

L'ALCOOL AU VOLANT

Vous venez de quitter le domicile d'un parent après le dîner et vous vous trouvez à mi-chemin du court trajet de retour à la maison. Vous remarquez que vous avez du mal à rester du côté droit de la route et vous commencez à vous demander si les deux verres que vous avez bus n'auraient pas réduit vos facultés de conduite. La circulation étant légère, vous accélérez un peu pour parcourir plus rapidement les routes sinueuses de votre quartier. Dans un virage, le klaxon d'une voiture en sens inverse vous fait prendre conscience que vous conduisez au beau milieu de la route. Vous braquez le volant brusquement pour dégager la voie mais vous tournez un peu trop. À cause de cette correction excessive, vous allez vous encastrer dans un véhicule garé en bordure de route. Les pare-chocs des deux véhicules sont fortement endommagés. Le propriétaire du véhicule garé sort de chez lui au moment même où vous titubez en dehors de votre voiture. Il demande des explications.



À l'occasion d'un récent sondage d'opinion de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), 7,5 % des conducteurs canadiens ont affirmé qu'ils seraient susceptibles ou très susceptibles de conduire après avoir bu en sachant que leur véhicule est équipé de systèmes de sécurité modernes.

Ce chiffre devient encore plus préoccupant quand on se concentre sur les répondants du Québec et de l'Ontario seulement, dont 16,6 % et 9,5 %, respectivement, se sont déclarés disposés à conduire des véhicules à équipements de sécurité en ayant bu. Malgré de vigoureuses campagnes contre l'alcool au volant, les conducteurs aux facultés affaiblies demeurent surreprésentés dans les accidents mortels. Non seulement la consommation d'alcool compromet sérieusement la sécurité routière d'un point de vue général, mais elle limite également la mesure dans laquelle les conducteurs aux facultés affaiblies peuvent profiter des systèmes de sécurité de leurs véhicules.

QU'ENTEND-ON PAR ALCOOL AU VOLANT?

L'expression « alcool au volant » se rapporte au fait de conduire après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool. Toutefois, aux fins de sanctionner les conducteurs fautifs et de fournir une ligne directrice claire quant aux effets de l'alcool sur les aptitudes de conduite, cette définition simple est développée dans la législation.

En vertu de la loi fédérale, pour dépasser la limite légale de consommation d'alcool, le conducteur doit présenter un taux d'alcoolémie (concentration d'alcool dans le sang) égal ou supérieur à 0,08 mg. Autrement dit, on considère que le conducteur a des facultés affaiblies si son sang contient 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Les provinces et territoires fixent à leur tour des limites administratives supplémentaires, soit 0,04 en Saskatchewan et 0,05 dans la plupart des autres ressorts territoriaux (sauf au Québec, où elle est de 0,08). Par conséquent, le conducteur qui présente un taux d'alcoolémie de 0,05 dans une province qui applique cette limite administrative

s'expose aux sanctions prévues dans la loi provinciale correspondante. De plus, bon nombre de provinces appliquent une politique de tolérance zéro pour les conducteurs jeunes ou débutants. Pour en savoir plus sur ces politiques, vous pouvez consulter le Young and New Driver Resource Centre (anglais seulement) de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (www.yndrc.tirf.ca).

EST-CE QUE LE FAIT DE CONDUIRE LÉGÈREMENT ÉMÉCHÉ PEUT ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME CONDUISANT AVEC DES FACULTÉS AFFAIBLIES?

Oui. Il n'est pas obligatoire de dépasser la limite d'alcoolémie fédérale provinciale pour être accusé de conduite avec facultés affaiblies. Le conducteur peut voir ses facultés affaiblies à un taux d'alcoolémie inférieur. Le risque d'accident grave correspondant à un faible taux d'alcoolémie est inférieur à celui d'un taux élevé, mais supérieur à celui que court un conducteur sobre. Un taux de 0,03 augmente le risque d'accident grave de deux à trois fois, alors qu'un taux de 0,05 correspond à une augmentation du risque de 6 à 17 fois (FRBR, 2010).

Il est difficile de prédire comment le corps de chacun réagit à l'alcool. La masse corporelle, la composition corporelle (c'est-à-dire, le pourcentage de graisse ou d'eau), les habitudes de sommeil, l'humeur et la consommation d'aliments sont autant de facteurs qui ont une incidence. En général, le corps met deux heures à traiter la quantité d'alcool correspondant à une consommation, ce qui signifie que toute boisson alcoolisée consommée dans les deux heures qui suivent la première consommation d'alcool peut commencer à faire sentir ses effets après que le conducteur a pris le volant. Étant donné le grand nombre de variables et de circonstances pouvant

avoir un effet sur l'affaiblissement des facultés, la meilleure solution consiste à éviter purement et simplement de conduire après avoir bu.

QUEL EST L'EFFET DE LA CONDUITE AVEC DES FACULTÉS AFFAIBLIES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE?

L'alcool au volant a des effets bien connus sur la sécurité routière. Le conducteur aux facultés affaiblies doit composer avec plusieurs limitations de ses aptitudes : il conduit de façon négligée, présente une vigilance considérablement réduite et, dans l'ensemble, se montre plus susceptible de prendre des décisions dangereuses pendant la conduite. Plus ses facultés sont affaiblies, plus il s'expose à un accident. Les recherches ont confirmé que la conduite avec même une petite quantité d'alcool dans le sang augmente fortement le risque d'accident (Blomberg et al., 2009). Chaque consommation prise augmente le temps de réaction du conducteur, qui peut également souffrir d'autres effets de l'alcool, notamment une vision floue et de la somnolence.

Les résultats inévitables de la conduite sous l'emprise de l'alcool sont l'accident et le risque de mort. En 2009, 27,7 % des accidents mortels au Canada mettaient en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool (en baisse par rapport aux 33,6 % de 2008) (Vanlaar et al., 2012). Ce chiffre est resté relativement constant ces 10 dernières années, la proportion des situations de conduite avec facultés affaiblies dans les accidents mortels oscillant autour d'un tiers (Vanlaar et al., 2012). Cette année-là, 714 personnes ont trouvé la mort au Canada dans un accident de la route dû à l'alcool.

LES CANADIENS SE PRÉOCCUPENT-ILS DU PROBLÈME DE L'ALCOOL AU VOLANT?

Ces 25 dernières années, des progrès sans précédent ont été réalisés dans la réduction du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies sur la route et d'accidents dus à l'alcool. Ces progrès sont attribuables pour une large part à la combinaison de programmes sociaux ambitieux et d'une législation efficace utilisée pour réduire la fréquence de la conduite sous l'emprise de l'alcool : sanctions croissantes, programmes de traitement, mise en œuvre de mesures technologiques telles que les éthylotests antidémarrage, ou mesures de dissuasion visibles telles que barrages routiers (Williams, 2006).

Les sondages ont également démontré une vaste prise de conscience chez le public canadien de la menace pour la sécurité routière que représente la



conduite en état d'ébriété. Lors du sondage 2011 de la FRBR, 80,9 % des conducteurs canadiens interrogés considéraient que l'alcool au volant était un problème très ou extrêmement grave (Vanlaar et al., 2012). Si cette statistique révèle que les conducteurs canadiens continuent de prendre la conduite en état d'ébriété très au sérieux, le nombre de personnes citant l'alcool au volant comme un problème de sécurité routière très grave s'est stabilisé ces dernières années, quand il n'a pas diminué.

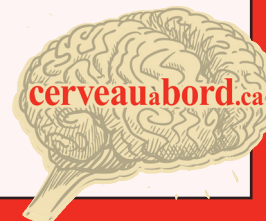
Cette tendance de la sensibilisation au problème de l'alcool au volant est en corrélation avec des recherches récentes montrant la stagnation des taux d'accidents et du nombre d'arrestations de conducteurs aux facultés affaiblies (Williams, 2006). Les raisons de cette stabilisation nécessitent des investigations plus poussées; néanmoins, il demeure clair que l'alcool au volant est une question prioritaire pour les Canadiens.

QUELLES SONT LES LOIS SUR L'ALCOOL AU VOLANT AU CANADA?

L'une des raisons qui expliquent l'efficacité des campagnes contre l'alcool au volant est la mise en œuvre de sanctions spectaculaires, qui a eu pour effet de sensibiliser les gens à la gravité de la conduite avec facultés affaiblies et de les dissuader de prendre le volant après avoir bu. En ce moment, au Canada, il existe des lois fédérales et provinciales ou territoriales qui portent sur la conduite avec facultés affaiblies.

À l'échelon fédéral, le Code criminel du Canada (CCC) contient deux lois qui traitent de l'alcool au volant. L'article 253a interdit la conduite d'un véhicule avec des facultés affaiblies par une drogue ou par l'alcool, et l'article 253b interdit la conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie de 0,08 ou plus. Constitue également une infraction le fait de refuser de fournir un échantillon d'haleine à la demande d'un agent de police, ou de causer, sous l'effet de l'alcool, un accident entraînant des blessures graves ou la mort.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés d'émettre les permis de conduire et disposent du pouvoir de créer des délits administratifs donnant



lieu à sanction pour cause de conduite en état d'ébriété, dans le cadre des lois sur les véhicules automobiles provinciales et territoriales. Presque tous les ressorts territoriaux au Canada ont choisi de fixer un taux d'alcoolémie limite de 0,04 à 0,08. Autrement dit, les provinces et territoires sont en droit de suspendre les permis de conduire et d'imposer d'autres sanctions au conducteur présentant un taux d'alcoolémie inférieur à la limite criminelle de 0,08 %. Ainsi, aux sanctions pénales imposées par les tribunaux peuvent s'ajouter d'autres sanctions venant des agences provinciales ou territoriales chargées de délivrer les permis de conduire. Ces sanctions comprennent souvent le retrait du permis de conduire par l'agent au moment de la constatation de l'infraction, le retrait administratif du permis et des sanctions croissantes en cas de récidive.

COMBIEN DE CONDUCTEURS PRENNENT LE VOLANT APRÈS AVOIR BU?

Interrogés sur leurs habitudes de conduite après la consommation de toute quantité d'alcool lors des 30 jours écoulés, 19,2 % des conducteurs canadiens ont admis l'avoir fait en 2011. De plus, 5,4 % ont admis avoir conduit en s'estimant au-delà de la limite d'alcoolémie au cours des 12 derniers mois (FRBR, 2011). Enfin, toujours en 2011, 3,8 % ont déclaré boire et conduire souvent. Ce chiffre est corrélé avec les observations de la National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA) des États-Unis sur la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies. En 2008, la NHTSA a relevé qu'une personne sur cinq (20 %) en âge de conduire aux États-Unis déclare avoir conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation d'alcool (NHTSA, 2008).

QUI EST LE PLUS SUSCEPTIBLE DE CONDUIRE EN AYANT BU?

Les automobilistes coupables de conduite sous l'emprise de l'alcool partagent certaines caractéristiques communes, dont évidemment la tendance à conduire après avoir bu, ce qui ne signifie pas qu'ils constituent un groupe homogène. En réalité, certaines personnes ne conduisent que rarement après avoir bu, alors que d'autres le font souvent; certaines n'ont qu'un faible risque de provoquer un accident alors que d'autres sont beaucoup plus dangereuses. Les conducteurs aux facultés affaiblies constituent l'une des populations de contrevenants les plus hétérogènes du système judiciaire – ils se répartissent dans toutes les couches de la société.

Les hommes représentent encore la majorité dans ce groupe, ce qui n'empêche pas le problème de l'alcool au volant chez les femmes de se révéler de plus en plus préoccupant. On trouve des conducteurs aux facultés affaiblies dans toutes les tranches d'âge, à tous les niveaux d'éducation et dans toutes les catégories professionnelles. Le statut socio-économique et l'activité criminelle des contrevenants sont également très variables. La vérité est que le problème comporte de multiples facettes et touche de nombreux segments de la population. À ce titre, il est essentiel de disposer d'un large éventail de stratégies et de contre-mesures pour créer une démarche globale en vue de traiter le problème.

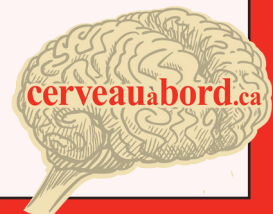
QUEL EST L'EFFET DE L'ALCOOL SUR MON APTITUDE À TIRER PARTI DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ DE MON VÉHICULE?

Chaque boisson alcoolisée que vous consommez avant de conduire réduit votre aptitude à profiter des systèmes de sécurité de votre véhicule. En effet, pour tirer le meilleur de ces systèmes, le conducteur doit interagir correctement avec son véhicule, tâche que

l'alcool rend pratiquement impossible. Pour interagir correctement avec le véhicule, il ne suffit pas de freiner et de braquer suffisamment et au bon moment (bien que ce soit essentiel). Il faut également être conscient de l'environnement extérieur et remarquer les changements des limites de vitesse, observer la circulation derrière et garder un œil sur celle devant, et reconnaître les dangers potentiels sur la route ou à proximité. C'est ce qu'on appelle la vigilance. La combinaison de la vigilance et de l'habileté du conducteur est la meilleure façon de s'assurer que les systèmes de sécurité offrent leurs pleins avantages.

Toutefois, chaque boisson alcoolisée consommée réduit l'aptitude du conducteur à jouer son rôle crucial. À mesure que ses facultés faiblissent, il lui est de plus en plus difficile de conserver le niveau de vigilance nécessaire pour éviter de provoquer un accident ou d'en subir un. Parmi les effets courants de l'affaiblissement des facultés, on compte une pensée désorganisée, une vision embrouillée, de la somnolence, des jugements faussés et des déficits de perception. Ces effets compromettent gravement la vigilance. Par ailleurs, l'alcoolémie perturbe fortement la coordination entre l'œil et la main ou le pied, ce qui réduit l'aptitude à exécuter la manœuvre nécessaire avec les freins ou le volant pour éviter un obstacle qui apparaît sur la route.

Les systèmes de sécurité du véhicule n'atteignent pas leur entière efficacité si le conducteur n'est pas lui aussi en mesure de donner le meilleur de lui-même. Peu importe leur degré de perfectionnement, le conducteur ne pourra jamais se fier à eux pour suppléer à ses propres manquements. S'il prend la décision de conduire sous l'emprise de l'alcool, il



Votre cerveau, le principal outil de sécurité de votre véhicule.

s'expose au risque de ne pas être en mesure d'interagir correctement avec son véhicule et les systèmes de sécurité qui en font partie.



Chiffres inquiétants, 7,5% des automobilistes canadiens interrogés en 2011 ont déclaré qu'ils seraient disposés à conduire après avoir bu sous prétexte que leur véhicule comporte des équipements de sécurité. Toutefois, étant donné que l'affaiblissement des facultés du conducteur réduit également

l'efficacité potentielle des systèmes de sécurité, celui ou celle qui croit pouvoir conduire sous l'emprise de l'alcool parce que son véhicule est bien équipé court en réalité plus de risques qu'un conducteur qui n'a pas bu.

QUELS SONT LES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ RISQUANT D'ÊTRE PERTURBÉS PAR L'ALCOOL AU VOLANT?

L'un des effets de l'alcool au volant est l'allongement du temps de réaction, qui a des conséquences profondes sur le fonctionnement des systèmes de sécurité. Si vous freinez trop tard, les fonctions qui vous aident à raccourcir la distance d'arrêt – dont l'assistance au freinage et le répartiteur électronique de force de freinage (EBFD) – auront moins de temps pour intervenir. Si vous contrôlez mal le volant, les équipements qui ont pour but de maintenir la stabilité et la maîtrise du véhicule – dont le système de freins antiblocage (ABS) et le contrôle de la stabilité du véhicule – peuvent être dépassés et ne pas remplir entièrement leur rôle.

Outre l'allongement du temps de réaction, l'alcool nuit également à la coordination et au traitement de l'information. Vous n'aurez plus la même capacité à réagir aux systèmes qui vous préviennent de collisions imminentes ou de sorties de voie accidentelles. Enfin, les avantages des systèmes conçus pour améliorer la visibilité sont annulés par la baisse de vos facultés sous l'effet de l'alcool.

OÙ PUIS-JE ME RENSEIGNER SUR L'ALCOOL AU VOLANT?

L'alcool au volant a fait l'objet de nombreuses recherches et de vastes programmes de sensibilisation du public. À ce titre, il existe un large éventail de ressources disponibles pour vous aider à prendre conscience de la portée du problème et à mieux le comprendre, tel qu'il se présente aujourd'hui et dans le passé. La FRBR mène des recherches sur l'alcool au volant au Canada depuis plus de 40 ans et s'est imposée comme un chef de file dans le domaine. Chaque année, elle publie le Sondage sur la sécurité routière, qui a pour but de jauger l'opinion publique sur l'alcool au volant. Ce sondage évalue également la sensibilisation du public à la gravité du problème ainsi que le nombre d'automobilistes canadiens qui admettent avoir conduit en ayant consommé de l'alcool. Outre ce sondage, la FRBR administre la Base nationale de données sur les collisions, où sont comptabilisés les accidents dus à l'alcool survenus au Canada. La FRBR a également joué un rôle clé dans l'évaluation de l'efficacité des diverses mesures prises pour lutter contre l'alcool au volant, plus particulièrement les sanctions administratives, les éthylotests antidémarrage et les cours de conduite correctifs comme condition de rétablissement du permis. Enfin, le programme Change the Conversation de la FRBR continue d'informer les conducteurs sur les effets de l'alcool, l'ampleur du problème de l'alcool au volant au Canada et les conséquences de

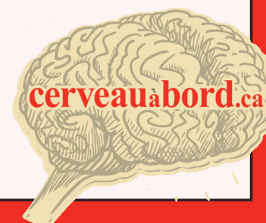
la conduite avec facultés affaiblies. Ces documents sont disponibles depuis les sites Web de la FRBR : www.tirf.ca et www.changetheconversation.ca.

La FRBR a collaboré avec d'autres grands acteurs de la sécurité routière pour pousser plus loin la lutte contre l'alcool au volant au Canada. Des organismes tels qu'ArriveAlive (www.arrivealive.org) et l'Association des brasseurs du Canada (www.brewers.ca) ont fait équipe avec la FRBR pour préparer et distribuer des ressources visant à sensibiliser le public sur le problème de l'alcool au volant au pays. De plus, Transports Canada (www.tc.gc.ca) et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) (www.ccmta.ca) ont joint leurs forces à la FRBR par le passé pour produire un éventail de publications et d'outils éducatifs en ligne.

La NHTSA mène également des recherches depuis de nombreuses années aux États-Unis sur le problème de l'alcool au volant. Des publications de la NHTSA sont disponibles à www.nhtsa.gov. Enfin, des campagnes de sensibilisation comme Les mères contre l'alcool au volant (www.madd.ca) et Students Against Drunk Driving (www.sadd.org) proposent des liens éducatifs sur leurs sites Web.

RÉFÉRENCES

Visitez www.cerveauabord.ca/Ressources_du_programme/References.php pour la liste complète des références.



VOUS VOULEZ EN SAVOIR PLUS?

Visitez www.cerveauabord.ca pour en savoir plus sur les caractéristiques de sécurité automobile :

- Caractéristiques de sécurité active
- Caractéristiques de sécurité passive
- Technologies d'aide au conducteur
- Technologies de sécurité dans le développement

Les instructeurs de conduite, les éducateurs en sécurité routière, les concessionnaires automobiles et les fournisseurs de services peuvent télécharger et commander des ressources et matériel du programme sur le site web de Cerveau à bor: www.cerveauabord.ca/Ressources_du_programme/

Un
programme
éducatif de



Programme
fièrement
soutenu par



UNE VOITURE
INTE  **GENTE**
PEUT VOUS
PRO  **GER**
SEULEMENT SI VOUS GARDEZ
LES YEUX SUR
LA  **TE**

19,2 % des conducteurs pensent que les dispositifs de sécurité de leur véhicule les protègent contre la distraction au volant.

Votre cerveau, le principal dispositif de sécurité de votre véhicule.

Visitez cerveauabord.ca pour faire une mise au point.

Le Programme d'information sur la sécurité au volant de Toyota est parrainé par :

