



# Sondage sur la sécurité routière 2006

La conduite  
en état d'ivresse



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE

## **La Fondation de recherches sur les blessures de la route**

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

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

### **Fondation de recherches sur les blessures de la route**

**171, rue Nepean, bureau 200**

**Ottawa (Ontario) K2P 0B4**

**Téléphone : (613) 238-5235**

**Télécopieur : (613) 238-5292**

**Courriel : [tirf@trafficinjuryresearch.com](mailto:tirf@trafficinjuryresearch.com)**

**Site Web : [www.trafficinjuryresearch.com](http://www.trafficinjuryresearch.com)**

**Décembre 2006**

Fondation de recherches sur les blessures de la route  
Droits d'auteurs © 2006  
ISBN : 978-0-920071-63-2

# **Sondage sur la sécurité routière 2006**

## **La conduite en état d'ivresse**

Ward Vanlaar

Herb Simpson

Dan Mayhew

Robyn Robertson

Soutien financier assuré par :

---

Principaux parrains :

**Transports Canada**



**Brewers of Canada**



**Brasseurs du Canada**

**Toyota Canada Inc.**



---



# Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	<b>ii</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Méthode</b> .....	<b>3</b>
<b>La conduite en état d'ivresse au Canada</b> .....	<b>5</b>
Combien de Canadiens meurent dans des collisions routières mettant en cause un conducteur en état d'ébriété? .....	5
Combien de Canadiens prennent le volant après avoir consommé de l'alcool?.....	7
Combien de Canadiens conduisent alors qu'ils croient avoir dépassé la limite permise aux termes de la loi? .....	8
Est-ce que le nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool augmente ou diminue?.....	8
<b>Préoccupations à propos de la conduite en état d'ivresse</b> .....	<b>11</b>
Où se situe la question de la conduite en état d'ivresse dans l'ordre des priorités publiques? .....	11
Est-ce que la conduite en état d'ivresse continue d'être un problème de sécurité routière important pour les Canadiens? .....	12
Existe-t-il une relation entre le degré de préoccupation que suscite la conduite en état d'ivresse et le comportement déclaré de conduite après consommation d'alcool?.....	14
<b>Raisons pour lesquelles les Canadiens sont si préoccupés par la conduite en état d'ivresse</b> .....	<b>15</b>
Le degré de préoccupation en fonction de la perception du risque et de la fréquence .....	15
<b>Perceptions de l'efficacité de la loi et de son application</b> .....	<b>19</b>
Est-ce que les Canadiens croient que les conducteurs en état d'ébriété seront arrêtés par la police et soumis à un alcootest? .....	19
Les Canadiens pensent-ils que des mesures immédiates seront prises à l'égard des conducteurs ivres qui sont arrêtés?.....	21
Les Canadiens croient-ils que les conducteurs en état d'ébriété accusés de conduite en état d'ivresse seront reconnus coupables par les tribunaux? .....	22
Quelle peine les Canadiens croient-ils que les tribunaux imposeront aux conducteurs en état d'ébriété reconnus coupables? .....	23
Les Canadiens pensent-ils que la loi sur la conduite en état d'ivresse empêche efficacement la récidive?.....	24
Résumé.....	25
<b>Soutien du public aux mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse</b> .....	<b>27</b>
Niveau de soutien aux différentes mesures .....	27
<b>Conclusion</b> .....	<b>31</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>35</b>





- Les Canadiens voient la conduite en état d'ivresse comme un important problème social et de sécurité routière.
- Bien qu'on ait noté une tendance générale à la baisse du nombre de personnes tuées dans des collisions routières dans lesquelles un conducteur ivre était en cause sur les routes publiques, une grande partie de cette diminution a eu lieu au cours des années 1990. Les progrès depuis ont été limités. De plus, le nombre de décès liés à l'alcool demeure élevé (815 en 2004).
- On compte environ 10,2 millions de déplacements au cours de l'année écoulée pendant lesquels les Canadiens disent avoir pris le volant alors qu'ils croyaient dépasser la limite permise par la loi.
- Toutefois, la plupart de ces déplacements (92,4 %) ont été réalisés par un petit nombre (4,4 %) de conducteurs.
- Les Canadiens continuent d'être davantage préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse que par tout autre problème social de l'heure; ils continuent également de le percevoir comme le plus important problème de sécurité routière.
- Il y a trois raisons principales pour lesquelles les Canadiens sont aussi préoccupés par la conduite en état d'ivresse. Premièrement, ils croient que la conduite en état d'ivresse est plus dangereuse que tous les autres problèmes de sécurité routière. Deuxièmement, ils sont convaincus que la conduite en état d'ivresse est un comportement plus répandu que tout autre, à l'exception de l'utilisation du cellulaire au volant. Troisièmement, ils croient que les conducteurs en état d'ébriété ne perçoivent pas la conduite en état d'ivresse comme dangereuse.
- Une autre explication du degré de préoccupation serait le faible niveau de confiance accordé au système de justice pénale pour contrer le problème de la conduite en état d'ivresse.
- La perception du manque d'efficacité et d'efficience du système de justice pénale pourrait aussi expliquer le comportement des Canadiens qui conduisent après avoir consommé de l'alcool, même quand ils croient avoir dépassé la limite permise.
- Les Canadiens appuient l'intensification des efforts visant à lutter contre ce problème : contrôles routiers ponctuels par les policiers, mise en fourrière immédiate des véhicules dont les conducteurs ont échoué un alcootest, usage obligatoire d'antidémarrateurs avec éthylomètre pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies et évaluation de la coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Les Canadiens accordent considérablement moins de soutien à l'abaissement de la limite légale du taux d'alcoolémie (TA).
- De façon générale, un degré de préoccupation élevé à l'égard du problème de la conduite en état d'ivresse est associé à un niveau de soutien élevé pour la plupart des mesures énumérées.



- Fait intéressant, les antidémarrageurs avec éthylomètre obtiennent davantage d'appui parmi ceux qui déclarent avoir conduit moins de deux heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool, que parmi ceux qui déclarent ne pas avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, ce qui semble indiquer que les conducteurs qui consomment de l'alcool considèrent ces dispositifs comme une conséquence moins négative que d'autres sanctions comme l'annulation de leur permis de conduire ou la prison.



# Introduction —●

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

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

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

Le présent rapport décrit les résultats du Sondage sur la sécurité routière de 2006 concernant la question de la conduite en état d'ivresse. Le contexte sert à présenter les résultats et à les comparer à ceux des années précédentes.





# Méthode

Cette sixième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 75 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage. Celui-ci a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs qui a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2006.

Au total, 1 201 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2005 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,9 %, 19 fois sur 20.



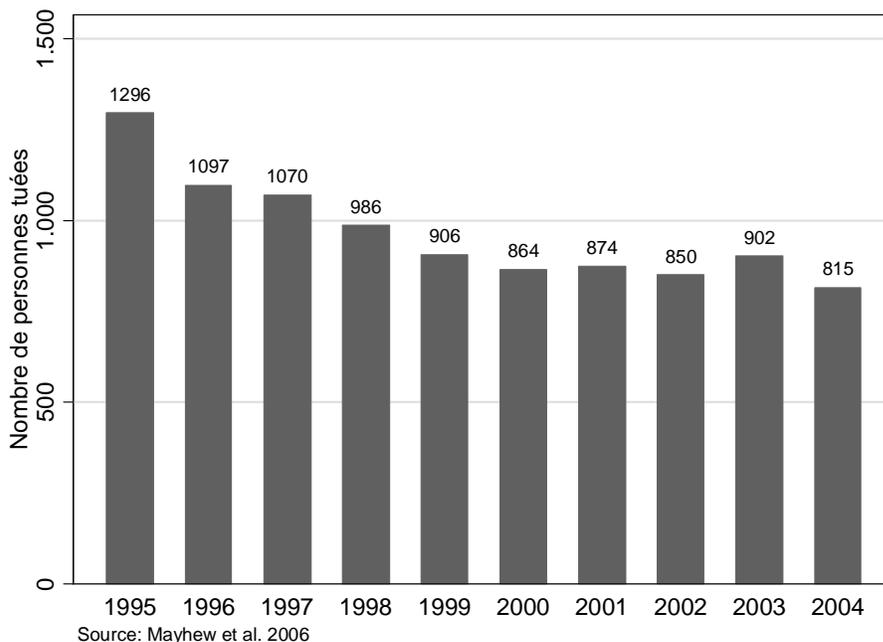


# La conduite en état d'ivresse au Canada

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

La figure 1 montre le nombre de personnes tuées dans une collision mettant en cause un conducteur ivre au Canada, entre 1995 et 2004. La tendance générale à la baisse est évidente : dans l'ensemble, on note une diminution du nombre de personnes tuées, qui est passé de 1 296 en 1995 à 815 en 2004 (Mayhew et coll., 2006).

**Figure 1. Nombre<sup>1</sup> de personnes tuées dans une collision routière mettant en cause un conducteur en état d'ébriété<sup>2</sup>.**



Malgré la tendance à la baisse des décès attribuables à l'alcool, le nombre de personnes tuées demeure élevé – 815 en 2004.

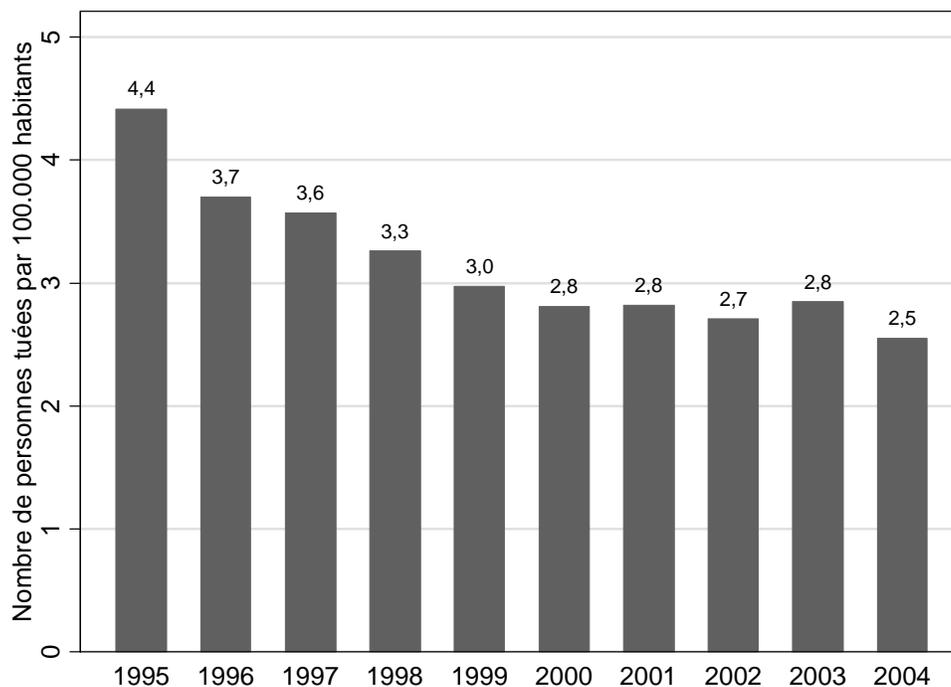
<sup>1</sup> Les données représentent une estimation basée sur le pourcentage de décès à l'égard desquels l'information permettait de déterminer qu'il y avait eu consommation d'alcool.

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



La tendance à la baisse est un peu plus prononcée quand le nombre de personnes tuées est normalisé à l'aide des données disponibles au sujet de la population. Les figures 2 et 3 montrent le nombre de personnes tuées dans une collision routière au Canada mettant en cause un conducteur en état d'ébriété par tranche de 100 000 habitants et de 100 000 conducteurs détenteurs de permis, respectivement.

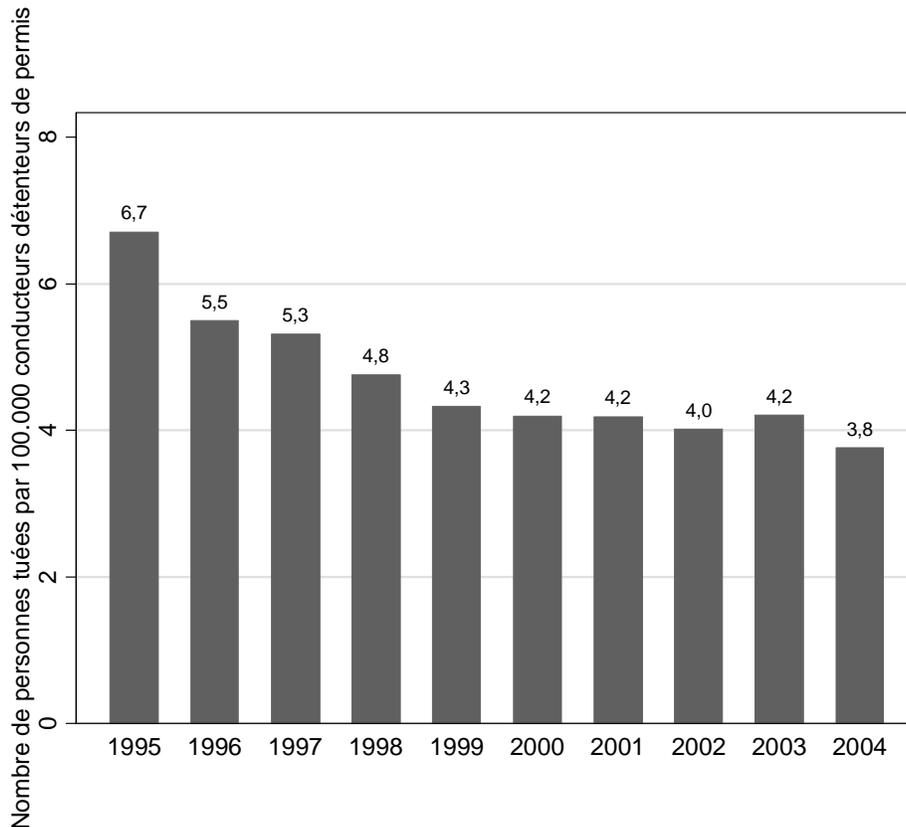
**Figure 2. Nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur en état d'ébriété, par tranche de 100 000 habitants**



Une grande partie de la baisse, en termes absolus et relatifs, a eu lieu au cours des années 1990. Malgré une diminution continue, quoique moins prononcée, ces dernières années, le nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur en état d'ébriété demeure élevé et préoccupant. Environ 30 % de tous les décès qui surviennent sur les routes canadiennes sont attribuables à des collisions routières mettant en cause un conducteur en état d'ébriété (Mayhew et coll., 2006).



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



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

Quelque 17,5 % des Canadiens déclarent avoir conduit un véhicule moins de deux heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool au moins une fois au cours des 30 jours précédents. Ce pourcentage peut paraître élevé, mais il doit être interprété avec prudence, car une quantité quelconque correspond non pas seulement aux quantités qui entraînent le dépassement de la limite légale, mais aussi aux petites quantités, notamment à une seule consommation – ce qui se traduirait généralement par un taux d'alcoolémie (TA) de 0,02 %. Néanmoins, ce pourcentage représente la proportion de toutes les personnes qui admettent avoir pris le volant moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool.



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

Les répondants au Sondage devaient aussi indiquer à combien de reprises ils avaient conduit à un moment ou à un autre des 12 derniers mois, alors qu'ils avaient probablement dépassé la limite permise – 7,7 % ont répondu l'avoir fait au moins une fois. Lorsqu'on applique cette proportion à l'ensemble de la population des conducteurs détenteurs de permis, on constate que 1,7 million de Canadiens déclarent avoir conduit au cours de la dernière année alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise<sup>3</sup>.

7,7 % des Canadiens titulaires de permis (soit environ 1,7 million de Canadiens) déclarent avoir conduit au cours des 12 derniers mois alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise.

Si l'on compare le nombre de fois que les conducteurs ont déclaré avoir eu ce comportement à la proportion correspondante du nombre total de conducteurs titulaires de permis, on estime qu'environ 10,2 millions de déplacements ont eu lieu l'année dernière, tandis que les conducteurs considéraient avoir dépassé la limite permise. Toutefois, la plupart de ces déplacements (92,4 %) ont été réalisés par un petit nombre (4,4 %) de conducteurs.

Environ 10,2 millions de déplacements ont été effectués au cours de la dernière année par des conducteurs qui croyaient avoir dépassé la limite permise.

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

Pour la sixième année consécutive, le Sondage sur la sécurité routière a recueilli des données sur le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir conduit après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool au cours des 30 derniers jours. La figure 4 présente les résultats en même temps que ceux d'un sondage de 1998, précurseur du Sondage sur la sécurité routière. Comme on peut le constater, il y a eu une baisse constante du pourcentage de ceux qui déclarent avoir conduit après avoir bu, de 1998 à 2003 inclusivement. Le pourcentage a augmenté en 2004, diminué de nouveau en 2005, avant de remonter en 2006<sup>4</sup>. Il serait prématuré de tenter de prévoir si la tendance de

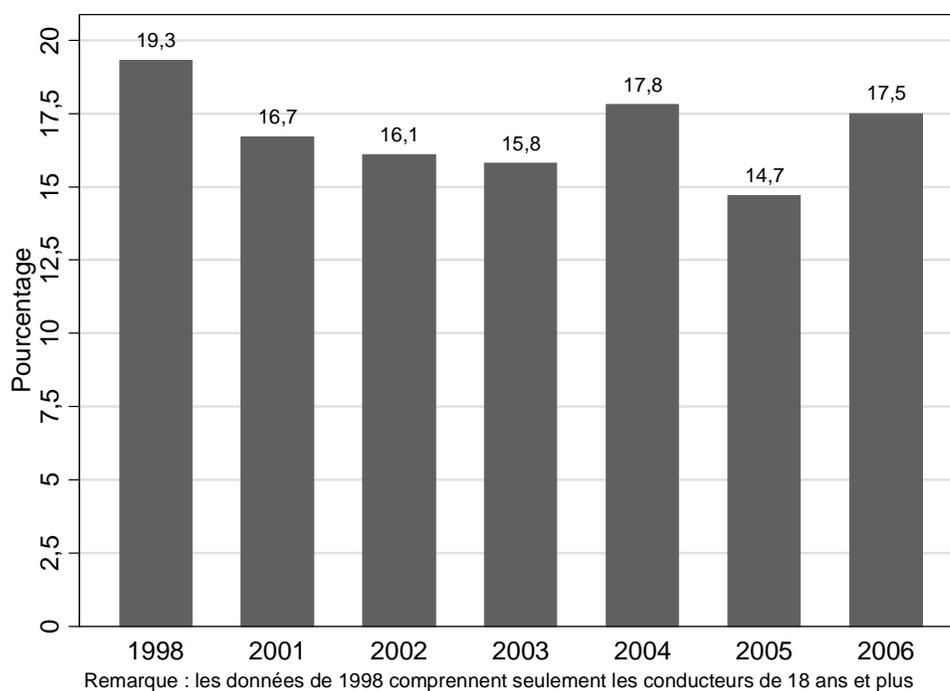
<sup>3</sup> D'après une estimation de 22,25 millions de conducteurs détenteurs de permis.

<sup>4</sup> Les données de 1998 sont tirées de Simpson et coll., 1999; celles de 2001 à 2005, de Beirness et coll., 2005.



1998 à 2003 se poursuivra ou non. Si elle continue, les résultats de 2004 et 2006 pourraient être considérés comme des distorsions attribuables à des fluctuations aléatoires.

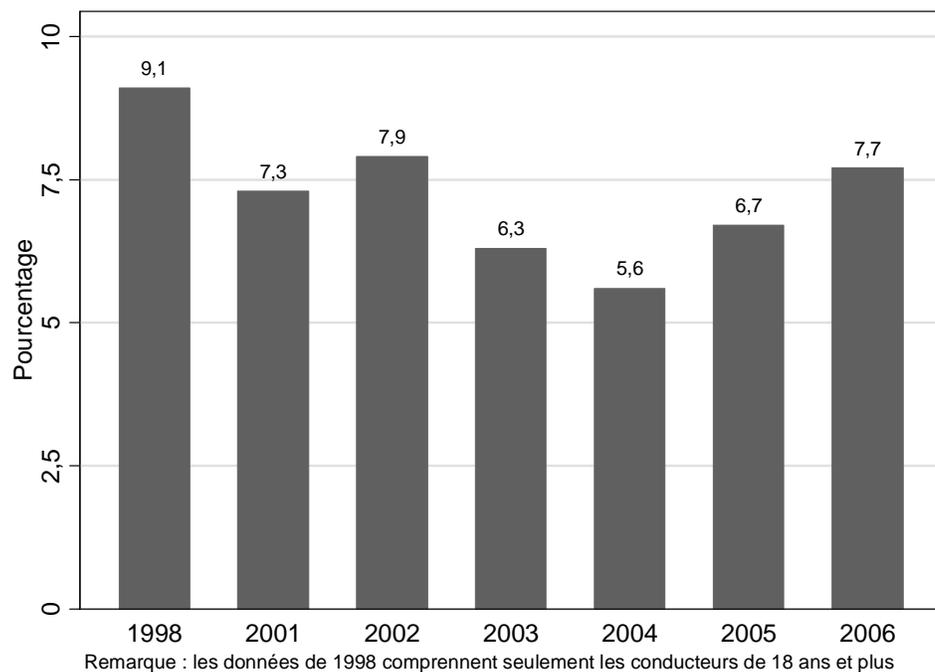
**Figure 4. Pourcentage de conducteurs déclarant avoir conduit moins de deux heures après avoir pris de l'alcool au cours des 30 derniers jours**



Toutefois, la tendance est relativement différente quand on examine le pourcentage de conducteurs qui admettent avoir conduit alors qu'ils avaient dépassé la limite légale au cours des 12 derniers mois (figure 5). On notait une baisse raisonnablement constante et encourageante jusqu'en 2004, mais on constate ensuite une augmentation en 2005 et en 2006, qui pourrait être le signe d'une réelle tendance à la hausse. Cette tendance doit être surveillée de près dans les prochains sondages.



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



# Préoccupations à propos de la conduite en état d'ivresse

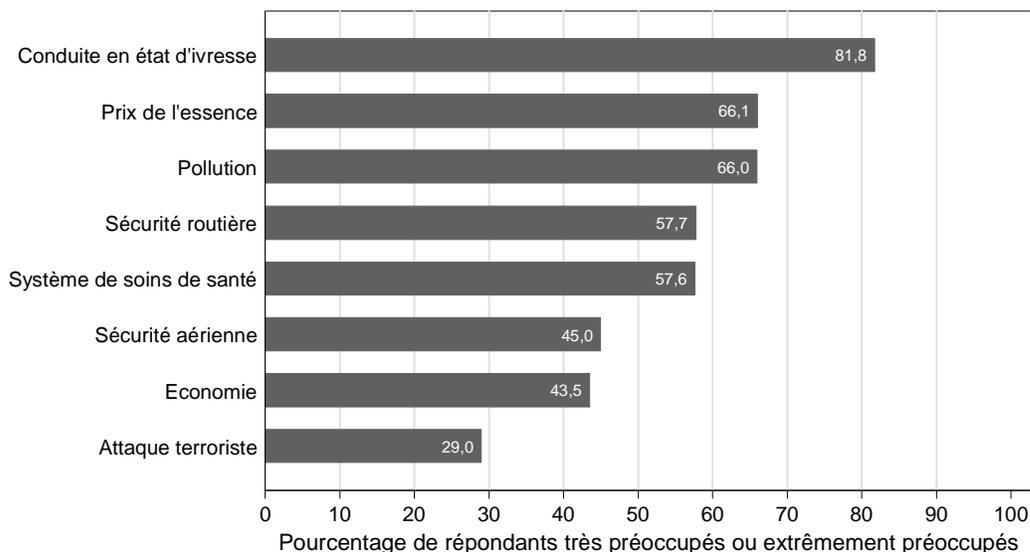
Où se situe la question de la conduite en état d'ivresse dans l'ordre des priorités publiques?

Les Canadiens sont davantage préoccupés par le problème de l'alcool au volant que par bien d'autres problèmes de l'heure tels que l'état du système de soins de santé, la pollution, la sécurité aérienne, les attaques terroristes, la sécurité routière en général, le prix de l'essence ou l'état de l'économie.

La figure 6 montre le pourcentage de répondants qui sont « très préoccupés » ou « extrêmement préoccupés » par divers problèmes sociaux, classés selon une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé). Il est clair que le nombre de Canadiens préoccupés par la conduite en état d'ivresse est plus grand que le groupe de ceux qui sont préoccupés par les autres questions présentées : 81,8 % se disent « très préoccupés » ou « extrêmement préoccupés » par le problème de la conduite en état d'ivresse.

Les Canadiens sont davantage préoccupés par la conduite en état d'ivresse que par tout autre problème social de l'heure.

**Figure 6. Degré de préoccupation au sujet des problèmes sociaux – En pourcentage**



Aucun des problèmes n'atteint ce degré de préoccupation. Celui qui se classe au deuxième rang, soit le prix de l'essence, par exemple, est beaucoup moins préoccupant, à 66,1 %. Comparativement à l'année dernière, les résultats sont légèrement différents en ce qui a trait au prix de l'essence qui, à ce moment, était au deuxième rang, mais très près de la conduite en état d'ivresse (Beirness et coll., 2005). Ce résultat n'est pas surprenant, puisque le Sondage a été réalisé l'année dernière à un moment où le prix de l'essence avait grimpé à plus d'un dollar le litre dans tout le Canada. Lorsqu'il est redescendu, les Canadiens se sont habitués au nouveau prix qui les préoccupe donc moins maintenant.

Par contre, le pourcentage de Canadiens très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse n'a pas changé depuis 2001.

Au moins 80 % des Canadiens ont coté ce problème comme étant très ou extrêmement préoccupant et, chaque année, l'ont désigné comme étant plus préoccupant que divers autres problèmes sociaux (voir Beirness et coll., 2005, 2004, 2003, 2002).

Depuis 2001, au moins 80 % des Canadiens sont très ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse.

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

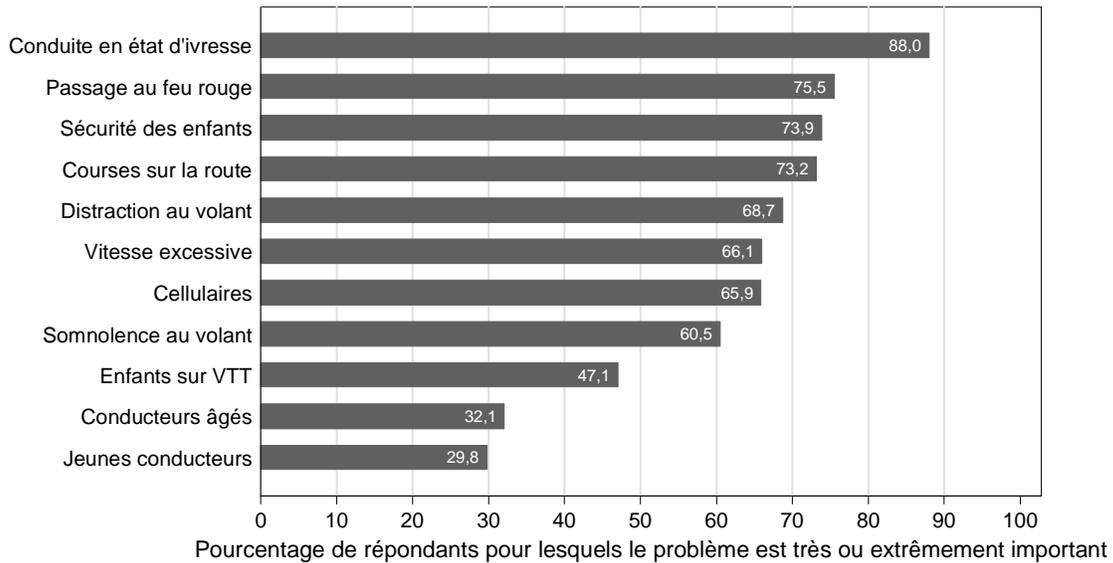
Les répondants ont aussi indiqué le degré de préoccupation que suscitent divers problèmes de sécurité routière, dont la conduite en état d'ivresse. Ils ont déterminé la gravité de chaque problème sur une échelle à six points, où 1 correspond à « pas un problème du tout » et 6, à « extrêmement grave ». La figure 7 montre le pourcentage de répondants pour qui le problème est très grave ou extrêmement grave. La figure 8 donne la cote moyenne sur la même échelle à six points, pour chaque problème.

Non seulement les Canadiens considèrent-ils la conduite en état d'ivresse comme un problème social grave, mais elle constitue le problème de sécurité routière le plus grave auxquels ils sont confrontés aujourd'hui. Sur les 11 problèmes de sécurité routière mentionnés dans le sondage, la conduite en état d'ivresse est considérée comme très grave ou extrêmement grave par 88 % des Canadiens, ce que confirme la cote moyenne la plus haute (5,5), à la figure 8. Ces résultats sont beaucoup plus élevés que

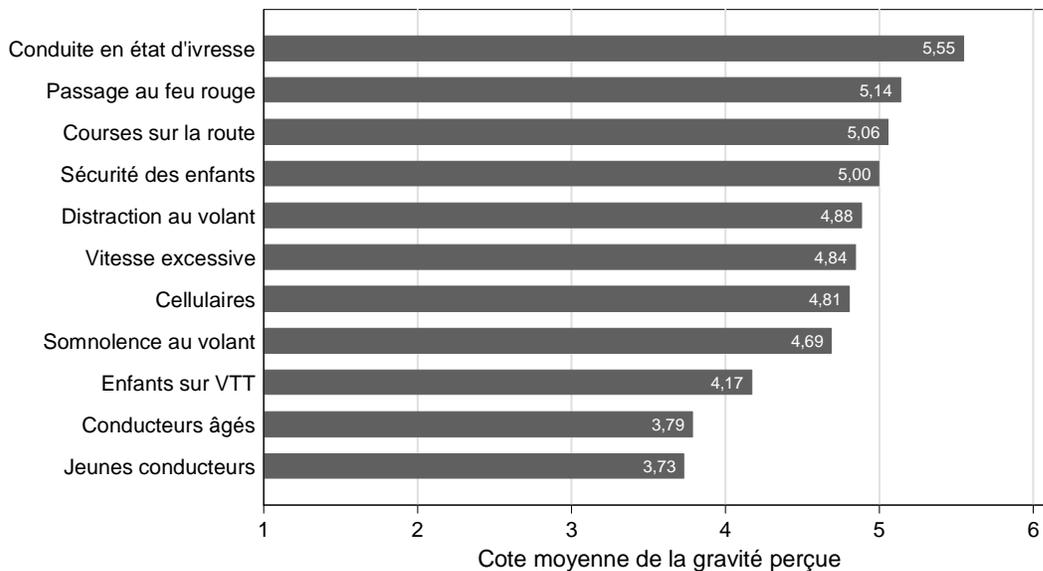


ceux du passage au feu rouge (75,5 %; 5,1), qui a été coté comme le deuxième plus important problème.

**Figure 7. Degré de préoccupation à l'égard des problèmes de sécurité routière – En pourcentage**



**Figure 8. Degré de préoccupation à l'égard des problèmes de sécurité routière – Cote moyenne**



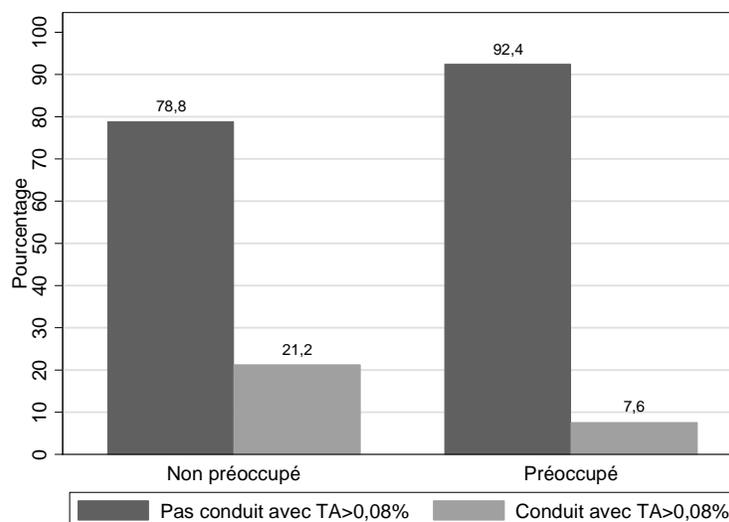
Comparativement aux années précédentes, les Canadiens continuent de considérer la conduite en état d'ivresse comme le plus important problème de sécurité routière. Depuis 2001, elle conserve le premier rang de la liste des problèmes de sécurité routière (Beirness et coll., 2005, 2004, 2003, 2002).

Les Canadiens continuent de considérer la conduite en état d'ivresse comme le plus important problème de sécurité routière.

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

Il existe une relation importante entre le degré de préoccupation que suscite la conduite en état d'ivresse et la conduite avec un TA jugé vraisemblablement supérieur à la limite permise. Comme on peut le constater à la figure 9, les Canadiens qui ne sont pas préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse comptent parmi ceux qui sont plus susceptibles de déclarer avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise que les Canadiens que le problème préoccupe (21,2 % comparativement à 7,6 %). Cette constatation semble indiquer qu'un degré approprié de préoccupation au sujet du problème de la conduite en état d'ivresse pourrait être suffisant pour empêcher ou dissuader la conduite après la consommation d'alcool. Le défi consiste à déterminer comment susciter ce genre de préoccupation.

**Figure 9. Pourcentage de conducteurs déclarant avoir conduit alors qu'ils dépassaient la limite permise au cours des 12 derniers mois, par rapport à leur degré de préoccupation au sujet de la conduite en état d'ivresse**



# Raisons pour lesquelles les Canadiens sont si préoccupés par la conduite en état d'ivresse

Comme il est indiqué dans la section précédente, les Canadiens continuent d'être très préoccupés par la conduite en état d'ivresse – ils la considèrent comme un important problème social et le plus important problème de sécurité routière. Compte tenu du nombre de pertes de vie sur les routes chaque année à cause de l'alcool au volant, du nombre élevé de conducteurs ivres et des variations relativement restreintes de l'étendue du problème depuis quelques années, ces préoccupations semblent justifiées.

Paradoxalement, toutefois, il a été démontré que les Canadiens ne sont pas vraiment au courant des faits liés aux conséquences des collisions routières (voir Singhal et coll., 2006) – par exemple, les Canadiens ne savent à peu près pas combien de décès, on dénombre chaque année, et de nombreux Canadiens croient à tort que le nombre de décès sur les routes augmente chaque année. On peut donc se demander ce qui influe sur le degré de préoccupation du public. Le sachant, on comprendrait mieux ce qui façonne l'opinion publique au sujet des dangers associés à certains problèmes de sécurité routière. Nous tentons donc, dans la présente section, d'élucider les raisons pour lesquelles les Canadiens sont si préoccupés par la conduite en état d'ivresse.

## Le degré de préoccupation en fonction de la perception du risque et de la fréquence

Certains affirment (p. ex. Vanlaar, 2004; Vanlaar et Yannis, 2006) que lorsque les gens mesurent la gravité de problèmes tels que la conduite en état d'ivresse, ils font implicitement une distinction entre la fréquence du comportement (à quelle fréquence ils croient que les conducteurs prennent le volant après avoir consommé de l'alcool) et le risque que posent ces conducteurs pour la sécurité du public (la probabilité qu'un conducteur ayant consommé de l'alcool cause une collision routière).



Ainsi, quelqu'un qui croirait que ceux qui boivent et conduisent sont nombreux et que les conducteurs ayant consommé de l'alcool courent un risque élevé de causer une collision serait très préoccupé par la question. Une personne qui croit que la conduite en état d'ivresse est rare et ne constitue pas un comportement particulièrement risqué ne sera pas vraiment préoccupée par le problème.

Afin d'examiner les préoccupations des Canadiens en fonction de la fréquence et de la perception du risque, on a eu recours à une technique appelée analyse multidimensionnelle (Coxon, 1982; StataCorp, 2005) qui a été appliquée aux données du Sondage sur la sécurité routière. Cette analyse a révélé que les Canadiens considèrent la conduite en état d'ivresse comme étant à la fois fréquente et risquée – ils croient qu'elle est plus courante que les autres problèmes de sécurité routière (à l'exception de l'utilisation d'un cellulaire au volant) et aussi plus risquée que tout autre problème de sécurité routière.

Il existe aussi un autre facteur pouvant contribuer au degré de préoccupation, celui de savoir si la personne pense que d'autres sont aussi préoccupés. En d'autres mots, si elle croit que d'autres membres du public partagent son point de vue concernant la fréquence et le risque du problème. En termes simples, si vous pensez que les autres ne considèrent pas ce comportement comme un problème, vous êtes d'autant plus inquiet. Les préoccupations au sujet de la conduite en état d'ivresse devient alors fonction de trois facteurs : la fréquence *perçue* de la conduite en état d'ivresse; le risque *perçu* de la conduite en état d'ivresse et la *perception* du degré de préoccupation des autres.

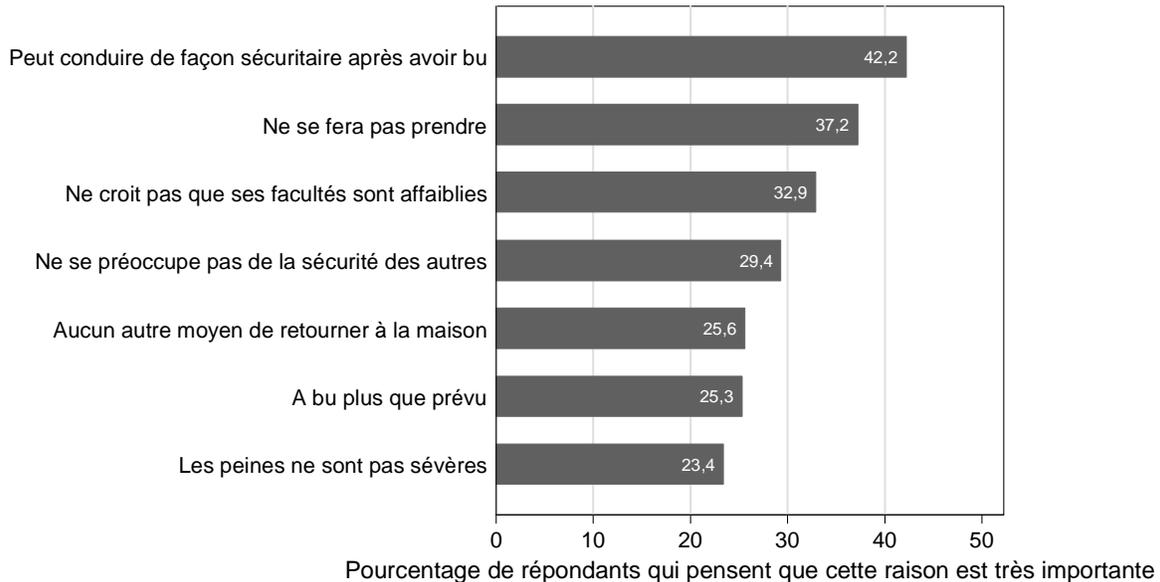
L'information sur ce dernier point a été obtenue dans le cadre du sondage en demandant aux répondants pourquoi ils pensent que les conducteurs conduisent après avoir consommé de l'alcool. Ils ont eu à noter l'importance accordée à chacune des raisons énumérées à la figure 10 par les conducteurs au moment de prendre la décision de conduire après avoir pris de l'alcool. On peut voir que quatre Canadiens sur dix (42,2 %) croient que la raison la plus importante est que le conducteur pense que cette conduite ne présente pas de risque, ce qui peut être considéré comme une indication du degré de préoccupation du conducteur ayant pris de l'alcool.



Collectivement, les résultats présentés ci-dessus montrent que les Canadiens sont préoccupés par la conduite en état d'ivresse pour les trois raisons suivantes :

- les Canadiens croient que la conduite en état d'ivresse est très courante;
- ils croient que la conduite en état d'ivresse est associée au risque le plus élevé de causer une collision;
- leur préoccupation pour la conduite en état d'ivresse est d'autant plus grande qu'ils croient que les conducteurs en état d'ébriété sont peu préoccupés par le risque qu'ils présentent – c.-à-d. ils pensent que les conducteurs ayant consommé de l'alcool croient ne présenter aucun risque.

**Figure 10. Perception qu'a le public des raisons pour lesquelles certains Canadiens conduisent après avoir consommé de l'alcool – En pourcentage**



Une autre raison importante de la préoccupation des Canadiens au sujet de la conduite en état d'ivresse serait liée à leur perception de la loi et de son application. À cet égard, comme le montre la figure 10, 37,2 % des Canadiens pensent que le simple fait de « ne pas se faire prendre » suffit à justifier leur comportement. Cet aspect est examiné plus à fond dans la prochaine section.





# Perceptions de l'efficacité de la loi et de son application —●

Il est bien connu que l'un des facteurs associés entre autres à l'observation de la loi est la probabilité de se faire prendre (Homel, 1988; Ross, 1992; Zaal, 1994). Si l'application de la loi est perçue comme n'étant pas particulièrement efficace, cela pourrait avoir des répercussions sur le degré de perception qu'ont les Canadiens du problème de la conduite en état d'ivresse, aussi bien que sur leur propre comportement. Nous avons mentionné précédemment que le fait de « ne pas être pris » était la deuxième plus importante raison, selon les Canadiens, de ceux qui décident de conduire après avoir consommé de l'alcool. Plus précisément, 37,2 % des Canadiens croient que le fait de ne « pas être pris » est une raison très importante pour les conducteurs en état d'ébriété de persister dans leur comportement.

Afin d'étudier plus à fond ce que les Canadiens pensent de l'efficacité de la loi et de son application, un scénario a été présenté aux répondants, suivant lequel 100 personnes sont en état d'ébriété. On leur a alors demandé d'estimer le pourcentage de ces conducteurs qui seraient arrêtés; s'ils sont arrêtés, combien seraient appréhendés; s'ils sont appréhendés, combien seraient trouvés coupables; après avoir été jugés coupables, combien récidiveraient.

## Est-ce que les Canadiens croient que les conducteurs en état d'ébriété seront arrêtés par la police et soumis à un alcootest?

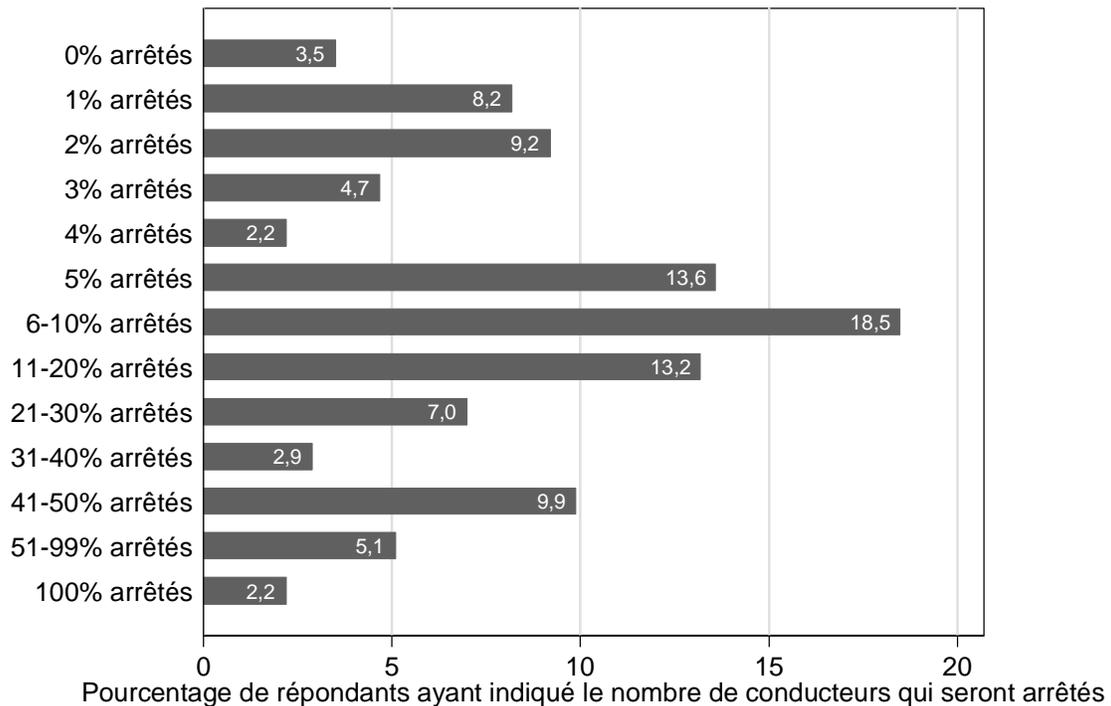
La figure 11 indique le pourcentage de répondants qui croient qu'une certaine proportion des conducteurs en état d'ébriété du scénario ci-dessus seront arrêtés par la police et soumis à un alcootest.

Il est intéressant de noter que seulement 3,5% des répondants ont indiqué que la police n'arrêterait aucun des cent conducteurs ivres pour les soumettre à un alcootest. En 1998, ce pourcentage était de 7 % (voir Simpson et coll., 1999). En d'autres mots, les résultats actuels montrent que 96,5 % des Canadiens pensent que s'il y a cent



conducteurs ivres sur la route, au moins quelques-uns d'entre eux seront arrêtés et soumis à un alcootest.

**Figure 11. Efficacité perçue de l'application de la loi par la police – En pourcentage**



Environ 8,2 % des Canadiens pensent qu'un conducteur sur les cent conducteurs ivres sera arrêté et 9,2 % pensent que deux conducteurs seront arrêtés. La probabilité réelle d'être pris à conduire en état d'ébriété était d'environ 1 sur 200 ou même moins en 1999 (Simpson et coll., 1999) et ce total n'a peut-être pas changé beaucoup depuis.

Une grande partie des Canadiens (88,3 % -- si l'on croit que la probabilité réelle est d'environ 1 sur 100) surestime le risque d'être arrêté. Par exemple, 5,1 % croient que 51 à 99 des cents conducteurs ivres seront arrêtés; 2,2 % pensent que tous seront arrêtés. Le public semble avoir une très grande confiance dans l'application des lois contre la conduite avec facultés affaiblies.



## Les Canadiens pensent-ils que des mesures immédiates seront prises à l'égard des conducteurs ivres qui sont arrêtés?

La question de l'application de la loi est toutefois plus complexe que le simple fait d'arrêter et de soumettre les conducteurs ivres à un alcootest. Pour que le système judiciaire soit efficace et efficient, des mesures immédiates doivent aussi être prises contre les conducteurs arrêtés.

À ce stade, le public a moins confiance au système. On a demandé aux répondants de supposer que les cents conducteurs ivres ont été arrêtés et soumis à un alcootest; on leur a demandé alors d'estimer combien de conducteurs seraient appréhendés et accusés, combien verraient leur permis suspendu à court terme et combien seraient renvoyés chez eux après un simple avertissement.

Quelque 76,5 % des Canadiens croient qu'au moins quelques-uns des conducteurs ivres qui sont arrêtés seront renvoyés chez eux sans autre conséquence qu'un avertissement. De plus, sur les 76,5 %, environ 19 % croient que *la moitié exactement* des conducteurs ivres recevront tout juste un avertissement, et 16,0 % de plus pensent qu'*au moins la moitié* des conducteurs ivres ne seront pas appréhendés, mais recevront seulement un avertissement du policier.

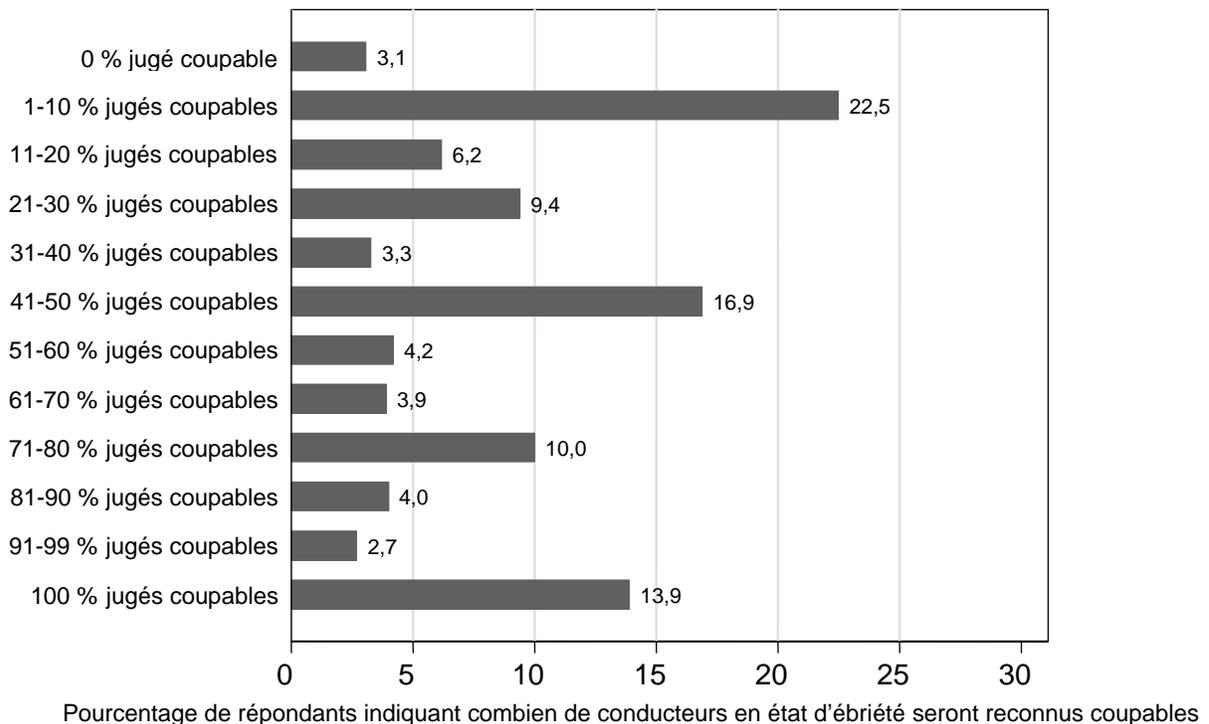
Seulement 17,5 % des Canadiens croient que tous les conducteurs ivres qui sont arrêtés verront leur permis suspendu à court terme et leur véhicule remorqué; seulement 16,4 % pensent que chaque conducteur ivre arrêté sera appréhendé. Par ailleurs, 31,8 % des Canadiens croient que seulement 10 % ou moins verront leur permis suspendu et 39,4 % pensent que 10 % ou moins des conducteurs ivres arrêtés seront appréhendés.



## Les Canadiens croient-ils que les conducteurs en état d'ébriété accusés de conduite en état d'ivresse seront reconnus coupables par les tribunaux?

Posant comme hypothèse que les cent conducteurs aux facultés affaiblies selon la loi ont été *accusés* de conduite en état d'ivresse, on a demandé aux répondants combien d'entre eux finiraient par être *reconnus coupables* par les tribunaux. Les résultats sont présentés à la figure 12. Dans l'ensemble, quelque 60 % des Canadiens croient que la moitié ou moins de ceux qui ont été accusés de conduite en état d'ivresse seront réellement reconnus coupables. Seulement 13,9 % pensent que les cent seront trouvés coupables et un petit pourcentage (3,1 %) croit même qu'aucun de ceux qui ont été accusés de conduite en état d'ivresse ne sera reconnu coupable. *Il est évident que la confiance du public dans le système n'est pas grande.*

**Figure 12. Taux de condamnation perçu pour les conducteurs en état d'ivresse qui sont arrêtés – En pourcentage**



## Quelle peine les Canadiens croient-ils que les tribunaux imposeront aux conducteurs en état d'ébriété reconnus coupables?

Les répondants ont également eu à se demander ce qui arriverait à ceux qui sont réellement reconnus coupables. Près des deux tiers des Canadiens (63 %) pensent que plus de la moitié des conducteurs ivres au sens de la loi reconnus coupables recevront une amende, et plus du tiers (37 %) croient qu'au plus 50 % recevront une amende. Il est intéressant de noter que la plupart des Canadiens (44 %) du premier groupe sont convaincus que tous les conducteurs reconnus coupables auront à payer une amende, tandis que le reste (63 % - 44 % = 19 %) croit qu'entre 51 % et 99 % devront payer une amende. Néanmoins, puisqu'une amende est automatique, tous les conducteurs en état d'ébriété reconnus coupables se verraient réellement imposer une amende, de sorte qu'il semble y avoir un écart entre la perception et la réalité, puisqu'en fait une majorité de la population sous-estime le nombre de conducteurs reconnus coupables qui auront à payer une amende. Un tel écart pourrait contribuer au niveau global de perception de l'efficacité du système de justice au sein du public.

Une proportion à peu près équivalente de Canadiens (62 %) croit que 10 % ou moins des conducteurs trouvés coupables iront en prison. Sur ces 62 %, 19 % pensent qu'aucun des conducteurs ivres reconnus coupables n'ira en prison, tandis que 43 % croient que de 1 % à 10 % des conducteurs en état d'ébriété iront en prison.

Bien que peu de Canadiens croient que plus de 10 % iront en prison, il reste que 9,5 % s'attendent à ce que de 11 % à 20 % des conducteurs en état d'ébriété reconnus coupables aillent en prison; 9,1 % croient que de 21 % à 30 % iront en prison; 8,8 % croient que de 41 % à 50 % iront en prison et 4,1 % pensent que tous les conducteurs en état d'ébriété condamnés feront de la prison.

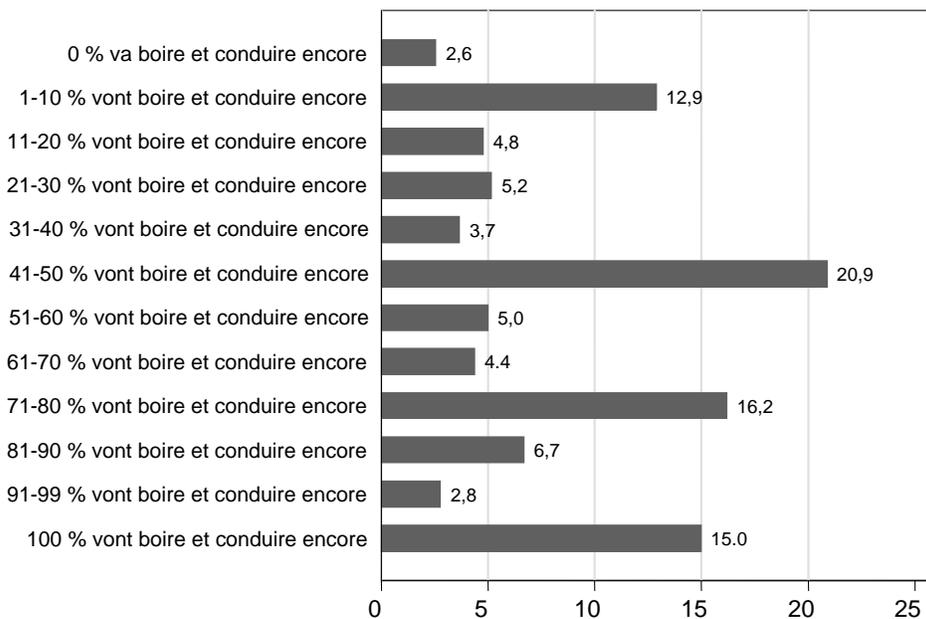
Enfin, à peu près 39 % des Canadiens sont convaincus que tous les conducteurs aux facultés affaiblies auront un dossier criminel et environ 36 % pensent que 10 % ou moins auront un dossier criminel, ce qui signifie qu'environ 4 Canadiens sur 10 (39 %) ont raison. C'est là un écart additionnel qui pourrait fausser la perception qu'a le public de la loi et du système de justice pénale.



## Les Canadiens pensent-ils que la loi sur la conduite en état d'ivresse empêche efficacement la récidive?

On a demandé aux répondants du Sondage de supposer que les cent conducteurs en état d'ébriété avaient été condamnés, puis on leur a demandé d'estimer combien commettraient la même infraction de nouveau. En d'autres mots, ils devaient estimer le taux de récidive. Comme le montre la figure 13, la plupart des Canadiens croient que la plus grande partie répétera l'infraction. Jusqu'à 71 % des Canadiens croient que 50 % ou plus des conducteurs en état d'ébriété condamnés vont conduire de nouveau après avoir consommé de l'alcool<sup>5</sup>. Bien que les données disponibles ne permettent pas d'examiner les raisons pour lesquelles les Canadiens pensent que le taux de récidive sera aussi élevé, *ces réponses semblent indiquer que la majorité des Canadiens fait peu confiance à l'efficacité du système pour modifier le comportement.*

**Figure 13. Taux de récidive perçu parmi les conducteurs en état d'ébriété reconnus coupables – En pourcentage**



Pourcentage de répondants indiquant combien de conducteurs reconnus coupables vont boire et conduire encore

<sup>5</sup> Il convient de noter que la catégorie « 41-50 % vont boire et conduire encore » ne contient que les répondants ayant répondu que 50 % des conducteurs vont conduire encore en état d'ébriété. Dans cette catégorie, aucun répondant n'a donné d'autre pourcentage possible entre 41 % et 50 %. Pour des raisons d'uniformité, cependant, les mêmes catégories ont été utilisées pour recoder la variable et représenter les résultats. Ainsi, si l'on additionne toutes les catégories à partir de 41 % à 50 % et les suivantes jusqu'à 100 %, on obtient 71 % des Canadiens.



## Résumé

Dans cette section, la perception de l'efficacité de la loi et de son application a été examinée à cause de sa pertinence pour l'explication des raisons pour lesquelles les Canadiens sont si préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse.

Bien que les Canadiens croient que le problème de la conduite en état d'ivresse est répandu et à risque, ce qui accroît leur degré de préoccupation, celui-ci est un peu atténué par le fait qu'ils croient également que les conducteurs en état d'ébriété finiront vraisemblablement par se faire arrêter. De fait, ils ont tendance à surestimer les probabilités que la police les arrête pour conduite en état d'ivresse.

Les Canadiens surestiment les risques d'être arrêté par la police pour conduite en état d'ivresse.

Toutefois, les Canadiens croient que les conducteurs aux facultés affaiblies qui sont arrêtés par la police ne seront pas appréhendés ou ne verront pas leur permis suspendu et, s'ils sont accusés et appréhendés, qu'ils ne seront pas reconnus coupables par les tribunaux. De même, les Canadiens croient que si les conducteurs en état d'ébriété sont reconnus coupables, les sanctions qui leur seront imposées seront symboliques et auront peu d'incidence sur la probabilité qu'ils conduisent de nouveau en état d'ébriété. Ce manque de confiance dans le système de justice pénale semble être un important facteur pour déterminer le degré de préoccupation du public à l'égard du problème de la conduite en état d'ivresse.

Les Canadiens pensent aussi que les conducteurs en état d'ébriété arrêtés par la police ne sont pas appréhendés ou n'auront pas de suspension de permis. Ils croient que s'ils sont appréhendés, un grand nombre ne sera pas reconnu coupable par les tribunaux; s'ils le sont, que les sanctions auront peu d'incidence sur le taux de récidive.

En conclusion, même si les Canadiens jugent que les policiers sont des agents très efficaces pour arrêter les conducteurs en état d'ébriété et les soumettre à un alcootest, leur préoccupation au sujet du problème de la conduite en état d'ivresse pourrait s'expliquer – en partie – par leur perception du manque d'efficacité et d'efficience des étapes suivantes du système de justice pénale, une fois que les conducteurs en état d'ébriété sont arrêtés. Cela pourrait aussi expliquer le comportement des conducteurs en état d'ébriété et la forte incidence de la conduite en état d'ivresse.





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

Comme nous l'avons indiqué dans les sections qui précèdent, les Canadiens ne semblent pas faire particulièrement confiance au système de justice pénale, à l'exception de la confiance qu'ils accordent aux forces policières. Il pourrait être intéressant de savoir ce que le public jugerait nécessaire pour mieux lutter contre le problème de la conduite en état d'ivresse. Le Sondage sur la sécurité routière permet de mesurer le soutien accordé par le public à diverses mesures visant à contrer ce problème. Il a aussi été possible de déterminer s'il existait des degrés divers de soutien dans les différents sous-groupes de conducteurs – notamment s'il existe des différences dans le niveau de soutien accordé par ceux qui sont très préoccupés par le problème et ceux qui ne le sont pas, de même que par ceux qui déclarent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool et ceux qui disent ne pas le faire.

## Niveau de soutien aux différentes mesures

La figure 14 illustre le niveau de soutien à différentes mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse. Ces mesures comprennent :

- l'usage obligatoire d'antidémarrateurs avec éthylomètre pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies;
- un test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues;
- la mise en fourrière immédiate du véhicule des conducteurs qui échouent l'alcootest;
- davantage de contrôles ponctuels;
- l'abaissement de la limite légale du TA<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Il convient de noter que les répondants dont l'accord est mitigé (p. ex. ceux qui ont répondu 4 sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspond à pas du tout d'accord et 6 à tout à fait d'accord) ont été exclus du graphique à barres de la figure 14; de plus, les résultats au sujet de l'abaissement de la limite légale du TA sont basés sur ceux qui ont répondu que la limite devrait être abaissée lorsqu'on leur a donné le choix entre 'abaissier la limite' ou 'hausser la limite'.



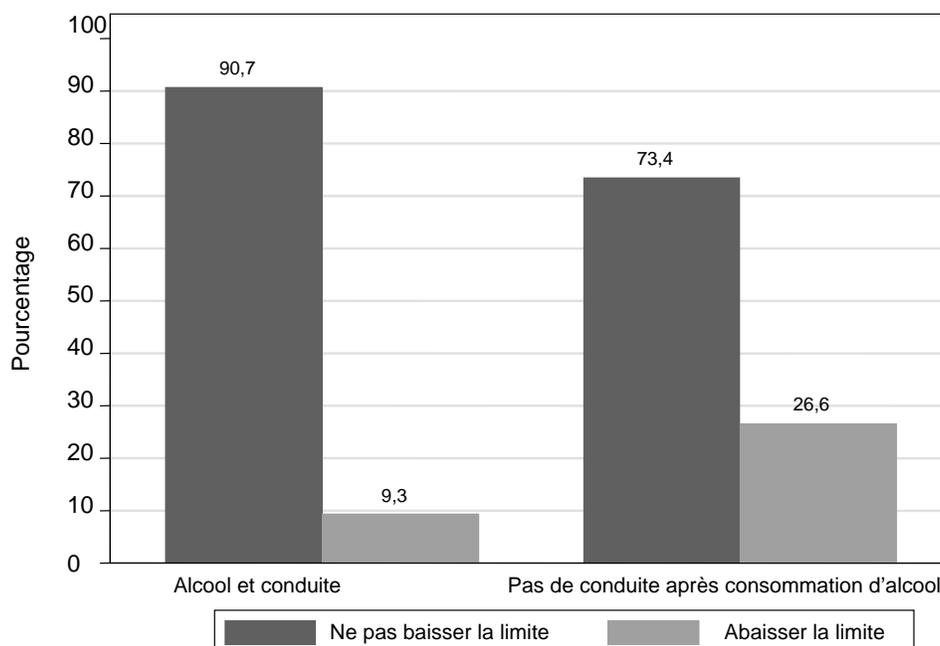


une sanction juste et productive (voir Robertson et coll., 2006). Cette constatation peut vraisemblablement s'expliquer par les conséquences négatives des solutions de rechange à l'antidémarrreur, comme la suspension du permis de conduire ou même la prison.

De plus, chacune de ces mesures, sauf l'abaissement de la limite légale, semble recueillir davantage d'appuis chez ceux qui sont plus préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse. On en déduit que ce n'est pas parce que vous êtes davantage préoccupé par la conduite en état d'ivresse que vous appuyez l'abaissement de la limite comme mesure de lutte contre le problème; par ailleurs, il est plus probable que vous appuieriez toutes les autres mesures si vous êtes davantage préoccupés par le problème.

Enfin, on note un rapport étroit entre la conduite après consommation d'alcool et le soutien au changement de la limite légale du TA lorsqu'on tient compte d'autres variables comme le sexe et l'âge (voir la figure 15). Les autres variables n'ont pas été jugées importantes.

**Figure 15. La conduite dans les deux heures suivant la consommation d'une quantité quelconque d'alcool, par niveau de soutien à l'abaissement de la limite légale – En pourcentage**



Il n'est peut-être pas surprenant de voir que ceux qui déclarent avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation d'une quantité quelconque d'alcool soient moins susceptibles d'appuyer l'abaissement de la limite légale que ceux qui déclarent ne pas avoir pris le volant après avoir bu. Malgré ce lien important, jusqu'à 73,4 % des Canadiens qui déclarent ne pas conduire deux heures après avoir consommé de l'alcool ne soutiennent pas l'abaissement de la limite légale comme mesure de lutte contre le problème de l'ivresse au volant.



# Conclusion —●

Le Canada a un problème de conduite en état d'ivresse. Bien qu'on note une tendance générale à la baisse du nombre de personnes tuées dans des collisions routières dans lesquelles un conducteur ivre était en cause sur les routes publiques entre 1995 et 2004, une grande partie de cette diminution a eu lieu au cours des années 1990. De plus, malgré la diminution continue, quoique moins prononcée, des dernières années, le nombre de décès liés à l'alcool demeure élevé (815 décès en 2004) et constitue un sujet de préoccupation.

Il n'est pas si surprenant de constater qu'un bon nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool (un total estimé à 1,7 million) prennent le volant alors qu'ils pensent avoir dépassé la limite légale (un total d'environ 10,2 millions de déplacements). Malgré l'augmentation du pourcentage de ceux qui déclarent conduire quand ils pensent avoir dépassé la limite légale en 2005 et en 2006, il serait prématuré de tirer des conclusions définitives au sujet de la nature de cette tendance. Les récentes augmentations devront être surveillées de près sur plusieurs années afin de déterminer s'il s'agit du début d'une tendance à la hausse.

Compte tenu des constatations au sujet du nombre de décès dus à l'alcool et du nombre de conducteurs en état d'ébriété, les Canadiens ont de bonnes raisons d'être préoccupés par le problème de la conduite en état d'ivresse. Et ils le sont. Ce problème les inquiète plus que tout autre problème de l'heure; depuis 2001, ils continuent aussi de percevoir la conduite en état d'ivresse comme le plus important problème de sécurité routière. On a également pu établir une importante relation entre les préoccupations pour la conduite en état d'ivresse et la conduite après consommation d'alcool. Ceux qui sont moins préoccupés par le problème sont le plus souvent ceux qui conduisent après avoir consommé de l'alcool, ce qui semblerait indiquer que les conducteurs en état d'ébriété ne mesurent pas suffisamment les risques associés à la conduite en état d'ivresse pour se montrer vraiment préoccupés par la question.

Plusieurs raisons pouvant expliquer le degré de préoccupation des Canadiens à l'égard de la conduite en état d'ivresse ont été examinées. Les analyses semblent indiquer que



le degré de préoccupation dépend de plusieurs facteurs, menant à la conclusion que la plupart des Canadiens sont préoccupés par la conduite en état d'ivresse pour trois principales raisons. Premièrement, ils croient que la conduite en état d'ivresse est plus dangereuse que tous les autres problèmes de sécurité routière. Deuxièmement, ils sont convaincus que la conduite en état d'ivresse est un comportement plus répandu que tout autre, à l'exception de l'utilisation du cellulaire au volant. Troisièmement, ils croient que les conducteurs ivres ne perçoivent pas la conduite en état d'ivresse comme dangereuse.

Une autre explication du degré de préoccupation des Canadiens serait leur perception de l'efficacité et de l'efficience de la loi et de son application. Même si leurs préoccupations à propos de l'efficacité et de l'efficience de la loi et de son application sont quelque peu atténuées par la conviction que les conducteurs en état d'ébriété courent beaucoup de risques de se faire arrêter par la police, ils pensent aussi que s'ils se font prendre, ces conducteurs ne seront pas appréhendés ou ne verront pas leur permis suspendu; de plus, s'ils sont accusés et appréhendés, ils ne seront pas reconnus coupables par les tribunaux. Qui plus est, les Canadiens croient que les sanctions imposées aux conducteurs en état d'ébriété sont symboliques et ont peu d'effet sur la probabilité de récidive (conduire de nouveau en état d'ébriété). Leur perception de l'efficacité et de l'efficience n'est peut-être pas la seule explication du haut degré de préoccupation de la plupart des Canadiens; on peut aussi y ajouter le comportement des Canadiens qui prennent le volant après avoir consommé de l'alcool, même s'ils pensent avoir dépassé la limite légale.

Vu les préoccupations du public à propos du système de justice pénale, le niveau de soutien à différentes mesures visant à contrer le problème de la conduite en état d'ivresse a été examiné. À cet égard, les Canadiens appuient l'intensification des contrôles ponctuels par les policiers, la mise en fourrière immédiate du véhicule des conducteurs qui échouent à l'alcootest, l'usage obligatoire d'antidémarrateurs avec éthylomètre pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies et un test de coordination des mouvements lorsque le conducteur est soupçonné d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Le niveau de soutien à l'abaissement de la limite légale du TA est toutefois beaucoup plus faible.



Il est intéressant de constater que ceux qui appuient le plus fermement l'usage obligatoire d'antidémarrateurs avec éthylomètre sont ceux qui ont déclaré avoir conduit dans les deux heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool, comparativement à ceux qui déclarent ne pas conduire après avoir bu. Rien ne semble indiquer qu'un degré plus élevé de préoccupation mène à un niveau de soutien plus élevé de l'abaissement de la limite légale du TA, alors qu'on a pu établir une telle relation entre le degré de préoccupation et les autres mesures. Enfin, ceux qui déclarent avoir conduit dans les deux heures après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool sont moins susceptibles d'appuyer l'abaissement de la limite légale que ceux qui déclarent ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool. Pourtant, 73 % des Canadiens qui déclarent ne pas conduire dans les deux heures suivant la consommation d'une quantité quelconque d'alcool n'appuient pas l'abaissement de la limite légale comme mesure de lutte contre la conduite en état d'ivresse.





# Bibliographie

- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002) *Sondage sur la sécurité routière 2002 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2003) *Sondage sur la sécurité routière 2003 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Desmond, K. et Mayhew, D.R. (2004) *Sondage sur la sécurité routière 2004 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Desmond, K. (2005) *Sondage sur la sécurité routière 2005 : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Coxon, A.P.M. (1982) *The User's Guide to Multidimensional Scaling with special reference to the MDS (X) library of computer programs*. London: Heinemann Educational Books Ltd.
- Homel, R. (1988) *Policing and Punishing the Drinking Driver. A Study of General and Specific Deterrence*. New York: Springer Verlag.
- Mayhew, D.R., Brown, S.W., Simpson, H.M. (2006) *Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2003*. Ottawa (Ontario) : Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Robertson, R.D., Vanlaar, W.G.M., Simpson, H.M. (2006) *Ignition Interlocks. From Research to Practice. A Primer for Judges*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Ross, H.L. (1992) *Confronting Drunk Driving: Social policy for saving lives*. New Haven, Connecticut: Yale University.
- Simpson, H.M., Beirness, D.J., Mayhew, D.R. (1999) *National opinion poll on drinking and driving*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Singhal, D., Simpson, H., Vanlaar, W., Mayhew, D. (2006) *Sondage sur la sécurité routière : Connaissances et préoccupations du public en matière de sécurité routière*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- StataCorp. (2005). *Stata Statistical Software. Release 9*. College Station, Texas: StataCorp LP.
- Vanlaar, W. (2004) *Perception of road accident causes*. In: J-P. Cauzard (ed.) *European drivers and road risk. Part 2: report on in-depths analyses*. Arcueil, Paris: INRETS, pp. 125-137.
- Vanlaar, W., Yannis, G. (2006) *Perception of road accident causes. Accident Analysis and Prevention* 38: 155-161.
- Zaal, D. (1994) *Traffic Law Enforcement: a Review of the Literature*. Australia, Federal Office of Road Safety. Victoria, Australia: Monash University (General Report No. 53).

