



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

FRBR

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 délaissier 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'antidémarrageurs 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'antidémarrageurs 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'antidémarrageurs 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'antidémarrageurs dans tout le Canada.

Exemples de programmes efficaces d'antidémarrageurs 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'antidémarrageurs (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'antidémarrageurs 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'antidémarrageurs 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 antidémarrageur 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 antidémarrageur 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 antidémarrageur avec éthylomètre dans le véhicule qu'il conduit. Le Colorado compte 990 dispositifs d'antidémarrageur 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'antidémarrageurs 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 antidémarrageurs avec éthylomètre, ce qui facilite l'adhésion, la sensibilisation et les partenariats. Le programme d'antidémarrageurs 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 antidémarrageurs 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'antidémarrageur, des techniciens d'entretien et des centres de service pour antidémarrageurs dans l'ensemble de l'État de Washington. Le programme d'antidémarrageurs 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 antidémarrageurs et à la sécurité du public. Le programme des antidémarrageurs 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