



Transports
Canada

Transport
Canada



MADD
Mothers Against Drunk Driving™
Les mères contre l'alcool au volant™

TP 14760 F

*Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour
Transports Canada/MADD Canada - Rapport final*

Préparée par:

Les Associés de Recherche EKOS Inc.

décembre 2007

TC-1002462

Canada 

This report is also available in English :

Impaired Driving Survey for Transport Canada / MADD Canada – Final Report,
TP 14760 E.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada
Représentée par le Ministre des Transports, 2007

N°. De Catalogue T46-46/2007F

TP 14760 F

978-0-662-07762-6



Transports
Canada

Transport
Canada

FORMULE DE DONNÉES POUR PUBLICATION

1. N° de la publication de Transports Canada No. (TP) TP 14760		2. ISBN 978-0-662-0762-6		3. N° de catalogue T46-46/2007F		
4. Titre Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour Transports Canada / MADD Canada		5. Date de la publication juin 2007				
		6. Genre de publication Enquête				
7. Auteur(s)		8. Bureau de première responsabilité (BPR) ASFCF				
9. Nom et adresse de l'organisme exécutant Les Associés de Recherche EKOS Inc. Bureau d'Ottawa 99, rue Metcalfe, pièce 1100 Ottawa (Ontario)		10. No du dossier de l'organisme				
		11. PWGSC or Transport Canada Contract No.				
12. Nom et adresse de l'organisme parrain Transports Canada Sécurité routière et réglementation automobile Division de l'utilisateur routier		13. Adresse URL www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14760/menu.htm				
		14. N° du SGDDI				
15. Remarques additionnelles						
16. Résumé <p>Le but de cette recherche était de mesurer les préoccupations, les connaissances, les attitudes et les comportements des Canadiens à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies. L'étude a permis de recueillir les données nécessaires pour déterminer à l'égard de quel aspect il faudrait augmenter la sensibilisation et accroître les connaissances. De plus, elle a fourni des renseignements détaillés sur les opinions du public à propos de questions liées à la conduite avec facultés affaiblies.</p>						
17. Mots clés Alcool et la conduite; Attitude			18. Diffusion			
19. Classification de sécurité (de cette publication)		20. Classification de sécurité (de cette page)		21. Déclassification (date)	22. N° de pages 68.	23. Prix



Transport
Canada

Transports
Canada

PUBLICATION DATA FORM

1. Transport Canada Publication No. (TP) TP 14760 E		2. ISBN 978-0-662-47426-5		3. Catalogue No. T46-46/2007 E	
4. Title Impaired Driving Survey for Transport Canada / MADD Canada		5. Publication Date June2005			
		6. Type of Publication Survey			
7. Author(s)		8. Office of Primary Interest (OPI) ASFCF			
9. Performing Organization Name and Address EKOS Research Associates Inc. Ottawa Office 99 Metcalfe Street, Suite 1100 Ottawa, Ontario		10. Performing Organization File No.			
		11. PWGSC or Transport Canada Contract No.			
12. Sponsoring Agency Name and Address Transport Canada Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate Road Users Division		13. URL Address www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp14760/menu.htm			
		14. RDIMS No.			
15. Supplementary Notes					
16. Abstract The main objective of this research was to measure the concerns, knowledge, attitudes and behaviour of Canadians on impaired driving issues. The study collected relevant information to determine where awareness needs to be heightened and knowledge needs to be increased. The study also provided detailed information about public views on the key impaired driving issues.					
17. Key Words Drinking and driving; Alcohol; Attitudes			18. Distribution Statement No restriction.		
19. Security Classification (of this publication)	20. Security Classification (of this page)	21. Declassification (date)	22. No. of Pages 69 p..	23. Price	

N° de contrat TPSGC : T8056-090227/001/CY

N° d'enregistrement : POR-374-06

Date du contrat : 2007-02-07



Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour Transports Canada/MADD Canada

RAPPORT FINAL

This report is also available in English

Présenté à :

Paul Boase
Chef, Usagers des routes
Transports Canada
Usagers des routes
Place de Ville, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
por-rop@tc.gc.ca

EKOS RESEARCH ASSOCIATES INC.

Juin 2007

EKOS RESEARCH ASSOCIATES

Bureau d'Ottawa
99, rue Metcalfe, bur. 1100
Ottawa (Ontario)
K1P 6L7
Tél. : 613-235-7215
Télec. : 613-235-8498
Courriel : pobox@ekos.com

Bureau de Toronto
480, av. University, bur. 1006
Toronto (Ontario)
M5G 1V2
Tél. : 416-598-8002
Télec. : 416-598-2543
Courriel : toronto@ekos.com

Bureau d'Edmonton
9925 109th St. NW, bur. 606
Edmonton (Alberta)
T5K 2J8
Tél. : 780-408-5225
Télec. : 780-408-5233
Courriel : edmonton@ekos.com

TABLE DES MATIÈRES

1 Contexte.....	1
2 Méthodologie.....	3
3 Sujets de préoccupation des Canadiens	6
3.1 La conduite avec facultés affaiblies vient en tête de liste des problèmes de sécurité routière...	8
4. Perceptions de la conduite avec facultés affaiblies.....	10
4.1 Sept sur dix connaissent la limite du TA au Canada	10
4.2 Perception du nombre de consommations permises.....	12
4.3 Une majorité perçoit une augmentation du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies par des drogues illicites.....	15
4.4 Les raisons de conduire avec les facultés affaiblies varient en importance.....	18
4.5 La plupart n'a pas fait l'objet de contrôle de conducteurs avec facultés affaiblies.....	18
4.6 Perception du nombre probable de conducteurs arrêtés par la police.....	20
5. Opinions sur les mesures visant à éliminer la conduite avec facultés affaiblies.....	22
5.1 Solide soutien à la plupart des mesures.....	22
5.2 Les opinions sur la suspension de permis varient.....	26
5.3 Une légère majorité soutient les dispositifs de dépistage d'alcool.....	30
5.4 Volonté de payer un supplément pour un système.....	33
6. Expérience personnelle de conduite avec facultés affaiblie.....	35
6.1 La plupart ont un ou une amie qui a conduit avec les facultés affaiblies.....	35
6.2 Une personne sur trois connaît une victime d'un conducteur aux facultés affaiblies.....	37
6.3 La plupart des Canadiens déclarent porter leur ceinture de sécurité et conduire à des vitesses modérées.....	38
6.4 Le niveau de scolarité des conducteurs varie; la plupart n'ont pas été en cause dans une collision récente.....	40
6.5 Indicateurs de comportement.....	42

ANNEXE A : Documentation

RÉSUMÉ

Transports Canada et Les mères contre l'alcool au volant (MADD Canada) ont demandé aux Associés de recherche EKOS de réaliser une étude sur les attitudes du public à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies. Le but de cette recherche était de mesurer les préoccupations, les connaissances, les attitudes et les comportements des Canadiens à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies. L'étude a permis de recueillir les données nécessaires pour déterminer à l'égard de quel aspect il faudrait augmenter la sensibilisation et accroître les connaissances. De plus, elle a fourni des renseignements détaillés sur les opinions du public à propos de questions liées à la conduite avec facultés affaiblies, telles que les antidémarrateurs avec éthylomètre, la conduite sous l'influence de drogues illicites et de médicaments et l'abaissement de la limite légale du taux d'alcoolémie (TA) de 80 mg% à 50 mg%.

La méthodologie de l'étude comprenait une enquête téléphonique de base initiale auprès de 1 500 conducteurs canadiens, dix séances de discussion en groupes tenues dans cinq villes du pays et un questionnaire rempli par les participants des groupes après les discussions. Avant les séances de groupe, les participants ont reçu de la documentation contenant des renseignements sur les antidémarrateurs avec éthylomètre, la consommation de drogues illégales et de médicaments d'ordonnance et l'abaissement de la limite légale du taux d'alcoolémie de 80 mg% à 50 mg%.

Les paragraphes qui suivent résument les points saillants de l'enquête et les résultats des groupes de discussion (les résultats de la recherche sont décrits plus en détails dans le reste du rapport). Veuillez noter que les questions mentionnées dans l'enquête n'ont pas toutes été abordées au cours des séances de groupe.

Sujets d'inquiétudes des conducteurs canadiens

L'enquête visait d'abord à connaître le degré de préoccupation des conducteurs canadiens à l'égard d'un certain nombre de grandes questions sociales (p. ex. sécurité nationale, changements climatiques, état de l'économie), afin d'avoir une idée de la place que prend la sécurité routière parmi divers sujets de préoccupation publique. Les résultats montrent que la sécurité routière se situe à mi-chemin, parmi les priorités, 54 p. 100 des participants ayant exprimé des inquiétudes à ce sujet.

Puis, le champ d'enquête étant rétréci, les répondants ont dû se prononcer sur un certain nombre de problèmes de sécurité routière (p. ex. rage au volant, chauffeurs agressifs, excès de vitesse). Selon les résultats, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (91 p. 100) ou par des drogues illicites (marijuana, cocaïne ou méthamphétamine) (85 p. 100) fait partie des problèmes de sécurité routière les plus préoccupants.

Les groupes de consultation ont donné des résultats semblables. Les participants s'entendaient pour dire que l'objectif de réduction de la conduite avec facultés affaiblies, dans le but de

l'éliminer complètement, doit être une priorité des gouvernements. Ils étaient aussi d'avis qu'il s'agissait d'un problème « entièrement évitable ». Ainsi, tandis que les participants s'attendent à ce que les gouvernements continuent à s'attaquer à des problèmes de « plus grande envergure », comme les soins de santé et les changements climatiques, ils croient aussi que la conduite avec facultés affaiblies est un problème qui pourrait être résolu à relativement court terme.

Perceptions de la conduite avec facultés affaiblies

Un certain nombre de questions ont été posées aux répondants de l'enquête en vue de mieux comprendre leur perception de la conduite avec facultés affaiblies (p. ex. les raisons pour lesquelles on conduit avec les facultés affaiblies, la connaissance du taux d'alcoolémie limite, la probabilité d'être arrêté par la police).

Les résultats semblent indiquer que les Canadiens connaissent assez bien le taux d'alcoolémie (TA) limite en vertu du Code criminel : sept sur dix d'entre eux (70 p. 100) ont correctement désigné le TA limite comme étant 0,08 %. Un sur cinq croyait que la limite était soit 0,02 % (10 p. 100) ou 0,05 % (8 p. 100) ou encore 0,10 % (2 p. 100). Les résultats des groupes de consultation sont comparables à ceux de l'enquête. La plupart des participants qu'ils savaient que le TA limite était 0,08 % avant de lire la documentation.

Les répondants ont également eu à déterminer combien de consommations (par ex. une bouteille de bière, un verre de vin ou un verre d'alcool) un homme de 180 livres ou une femme de 130 livres pouvait boire sur une période de 2 heures avant que son taux d'alcool ait dépassé la limite légale de 0,08% (la question a été posée précisément aux hommes et aux femmes selon leur sexe). Les résultats semblent indiquer que les hommes et les femmes ont tendance à sous-estimer le nombre de consommations qu'ils ou elles peuvent boire pendant deux heures pour dépasser la limite légale. En moyenne, les hommes croient qu'ils peuvent prendre trois consommations sur une période de deux heures avant de dépasser la limite, tandis que les femmes ont l'impression que le maximum est d'environ deux consommations (en réalité, un homme de 180 livres peut, en moyenne, prendre à peu près cinq consommations sur une période de deux heures avant d'atteindre la limite légale et une femme de 130 livres pourrait consommer environ trois consommations pendant cette même période avant de dépasser la limite).

Ici encore, nous avons constaté une grande uniformité entre les résultats quantitatifs et qualitatifs. Au début des consultations, on a demandé aux participants de signaler les points saillants ou les aspects de la documentation qui les avaient surpris. Le sujet le plus étonnant a été le tableau qui présente les TA produits par un nombre croissant de consommations chez les hommes et les femmes de trois différents poids. Tous les participants ont mentionné qu'ils avaient sous-estimé le nombre de consommations requises pour atteindre le TA limite de 0,08 % selon le Code criminel.

Par ailleurs, les répondants à l'enquête ont eu à préciser s'ils croyaient que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues illégales, l'alcool et les médicaments prescrits avait augmenté ou diminué au cours des cinq dernières années. Une grande partie des Canadiens (58 p. 100)

croyaient que le nombre de personnes qui conduisent après avoir pris des drogues illicites a augmenté pendant cette période, alors que seulement 7 p. 100 pensaient que ce problème avait diminué (24 p. 100 étaient d'avis qu'il n'y avait pas eu de changement). De même, quatre Canadiens sur dix (40 p. 100) croyaient que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par les médicaments avait augmenté au cours des cinq dernières années et seulement 8 p. 100 jugeaient que le problème avait diminué (38 p. 100 croient qu'il n'y a pas eu de changement). Les Canadiens se sont montrés plus positifs à propos de la conduite en état d'ivresse : bien que le plus grand nombre (38 p. 100) pensait que le problème avait augmenté au cours des cinq dernières années, 26 p. 100 considéraient que ce problème avait diminué (32 p. 100 étaient d'avis qu'il n'y avait pas eu de changement).

La fréquence de conduite avec facultés affaiblies par des drogues illicites ou des médicaments de prescription a aussi été abordée au sein des groupes de consultation. La plupart des participants jugeaient que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par des drogues illicites s'était aggravé au cours des cinq à dix dernières années, opinion qui, pour la plupart, était confirmée par les statistiques lues dans la documentation. Certains des participants plus jeunes ont indiqué avoir remarqué qu'un bon nombre de leurs amis et connaissances conduisaient en « état d'euphorie ». Un bon nombre a même noté que si la conduite en état d'ivresse était mal vue de la plupart des membres de leur groupe d'âge, il n'en était pas de même de la conduite sous l'influence de drogues.

Quant à la probabilité que les conducteurs aux facultés affaiblies soient arrêtés par la police, les répondants au sondage ont eu à indiquer combien de conducteurs aux facultés affaiblies ayant dépassé la limite légale de 0,08 % pouvaient être arrêtés par la police, selon eux, un soir de semaine et un soir de fin de semaine. Les résultats montrent que les Canadiens ont l'impression qu'un nombre relativement limité de conducteurs aux facultés affaiblies peuvent être arrêtés, surtout un soir de semaine. En moyenne, les Canadiens croient que seulement 27 conducteurs aux facultés affaiblies sur 100 seraient arrêtés un soir de fin de semaine et encore moins, un soir de semaine (15 sur 100). La perception de cet aspect par les participants aux groupes de consultation est que très peu de personnes qui consomment de l'alcool avant de prendre le volant sont arrêtées par la police. Tout au long des discussions, les participants ont souvent exprimé l'opinion qu'il fallait porter une bien plus grande attention et affecter bien plus de ressources à l'application des lois relatives à la conduite avec facultés affaiblies

Opinions sur les interventions visant à résoudre le problème de la conduite avec facultés affaiblies

Un certain nombre de mesures visant à réduire la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies ont été présentées aux répondants de l'enquête en vue de connaître leur opinion. On constate que les Canadiens sont largement en faveur de nombreuses interventions nouvelles et existantes en vue de résoudre le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Près de neuf d'entre eux sur dix sont d'accord pour que l'on confisque le véhicule des chauffeurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies qui continuent de conduire lorsque leur permis a été suspendu (89 p. 100), pour que l'on impose un taux d'alcoolémie de zéro à tous les chauffeurs qui n'ont pas atteint l'âge légal pour consommer de l'alcool (89 p. 100) et pour que tous les chauffeurs en cause dans une collision où il y a eu des décès ou des

blessés graves soient obligés de fournir à la police un échantillon d'haleine (88 p. 100). Une forte majorité est d'accord pour que tous les chauffeurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par des drogues soient obligés de subir certains tests de comportement administrés par des policiers (84 p. 100), pour que des peines plus rigoureuses soient imposées aux chauffeurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies lorsque des enfants de moins de 16 ans se trouvaient dans le véhicule (84 p. 100) et pour que tous les chauffeurs coupables de conduite avec facultés affaiblies soient obligés d'avoir, dans leur véhicule, un appareil d'éthylométrie qui, s'ils ont bu, empêcherait leur véhicule de démarrer (83 p. 100).

La possibilité de fournir à la police et à l'État davantage d'outils pour mener des enquêtes et poursuivre les conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies a aussi été examinée au cours des séances de groupe. Les participants ont été surpris (par l'information qu'ils ont lue dans la documentation) de ce qu'ils considéraient comme les limites de capacité des policiers d'enquêter sur les conducteurs soupçonnés d'avoir conduit avec les facultés affaiblies par des drogues ou des médicaments et de les inculper, et de la difficulté apparente d'obtenir une condamnation. Ils se sont aussi montrés fortement d'accord avec la principale mesure proposée pour résoudre le problème, soit une loi qui accorderait aux policiers le droit d'obliger les conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies par des drogues ou des médicaments à se soumettre à la prise d'échantillon de liquide organique.

En ce qui concerne la suspension de permis, l'enquête révèle que la plupart des conducteurs canadiens (55 p. 100) ne sont pas d'accord avec la suspension, pendant un certain temps, du permis des conducteurs qui consomment suffisamment d'alcool pour atteindre un taux d'alcoolémie de 0,05, mais qui ne dépassent pas la limite légale (bien qu'une partie importante de Canadiens – 41 p. 100 – soient d'accord avec la suspension de permis).

Les opinions exprimées par les participants des groupes de consultation sur la question de la suspension de permis ou, plus précisément, sur l'abaissement de la limite fédérale du TA, en vertu du Code criminel, de 0,08 % à 0,05 %, variaient énormément par rapport aux résultats de l'enquête, car une forte majorité de participants était d'accord avec l'abaissement de la limite du TA à 0,05 %. La différence entre les répondants à l'enquête et les participants aux séances de consultation est probablement attribuable à l'information contenue dans la documentation. Les deux documents ont semblé influencer sur les aspects suivants : 1) l'apparente pratique des policiers de ne pas porter d'accusation contre les chauffeurs qui ont un TA de moins de 0,10 % et 2) la quantité « étonnamment grande » d'alcool qu'une personne peut consommer avant d'atteindre un TA de 0,08 %. Ces résultats semblent porter à croire que le soutien à l'abaissement du TA dans le Code criminel serait vraisemblablement accru si les Canadiens avaient une meilleure idée du nombre de consommations nécessaires pour dépasser les limites actuelles.

On a aussi demandé aux répondants dans quelle mesure ils croyaient que les nouveaux véhicules devraient être munis d'un dispositif capable de déceler si le chauffeur a consommé de l'alcool et, si le taux dépasse une certaine limite d'empêcher le véhicule de démarrer. Les résultats montrent qu'une majorité de Canadiens (56 p. 100) appuie cette mesure; toutefois, une proportion appréciable (34 p. 100) n'adhère pas à cette proposition. La question des programmes d'utilisation d'antidémarrateurs avec éthylomètre a aussi été abordée durant les séances de consultations. Les participants ont eu à exprimer leurs opinions au sujet l'installation éventuelle de ces dispositifs en tant qu'équipement d'origine dans les

automobiles fabriquées à partir d'une certaine date (p. ex. 2012). Le soutien à cette proposition a été relativement grand et ne s'est pas démenti tout au long des entretiens.

Conclusions

Les résultats de l'étude révèlent que les Canadiens considèrent la conduite avec facultés affaiblies comme un problème de société grave qui, malgré les efforts des gouvernements et d'autres groupes, continue d'être un problème grave ayant des répercussions négatives largement étendues. Contrairement à d'autres priorités gouvernementales, l'étude montre que les Canadiens entrevoient la réduction radicale, se ce n'est l'élimination complète de ce problème, comme étant à la portée du pays. En résumé, ils considèrent que le problème est évitable et est une question de volonté sociale.

S'ils se basent strictement sur leurs connaissances personnelles, leur expérience et leurs valeurs, les Canadiens appuient fermement les interventions proposées en vue d'atténuer ce problème. La recherche qualitative indique en outre que si l'on expose aux Canadiens le faits, de même que les avantages et les inconvénients, on observe un accroissement général du soutien à un bon nombre des mesures visant à réduire le nombre de conducteurs aux facultés affaiblies sur les routes. Si l'on observe les conclusions des discussions portant sur les trois principaux problèmes de conduite avec facultés affaiblies examinés dans le cadre de l'étude (antidémarrage avec éthylomètre, conduite avec facultés affaiblies par les drogues illicites et les médicaments d'ordonnance, et abaissement de la limite du TA de 80 mg% à 50 mg%), on se rend compte qu'après avoir eu la possibilité de se pencher sur les questions de conduite avec facultés affaiblies, le soutien à l'abaissement du TA légal augmente, les Canadiens accentuent leur appui à l'attribution de pouvoirs accrus aux policiers, afin qu'ils puissent obliger les conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies, à fournir un échantillon de liquide organique. Cependant, le soutien à l'installation sur tous les nouveaux véhicules d'un antidémarrage avec éthylomètre demeure à peu près inchangé après les séances de consultation. On peut en déduire que les réserves exprimées à propos de ce système sont maintenues même après une discussion approfondie de la question.

Dans l'ensemble, il appert qu'une campagne d'information publique visant à mieux renseigner les Canadiens sur les questions entourant la conduite avec facultés affaiblies pourrait accroître le soutien aux interventions dans ce domaine, particulièrement l'abaissement de la limite légale du taux d'alcoolémie.

1. Contexte

Au cours des années 1980, les préoccupations du public au sujet de la conduite avec facultés affaiblies ont atteint des niveaux inégalés. Devant un aussi vif intérêt, un bon nombre de stratégies de prévention (comme des campagnes de sensibilisation et des dispositions législatives plus sévères) ont été adoptées. Par conséquent, l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies a sensiblement chuté sur les routes canadiennes. Cependant, dans les années 1990, la diminution radicale observée au cours de la décennie précédente a considérablement ralenti. Depuis 2000, il n'y a pas eu de progrès et le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété ayant été mortellement blessés a atteint un plateau.

L'information sur les attitudes du public à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies et les renseignements sur leurs comportements de conduite avec facultés affaiblies sont importants pour guider l'élaboration des programmes et les décisions en matière de politique. Par conséquent, le principal objectif de cette étude était de mesurer les préoccupations, les connaissances et les attitudes et comportements des Canadiens au sujet des questions de conduite avec facultés affaiblies. L'étude a permis de recueillir des renseignements pertinents en vue de déterminer sur quels plans il convient d'accroître la sensibilisation et les connaissances. L'étude a aussi fourni des données détaillées sur les opinions du public à propos des principales questions de conduite avec facultés affaiblies que sont les dispositifs d'antidémarrage avec éthylomètre, la conduite sous l'influence de drogues illicites et de médicaments prescrits, ainsi que l'abaissement de la limite légale de la concentration d'alcool dans le sang de 80 mg% à 50 mg%.

2. Méthodologie

La méthodologie de cette étude englobait une enquête téléphonique initiale réalisée auprès de 1 500 conducteurs canadiens, complétée par dix séances de consultation tenues dans cinq municipalités du pays, ainsi qu'un questionnaire à remplir, remis aux participants des groupes de consultation après les discussions. L'étude a été réalisée en deux étapes.

2.1.1 Étape 1 – Enquête téléphonique de référence

La première partie de l'étude consistait à réaliser une enquête téléphonique représentative des conducteurs canadiens à l'échelle nationale, entre le 23 avril et le 4 mai 2007. Cette enquête a permis de mesurer les perceptions qu'ont les conducteurs canadiens des situations de conduite avec facultés affaiblies « dans la réalité », et a servi de point de référence à l'évaluation des résultats du processus consultatif (c.-à-d. les différences entre les opinions éclairées et non éclairées des Canadiens).

L'échantillon de l'enquête comptait 1 514 répondants, stratifiés par région. Le public-cible de l'enquête se composait de Canadiens de 18 ans ou plus, titulaires d'un permis de conduire valide et ayant conduit au cours des 30 derniers jours. Le taux de réponse a été de 24 p. 100. Avant le début de l'enquête, le questionnaire a été soumis à un essai préliminaire auprès de quatre groupes (deux français et deux anglais), ce qui a permis de s'assurer que les questions étaient bien comprises.

Étape 2 – Groupes de consultation

La deuxième étape comportait la tenue de dix séances de consultations au Canada (deux dans chacune des villes suivantes : Vancouver, Calgary, Toronto, Montréal et Halifax) en juin 2007. Les groupes ont été réunis en soirée pour une durée de deux heures. Au total, 12 participants potentiels ont été recrutés pour chaque séance en vue de s'assurer la participation de huit personnes. Pendant le recrutement, les participants ont eu à répondre à un sous-ensemble de questions de l'enquête téléphonique de référence.

Le but de cette composante était d'améliorer les connaissances qu'avaient les participants à propos des questions de conduite avec facultés affaiblies, avant de mesurer de nouveau leurs opinions sur les questions. Trois aspects ont été abordés au cours des séances de consultation : 1) les antidémarrageurs avec éthylomètre, 2) la conduite avec facultés affaiblies par la consommation de drogues illicites et de médicaments d'ordonnance et 3) l'abaissement du TA légal de 80 mg% à 50 mg%. À la fin des séances, tous les participants ont eu à répondre à un questionnaire écrit constitué des mêmes questions que celles qui leur avaient été posées au cours du recrutement. La deuxième série de réponses des participants

(après les séances de consultation) a été comparée à la première série (avant les séances) pour déterminer si l'information additionnelle reçue avait influé sur leurs attitudes.

Avant les séances de consultation, les participants ont reçu de la documentation sur les systèmes d'antidémarrage avec éthylomètre, la conduite sous l'influence de drogues illicites et de médicaments d'ordonnance, ainsi que l'abaissement du TA légal de 80 mg% à 50 mg%.

Il convient de noter que les questions posées au cours de l'enquête n'ont pas toutes été examinées pendant les séances de consultation.

3. Sujets de préoccupation des Canadiens

La première chose qu'on a demandée aux conducteurs canadiens a été d'exprimer leurs préoccupations à l'égard d'un certain nombre de grandes questions sociales (p. ex. sécurité nationale, changements climatiques, état de l'économie), afin d'avoir une idée de la place que prend la sécurité routière parmi les divers sujets de préoccupation publique.

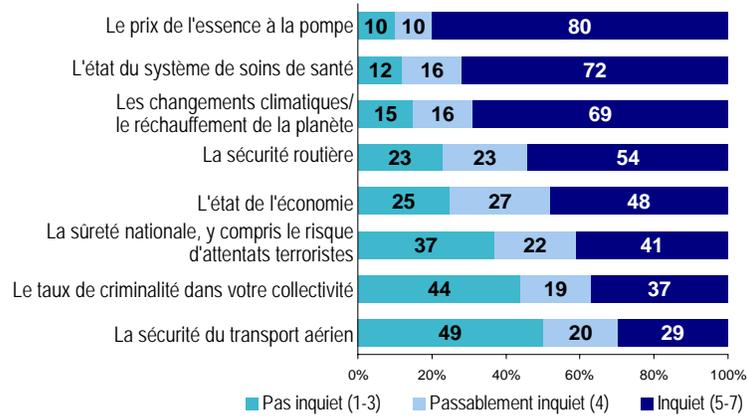
D'après les résultats, le prix de l'essence à la pompe vient en tête de liste des préoccupations, avec un total de 80 p. 100. L'état du système de soins de santé et les changements climatiques / le réchauffement de la planète étaient aussi considérés comme des problèmes importants par les Canadiens, obtenant respectivement 72 p. 100 et 69 p. 100. La sécurité routière est une priorité de niveau moyen, puisqu'elle préoccupait 54 p. 100 des répondants.

Moins de la moitié des répondants ont exprimé un haut degré de préoccupation au sujet de l'état de l'économie (48 p. 100), de la sécurité nationale (41 p. 100) ou du taux de criminalité dans leur collectivité (37 p. 100). Le sujet qui inquiète le moins les Canadiens est la sécurité du transport aérien (parmi les sujets mentionnés) – seulement 29 p. 100 d'entre eux se sont montrés inquiets à ce sujet.

- De façon générale, les femmes sont plus préoccupées que les hommes par les sujets énumérés.
- À l'échelle régionale, les résidents du Québec sont moins préoccupés que les autres Canadiens par les sujets mentionnés.

Sources d'inquiétude pour les Canadiens

«Dans quelle mesure chacun des énoncés suivants vous inquiète?»



{Base: Tous les Canadiens}

3.1 LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES VIENT EN TÊTE DE LISTE DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE...

On a demandé aux conducteurs à quel point ils étaient préoccupés par un certain nombre de problèmes de sécurité routière (p. ex. la rage au volant, les chauffeurs agressifs, l'excès de vitesse). Les résultats montrent que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (91 p. 100) ou par les drogues illicites telles que la marijuana, la cocaïne ou la méthamphétamine vient en tête de liste (85 p. 100) des problèmes de sécurité routière énumérés.

Les conducteurs qui brûlent un feu rouge (80 p. 100), les enfants qui ne sont pas assis dans un siège de sécurité pour enfant lorsqu'ils sont en voiture (78 p. 100), les chauffeurs qui parlent au téléphone cellulaire en conduisant (74 p. 100) et les chauffeurs agressifs (74 p. 100) sont considérés comme d'importantes préoccupations venant au deuxième rang. La rage au volant, les chauffeurs fatigués, la conduite avec facultés affaiblies par des médicaments de prescription et les excès de vitesse sont cités comme des sujets de préoccupation par à peu près les deux tiers des répondants.

Les questions qui préoccupent le moins les Canadiens (parmi les sujets énumérés) sont les chauffeurs âgés et les jeunes chauffeurs, bien qu'une proportion relativement grande d'entre eux (52 p. 100 et 44 p. 100, respectivement) expriment de l'inquiétude à ces égards.

- De façon générale, les femmes et les personnes de 65 ans ou plus sont davantage préoccupées que les autres par les questions de sécurité routière énumérées.

Les groupes de consultation ont produit des résultats assez semblables. En général, les participants ont désigné la conduite avec facultés affaiblies, la distraction (p. ex. utiliser un cellulaire, se maquiller, lire une carte routière) et l'excès de vitesse comme les principales causes de collisions graves au Canada.

Les participants s'entendaient pour dire que l'objectif de réduction de la conduite avec facultés affaiblies, dans le but de l'éliminer complètement, doit être une priorité des gouvernements. Quand on leur a demandé d'expliquer leur raisonnement dans le contexte des priorités publiques telles que l'éducation, l'environnement et les soins de santé, de nombreux participants ont rapidement répondu que la conduite avec facultés affaiblies était un problème « entièrement évitable ». Ainsi, même s'ils s'attendent à ce que les gouvernements continuent de s'attaquer aux problèmes de « plus grande envergure », comme les soins de santé et les changements climatiques, ils croient aussi que la conduite avec facultés affaiblies est un problème qui pourrait être résolu à assez court terme. Comme l'a mentionné un des répondants « c'est une

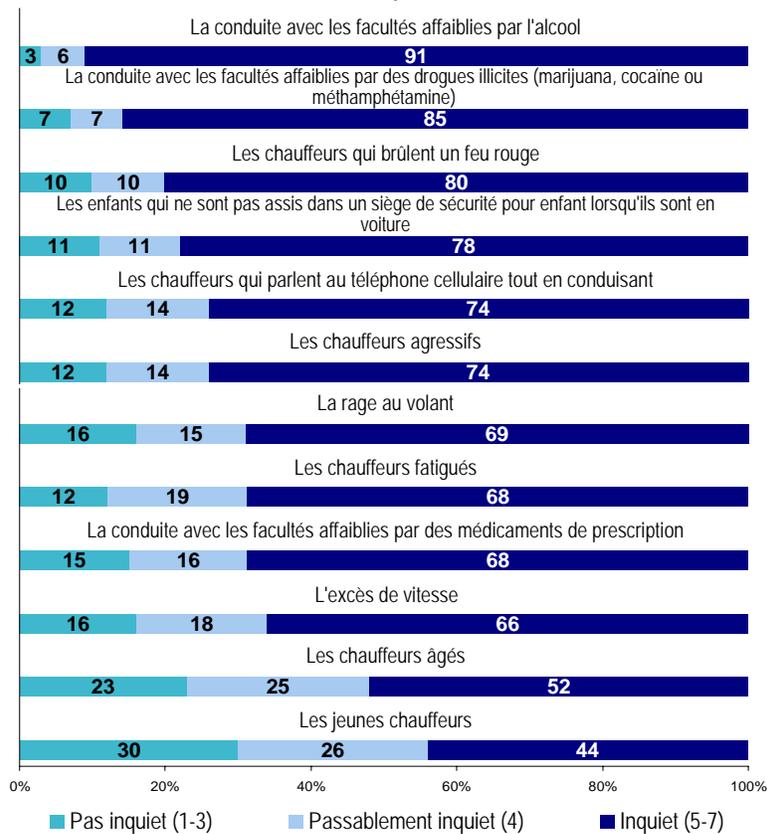
simple une question de volonté ». Ces participants considéraient également que cette caractéristique devrait la rendre relativement attrayante pour les gouvernements.

« Le gouvernement doit avoir un ordre du jour mixte. Bien sûr, il faut s'occuper de l'environnement et du reste, mais il faut aussi montrer à la population que vous êtes capable de mener les choses à terme. »

« Les autres questions sont réellement complexes. Mais pas celle-ci. C'est le genre de problème que nous pourrions, en tant que société, régler rapidement si nous nous y mettions sérieusement. »

Inquiétude concernant les mesures de sécurité routière

« Dans quelle mesure chacune des questions de sécurité routière suivantes vous inquiète? »



(Base: Tous les Canadiens)

4. Perceptions de la conduite avec facultés affaiblies

Les conducteurs canadiens ont aussi eu à répondre à un certain nombre de questions visant à nous permettre de mieux comprendre leur perception de la conduite avec facultés affaiblies (p. ex. raisons présumées de la conduite avec facultés affaiblies, connaissance du taux d'alcoolémie limite, probabilité d'être arrêté par la police).

4.1 SEPT SUR DIX CONNAISSENT LA LIMITE DU TA AU CANADA...

Selon les résultats, le degré de connaissance qu'ont les Canadiens de la limite du taux d'alcoolémie en vertu du Code criminel est assez élevé : une bonne part de sept sur dix (70 p. 100) a correctement désigné la limite du TA comme étant 0,08 %. Un sur cinq croit que la limite est soit de 0,02 % (10 p. 100) ou de 0,05 % (8 p. 100) et 2 p. 100 pensent qu'elle est de 0,10 % (10 p. 100 n'ont pu donner de réponse à cette question).

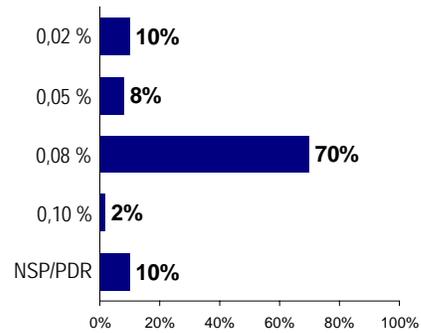
- Les résidents du Québec (84 p. 100), les hommes (76 p. 100) et les personnes dont le revenu familial est de 100 000 \$ ou plus par année (79 p. 100) sont particulièrement susceptibles de désigner la limite du taux d'alcoolémie comme étant de 0,08 %.
- Par contre, les résidents de l'Ontario (61 p. 100), des provinces de l'Atlantique (61 p. 100) et les femmes (64 p. 100) sont moins susceptibles de désigner correctement la limite du TA comme étant de 0,08 %.

Les résultats des séances de consultation en groupe sont conformes à ceux de l'enquête. La plupart des participants ont indiqué qu'ils connaissaient la limite de TA de 0,08 % avant de lire la documentation. À peu près aucun, toutefois, n'était conscient (avant de lire la documentation) que la plupart des provinces et des territoires accordaient aux policiers le pouvoir d'imposer des sanctions administratives en vertu du Code de la route aux conducteurs ayant un TA d'environ 0,05 % :

« Je n'en savais rien. Je croyais que le processus se mettait en marche à partir de 0,08 %. »

Connaissance de la limite du taux d'alcoolémie

«En vertu du Code criminel, il est illégal de conduire avec un taux d'alcoolémie qui dépasse un certain niveau. La limite prévue dans le Code criminel est-elle de :»



{Base: Tous les Canadiens}

4.2 PERCEPTION DU NOMBRE DE CONSOMMATIONS PERMISES...

Le sexe et le poids jouent un rôle important dans la détermination de la quantité d'alcool que peut ingurgiter une personne avant que son taux d'alcoolémie ne dépasse la limite légale de 0,08 %. Les répondants ont eu à indiquer combien de consommations (c.-à-d. une bouteille de bière, un verre de vin ou un verre d'alcool) ils croyaient qu'un homme de 180 livres ou une femme de 130 livres devait consommer sur une période de deux heures avant que son taux d'alcool dépasse la limite légale de 0,08 % (la question a été posée spécifiquement aux hommes et aux femmes en fonction de leur sexe). Les résultats semblent indiquer que les hommes aussi bien que les femmes tendent à sous-estimer la quantité d'alcool qu'ils peuvent consommer au cours d'une période de deux heures avant de dépasser la limite légale. En moyenne, les hommes pensent qu'ils peuvent prendre trois consommations en deux heures avant de dépasser la limite légale, tandis que les femmes considèrent que le maximum est de deux consommations (en réalité, un homme de taille moyenne pesant 180 lb peut boire environ cinq consommations sur une période de deux heures avant d'atteindre la limite légale et une femme de 130 lb pourrait boire environ trois consommations en deux heures avant de dépasser la limite).

Si l'on se penche attentivement sur ces résultats, on constate que le tiers des hommes (31 p. 100) croient qu'un homme de 180 lb peut consommer deux consommations sur une période de deux heures sans dépasser la limite de 0,08 % et qu'à peu près la même proportion (32 p. 100) pensent que trois consommations seraient acceptables. Un homme sur cinq (22 p. 100) considère qu'il est possible de prendre quatre consommations ou plus avant qu'un homme de 180 lb dépasse la limite légale et 6 p. 100 pensent qu'une seule consommation est acceptable.

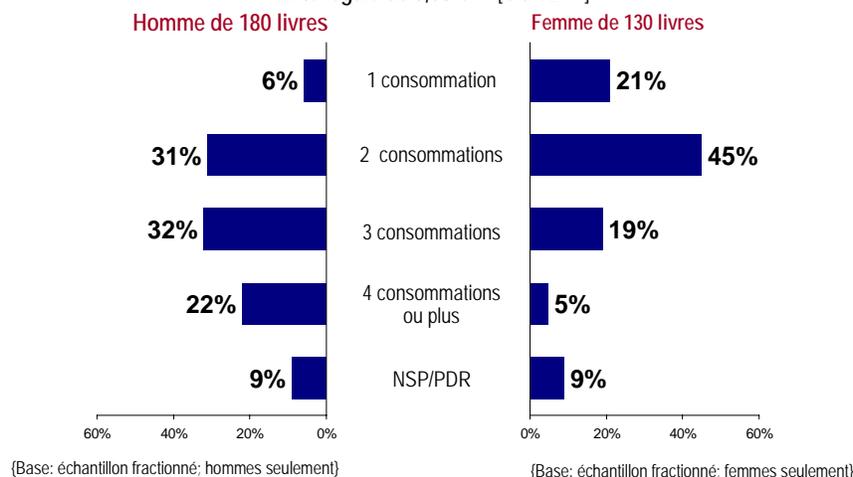
- Ceux de moins de 25 ans sont remarquablement plus susceptibles que les autres de dire qu'un homme de 180 lb peut prendre quatre consommations ou plus sans dépasser la limite légale de 0,08 %.

Si l'on observe les résultats qui concernent les femmes, le plus grand nombre (45 p. 100) croit qu'une femme de 130 lb peut boire deux consommations avant que son taux d'alcoolémie dépasse la limite légale de 0,08 %. Un pourcentage beaucoup plus faible (19 p. 100) pense que trois consommations sont nécessaires pour atteindre la limite du TA et seulement 5 p. 100 croient qu'une femme de 130 lb peut prendre quatre verres ou plus avant de dépasser la limite légale. Une proportion de 21 p. 100 de femmes considère qu'une seule consommation est suffisante pour dépasser la limite légale.

- Les résidentes du Québec et des provinces de l'Atlantique sont particulièrement susceptibles de penser qu'un verre est le maximum qu'une femme de 130 lb peut consommer pour que son taux d'alcoolémie demeure en-deçà de la limite légale.

Perception du nombre de consommations permises

«Selon vous, combien de consommations (par ex. une bouteille de bière, un verre de vin ou un verre d'alcool) un homme de 180 livres/une femme de 130 livres devrait-il avoir bues sur une période de 2 heures avant que son taux d'alcool ait dépassé la limite légale de 0,08%?» [OUVERT]



De nouveau, nous constatons une grande similitude dans les résultats quantitatifs et qualitatifs. Au début des consultations, on a demandé aux participants de signaler les points saillants de la documentation ou les aspects qui les avaient surpris. Le sujet le plus étonnant a été le tableau qui présente les TA produits par un nombre croissant de consommations chez les hommes et les femmes de trois différents poids. Tous les participants ont mentionné qu'ils avaient sous-estimé le nombre de consommations requises pour atteindre le TA limite de 0,08 % selon le Code criminel.

« J'ai toujours pensé que la limite pour moi devait être d'environ deux bières par période de deux heures, mais il se trouve que c'est quatre ou cinq. Excusez-moi, mais après quatre bières, je suis saoul. »

Les participants ont aussi désigné trois autres affirmations qui constituaient pour eux une information nouvelle et importante :

- **Selon un sondage mené auprès de policiers, les trois quarts des répondants affirment ne porter aucune accusation au criminel que lorsqu'un chauffeur a un taux d'alcool dans le sang inférieur à 0,10 % :** Les participants ont été très surpris et même, pour une bonne part, alarmés par cette pratique apparente : « Je ne peux pas croire ça. » Même s'ils comprenaient que porter une accusation et poursuivre les conducteurs ivres pouvait prendre une quantité importante de temps et de ressources, cette pratique a néanmoins semblé aller à l'encontre du sens de la justice de la plupart des gens. Elle les a aussi rendus soucieux de leur sécurité. Le caractère incongru de cette pratique semblait d'autant plus flagrant que les participants avaient sous-estimé le nombre de consommations qu'ils pouvaient prendre avant d'atteindre un TA de 0,08 % et de 0,10 %. « Si l'on en croit cette affirmation, je pourrais prendre six consommations au cours d'une période de deux heures et il y a de bonnes chances que je ne sois pas accusé si l'on m'arrête. C'est complètement fou. »

- **La fréquence de la conduite sous l'influence de drogues illicites ou de médicaments d'ordonnance** : Les participants d'un certain âge étaient particulièrement surpris par cette information, plusieurs d'entre eux expliquant qu'ils avaient toujours pensé que la conduite avec facultés affaiblies était un problème strictement associé à la consommation d'alcool. Les jeunes participants par ailleurs n'étaient pas surpris de ce qu'ils avaient lu à propos des drogues illicites : « dans mon groupe, on ne conduit pas après avoir consommé de l'alcool, mais ceux qui conduisent sous l'influence de la drogue ne sont pas rares ». Les participants en général ont noté l'importance de conduire sous l'influence de médicaments prescrits, surtout quand on constate l'usage accru des traitements pharmacologiques : « C'est vrai. On n'y pense jamais. Combien de personnes de plus de 60 ans n'ont pas un médicament qui leur a été prescrit et dont l'étiquette porte la mention 'peut cause de la somnolence'. »
- **L'existence des antidémarrageurs avec éthylomètre** : De nombreux participants n'avaient tout simplement jamais entendu parler de cette technologie et des programmes connexes : « C'est ce qui m'a le plus surpris. Je ne savais pas que ça existait. »

Comme il est décrit plus loin dans le présent rapport, il était évident que les nouvelles connaissances acquises par les participants au sujet des pratiques des policiers et de la quantité étonnamment grande d'alcool qu'une personne peut consommer avant que son TA atteigne 0,08 % ont eu des répercussions importantes sur le soutien accordé par la majorité à l'abaissement du TA à 0,05 % (ce qui semble indiquer que les Canadiens appuieraient davantage l'abaissement du TA s'ils étaient au courant du nombre de consommations nécessaires pour dépasser la limite actuelle).

4.3 UNE MAJORITÉ PERÇOIT UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE CONDUCTEURS AUX FACULTÉS AFFAIBLIES PAR DES DROGUES ILLICITES...

On a également demandé aux conducteurs s'ils croyaient que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par des drogues illicites, de l'alcool et des médicaments avait pris de l'ampleur ou avait diminué au cours des cinq dernières années. Une majorité de Canadiens avait l'impression que le nombre de personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies par les drogues illicites (marijuana, cocaïne et méthamphétamine, par exemple) avait augmenté au cours des cinq dernières années (58 p. 100), tandis que seulement 7 p. 100 croyaient que le problème avait diminué (24 p. 100 étaient d'avis que la situation demeurait inchangée).

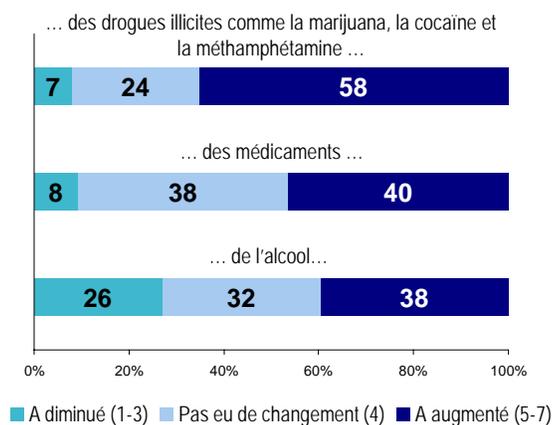
De même, quatre conducteurs canadiens sur dix (40 p. 100) jugeaient que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues avait augmenté depuis cinq ans et seulement 8 p. 100 pensaient que les conducteurs étaient maintenant moins susceptibles de conduire après avoir pris des médicaments qu'il y a cinq ans (38 p. 100 ne voyaient pas de changement).

Les Canadiens semblent plus positifs face au problème de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool : un nombre légèrement plus grand (38 p. 100) croit que le problème a pris de l'ampleur au cours des cinq dernières années; toutefois, 26 p. 100 pensent que le problème a diminué (32 p. 100 sont d'avis que rien n'a changé).

- Les résidents de la Colombie-Britannique (70 p. 100) et de l'Alberta (73 p. 100) sont remarquablement plus enclins que d'autres à dire que le nombre de conducteurs qui prennent le volant avec les facultés affaiblies par les drogues illicites est plus grand qu'il y a cinq ans.
- Les résidents de l'Alberta et ceux qui ont moins de 25 ans sont plus susceptibles de penser que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool prend de l'ampleur depuis cinq ans (48 p. 100 et 50 p. 100, respectivement).

Perception sur la fréquence de conduite avec facultés affaiblies

«A votre avis, le problème de la conduite avec les facultés affaiblies par ... a-t-il diminué ou augmenté au cours des 5 dernières années?»



(Base: Tous les Canadiens)

La fréquence de conduite avec facultés affaiblies par des drogues illicites ou des médicaments d'ordonnance a aussi été abordée au cours des discussions avec les groupes de consultation. La plupart des participants étaient d'avis que le problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues illicites s'était aggravé au cours des cinq à dix dernières années, opinion que la plupart jugeaient étayée par les statistiques présentées dans la documentation.

« Je croyais que la fréquence augmentait, mais les données fournies ici semblent indiquer que c'est probablement pire que ce que pensais, surtout chez les jeunes. »

Certains des jeunes participants ont mentionné avoir remarqué que plusieurs de leurs amis conduisent sous l'influence de la drogue. Beaucoup ont même noté que si les membres de leur groupe d'âge trouvent déraisonnable de conduire en état d'ivresse, il en va autrement de la conduite sous l'influence des drogues :

« Je ne connais personne qui prenne le volant après avoir consommé de l'alcool, mais beaucoup de mes amis conduisent sous l'influence de drogues. »

« Conduire sous l'influence de drogues est en quelque sorte accepté, mais pas sous l'influence de l'alcool. »

« Je dois admettre que même si je n'accepterais jamais de monter en voiture avec quelqu'un qui a consommé de l'alcool, il m'est arrivé de le faire avec quelqu'un qui avait fumé de la marijuana. »

Quant aux participants plus âgés des groupes de consultation, ils avaient tendance à dire qu'ils n'avaient jamais beaucoup réfléchi à la question de la conduite « sous l'effet de drogues » avant de lire la documentation :

« Pour les gens de ma génération, c'est surtout l'alcool. C'était comme ça et ça continuera de l'être. Mais je suppose que les drogues sont un véritable problème pour la jeune génération. »

La question de la conduite avec les facultés affaiblies par les médicaments d'ordonnance est un aspect auquel peu de participants, quel que soit leur âge, avaient réfléchi auparavant. Compte tenu de leur ignorance avouée du problème, de nombreux participants étaient d'avis que la sensibilisation des Canadiens aux dangers de conduire sous l'effet de médicaments devrait être accrue, surtout auprès des personnes âgées. À l'appui de cette opinion, certains ont mentionné que l'usage de médicaments prescrits au Canada avait augmenté rapidement au fil des ans :

« Les médicaments servent à traiter beaucoup plus d'affections qu'auparavant. »

« Tout le monde semble prendre un médicament ou un autre. »

D'autres ont signalé que, contrairement à la conduite en état d'ébriété et, dans une moindre mesure, sous l'effet de drogues illicites, la conduite sous l'effet de médicaments d'ordonnance est considérée à tort par beaucoup comme étant socialement acceptable :

« Je pense tout simplement que bien des gens, même en sachant qu'ils ne devraient pas conduire parce que les médicaments qu'ils prennent ont un effet sur leur jugement et leurs réflexes, pensent qu'il n'y a pas de problème. Ils voient cela comme une situation différente de la conduite sous l'effet de l'alcool. Ils ne croient pas que ce qu'ils font est socialement irresponsable. Ma mère était comme ça. »

Si l'on examine les opinions des participants sur la question avant et après les discussions de groupe, on se rend compte qu'après avoir eu la possibilité d'examiner à fond les aspects de la conduite avec facultés affaiblies, les participants étaient beaucoup plus enclins à croire que le problème de la conduite avec facultés affaiblies sous les trois formes évaluées (drogues illicites, alcool et médicaments d'ordonnance).

4.4 LES RAISONS DE CONDUIRE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES VARIENT EN IMPORTANCE...

On a énuméré aux répondants diverses raisons pour lesquelles des gens conduisent avec les facultés affaiblies, puis on leur a demandé quelle importance peut prendre chacune de ces raisons au moment où les gens prennent la décision de conduire avec les facultés affaiblies. Les résultats révèlent que la raison perçue comme la plus importante pour qu'une personne conduise avec les facultés affaiblies (parmi les idées proposées) est qu'ils pensent pouvoir conduire assez prudemment pour éviter une collision (57 p. 100), qu'ils ne croient pas avoir les facultés affaiblies ou dépasser la limite légale (56 p. 100) ou qu'ils pensent que la police ne les attrapera pas (56 p. 100 – probablement à cause de l'absence perçue d'application de la loi dans ce secteur).

Moins de la moitié pense que les gens conduisent avec les facultés affaiblies parce qu'ils croient ne pas avoir d'autre moyen de rentrer à la maison (46 p. 100), qu'ils ne se soucient pas vraiment de la sécurité des autres (46 p. 100) ou qu'ils n'avaient pas prévu boire autant qu'ils l'ont fait (45 p. 100). En fin de liste, seulement quatre Canadiens sur dix (41 p. 100) pensent que les gens qui conduisent avec les facultés affaiblies ne croient pas que les sanctions soient très sévères s'ils se font prendre.

- De façon générale, les personnes de 65 ans ou plus sont plus susceptibles que les jeunes de comprendre l'importance des raisons énumérées dans la décision des gens de conduire avec les facultés affaiblies.
- Au plan régional, les résidents du Québec sont les moins enclins à voir les raisons énumérées comme importantes lorsque les gens prennent la décision de pouvoir conduire avec les facultés affaiblies.

4.5 LA PLUPART N'A PAS FAIT L'OBJET DE CONTRÔLE DE CONDUCTEURS AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES...

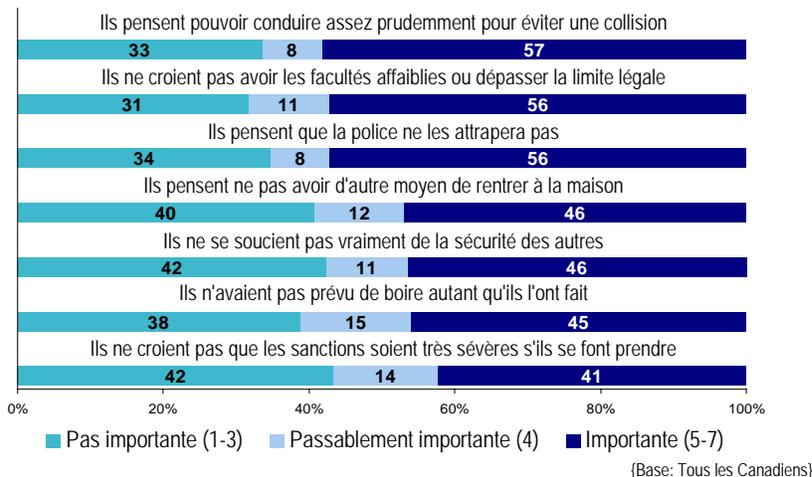
Les répondants ont ensuite eu à dire combien de fois, dans les 12 derniers mois, ils se sont trouvés en tant que conducteur ou passager, dans un véhicule arrêté par la police lors d'un contrôle routier de chauffeurs conduisant avec facultés affaiblies. La plupart des Canadiens (80 p. 100) ont répondu qu'ils n'avaient pas été arrêtés et contrôlés au cours de l'année écoulée, tandis qu'un sur dix (11 p. 100) a indiqué que la situation s'était produite une fois, et 9 p. 100 ont dit qu'elle s'était produite plus d'une fois.

- Au plan régional, les résidents du Québec et des provinces de l'Atlantique sont les plus enclins à dire qu'ils n'ont pas été arrêtés et contrôlés par la police pour conduite avec facultés affaiblies au cours des 12 derniers mois (87 p. 100 et 92 p. 100, respectivement).

Les personnes de 65 ans et plus sont plus susceptibles que les autres de dire qu'elles n'ont pas été arrêtées (86 p. 100).

Perception sur les raisons de la conduite avec facultés affaiblies

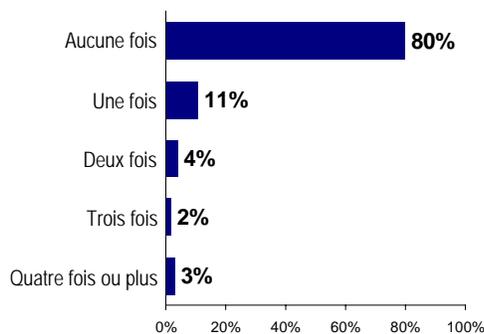
«Je vais vous énumérer diverses raisons possibles pour lesquelles des gens conduisent avec les facultés affaiblies. Dites-moi s'il vous plaît quelle importance vous pensez que chacune des raisons suivantes sont lorsque les gens prennent la décisions de conduire avec les facultés affaiblies?»



Fréquence des contrôles routiers pour conduite avec facultés affaiblies

«Dans les 12 derniers mois, combien de fois vous êtes-vous trouvé en tant que chauffeur ou passager dans un véhicule arrêté par la police lors d'un contrôle routier des chauffeurs conduisant avec facultés affaiblies?»

[OUVERT]



(Base: Tous les Canadiens)

4.6 PERCEPTION DU NOMBRE PROBABLE DE CONDUCTEURS ARRÊTÉS PAR LA POLICE...

Les répondants ont aussi eu à indiquer combien de chauffeurs, qui conduisent avec les facultés affaiblies au-delà de la limite légale de 0,08 %, seraient arrêtés par la police un soir de semaine et un soir de fin de semaine. En moyenne, les Canadiens croient que seulement 27 conducteurs aux facultés affaiblies sur cent seraient arrêtés par la police un soir de fin de semaine et encore moins, un soir de semaine (15 sur 100).

Si l'on examine plus en détail les résultats, le plus grand nombre de conducteurs canadiens (35 p. 100) croient qu'entre un et cinq conducteurs aux facultés affaiblies sur cent seraient arrêtés par la police un soir de semaine, tandis que 18 p. 100 pensent que six conducteurs aux facultés affaiblies sur dix seraient arrêtés. Seulement trois sur dix sont d'avis que plus de dix conducteurs sur cent seraient arrêtés par la police un soir de semaine et 6 p. 100 pensent que la police n'arrêterait aucun des cent conducteurs aux facultés affaiblies un soir de semaine.

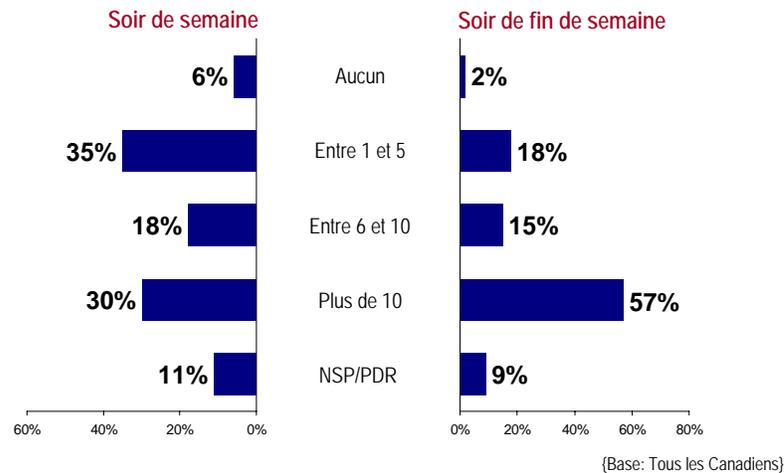
- La probabilité de dire qu'entre un et cinq conducteurs aux facultés affaiblies seraient arrêtés par la police un soir de semaine augmente avec le degré de scolarité.
- Les hommes sont plus susceptibles que les femmes de croire qu'entre un et cinq conducteurs aux facultés affaiblies seraient arrêtés par la police un soir de semaine, tandis que les femmes sont plus enclines que les hommes à dire que le nombre de conducteurs aux facultés affaiblies arrêtés varierait entre six et dix.
- Les jeunes de moins de 25 ans sont plus susceptibles de dire que plus de dix conducteurs aux facultés affaiblies seraient arrêtés un soir de semaine (37 p. 100)

Si l'on se penche maintenant sur la possibilité d'être arrêté par la police un soir de fin de semaine, les résultats révèlent qu'une légère majorité de Canadiens ayant participé au sondage (57 p. 100) croit que les policiers arrêteraient plus que dix conducteurs aux facultés affaiblies sur cent un soir de fin de semaine. Environ un sur cinq (18 p. 100) croit qu'entre un et cinq conducteurs aux facultés affaiblies seraient arrêtés par la police et une proportion semblable (15 p. 100) pensent qu'entre six et dix seraient arrêtés un soir de fin de semaine. Seulement 2 p. 100 des répondants disent qu'aucun des cents conducteurs aux facultés affaiblies ne serait arrêté un soir de fin de semaine.

- Les femmes sont beaucoup plus enclines que les hommes à dire que la police arrêterait plus de dix conducteurs aux facultés affaiblies un soir de fin de semaine (62 p. 100 comparativement à 51 p. 100).
- La probabilité d'affirmer que plus de dix conducteurs aux facultés affaiblies seraient arrêtés diminuait radicalement avec l'âge (72 p. 100 de ceux de moins de 25 ans, comparativement à 42 p. 100 de ceux de 65 ans ou plus).

Perception sur la probabilité d'être arrêté par la police

«Selon vous, sur 100 chauffeurs qui conduisent avec les facultés affaiblies au delà de la limite légale de 0,08%, combien seraient arrêtés par la police un soir de semaine/un soir de fin de semaine?» [OUVERT]



La perception de cette question qu'ont les participants des groupes de consultation est que très peu de gens qui consomment de l'alcool et prennent ensuite le volant sont arrêtées par la police. Tout au long des discussions, les participants ont souvent indiqué qu'il fallait accorder une bien plus grande attention et consacrer beaucoup plus de ressources à l'application des lois sur la conduite en état d'ivresse.

« Les chances d'être arrêté sont très limitées, je pense. Mais cela m'inquiète beaucoup, parce que c'est un crime grave. Tous les soirs, des crimes graves sont commis par ces centaines, si ce n'est des milliers de personnes, sans conséquence. »

5. Opinions sur les mesures visant à éliminer la conduite avec facultés affaiblies

5.1 SOLIDE SOUTIEN À LA PLUPART DES MESURES...

Les Canadiens ont eu à donner leur opinion sur un certain nombre de mesures ou d'interventions visant à réduire la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies. Les résultats du sondage montrent que les Canadiens appuient largement de nombreuses interventions nouvelles et existantes visant à résoudre le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Près de neuf sur dix sont d'accord pour confisquer le véhicule des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies qui continuent de conduire lorsque leur permis est suspendu (89 p. 100) et obliger tous les chauffeurs en cause dans une collision où il y a eu des décès et des blessés graves à fournir à la police un échantillon d'haleine (88 p. 100).

Plus de huit sur dix sont d'accord pour obliger tous les chauffeurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par des drogues à subir certains tests de comportement administrés par des policiers (84 p. 100), imposer des peines plus rigoureuses aux chauffeurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies lorsque des enfants se trouvaient dans le véhicule (84 p. 100) et obliger tous les chauffeurs coupables de conduite avec facultés affaiblies à avoir dans leur véhicule un appareil d'éthylométrie qui, s'ils ont bu, empêcherait leur véhicule de démarrer (83 p. 100).

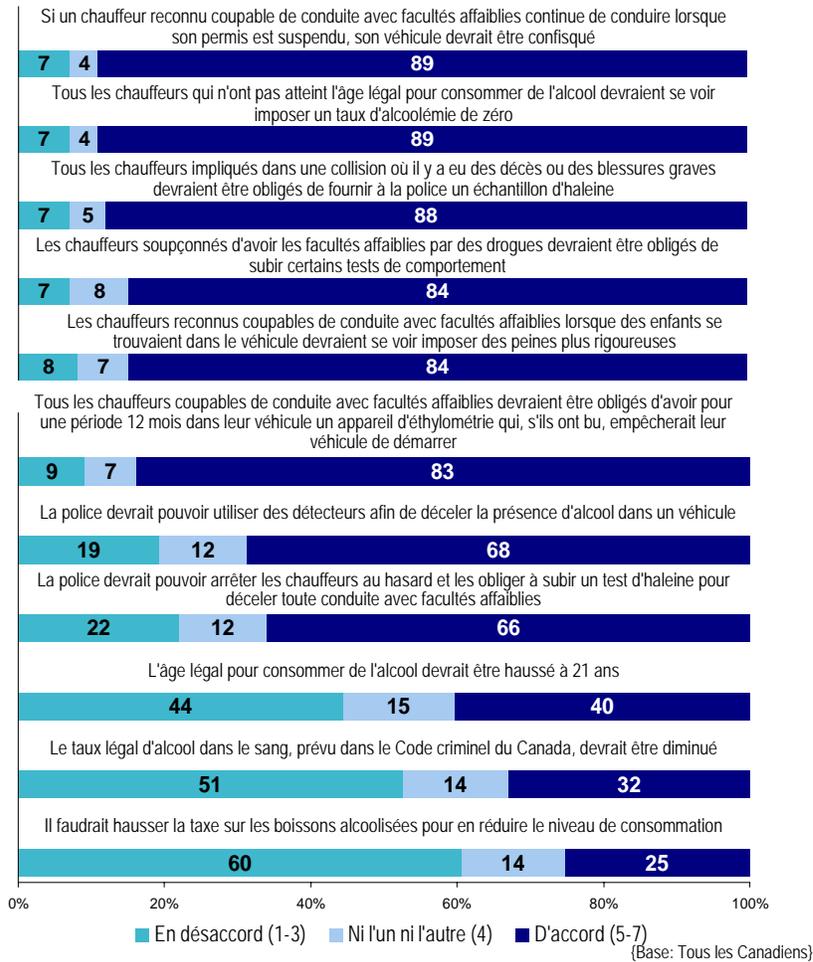
Les deux tiers sont d'accord pour que la police puisse utiliser des détecteurs afin de déceler la présence d'alcool dans un véhicule (68 p. 100) et pour que la police puisse arrêter les chauffeurs au hasard et les obliger à subir un test d'haleine afin de déceler toute conduite avec facultés affaiblies (66 p. 100).

Toutefois, le soutien est beaucoup plus faible pour les autres idées proposées. Moins de la moitié des Canadiens est d'accord pour que l'âge légal pour consommer de l'alcool soit haussé à 21 ans (40 p. 100) ou pour que le taux légal d'alcool dans le sang, prévu dans le Code criminel du Canada, soit diminué (32 p. 100). Les Canadiens sont particulièrement peu enclins à accepter l'idée de hausser la taxe sur les boissons alcoolisées pour en réduire le niveau de consommation (seulement 25 p. 100 sont d'accord avec cette idée et 60 p. 100 sont tout à fait en désaccord).

- De façon générale, les femmes sont beaucoup plus susceptibles que les hommes d'être d'accord avec les mesures proposées.

Perceptions sur les solutions possibles par rapport à la conduite avec facultés affaiblies

«Je vais maintenant vous énumérer des interventions nouvelles ou existantes en vue de résoudre le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chacun des énoncés suivants:?»



La question de donner à la police et au gouvernement davantage d'outils pour arrêter et poursuivre les conducteurs soupçonnés de conduite avec facultés affaiblies par les drogues a été étudiée en détail avec les groupes de discussion. Les participants ont d'abord été invités à réagir de façon générale à ce qu'ils avaient lu dans le document d'information à propos des lois et procédures existants, de même qu'aux changements et additions envisagés par le gouvernement pour tenter de régler plus efficacement le problème de la conduite avec facultés affaiblies par la consommation de drogues.

La réaction a été uniforme au sein de tous les groupes. Au début, les participants ont été surpris par ce qu'ils considéraient comme la capacité limitée d'arrêter et d'accuser les personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies par les drogues et la difficulté d'obtenir une condamnation (p. ex. « ...des études montrent que, très souvent, ces affaires font l'objet d'un non-lieu au tribunal à défaut d'éléments de preuve concrets et scientifiques »). Ensuite, on a constaté un appui initial très ferme à la principale mesure proposée pour régler ce problème (p. ex. des lois donnant aux policiers la possibilité d'obliger des conducteurs qu'ils soupçonnent d'avoir les facultés affaiblies par les drogues à fournir un échantillon de liquides organiques).

Au fur et à mesure que la discussion évoluait, quelques participants ont commencé à se montrer moins enclins ou carrément opposés à permettre à la police d'obliger à fournir un échantillon de sang un conducteur qui a « échoué » au test de sobriété normalisé, ainsi qu'aux évaluations plus complexes et perfectionnées menées par un expert en reconnaissance des toxicomanes (ERT). Quelques participants, notamment dans la région de Montréal, étaient opposés par principe à cet aspect :

« Je pense que c'est aller trop loin, c'est un empiétement sur mes droits. »

« Ça me met mal à l'aise. Ça me rappelle le Grand frère [d'Orwell]. Où cela nous mènera-t-il? »

La plupart de ceux qui étaient opposés se préoccupaient moins des libertés civiles que des inconvénients ou des préoccupations pour la santé :

« Vous devez aller au poste de police, vous soumettre à l'évaluation et ensuite vous rendre à l'hôpital pour un échantillon de sang? Cela va prendre combien de temps? »

« Qui prélèvera l'échantillon de sang? Seront-ils bien formés? Ça ne me plaît pas beaucoup. »

Il importe de noter que la plupart de ceux qui ont exprimé des préoccupations au sujet de la possibilité de permettre à la police d'obliger un chauffeur à fournir un échantillon de liquide organique, en particulier un échantillon de sang, ont indiqué que leurs craintes pourraient être atténuées par une mesure moins dérangement, précisément, un appareil du genre de l'ivressomètre :

« Pourquoi ne peuvent-ils mettre au point un test qui pourrait être administré en bordure de la route, comme l'ivressomètre? Je n'aurais rien contre ça. »

Les participants ont aussi été informés par le modérateur que le résultat d'un test de dépistage de drogues administré à l'aide d'un échantillon de liquide organique doit correspondre aux soupçons de l'ERT pour être admissible en cour. Par exemple, l'ERT doit déclarer qu'il soupçonne un conducteur d'avoir les facultés affaiblies par une drogue de catégorie 3 (il y a sept catégories possibles de drogues) et le liquide organique doit aussi révéler la présence d'une drogue de catégorie 3 dans le système du conducteur. Les participants ont été surpris par cette exigence, bon nombre se montrant même incroyables; ils étaient d'avis que cette exigence constituait un fardeau déraisonnable pour la police :

« Que voulez-vous dire? Êtes-vous sérieux? »

« Combien de sortes de drogues y a-t-il? Et nous parlons des drogues illicites et des médicaments prescrits. Comment les policiers peuvent-ils deviner? »

De fait, beaucoup craignaient que l'ERT ait la plupart du temps à « deviner » la cause de l'affaiblissement des facultés d'un conducteur causé par la drogue. Il est aussi important de noter que très peu de participants, même ceux qui s'inquiétaient des répercussions de la loi sur les droits civils, sont arrivés à comprendre pour quelle raison la loi proposée contiendrait une telle norme :

« Je ne comprends absolument pas pourquoi ils feraient cela. Ça n'a aucun sens. »

Par conséquent, la plupart des participants croient que la loi devrait être modifiée de manière à permettre que tout test révélant la présence de drogue dans le système soit admissible en preuve :

« On doit éliminer cette histoire de catégorie. Si la police soupçonne la présence de drogue dans le système de quelqu'un et que le test le confirme, ce devrait être suffisant. »

En fin de compte, la majorité des participants s'est dit en faveur de la loi proposée, avec pour sérieuse condition qu'un simple test positif soit considéré comme une preuve admissible :

« Je suis tout à fait pour mais, comme nous avons dit, pas d'histoire de catégorie, juste positif ou négatif. Y a-t-il ou non dans le système du conducteur des drogues qui causeraient un affaiblissement des facultés? »

Quand on compare les opinions des participants avant et après les discussions de groupe, on se rend compte que l'appui à de nombreuses mesures proposées s'est affermi après la discussion.

5.2 LES OPINIONS SUR LA SUSPENSION DE PERMIS VARIANT...

En ce qui concerne la suspension de permis, les résultats du sondage montrent que la plupart des conducteurs canadiens (55 p. 100) ne sont pas d'accord pour que les chauffeurs qui consomment suffisamment d'alcool pour atteindre un taux d'alcoolémie de 0,05, mais qui ne dépassent pas la limite légale, voient leur permis suspendu pendant un certain temps (même si une proportion notable de Canadiens – 41 p. 100 – est d'accord pour que le permis de ces conducteurs soit suspendu).

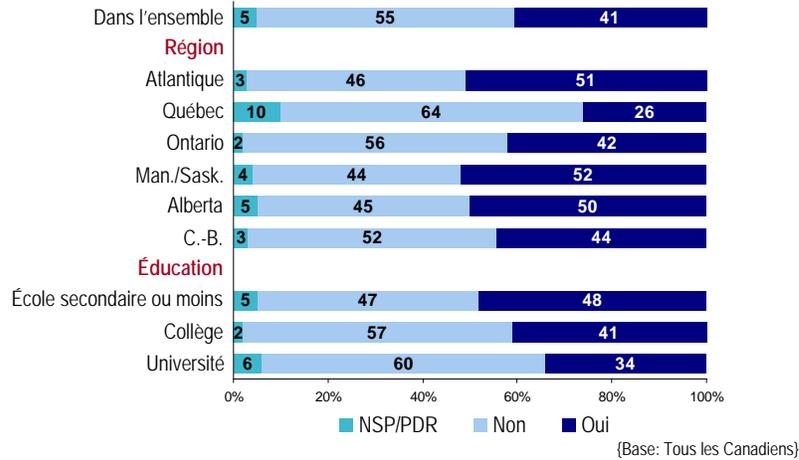
- À l'échelle régionale, le soutien accordé à la suspension de permis est le plus élevé en Manitoba et Saskatchewan (52 p. 100), dans les provinces de l'Atlantique (51 p. 100) et en Alberta (50 p. 100).
- Par contre, les résidents du Québec sont les plus opposés à cette idée: seulement 26 p. 100 pensent que les conducteurs qui consomment suffisamment d'alcool pour atteindre un taux d'alcoolémie de 0,05 devraient voir leur permis suspendu pendant un certain temps; 64 p. 100 s'opposent à cette idée.
- L'appui à la suspension du permis des conducteurs dont le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,05 (mais ne dépasse pas la limite légale) diminue avec l'augmentation du niveau de scolarité et du revenu.

On a demandé à ceux qui étaient en faveur de la suspension de permis, combien de temps devrait durer la suspension. Les résultats révèlent qu'il y a peu de consensus à cet égard. Un répondant sur quatre (25 p. 100) croit que moins d'une semaine est suffisant, tandis qu'un sur trois (32 p. 100) juge que la suspension devrait être d'un à trois mois, tandis que 29 p. 100 croient qu'elle devrait durer au moins quatre mois.

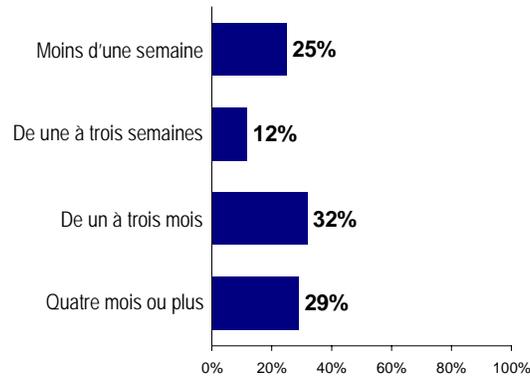
- Sur le plan régional, les résidents de la Colombie-Britannique sont plus susceptibles que d'autres à se montrer favorables à des suspensions de courte durée (39 p. 100). Les Québécois sont plus enclins à privilégier les suspensions d'un à trois mois (49 p. 100).
- Le soutien aux suspensions de permis de quatre mois ou plus diminue avec l'augmentation du niveau de scolarité et du revenu.

Opinions sur la suspension du permis de conduire

«Croyez-vous que les chauffeurs qui consomment suffisamment d'alcool pour atteindre un taux d'alcoolémie de 0,05, mais qui ne dépassent pas la limite légale devraient voir leur permis suspendu pendant un certain temps?»



[SI OUI] «Pour une période de combien de temps devraient-ils avoir leur permis suspendu?»



(Base: Ceux qui pensent que les conducteurs avec un taux d'alcoolémie de 0,05 devraient avoir leur permis suspendu)

Les opinions exprimées par les participants des groupes de consultation sur la question des suspensions de permis ou, plus précisément, la question d'abaisser de 0,08 % à 0,05 % la limite du TA en vertu du Code criminel fédéral, différaient considérablement des résultats du sondage. Nous avons constaté ce qui suit :

- Personne n'appuie le statu quo;
- Peu de participants sont d'accord pour régler la question de la conduite en état d'ivresse strictement en augmentant les suspensions prévues par le Code de la route pour un TA de plus de 0,05 %;
- Une forte majorité de participants est d'accord pour abaisser la limite du TA à 0,05 %;
- De nombreux participants ont proposé d'abaisser la limite de TA à 0,05 % *et* de renforcer considérablement les suspensions prévues par le Code de la route pour un TA de plus de 0,05 %.

La différence entre les opinions des répondants au sondage et des participants aux groupes de consultation est vraisemblablement attribuable à l'information contenue dans la documentation. Deux informations particulières semblent entrer en ligne de compte : 1) la pratique apparemment courante des policiers de ne pas accuser la plupart des conducteurs qui ont un TA de moins de 0,10 % et 2) la quantité « étonnamment grande » d'alcool qu'une personne peut consommer avant d'atteindre un TA de 0,08 %.

Comme il est indiqué précédemment, les participants ont été surpris et déçus par les pratiques d'application de la limite de TA de 0,08 % par les policiers. Dans la même veine, certains participants ont expliqué que leur soutien à l'abaissement du TA à 0,05 % était basé sur une hypothèse présentée dans la documentation, à l'effet que les policiers auraient tendance alors à porter des accusations à un TA d'environ 0,08 % :

« J'aime bien le taux de 0,08 %, mais je pense qu'il devrait être appliqué tel quel. Si nous devons l'abaisser pour qu'il le soit, tant pis. »

Bon nombre de ceux qui appuient l'abaissement du TA à 0,05 %, par ailleurs, ont souligné la volonté de voir les policiers (et les tribunaux) l'appliquer rigoureusement à ce taux, quelles qu'en soient les conséquences sur les ressources humaines et financières :

« Je ne comprends pas cette situation. D'après moi, la loi c'est la loi. Si les facultés sont affaiblies à 0,05 %, les conducteurs ne devraient pas conduire. S'ils sont arrêtés, ils devraient être accusés. »

Collectivement, les participants qui ont opté pour l'abaissement du TA et un renforcement des suspensions prévues par le Code de la route au-dessus de 0,05 % expliquent ainsi leur choix :

- Les pratiques d'application de la police laissent un écart entre 0,05 et 0,07 %, écart qui sera présumément comblé par les sanctions prévues par le Code de la route. Celui-ci, toutefois, devrait être renforcé parce qu'elles sont trop indulgentes et inefficaces.
- Les policiers devraient avoir le pouvoir de discrétion d'utiliser soit le Code criminel ou le Code de la route pour porter des accusations contre les conducteurs qui ont un TA de moins de 0,08 %, mais les sanctions administratives actuelles manquent de rigueur.

Les participants n'étaient pas d'avis que l'abaissement du TA à 0,05 % ou le renforcement du Code de la route allait imposer des limites déraisonnables à la liberté des Canadiens de socialiser (c.-à-d. de boire). Répétant souvent l'affirmation de la documentation selon laquelle les facultés sont affaiblies dès la première consommation, de nombreux participants étaient d'avis qu'il était irresponsable de conduire après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool :

« Je pense que la tolérance devrait être de zéro, comme lorsque les jeunes obtiennent leur permis. »

D'autres ont signalé qu'un TA de 0,05, même s'il est rigoureusement appliqué, permet encore de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool :

« Vous pouvez tout de même prendre deux ou trois consommations au cours d'une période de deux heures et conduire. C'est raisonnable. »

L'argument selon lequel l'abaissement du TA à 0,05 % alourdirait le fardeau administratif et temporel que représente déjà pour les policiers et les tribunaux la limite de 0,08 % a recueilli peu de sympathie de la part des participants. Ceux-ci ont expliqué que les lois en général devraient être rigoureusement appliquées, particulièrement en ce qui a trait à la conduite en état d'ivresse, qu'ils considéraient comme une infraction criminelle grave :

« Une personne se fait arrêter et obtient un résultat de 0,08 % à l'ivressomètre. On la laisse partir avec un avertissement ou une suspension de 24 heures, mais combien de fois cette personne a-t-elle conduit en état d'ébriété au cours des 12 ou 24 derniers mois sans être arrêtée? Peut-être aucune, mais probablement quelques-unes ou même beaucoup. Chaque fois qu'elle l'a fait, elle a commis un crime. »

Comme pour d'autres résultats, le soutien accordé à la suspension de permis pour les personnes dont le TA est de 0,05 a augmenté à la suite des discussions de groupe.

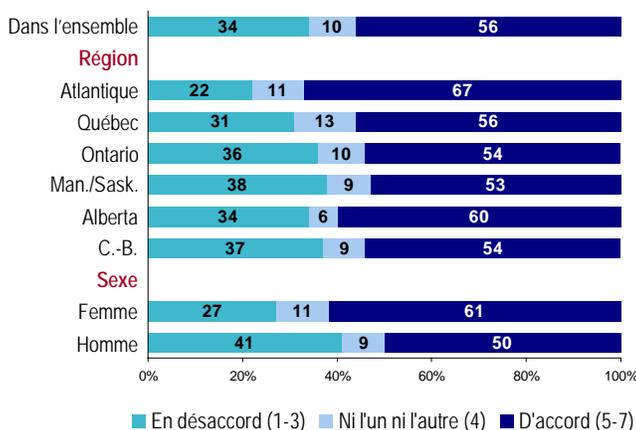
5.3 UNE LÉGÈRE MAJORITÉ SOUTIENT LES DISPOSITIFS DE DÉPISTAGE D'ALCOOL...

Nous avons demandé aux conducteurs canadiens dans quelle mesure ils croyaient que tous les nouveaux véhicules devraient être munis d'un dispositif capable de déceler si le chauffeur a consommé de l'alcool et, si le taux dépasse une certaine limite, d'empêcher le véhicule de démarrer. On se rend compte qu'une légère majorité des Canadiens (56 p. 100) appuie cette mesure; toutefois, une proportion appréciable (34 p. 100) n'est pas d'accord avec cette proposition.

- À l'échelle régionale, le soutien de l'installation d'un éthylomètre dans tous les nouveaux véhicules est le plus élevé dans les provinces de l'Atlantique (67 p. 100). Par contre, les résidents du Manitoba et de la Saskatchewan (53 p. 100), de l'Ontario (54 p. 100) et de la Colombie-Britannique (54 p. 100) sont les moins enclins à accepter cette idée (il faut toutefois noter qu'une majorité dans toutes les régions est d'accord avec l'installation d'éthylomètre dans tous les nouveaux véhicules).
- Les femmes sont plus susceptibles que les hommes d'appuyer cette idée (63 p.100 par rapport à 50 p. 100, respectivement).
- Le degré de soutien à l'installation d'un éthylomètre dans tous les nouveaux véhicules augmente avec l'âge (49 p. 100 des personnes de moins de 25 ans sont en faveur, comparativement à 64 p. 100 pour celles de 65 ans et plus).

Opinions sur les dispositifs de détection d'alcool

«Dans quelle mesure trouvez-vous que tous les nouveaux véhicules devraient être munis d'un dispositif capable de déceler si le chauffeur a consommé de l'alcool et, si le taux dépasse une certaine limite d'empêcher le véhicule de démarrer?»



(Base: Tous les Canadiens)

La question des programmes d'antidémarrage à éthylomètre a été abordée en deux volets au cours des discussions de groupe. Tout d'abord, les participants ont eu à se demander si les secteurs de compétence du Canada devaient rendre obligatoire la participation aux programmes d'antidémarrage. Ensuite, on leur a demandé leur opinion sur l'installation de ces dispositifs comme équipement d'origine dans tous les véhicules vendus au Canada après une certaine date (p. ex. 2012).

La réaction initiale de nombreux participants face aux programmes volontaires et obligatoires existants a été de penser qu'ils constituent un avantage pour les conducteurs reconnus coupables :

« Je suppose qu'ils permettent aux gens de pouvoir se rendre en voiture au travail. Leur vie n'en est pas trop perturbée. »

De même, quelques participants ont initialement pu déceler certains avantages au plan de la sécurité routière. Cela en a mené plusieurs à croire que les programmes étaient donc "trop indulgents" :

« Au lieu d'un an complet, la suspension de permis dure seulement trois mois et ensuite le conducteur peut conduire avec ce dispositif pendant les neuf autres mois? Quel genre de punition est-ce? Je me demande où est l'élément de dissuasion dans ce cas? »

Au fur et à mesure des discussions, certains participants ont commencé à voir la possibilité de répercussions positives des programmes sur la sécurité routière :

« Je suppose que ça peut servir à empêcher les gens qui prennent le volant après avoir bu de conduire même sans permis. »

Mais une des ripostes à cet argument a souvent été qu'un tel conducteur « pourrait toujours emprunter la voiture de quelqu'un d'autre ». Les discussions ont toutefois amené la plupart des gens à accepter de façon générale que les programmes d'antidémarrage avec éthylomètre peuvent dans l'ensemble réduire la fréquence de conduite en état d'ébriété :

« Bien sûr, le conducteur peut emprunter une voiture, mais qui voudra lui en prêter une. L'important, c'est qu'il ne peut conduire sa voiture s'il a bu et c'est un avantage pour les autres conducteurs sur la route. »

À partir de ce point, la plupart des participants se sont dits en faveur de rendre obligatoire les programmes d'antidémarrage avec éthylomètre dans tout le Canada. Il importe de mentionner, toutefois, qu'un certain nombre des participants étaient d'avis que ces programmes devaient obliger les conducteurs reconnus coupables de conduire en état d'ébriété à utiliser un système d'antidémarrage avec éthylomètre pendant au moins neuf mois **après** la suspension de leur permis :

« J'aime bien l'idée que ce soit obligatoire, mais leur permis doit être suspendu pendant toute l'année; ensuite, le dispositif doit être installé. »

Par la suite, les participants ont eu à examiner les avantages et les inconvénients de faire installer une forme ou une autre d'antidémarrreur avec éthylomètre en tant qu'équipement d'origine dans tous les véhicules vendus au Canada à partir d'une date donnée. Les participants ont eu à imaginer un système passif, par exemple un dispositif qui mesurerait constamment le TA du conducteur à l'aide de capteurs intégrés au volant. De nombreux participants ont d'abord été surpris d'apprendre qu'on puisse même envisager une technologie révolutionnaire de cette ampleur, même s'ils avaient lu l'information donnée au sujet de cette possibilité dans la documentation :

« Ils ne feraient jamais ça. Je ne peux simplement pas l'imaginer. »

Un vote rapide à mains levées a cependant indiqué qu'ils étaient nombreux à appuyer cette mesure :

« Je suis tout à fait pour. Si la technologie existe, elle devrait être utilisée. »

La minorité qui était opposée le plus souvent n'était pas disposée à payer pour un système jugé non pertinent parce que ces conducteurs ne conduisent pas personnellement en état d'ivresse :

« Pourquoi devrais-je payer pour ça? Je ne bois même pas. »

Quelques autres y étaient opposés pour des raisons de « protection de la vie privée » :

« Ça me met mal à l'aise. J'ai l'impression qu'on porte atteinte à ma vie privée. »

Ceux qui sont en faveur de cette mesure ont rapidement avancé des arguments contraires, signalant que le but de l'antidémarrreur avec éthylomètre était de protéger les gens contre les **autres** conducteurs :

« Tout le monde doit en avoir un pour que le système soit efficace. Vous payez pour que les autres en aient un et ne puissent conduire en état d'ivresse et venir vous frapper »

De même, pour l'objection relative à la vie privée :

« Si chaque nouveau véhicule en est muni, comment cela serait-il une atteinte à la vie privée? Rien ne vous distingue particulièrement. »

Un deuxième vote à mains levées a révélé une augmentation du soutien aux systèmes d'antidémarrage avec éthylomètre en équipement d'origine sur les voitures : la différence est attribuable à certains de ceux qui s'y étaient d'abord opposés parce qu'ils ne « voulaient pas payer » pour quelque chose qu'ils « n'utiliseraient pas ».

Il est intéressant de noter que malgré l'augmentation du soutien exprimée par le « vote à mains levées » au sein des groupes, les résultats des questionnaires d'avant et après la discussion montrent que le soutien à l'installation d'antidémarrage avec éthylomètre en équipement d'origine dans tous les nouveaux véhicules demeure relativement inchangé, ce qui révèle que les réserves exprimées à propos de ce système ont persisté même après une discussion approfondie de la question.

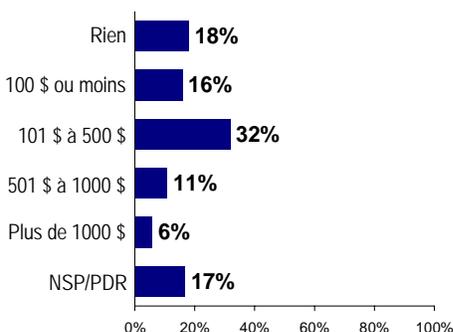
5.4 VOLONTÉ DE PAYER UN SUPPLÉMENT POUR UN SYSTÈME...

Le sondage a ensuite servi à mesurer la volonté des Canadiens de payer un supplément pour que soit installé dans tous les nouveaux véhicules un antidémarrage avec éthylomètre. À ceux qui étaient d'accord avec cette idée, on a demandé combien ils seraient prêts à payer pour ce dispositif dans une nouvelle voiture. Le plus grand nombre (32 p. 100) a mentionné être prêt à payer entre 101 \$ et 500 \$. À peu près un sur dix croit que ce système vaut entre 501 \$ et 1 000 \$ (11 p. 100) et 6 p. 100 croient que le dispositif vaut plus de 1 000 \$. Par ailleurs 16 p. 100 ont dit qu'ils ne seraient prêts à payer que 100 \$ ou moins, tandis que 18 p. 100 ont indiqué qu'ils ne voudraient rien payer pour ce système. Ceux qui étaient d'accord pour que tous les nouveaux véhicules en soient munis se sont dits prêts à payer, en moyenne 352 \$ pour ce système.

- Les résidents de la Colombie-Britannique et ceux qui ont moins de 25 ans (11 p. 100) sont plus susceptibles que les autres de dire qu'ils seraient prêts à payer plus de 1 000 \$ pour un antidémarrage avec éthylomètre (11 p. 100 chacun).
- Il est aussi intéressant de noter que même si ceux dont le revenu familial est de 100 000 \$ par année ou plus sont un peu plus enclins que les autres à dire qu'ils paieraient entre 501 \$ et 1 000 \$ pour ce système dans un nouveau véhicule, ils ne sont pas plus enclins que les autres à se dire intéressés à payer plus de 1 000 \$ pour ce dispositif.

Volonté de payer plus pour ce dispositif

[SI D'ACCORD] «Combien de plus seriez-vous prêt à payer pour avoir ce dispositif dans une voiture neuve?»



{Base: Ceux qui pensent que les nouveaux véhicules devraient être équipés d'un détecteur d'alcool}

La question de payer pour un antidémarrreur avec éthylomètre a aussi été soulevée au cours des consultations en groupes. La plupart des participants se sont dits prêts à payer pour un système, du moment qu'il est obligatoire pour tous les nouveaux véhicules et compris dans le prix global du véhicule : « Je ne pense pas que les gens s'y opposeraient si le prix est intégré à celui de la voiture, un peu comme les sacs gonflables ». Quant au montant, collectivement, les participants étaient prêts à payer entre 300 \$ et 1 000 \$, le montant le plus souvent mentionné étant de 500 \$.

6. Expérience personnelle de conduite avec facultés affaiblie

Une série de questions ont été posées aux répondants du sondage en vue de mieux comprendre leur expérience personnelle de conduite avec facultés affaiblies (p. ex. nombre d'amis qui ont conduit avec les facultés affaiblies, connaissance d'une victime de chauffeur aux facultés affaiblies), ainsi que leur propre comportement de conduite (en général et en ce qui a trait aux facultés affaiblies par les drogues, les médicaments ou l'alcool). Les résultats sont présentés ci-dessous.

6.1 LA PLUPART ONT UN OU UNE AMIE QUI A CONDUIT AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES...

Le sondage révèle qu'une légère majorité de répondants (52 p. 100) dit avoir au moins un ou une amie qui a conduit après avoir trop bu au cours de la dernière année : un tiers (33 p. 100) dit que « pas beaucoup » de ses amis ont pris le volant après avoir trop consommé des boissons alcoolisées au cours de la dernière année, 15 p. 100 disent que « quelques-uns » de leur amis l'ont fait et 4 p. 100 avouent que « la plupart » de leurs amis ont agi ainsi au cours de l'année écoulée. Par ailleurs, 46 p. 100 des conducteurs canadiens disent « qu'aucun » de leurs amis n'a pris le volant après avoir trop consommé de boissons alcoolisées au cours de la dernière année.

- Ceux qui ont moins de 25 ans sont résolument plus susceptibles que les autres de dire que « quelques-uns » (26 p. 100) ou « la plupart » (12 p. 100) de leurs amis ont pris le volant après avoir trop consommé de boissons alcoolisées au cours de la dernière année.
- À l'échelle régionale, les résidents du Manitoba et de la Saskatchewan (26 p. 100) et du Québec (22 p. 100) sont plus susceptibles de dire que « quelques-uns » de leurs amis ont pris le volant en état d'ivresse.
- Par contre, les résidents de l'Ontario (55 p. 100), les femmes (50 p. 100) et les personnes de 65 ans ou plus (64 p. 100) sont plus susceptibles de dire qu'au cours de la dernière année, « aucun » de leurs amis n'a pris le volant après avoir trop pris de boissons alcoolisées.

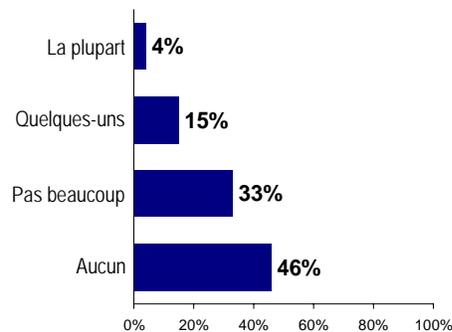
De plus, les Canadiens ont eu à préciser si leurs amis avaient pris le volant 2 heures après avoir consommé des drogues illicites telles marijuana, cocaïne et méthamphétamine. Les résultats semblent indiquer ce que genre de comportement est considérablement moins fréquent que celui de conduire après avoir pris trop de consommations alcoolisées. Exactement 75 p. 100 ont dit « qu'aucun » de leurs amis n'avait pris le volant deux heures après avoir consommé des drogues illicites. Environ un sur sept (13 p. 100) a affirmé que « pas beaucoup » de ses amis n'avaient eu ce comportement au cours de

l'année écoulée et moins d'un sur dix a mentionné que « quelques-uns » (6 p. 100) ou « la plupart » (3 p. 100) de ses amis ont pris le volant deux heures après avoir pris des drogues illicites.

- Les hommes, les résidents du Manitoba et de la Saskatchewan, ainsi que les personnes de moins de 25 ans sont tous plus susceptibles que les autres de dire que la plupart de leurs amis ont conduit deux heures après avoir pris une drogue illicite.

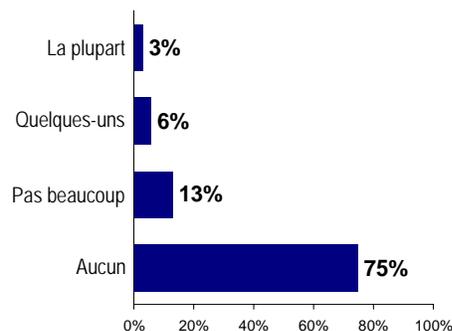
Fréquence de la conduite avec facultés affaiblies

«D'après vous, combien de vos amis ont pris le volant après avoir trop consommé de boissons alcoolisées, dans la dernière année?»



{Base: Tous les Canadiens}

«Et d'après vous, dans la dernière année combien de vos amis ont pris le volant 2 heures après avoir consommé des drogues illicites comme de la marijuana, de la cocaïne et de la méthamphétamine?»



{Base: Tous les Canadiens}

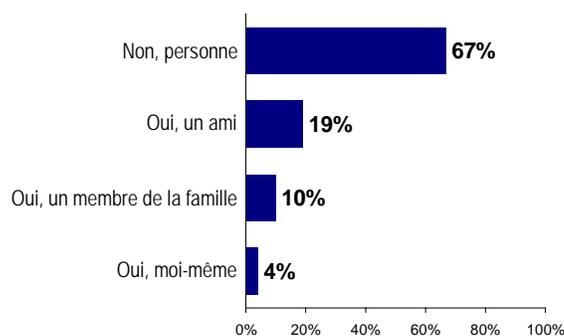
6.2 UNE PERSONNE SUR TROIS CONNAÎT UNE VICTIME D'UN CONDUCTEUR AUX FACULTÉS AFFAIBLIES...

Selon les résultats du sondage, la plupart des Canadiens (67 p. 100) ne connaissent personnellement personne, soit dans leur famille ou parmi leurs amis ou connaissances, qui a été victime d'un conducteur aux facultés affaiblies. Parmi ceux qui connaissent personnellement une telle victime, un sur cinq (19 p. 100) dit que la victime était un ou une ami, un sur dix (10 p. 100), que la victime était un membre de la famille et 4 p. 100, qu'ils étaient eux-mêmes la victime d'un conducteur aux facultés affaiblies.

- À l'échelle régionale, les résidents du Québec (74 p. 100) sont plus susceptibles de dire qu'ils ne connaissent personne ayant été victime d'un conducteur aux facultés affaiblies.
- Les résidents de la Colombie-Britannique sont plus susceptibles que les autres de dire qu'ils ont personnellement été victimes d'un conducteur aux facultés affaiblies (7 p. 100).
- Les personnes de 65 ans ou plus sont plus susceptibles que les jeunes d'affirmer qu'ils ne connaissent personne qui aurait été victime d'un conducteur aux facultés affaiblies (76 p. 100).
- Ceux qui ont moins de 25 ans sont plus susceptibles de dire qu'ils ont personnellement été victimes d'une collision mettant en cause un conducteur aux facultés affaiblies (9 p. 100).

Connaissance de victimes causées par la conduite avec facultés affaiblies

«Connaissez-vous personnellement quelqu'un, que ce soit dans votre famille ou parmi vos amis ou connaissances, qui a été victime d'un chauffeur aux facultés affaiblies?»



(Base: Tous les Canadiens)

6.3 LA PLUPART DES CANADIENS DÉCLARENT PORTER LEUR CEINTURE DE SÉCURITÉ ET CONDUIRE À DES VITESSES MODÉRÉES...

Une série de questions posées aux conducteurs canadiens visaient à mieux comprendre leurs comportements de conduite en général. À propos du pourcentage de déplacements au cours desquels ils portent leur ceinture de sécurité, au moins huit Canadiens sur dix (84 p. 100) disent la porter « toujours », tandis qu'un sur dix (11 p. 100) dit porter sa ceinture 75 p. 100 à 99 p. 100 du temps. Peu de Canadiens (5 p. 100) disent porter leur ceinture moins de 75 p. 100 du temps. En moyenne, les conducteurs canadiens affirment porter leur ceinture de sécurité 96 p. 100 du temps.

- À l'échelle régionale, les Ontariens sont les plus susceptibles de dire qu'ils portent toujours leur ceinture de sécurité (87 p. 100).
- Les femmes sont plus enclines que les hommes à dire qu'elles portent toujours leur ceinture lorsqu'elles conduisent (90 p. 100 par rapport à 77 p. 100, respectivement).
- La probabilité de toujours porter la ceinture de sécurité augmente considérablement avec l'âge et le niveau de scolarité.

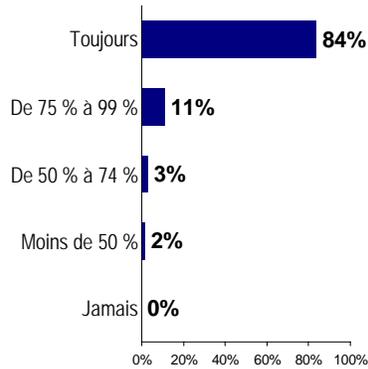
À propos de la vitesse de conduite sur l'autoroute, les résultats nous apprennent que les Canadiens conduisent en moyenne 108 kilomètres à l'heure sur une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées, où la limite de vitesse est de 100 km/h.

Quand on se penche de façon plus approfondie sur ces résultats, 8 p. 100 disent conduire généralement à moins de 100 km/h sur une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées, un sur trois (33 p. 100) dit conduire habituellement entre 100 et 105 km/h et 38 p. 100 affirment conduire habituellement à des vitesses variant entre 106 et 115 km/h. Seulement un sur cinq admet conduire généralement à des vitesses de plus de 115 km/h : 16 p. 100 roulent entre 116 et 125 km et 2 p. 100, à plus de 125 km/h.

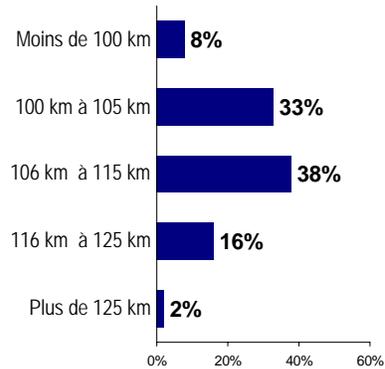
- Les femmes, les personnes âgées et les personnes qui ont terminé ou non des études secondaires sont plus susceptibles que les autres de dire qu'ils conduisent à moins de 100 km/h ou jusqu'à 105 km/h sur une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées.
- Par contre, les hommes et ceux dont le revenu familial est d'au moins 100 000 \$ par année sont plus enclins que les autres à dire qu'ils conduisent à des vitesses de plus de 115 km/h.

Comportement de conduite (a)

«Pour quel pourcentage de vos déplacements portez-vous votre ceinture de sécurité lorsque vous conduisez?»



«A quelle vitesse roulez-vous, normalement, sur une autoroute divisée à quatre voies où la limite de vitesse est de 100 km/h?»



{Base: Tous les Canadiens}

6.4 LE NIVEAU DE SCOLARITÉ DES CONDUCTEURS VARIE; LA PLUPART N'ONT PAS ÉTÉ EN CAUSE DANS UNE COLLISION RÉCENTE...

On a demandé aux répondants s'ils avaient déjà pris ou s'ils prenaient à ce moment un cours de conduite comportant à la fois des leçons en classe et de l'expérience pratique sur la route. On constate qu'une légère majorité de Canadiens (53 p. 100) prend ou a déjà pris des cours de conduite comportant à la fois des leçons en classe et de l'expérience pratique sur la route, tandis que 47 p. 100 n'en ont pas pris.

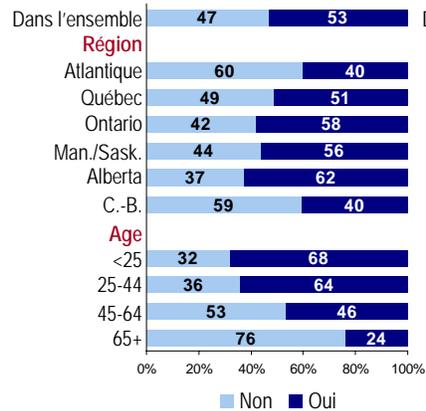
- Les résidents de l'Alberta sont plus enclins à dire qu'ils ont pris ou prennent présentement des cours (62 p. 100). Par contre, ceux des provinces de l'Atlantique (60 p. 100) et de la Colombie-Britannique (59 p. 100) sont plus susceptibles de dire qu'ils n'ont jamais pris de cours.
- La probabilité que les conducteurs aient pris des cours diminue radicalement avec l'âge (69 p. 100 de ceux de moins de 25 ans, par rapport à 24 p. 100 de ceux de 65 ans ou plus).
- Les conducteurs qui ont un diplôme universitaire sont plus susceptibles de dire qu'ils ont suivi des cours (60 p. 100 comparativement à 42 p. 100 pour ceux qui ont tout au plus terminé des études secondaires).

De plus, les répondants ont eu à dire s'ils avaient été en cause au cours des 12 derniers mois dans une collision entraînant des dommages ou des blessures pour eux-mêmes ou quelqu'un d'autre pendant qu'ils étaient au volant. Les résultats montrent que peu de conducteurs canadiens disent avoir été en cause dans ce genre de collision au cours de l'année écoulée : seulement 6 p. 100 affirment avoir été en cause dans ce genre de collision, par rapport à 93 p. 100 (neuf sur dix).

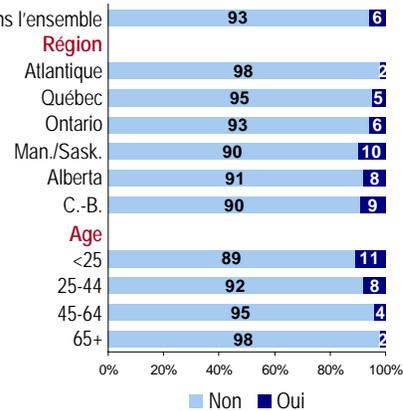
- La probabilité d'avoir été en cause dans une collision ayant entraîné des dommages ou des blessures au cours des 12 derniers mois diminue avec l'âge (11 p. 100 de ceux de moins de 25 ans l'ont été alors qu'ils étaient au volant, comparativement à 2 p. 100 pour ceux de 65 ans ou plus).
- À l'échelle régionale, les conducteurs de l'Ouest du Canada (Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba) sont plus enclins que ceux de l'Est à affirmer qu'ils ont été en cause dans une collision ayant entraîné des dommages ou des blessures.

Comportement de conduite (b)

«Avez-vous déjà pris ou prenez-vous maintenant un cours de conduite qui comporte à la fois des leçons en classe et de l'expérience pratique sur la route?»



«Dans les 12 derniers mois, avez-vous été impliqué dans une collision entraînant des dommages ou des blessures pour vous-même ou quelqu'un d'autre pendant que vous étiez au volant?»



{Base: Tous les Canadiens}

6.5 INDICATEURS DE COMPORTEMENT...

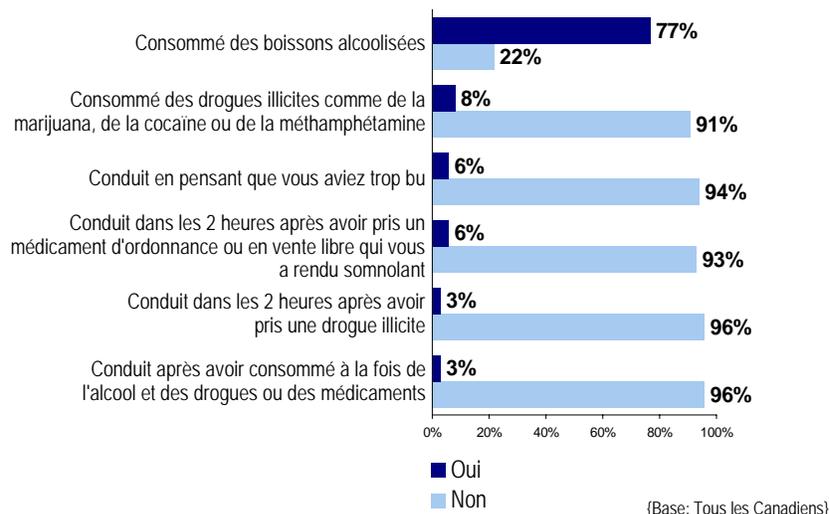
Enfin, les répondants devaient indiquer s'ils avaient eu, au cours des 12 derniers mois, des comportements de conduite constituant une menace pour les autres conducteurs (p. ex. conduire en pensant avoir trop bu, conduire dans les deux heures suivant la prise d'un médicament d'ordonnance ou en vente libre). Selon les résultats, moins d'un sur dix aurait conduit après avoir trop bu (6 p. 100) ou dans les deux heures suivant la prise d'un médicament d'ordonnance ou en vente libre qui les a rendus somnolents (6 p. 100). Un nombre encore moins grand admet avoir conduit moins de deux heures après avoir pris une drogue illicite ou après avoir consommé à la fois de l'alcool et des drogues ou des médicaments (3 p. 100 chacun).

De plus, les résultats nous apprennent que 77 p. 100 des Canadiens sondés disent avoir consommé des boissons alcooliques au cours des 12 derniers mois; toutefois, moins d'un sur dix (8 p. 100) dit avoir pris des drogues illicites telles que la marijuana, la cocaïne ou la méthamphétamine au cours des 12 derniers mois.

- De façon générale, les hommes et les conducteurs de moins de 25 ans sont plus susceptibles que les autres de répondre « oui » à chacun des indicateurs évalués.

Indicateurs de comportement

«Au cours des 12 derniers mois, avez-vous...?»



ANNEXE A

DOCUMENTATION

Documentation pour discussions de groupe

INTRODUCTION

Des discussions de groupe sont organisées afin de bien saisir l'opinion des Canadiens et des Canadiennes sur les enjeux suivants de la conduite avec facultés affaiblies : 1) l'ajout dans le Code criminel d'une nouvelle infraction pour conduite avec facultés affaiblies, soit la conduite avec une alcoolémie, ou un taux d'alcool dans le sang, de 0,05 à 0,08 %; 2) le problème de la conduite avec facultés affaiblies par des médicaments d'ordonnance ou des drogues illicites (dont la cocaïne, la méthamphétamine et la marijuana); 3) l'adoption et l'exploitation de technologies comme l'antidémarrreur avec éthylomètre en vue de réduire la conduite avec facultés affaiblies. Veuillez lire la présente documentation afin de vous familiariser avec les questions qui seront abordées lors de votre discussion de groupe.

Au cours des années 1980, les préoccupations du public au sujet de la conduite avec facultés affaiblies ont atteint des niveaux inégalés. Devant un aussi vif intérêt, bon nombre de stratégies de prévention (comme des campagnes de sensibilisation et des dispositions législatives plus sévères) ont été adoptées. Par conséquent, l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies a sensiblement chuté sur les routes canadiennes. Cependant, dans les années 1990, la diminution radicale observée au cours de la décennie précédente a considérablement ralenti.

Depuis 2000, il n'y a pas eu de progrès et le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété ayant été mortellement blessés a atteint un sommet. Un grand nombre d'autorités ont mis au point et adopté de nouvelles stratégies de prévention (p. ex., suspension administrative du permis de conduire, programme d'antidémarrreur avec éthylomètre, programme d'évaluation et de réhabilitation) pour faire face au problème des contrevenants. Les discussions auront donc principalement pour but de mesurer les préoccupations, les connaissances, les attitudes et le comportement des Canadiens et des Canadiennes en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies.

Il sera question, dans le présent document, de façons de traiter les conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang dépasserait une nouvelle limite de 0,05 % prévue dans le Code criminel, de la conduite après avoir consommé des drogues illicites ou des médicaments d'ordonnance ainsi que de l'antidémarrreur avec éthylomètre. Veuillez le parcourir attentivement afin de pouvoir vous exprimer lors des discussions de groupe. Vous aurez l'occasion de revoir en groupe le document et d'en discuter. Vos interventions seront précieuses afin d'aider les décideurs à saisir ce que les Canadiens et Canadiennes pensent de ces questions.

VUE D'ENSEMBLE

Au Canada, la conduite en état d'ébriété demeure une cause majeure de décès, de blessures et de handicaps évitables. À l'heure actuelle, le Code criminel fédéral s'applique quand le taux d'alcool dans le sang atteint ou dépasse 0,08 %. En outre, douze des treize autorités provinciales et territoriales imposent

une suspension administrative du permis aux conducteurs dont on estime que le taux d'alcool dans le sang pose un risque inacceptable (normalement lorsqu'il se situe à 0,05 %). Ces conducteurs perdent immédiatement leur permis pour une période de quatre à 24 heures. Toutefois, les données scientifiques laissent entendre que les suspensions actuelles que les provinces imposent le long de la route aux conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang est inférieur à 0,08 % sont inefficaces; c'est-à-dire qu'elles n'ont aucun effet sur le taux d'accidents mortels dus à la conduite en état d'ébriété. Par contre, il a été démontré que les sanctions pénales imposées par le gouvernement fédéral réduisent le taux d'accidents mortels dus à la conduite en état d'ébriété.

Le nœud du problème est de savoir comment traiter les conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang de 0,05 % ou plus.

- Une option serait de créer une nouvelle infraction au Code criminel du Canada pour un taux d'alcool dans le sang se situant entre 0,05 % et le niveau actuel qui donne lieu à une accusation au criminel. Cette nouvelle infraction pourrait entraîner une procédure simplifiée, des peines réduites et prévoir la levée automatique de la déclaration de culpabilité après deux années sans nouvelle infraction.
- Une deuxième option serait de renforcer considérablement sur l'ensemble du territoire les suspensions prévues au Code de la route pour un taux d'alcool dans le sang de plus de 0,05 %, en prolongeant la période de suspension et en imposant des sanctions plus sévères en cas de récidive.
- Une troisième option serait de donner force de loi aux deux mesures précédentes.

QUAND LA LIMITE DE 0,08 % A-T-ELLE ÉTÉ ÉTABLIE?

- En 1969, un amendement au Code criminel a fait en sorte que la conduite avec une concentration d'alcool dans le sang (ou alcoolémie) de plus de 0,08 % devienne une infraction. Cet amendement autorisait aussi la police à exiger d'un chauffeur soupçonné de conduire avec les facultés affaiblies qu'il fournisse un échantillon d'haleine, et faisait d'un refus d'obtempérer une infraction. L'infraction pour alcoolémie trop élevée est vite devenue la principale raison de poursuivre les chauffeurs en état d'ébriété.

L'ALCOOL AU VOLANT EST-IL ENCORE UN PROBLÈME SÉRIEUX AU CANADA?

- Oui. Malgré l'établissement d'une limite de 0,08 % au taux d'alcool dans le sang et les progrès réalisés au cours des années 1980 dans la lutte contre l'alcool au volant, des millions de Canadiens et de Canadiennes continuent de conduire après avoir consommé de l'alcool.
 - ◆ On estime que 1257 Canadiens et Canadiennes sont morts en 2003 lors de collisions où les chauffeurs avaient consommé de l'alcool et/ou des drogues. La même année, il y a eu 582 homicides au Canada.
 - ◆ En 2003, on a aussi estimé prudemment que les accidents de la route reliés à l'alcool avaient blessé 67 423 personnes et que 146 684

collisions avaient causé des dommages à la propriété (mettant en cause 222 960 véhicules endommagés). Le coût financier et social de ces pertes a été globalement établi à l'énorme somme de 9,6 milliards de dollars.

COMBIEN DE CONSOMMATIONS FAUT-IL POUR ATTEINDRE UN TAUX D'ALCOOL DANS LE SANG DE 0,05 %?

Taux d'alcool dans le sang selon le temps, le poids, le sexe et le nombre de consommations normales au Canada*

Hommes

Consommations normales	2 heures			3 heures			4 heures		
	170 lb	185 lb	200 lb	170 lb	185 lb	200 lb	170 lb	185 lb	200 lb
2	0,0185%	0,0146%	0,0112%	0,0035%	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
3	0,0428%	0,0369%	0,0319%	0,0278%	0,0219%	0,0169%	0,0128%	0,0069%	0,0019%
4	0,0671%	0,0592%	0,0525%	0,0521%	0,0442%	0,0375%	0,0371%	0,0292%	0,0225%
5	0,0913%	0,0815%	0,0731%	0,0763%	0,0665%	0,0581%	0,0613%	0,0515%	0,0431%
6	0,1156%	0,1038%	0,0937%	0,1006%	0,0888%	0,0787%	0,0856%	0,0738%	0,0637%
7	0,1398%	0,1261%	0,1144%	0,1248%	0,1111%	0,0994%	0,1098%	0,0961%	0,0844%
8	0,1641%	0,1484%	0,1350%	0,1491%	0,1334%	0,1200%	0,1341%	0,1184%	0,1050%

Femmes

Consommations normales	2 heures			3 heures			4 heures		
	120 lb	130 lb	140 lb	120 lb	130 lb	140 lb	120 lb	130 lb	140 lb
2	0,0514%	0,0451%	0,0398%	0,0364%	0,0301%	0,0248%	0,0214%	0,0151%	0,0098%
3	0,0921%	0,0827%	0,0746%	0,0771%	0,0677%	0,0596%	0,0621%	0,0527%	0,0446%
4	0,1328%	0,1202%	0,1095%	0,1178%	0,1052%	0,0945%	0,1028%	0,0902%	0,0795%
5	0,1734%	0,1578%	0,1444%	0,1584%	0,1428%	0,1294%	0,1434%	0,1278%	0,1144%
6	0,2141%	0,1953%	0,1793%	0,1991%	0,1803%	0,1643%	0,1841%	0,1653%	0,1493%
7	0,2548%	0,2329%	0,2141%	0,2398%	0,2179%	0,1991%	0,2248%	0,2029%	0,1841%

	Atteinte probable du seuil criminel en vertu du taux proposé de 0,05 %.
	Atteinte probable du seuil criminel en vertu du taux actuel de 0,08 %.

*D'après une consommation normale qui renferme 13,46 gr d'alcool et, pour un buveur moyen, un métabolisme où le taux d'alcool dans le sang décroît de 0,015 % à l'heure.

S'IL EST ILLÉGAL DE CONDUIRE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ, POURQUOI NE PUNIT-ON PAS UN PLUS GRAND NOMBRE DE GENS?

- Malgré la volonté de criminaliser la conduite avec facultés affaiblies, la recherche montre que beaucoup de conducteurs qui sont pris à conduire un véhicule à moteur avec un taux d'alcool dans le sang égal ou supérieur à 0,08 % ne font pas l'objet d'une accusation.
- Selon un sondage de Transport Canada et de l'Association canadienne des chefs de police mené auprès des policiers, les trois quarts des répondants affirment qu'ils ne portent une accusation au criminel que lorsqu'un chauffeur a un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,10 %. De plus, beaucoup de policiers disent ne pas porter d'accusation au criminel parce que le processus est trop long, trop complexe et qu'il n'est pas profitable.
- Au lieu de cela, les conducteurs aux facultés affaiblies sont souvent traités au niveau provincial et territorial où ils subissent plutôt des sanctions dites administratives qui réduisent de beaucoup les peines prévues à leur égard.
- Ces sanctions administratives diffèrent grandement selon la province ou le territoire.

QUELS SONT LES ARGUMENTS CONTRE UNE INFRACTION AU CODE CRIMINEL POUR UN TAUX D'ALCOOL DE 0,05 % ?

- On prétend qu'il ne serait pas particulièrement efficace de réduire la limite permise du taux d'alcool dans le sang si la police n'est pas disposée à la mettre en application.
- On fait valoir qu'il vaudrait mieux s'efforcer d'abord de faire respecter la limite de 0,08 %.
- Des agents de police semblent penser que le système pénal actuel à l'égard des conducteurs aux facultés affaiblies est trop complexe, prend trop de temps et n'est pas fiable. Ils craignent qu'une infraction au Code criminel pour une alcoolémie de 0,05 % ne soit pas la solution.
- Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a conçu un modèle pour régler par la voie administrative les problèmes de conduite avec un taux d'alcool dans le sang allant de 0,05 % à 0,08 % (dont des amendes, la suspension du permis de conduire), et les provinces et territoires ont commencé à adopter ce modèle dans leurs codes de la route.

POURQUOI FAIRE D'UNE ALCOOLÉMIE DE 0,05 % UNE INFRACTION AU CODE CRIMINEL?

- La recherche montre que les facultés d'un conducteur sont sensiblement affaiblies lorsque le taux d'alcool dans le sang se situe à des niveaux bien inférieurs à 0,08 %.
- Bien que la limite légale soit de 0,08 %, il est rare qu'on porte des accusations si le taux d'alcool dans le sang n'atteint pas au moins 0,10%. Si la limite était de 0,05 %, la probabilité serait plus grande que des chauffeurs qui présentent un taux supérieur à 0,08 % soient poursuivis en justice.

- Les chauffeurs ayant un taux d'alcool dans le sang au-dessus de 0,05 % sont beaucoup plus susceptibles d'être impliqués dans une collision mortelle qu'on ne le supposait lorsque les parlementaires ont fixé à 0,08 % la limite du taux d'alcool dans le sang.
- La plupart des pays développés ont maintenant fixé à 0,05 % la limite du taux d'alcool dans le sang. Dans certains d'entre eux, les infractions à cet égard sont traitées de façon administrative plutôt que devant un tribunal pénal.
- Dans les pays où la limite du taux d'alcool dans le sang a été abaissée à 0,05 %, voire moins, la recherche indique une baisse du nombre de collisions mortelles sans que le recours aux instances policières ou judiciaires ait augmenté de façon importante.
- Selon une étude récente réalisée par l'Université de Toronto et le Centre de toxicomanie et de santé mentale, l'expérience acquise en Australie et en Europe montrerait qu'en abaissant la limite légale au Canada, on pourrait réduire de 6 à 18 % le nombre de décès sur les routes canadiennes. En 1996, on aurait ainsi pu éviter entre 185 et 555 décès.
- La diminution de la limite du taux d'alcool dans le sang peut exercer une influence positive sur les attitudes du public à l'égard de l'alcool au volant et rendre les conducteurs plus conscients de leur consommation et de la nécessité de prendre d'autres solutions de transport.
- Les limites actuelles, fédérale et provinciales, du taux d'alcool dans le sang laissent faussement entendre qu'on peut conduire en toute sécurité tant que son alcoolémie ne dépasse pas 0,08 % alors que, en réalité, les facultés sont affaiblies dès la première consommation et que les facultés essentielles à la conduite sont affaiblies de façon importante même quand le taux d'alcool dans le sang est inférieur à 0,05 %. Par conséquent, une infraction fédérale pour un taux de 0,05 % renforcerait le message selon lequel l'alcool au volant est une affaire très sérieuse qui exige une sanction au criminel.
- En vertu du système actuel, les provinces et territoires ont leurs propres moyens de traiter les conducteurs aux facultés affaiblies. Les limites du taux d'alcool dans le sang, les sanctions, les dispositions en matière d'enregistrement, les conséquences sur le permis de conduire ainsi que les mesures correctives varient toutes d'une province ou d'un territoire à l'autre. On a fait valoir qu'une infraction au Code criminel pour un taux d'alcool dans le sang de 0,05 % établirait une norme unique dans l'ensemble du pays au lieu du mécanisme actuel en pièces détachées en vue de réduire le taux d'alcool dans le sang. Ce processus se mettrait en œuvre plus rapidement puisqu'il suffirait d'une seule modification législative au lieu de 13.

LA CONDUITE SOUS L'EFFET DE DROGUES ILLICITES ET DE MÉDICAMENTS D'ORDONNANCE

QU'EST-CE QUE LA «CONDUITE SOUS L'EFFET DE LA DROGUE»?

➤ De façon générale, les expressions «conduite sous l'effet de la drogue» et «conduite avec facultés affaiblies» concernent la conduite d'un véhicule à moteur quand on a consommé des drogues de toute nature ou des médicaments ou, encore, un mélange de drogues, de médicaments et d'alcool. Cela comprend toute substance illicite, tout médicament d'ordonnance qui modifie l'activité mentale normale, tout remède ou médicament en vente libre qui affecte l'aptitude d'une personne à conduire de manière sécuritaire.

EST-CE UN PROBLÈME SÉRIeux?

- La recherche montre que le problème de la conduite sous l'effet de la drogue prend de l'ampleur au Canada.
- Jusqu'ici, de nombreuses études ont révélé que le cannabis, les benzodiazépines et les stimulants comme la cocaïne sont les drogues les plus courantes décelées dans le corps des victimes de traumatisme ou dans les échantillons sanguins soumis à l'analyse judiciaire.
- On a constaté que les taux de conduite après avoir consommé du cannabis sont le plus élevés parmi les jeunes (âgés de moins de 25 ans) puisque les 15 à 24 ans déclarent des taux de consommation de cannabis de beaucoup supérieurs présentement à ceux des groupes plus âgés.
- Par contre, les adultes plus âgés risquent probablement de conduire sous l'effet de drogues comme les benzodiazépines parce qu'ils sont plus susceptibles que les membres des autres groupes d'âges d'être soignés avec des neurodépresseurs.
- D'après le Sondage de la consommation de drogue parmi les élèves de l'Ontario (2003), près de 20 % des élèves de l'école secondaire qui conduisent admettent avoir pris le volant au moins une fois l'année précédente moins d'une heure après avoir consommé un produit du cannabis.
- D'après une étude du Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies, le nombre de personnes qui prennent le volant après avoir fumé de la marijuana a plus que doublé depuis 15 ans, probablement parce que la plupart des gens pensent courir beaucoup moins de risque d'être arrêté pour conduite sous l'effet de la drogue que pour conduite en état d'ébriété.
- L'étude montre aussi que les jeunes hommes conduisent sous l'effet du cannabis aussi ou plus souvent que sous l'effet de l'alcool.
- Selon le Sondage de 2002 sur la sécurité routière publié par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBR), 18 % des conducteurs affirment avoir pris des drogues

illégal, certains médicaments d'ordonnance ou des médicaments en vente libre deux heures ou moins avant de conduire au cours des 12 derniers mois.

- La même étude révèle que près de quatre millions de Canadiens avouent avoir conduit après avoir pris une drogue susceptible d'affaiblir leur faculté de conduire prudemment.
- Au Québec, l'examen d'échantillons d'urine donnés volontairement par des conducteurs lors d'un contrôle routier a montré que 12 % des participants avaient consommé des drogues.
- Cette question soulève beaucoup de préoccupations au sein du public : une étude des Associés de recherche EKOS sur la conduite avec facultés affaiblies a révélé que 85 % des Canadiens et Canadiennes s'inquiètent au sujet de la conduite sous l'effet des drogues illicites et que 58 % sont persuadés que le problème s'est aggravé au cours des cinq dernières années.

EST-CE UN CRIME DE CONDUIRE SOUS L'EFFET DE LA DROGUE?

- Oui. Au Canada, quiconque conduit un véhicule à moteur avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue commet une infraction. Le Code criminel prévoit qu'une personne peut-être accusée d'avoir conduit un véhicule avec les facultés affaiblies sous l'effet de drogue, être poursuivie en justice et reconnue coupable.
- Cependant, bien qu'il y ait une limite légale à la quantité d'alcool qu'un chauffeur peut avoir dans le sang (0,08 %), il n'y a pas de limite comparable pour la drogue, de quelque nature qu'elle soit.
- Alors que l'alcootest bien connu qui mesure le taux d'alcool est considéré comme un moyen efficace dans le cas des chauffeurs en état d'ivresse, il n'existe pas de moyen semblable pour mesurer le degré d'intoxication lors d'un contrôle routier.
- Bien que la police puisse, sans éléments de preuve provenant d'un test sanguin ou d'urine, porter des accusations fondées sur certains indices comportementaux comme le fait de conduire en zigzagant, de parler la bouche empâtée ou de manquer de coordination, des études montrent que, très souvent, ces affaires font l'objet d'un non-lieu au tribunal à défaut d'éléments de preuve concrets et scientifiques.
- De plus, les dispositions législatives fédérales ne permettent aux policiers d'émettre un mandat en vue d'obtenir un échantillon sanguin à l'égard d'un chauffeur soupçonné d'intoxication que si ce chauffeur est impliqué dans une collision ayant entraîné la mort ou des lésions corporelles. Dans toute autre circonstance, les chauffeurs peuvent refuser de fournir un échantillon de sang.

QUE FONT LES GOUVERNEMENTS DEVANT LE PROBLÈME DE LA CONDUITE SOUS L'EFFET DE LA DROGUE?

- Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales reconnaissent tous que la conduite sous l'effet de la drogue est un problème très sérieux contre lequel il faut lutter avec vigueur.

- Toutefois, il est difficile en vertu des lois existantes d'arrêter et de poursuivre en justice les personnes qui conduisent après avoir consommé des drogues.
- En novembre 2006, le gouvernement fédéral a présenté un projet de loi visant les personnes qui conduisent après avoir consommé des drogues.
- Cette nouvelle mesure aura, entre autres, les effets suivants :
 - Munir la police de nouveaux outils pour déceler la conduite avec facultés affaiblies par l'effet d'une drogue.
 - Créer une nouvelle infraction pour possession de drogue quand on conduit.
 - Promouvoir la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies par l'effet d'une drogue.
- Les modifications proposées seraient bénéfiques aux enquêtes sur les infractions au Code criminel pour conduite avec facultés affaiblies par l'effet d'une drogue en permettant à la police d'exiger :
 - L'administration sur-le-champ d'un examen standardisé de sobriété à un chauffeur lorsqu'il y a un doute raisonnable que ce chauffeur a consommé une drogue.
 - Des évaluations par un expert en reconnaissance de drogue (ERD) lorsqu'un policier a un doute raisonnable et de bonnes raisons de penser qu'une infraction de conduite avec facultés affaiblies par la drogue a été commise. Cela comprend la situation où un conducteur a échoué l'examen standardisé de sobriété. Les évaluations ERD se font au poste de police.
 - Un échantillon de fluide corporel si l'expert en reconnaissance de drogue conclut que la défaillance a été causée par une catégorie de drogues particulière.
- Le refus de se conformer à ces exigences constituerait une infraction passible des mêmes sanctions prévues au Code criminel pour refus de se soumettre à l'alcootest.

LES PROGRAMMES D'UTILISATION D'ANTIDÉMARREUR AVEC ÉTHYLOMÈTRE

QU'EST-CE QU'UN ANTIDÉMARREUR AVEC ÉTHYLOMÈTRE?

➤ À l'heure actuelle, un antidémarrreur avec éthylomètre est un dispositif semblable à l'ivressomètre qui s'installe dans le tableau de bord d'un véhicule. Avant de pouvoir démarrer son véhicule, le conducteur doit souffler dans le dispositif. Si l'analyse donne une concentration d'alcool dans le sang supérieure au seuil programmé qui, normalement, se situe entre 0,02% et 0,04%, le véhicule ne pourra pas démarrer.

COMMENT FONCTIONNE CE DISPOSITIF?

➤ À intervalles irréguliers après le démarrage, le dispositif va exiger un autre échantillon d'haleine. C'est pour empêcher qu'un ami ait soufflé dans l'antidémarrreur afin de permettre à une personne intoxiquée de prendre ensuite place au volant et de conduire.

➤ Si l'éthylomètre révèle un taux d'alcool dans le sang supérieur à la valeur de seuil, le véhicule ne pourra pas fonctionner et le conducteur devra attendre pendant un certain temps avant de pouvoir essayer de nouveau.

➤ Si le conducteur a un taux d'alcool dans le sang inférieur ou égal à la valeur de seuil (qui est ici de 0,02%), le véhicule sera fonctionnel. (Certains antidémarrreurs donnent un avertissement si le conducteur a un taux d'alcool dans le sang positif mais inférieur à la valeur programmée.)

➤ Une fois le véhicule en marche, le dispositif exige des tests périodiques subséquents pour s'assurer que le taux d'alcool dans le sang du conducteur ne dépasse pas la valeur de seuil. Un enregistreur saisit le résultat de chaque test d'haleine en vue d'un examen ultérieur.

➤ En l'absence d'un échantillon d'haleine ou si l'échantillon dépasse le seuil programmé dans l'antidémarrreur, celui-ci va enregistrer le résultat, avertir le conducteur et déclencher une alarme (p. ex., feux qui clignotent, coups de klaxon, etc.) tant que l'allumage n'aura pas été éteint.

À QUAND REMONTE L'UTILISATION DES ANTIDÉMARREURS AVEC ÉTHYLOMÈTRE AU CANADA?

➤ Au Canada, le premier programme d'antidémarrreur avec éthylomètre a été utilisé en Alberta en 1990.

➤ Le programme était surtout facultatif et ne concernait qu'un assez petit nombre de conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies. Les contrevenants qui avaient accepté de participer au programme se sont vu offrir une réduction de la durée de suspension de leur permis.

➤ Une évaluation du programme a montré une baisse considérable des infractions pour conduite avec les facultés affaiblies durant la période de participation au programme.

- Par conséquent, en juillet 1999, le Code criminel du Canada a été modifié afin de permettre aux tribunaux de réduire la période obligatoire d'interdiction de conduire d'un an à trois mois pour une première infraction de conduite avec facultés affaiblies, à condition que le contrevenant participe à un programme d'antidémarrage avec éthylomètre pour le reste de la durée initiale de sa suspension de permis.
- De nouveaux amendements ont accordé à des chauffeurs reconnus coupables d'une seconde infraction une réduction de leur période d'interdiction de conduire pourvu qu'ils acceptent de participer à un programme d'antidémarrage. Aujourd'hui, la plupart des provinces et des territoires ont adopté un programme d'antidémarrage avec éthylomètre ou annoncé leur intention de le faire sous peu.

Y A-T-IL DANS TOUTES LES PROVINCES UN PROGRAMME D'ANTIDÉMARRAGE AVEC ÉTHYLOMÈTRE?

- Non. À l'heure actuelle, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas de programme d'antidémarrage avec éthylomètre à offrir aux conducteurs reconnus coupables d'ivresse au volant.

QUI GÈRE CES PROGRAMMES?

- Au Canada, les programmes d'antidémarrage sont gérés par l'organisme chargé d'émettre les permis de conduire (soit, normalement, le ministère provincial des Transports).
- Les tribunaux jouent un rôle relativement mineur dans ces programmes. Ils doivent autoriser le contrevenant à conduire un véhicule muni d'un antidémarrage pendant la période de suspension de son permis mais ils ne sont pas responsables du fonctionnement ou de la mise en application du programme.

LA PARTICIPATION AU PROGRAMME EST-ELLE OBLIGATOIRE?

- La participation est obligatoire dans certaines provinces. Elle constitue souvent alors une condition du recouvrement du permis de conduire. D'autres provinces n'obligent pas le contrevenant à participer au programme avant de recouvrer son permis de conduire.
- On estime dans l'ensemble à moins de 15 % les conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies qui prennent part au Canada à un programme d'antidémarrage. Le Québec a l'un des programmes les plus vastes, auquel participent plus de 20 % des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies.

LES CONDUCTEURS SONT-ILS TENUS D'ATTENDRE QU'UNE PARTIE DE LEUR PÉRIODE DE SUSPENSION SOIT ÉCOULÉE AVANT DE POUVOIR UTILISER UN ANTIDÉMARRAGE?

- En vertu des dispositions législatives actuelles, une certaine période de suspension doit s'être écoulée avant qu'un conducteur puisse se servir d'un antidémarrage avec éthylomètre. Ainsi, pour une première infraction, la durée obligatoire de la suspension est de 3 mois, après quoi le conducteur peut s'inscrire au programme, à défaut de quoi la suspension se poursuivra pendant encore 9 mois.

QUELS SONT QUELQUES-UNS DES SCÉNARIOS POSSIBLES (ET LEUR JUSTIFICATION) TOUCHANT LA MISE EN ŒUVRE DE PROGRAMMES D'ANTIDÉMARREUR AU CANADA?

- Le statu quo : ainsi qu'on l'a mentionné, certaines autorités rendent obligatoire la participation à un programme d'antidémarrreur tandis qu'elle est facultative ailleurs. Les conducteurs qui décident de participer au programme continuent d'être assujettis aux dispositions établies par leur province de résidence touchant la durée de la suspension de leur permis.
 - Par le statu quo, on reconnaît que les mesures de prévention actuelles sont suffisantes et qu'il est important de ne pas enfreindre le droit d'un particulier de conduire un véhicule à moteur au risque d'être reconnu coupable de conduite en état d'ébriété.

- Quiconque reconnu coupable de conduite en état d'ébriété serait obligé de participer à un programme d'antidémarrreur avec éthylomètre pendant au moins neuf mois ou jusqu'à la fin de la durée normale de la suspension du permis de conduire, selon la période la plus longue.
 - Cela réduirait, pour les conducteurs qui s'y soumettent, la probabilité que des conducteurs reconnus coupables prennent le volant lorsqu'ils sont sous l'effet de l'alcool.
 - Cela pourrait hausser le nombre de conducteurs qui décident de conduire sans permis.

- À mesure que la technologie s'améliore, il deviendra possible de contrôler de façon passive l'alcoolémie d'un conducteur sans que la personne soit obligée de souffler dans un éthylomètre ou de faire quoi que ce soit d'autre. Si l'éthylomètre détecte un taux d'alcool, le conducteur pourrait être obligé de prendre une mesure quelconque ou le véhicule pourrait rester immobilisé jusqu'à ce qu'un conducteur qui ne présente pas le seuil d'alcool programmé prenne le volant.

- Ces dispositifs pourraient être utilisés dans le cas de conducteurs reconnus coupables d'ivresse au volant, que ce soit à court terme, par la voie administrative ou par un tribunal pénal. En l'occurrence, ces conducteurs pourraient voir la période de suspension de leur permis réduite de façon importante s'ils acceptaient de conduire uniquement un véhicule muni de ce dispositif. Un système de ce genre exigerait sans doute des programmes beaucoup plus sévères à l'égard des conducteurs obligés d'utiliser ce dispositif mais qui ne le font pas. Cela pourrait aller jusqu'à la saisie de leur véhicule, à une peine d'emprisonnement et/ou à des amendes importantes.

- Par ailleurs, ces dispositifs pourraient être installés en tant qu'équipement d'origine dans les automobiles fabriquées à partir d'une certaine date. L'acheteur d'un véhicule à moteur en paierait le prix à l'achat et assumerait le coût d'entretien du système. Quiconque voudrait déjouer le système s'exposerait à de sévères amendes.