d'autres drogues, qu'il s'agisse de drogues illégales ou de médicaments prescrits, peut accroître l'affaiblissement des facultés. La combinaison de drogues et d'alcool peut avoir un effet multiplicateur et a un effet imprévisible sur la conduite.

NOMBRE DE CONSOMMATIONS	COMBINÉES AVEC	ÉQUIVALENT EN NOMBRE DE CONSOMMATIONS
2	Cannabis (1 joint)	= 5 à 6
2	Antihistaminique (remède pour le rhume)	= 4 à 5
2	Anxiolytique (Valium, dose normale)	= environ 6
2	Gravol	= environ 6

Source : Saskatchewan Driver's Handbook (SGI, https://sgi.sk.ca/handbook/-/knowledge_base/drivers/introduction [en anglais])

Combien d'adolescents et de jeunes adultes meurent dans des collisions routières liées à l'alcool et aux drogues?

La présence d'alcool et de drogues est fréquente dans les collisions routières mortelles dans lesquelles sont en cause des conducteurs de moins de 35 ans. Selon la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR (Brown et coll., 2023), entre 2016 et 2020 :

- > Plus d'un jeune conducteur sur quatre (ou 26 %) âgé de 16 à 19 ans tué dans une collision routière a eu un résultat positif au test de dépistage de l'alcool.
- > Plus de 2 jeunes conducteurs sur 5 (soit 42 %) âgés de 20 à 24 ans tués dans une collision routière ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de l'alcool.
- > Des pourcentages encore plus importants de jeunes conducteurs tués dans des collisions routières ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues, le cannabis étant la drogue la plus fréquemment détectée.
- > Environ la moitié (48 %) des jeunes conducteurs âgés de 16 à 19 ans tués dans une collision routière ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues et 38 % à celui du cannabis après sa légalisation.
- > Plus de la moitié (55 %) des conducteurs âgés de 20 à 24 ans tués dans une collision routière ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues et 41 % à celui du cannabis après sa légalisation.



Pourquoi est-il important que les passagers s'expriment si le conducteur a les facultés affaiblies?

Les passagers d'un conducteur qui a consommé de l'alcool ou des drogues ou les deux courent autant de risques d'être blessés ou tués. Près d'une personne sur cinq (18,5 %) tuée dans des collisions liées à l'alcool au Canada en 2016 était un passager (FRBR, 2020). Dans l'Enquête canadienne sur le cannabis de 2020 (Santé Canada, 2021), on a demandé aux Canadiens s'ils avaient été passagers d'un véhicule conduit par une personne qui avait consommé du cannabis depuis moins de deux heures. Dans l'ensemble, 23 % des personnes ont déclaré avoir déjà été des passagers d'un véhicule conduit par une personne qui avait consommé du cannabis depuis peu. Les estimations provinciales et territoriales concernant l'éventualité d'avoir déjà été passager d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis dans les deux heures précédant la conduite varient de 18 % à 38 % (Santé Canada, 2021).

Tout comme les conducteurs, les passagers qui consomment de l'alcool ou des drogues peuvent aussi avoir des facultés affaiblies. Ils peuvent alors prendre de mauvaises décisions ainsi que des risques qu'ils éviteraient autrement. Par exemple, ils peuvent ne pas se rendre compte de la quantité d'alcool consommée par le conducteur, ou simplement ne pas se préoccuper du risque que représente le fait de voyager avec lui. C'est pourquoi il est important de planifier et de prendre des dispositions à l'avance si vous avez l'intention de consommer de l'alcool ou des drogues. Plusieurs programmes de transport sécurisé offrent des trajets gratuits ou peu coûteux aux passagers sous l'emprise de l'alcool. Ces programmes visent à réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool, les collisions et les victimes, et à offrir à la population une solution sûre pour rentrer à la maison. En général, ces programmes sont communautaires et répondent à un besoin immédiat de pallier les options de transport limitées et de réduire la conduite en état d'ébriété (Barrett et coll., 2017).

En tant que passager, votre vie repose entre les mains du conducteur. Même s'il n'est pas facile de s'exprimer et que cela peut engendrer une certaine crainte, ce geste peut être nécessaire pour vous protéger et protéger les autres. Si vous pensez qu'un conducteur ne peut pas conduire en toute sécurité ou qu'il représente un risque pour les autres sur la route, il est normal de refuser son offre de vous raccompagner et d'essayer de le dissuader de conduire.

La police peut-elle détecter le cannabis et d'autres drogues?

Oui. Si un agent de police observe un conducteur en train de louvoyer ou de zigzaguer, qui ne respecte pas les feux de signalisation ou qui a une conduite imprudente ou agressive (p. ex. vitesse excessive, non-respect des panneaux d'arrêt ou des feux de signalisation, talonnage des autres voitures, etc.) ou d'autres comportements semblables, il peut intercepter le conducteur et procéder à une enquête de conduite avec facultés affaiblies. Au cours de cette enquête, dans ses interactions avec le conducteur, l'agent peut observer d'autres signes d'affaiblissement des facultés (p. ex. troubles d'élocution, incapacité de suivre les instructions, mauvaise coordination motrice et odeur d'alcool ou de drogue ou les deux). Ces éléments de preuve lui permettent d'exiger que le conducteur sorte de son véhicule et se soumette à des tests supplémentaires, notamment un test normalisé de sobriété administré sur place ou un prélèvement d'échantillons de fluides corporels, ou les deux, ainsi qu'un examen par un expert en reconnaissance de drogues.

Qu'est-ce que le dépistage d'alcool obligatoire au Canada?

En décembre 2018, des modifications apportées au Code criminel du Canada ont supprimé la notion de soupçon raisonnable pour exiger d'un conducteur qu'il se soumette à un alcootest. Cela permet à la police d'exiger un alcootest de n'importe quel conducteur, même en l'absence de soupçon ou de motif. En vertu de la common law ou du droit provincial, cela ne peut se faire qu'après qu'une personne a été légalement interceptée. Le dépistage d'alcool obligatoire est une mesure de sécurité routière éprouvée, conçue pour dissuader et mieux détecter les conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool (Gouvernement du Canada).

Quelles sont les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies pour les nouveaux conducteurs?

Des conséquences administratives. Les nouveaux conducteurs participant à un programme de délivrance graduelle des permis de conduire ne doivent pas avoir d'alcool dans le sang lorsqu'ils sont au volant, et ce jusqu'à ce qu'ils aient 21 ans. Les conséquences administratives incluent une suspension du permis de

conduire, dont la durée varie selon les provinces et les territoires, et la saisie du véhicule, pour une période qui varie également selon les provinces et les territoires (CCSA, 2020).

Les conséquences d'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies sont plus grandes pour les nouveaux conducteurs. Dans de nombreux secteurs de compétence du Canada, les jeunes conducteurs aux facultés affaiblies sont souvent soumis aux mêmes sanctions traditionnelles que les adultes (p. ex. amendes, probation, travaux communautaires, traitement et incarcération).

- > Suspension du permis de conduire. Les jeunes reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies sont soumis à une certaine suspension de leur permis de conduire et à tout programme correctif connexe. Par exemple, pour les jeunes condamnés en Ontario, la réussite du programme « Bonne conduite » est une condition de rétablissement du permis.
- > **Amendes.** Au Canada, lorsqu'un jeune est condamné à payer une amende, il doit verser au tribunal un montant précis d'au plus 1 000 dollars. En général, les amendes infligées aux jeunes pour infraction au Code de la route sont de 500 dollars. Ces amendes ne comprennent pas les autres coûts liés à l'inculpation, tels que les frais de rétablissement du permis de conduire, qui peuvent s'élever à plus de 200 dollars selon les provinces et territoires.
- > **Probation.** Conformément aux conditions obligatoires de probation, un jeune inculpé ne doit pas troubler l'ordre public et doit se présenter devant le tribunal lorsqu'il est requis de le faire. Le juge peut imposer des conditions supplémentaires telles qu'un couvre-feu, l'obligation de se présenter à un agent de probation et de s'abstenir de consommer de l'alcool ou des drogues. La durée moyenne d'une ordonnance de probation est de 10 à 12 mois.
- > **Travaux communautaires.** Le juge a le pouvoir discrétionnaire d'imposer un travail d'intérêt général d'une durée maximale de 240 heures et sur une période maximale de 12 mois. Ces ordonnances sont souvent supervisées par des organismes communautaires, tels que la Société John Howard, qui disposent de centres d'intervention pour les jeunes et proposent des programmes structurés et supervisés.
- > **Retrait du permis.** Après trois condamnations ou violations des conditions, le permis de conducteur débutant est annulé, les droits payés ou les crédits acquis pour l'expérience sont perdus et le conducteur doit présenter une nouvelle demande en tant que nouveau conducteur.

Qu'est-ce que le syndrome sérotoninergique et est-il affecté par le cannabis et l'alcool?

La sérotonine est un neurotransmetteur, une substance qui aide à relayer les messages entre les différentes régions du cerveau. Le syndrome sérotoninergique peut survenir lorsque l'on commence à prendre un nouveau médicament ou drogue (qu'il soit prescrit ou non) ou que l'on augmente la dose d'un médicament. Il est le plus souvent causé par la combinaison de médicaments contenant de la sérotonine (p. ex. un médicament contre la migraine et un antidépresseur) (Mayo Clinic, 2020). Le cannabis (notamment les produits alimentaires au cannabis) à forte teneur en CBD peut augmenter le taux de sérotonine et, lorsqu'il est associé à un antidépresseur, par exemple, peut provoquer le syndrome sérotoninergique. L'alcool peut aussi augmenter temporairement le taux de sérotonine, ce qui accroît le risque de syndrome sérotoninergique.

Les symptômes du syndrome sérotoninergique apparaissent généralement dans les heures qui suivent la prise d'un nouveau médicament ou drogue ou l'augmentation de la dose d'un médicament que vous prenez déjà. Les symptômes du syndrome sérotoninergique sont les suivants (Mayo Clinic, 2020) :

- > confusion
- > agitation
- > perte de coordination musculaire
- > mal de tête
- > rigidité musculaire
- > rythme cardiaque accéléré
- > pupilles dilatées

Ces symptômes s'ajoutent aux effets de l'alcool et du cannabis. Par exemple, lorsque le cannabis et l'alcool sont combinés, le syndrome sérotoninergique produira un effet additif, aggravant le degré d'affaiblissement des facultés.

Comment prévenir la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et le cannabis?

Il est important de comprendre les risques et les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies et de reconnaître qu'un conducteur aux facultés affaiblies n'est pas un bon choix pour le retour à la maison en toute sécurité. Il faut planifier son retour en toute sécurité avant la consommation d'alcool ou de cannabis, car les effets de l'affaiblissement des facultés peuvent donner lieu à une mauvaise prise de décision. Même s'il est parfois difficile de s'exprimer, si vous pensez qu'un conducteur ne peut pas conduire en toute sécurité, il est normal de refuser de se faire raccompagner et de le dissuader de conduire.

- ¹ L'alcool est une drogue et la substance la plus couramment utilisée. Plus précisément, l'alcool est un dépresseur psychotrope du système nerveux central (SNC). Le fait d'être une drogue « psychotrope » signifie qu'il a des effets sur les facultés cognitives, les émotions et la perception. L'alcool partage cette désignation avec de nombreuses autres drogues bien connues, telles que la marijuana, la cocaïne et le LSD (CAMH, 2023).
- ² Le principal composant psychoactif du cannabis est le delta-9-tétrahydrocannabinol, communément appelé THC. Le THC et son métabolite psychoactif, le 11-hydroxy-THC ou 11-OH-THC, ainsi que son principal métabolite inactif, le 11-nor-9-carboxyTHC ou THC-COOH, sont fréquemment mesurés dans les fluides biologiques pour documenter la consommation de cannabis.

Sources

- Alvarez, L., Colonna, R., Kim, S., Chen, C., Chippure, K., Grewal, J., ... & Leung, V. (2021). Young and under the influence: A systematic literature review of the impact of cannabis on the driving performance of youth. *Accident Analysis & Prevention*, 151, 105961.
- Barrett, H., Vanlaar, W. G. et Robertson, R. D. (2017). Safe rides as an alternative to alcohol-impaired driving and their effects: a literature review.
- Brown, T. G., Ouimet, M. C., Eldeb, M., Tremblay, J., Vingilis, E., Nadeau, L., ... Bechara, A. (2016). Personality, Executive Control, and Neurobiological Characteristics Associated with Different Forms of Risky Driving. *PLoS One*, 11(2), e0150227. doi:10.1371/journal.pone.0150227
- Brumback, T., Cao, D., & King, A. (2007). Effects of alcohol on psychomotor performance and perceived impairment in heavy binge social drinkers. *Drug and alcohol dependence*, 91(1), 10-17.
- Bukis, S, Lenne, M & Fitzharris, M, 2015, An Analysis of Young Driver Crash Types and the Associated Lifetime Care Cost in Victoria, Australia, *Traffic Injury Prevention*, 16 66-76. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26436245/>
- Cameron, M. P., Roskrug, M. J., Droste, N., & Miller, P. G. (2018). Judgement of breath alcohol concentration levels among pedestrians in the night-time economy—A street-intercept field study. *Alcohol and alcoholism*, 53(3), 245-250.
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (2019). Cannabis : L'inhalation vs l'ingestion. Ottawa, Ontario. <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2019-10/CCSA-Cannabis-Inhaling-Ingesting-Risks-Infographic-2019-fr.pdf>
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (2020). Sanctions administratives de courte durée pour consommation d'alcool et de drogue chez les conducteurs. Ottawa, Ontario. <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2020-04/CCSA-Administrative-Sanctions-Impaired-Driving-Policy-Brief-2020-fr.pdf>
- Centre for Addition and Mental Health (CAMH). (2023). Alcohol. <https://www.camh.ca/en/health-info/mental-illness-and-addiction-index/alcohol>
- Compton, R. (2017). Marijuana-Impaired Driving - A Report to Congress. DOT HS 812 440. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Gouvernement du Canada. (2021). Foire aux questions - Les facultés affaiblies par l'alcool. https://www.justice.gc.ca/fra/jp-cj/rlcfa-sidl/qc_c46-qa_c46.html

- Lyon, C. et Robertson, R. D. (2020). Alcohol, marijuana, and driving risk. Fondation canadienne de recherche sur les blessures de la route : Ottawa, Ontario. <https://www.drugfreekidscanada.org/wp-content/uploads/2021/08/SSD-Alcohol-Marijuana- and-Driving-21-3.pdf>
- Malhotra N, Starkey NJ, Charlton SG. Driving under the influence of drugs: Perceptions and attitudes of New Zealand drivers. *Accid Anal Prev.* 2017 Sep;106:44-52. doi: 10.1016/j.aap.2017.05.011. Epub 2017 May 29. PMID: 28554064
- Marcoux, K. D., Vanlaar, W. G. M. & Robertson, R. D. (2011). Sondage sur la sécurité routière de 2011 L'alcool au volant au Canada par Région <https://tirf.ca/TIRFCAD11MF>
- Mayo Clinic. (2020). Serotonin syndrome. <https://www.mayoclinic.org/diseases-conditions/serotonin-syndrome/symptoms-causes/syc-20354758#:~:text=Serotonin%20syndrome%20symptoms%20usually%20occur,Agitation%20or%20restlessness>
- National Road Safety Foundation. (2023). National Passenger Safety Week Campaign Encourages Passengers to Speak Up for Their Own Safety. <https://www.prnewswire.com/news-releases/national-passenger-safety-week-campaign-encourages-passengers-to-speak-up-for-their-own-safety-301726933.html>
- Reniers, R, Murphy, L, Lin, A, Bartolome, S & Wood, S, 2016, Risk Perception and Risk-Taking Behaviour during Adolescence: The Influence of Personality and Gender, *PLoS ONE* 11(4). <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0153842>
- Robertson, R. D. et Ireland, L. (2016). Drinking & Driving Among Women in Ontario: A Qualitative Study. Fondation de recherche sur les blessures de la route :Ottawa, Ontario. <https://tirf.ca/TIRFCAD17H>
- Santé Canada. (2021). Enquête canadienne sur le cannabis 2020 : Sommaire exécutif. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/drogues-medicaments/cannabis/recherches-donnees/enquete-canadienne-cannabis-2020-sommaire.html>
- Sober Smart Driving. (2020). Characteristics of impaired driving offenders. Fondation de recherche sur les blessures de la route :Ottawa, Ontario. <https://sobersmartdriving.tirf.ca/topic-areas/characteristics-of-impaired-driving-offenders/>
- Stewart, T. (2022, March). Overview of motor vehicle crashes in 2020 (Report No. DOT HS 813 266). National Highway Traffic Safety Administration. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813266>

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P 0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001

ISBN | 978-1-77874-041-1

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024

FRBR.CA



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

DIAGEO



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Faire appel à la technologie pour sensibiliser les collectivités à la conduite avec facultés affaiblies

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

La conduite avec facultés affaiblies reste l'un des principaux facteurs de décès et de blessures sur les routes du pays. En fait, en 2021, 391 personnes ont été tuées dans une collision routière mettant en cause un conducteur aux facultés affaiblies au Canada (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). Les nouvelles technologies ont permis la mise au point d'outils uniques qui peuvent aider les organisations et les partenaires communautaires à accroître la sensibilisation à la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies à l'échelle locale. Les outils visuels, en particulier, sont des méthodes efficaces pour aider les communautés à comprendre l'ampleur actuelle du problème. L'une de ces technologies consiste à utiliser un système d'information géographique (SIG) dynamique pour cartographier les lieux de collision ou d'interception de conducteurs aux facultés affaiblies.

Y a-t-il vraiment autant de conducteurs aux facultés affaiblies sur nos routes?

Selon le Sondage sur la sécurité routière de 2022 de la FRBR, un conducteur sur dix a admis avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au cours des 12 mois précédents alors qu'il pensait avoir dépassé la limite légale. La même année, les services de police du Canada ont déclaré 57 221 incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, ce qui équivaut à un taux de 147 incidents pour 100 000 habitants.

En outre, les données du Sondage de 2021 sur la consommation de drogues et la santé des élèves de l'Ontario (SCDSEO) montrent qu'un peu plus d'un jeune sur dix (11,8 %) a été passager d'un véhicule conduit par un conducteur aux facultés affaiblies au cours de l'année écoulée. Fait tout aussi préoccupant, un peu moins d'un jeune sur dix (8,8 %) a été passager d'un véhicule dont le conducteur avait consommé de la drogue au cours de l'année écoulée.

En d'autres mots, la probabilité que des personnes conduisent avec des facultés affaiblies sur les routes de votre localité est bien réelle. Beaucoup de gens sous-estiment la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies sur nos routes, alors que cela peut se produire dans n'importe quelle localité et à n'importe quel moment.



Comment puis-je accroître la sensibilisation à la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies dans ma communauté?

Voici quelques moyens d'informer le public sur la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies :

- > Créez des communiqués de presse ou des messages pour les médias sociaux afin de diffuser les statistiques mensuelles, si elles existent.
- > Utilisez des panneaux de type « Signalez un conducteur aux facultés affaiblies », si le service 911 existe dans votre localité pour rappeler aux conducteurs de signaler ceux qu'ils soupçonnent d'avoir les facultés affaiblies.
- > Utilisez la cartographie interactive pour créer une image visuelle des incidents liés à la conduite avec facultés affaiblies.



Qu'est-ce que la cartographie au moyen du SIG?

La cartographie par SIG est une façon d'associer les données relatives aux incidents à des lieux précis; cette information servira ensuite à dresser une carte des incidents dans une zone géographique donnée. Les outils de cartographie au moyen du SIG permettent aux utilisateurs d'interpréter facilement les données grâce à une représentation visuelle, plutôt que d'avoir à lire des données brutes sur une feuille de calcul comme en produit Excel. Les cartes qui peuvent être créées à l'aide de l'outil sont dynamiques et comportent différentes catégories et couches d'information. Selon ce que chaque communauté souhaite voir figurer sur la carte, les utilisateurs peuvent choisir diverses couches telles que la date, l'emplacement et la description.

Quel rôle joue la cartographie dans la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies?

Les collectivités peuvent créer des cartes et les utiliser de diverses manières. Certaines cartes sont complexes et peuvent être intégrées aux données sur les collisions au moyen de systèmes d'information géographique. D'autres sont créées à l'aide d'outils comme Google Maps. Voici quelques exemples d'applications de la cartographie qui peuvent contribuer à la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies.

Type de carte	Usage prévu	Qui peut le faire?	Nature de la carte
Carte de la criminalité	Met en évidence les accusations de conduite avec facultés affaiblies à l'échelle municipale.	Un service de police peut héberger cette information sur son site Web destiné au public.	Cartographie au moyen du SIG utilisant des données de gestion de documents.
Cartographie des interceptions de conducteurs aux facultés affaiblies	Sensibilise aux accusations de conduite avec facultés affaiblies dans une ou plusieurs municipalités. La cartographie est associée à des panneaux physiques placés sur les lieux.	Les organisations bénévoles telles que MADD, SADD, les forces de l'ordre, les partenaires de la sécurité communautaire.	Google Maps
Cartographie des données sur les collisions	Cartographie des lieux de collisions, de blessures et de décès à l'échelle provinciale. Peut aider à définir les lieux où des améliorations sont à privilégier.	Les organismes de sécurité ayant accès aux données sur les collisions ainsi que les conseils municipaux.	Cartographie au moyen du SIG utilisant les données et les coordonnées des collisions à partir des formulaires de rapport de collision.

Comment les collectivités peuvent-elles obtenir et utiliser les cartes pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies?

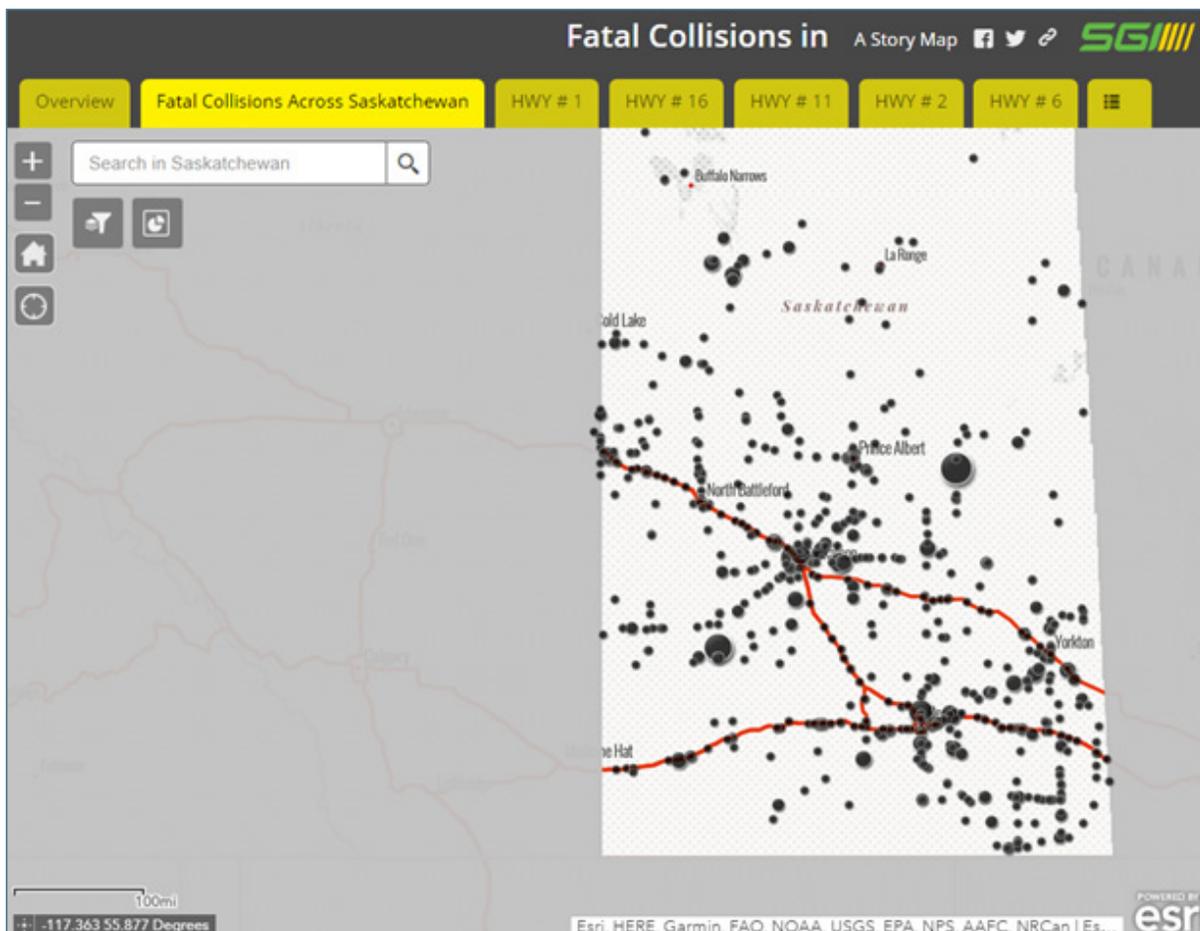
Les collectivités peuvent s'adresser aux forces de l'ordre locales ou aux organisations qui recueillent des données sur les collisions afin de savoir si leurs systèmes de gestion des dossiers permettraient de produire des cartes régionales. Les données sur les collisions comprennent souvent des coordonnées géographiques qui peuvent être utilisées par les systèmes d'information géographique pour cartographier et visualiser l'information recherchée. Certains services de police municipaux disposent de cartes de criminalité qu'ils mettent à jour régulièrement. Lorsque vous faites cette demande, il est important d'inclure autant de renseignements que possible, par exemple :

- > Les données relatives aux collisions ou à l'application de la loi
- > Le lieu (au sein de la municipalité ou d'une zone géographique)
- > La catégorie de route (route provinciale ou route municipale)
- > Les facteurs contribuant aux collisions (conduite avec facultés affaiblies)
- > La manière dont les données seront utilisées

Les municipalités et les forces de l'ordre peuvent-elles partager régulièrement ce type d'analyse cartographique?

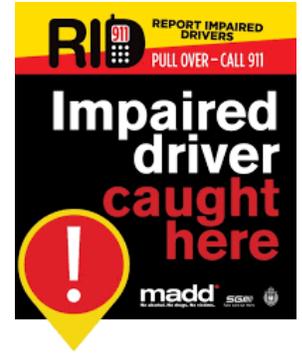
Le partage coopératif de données peut être très avantageux pour les collectivités et les forces de l'ordre afin de cerner les lieux d'intervention nécessaire. Les collectivités peuvent songer à former un groupe de travail qui se réunira régulièrement, soit tous les mois, tous les trimestres ou tous les ans, afin d'examiner et de mettre en œuvre des mesures fondées sur la cartographie.

Exemple de cartographie des données sur les collisions - carte-récit de SGI sur les collisions mortelles à divers endroits : [SGI Fatal Collisions in A Story MAP \[en anglais\]](#)

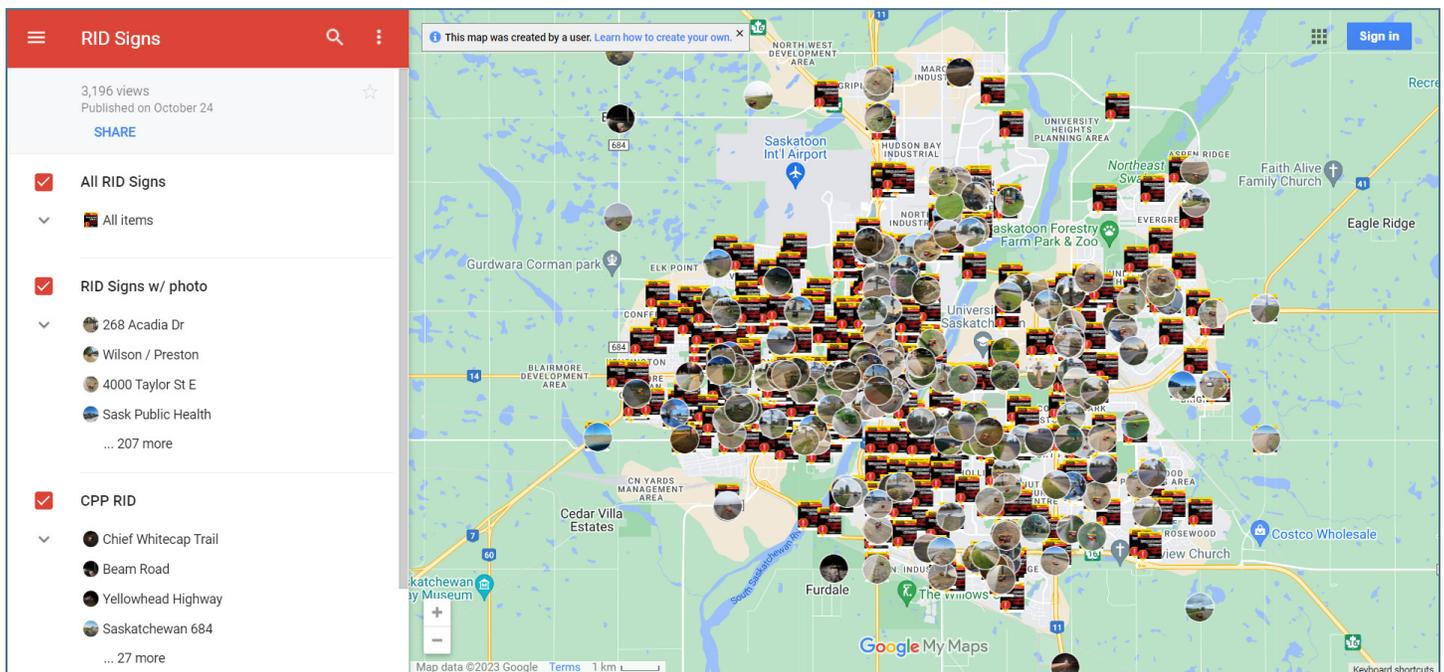


Existe-t-il des exemples de programmes communautaires qui font appel à la cartographie comme outil de sensibilisation?

En Saskatchewan, des panneaux incitant à signaler les conducteurs aux facultés affaiblies (RID - Report Impaired Driver) sont placés le long de routes provinciales et dans les municipalités. Ces panneaux servent à rappeler aux conducteurs le rôle important qu'ils peuvent jouer en faisant un appel pour signaler les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies lorsqu'ils les remarquent sur les routes. En partenariat avec le programme RID, les bénévoles de MADD installent dans leurs communautés des panneaux indiquant que des conducteurs aux facultés affaiblies ont été arrêtés et accusés au pénal. Dans certains cas, les conducteurs aux facultés affaiblies ont été interceptés après qu'un membre du public ait signalé leur présence au 911.



Toutes les deux semaines, des panneaux sont placés à des endroits où une personne a été accusée au pénal. Cela permet au public de se rendre compte de la situation. Pour une information plus ciblée, les emplacements des panneaux sont placés sur une carte Google avec géolocalisation, indiquant la date et l'heure de l'infraction. MADD Saskatoon a piloté le projet de cartographie; un exemple des emplacements de conduite avec facultés affaiblies figure ci-dessous. Il est possible de cliquer sur chacun des cercles de la carte pour voir l'emplacement précis (https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1uQ5gumy_qBTK3Uygf999KCRJK67FjCSn&ll=52.136795032774074%2C-106.65305034999999&z=12).



Depuis l'été 2020, près de 600 emplacements ont été ajoutés à la carte de MADD Saskatoon.

Comment cet outil visuel peut-il contribuer aux efforts de sensibilisation?

Les éléments visuels sont des moyens efficaces d'aider les communautés à reconnaître la prévalence du problème ainsi que les endroits de la localité les plus touchés. Cette méthode a aidé des groupes à comprendre la fréquence du problème dans leur quartier et les a incités à prendre des mesures pour arriver à des solutions. Les outils visuels aident à combler le fossé entre le fait de savoir qu'il existe un problème de conduite avec facultés affaiblies et le fait d'en faire prendre conscience aux membres de la communauté.

Quels types de comportements au volant sont des indicateurs utiles de conduite avec facultés affaiblies?

Les policiers recherchent généralement une combinaison de facteurs, sur une période donnée, qui révèlent que les facultés d'un conducteur sont potentiellement affaiblies et qui ont été validés par la recherche. Les indicateurs individuels ci-dessous peuvent, en eux-mêmes, être révélateurs d'une série de comportements à risque sans constituer, isolément, un signe d'affaiblissement des facultés.

D'après les recherches, les dix signes les plus courants d'un conducteur aux facultés affaiblies sont les suivants :

- > Zigzaguer d'une voie à l'autre
- > Conduire excessivement vite, lentement ou de façon irrégulière
- > Talonner et changer de voie fréquemment
- > Faire des virages exceptionnellement larges
- > Changer de voie ou dépasser sans dégagement suffisant
- > Outrepasser ou s'arrêter bien avant le panneau d'arrêt ou le feu de circulation
- > Ne pas tenir compte des signaux et des feux
- > Approcher les signaux ou quitter l'intersection trop rapidement ou trop lentement
- > Conduire les fenêtres ouvertes par temps froid ou humide
- > Conduire sans phares, ne pas abaisser les feux de route ou laisser le clignotant allumé

Quelle a été la réaction du public à l'égard de l'utilisation de ces outils cartographiques?

Lorsque cette carte a été diffusée dans le contexte d'actions de sensibilisation en Saskatchewan, les réactions ont été assez cohérentes. Les gens sont surpris par la prévalence du comportement dans leur communauté et la visualisation illustre souvent un état des lieux qui remet en question des perceptions erronées du problème. L'approche cartographique permet de souligner la réalité, à savoir que la conduite avec facultés affaiblies se produit dans toutes les communautés et qu'elle est plus fréquente qu'on ne le croit. Le site Web de cartographie peut comporter un code QR qui permet aux visiteurs d'y accéder facilement et de le partager avec d'autres à l'aide de leur téléphone.

Les campagnes de sensibilisation à l'aide d'outils cartographiques de SIG sont-elles plus efficaces que d'autres outils éducatifs?

Les outils de cartographie au moyen du SIG peuvent certainement contribuer à accroître la sensibilisation et aider les communautés à comprendre l'ampleur du problème. Ils peuvent aussi aider à cerner les points d'intervention permettant de s'attaquer à des aspects particuliers du problème. De plus, ils peuvent amener plus facilement les communautés à prendre des mesures grâce à une approche personnalisée du problème.

Les messages destinés aux communautés et basés sur les résultats de ces outils doivent être élaborés en tenant compte de ce qui contribue à rendre les campagnes de sensibilisation efficaces. Le rapport sur les campagnes de sécurité routière ([Road Safety Campaign \[en anglais\]](#)) de la FRBR et sa trousse d'outils communautaires ([Community Tool Kit \[en anglais\]](#)) donnent une bonne vue d'ensemble du sujet.

Si différentes méthodes visent des objectifs différents, le recours à un SIG comme outil de sensibilisation est une solution idéale pour générer la conversation et rendre la discussion personnelle et pertinente pour les communautés qui sont les plus touchées à tous les niveaux par les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies. L'information fournie par l'outil peut produire des données concrètes permettant d'engager la conversation avec les communautés et d'encourager le changement.

Bibliographie

Fondation de recherche sur les blessures de la route, Sondage sur la sécurité routière 2022 : L'alcool au volant au Canada <https://tirf.ca/download/rsm2022-drinking-driving-canada>

Boak, A., Elton-Marshall, T., & Hamilton, H. A. (2022). The well-being of Ontario students: Findings from the 2021 Ontario Student Drug Use and Health Survey (OSDUHS). Toronto, Ontario : Centre for Addiction and Mental Health.

MADD Saskatoon pilot mapping project, https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1uQ5gumy_qBTK3Uygf999KCRJK67FjCSn&ll=52.171130946816525%2C-106.82815695151368&z=10

Road Safety Campaigns - What the Research Tells Us <https://tirf.ca/TIRFCAD15E>

Community-Based Toolkit for Road Safety Campaigns <https://tirf.ca/projects/community-based-toolkit-road-safety-campaigns>

SGI Fatal Collisions in A Story Map <https://sgitrafficsafety.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=01fb82cf50714afaaf644b2d5891dc21>

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P 0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001

ISBN | 978-1-77874-042-8

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024



FRBR.CA



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

DIAGEO

FAIRE APPEL À LA TECHNOLOGIE POUR SENSIBILISER LES COLLECTIVITÉS À LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Se servir des médias sociaux pour renforcer les initiatives

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

Introduction

Les outils de médias sociaux offrent des possibilités uniques d'atteindre des publics cibles à l'aide de messages adaptés pour accroître la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies et renforcer les initiatives éducatives. Ces plateformes sont idéales pour diffuser une information brève, informative et personnellement pertinente à des moments critiques, et qui peut contribuer à changer les comportements. La présente fiche d'information répond aux questions courantes concernant les outils de médias sociaux disponibles, les personnes qui les utilisent, les techniques optimales pour publier et promouvoir du contenu, ainsi que les façons de s'y prendre pour mobiliser les influenceurs des médias sociaux, suivre les effets sur les publics cibles et formuler les messages. Pour tous les outils mentionnés, YouTube est une excellente ressource où trouver de courtes vidéos de formation.

Qu'entend-on par médias sociaux?

Les médias sociaux comprennent diverses plateformes en ligne qui permettent à des utilisateurs d'établir des relations et d'échanger des nouvelles, des idées, des images et des vidéos. Près de 33 millions de Canadiens ont activement recours aux médias sociaux, soit 85,7 % de la population totale¹. La liste des sites de médias sociaux ne cesse de s'allonger et les plateformes les plus connues ne cessent d'ajouter de nouvelles fonctionnalités. En tant que parties prenantes en sécurité routière, il est donc crucial d'intégrer les médias sociaux dans nos campagnes de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies.

Comment choisir les plateformes à utiliser?

Les sujets d'intérêt et les publics cibles diffèrent selon les sites. Par exemple, les sites de réseautage social tels que Facebook, Twitter et LinkedIn permettent aux particuliers et aux entreprises d'interagir de diverses manières. Les actions quotidiennes comprennent l'identiquetage, le partage, l'utilisation de #mots-clics,

la publication de commentaires, la transmission directe de messages et la réaction aux publications. Les médias de partage, notamment Instagram, Snapchat et TikTok, sont des lieux de partage de moments au moyen de photos et de vidéos qui peuvent aussi être reliées à d'autres plateformes de réseaux sociaux. Les sites d'hébergement de vidéos (p. ex. YouTube, Vimeo) permettent aux utilisateurs de télécharger, de diffuser et de suivre des vidéos plus longues. Parmi les autres sites, citons les plateformes de blogage ou de communautés (Reddit, Tumblr, etc.) et les plateformes de contenu audio/balado (Spotify, Apple Music, Apple Podcasts, etc.). Il convient de noter que certains formats de contenu conçus pour accroître la portée et stimuler l'intérêt ne durent que 24 heures (p. ex. Snapchat et les actualités [stories] sur Instagram et Facebook). La mise en œuvre et la gestion de cet usage plus avancé des médias sociaux peuvent nécessiter des compétences particulières. Les organisations peuvent aussi envisager d'utiliser Linktree (p. ex. [Linktr.ee/TIRFCanada](https://linktr.ee/TIRFCanada)) pour regrouper leurs sites de médias sociaux en un seul endroit et suivre le nombre de clics vers chaque site.

Vous trouverez ci-dessous un bref aperçu de certaines des plateformes les plus courantes, ainsi que des conseils sur la façon de les utiliser comme outils de partage de connaissances, de recherche, de conseils éducatifs et de ressources.

- > **Facebook** | Facebook est un site populaire parmi les adultes d'âge moyen et les personnes âgées. L'utilisateur peut créer un profil, établir une relation avec d'autres personnes, partager du contenu, se joindre à des groupes et suivre des pages qui l'intéressent. Ce site propose également des fonctionnalités telles que les actualités (stories), qui permettent à l'utilisateur de diffuser du contenu pendant 24 heures.
 - » **Utilisation possible** | Créez une page ou un groupe spécialisé pour diffuser du contenu éducatif, des ressources et des témoignages sur la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Échangez avec vos abonnés au moyen de messages, de commentaires et de promotion d'événements.
 - » **Format et longueur recommandés** | Les messages peuvent inclure du texte, des images, des vidéos, des liens ou une combinaison de ces éléments. Ils doivent être concis et attrayants. Pour une meilleure visibilité, ne dépassez pas 80 caractères, quoique des messages plus longs (environ 40 à 80 mots) puissent tout de même donner de bons résultats.
- > **Instagram** | Cette plateforme de partage de photos et de vidéos permet à l'utilisateur de publier du contenu, de suivre d'autres utilisateurs et d'interagir avec les publications (p. ex. en les aimant, en les commentant ou en envoyant des messages directs). C'est la plateforme la plus populaire auprès des utilisateurs américains de médias sociaux âgés de 12 à 34 ans². L'utilisateur peut également publier des actualités qui disparaissent généralement au bout de 24 heures (sauf si elles sont sauvegardées par l'utilisateur).
 - » **Utilisation possible** | Affichez des graphiques, des infographies et des photos visuellement attrayants. Utilisez des légendes et des mots-clés pour accroître la portée et susciter la discussion.
 - » **Format et longueur recommandés** | Il est préférable que les légendes soient concises et captivantes. Visez 125 à 150 caractères pour maintenir l'engagement.
- > **LinkedIn** | Ce site de réseautage professionnel est conçu pour les connexions à caractère professionnel. Il permet à l'utilisateur de créer un profil professionnel, de se connecter avec des collègues, de partager des mises à jour, de rejoindre des groupes sectoriels et de rechercher des offres d'emploi.
 - » **Utilisation possible** | Ciblez des professionnels, des organisations et des personnes influentes dans les domaines de l'application de la loi, de la santé publique et des transports. Partagez des articles, des résultats de recherche et des points de vue professionnels sur la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies.
 - » **Format et longueur recommandés** | Les messages doivent être informatifs et professionnels. Visez 50 à 100 mots ou environ 3 à 5 lignes pour maximiser l'engagement.

- > **Snapchat** | Cette application de messagerie multimédia permet à l'utilisateur d'envoyer des photos, des vidéos et des messages qui disparaissent après une courte période. Snapchat propose également des actualités qui disparaissent au bout de 24 heures.
 - » **Utilisation possible** | La fonction des actualités (stories) de Snapchat permet de diffuser un contenu limité dans le temps concernant la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Utilisez des filtres créatifs, des autocollants et des étiquettes de géolocalisation pour intéresser et sensibiliser la communauté Snapchat.
 - » **Format et longueur recommandés** | La durée des actualités de Snapchat peut atteindre 60 secondes. Pensez à utiliser des superpositions de texte, des filtres, des autocollants et des effets de réalité augmentée pour améliorer votre contenu et le rendre plus interactif.
- > **TikTok** | Il s'agit d'une plateforme de vidéos de courte durée qui a récemment gagné en popularité. L'utilisateur peut créer et diffuser des vidéos de 15 à 60 secondes sur fond musical, explorer les contenus tendance et commenter les vidéos des autres utilisateurs. L'algorithme de TikTok est un système de recommandation qui détermine quelles vidéos apparaîtront sur les pages Pour vous des utilisateurs. Comme TikTok suit les tendances en permanence, il génère des suggestions pour les utilisateurs, comme la présentation de vidéos de 60 secondes parce qu'elles sont de plus en plus populaires et ont plus de chances d'être visionnées. Ces propositions de la plateforme sont générées automatiquement et adaptées au besoin en fonction des habitudes de participation de l'utilisateur.
 - » **Utilisation possible** | Utilisez des vidéos courtes et attrayantes pour la sensibilisation à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies d'une manière créative et réaliste. Faites appel à des pistes audio, des défis et des tendances populaires pour atteindre un public jeune. Exemple : **Toronto Police Traffic Unit** (unité de la Police de Toronto chargée de l'application du code de la route).

*Notez qu'en raison de préoccupations récentes en matière de confidentialité et de cybersécurité, plusieurs organismes gouvernementaux ont interdit TikTok sur les appareils fédéraux, provinciaux et municipaux, et certains secteurs de l'industrie ont adopté des restrictions similaires.
 - » **Format et longueur recommandés** | Les vidéos sont limitées à 15 ou 60 secondes. Privilégiez un contenu rapide et accrocheur qui capte l'attention dès les premières secondes.



- > **X (auparavant Twitter) |** Cette plateforme de microblogage permet à l'utilisateur de publier des messages courts, des photos et des vidéos.
 - » **Utilisation possible |** Publiez de l'information, des statistiques, des liens et des conseils. Interagissez avec d'autres groupes communautaires et pouvoirs publics (p. ex. des forces de l'ordre, des politiciens, des organisations partenaires) au moyen de mentions j'aime, de partage de gazouillis et de réponses.
 - » **Format et longueur recommandés |** La limite de caractères est de 280, mais les gazouillis les plus courts (environ 70 à 100 caractères) ont tendance à susciter davantage l'attention. Utilisez des photos pour attirer l'attention des internautes.
- > **YouTube |** Cette plateforme de partage de vidéos est surtout populaire chez les hommes de plus de 18 ans³. Elle permet aux utilisateurs de télécharger, de visionner, d'aimer, de commenter et de partager des vidéos. Elle offre un large éventail de contenus, notamment de la musique, des tutoriels, des blogues, des documentaires, etc.
 - » **Utilisation possible |** Créez et diffusez des vidéos éducatives et des messages d'intérêt public sur la prévention de la conduite avec facultés affaiblies, des témoignages personnels, des entrevues d'experts et des animations informatives. Encouragez les vidéospéctateurs à s'abonner, à aimer et à partager le contenu.
 - » **Format et longueur recommandés |** La longueur de la vidéo peut varier en fonction du contenu. Essayez d'être concis et invitant, tout en retenant que la durée d'attention moyenne d'un visionneur est inférieure à 10 minutes. Visez une durée de 7 à 15 minutes, mais elle peut être plus longue pour un contenu approfondi (p. ex. les balados).

Comment utiliser ces plateformes pour susciter l'intérêt des publics cibles et des parties prenantes?

Interagir avec les principales parties prenantes sur les médias sociaux peut aider à établir des relations, à recueillir des commentaires et à établir une présence reconnue. Les parties prenantes peuvent être des organisations partenaires, des membres du public et des membres de la population cible, y compris ceux qui conduisent après avoir consommé de l'alcool ou des drogues. Chaque partie prenante étant unique, il convient d'adapter ses stratégies d'interaction en fonction de ses préférences et de son style de communication. Examinez les données afin de déterminer la meilleure fréquence d'affichage, vérifiez les périodes de pointe et planifiez les ressources en conséquence. Vous trouverez ci-dessous quelques méthodes d'interaction.

- > **Écouter et surveiller |** Surveillez les mots-clés, les mots clés et les mentions pour mieux comprendre ce que disent les parties prenantes et cerner les occasions d'interaction. Pensez à faire coïncider les messages avec des dates clés, comme la **Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies**, qui se tient la troisième semaine de mars chaque année, et la **Semaine de la sécurité routière** qui a lieu la troisième semaine de mai. Pensez également à utiliser **GoogleTrends** et **AnswerThePublic** pour découvrir les questions les plus souvent posées.
- > **Répondre rapidement |** Lorsque les parties prenantes manifestent de l'intérêt pour le contenu des médias sociaux (p. ex. par des commentaires, des messages ou des mentions), il est primordial de répondre rapidement. Soulignez leurs réactions, répondez à leurs questions et faites preuve d'une écoute active.
- > **Personnaliser les interactions |** Adaptez les réponses à chaque partie prenante. Appelez-les par leur nom, mentionnez leurs préoccupations ou commentaires et offrez des solutions ou des recommandations personnalisées.
- > **Créer des contenus attrayants |** Élaborez des contenus attrayants qui renseignent sur les dangers de la conduite avec facultés affaiblies et proposent des solutions de rechange sûres. Citons par exemple la création de vidéos percutantes, la publication de graphiques informatifs, la présentation

Les avantages

- > **Portée** | Les influenceurs disposent souvent d'un vaste public qui peut contribuer à la diffusion du message en augmentant le nombre d'expositions et la portée.
- > **Crédibilité** | Selon l'influenceur, la collaboration peut renforcer la crédibilité du message et la confiance du public cible.
- > **Public cible** | Les influenceurs occupent souvent une niche ou s'adressent à un groupe démographique particulier, c'est-à-dire qu'ils peuvent orienter leur contenu vers un public pertinent et engagé.
- > **Authenticité** | Les influenceurs ont établi des relations avec leurs abonnés, ce qui crée un sentiment d'authenticité et de proximité. Lorsqu'ils publient du contenu, celui-ci trouvera un écho plus profond auprès de leur public. Les influenceurs qui manifestent un intérêt connu pour le sujet ou la cause peuvent avoir un effet plus important, car leur public est déjà au fait de leur position.

Les inconvénients

- > **Coût** | Collaborer avec des influenceurs peut être coûteux. Ils peuvent exiger un paiement, des produits gratuits ou d'autres mesures incitatives en échange de la diffusion de votre contenu, ce qui n'est pas toujours compatible avec le budget des organisations.
- > **Perte de contrôle** | Lorsque vous collaborez avec des influenceurs, vous perdez en partie la mainmise sur la manière dont le contenu est présenté ou diffusé. Les influenceurs ont leur propre style et leur propre mode d'expression, ce qui peut nuire au message et à la diffusion du contenu payé.
- > **Préoccupations concernant l'authenticité** | Si les influenceurs peuvent apporter de l'authenticité, il y a aussi un risque de faux appuis. Certains influenceurs peuvent accepter des collaborations dans le seul but de gagner de l'argent, ce qui entraîne la diffusion d'un contenu moins authentique qui risque de ne pas trouver d'écho auprès de leur public.
- > **Effet limité à long terme** | Les influenceurs donnent souvent un coup de pouce à court terme pour ce qui est de la visibilité et de l'engagement. Cependant, l'effet à long terme peut être limité, car il est possible que les répercussions soient de courte durée si le contenu n'est pas constamment actualisé. Cela vaut aussi bien sans le recours aux influenceurs, mais le fardeau financier n'est pas le même.
- > **Dépendance** | Le succès du contenu peut dépendre de l'influenceur (p. ex. s'il décidait d'interrompre sa collaboration ou de modifier sa stratégie de contenu). Par conséquent, il est préférable d'héberger le contenu sur vos canaux d'origine et de demander aux influenceurs de le diffuser ou de le publier.
- > **Responsabilité en matière de relations publiques** | Les choix que font les influenceurs dans leur vie privée peuvent avoir un effet négatif sur votre campagne. Par exemple, la décision d'un influenceur de conduire alors que ses facultés sont affaiblies nuit non seulement à sa marque, mais aussi à celle de son partenaire, même s'il s'agit d'une campagne antérieure.

Est-il important de faire un suivi de ma présence sur les médias sociaux?

Oui. Le suivi de l'influence des médias sociaux est essentiel pour déterminer l'efficacité des messages et des campagnes de sécurité routière. Il existe plusieurs outils de suivi des médias sociaux (Hootsuite, Sprout, Buffer, etc.) qui permettent de publier des messages sur plusieurs sites et de suivre les indicateurs. Voici quelques-unes des mesures simples, mais puissantes, des médias sociaux.

- > **Sensibilisation** | La portée représente le nombre potentiel d'utilisateurs qui voient votre contenu. Elle comprend souvent des abonnés et des non-abonnés. L'exposition correspond au nombre total de fois où votre contenu a été montré aux utilisateurs, y compris ceux qui l'ont vu plusieurs fois. Ce sont là des indicateurs essentiels si vos objectifs sont axés sur l'accroissement de la sensibilisation. Pour les vidéos, le nombre de vues peut être plus approprié.
- > **Engagement** | Le taux d'engagement mesure le nombre de clics, de mentions j'aime, de commentaires, de partages et de partage de gazouillis dont bénéficie votre contenu. Il permet de

déterminer le degré d'activité de votre public par rapport à votre contenu. Il comprend également le taux de clics, le taux de rétention (pour les vidéos) et les visites de profil. Le taux de clics est le rapport entre le nombre de clics sur un lien précis et le nombre de fois qu'un message a été affiché; il est utilisé pour mesurer l'efficacité des campagnes de publipostage électronique. Ainsi, si un message est vu 100 fois et fait l'objet de 5 clics, le taux de clics est de 5 %. La rétention, quant à elle, évalue la capacité de l'utilisateur à rester centré et actif sur une période prolongée, par exemple en commentant ou en partageant. Ces deux mesures sont essentielles pour comprendre l'efficacité et la longévité du contenu des médias sociaux.

- > **Audience** | Votre audience correspond au nombre total de personnes qui vous suivent ou d'abonnés. La construction d'une audience est essentielle au partage de contenu. Le taux de croissance de l'audience peut être un excellent indicateur à surveiller pendant les campagnes.

Comment élaborer un message approprié pour les médias sociaux?

Pour que le message d'une campagne soit efficace, son contenu doit être attrayant, informatif et percutant. La fiche d'information intitulée [Community-Based Toolkit for Road Safety \[en anglais\]](#) donne un aperçu de la création d'une stratégie pour la formulation des messages et l'utilisation des mots-clics. Il y a plusieurs aspects à prendre en compte pour la création d'un message.

- > Comprendre les caractéristiques démographiques, les intérêts et les préoccupations de votre public afin d'adapter le message de manière à susciter l'intérêt et l'engagement.
- > Définir le message principal ou l'appel à l'action que vous souhaitez transmettre. Il peut s'agir d'améliorer la sensibilisation, de favoriser un comportement responsable ou d'encourager le recours à d'autres solutions.
- > Rédiger un titre convaincant en utilisant un langage fort ou en posant des questions qui incitent à la réflexion.
- > Utiliser des éléments visuels percutants, tels que des images, des documents infographiques ou des vidéos qui trouvent un écho auprès de votre public.
- > Diffuser des statistiques pertinentes et des faits crédibles pour souligner la gravité de la conduite avec facultés affaiblies.
- > Raconter l'histoire de personnes ayant subi les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies pour susciter l'empathie.
- > Fournir des conseils pratiques sur la prévention de la conduite avec facultés affaiblies et souligner les avantages de choix responsables.
- > Inclure des témoignages personnels ou des citations en vue de créer un lien émotionnel.
- > Incorporer des appels à l'action clairs, tels que le partage, la mobilisation ou la participation à des événements.
- > Utiliser des mots-clics pertinents pour accroître la visibilité et participer à des conversations plus larges. Les exemples incluent #conducteursobre, #SoberDriver ou #SafeRides.
- > Encourager le dialogue en posant des questions, en menant des sondages et en vous engageant activement auprès de votre public.
- > Planifier les publications de manière stratégique pour obtenir une portée maximale et maintenir une présence cohérente.

Comment formuler mon message?

Il est essentiel de formuler vos messages en utilisant une terminologie appropriée quand il est question de conduite avec facultés affaiblies. Voici quelques termes courants qui permettent d'éviter les stéréotypes, d'encourager un comportement responsable et de modifier la perception du public.

Collision ou accident

Il est important d'utiliser le terme « collision » au lieu du terme « accident » pour changer la perception du public sur les collisions liées à la conduite avec facultés affaiblies et pour reconnaître que ces collisions sont évitables. Parler d'accident laisse entendre que l'événement était inévitable ou non intentionnel. Or, une collision due à la conduite avec facultés affaiblies est tout à fait évitable. L'utilisation du terme « collision » permet d'attribuer la responsabilité au conducteur à l'origine de la collision, oriente la perception du public sur la question (à savoir que la conduite avec facultés affaiblies est évitable et inacceptable) et influence les discussions stratégiques. Pour en savoir plus, téléchargez la fiche d'information de la FRBR intitulée Parlons collisions.

Conducteur sobre ou conducteur désigné

Le terme « conducteur sobre » indique qu'il est essentiel de ne pas consommer d'alcool ou de drogue lorsqu'on conduit un véhicule. Il ne laisse aucune place à la confusion ou à l'interprétation quant à la sobriété d'une personne, qui est souvent mal jugée. L'expression « conducteur désigné » peut donner lieu à des idées fausses sur la quantité d'alcool, de drogues ou d'autres substances qu'une personne peut consommer tout en restant apte à conduire. En fait, des discussions avec de jeunes consommateurs de cannabis révèlent que le terme conducteur désigné peut indiquer **une personne qui consomme du cannabis tandis que les autres consomment de l'alcool**. Par conséquent, l'expression conducteur sobre renforce une culture de comportement responsable et élimine toute forme de conduite avec facultés affaiblies.

Conducteur aux facultés affaiblies ou conducteur ivre

Le terme conducteur aux facultés affaiblies englobe un éventail plus large de facteurs d'affaiblissement des facultés que simplement l'alcool, tels que les drogues, les médicaments ou une combinaison de substances. Le terme « facultés affaiblies » décrit l'état du conducteur et met l'accent sur la diminution de ses capacités, plutôt que sur la seule consommation d'alcool. Le terme « conducteur ivre » peut avoir une connotation négative, donnant notamment l'idée que seules les personnes visiblement ou fortement intoxiquées sont dangereuses sur la route. Cela ne tient pas compte des risques posés par les personnes dont l'état d'ivresse est faible. Il est important de comprendre que plusieurs éléments, tels que la nourriture consommée, le degré de fatigue et d'autres facteurs, peuvent contribuer à l'affaiblissement des facultés, même en présence de faibles quantités d'alcool.

Accroître l'engagement

L'utilisation de mots-clics ainsi que l'identiquetage de contacts et d'organisations dans les publications sur les médias sociaux peuvent favoriser l'engagement et contribuer au rendement positif de vos efforts sur les médias sociaux. En outre, la publication quotidienne de contenu (cinq jours par semaine), même une seule fois par jour, peut contribuer à accroître l'engagement, car votre contenu a alors plus de chances d'apparaître dans le flux de votre audience et de produire une certaine constance.

La création d'un contenu attrayant pour les médias sociaux n'est que la première étape. La clé consiste à s'assurer que le contenu est découvert puis relayé pour accroître votre portée et, idéalement, générer un engagement authentique et une conversation en ligne. Les mots-clics attribuent une catégorie à vos messages, ce qui permet à votre public de comprendre plus facilement de quoi il s'agit et attire vers votre message les personnes qui recherchent du contenu avec des mots-clics propres à votre message.

Le fait d'identiqueter des contacts ou des organisations dans vos publications peut favoriser un sentiment de communauté et de collaboration avec vos contacts et peut susciter des mentions j'aime, des commentaires et des partages. Cela encourage également les autres membres de leur réseau à s'intéresser

à votre contenu. L'identiquetage est aussi un moyen d'établir des relations et de faire en sorte que votre contenu soit remarqué par des experts sectoriels et des collaborateurs potentiels.

De nombreuses plateformes de médias sociaux fournissent des analyses permettant de suivre la performance de vos publications, y compris la portée et l'engagement générés par des mentions et des mots-clés précis. Ces données peuvent vous aider à mesurer le rendement positif de vos efforts sur les médias sociaux.

Où puis-je trouver plus d'information?

Des ressources supplémentaires conçues pour aider à prévenir la conduite avec facultés affaiblies sont disponibles auprès de plusieurs organisations.

109 Social Media Demographics Marketers Need to Know in 2024, August 2023

<https://blog.hootsuite.com/social-media-demographics>

Top Social Media Statistics And Trends Of 2023, May 2023, Forbes.com <https://www.forbes.com/advisor/business/social-media-statistics>

Distracted Driving Technology Framework, <https://tirf.ca/e-hub-category/technology>

Parlons collisions, FRBR et DIAD, décembre 2017, <http://tirf.ca/TIRFCAD17BB>

Programme éducatif Sober Smart Driving de la FRBR, sobersmartdriving.tirf.ca

Parachute, Prendre la bonne voie : vers une conduite plus sûre <https://parachute.ca/wp-content/uploads/2021/06/RVZP-Etude-de-cas-1>

Campagne CAA pour la conduite avec facultés affaiblies, <https://123w.ca/case-study/caa>

¹ <https://www.statista.com/statistics/418219/canada-digital-platform-audience>

² https://blog.hootsuite.com/youtube-stats-marketers/#YouTube_user_statistics

³ https://blog.hootsuite.com/social-media-demographics/#Instagram_demographics

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P 0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001

ISBN | 978-1-77874-040-4

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024

FRBR.CA



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

DIAGEO



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Aperçu du Comité d'examen des collisions mortelles

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

La présente fiche d'information vise à aider les collectivités à comprendre le rôle et les avantages d'un comité d'examen des collisions mortelles (CECM). Elle retrace le contexte dans lequel la ville d'Ottawa a mis en place un CECM, y compris les raisons qui ont motivé sa création. Cet aperçu du CECM et des étapes générales de sa création et de sa gestion pourrait aider les collectivités à mieux comprendre les collisions mortelles et les mesures à prendre pour les éviter.

Qu'est-ce qu'un comité d'examen des collisions mortelles?

En 2017, la Ville d'Ottawa a créé un Comité pluridisciplinaire d'examen des collisions mortelles (CECM) sous la forme d'un projet pilote. L'objectif de la création de ce comité était de mener un examen en temps opportun des collisions routières mortelles au fur et à mesure qu'elles se produisaient dans la municipalité.

Le Comité comprend des représentants du Bureau du coroner superviseur régional de l'Est de l'Ontario, du Service de police d'Ottawa (collisions et application du Code de la route), du Service de la circulation (Ville d'Ottawa), d'urbanistes et d'ingénieurs de la ville, du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et de Santé publique Ottawa.

Le Comité examine tous les aspects des collisions mortelles afin de déterminer les facteurs qui y ont joué un rôle et la façon dont ils pourraient être traités. Il est chargé de formuler des recommandations propres au lieu précis de la collision, qui pourraient avoir des répercussions sur l'ensemble du réseau de transport.

On observe plus souvent des CECM à l'échelle municipale, car, dans le cas des communautés rurales, une approche régionale sera vraisemblablement plus efficace ou plus facile à gérer pour les petites localités situées dans une même zone géographique. Toutefois, une telle démarche nécessitera des protocoles de confidentialité plus complexes relativement à un petit nombre d'incidents, afin de protéger la vie privée des personnes.

Pourquoi le CECM a-t-il été créé?

Le CECM a été créé pour permettre aux principaux décideurs municipaux de mieux comprendre les collisions mortelles et les facteurs qui y contribuent. Avant la création du CECM, le Service de police d'Ottawa recueillait des renseignements sur les collisions mortelles et, se fondant sur ses enquêtes, formulait des recommandations d'amélioration qui étaient ensuite communiquées à la municipalité. Cependant, ce processus n'incluait pas d'examen systémique tenant compte du contexte pour éclairer l'établissement de campagnes d'information, guider les améliorations techniques, définir des initiatives d'application de la loi appropriées ou proposer des changements à l'environnement bâti et au réseau de transport, ainsi que des améliorations de la sécurité routière de plus grande portée (p. ex. à l'échelle provinciale ou fédérale).

Quel est l'objectif d'un CECM?

L'objectif d'un CECM est de fournir aux collectivités de toutes tailles un outil qui leur permette de mieux comprendre les collisions mortelles qui surviennent sur leur territoire et de déterminer les facteurs qui y jouent un rôle. Le travail d'un CECM permet de partager une vue d'ensemble des collisions mortelles avec les principales parties prenantes de la communauté, de manière à ce que chaque organisme représenté par les membres participants puisse obtenir une image globale des facteurs qui contribuent aux collisions. En outre, cette démarche facilite la discussion sur les priorités et les mesures concrètes à prendre pour s'attaquer à ces facteurs et prévenir les collisions futures en tirant parti des compétences des divers organismes représentés au sein d'un CECM. Cette initiative repose sur quatre piliers : outre la sensibilisation, l'application de la loi et le génie, l'accent a été mis sur la nécessité d'aider les collectivités à centrer davantage leur attention sur l'environnement bâti.

Il est essentiel que les collectivités obtiennent plus rapidement une compréhension plus complète des facteurs contribuant aux collisions mortelles afin que les décideurs puissent prendre des décisions fondées sur des données en ce qui concerne la sensibilisation, l'application de la loi, le génie et, plus important encore, l'environnement bâti. Cela permet également de disposer d'une analyse plus actuelle des collisions afin que les décideurs puissent prendre des mesures lorsque des problèmes surviennent et définir les actions possibles afin d'éviter de futurs incidents.

Quels sont les organismes représentés au sein d'un CECM?

Mis à l'essai pour la première fois dans la ville d'Ottawa en 2017, le concept du CECM a rassemblé des représentants du Bureau du coroner superviseur régional de l'Est de l'Ontario, du Service de police d'Ottawa (collisions et application du Code de la route), du Service de la circulation (ville d'Ottawa) et des urbanistes et ingénieurs de la ville, du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et, au fil du temps, de Santé publique Ottawa.

La clé du succès d'un CECM consiste à s'assurer que le groupe reste restreint et agile et qu'il sollicite la participation des principaux décideurs à l'échelle locale. Parallèlement, d'autres organismes peuvent être invités à jouer un rôle de conseil ou de consultant ou à partager des connaissances précises ou techniques au sujet de tendances ou de facteurs clés, selon les besoins. Toutefois, le succès d'un CECM repose sur sa capacité à conserver sa taille réduite, sa souplesse et son efficacité.

Les partenaires communautaires ont-ils un rôle à jouer au sein d'un CECM?

Afin de préserver la confidentialité des renseignements personnels, les partenaires communautaires ne sont généralement pas des membres officiels d'un CECM, mais ils jouent un rôle essentiel dans la promotion de la mise en œuvre des changements dans leurs municipalités respectives. L'information contenue dans chaque rapport annuel du CECM devrait apporter des données opportunes aux personnes et aux organisations qui souhaitent promouvoir le changement et l'amélioration de la culture de sécurité routière au sein de leur municipalité.

En outre, les partenaires communautaires sont souvent en mesure de parler des questions liées aux collisions mortelles en utilisant des messages personnalisés et plus pertinents. Inversement, le personnel

du bureau du coroner, des services de police et des administrations municipales pourra communiquer des messages neutres étayés par des données.

Quel est le fonctionnement d'un CECM?

Le processus lui-même suppose la présentation des caractéristiques et des facteurs de chaque mortalité dans un délai donné de quelques jours après qu'elle se soit produite. Cette présentation est suivie d'une période de questions-réponses ouverte à tous, afin que tous les partenaires aient la possibilité de poser des questions. Vient ensuite une table ronde qui permet aux membres de participer en vue de cerner les facteurs qui ont contribué à la collision. Cette discussion permet aussi d'examiner des solutions et des interventions concrètes visant à prévenir une future collision mortelle à cet endroit précis, ainsi qu'à d'autres endroits semblables dans la municipalité.

En fonction de quels critères les organismes membres d'un CECM peuvent-ils partager des données sur les collisions mortelles?

Un CECM est dirigé par le Bureau du coroner superviseur régional et, à ce titre, il a la capacité, définie par la loi (la Loi sur les coroners), de communiquer des renseignements relatifs à chacune des collisions mortelles. Il s'agit notamment d'information relative aux antécédents médicaux de la personne décédée, à la toxicologie et d'autres détails pertinents.

Selon les lois d'autorisation de chaque secteur de compétence, il pourrait être nécessaire de conclure un protocole d'entente ou un accord de partage des données. Dans ce cas, les éléments clés de ce genre d'accord devraient inclure à tout le moins les aspects suivants :

- > confidentialité
- > usage restreint des données
- > propriété des données
- > destruction des données
- > droits de propriété intellectuelle

Quels types de données sont présentés au CECM et pourquoi est-ce important?

Plusieurs sources de données sont présentées au cours des réunions du CECM. Les plus courantes sont les suivantes :

- > **Les données des forces de l'ordre.** Les enquêteurs de la police qui se rendent sur les lieux de collisions mortelles sont autorisés à partager l'information relative à l'enquête sur la collision, les antécédents de conduite des personnes en cause et d'autres renseignements connexes (l'assistance policière aux enquêtes des coroners de l'Ontario est prévue à l'article 9 de la Loi sur les coroners). Il est également important de bien comprendre les données relatives à l'application de la loi et aux plaintes officielles déposées par le public afin d'établir le contexte, par exemple des antécédents de comportements dangereux sur le lieu donné, des plaintes officielles déposées par des résidents ou des campagnes d'application de la loi localisées.
- > **Données techniques.** Le CECM doit également tenir compte de l'historique des collisions survenues à chaque endroit, qui peut être fourni la municipalité, ainsi que de l'information sur les améliorations ou modifications physiques qui ont été apportées à cet endroit. On peut penser ici à des modifications techniques, à la mise en œuvre de technologies de sécurité routière telles que des caméras aux feux rouges et des dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse. La plupart des administrations peuvent aussi fournir un historique des plaintes de résidents à propos du lieu (p. ex. excès de vitesse, comportements dangereux, marquages à la peinture défraîchis).
- > **Campagnes d'information.** Il est également important pour un CECM de savoir si des campagnes d'information du public ont été menées dans chacun des secteurs de compétence. Cet élément a son importance s'il s'agit de nouvelles infrastructures mises en place dans la municipalité, de nouvelles lois ou de la hausse en flèche d'un certain type de collisions.

- > **Données environnementales.** De nombreux secteurs de compétence adoptent désormais une approche en amont dans le but d'aménager des communautés physiquement plus sûres que celles qui ont été construites au cours des 50 dernières années. Il est important que les renseignements générés par les CECM soient communiqués ouvertement afin que le personnel de la planification et les décideurs puissent commencer à influencer les décisions d'aménagement des lotissements au stade du concept ainsi que la planification de l'utilisation des sols.

Les conclusions d'un CECM sont-elles publiées ou communiquées à la communauté?

Oui. Il est essentiel que les travaux du comité d'examen des collisions mortelles de chaque collectivité soient publiés chaque année. Cela permet à la commission et à la municipalité de rendre des comptes et de faire en sorte que la sécurité routière reste une priorité du programme politique. De plus, cela permet aux différentes parties prenantes de la collectivité d'évaluer les progrès réalisés par leur ville en matière de sécurité routière et de contribuer aux initiatives proposées. Il est possible de consulter un exemple de rapport annuel à l'adresse suivante : <https://www.ontario.ca/fr/document/rapport-annuel-2020-du-comite-dexamen-des-collisions-mortelles-ottawa>

Qui, au sein de la communauté, bénéficie de l'existence d'un CECM?

Les données et les connaissances générées par un CECM sont cruciales pour les partenaires de la communauté. Il peut s'agir, entre autres, d'élus, de professionnels de la santé publique, d'une section locale de MADD ou du Conseil de la sécurité, d'organisations de cyclistes et de piétons, de partenaires du secteur privé et de groupes médiatiques. Il est important de diffuser largement le rapport annuel afin d'aider les résidents à comprendre ce qui se passe sur leurs routes et à évaluer les efforts déployés à l'échelle locale pour rendre leurs communautés plus sûres

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P
0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de
bienfaisance 10813 5641 RR001

ISBN | 978-1-77874-037-4

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024

FRBR.CA



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de
lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

DIAGEO



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Guide en 10 étapes pour la création d'un comité d'examen des collisions mortelles

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

Un comité d'examen des collisions mortelles (CECM) est un comité pluridisciplinaire formé pour entreprendre des examens opportuns des collisions routières mortelles qui se produisent au sein d'une municipalité. La présente fiche d'information offre un guide complet en 10 étapes pour la création d'un CECM.

Il est possible d'avoir un aperçu de la structure et des principales caractéristiques d'un CECM en consultant la fiche d'information suivante sur le site Web de la FRBR à : tirf.ca/download/cccf-a-comite-examen-collisions-mortelles

ÉTAPE 1



Mobiliser les principales parties prenantes et recueillir des idées

Déterminez les principales parties prenantes de votre communauté et communiquez avec elles pour mesurer l'intérêt que suscite la création d'un CECM. Dressez un plan d'approche pour évaluer l'intérêt des organismes, échanger des idées, obtenir leur soutien et cerner les problèmes potentiels à prendre en considération. À cette fin, vous pouvez communiquer avec eux individuellement ou organiser une réunion, selon votre connaissance du terrain qui vous orientera vers la meilleure marche à suivre. Les principales parties prenantes à inclure dans ce processus sont les suivantes :

- > le bureau du coroner régional
- > le service de police (bureaux des enquêtes sur les collisions et de l'application du Code de la route)
- > les ingénieurs de sécurité routière de la municipalité
- > le ministère des Transports
- > les représentants de l'unité locale de santé publique
- > les autres parties prenantes du milieu de la sécurité routière, selon le cas

Pour ces parties prenantes, l'intérêt de constituer un CECM réside dans la manière dont le partage de l'information relative aux collisions mortelles peut contribuer à la coordination des ressources en vue d'accroître l'efficacité, au classement prioritaire des problèmes grâce à l'établissement d'un consensus et à l'orientation de l'élaboration d'initiatives ciblées et plus étendues. On trouve plus souvent les CECM à l'échelle municipale, tandis que les petites localités rurales situées dans la même zone géographique bénéficieront davantage d'une approche régionale. Toutefois, cette dernière nécessitera des discussions plus approfondies sur le partage de renseignements confidentiels entre les communautés.

Afin d'orienter la discussion, il est utile d'établir des points de discussion clés qui aideront à structurer les conversations avec les différents groupes et organismes. Voici quelques sujets importants à aborder :

- > une brève présentation du CECM et de ses objectifs (voir la [fiche d'information](#))
- > une demande claire pour chaque organisme et les avantages de la participation (p. ex. permettre aux organismes de cerner plus efficacement les problèmes, de répartir les ressources et de coordonner les actions)
- > des mécanismes pour structurer la relation entre les partenaires (p. ex. le mandat)
- > des mécanismes qui pourraient faciliter le partage des données pertinentes (p. ex. les lois et règlements existants, les protocoles d'entente, les mandats)
- > la nature des résultats qui peuvent être obtenus et les publics qui peuvent être atteints (p. ex. les rapports annuels comme éléments de base pour rédiger des messages de sécurité routière opportuns à l'intention de la communauté)

ÉTAPE 2



Préparer une lettre d'invitation à l'intention des parties prenantes

Si les discussions initiales suscitent un intérêt général pour la création d'un CECM, il est recommandé d'envoyer un courriel ou une lettre officielle au bureau du coroner local pour demander la création d'un CECM dans sa localité ou sa région. En principe, le bureau régional du coroner est en mesure de solliciter divers partenaires et a souvent même le pouvoir légal nécessaire pour faciliter le partage de renseignements confidentiels sur les collisions mortelles au sein d'un CECM. D'autres provinces et territoires peuvent disposer d'un pouvoir légal différent, mais l'objectif de sécurité publique est présent dans tous les systèmes d'enquête sur les décès. La mobilisation du bureau du coroner local ou régional ou du bureau du médecin légiste est une étape cruciale, car, dans la plupart des secteurs de compétence, les enquêtes sur les collisions mortelles relèvent de leur compétence.

ÉTAPE 3



Organiser une réunion des organismes participants

Cette première réunion officielle des organismes qui acceptent de participer au CECM est essentielle pour établir le cadre des activités à entreprendre. Il est possible d'étudier les mécanismes nécessaires pour officialiser les relations entre les organismes. Un mandat ou autre document semblable est souvent le moyen le plus utile de structurer le partenariat et de décrire sa fonctionnalité. La contribution des organismes membres peut y être établie afin que leur rôle dans le partenariat soit clairement défini.

Il est aussi important de cerner les difficultés perçues et les moyens d'y remédier. Le partage des données et des renseignements relatifs aux collisions mortelles sera probablement considéré comme étant prioritaire. À ce titre, l'inclusion d'une représentation juridique des organismes peut les aider à déterminer les outils appropriés, et les stratégies qui pourraient être utiles pour faciliter le partage des données. Enfin, il convient également de mettre en place une structure pour les réunions et des échéances pour l'examen des collisions mortelles au fur et à mesure qu'elles se produisent.

ÉTAPE 4



Définir les sources de données et les mécanismes de partage

Avec l'aide et l'apport d'un conseiller juridique, les organismes doivent se pencher sur les sources et les éléments de données (c.-à-d. les variables) qui sont nécessaires pour faciliter le travail du CECM. Le type de données nécessaires pour dresser le tableau complet d'une collision mortelle constitue un bon point de départ pour la discussion. Dégager le genre de questions auxquelles le CECM souhaite répondre pour éclairer la stratégie de sécurité routière peut contribuer à donner une orientation. Par exemple :

- > Quels sont les principaux facteurs qui contribuent aux collisions mortelles dans votre communauté?
- > Quels sont le profil et les caractéristiques des personnes en cause dans des collisions mortelles?
- > Où les collisions mortelles se produisent-elles le plus souvent dans la communauté?
- > Quelles sont les configurations de collision les plus courantes?

Une fois dressée la liste de variables possibles, il est important de se pencher sur la façon dont ces variables peuvent être définies par les différents organismes, afin d'assurer la cohérence des définitions ou une bonne compréhension des différences de manière à faciliter l'interprétation des données.

Les méthodes de collecte des données et les programmes/plateformes d'analyse de ces données constituent un autre aspect clé à examiner.

Voici quelques sources de données possibles à prendre en considération et leur pertinence pour les travaux d'un CECM :

1. Données relatives à l'application de la loi

- > Données historiques relatives à l'application de la loi pour un lieu ou un corridor donné
 - » les stratégies d'application de la loi (p. ex. application de la loi automatisée, application de la loi à haute visibilité, application de la loi ciblée)
 - » le lieu ou le corridor est-il connu pour des comportements particuliers à haut risque (p. ex. excès de vitesse)
- > les antécédents de conduite des conducteurs en cause dans des collisions mortelles (p. ex. depuis plus de 15 ans)
 - » tous les chefs d'accusation et toutes les condamnations
 - » les suspensions antérieures (médicales ou autres)
- > la catégorie du permis de conduire et l'année d'obtention
- > les déclarations de tout témoin d'une collision mortelle

2. Données techniques

- > dix années de données historiques sur les collisions selon le lieu (p. ex. date, heure, conditions météorologiques)
- > toute amélioration de la chaussée sur les lieux au cours des cinq dernières années
- > les résultats des audits de sécurité en cours ou achevés
- > les plaintes des résidents

3. Données municipales

- > données locales sur les collisions
- > s'il y a lieu, les travaux routiers récents, les traitements techniques ou les réparations sur les lieux de collisions mortelles (p. ex. si la chaussée a été déneigée ou salée dans le cas des collisions mortelles survenant en hiver)

- > d'autres sources de données, notamment données forestières, normes de traçage de ligne, etc.
- > d'autres études sur la sécurité réalisées, telles que des audits d'écoles ou des initiatives de quartier.

4. Données médicales

- > les antécédents médicaux des conducteurs décédés ou des usagers de la route vulnérables dans les collisions mortelles, à partir des dossiers médicaux ou des amis et membres de la famille (p. ex. apnée du sommeil, usage de cannabis à des fins médicales, port de lunettes, antécédents de maladie mentale, problèmes de mobilité)
- > les résultats des analyses toxicologiques de la personne décédée
- > certains antécédents médicaux des conducteurs vivants, tels que la consommation de substances ou d'alcool au volant, peuvent être disponibles si des poursuites pénales sont engagées



Élaborer un mandat

Le mandat du comité doit contenir des paramètres relatifs à l'objectif, à la structure et à la fonctionnalité du CECM, qui sont acceptés par tous les partenaires. Le mandat doit servir de base ou de cadre au CECM. Les éléments clés à inclure dans le mandat sont notamment les suivants :

- > une description de la manière de mener à bien les travaux du comité;
- > l'organisme responsable de la direction du CECM et de ses réunions;
- > les rôles et responsabilités des membres;
- > le délai dans lequel une réunion se tiendra après une collision mortelle;
- > la façon dont l'information recueillie sera protégée et partagée entre les membres;
- > la nature des renseignements, s'ils sont partagés publiquement, que ce soit dans des rapports annuels ou dans le cas d'une demande particulière d'accès à l'information.



Révision du mandat par des professionnels du droit

La protection de la confidentialité des renseignements personnels et de la vie privée des personnes en cause ou tuées dans des collisions routières est une préoccupation majeure pour les organismes gouvernementaux, les professionnels de la santé et les services de police. Souvent, les pratiques liées à la gestion des renseignements personnels recueillis dans l'exercice de leurs fonctions sont régies par des lois ou règlements locaux ou provinciaux, tels que la Loi sur les coroners ou d'autres lois relatives aux enquêtes sur les décès ou à la santé publique. De même, les autorités chargées de délivrer les permis ont aussi des politiques claires concernant la manière dont les données relatives aux permis peuvent être partagées, le moment où elles le sont et les personnes avec qui elles le sont. Ainsi, le fait d'inviter des conseillers juridiques de chaque organisme touché à participer à un CECM peut guider l'élaboration du mandat et garantir que les travaux du CECM sont conformes aux lois et règlements applicables. Il s'agit d'une étape essentielle de diligence raisonnable que chaque organisme doit entreprendre pour protéger son intégrité. Ce travail est également nécessaire pour définir les rôles et les responsabilités de chaque organisme et jeter des bases solides pour les méthodes de travail utilisées dans le cadre d'un CECM.

ÉTAPE 7



Établir un outil de suivi des collisions

Il convient de créer un outil de suivi des collisions au sein du comité. L'objectif de ce document est de suivre les données recueillies à l'étape 4. Le document donnera une vue d'ensemble des éléments de données sur les collisions afin d'aider à cerner les schémas et les points problèmes qui pourraient nécessiter une intervention.

D'une manière générale, il est recommandé que l'information écrite relative à des enquêtes particulières reste en possession d'un membre du CECM (p. ex. le bureau du coroner/de l'enquêteur sur les décès/de la police) qui est responsable de sa confidentialité. Elle ne doit pas être diffusée ni partagée au sein du comité. Cela permet de garantir le respect de la vie privée et de la confidentialité à tout moment.

Les principaux éléments de données à inclure dans une feuille de calcul ou une base de données de suivi sont les suivants :

- > l'heure de la journée
- > le jour de la semaine
- > les facteurs contributifs (vitesse, fatigue, distraction)
- > le degré d'affaiblissement des facultés
- > la marque, le modèle et l'année du véhicule
- > le lieu de la collision
- > la limite de vitesse à l'endroit où la collision s'est produite
- > les antécédents du conducteur
- > l'état de la route
- > tout autre facteur contributif (p. ex. travaux routiers, mauvais temps).

ÉTAPE 8



Créer une structure pour un rapport annuel

Cette discussion doit porter sur la structure du rapport annuel et sur la nature de l'information qu'il contiendra, ainsi que sur la manière dont il sera diffusé ou partagé avec les responsables politiques et les parties prenantes de la communauté. Parmi les autres sujets importants, on peut mentionner les données contextuelles en relation avec les collisions mortelles et l'opportunité de formuler des recommandations précises ou systémiques pour guider la planification et les initiatives en matière de sécurité routière. En ce qui concerne la publication, les points clés à prendre en compte sont la paternité du document, les protocoles de révision interne et externe, les dates de publication annuelle et les éventuels points de discussion ou séances d'information avec les médias.



ÉTAPE 9

Tenir la première réunion

La première réunion officielle d'un CECM doit avoir lieu après une période convenue à la suite d'une collision mortelle, établie à l'étape 4. Certains secteurs de compétence fixent une réunion cinq jours ouvrables après la collision, ce qui permet de commencer l'enquête sur la collision, de recueillir l'information de base sur les conducteurs et de rassembler des renseignements sur le lieu précis de la collision.

La réunion peut ainsi commencer par la collecte de données, suivie d'une discussion initiale sur les facteurs en cause dans la collision (alcool, drogues, vitesse, piétons, historique des lieux) et sur les mesures à prendre pour éviter de nouvelles collisions. Un suivi peut être nécessaire après la réunion initiale, selon les résultats obtenus au fil du temps.



ÉTAPE 10

Produire un rapport annuel

Il est essentiel que le comité fournisse au grand public un rapport sur ses activités de haut niveau. Ce rapport doit inclure :

- > le nombre total de collisions mortelles;
- > le nombre total de personnes tuées;
- > le type d'usagers de la route (cyclistes, conducteurs, motocyclistes, piétons, etc.);
- > le moment de la journée;
- > le jour de la semaine;
- > d'autres renseignements recueillis et non confidentiels.

Le partage de ces données permet d'informer la communauté en général, les décideurs locaux et les organismes communautaires. L'information devrait aussi être utilisée pour suivre l'évolution des initiatives de sécurité routière d'une communauté et déterminer si des progrès ont été accomplis ou non.

Un rapport annuel du CECM peut fournir à la communauté en général des renseignements opportuns et pertinents sur les tendances en matière de mortalité routière, telles que l'augmentation du nombre de décès d'usagers de la route particuliers, les pointes de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue et les effets sur des groupes d'âge précis. Cette information peut être utilisée par les organismes participants pour modifier leurs plans et leurs interventions, mais elle peut aussi servir à d'autres membres de la communauté et d'autres échelons d'administration pour obtenir une compréhension beaucoup plus fine des tendances.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P
0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de
bienfaisance 10813 5641 RR0001

ISBN | 978-1-77874-033-6

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

DIAGEO



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

Stratégies de renforcement des programmes d'antidémarrateurs avec éthylomètre au Canada

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, JUILLET 2024

L'augmentation des cas de conduite avec facultés affaiblies auto-déclarés et des décès parmi les 26 millions de titulaires d'un permis de conduire au Canada, au cours des dernières années et en particulier pendant et après la pandémie, est une source d'inquiétude. Selon le [Sondage sur la sécurité routière 2023](#) de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR), 5,8 % des conducteurs canadiens ont admis avoir pris le volant alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale au cours des 12 mois précédents. Bien que ce pourcentage puisse paraître faible, il importe de souligner qu'il s'agit d'une proportion des 26 millions de conducteurs du Canada (Barrett et coll., 2023).

Il est tout aussi préoccupant de noter que 391 Canadiens ont été tués dans une collision liée à la conduite avec facultés affaiblies en 2021, l'année la plus récente pour laquelle ces données sont disponibles. Ces décès sont survenus dans les 12 mois suivant les collisions sur des voies publiques dans l'ensemble du pays (Vanlaar et coll., 2022). Le pourcentage de personnes tuées sur une voie publique dans une collision avec un conducteur ayant consommé de l'alcool était de 26,5 % (soit environ un décès sur quatre sur la route) en 2021. Même si ce pourcentage se maintient sous la barre des 30 % depuis 2012, il a augmenté au cours des deux dernières années (Barrett et coll., 2023).

Il convient de mentionner que la prévalence de la prise de risques sur la route par des personnes qui ne prenaient pas de tels risques en 2019 a augmenté entre 2020 et 2021 pendant la pandémie. Ces risques comprennent la conduite avec facultés affaiblies, les excès de vitesse, la distraction et la fatigue. Toutefois, si ces trois derniers comportements ont diminué par la suite au sein de cette même population en 2022, il n'en a pas été de même pour la conduite avec facultés affaiblies avant 2023, tandis qu'elle est passée de 10,5 % en 2022 à 5,8 % en 2023 (Barrett et coll., 2023). Par rapport à d'autres comportements à risque, la conduite avec facultés affaiblies a diminué plus lentement, ce qui montre bien qu'il est impératif de mettre en œuvre des actions ciblées pour lutter contre ce comportement.

Une stratégie très efficace et éprouvée pour protéger les collectivités contre la conduite avec facultés affaiblies consiste à obliger tous les conducteurs qui en sont reconnus coupables à faire installer un

L'antidémarrateur avec éthylomètre fait partie des stratégies les plus efficaces pour prévenir la conduite avec les facultés affaiblies

antidémarrateur avec éthylomètre dans leur véhicule. Il s'agit d'un dispositif pourvu d'un éthylomètre, fixé au démarreur du véhicule, qui s'est révélé être l'un des outils les plus efficaces qui existent présentement.

La présente fiche d'information décrit la situation actuelle de la conduite avec facultés affaiblies au Canada et explique l'efficacité de la technologie des antidémarrateurs à éthylomètre. Elle résume aussi les plus récentes pratiques exemplaires en ce qui concerne les programmes d'antidémarrateurs avec éthylomètre que devraient envisager d'adopter les autorités chargées de la délivrance des permis de conduire.

L'antidémarrateur avec éthylomètre constitue une mesure efficace pour améliorer la sécurité routière pour tous

La recherche montre que les antidémarrateurs installés dans le cadre d'un programme robuste permettent d'empêcher ces conducteurs de démarrer leur véhicule quand ils ont consommé de l'alcool, non seulement quand le dispositif est en place, mais aussi après son retrait, car ils réduisent les récidives. Ce qui est encore plus frappant, c'est la preuve que les antidémarrateurs diminuent les collisions liées à l'alcool. L'utilisation de ces dispositifs présente également d'autres avantages, notamment celui de permettre aux conducteurs de conduire en toute légalité, de suivre un traitement, de conserver leur emploi et d'assumer leurs responsabilités familiales tout en étant tenus responsables de leurs actes.

Une évaluation complète, sur une période de cinq ans, du programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre de la Nouvelle-Écosse, au Canada, menée par la FRBR, a révélé une baisse permanente, faible, mais notable, du nombre de collisions mortelles et de blessures graves liées à l'alcool, après la mise en œuvre du programme (Vanlaar et coll., 2017).

Plusieurs études américaines montrent aussi que les lois sur les antidémarrateurs avec éthylomètre applicables à tous les contrevenants ont pour résultat de réduire les collisions mortelles par rapport aux résultats dans les États qui n'ont pas de loi sur les antidémarrateurs avec éthylomètre pour tous les contrevenants. Une étude réalisée en 2021 (Teoh et coll.) a permis d'examiner l'association entre les lois sur les systèmes d'antidémarrage et les collisions mortelles dues à la conduite avec facultés affaiblies entre 2001 et 2019 aux États-Unis. Les résultats révèlent que les lois applicables à tous les contrevenants étaient associées à 26 % moins de conducteurs avec un taux d'alcoolémie (TA) de 0,08 ou plus dans les collisions mortelles, comparativement à l'absence de loi. Les lois sur les récidivistes ont été associées à une réduction de 9 % du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies et les lois sur les récidivistes et les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie élevé ont été associées à une réduction de 20 % du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies dans les collisions mortelles, par rapport à l'absence de loi.

De même, McGinty et ses collaborateurs (2017) ont fait appel à une approche de modélisation multiniveau pour examiner les effets des lois sur les antidémarrateurs de différents États sur les collisions mortelles liées à l'alcool aux États-Unis entre 1982 et 2013. Les lois visant tous les contrevenants ont été reliées à une diminution des collisions mortelles de 7 % (taux d'alcoolémie > 0,08) et de 8 % (taux d'alcoolémie > 0,15). Cela signifie qu'environ 1 250 collisions mortelles auraient été évitées aux États-Unis si tous les États avaient adopté une loi applicable à tous les contrevenants. Cette étude a également montré que la diminution des collisions mortelles devenait évidente environ deux ans après l'entrée en vigueur de la loi.

Outre la réduction du nombre de collisions, les antidémarrateurs, une fois installés dans le véhicule, réduisent la récidive tant chez les premiers contrevenants aux facultés affaiblies que chez les récidivistes. Cela inclut les contrevenants invétérés qui ont conduit à plusieurs reprises après avoir consommé de l'alcool jusqu'à atteindre un taux d'alcoolémie extrêmement élevé et qui résistent au changement de comportement. En fait, plus de dix évaluations de programmes d'antidémarrateurs ont fait état de réductions de la récidive allant de 50 à 90 %, avec une baisse moyenne de 64 % (Willis et coll., 2005; Kanable, 2010; Elder et coll., 2011; Fielder et coll., 2013; McCartt et coll., 2013; Voas et coll., 2013; Beck et coll., 2015; Vanlaar et coll., 2016; Kaufman et Wiebe, 2016).

Des exigences limitées de suspension ferme du permis de conduire réduisent la conduite sans permis

La période de suspension ferme est la période pendant laquelle le permis de conduire d'un contrevenant est suspendu jusqu'à ce que ce dernier soit admissible à l'obtention d'un permis de conduire restreint (avec antidémarrateur). Ce permis restreint ne lui permet de conduire qu'un véhicule équipé d'un dispositif

d'antidémarrage. Il est prouvé que plus tôt les contrevenants participent au programme d'antidémarrage, moins ils sont susceptibles de conduire alors que leur permis est suspendu ou révoqué. Par conséquent, l'élimination de l'exigence de suspension ferme garantit que les conducteurs peuvent conduire légalement et en toute sécurité avec le dispositif installé dans leur véhicule, sans poser de risque pour les autres usagers de la route. Les contrevenants les plus à risque sont plus susceptibles de conduire après avoir consommé de l'alcool pendant la période de suspension ferme, et plus longtemps ils peuvent conduire sans être détectés ou sans subir de conséquences, plus il est probable qu'ils maintiendront ce comportement et ne reprendront pas le permis de conduire. Il est inquiétant de constater que les conducteurs dont le permis a été suspendu ou révoqué sont plus susceptibles d'être en cause dans des collisions, et le fait d'être pris en flagrant délit de conduite sans permis peut les rendre inadmissibles à un programme d'antidémarrage. Cela signifie que l'installation d'un antidémarrage avec éthylomètre dès que possible après l'infraction contribuerait à prévenir les infractions ultérieures qui pourraient autrement se produire pendant la période de suspension ferme (Barrett et coll., 2023; Beirness et coll., 2003; Chamberlain & Soloman, 2012; Voas et coll., 2013; Roberts & Meuleners, 2023). De nombreux États américains (27) imposent seulement aux récidivistes une suspension ferme qui peut être limitée à 30 jours (Barrett et coll., 2023). En d'autres termes, de nombreux États ont abandonné la période de suspension ferme pour s'assurer plutôt que les contrevenants peuvent conduire légalement et en toute sécurité avec un système d'antidémarrage installé dans leur véhicule, plutôt que de conduire sans permis pendant la période de suspension et sans système d'antidémarrage.

Le programme d'antidémarrage obligatoire pour tous les contrevenants est la solution optimale

La recherche a montré qu'il est possible d'augmenter le respect de la loi par la surveillance des contrevenants qui refusent de se soumettre à un alcootest lorsqu'on leur demande de le faire, qui échouent à l'alcootest, qui le falsifient et l'évitent, ainsi que par l'imposition de réponses graduées à ces événements. Par exemple, le contrôle des contrevenants a permis de réduire le taux d'alcoolémie moyen et le nombre d'infractions (Vanlaar et coll., 2013; Ahlin et coll., 2014; Assailly et Cestac, 2014; Voas et coll., 2016; Vanlaar et coll., 2017). Une fois que les usagers d'antidémarrage avec éthylomètre se sont conformés à la réglementation pendant une durée donnée (p. ex. 90 jours) ou pendant une durée déterminée à la fin de la période d'utilisation de l'antidémarrage avec éthylomètre, ils sont admissibles au retrait du dispositif. En revanche, l'échec à un



alcootest ou des tentatives de contournement dans le délai imparti peuvent donner lieu à une prolongation appropriée du programme de 30 à 90 jours. De cette manière, le respect du programme est renforcé chez les participants et le non-respect est sanctionné.

Au Canada, les programmes d'antidémarrateurs les plus complets et applicables au plus grand nombre de conducteurs aux facultés affaiblies se trouvent généralement dans les provinces où le taux de participation au programme est le plus élevé. L'adhésion au programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre y est une condition du renouvellement du permis de conduire, de sorte que les conducteurs aux facultés affaiblies ne peuvent pas simplement attendre la fin de la période de suspension du permis de conduire. La plupart de ces provinces réduisent également la période minimale de suspension du permis de conduire pour encourager les conducteurs aux facultés affaiblies à installer un antidémarrateur avec éthylomètre.

Certaines provinces ont réduit la période de suspension ferme du permis de conduire pour les participants au programme d'antidémarrateur. Il semble que les conducteurs aux facultés affaiblies soient moins enclins à participer à un programme d'antidémarrateur avec éthylomètre s'il est précédé d'une longue période de suspension du permis de conduire. La plupart des provinces ayant un taux de participation élevé ont réduit la période de suspension du permis de conduire pour certaines catégories de personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies et inscrites à leur programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre (Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard, par exemple).

Le rétablissement rapide du permis de conduire n'est peut-être pas suffisant pour motiver les conducteurs aux facultés affaiblies à participer à un programme d'antidémarrateurs. Bon nombre de ces conducteurs choisissent d'éviter les dépenses et les inconvénients liés à l'utilisation d'un antidémarrateur et de conduire malgré la suspension de permis. Toutes les provinces où le taux de participation aux programmes d'antidémarrateur est le plus élevé, et la plupart des autres disposent d'une forme ou d'une autre de programme de mise en fourrière des véhicules en cas de conduite pendant la période de suspension pour conduite avec facultés affaiblies.

En outre, l'assurance est généralement chère au Canada, en particulier dans les provinces dotées de systèmes privés, comme l'Alberta et l'Ontario. Ainsi, le coût élevé de l'assurance pour les conducteurs aux facultés affaiblies ne devrait pas être de nature à décourager les contrevenants, et à les amener à délaissé le système de permis et à conduire illégalement. À la lumière de la diminution des collisions démontrées par l'utilisation d'antidémarrateurs avec éthylomètre, il est justifié d'offrir aux conducteurs aux facultés affaiblies des primes d'assurance abordables, à la fois pour les encourager à participer au programme et pour tenir compte des risques réduits qu'ils posent lorsqu'ils conduisent un véhicule muni d'un antidémarrateur avec éthylomètre.

Les antidémarrateurs à éthylomètre sont sous-utilisés dans bien des secteurs de compétence

Les programmes d'antidémarrateurs sont largement sous-utilisés au Canada. Bien que presque tous les secteurs de compétence disposent d'un programme d'antidémarrateurs, à quelques exceptions près, même les programmes dits obligatoires ne le sont pas vraiment, car ils permettent à certains conducteurs ou, comme c'est le cas en Ontario, à tous les conducteurs de ne pas y participer. Autrement dit, les conducteurs aux facultés affaiblies peuvent éviter l'installation d'un démarreur avec éthylomètre et récupérer néanmoins leur permis de conduire à la fin de la période de suspension. Par conséquent, la réduction démontrée des collisions et de la récidive, qui améliore la sécurité routière, n'est pas maximisée parce que certains conducteurs aux facultés affaiblies n'installent tout simplement pas d'antidémarrateur.

À titre de comparaison, dans les provinces canadiennes, le taux d'installation pour 100 000 titulaires de permis de conduire varie entre 49,2 (Ontario) et 475,9 (Québec). Le programme d'antidémarrateurs est obligatoire pour tous les conducteurs aux facultés affaiblies au Québec, en Saskatchewan, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. En revanche, en Colombie-Britannique, en Alberta, au Manitoba et en Nouvelle-Écosse, les programmes ne sont obligatoires que pour les conducteurs aux facultés affaiblies récidivistes, et ils sont facultatifs en Ontario, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Le Nunavut n'a pas de programme à l'heure actuelle. Les taux les plus élevés d'installation d'antidémarrateurs pour 100 000 titulaires de permis de conduire se trouvent dans les secteurs d'administration où les programmes sont obligatoires, notamment au Québec (475,9), en Saskatchewan (352,6) et à l'Île-du-Prince-Édouard (220,5). Inversement, bien que l'Ontario soit la province la plus peuplée du Canada, elle présente l'un des taux d'installation d'antidémarrateurs les plus faibles pour 100 000 titulaires de permis de conduire (49,2)¹.

Si l'on compare les taux d'installation d'antidémarrateurs en fonction des accusations de conduite avec facultés affaiblies, on constate que les taux peuvent encore être améliorés dans toutes les provinces. Toutefois, les taux les plus élevés d'installation d'antidémarrateurs par accusation de conduite avec facultés affaiblies se trouvent dans les provinces dotées de programmes obligatoires, notamment le Québec (339 %), l'Île-du-Prince-Édouard (118 %) et la Saskatchewan (94 %)². Alors que l'Ontario a un faible taux d'installation d'antidémarrateurs par accusation de conduite avec facultés affaiblies (44 %), c'est en Colombie-Britannique que ce taux est le plus bas (27 %).

En définitive, il reste encore beaucoup à faire pour améliorer le taux de participation aux programmes d'antidémarrateurs dans tout le Canada.

Exemples de programmes efficaces d'antidémarrateurs avec éthylomètre

L'efficacité des programmes est directement liée à des taux de participation élevés. La recherche montre que les programmes les plus inclusifs, applicables au plus grand nombre de conducteurs aux facultés affaiblies, sont liés aux taux les plus élevés de participation aux systèmes d'antidémarrateurs (Chamberlain, Solomon et Murie, 2013). Les programmes efficaces ont souvent pour caractéristiques une loi applicable à tous les contrevenants, une gestion rigoureuse des données et une bonne communication avec les organismes, un programme de surveillance des fournisseurs, un retrait fondé sur la conformité et l'usage de technologies avancées (caméras, GPS, rapports en temps réel, etc.). Quelques exemples de programmes efficaces et de leur succès sont résumés ci-dessous.

Colorado. Le programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre du Colorado est supervisé par le Département du revenu du Colorado et le Département des véhicules automobiles. Les critères d'admissibilité au programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre pour tous les conducteurs aux facultés affaiblies sont appliqués uniformément dans tout le Colorado et les conditions d'admissibilité sont définies dans une loi de l'État. Les conducteurs aux facultés affaiblies qui souhaitent retrouver leurs privilèges de conduite doivent faire installer un antidémarrateur avec éthylomètre et se conformer à toutes les autres exigences de rétablissement liées à la suspension ou à la révocation de leur permis avant d'y être admissibles. Les permis restreints avec antidémarrateur qui sont délivrés sont les seuls permis du Colorado sur lesquels le mot *restricted* (restreint) apparaît dans la partie supérieure du recto du permis. Cette mention signale aux forces de l'ordre que le conducteur doit avoir installé un antidémarrateur avec éthylomètre dans le véhicule qu'il conduit. Le Colorado compte 990 dispositifs d'antidémarrage installés pour 100 000 habitants. Il est possible de consulter un rapport complet sur le programme du Colorado en ligne à l'adresse suivante : tirf.us/projects/colorado-ignition-interlock-program-evaluation.

Minnesota. Le programme d'antidémarrateurs du Minnesota est administratif et géré conjointement par le bureau de la sécurité routière (Office of Traffic Safety ou OTS) et le service des véhicules automobiles (Driver and Vehicle Services ou DVS), deux divisions du Département de la sécurité publique. Le DVS gère les adhésions, supervise l'utilisation des dispositifs et applique les sanctions pour les participants qui ne respectent pas les exigences du programme. L'OTS assure le soutien financier et les services de communication, de formation et de sensibilisation. Le DVS gère également le site Web sur les antidémarrateurs avec éthylomètre, ce qui facilite l'adhésion, la sensibilisation et les partenariats. Le programme d'antidémarrateurs du Minnesota adhère à plusieurs pratiques fondées sur des preuves pour améliorer la participation et l'efficacité, notamment : admissibilité de tous les contrevenants, élimination des périodes de suspension sévère, retrait fondé sur le respect des règles ainsi que traitement, sensibilisation relative à l'alcoolisme ou les deux à la fois. Le Minnesota compte 329 antidémarrateurs avec éthylomètre installés pour 100 000 habitants. Il est possible de consulter un rapport complet sur le programme du Minnesota à l'adresse suivante : tirf.us/projects/minnesota-ignition-interlock-evaluation.

Washington. La police de l'État de Washington est l'organisme de régulation des dispositifs d'antidémarrage, des techniciens d'entretien et des centres de service pour antidémarrateurs dans l'ensemble de l'État de Washington. Le programme d'antidémarrateurs avec éthylomètre de la police de l'État de Washington est géré par la Section de la conduite avec facultés affaiblies (Impaired Driving Section) du Bureau des services de laboratoires de police scientifique (Forensic Laboratory Service Bureau) et se compose d'agents des forces de l'ordre et de personnel de soutien qui se consacrent au respect des règles concernant les antidémarrateurs et à la sécurité du public. Le programme des antidémarrateurs de l'État de Washington adhère à plusieurs pratiques fondées sur des données probantes afin d'améliorer la

participation et l'efficacité, notamment : admissibilité de tous les contrevenants, élimination des périodes de suspension sévère, retrait fondé sur le respect des règles ainsi que traitement, sensibilisation relative à l'alcoolisme ou les deux à la fois. L'État de Washington compte 416 antidémarrateurs avec éthylomètre installés pour 100 000 habitants.

Conclusion

Compte tenu de l'augmentation du nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés depuis 2019, il est impératif d'accroître la participation aux programmes d'antidémarrateurs dans l'ensemble du Canada pour améliorer la sécurité routière. Les exigences obligatoires en matière d'antidémarrateurs sont liées à une participation accrue au programme, et la mise en œuvre de programmes obligatoires dans toutes les administrations canadiennes entraînerait très probablement des taux de participation plus élevés, ce qui réduirait la conduite avec facultés affaiblies et les collisions liées à ce comportement. En 2021, les provinces dotées de programmes obligatoires affichent les taux d'installation les plus élevés, ce qui prouve que les exigences obligatoires en matière d'antidémarrateurs sont efficaces pour accroître la participation des conducteurs aux facultés affaiblies.

Références

- Ahlin, E. M., Zador, P. L., Rauch, W. J., Howard, J. M. & Duncan, G. D. (2011). First-time DWI offenders are at risk of recidivating regardless of sanctions imposed. *Journal of criminal justice*, 39(2), 137-142.
- Assailly, J.-P. & Cestac, J. (2014). Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 64: 141-149.
- Barrett, H. Delavary, M. Lyon, C., Vanlaar, W. G. M. & Robertson, R. D. (2023). Sondage sur la sécurité routière 2023. L'alcool au volant au Canada. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Beirness, D. J., Marques, P. R., Voas, R. B., & Tippetts, A. S. (2003). The impact of mandatory versus voluntary participation in the Alberta ignition interlock program. *Traffic Injury Prevention*, 4(S1), 24-27.
- Chamberlain, E., & Solomon, R. M. (2012). The challenges of implementing interlock best practices in a federal state: the Canadian experience. *Injury prevention*, 18(5), 347-352.
- Chamberlain, E., Solomon, R. & Murie, A. (2013, août). Increasing alcohol interlock participation rates in Canada: Best practices and effects of insurance. In *Proceedings from 20th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*. Brisbane, Australia.
- McGinty, E. E., Tung, G., Shulman-Laniel, J., Hardy, R., Rutkow, L., Frattaroli, S. & Vernick, J. S. (2017). Ignition interlock laws: Effects on fatal motor vehicle crashes, 1982-2013. *American journal of preventive medicine*, 52(4), 417-423.
- Roberts, P. L., & Meuleners, L. B. (2023). Optimising alcohol interlock program performance. *Journal of road safety*, 34(4), 51-60.
- Teoh, E. R., Fell, J. C., Scherer, M. & Wolfe, D. E. (2021). State alcohol ignition interlock laws and fatal crashes. *Traffic injury prevention*, 22(8), 589-592.
- Vanlaar, W. G. M., Hing, M. M. & Robertson, R. D. (2017). An evaluation of Nova Scotia's alcohol ignition interlock program. *Accident Analysis & Prevention*, 100, 44-52.
- Vanlaar, W. G. M., Lyon, C., Simmons, S. et Robertson, R. D. (2022). Sondage sur la sécurité routière 2022 : L'alcool au volant au Canada. Fondation de recherche sur les blessures de la route : Ottawa, Ontario.
- Vanlaar, W. G. M., McKiernan, A. et Robertson, R. D. (2013). Behavioral patterns of interlocked offenders: Phase II. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., & Grosz, M. (2007). Can Interlock Programs that Are Tied to License Reinstatement Work? In *The 8th International Annual Ignition Interlock Symposium*, Seattle, WA.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: Evidence for effectiveness. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 40(9): 1953-1960
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: Evidence for effectiveness. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 40(9): 1953-1960

¹ Les territoires sont exclus ici en raison de leur population réduite.

² Les pourcentages supérieurs à 100 % peuvent être dus à des sanctions administratives liées au permis de conduire en cas de faible taux d'alcoolémie, qui prévoient l'imposition d'un antidémarrreur avec éthylomètre en plus des accusations de conduite avec facultés affaiblies.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Consultez frbr.ca.



171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P 0B4 Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001

ISBN | 978-1-77874-034-3

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024



FRBR.CA



COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

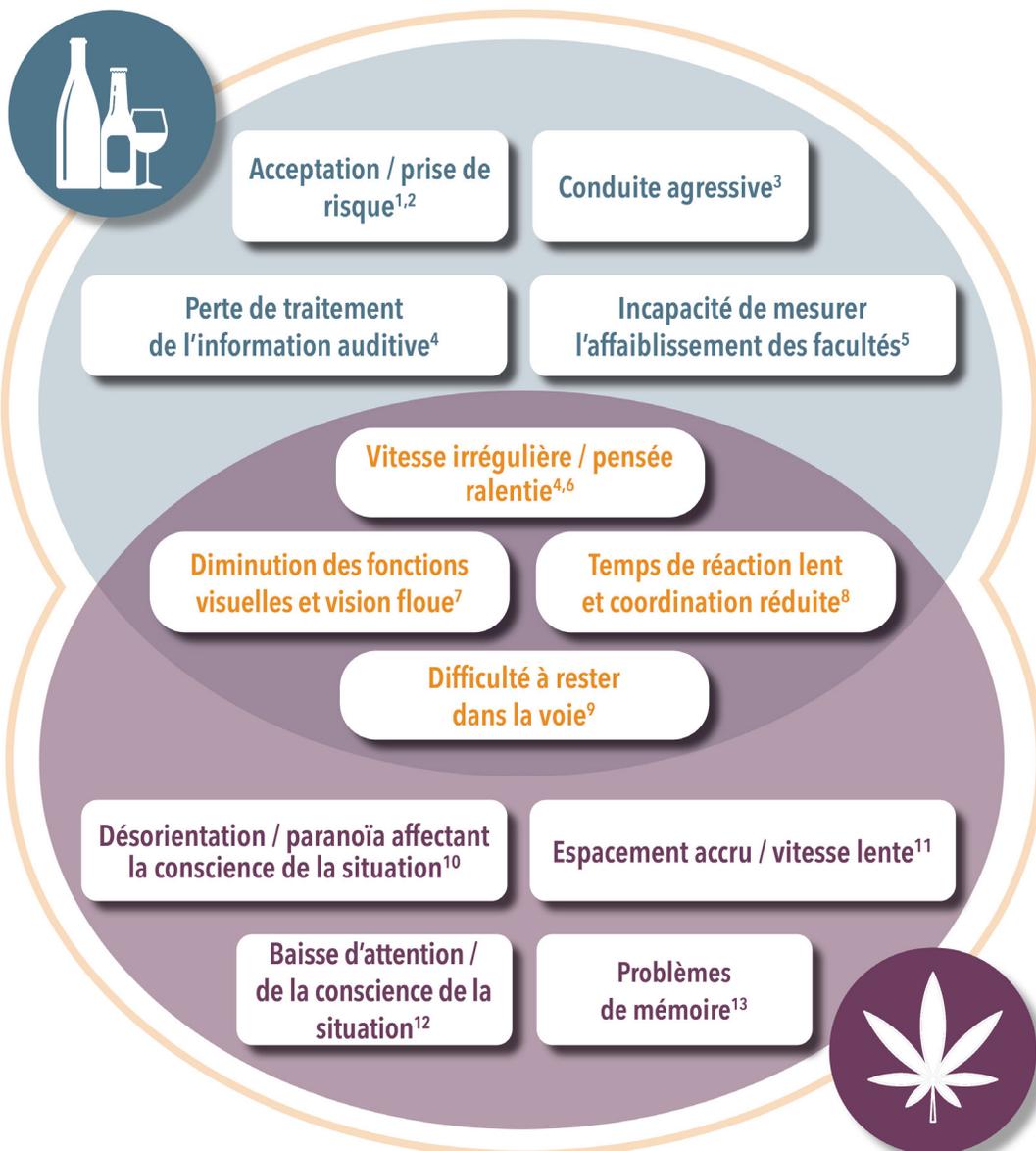
DIAGEO

VOS FACULTÉS SONT-ELLES AFFAIBLIES?

ALCOOL ET CANNABIS | LE CHOIX SÛR : ZÉRO



EFFETS AIGUS DE L'ALCOOL SUR LES CAPACITÉS DE CONDUITE



EFFETS AIGUS DU CANNABIS SUR LES CAPACITÉS DE CONDUITE

LES DROGUES N'AFFAIBLISSENT PAS TOUTES LES FACULTÉS DE LA MÊME FAÇON. LES COMBINER PEUT AUGMENTER VOS RISQUES.

Projet : tirf.ca/projects/idcc | Pour en savoir plus : sobersmartdriving.tirf.ca

¹ & ¹² Broyd et coll. (2016)

² Brevers et coll. 2014

³ Upile et al. 2007 et NHTSA 2021

⁴ Lyon et Robertson (2020)

Consultez les sources à tirf.ca

⁵ & ⁹ Sewell et coll., (2009)

⁶ Starkey et Charlton, (2017)

⁷ Ortiz-Peregrina et coll. (2022)

⁸ Compton (2017) Bourque et Potvin (2021)

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024

¹⁰ Englund et coll. (2013)

¹¹ Compton 2017

¹³ Dellazizzo et coll. (2021)





COALITION CANADIENNE CONTRE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES



FRBR.CA

La vision de la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public.

171, rue Nepean, bur. 200 Ottawa, ON Canada K2P 0B4

Sans frais | 1-877-238-5235

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024

DIAGEO

La FRBR et Diageo North America ont formé la CCCFA afin de
lutter contre la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



FRBR