



SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

LA CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE
AU CANADA



The knowledge source for safe driving

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.

Auteurs

Ward G.M. Vanlaar

Robyn D. Robertson

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@tirf.ca

Site web: www.tirf.ca

Décembre 2010

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Tous droits réservés © 2010

ISBN: 978-1-926857-14-5

SOUTIEN FINANCIER ASSURÉ PAR :

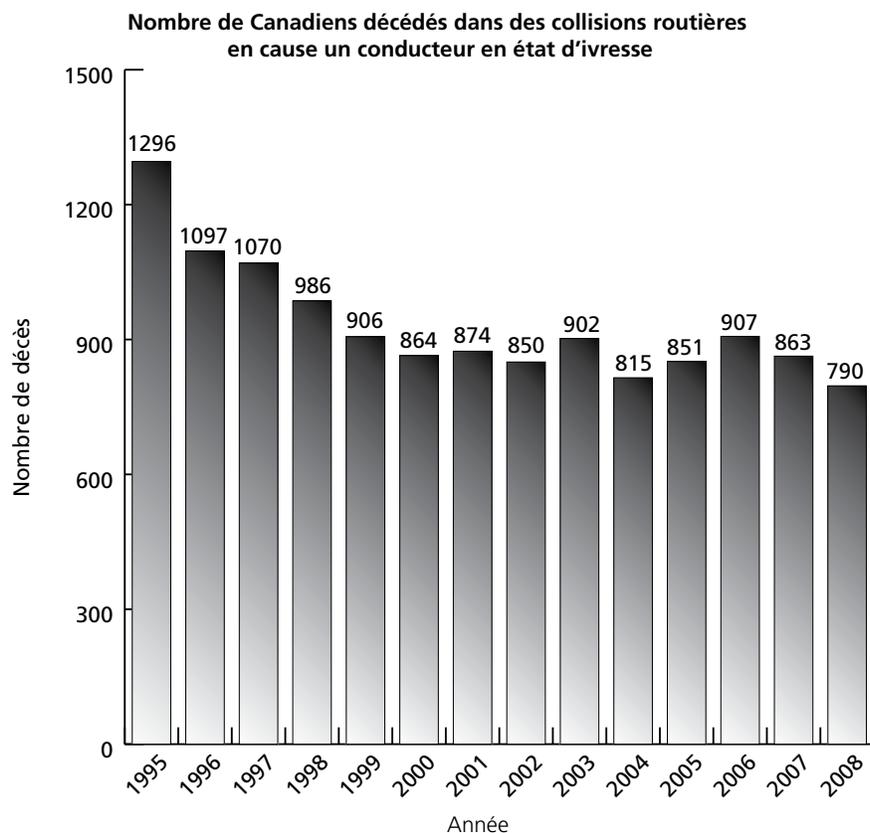
PRINCIPAUX PARRAINS :



LA CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE AU CANADA

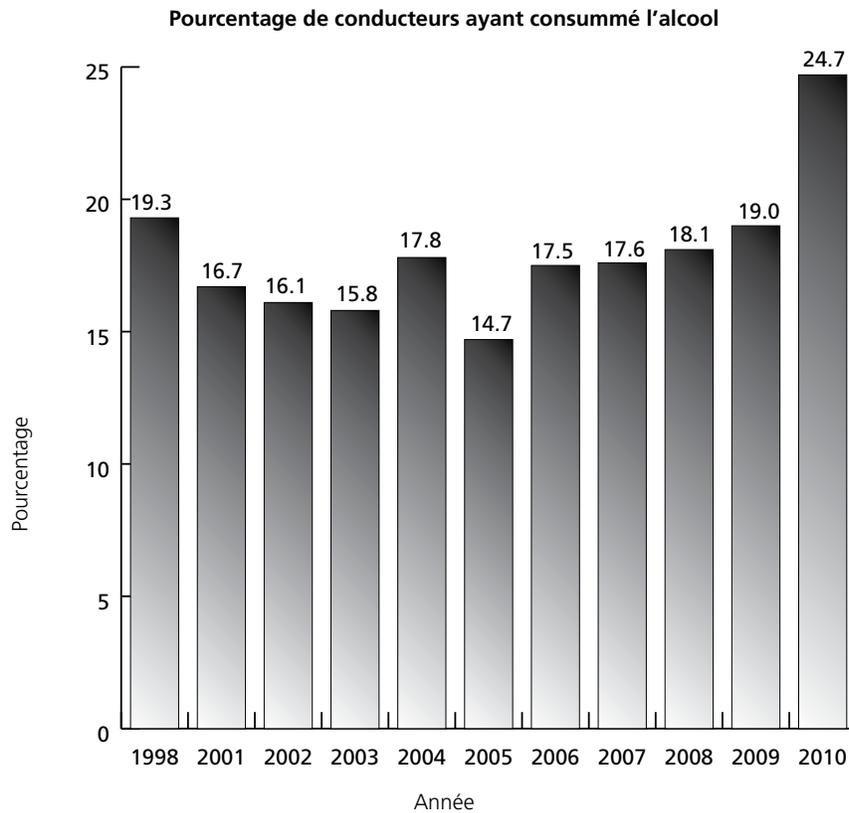
La présente fiche d'information résume les résultats nationaux du Sondage sur la sécurité routière de 2010 sur la conduite en état d'ivresse au Canada. Ce sondage d'opinion publique annuel est réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) et parrainé par l'Association des brasseurs du Canada et Transports Canada. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête réalisée par téléphone et en ligne auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens. Les résultats régionaux sur la conduite en état d'ivresse au pays sont publiés dans une série de fiches d'information complémentaires.

Combien de Canadiens meurent dans des collisions routières mettant en cause un conducteur en état d'ivresse? En 2008, année la plus récente pour laquelle on dispose de données, 790 Canadiens ont été tués dans des collisions routières mettant en cause un conducteur ivre, ce qui constitue une baisse continue et constante depuis 2006 et un nombre inférieur à celui de 2004 (année du plus faible nombre enregistré de 1995 à 2007). On observerait donc une tendance à la baisse du taux de mortalité vers la fin de la première décennie du nouveau millénaire, tendance qu'il conviendra de suivre de près.



Source : SRCFA, Mayhew et coll., 2010

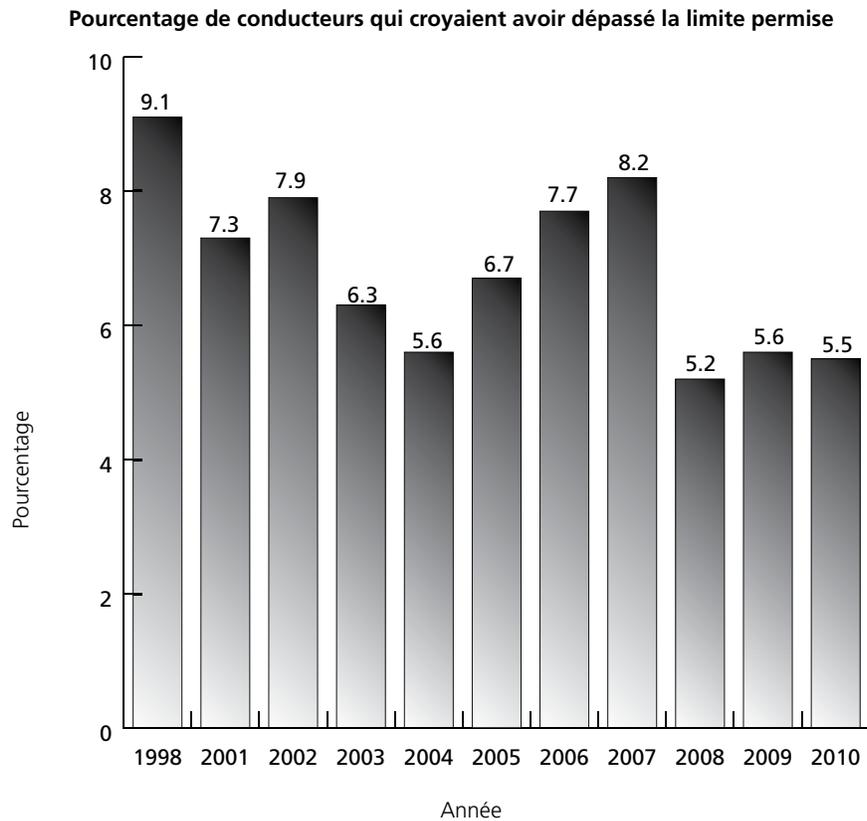
Est-ce que le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool augmente? En réponse à une question sur la conduite après consommation d'alcool au cours des 30 derniers jours, 24,7 % des Canadiens ont admis l'avoir fait en 2010. Il s'agit là d'une augmentation constante, depuis 2005. Avant 2006, ce pourcentage avait diminué, passant de 19,3 % en 1998 à 14,7 % en 2005. Cette hausse constante des cinq dernières années dénote une tendance à la hausse stable du nombre de personnes qui admettent avoir eu ce comportement – il convient de signaler que ces pourcentages comprennent la conduite après avoir consommé de faibles quantités d'alcool et avec un taux d'alcoolémie inférieur à la limite autorisée ou aux limites administratives (là où il en existe).



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

Quand on leur a demandé s'ils avaient conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise au cours des 12 derniers mois, 5,5 % des Canadiens ont déclaré l'avoir fait en 2010, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 2008 (5,2 %) et une légère baisse comparativement à 2009 (5,6 %). Les pourcentages de 2009 et 2010 semblent confirmer la baisse considérable de 8,2 % en 2007 à 5,2 % en 2008. Il avait été avancé que cette baisse pouvait être expliquée en partie par l'adoption en 2008 du projet de loi C 2 (nouvelle loi annoncée en juillet 2008) conçu pour renforcer les mesures législatives à l'égard de la conduite en état d'ivresse, ainsi que par toute l'attention médiatique que ces modifications avaient suscitées. Si l'on admet cette explication, une légère hausse (comme celle de 5,2 % en 2008 à 5,6 % en 2009 et à 5,5 % en 2010) ne serait pas surprenante, puisque l'effet de toute réglementation

peut se dissiper partiellement après son adoption. En effet, on observe généralement une baisse de la sensibilisation du public, peut-être parce que l'attention médiatique diminue après un certain temps ou que les efforts d'application de la loi faiblissent.



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

Pris ensemble, les résultats au sujet des comportements de conduite après la consommation d'alcool et la diminution du nombre de décès semblent indiquer que le nombre de personnes qui conduisent après avoir consommé une quantité d'alcool supérieure – et donc plus dangereuse – diminue. Une des hypothèses à ce sujet est qu'une partie des personnes qui conduisent après consommation d'alcool boivent tout de même, mais des quantités moindres et moins dangereuses. C'est ce qui expliquerait le faible pourcentage de conducteurs ivres ayant dépassé la limite légale, ainsi que le pourcentage plus élevé des conducteurs qui ont conduit après avoir consommé une quantité d'alcool, quelle qu'elle soit, y compris des quantités moins importantes et avec des taux d'alcoolémie inférieurs à la limite permise. Cela expliquerait aussi la chute de mortalités en 2008 – il convient de faire remarquer que certains attribuent cette baisse en partie aux effets de la récession. Or, si les données de l'année dernière ne pouvaient que permettre de poser une hypothèse purement spéculative, cette baisse considérable de 2008 vient toutefois corroborer l'hypothèse selon laquelle les conducteurs qui admettent conduire après avoir consommé de l'alcool continuent de le faire, mais consomment des quantités inférieures à la limite permise. Il pourrait bien s'agir de nouvelle tendance à surveiller de près.

Est-ce que les conducteurs qui consomment de l'alcool envisagent d'autres solutions que de conduire eux-mêmes? On a demandé aux répondants s'ils envisagent de recourir à une autre solution que la conduite lorsqu'ils ont consommé de l'alcool. Les réponses possibles comprenaient : les transports publics, le taxi, demander à quelqu'un d'autre de conduire et attendre quelques heures pour dégriser. Seulement 14 % ont répondu avoir envisagé de prendre les transports publics, 19 % de prendre un taxi, mais 48 % ont demandé à quelqu'un de conduire et 30 % ont répondu avoir attendu quelques heures. De toute évidence, les solutions de rechange semblent être efficaces pour la plupart des personnes qui consomment de l'alcool. Cette information pourrait être utile pour convaincre des consommateurs d'alcool occasionnels d'envisager également des solutions à la conduite.

Est-ce que les Canadiens interviennent pour empêcher les conducteurs ayant trop bu de prendre le volant? On a demandé aux répondants s'ils avaient jamais demandé à une personne de ne pas conduire parce qu'ils croyaient qu'elle avait consommé trop d'alcool. Une majorité claire (66,7 %) a affirmé l'avoir fait. Parmi ceux qui ne l'ont jamais fait, environ 71 % ont indiqué qu'ils ne s'étaient jamais trouvés dans une situation où quelqu'un était sur le point de conduire après avoir consommé de l'alcool. En d'autres mots, si l'on exclut les personnes qui ne se sont jamais trouvées dans ce genre de situation, le pourcentage de Canadiens qui interviennent pour empêcher un potentiel cas de conduite en état d'ivresse était de 87 %. On peut donc dire qu'il est maintenant la norme au Canada d'intervenir quand quelqu'un veut conduire après avoir consommé de l'alcool.

Combien de Canadiens ont été passagers d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé de l'alcool? Au cours du mois écoulé, 5,9 % des Canadiens (ce qui correspond à 2 millions de personnes¹) ont indiqué avoir été les passagers d'un véhicule conduit par une personne qui avait consommé de l'alcool, à une occasion, et 6,3 % (soit 2,1 millions) ont mentionné que la situation s'était produite à deux reprises ou plus. Ces résultats ne diffèrent pas beaucoup de ceux des années précédentes (5,1 % et 6,6 % en 2009 et 6,2 % et 6,4 % en 2008, respectivement). Ces passagers mettent leur vie en danger. Même quand le taux d'alcoolémie (TA) est faible, le risque d'avoir une collision et la gravité des blessures possibles augmentent substantiellement, surtout s'ils sont combinés à d'autres facteurs d'affaiblissement des facultés comme la fatigue et la somnolence. Il semble que la sensibilisation de ces passagers aux risques courus, ajoutée à la connaissance qu'une majorité de Canadiens interviennent pour empêcher la conduite en état d'ivresse, pourrait aider à faire diminuer le nombre de personnes qui acceptent d'accompagner, comme passagers, un conducteur qui a consommé de l'alcool.

Combien de Canadiens ont accepté des passagers à bord du véhicule qu'ils conduisaient même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise? Parmi tous les conducteurs canadiens qui ont admis avoir conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise, 38,3 % ont dit avoir conduit avec des passagers à bord. Bien que ces données ne soient pas directement comparables aux résultats de la

¹ Cette estimation est fondée sur une population totale de 34 108 752 (estimation de Statistique Canada, juillet 2010; source : <http://www.statcan.gc.ca/>).

question précédente, elles confirment néanmoins que des personnes acceptent volontiers – mais peut-être pas sciemment – de s'exposer aux risques de la conduite en état d'ivresse. Cette conclusion souligne l'importance de sensibiliser le public, plus précisément aux dangers d'être un passager dans un véhicule conduit par un conducteur ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise.

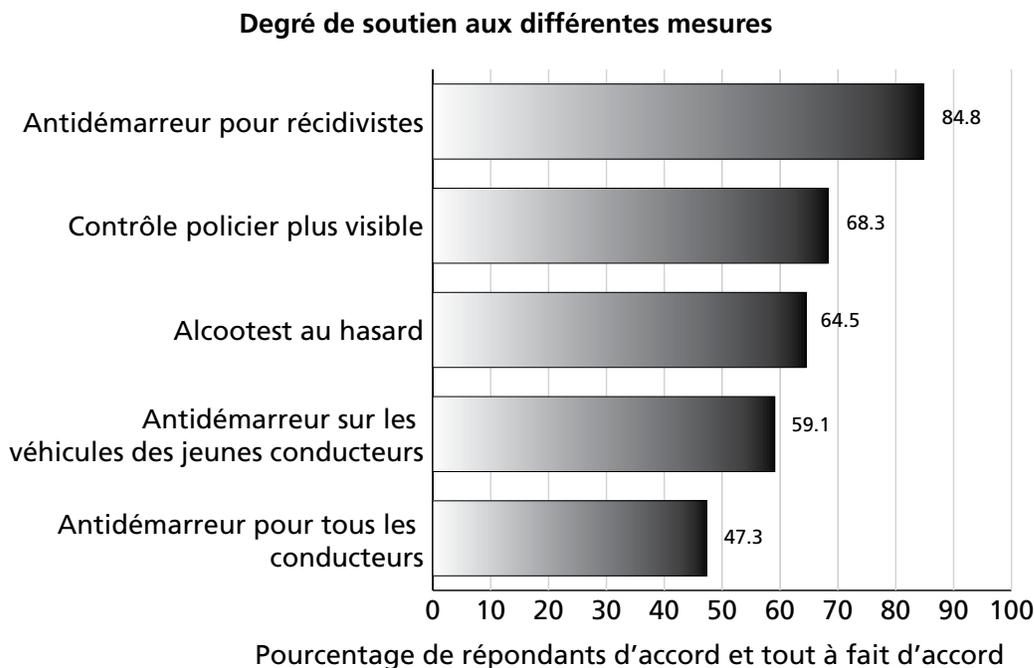
Combien de Canadiens sont touchés par la conduite en état d'ivresse? Près du cinquième (19,4 %) des Canadiens – environ 6,6 millions – connaissent un membre de la famille ou un ami proche qui a été victime d'une collision liée à la conduite en état d'ivresse qu'il n'a pas lui-même causée. La conduite en état d'ivresse a des conséquences considérables sur la vie des Canadiens, notamment des blessures graves, la hausse des coûts des soins de santé et la perte de membres de la famille ou d'amis.

Environ 13,4 % de Canadiens, soit 4,6 millions de personnes, connaissent un membre de la famille ou un ami qui a conduit en état d'ivresse et qui a causé une collision dont il était responsable (ce pourcentage est inférieur à l'estimation de l'année dernière de 16,5 %). Il convient de signaler que la question posée aux Canadiens portait uniquement sur un membre de la famille ou un ami proche, de sorte que le résultat constitue vraisemblablement une sous-estimation du problème.

Où se situe la question de la conduite en état d'ivresse dans l'ordre des priorités publiques? Les Canadiens continuent d'être constamment préoccupés par la conduite en état d'ivresse. En effet, le nombre de Canadiens préoccupés par ce problème est plus important que pour tout autre problème social : 77,2 % se disent très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse. Le deuxième sujet qui préoccupe le plus les Canadiens est la sécurité routière (67,7 %). Si l'on compare la conduite en état d'ivresse aux autres problèmes de sécurité routière (plutôt qu'aux problèmes sociaux), elle est cotée comme un problème très grave ou extrêmement grave par 84,4 % des Canadiens (comparativement à 83,4 % en 2009 et 84,1 % en 2008). Même si les Canadiens continuent d'exprimer une forte inquiétude au sujet de cette question, pour la première fois, cette année, la conduite en état d'ivresse ne figure plus en tête de liste. Le principal sujet de préoccupation de la plupart des Canadiens en 2010 est l'envoi de messages textes au volant que 91,3 % ont coté comme un problème très grave ou extrêmement grave. Fait intéressant, un récent sondage de l'Association canadienne des automobilistes (CAA) a aussi montré que l'envoi de messages textes au volant est passé au sommet des préoccupations des Canadiens en matière de sécurité routière.

Degré de soutien à différentes mesures. Les Canadiens manifestent un appui solide à diverses mesures visant à repérer les conducteurs ivres et à les empêcher de conduire. La figure ci-dessous montre que 84,8 % des Canadiens sont d'accord ou tout à fait d'accord pour que l'usage d'antidémarrage soit obligatoire pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies. En 2007, ce pourcentage était de 82,8 %, en 2008, de 80,8 % et en 2009, de 79,4 %. Bien que ce nombre ait été à peu près inchangé de 2007 à 2009, il semble un peu plus haut en 2010. Les Canadiens ont aussi noté leur appui aux autres mesures de la façon suivante : 68,3 % sont d'accord ou tout à fait d'accord pour que la

présence policière soit manifestement plus grande pour lutter contre la conduite en état d'ivresse; 64,5 % sont d'accord ou tout à fait d'accord pour que les policiers soient autorisés à faire des tests d'alcoolémie au hasard pour repérer les conducteurs en état d'ivresse; 59,1 % pensent que les antidémarrageurs devraient être obligatoires pour les jeunes conducteurs; et 47,3 % (comparativement à 49,1 % en 2008 et 43,5 % en 2009) pensent que les antidémarrageurs devraient être obligatoires pour tous les conducteurs.



Bien que le public appuie davantage l'installation obligatoire d'antidémarrageurs pour les conducteurs déclarés coupables de conduite en état d'ivresse et pour les jeunes conducteurs que pour tous les conducteurs, un pourcentage bien supérieur à 40 % des Canadiens pense que ces dispositifs devraient être obligatoires pour tous les conducteurs. Cette tendance pourrait témoigner d'une sensibilisation croissante aux avantages que peuvent représenter ces appareils pour la sécurité. Dans bien des secteurs de compétence, les antidémarrageurs sont considérés comme des dispositifs faisant partie de l'équipement de série des véhicules, un peu comme les ceintures et les sacs gonflables. Des efforts sont déployés pour rendre cette technologie moins importune et mieux adaptée à l'usage dans tous les véhicules.

À propos du sondage. Ces résultats sont issus du Sondage sur la sécurité routière, sondage d'opinion publique annuel élaboré et administré par la FRBR. Au total, 1 201 Canadiens ont répondu au questionnaire en septembre et en octobre 2010. Les résultats peuvent être considérés comme exacts, avec une marge d'erreur de 2,9 %, 19 fois sur 20. La réponse à la plupart des questions faisait appel à une échelle de un à six, où six indiquait un accord, une préoccupation ou un soutien élevé, tandis qu'un marquait un accord, une préoccupation ou un soutien faible. Pour la deuxième fois, une partie des répondants ont été joints au téléphone (401 en 2010; 600 en 2009) et d'autres en ligne (800 en 2010; 600 en 2009) dans le cadre d'un processus de transition graduelle vers un sondage réalisé entièrement par voie électronique.