Ministère de la Justice Canada
Department of Justice Canada

CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

Rapport nº 5

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE AU CANADA: STRATÉGIES ET PRIORITÉS FUTURES

RÉSUMÉ

DIRECTION DE LA
POLITIQUE, DES PROGRAMMES
ET DE LA RECHERCHE

SECTION DE
LA RECHERCHE ET DE
LA STATISTIQUE

HE
5614.5
.C16
T676
F
v.5

Canada

BIBLIOTHÈQUE JUSTICE LIBRARY
3 0163 00001347 4

HE
5614.5
.C16
T676
F
v.5

FONDATION DE RECHERCHES SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA.

Conduite avec facultés affaiblies.

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE AU CANADA:

STRATEGIES ET PRIORITES FUTURES

RESUME

Alan C. Donelson, Ph.D.

Chercheur senior

Janvier 1985

Ce rapport a été préparé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Ce rapport a été préparé pour le compte du ministère de la Justice du Canada. Les opinions exprimées dans ce rapport sont celles de l'auteur et ne représentent pas nécessairement les opinions ou politiques du ministère.

DEPT. OF JUSTICE
MIN. DE LA JUSTICE
JUIN JUNE 3 1985
LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE
CANADA

HE
5614.5
.C16
T676
F
V.5

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE AU CANADA

STRATEGIES ET PRIORITES FUTURES

RESUME

Ce rapport est une synthèse et une mise à jour de deux autres rapports rédigés par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. Il donne un aperçu complet de l'état actuel des connaissances, traite des principales questions de l'heure et explore l'orientation future des activités pour réduire les accidents dus à l'alcool. Le but principal du rapport est triple: 1) revoir les problèmes de l'alcool et des accidents de la route et de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool en tenant compte du contexte social et culturel à l'intérieur duquel ils se produisent et persistent; 2) réévaluer l'efficacité de la réponse de la société à ces problèmes; et 3) amorcer un processus d'élaboration de stratégies nouvelles et de redéfinition des priorités pour les décennies à venir. Accessoirement, ce rapport constitue aussi un ouvrage de consultation de base comportant une importante bibliographie. Nous terminons le rapport par la définition d'une approche inspirée des leçons du passé et propice à l'étude des options futures.

84-208-116

PREMIERE PARTIE

DEFINIR LE PROBLEME DE L'ALCOOL ET DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Définir un problème, c'est créer une base valable pour la recherche de solutions. Malheureusement, des expressions comme "alcool et accidents de la route", "consommation d'alcool et conduite d'un véhicule" de même que "conduite en état d'ébriété" cachent la complexité remarquable du problème. Par exemple, ces étiquettes suggèrent une définition simple du problème des accidents attribuables à la consommation d'alcool, soit les conséquences négatives du chevauchement de deux comportements répandus: la consommation de boissons alcooliques et l'utilisation de véhicules à moteur. Alors, une solution immédiate et générale surgit: séparer les deux comportements.

Cependant, les recherches effectuées à ce jour révèlent que ces comportements englobent un vaste éventail de conduites personnelles et sociales dont certaines sont problématiques. La fabrication, la distribution et la vente de véhicules à moteur et de boissons alcooliques représentent, et des activités évaluées à des milliards de dollars et des éléments essentiels de notre tissu social. Les lois et règlements qui s'y rapportent sont complexes et particuliers et procèdent de politiques de contrôle social qui essaient de concilier les objectifs souvent conflictuels d'économie, de justice, de santé et de sécurité. Au-delà de l'usage des véhicules à moteur et de l'alcool, au-delà des comportements individuels, la structure même de la société et les pratiques sociales actuelles agissent sur l'importance du problème et sur sa persistance. Il n'est pas facile, même en théorie, de séparer la consommation d'alcool de la conduite d'un véhicule automobile ou de séparer la conduite de la consommation d'alcool.

CONTEXTE ET PERSPECTIVES

L'importance et la complexité des phénomènes associés aux boissons alcooliques et au transport par véhicule à moteur au Canada donnent une idée de la taille du domaine appelé "alcool et sécurité routière" et des problèmes qui lui sont associés.

Boissons alcooliques au Canada

Les boissons alcooliques occupent une place de choix dans la société et jouent un rôle important au niveau du comportement social. En effet, l'alcool est la seule drogue acceptée tant socialement que légalement à des fins de divertissement. Son usage généralisé pour des buts multiples, particulièrement pour l'ivresse, semble profondément enraciné. Les politiques de contrôle social semblent refléter les demandes du public, qui souhaite pouvoir continuer à s'en procurer à un prix raisonnable. Bien des personnes sont touchées par des problèmes de santé et de sécurité attribuables à l'alcool, mais elles ne représentent qu'un faible pourcentage des consommateurs de boissons alcooliques. Les attitudes et les pratiques dominantes vont dans le sens d'une tolérance

générale à l'égard du niveau actuel des coûts personnels et sociaux reliés à la consommation d'alcool. Il faut en conclure que la société dans son ensemble estime que les avantages sont supérieurs au coûts.

Des rapports statistiques et des études spéciales décrivent les modes de consommation d'alcool et en évaluent les avantages et les coûts.

- Les gens de 15 ans et plus consomment en moyenne 11,27 litres (2,48 gallons) d'alcool absolu par année. Le rythme d'augmentation de la consommation a diminué depuis le milieu des années soixante-dix. La consommation totale d'alcool correspond aux pourcentages de vente: bière, 50%; vin, 13%; spiritueux, 37%.
- Les habitudes de consommation d'alcool (quantité d'alcool consommée, fréquence des consommations, endroit et moment où l'alcool est consommé, caractéristiques des buveurs) restent mal définies.
- Environ 80% des Canadiens de plus de 14 ans boivent de l'alcool, au moins à l'occasion. De 12 à 27% des buveurs prennent au moins 14 consommations par semaine.
- Les hommes boivent plus souvent et en plus grande quantité que les femmes. C'est dans le groupe d'âge de 20 à 39 ans que l'on retrouve la plus grande proportion de consommateurs d'alcool.
- En 1978, on estimait que 635 000 personnes, soit environ un buveur adulte sur 20, était dans un état de dépendance par rapport à l'alcool.

Les avantages des boissons alcooliques sont à la fois matériels (économiques) et immatériels (par exemple, relaxation, facilitation des relations sociales).

- L'industrie des boissons alcooliques contribue à l'expansion de notre économie par la création d'emplois et par les revenus provenant de la taxation de ces produits. En 1980, plus de 19 000 personnes ont gagné environ 500 millions de dollars dans des emplois relatifs à cette industrie. La publicité

nationale sur le sujet (91 millions de dollars) constitue une importante source de revenus pour la presse électronique et écrite. En 1978-1979, les divers paliers de gouvernement au Canada ont recueilli environ 3 milliards de dollars en marge du contrôle et de la vente des boissons alcooliques, soit environ 3% de leur revenu total.

- La demande de boissons alcooliques par les consommateurs indique que les avantages immatériels sont cependant bien réels. Ceux-ci peuvent parfois être minimes, mais ils sont directs et assurés pour la grande majorité des buveurs. Les effets négatifs de la consommation excessive d'alcool (mort accidentelle, blessures ou maladies graves) sont peut-être très importants mais on les considère comme peu probables et réservés à une infime minorité des buveurs.

Les <u>coûts</u> de la consommation d'alcool comprennent les problèmes relatifs à la santé physique et mentale et à la santé et à la sécurité publiques.

- Environ 3500 des décès survenus en 1980 étaient directement attribuables à l'alcool (cirrhose du foie: 77%; alcoolisme: 14%).
- En 1978, 47 000 des cas reliés à l'alcool représentaient 1,3% des patients renvoyés guéris et 1,6% des jours d'hospitalisation. Dix-sept pour cent des admissions et 14% des réadmissions dans les hôpitaux psychiatriques visaient des gens souffrant de problèmes reliés à l'alcool.
- Les coûts indirects reliés à la consommation d'alcool (par exemple, maladie chroniques, mort et blessures accidentelles, violence faite aux enfants, problèmes conjugaux, agressions, crimes violents et suicides) sont moins faciles à mesurer, mais ils sont beaucoup plus élevés que les coûts directs.

Les autorités sont depuis longtemps confrontées à la contradiction entre la satisfaction de la demande de boissons alcooliques et la réduction de leurs effets néfastes sur ceux qui boivent trop ou de façon inadéquate. Elles

doivent décider, face aux intérêts particuliers et à la pression de l'opinion publique, quelles sont les mesures efficaces (s'il y a lieu) à adopter. Il ne faudrait pas sous-estimer les obstacles au progrès que constituent la complexité des habitudes de consommation et le dédale des politiques actuelles de contrôle de la consommation d'alcool. Ceux qui s'intéressent à des problèmes spécifiques relatifs à la consommation d'alcool (par exemple, le problème des accidents attribuables à la consommation d'alcool) feraient bien d'évaluer et de comprendre l'ensemble du contexte social et l'importance accordée aux boissons alcooliques.

L'utilisation des véhicules à moteur au Canada

L'utilisation des véhicules à moteur est tellement essentielle à la société industrielle moderne que la comparaison entre le réseau routier et le système cardiovasculaire, même si elle est usée, reste très justifiée. Le véhicule à moteur est devenu un élément indispensable des activités commerciales et des loisirs. L'automobile privée donne à son propriétaire la liberté de mouvement, la mobilité géographique et la possibilité de déplacements rapides, confortables et commodes d'un endroit à l'autre. Son omniprésence et notre forte dépendance à son égard se traduisent par des investissements massifs (construction et entretien de routes, fabrication de véhicules à moteur) et le grand nombre de permis de conduire qui sont émis au Canada.

- Les fabricants de véhicules à moteur et de pièces occupent respectivement le deuxième et le septième rang des industries canadiennes.
- En 1980-1981, le Canada possédait 270 000 kilomètres de routes et d'autoroutes fédérales et provinciales et 660 000 kilomètres de voies de circulation municipales.
- En 1980, environ 13,7 millions de véhicules, dont 75% d'automobiles, étaient immatriculés.
- En 1982, pour une population de 24,6 millions d'habitants, il y avait au Canada 14,4 millions de permis de conduire en vigueur.
- Les Canadiens ont parcouru environ 180 milliards de kilomètres en véhicule en 1982.

Si le transport routier exige des investissements publics substantiels, il constitue aussi une importante source de revenus pour les gouvernements.

- Les dépenses annuelles relatives à la construction et à l'entretien des routes ainsi qu'à l'administration du réseau routier totalisent maintenant près de 5 milliards de dollars.
- Les revenus des provinces tirés de l'émission d'enregistrements et de permis pour les véhicules et les conducteurs, des taxes sur l'essence et d'autres sources s'élevaient à environ 2,2 milliards en 1976.

Les avantages de l'utilisation des véhicules à moteur comprennent la rentabilité économique, la possibilité de socialiser, la mobilité géographique et une multitude de satisfactions reliées aux déplacements en voiture. Les coûts, même si les avantages sont importants et essentiels, sont élevés. Les accidents de la route peuvent coûter plus de 2,5 milliards aux Canadiens, incluant une baisse de productivité, des dommages aux biens et des frais médicaux et d'hospitalisation. La baisse récente du nombre d'accidents et d'accidents avec blessés pourrait être plus que compensée par l'augmentation des coûts relatifs aux soins de santé, aux réparations de véhicules à moteur et aux assurances.

Sur le plan de la sécurité routière, le problème des accidents de la route est minime par rapport à l'ensemble du système. En effet, la sécurité routière s'améliore sans cesse, au profit de l'ensemble de la société. Sur le plan de la santé publique, les décès, les blessures, les cas d'invalidité et les autres pertes attribuables à la route occupent un rang élevé dans l'échelle des causes de mortalité et de morbidité. Sur le plan social, la prévention des accidents de la route se classe loin derrière d'autres problèmes. La nature même du problème des accidents de la route, important au total mais presque inexistant au niveau de l'individu, explique en partie le peu d'importance que lui accordent les autorités politiques et la faiblesse relative des subventions accordées aux organismes de prévention.

Alcool et accidents de la route: problème insoluble?

Le domaine de la consommation d'alcool et de la sécurité concerne la jonction de deux sphères complexes du comportement humain et il intéresse non seulement ceux qui travaillent au niveau de la sécurité routière, mais aussi ceux qui oeuvrent dans le domaine de la tempérance. L'usage répandu de l'alcool par les groupes en âge de conduire ou, exprimé autrement, l'usage fréquent et nécessaire des véhicules à moteur à l'intérieur de la population en âge de consommer de l'alcool, constitue un dilemme pour la santé publique et la sécurité routière: comment dissocier ces activités courantes, légales et acceptées socialement de façon a réduire les pertes causées par les accidents de la route attribuables à la conduite en état d'ébriété?

Même si le rythme d'accroissement de la consommation d'alcool se stabilise, l'alcool est intégré à un ensemble de plus en plus grand d'activités sociales. A mesure que cette tendance se maintient, la probabilité que l'on conduise un véhicule automobile après avoir consommé de l'alcool augmente. De plus, l'accroissement de l'utilisation du réseau routier, particulièrement à des fins récréatives, fait aussi augmenter cette probabilité. Les déplacements et l'alcool sont jugés également essentiels à la socialisation et aux interactions sociales. En effet, la grande majorité des occasions où l'on consomme de l'alcool sont associées à des événements agréables. De plus, seule une minorité des buveurs éprouve des problèmes d'alcool sérieux et les problèmes sérieux ne se produisent que pour une très faible proportion des occasions de consommation. De la même façon, même si le réseau routier est responsable d'une partie importante des problèmes de santé publique, les accidents sérieux sont rares et ils ne touchent qu'une faible minorité de la population; en outre, la probabilité d'accident pour chaque sortie en voiture est extrêmement réduite. Compte tenu des coûts potentiellement élevés qu'entraîneraient d'autres tentatives pour réduire encore plus les pertes attribuables à la consommation d'alcool, à la circulation routière ou à une combinaison des deux, certains peuvent être tentés de conclure que ces problèmes sont insolubles et que les ressources de la société seraient mieux utilisées ailleurs.

Enfin, la situation sociale actuelle semble peu propice aux progrès de la sécurité dans le domaine de la consommation d'alcool et de la sécurité routière. Ainsi, certains secteurs de la société favorisent la consommation régulière d'alcool de même que l'achat et l'utilisation de la voiture comme principal moyen de transport. D'autres secteurs découragent tant la consommation d'alcool que l'utilisation de la voiture. Cette schizophrénie sociale, reflétée par les media, se manifeste avec force au sein de l'appareil gouvernemental. Certains ministères recueillent des sommes énormes à même les taxes et les droits d'enregistrement et subventionnent même la fabrication et la distribution d'alcool et de véhicules à moteur, et d'autres ont pour tâche de gérer les conséquences du mauvais usage de ces produits. Il existe probablement des solutions efficaces au problème des accidents de la route attribuables à la consommation d'alcool, mais est-il possible de convaincre les éléments disparates de la société d'accepter ces solutions?

ETENDUE ET CARACTERISTIQUES DU PROBLEME

L'étude du problème de la consommation d'alcool et des accidents de la route a commencé il y a plus de cinquante ans. Puisque l'accent a toujours été mis sur les mesures concrètes à prendre plutôt que sur la compréhension du phénomène, la recherche, dans l'ensemble, a rarement eu le caractère systématique et méthodique propre à d'autres entreprises scientifiques. Des études anciennes ont démontré ce que bien des gens tenaient déjà pour vrai:

- l'alcool peut diminuer l'aptitude à conduire un véhicule automobile;
- plus la quantité d'alcool absorbée est grande et plus les facultés sont affaiblies; et
- les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool risquent plus d'avoir des accidents de la route que les conducteurs sobres.

La recherche a permis d'affirmer ces connaissances. Cependant, une fois que l'on a accepté sans réserve l'énoncé selon lequel l'alcool cause des accidents de la route, encore, faudrait-il financer l'élaboration de strategies et de

programmes d'intervention efficaces afin de faire avancer l'état des connaissances au-delà de la "sagesse populaire".

Pour définir le problème de la consommation d'alcool et des accidents de la route, il faut recourir à un processus d'investigation structuré. Ainsi, afin de résumer ce que l'on connaît déjà, il faut mettre de l'ordre dans le fouillis des études publiées. L'expérimentation et l'épidémiologie sont les principaux axes de recherche pour la définition des problèmes relatifs à la consommation d'alcool et à la conduite de véhicules automobiles. Ces approches de base sont complémentaires et chacune a des limites qui lui sont imposées par des contraintes pratiques, légales, éthiques et théoriques. Les études expérimentales essayent de savoir comment et jusqu'à quel point l'alcool influe sur la performance du conducteur. Les études épidémiologiques définissent le degré et la nature de l'association entre alcool et accidents de la route dans la réalité.

Au cours de la longue histoire de cette recherche, le taux d'alcool dans le sang (T.A.) est resté un point essentiel. Grâce aux propriétés chimiques et physiques spéciales de l'alcool éthylique, il est possible d'en détecter la présence et la concentration dans les liquides organiques et dans l'haleine. Les tests chimiques pour mesurer le T.A. constituent le lien essentiel entre l'expérimentation et l'épidémiologie et, bien sûr, la pierre angulaire des contre-mesures juridiques.

Alcool et aptitude à conduire de façon sécuritaire

Les études expérimentales sur les rapports entre consommation de boissons alcooliques et affaiblissement des facultés au volant sont surtout utiles à l'interprétation de la signification de la concentration d'alcool dans le sang. Cependant, la plupart des essais en laboratoire sur l'aptitude à conduire ressemblent peu aux conditions réelles dans lesquelles la conduite s'effectue. La plus grande partie des études ont surtout tenté de démontrer l'existence d'effets modestes, mais statistiquement significatifs, sur des aspects donnés du comportement. Certaines aptitudes sont altérées après

l'équivalent en alcoolémie d'une à deux consommations. Mais on ne sait pas encore si toute forme d'effet de l'alcool entraîne nécessairement l'incapacité de conduire de façon sécuritaire.

Par exemple, des études ont fait ressortir qu'une alcoolémie modérée (inférieure à la limite légale de 0,8 mg par 100 ml de sang) ne modifie pas suffisamment la performance générale du conducteur pour que des observateurs en soient conscients. En général, la signification pratique des tests reste incertaine. En effet, l'affaiblissement de certaines facultés ne signifie pas nécessairement qu'il y ait danger.

Le fait que l'action de conduire est mal définie est au coeur de ce problème. De plus, l'accent mis sur l'établissement et la justification des limites légales d'alcoolémie a détourné la recherche du caractère variable des réactions humaines à l'absorption d'alcool. En insistant sur les aptitudes à conduire on a ignoré les effets de l'alcool sur les attitudes à l'égard d'une conduite prudente et des risques à prendre. Très peu de groupes de dangereux conducteurs en état d'ébriété ont été étudiés. Ces facteurs comme bien d'autres laissent de grands vides dans les connaissances sur la conduite en état d'ébriété et ses rapports avec les accidents de la route. Enfin, personne n'a encore répondu à cette question dérangeante: comment se fait-il que la grande majorité des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool n'aient pas d'accidents de la route?

Alcool et risques d'accidents de la route

Pour démontrer que l'alcool en soi augmente les risques d'accidents, les chercheurs se sont servis de méthodes épidémiologiques pour l'étude et le contrôle des maladies infectieuses. Ils ont établi des comparaisons entre conducteurs et piétons qui n'ont pas eu d'accidents et ceux qui en ont subis en ce qui a trait à la consommation d'alcool et à d'autres facteurs (par exemple, heure, jour de la semaine, lieu de l'accident, âge et sexe, etc.). A mesure que l'alcoolémie dépasse les limites légales, le risque d'accident augmente.

Mais augmentation du risque ne signifie pas nécessairement probabilité. En fait, le risque d'un accident mortel n'est que d'environ un sur trois millions de déplacements. Les conducteurs qui consomment de l'alcool, pour lesquels le risque est deux fois plus élevé, n'auraient donc un accident mortel qu'à chaque million et demi de déplacements (chaque déplacement étant effectué avec une alcoolémie dont le risque relatif est égal à 2). Les conducteurs dont l'alcoolémie entraîne un risque 30 fois supérieur à celui du conducteur sobre moyen subiraient un accident fatal après 100 000 déplacements.

Les risques d'accidents de la route varient considérablement, non seulement en fonction de l'alcoolémie, mais aussi en fonction d'autres facteurs: âge, expérience de conduite automobile, habitudes de consommation, moment de la journée, etc. Des études ont démontré que les caractéristiques personnelles et la situation sociale des conducteurs en état d'ébriété pouvaient provoquer (et expliquer en partie) la probabilité de leur implication dans des accidents de la route. L'intérêt historique pour les limites légales d'alcoolémie n'a pas favorisé l'étude des conducteurs à risques élevés qui consomment de l'alcool. Le rapport établi entre alcoolémie et risque d'accidents simplifie à l'extrême un phénomène très complexe.

Alcool et accidents de la route au Canada

L'état actuel des connaissances ne nous permet pas de répondre aux questions suivantes:

- Combien d'accidents de la route sont attribuables, du moins en partie, à la conduite en état d'ébriété?
- Combien de personnes sont tuées et blessées chaque année par des conducteurs en état d'ébriété?
- Combien d'accidents de la route sont causés par une personne en état d'ébriété qui avait déjà été reconnue coupable d'ivresse au volant?

Il est rare que des études spéciales pour recueillir les données nécessaires soient subventionnées. Dans bien des cas, les organismes intéressés n'obtiennent

ni n'enregistrent les renseignements nécessaires. Pour évaluer l'ampleur du problème des accidents causés par l'abus d'alcool il nous faut donc poser une question plus large: combien d'accidents de la route impliquent des gens avec facultés affaiblies par l'alcool? La définition de l'ivresse est habituellement basée, par nécessité, sur la limite légale d'alcoolémie (0,8 mg par 100 ml de sang). Lorsque l'alcoolémie est supérieure au niveau acceptable, elle constitue un indice (et non une preuve) que l'accident est attribuable à l'alcool. A partir des meilleures données existantes, cette façon d'évaluer l'ampleur du problème des accidents causés par la consommation d'alcool nous permet d'obtenir les chiffres suivants:

- 50% des accidents de la route mortels;
- 25 - 30% des blessures consécutives à des accidents de la route; et
- 5 - 10% des accidents avec dommages matériels seulement.

Si nous appliquons ce modèle à la situation canadienne en 1982, nous constatons que l'alcool peut avoir joué un rôle dans

- 1 800 accidents mortels (50% de 3 597);
- 39 200 à 47 000 blessures consécutives à des accidents de la route (15 - 30% de 156 779); et
- 24 300 à 48 600 accidents avec dommages matériels seulement (5 - 10% de 485 801 (dernières données existantes, celles de 1979)).

Des études plus poussées ont fait une estimation du nombre d'accidents de la route qui auraient été évités si tous les conducteurs n'avaient pas consommé d'alcool. A partir de ce type d'analyse, la diminution des accidents de la route se serait répartie de la façon suivante:

- 23,7% des accidents mortels;
- entre 8,2 et 15,8% des accidents avec blessés, et
- 5,7% des accidents avec dommages matériels seulement.

Si nous utilisons ce modèle pour les données canadiennes de 1982, les pertes suivantes auraient été évitées si personne n'avait conduit après avoir consommé de l'alcool:

- 863 accidents mortels (24% de 3 597);
- entre 12 500 et 25 100 accidents avec blessés (8 - 16% de 156 779); et
- 27 700 accidents avec dommages matériels seulement (5,7% de 485 801 (données de 1979)).

Les discussions sur l'ampleur du problème des accidents causés par la consommation d'alcool peuvent sembler trop théoriques. Cependant, en l'absence de données précises sur le problème, il n'est pas possible de connaître l'efficacité des mesures prises par la société.

Conducteurs qui boivent/Buveurs qui conduisent

Les gens qui conduisent après avoir bu constituent le lien essentiel entre les boissons alcooliques et les accidents de la route. Malheureusement, le caractère dynamique du comportement du buveur et du conducteur rend difficile la réponse à cette simple question: "Qui est le conducteur qui consomme de l'alcool?" Les études passées donnent une certaine idée des aspects personnels et sociaux de la consommation d'alcool et de la conduite de véhicules. Les connaissances actuelles, malgré qu'elles fournissent des orientations pour les recherches futures, ne constituent pas une base adéquate pour étudier l'éventail des personnes qui ont des problèmes d'ivresse au volant.

Voici certaines des principales conclusions de ces études:

- Une grande proportion des titulaires de permis affirment conduire après avoir bu de l'alcool.
- Des enquêtes effectuées sur la route le soir ou la nuit confirment que l'alcoolémie de 6% des conducteurs canadiens excède le niveau permis.
- Quelle que soit la méthode de répartition des conducteurs circulant la nuit (par âge, sexe, niveau d'éducation, type d'emploi, etc.), le pourcentage des conducteurs en état d'ébriété reste élevé. (Cette conclusion donne à

penser que les conducteurs qui boivent peuvent très bien représenter le segment plus large des conducteurs qui ne consomment de l'alcool qu'à l'occasion).

- Des enquêtes effectuées sur la route en 1974, 1979 et 1981 ont révélé que les habitudes de conduite et de consommation d'alcool ont peu changé ou n'ont pas changé du tout.

Les personnes reconnues coupables d'ivresse au volant sont un important groupe cible des programmes de prévention. Des études ont permis d'établir le portrait du "délinquant" moyen. Cependant, les seules variables qui distinguent de manière significative le délinquant arrêté des autres conducteurs qui boivent sont celles qui ont trait à la consommation d'alcool: quantité et fréquence de la consommation de boissons alcooliques et alcoolémie. Même si quelques groupes cibles ont été définis (par exemple, les jeunes conducteurs et les "buveurs-problèmes"), les recherches révèlent que très peu des personnes qui conduisent après avoir bu sont exemptes des problèmes relatifs aux accidents attribuables à l'alcool et à la conduite avec facultés affaiblies.

L'ennui des portraits types qui identifient les conducteurs-problèmes ou qui présentent des risques élevés c'est qu'ils manquent de profondeur. Les caractéristiques personnelles et la situation sociale de ces conducteurs sont ignorées. Les rares études globales publiées à ce jour insistent fortement sur le stress, psychologique et circonstanciel, comme facteur important. Des questions scientifiques, juridiques et autres compliquent l'identification des groupes à risques élevés. Cependant, l'état limité des connaissances sur les conducteurs qui boivent demeure le principal obstacle à l'élaboration de programmes efficaces.

Afin de faire progresser l'état des connaissances et de soutenir l'élaboration (et l'affinement) des programmes pour les groupes cibles, il nous semble essentiel de tenir compte des exigences suivantes:

- o amélioration des méthodes et des techniques de mesure des attributs des conducteurs qui boivent, particulièrement les caractéristiques personnelles et leur situation sociale;
- o réalisation de sondages longitudinaux et d'études de prospective (études de cohortes) sur les conducteurs qui boivent afin d'élaborer des modèles de prédiction plus précis; et
- o intégration de diverses études afin de définir les sous-groupes à risques élevés et de planifier des programmes d'intervention permanents à leur intention.

Faire progresser les connaissances sur les conducteurs qui boivent ne signifie pas que l'on réduit les mesures concrètes. Ce qui est valable, dans ce contexte, c'est une approche stratégique qui combine l'action, l'évaluation et la recherche. Particulièrement dans le cas des personnes reconnues coupables d'infractions relatives à la conduite d'un véhicule sous l'influence de l'alcool, il est possible de faire avancer l'état des connaissances tout en agissant sur la conduite en état d'ébriété et ce, à un coût moindre.

DEUXIEME PARTIE

REVUE DES REPONSES DE LA SOCIETE A L'EGARD DU PROBLEME DES ACCIDENTS CAUSES PAR L'ALCOOL

LES GROUPES DE LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT

Idéalement, cette communauté se compose d'un groupe de personnes partageant le même objectif: réduire l'ampleur du problème des accidents de la route causés par l'alcool. Comme membres d'une même communauté, ils travaillent de façon complémentaire et en coordination étroite afin d'atteindre leur but. Malheureusement, il n'existe pas de groupes de lutte contre l'alcool au volant qui possèdent ces qualités. Les personnes qui s'engagent activement dans ce domaine sont nettement divisées en fonction de certaines lignes

et forment des groupes nombreux et indépendants les uns des autres. Malgré leur objectif commun, ces groupes agissent en direction opposée plutôt que complémentaire.

Le modèle des deux communautés

Comme c'est le cas pour d'autres groupes voués à la solution de certains problèmes, on peut dire que cette communauté se divise en deux parties définies par leur rôle: recherche (les chercheurs) et contre-mesures (les praticiens). Même si la ligne de démarcation n'est pas toujours précise, cette division se manifeste clairement dans presque toute la littérature relative à l'alcool et à la sécurité routière. Cependant, aucune des deux communautés n'a de mandat précis pour effectuer les recherches qui faciliteront l'élaboration de solutions efficaces. De plus, l'existence même d'une communauté de praticiens renforce la croyance selon laquelle des solutions existent. Pour cette raison, des programmes ont été mis sur pied sans que l'on ait effectué les recherches appropriées en vue de la solution des problèmes. Comme on peut bien le penser, les résultats ne sont pas impressionnants. Tant que l'opposition entre ces communautés favorise le maintien de méthodes inefficaces (ou, au mieux, très peu efficientes) de traitement du problème des accidents de la route attribuables à l'alcool, chaque communauté considère les activités de l'autre comme un obstacle majeur à l'élaboration et à la mise en oeuvre de solutions plus efficaces.

A ce jour, les chercheurs ont publié des centaines d'études épidémiologiques sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules. De la même façon, des centaines d'études expérimentales en laboratoire ont été menées au sujet des effets de l'alcool sur les centres psychomoteurs, le comportement et les autres habiletés relatives à la conduite automobile. Même si les méthodes d'échantillonnage et de mesure deviennent de plus en plus raffinées, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur la pertinence d'une bonne partie de ces efforts par rapport à l'acquisition de connaissances utiles pour la solution du problème.

Même si l'on estime que l'établissement (ou la révision) des niveaux légaux d'alcoolémie est une contre-mesure basée sur la recherche, il est clair qu'une petite partie seulement des travaux récents a été consacrée à la recherche active de solutions au problème des accidents causés par l'alcool. A l'heure actuelle, nous ne savons presque rien sur les questions les plus importantes: exemple, comment se fait-il que certaines personnes conduisent en état d'ébriété et que d'autres (présumément) s'abstiennent de le faire? L'imposante recherche effectuée à ce jour semble n'avoir fait que réaffirmer l'existence du problème et la nécessité d'une action efficace. Peu de recherches ont porté sur la définition de cette action efficace.

L'absence quasi totale de recherches à ce niveau peut être attribuable, paradoxalement, à l'existence même des praticiens. Puisque les solutions proposées abondent, on ne consacre que des ressources très limitées à la découverte d'autres solutions. Peut-être moins de 0,5% de l'effort de prévention est affecté à la recherche; le reste, soit 99,5%, sert à la mise en oeuvre de solutions.

Les résultats généralement négatifs des évaluations portant sur l'efficacité des divers programmes tendent non pas à affiner les connaissances sur la meilleure façon de résoudre le problème, mais à alimenter le scepticisme général au sujet de l'efficacité de l'ensemble de ces activités. Les intervenants, qui sont payés pour trouver des solutions qui fonctionnent, soutiennent que le problème des accidents de la route causés par l'alcool persiste malgré leurs vaillants efforts et l'efficacité de leurs programmes (dont le financement laisse cependant à désirer). En fait, les progrès n'ont pas été plus rapides parce que ces programmes n'ont pas obtenu le soutien financier nécessaire. D'autre part, lorsque l'on demande aux praticiens de mettre en oeuvre des solutions plus efficaces, les propositions abondent.

Les praticiens soutiennent rarement que des recherches supplémentaires ne sont pas nécessaires. Au contraire, ils reconnaissent volontiers que d'autres renseignements seraient les bienvenus. Cependant, ils font ressortir la nécessité d'une action immédiate pour éviter que la situation ne se détériore

en attendant que la recherche débouche sur des résultats. Il est donc difficile pour les praticiens de ne pas considérer que les critiques des chercheurs sur l'efficacité de l'effort global nuisent à l'effort commun.

Des deux communautés à des communautés multiples

Un grand nombre d'organismes partage des responsabilités à l'égard du problème des accidents attribuables à l'alcool; par exemple, les organisations intéressées au traitement des toxicomanies, à l'éducation, à la sécurité routière et au respect des lois. Chacun de ces organismes aborde le problème selon une approche qualitativement différente avec les outils dont il dispose, soit des méthodes et des concepts adaptés à la solution de problèmes apparentés.

Les personnes qui travaillent dans chacun de ces domaines considèrent que leur approche constitue LA solution au problème. A la limite, toutes ces approches peuvent être efficaces. En conséquence, il n'existe pas de consensus chez les praticiens sur la meilleure façon de procéder ni sur des critères précis pour l'évaluation des solutions de rechange. Le manque de ressources ne permet pas de tout faire en même temps. A cause de l'absence de consensus et du manque de ressources, il est peu probable qu'une des approches obtiendra suffisamment d'appui pour réussir à avoir un impact quelconque sur la solution du problème. C'est aussi pour cette raison qu'il n'est pas possible de réunir les fonds suffisants pour établir un programme qui donne lieu à une évaluation empirique favorable.

Le dilemme des autorités politiques

Les groupes de lutte contre l'alcool au volant constituent devant les autorités politiques un front relativement uni. En effet, les chercheurs et les praticiens reconnaissent tous que le problème des accidents attribuables à l'alcool existe encore, qu'il se maintient à un niveau intolérable et que des mesures supplémentaires sont nécessaires. Ces demandes conjuguées font du problème un objet de controverse politique et lancent la recherche de solutions de rechange. Les autorités politiques demandent l'avis de spécialistes sur ce qui peut ou doit être fait. C'est à ce moment que les complications commencent.

Lorsque les autorités politiques veulent savoir pourquoi, malgré l'ampleur des efforts actuels, le problème reste au même niveau intolérable, elles reçoivent deux réponses différentes. Les chercheurs soutiennent que le problème persiste parce que les mesures passées étaient futiles et mal orientées et citent à l'appui une cinquantaine d'évaluations de programmes d'information, d'éducation, de réadaptation et d'application des lois. De leur côté, les praticiens affirment que le problème subsiste en dépit de leurs efforts et qu'il serait encore bien plus grand s'ils n'intervenaient pas.

Le désaccord subsiste lorsqu'il est question des mesures à prendre pour améliorer la situation. Les praticiens inondent les autorités politiques de solutions et les chercheurs répètent qu'aucune des solutions existantes ne peut amener une réduction durable des accidents attribuables à l'alcool.

Les autorités politiques, convaincues que le problème persiste et que les mesures à prendre pour le résoudre doivent avoir la priorité, estiment que l'action, et non la recherche, peut donner quelque résultat, surtout à court terme. De plus, au moment où la recherche nécessaire sera terminée, le problème aura atteint des proportions alarmantes ou aura repris une dimension plus acceptable. Les autorités peuvent aussi constater que les diverses communautés s'entendent sur un point: même si rien ne semble fonctionner, cela ne signifie pas que les programmes existants sont nécessairement inefficaces. C'est pourquoi, jusqu'à ce que l'on mette au point des tactiques meilleures et plus efficaces, il faut maintenir ou améliorer les programmes actuels et ce, afin d'éviter que la situation ne se détériore. Le fait de réduire les programmes lorsque le problème se situe à un niveau intolérable pourrait donner lieu à des critiques qui, pour le moins, ne seraient pas bienvenues.

Donc, à cause en partie de l'absence d'une orientation bien définie au sein des groupes de lutte contre l'alcool au volant, les politiques et programmes actuels maintiennent le statu quo. Si le passé est garant de l'avenir, c'est le scénario que suivra encore à l'avenir la réaction de la société au problème des accidents attribuables à l'alcool.

EFFICACITE DES EFFORTS DANS LEUR ENSEMBLE: SOLUTIONS DE RECHANGE POUR L'AVENIR

Un progrès lent mais constant, ou pas de progrès du tout? C'est sous cet angle qu'il faut aborder l'étude des initiatives à prendre et le choix des orientations à adopter. Le règlement de cette question dépend beaucoup de la perspective que l'on adopte.

Les attentes relatives à l'efficacité des mesures à prendre dans l'avenir, si elles augmentent la portée ou l'intensité des activités actuelles, s'inspirent en grande partie des succès ou des échecs passés. Dans la mesure où les programmes ont entraîné une diminution lente mais régulière de l'ampleur du problème, un accroissement des activités signifierait la poursuite des progrès. Si les efforts passés n'ont pas donné de résultats, il convient de se demander si l'on doit continuer comme avant et si une augmentation des activités aurait quelque avantage. En évaluant l'efficacité des programmes passés ou actuels, l'absence de preuve très nette peut quand même permettre de rendre un verdict d'échec (aucun résultat) ou de succès (éviter que la situation ne se détériore).

Ceux qui estiment qu'il n'y a eu aucun résultat mentionnent souvent les éléments suivants: la part de l'alcool dans les accidents mortels est restée stationnaire, la proportion de conducteurs en état d'ébriété n'a pas changé, l'alcool joue un rôle important dans les accidents graves de la circulation, les résultats négatifs ou équivoques des évaluations de programmes ou le caractère éphémère des effets de modifications substantielles des efforts consentis, comme la mise en oeuvre de programmes d'alcootests dans divers pays. L'état peu reluisant de ce dossier est généralement attribué à un manque de connaissances suffisantes pour fonder les contre-mesures ou à des attentes erronées dues à la définition de l'alcool comme une cause plutôt que comme un indicateur qui permet de cerner les groupes de conducteurs qui prennent des risques.

Peu de personnes nieraient que la conduite en état d'ébriété augmente le risque d'accident grave. Cependant, nombreux sont ceux qui diraient qu'il

ne s'agit pas là d'une condition nécessaire ou suffisante à la survenance d'un accident. Plutôt, les conducteurs dont l'alcoolémie est élevée ont une forte tendance à prendre des risques. Cette disposition à prendre des risques excessifs, plutôt que l'affaiblissement des facultés comme tel, peut expliquer une bonne partie de la trop grande représentation des conducteurs en état d'ébriété dans les statistiques sur les accidents graves.

Cette perspective s'applique beaucoup mieux au problème que les énoncés théoriques plus étroits qui sous-tendent les programmes actuels. Comme modèle, il "explique" autant le même phénomène, il correspond également aux données empiriques existantes et il dépasse les faiblesses que comportent les modèles plus étroits. Ce modèle vaut aussi pour un plus grand nombre de phénomènes et de pertes attribuables à l'alcool. Enfin, il offre une base raisonnable aux prédictions que des hypothèses plus étroites ne permettent pas.

Cette approche donne donc à penser que même si les contre-mesures réussissent à réduire considérablement l'affaiblissement des facultés, elles ne pourront produire des résultats importants au niveau des collisions elles-mêmes. De plus, dans la mesure où l'affaiblissement des facultés sert à identifier des groupes de conducteurs qui s'écartent considérablement de la norme à cause de leur tendance à prendre des risques, les contre-mesures actuelles, qui consistent surtout à informer les conducteurs des risques, ont probablement une efficacité assez limitée. On reconnaît de plus en plus que ces conducteurs peuvent être largement imperméables aux menaces judiciaires ou autres.

Par contre, d'autres données viennent appuyer l'hypothèse des <u>progrès lents mais constants</u>. Par exemple, la consommation d'alcool par habitant s'accroît avec le temps; cela veut donc dire que les programmes ont un certain effet car, malgré cette augmentation, le rôle de l'alcool dans les accidents reste au même niveau. De la même façon, puisque la libéralisation des politiques de contrôle de l'alcool est liée à l'augmentation des accidents attribuables à l'alcool, la stagnation du niveau des accidents de ce genre signifierait que des résultats importants ont été obtenus. Il existe donc des raisons de croire que des progrès lents mais constants représentent la règle plutôt que

l'exception. Et l'on peut s'attendre à des progrès continus, ou du moins au maintien du problème à son niveau actuel, du moment que les ressources des programmes augmentent aussi rapidement que les forces contraires.

Compte tenu de ce qui précède, il semble que la question n'est pas tant de savoir si les efforts globaux sont efficaces que d'établir leur rapport coûts-avantages. Même les évaluations les plus optimistes révèlent que les approches actuelles sont très coûteuses. Ainsi, dans la mesure où des réductions significatives sont l'objectif des efforts consentis dans l'avenir, il faut s'interroger sérieusement sur l'importance de l'accroissement des efforts qu'il faudra accomplir pour éviter que le problème ne se détériore davantage ou pour faire en sorte que l'ampleur du problème dans l'absolu soit réduite de manière significative. Il sera aussi important de déterminer si chaque unité supplémentaire de prévention est plus coûteuse que les précédentes et s'il est possible d'améliorer le rapport coûts-avantages des activités existantes.

REVUE DES CONTRE-MESURES ACTUELLES

Les programmes qui visent à réduire la gravité du problème des accidents causés par l'alcool se fondent, au moins implicitement, sur des théories relatives aux points suivants:

- pourquoi les gens choisissent-ils de conduire en état d'ébriété?
- pourquoi ces personnes ont-elles un taux d'accidents anormalement élevé?
- quel est le rapport entre l'intervention projetée et les causes du phénomène à corriger?

Il existe de nombreuses théories, mais la plupart d'entre elles sont mal définies, limitées dans leur application au problème et parfois contradictoires. Chacune des neuf théories que nous avons relevées possède 1) un noyau irréfutable (ou axiome définitionnel) relatif à un déterminant du problème des accidents attribuables à l'alcool et 2) une série implicite de liens de causalité entre les actions projetées et le résultat souhaité.

1. Le modèle du traitement du buveur à problèmes: réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool en diminuant la fréquence de la consommation excessive d'alcool.
2. Le modèle du conducteur à problèmes: réduire le nombre d'accidents attribuables à l'alcool en diminuant la fréquence du choix de conduire en état d'ébriété.
3. Le modèle des restrictions à l'utilisation du véhicule (ergonomie): réduire les accidents attribuables à l'alcool en enlevant aux conducteurs la possibilité de conduire en état d'ébriété.
4. Le modèle de la protection technique passive: réduire les dommages dus à l'alcool en diminuant la possibilité d'accidents ou leur gravité pour les conducteurs ivres au volant.
5. Le modèle de l'éducation et de l'information du public: réduire les accidents attribuables à l'alcool en fournissant les connaissances qui permettent de faire un choix éclairé.
6. Le modèle du contrôle de la vente d'alcool: réduire les accidents attribuables à l'alcool en diminuant les possibilités de se procurer de l'alcool.
7. Le modèle du retrait du privilège de conduire: diminuer le problème des accidents causés par l'alcool en supprimant la liberté de conduire.
8. Le modèle des solutions axées sur la tempérance (et autres solutions de rechange à la conduite en état d'ébriété): réduire les accidents attribuables à l'alcool en augmentant la possibilité ou l'attrait de solutions autres que la conduite en état d'ébriété.
9. Le modèle de l'application de la loi et du châtiment: réduire les accidents attribuables à l'alcool et les pertes qui en découlent en augmentant la perception du risque (ou l'inutilité) de choisir de conduire en état d'ébriété.

Ces théories représentent des façons assez différentes d'aborder le problème. Les programmes qui s'en inspirent reflètent le caractère fragmenté de la réponse de la société à ce problème. Parce que les théories sont dans l'ensemble incapables de formuler des prédictions fiables des diminutions des pertes, elles offrent peu de possibilités pour fonder un choix parmi les diverses possibilités d'action. La faiblesse des fondements théoriques de la réponse de la société à ce problème, à moins qu'elle ne soit corrigée, entravera les tentatives d'accroître l'efficacité des programmes actuels.

Cette analyse fait ressortir le besoin d'un fondement théorique global qui s'appuie sur la recherche. La complexité du problème exige une approche systématique et intégrée. Les théories indépendantes qui sous-tendent des programmes nombreux et variés ne fournissent pas les larges assises sur lesquelles devrait reposer l'évolution des actions de la société pour résoudre le problème des accidents attribuables à l'alcool.

EVALUATION: LE CHAÎNON MANQUANT

L'évaluation est le processus par lequel les résultats d'un programme ou d'une intervention peuvent être comparés à leurs objectifs. Aujourd'hui comme hier, l'évaluation est habituellement révérée par les chercheurs et crainte par les praticiens. Ce phénomène s'explique surtout par le fait que les tentatives d'évaluation des programmes se faisaient dans une perspective de tout ou rien: le programme a réussi ou a échoué. Cependant, il devrait être évident à ce stade-ci qu'un seul programme peut entraîner une nette réduction des accidents attribuables à l'alcool. En fait, la plupart des évaluations des contre-mesures n'ont révélé que peu de répercussions quantifiables et, en conséquence, les chercheurs ont recommandé leur abandon. De leur côté, les praticiens ont condamné de manière aussi inflexible ces évaluations, les jugeant méthodologiquement faibles, mal orientées ou autrement inappropriées ou estimant que les programmes visés, à cause du manque de ressources, ne pouvaient avoir des effets significatifs. Les évaluations ont donné lieu à bien des débats stériles et à bien des disputes. Il y a eu beaucoup de bruit, mais rien de concret n'en est ressorti.

Si l'on devait accorder des points aux "équipes", les praticiens jouiraient d'une avance confortable. En effet, très peu de programmes ont été interrompus à cause des résultats négatifs d'évaluations. Néanmoins, il est quand même difficile de justifier le maintien d'actions dont la valeur est douteuse.

Nous soutenons ici qu'une partie du problème est imputable à un usage inapproprié (ou, du moins, à une mauvaise perception) du rôle et de la fonction de l'évaluation. Plutôt qu'un moyen d'éliminer des programmes, l'évaluation peut être une source de renseignements utiles qui peuvent profiter tant aux chercheurs qu'aux praticiens, pour ne pas mentionner les autorités politiques.

Même si une évaluation ne rend pas compte d'un impact global, des analyses plus détaillées peuvent révéler que l'effet global en masquait de plus précis et faire ressortir que le programme a eu du succès dans certaines circonstances ou auprès de certains groupes cibles. Même si ces analyses ne démontrent pas l'efficacité du programme dans son ensemble, il ne faudrait pas gaspiller les résultats en recommandant simplement l'abandon du programme. En effet, les résultats doivent être considérés dans leur point de vue heuristique, c'est-à-dire en ce qu'ils peuvent nous renseigner sur les causes de l'échec relatif du programme. Si le processus d'évaluation est abordé de cette façon, c'est-à-dire comme une façon d'améliorer les programmes, alors celui-ci sera moins menaçant.

Quant à eux, les chercheurs peuvent concevoir l'évaluation comme autre chose qu'un simple outil de mesure de la performance des praticiens. Si les programmes peuvent souvent être considérés comme des expériences, soit la vérification de propositions ou d'hypothèses, les résultats de ces expériences devraient donc fournir des données précieuses pour la formulation ou l'affinement des théories.

Nous estimons que pour utiliser l'évaluation de façon constructive, il ne faut pas la considérer comme un élément ou un outil qui "appartient" aux chercheurs ou aux praticiens. On doit plutôt faire ressortir les fonctions de l'évaluation,

soit la capacité de produire de l'information sur la mise en oeuvre et les répercussions de programmes d'intervention. A ce titre, ses fonctions sont nettement intégrées à celles des deux communautés et elles devraient servir à la poursuite de leurs objectifs communs et respectifs.

TROISIEME PARTIE

STRATEGIES ET PRIORITES FUTURES

Dans cette revue de la recherche et des contre-mesures reliées au problème des accidents attribuables à l'alcool, nous nous sommes posé deux questions fondamentales:

1. Que savons-nous?
2. Où allons-nous?

Ces deux questions alimentent plus le débat qu'elles n'entraînent un consensus. Les besoins d'information ou de renseignements supplémentaires varient souvent en fonction des contre-mesures ou des programmes d'intervention que les intéressés privilégient. Chaque personne, chaque groupe et chaque organisme semble avoir un point de vue particulier et des projets différents. La question générale des stratégies et priorités futures doit donc être abordée sous un angle pluraliste plutôt que dans le sens de la recherche d'un objectif commun.

Les événements récents survenus dans le domaine que nous pourrions appeler alcool et accidents de la route, révèlent que l'étude des stratégies et priorités futures est non seulement appropriée, mais aussi nécessaire. Il n'esiste pas encore de plan pour une action efficace qui mettrait fin au problème des accidents attribuables à l'alcool. Néanmoins, les exigences, les conditions préalables et les lignes de conduite relatives au problème sont maintenent plus claires.

Les leçons du passé nous aident à orienter le choix des options dans l'avenir.

- Les demandes d'intervention auxquelles les autorités politiques répondent viennent moins des chercheurs que des gens. L'appui et la participation du public, au niveau de la base, à l'action

sociale et politique est un élément essentiel (actuellement inexistant) de la réponse globale de la société au problème des accidents attribuables à l'alcool.

- La "propriété" du problème des accidents attribuables à l'alcool (au sens social et politique) ne se limite plus à ceux qui l'étudient (les chercheurs) et à ceux qui s'en occupent (les praticiens). Des groupes intérêts (par exemple, l'industrie, les groupes de citoyens, etc.) s'en mêlent de près.
- La conduite en état d'ébriété et les accidents de la route reliés à l'alcool, à titre de problèmes sociaux, ont de larges répercussions aux niveaux de la santé, de la sécurité et du droit. Le problème dépasse en effet les définitions étroites du passé que l'on accolait autrefois à la question de la consommation d'alcool et de la sécurité routière. Il nous faut adopter maintenant une perspective plus large.
- A cause de la nature et de la complexité du problème, on doit évaluer avec soin les répercussions sociales et les coûts des mesures précises adoptées pour réduire les pertes causées par les accidents attribuables à l'alcool. Il faut définir le "problème" de façon plus complète. Au-delà de l'utilisation des véhicules à moteur et de la consommation d'alcool, la structure même de la société et les pratiques sociales inscrites dans la culture contribuent à faire persister le problème et à lui donner une telle ampleur. Il n'est pas facile, même en théorie, de séparer la consommation d'alcool de la conduite automobile ou la conduite de la consommation d'alcool. A ce niveau, les considérations d'ordre stratégique (et non seulement tactique) prennent une dimension essentielle.
- Les préoccupations grandissantes au sujet des problèmes du mélange alcool et essence ont intéressé de nombreux groupes et organismes. Afin d'éviter de "réinventer la roue" et de

disperser les efforts comme auparavant, il faut mieux accepter deux leçons du passé: 1) les mesures légales, judiciaires et punitives ne peuvent à elles seules entraîner une amélioration importante et soutenue de la situation; 2) toutes les "solutions" au problème ont leur rôle à jouer dans l'effort global de la société pour régler les problèmes relatifs au mélange alcool et essence.

- La question centrale devient la suivante: Comment les personnes et organismes nombreux, qui représentent des intérêts différents, des disciplines spécialisées et des domaines de responsabilité différents, peuvent-ils créer les réseaux requis pour élaborer et mettre en oeuvre des approches stratégiques globales pour la solution du problème?
- Enfin, une question philosophique fondamentale sous-tend celle des stratégies et priorités futures: la responsabilité à l'égard du problème des accidents attribuables à l'alcool. Une approche met tout le blâme sur le conducteur en état d'ébriété. L'autre accuse la société, les structures politiques et les pratiques sociales inscrites dans la culture. Il est grandement nécessaire de faire la synthèse de ces points de vue opposés.

Ces leçons tirées du passé, que tous n'acceptent pas encore, fournissent un point de départ pour l'étude des options futures.

Comme les spécialistes le soulignent eux-mêmes, il faut fonder les interventions futures sur des efforts massifs, bien coordonnés et axés à long terme. C'est une approche stratégique, combinant bien des tactiques et unifiée par un plan opérationnel global, qui répond le mieux aux nombreux besoins essentiels dans ce domaine. Le plan stratégique, dont l'importance est capitale, doit être détaillé et facile à mettre en oeuvre et combiner action, évaluation et recherche. De plus, l'engagement, la direction et le soutien des gouvernements (niveaux fédéral, provincial et municipal) sont des conditions préalables essentielles à l'élaboration d'approches stratégiques au problème. Cependant, il ne faut pas oublier que ces approches constituent un processus, et non une panacée.

L'élaboration et la mise en oeuvre d'approches stratégiques deviennent donc les prochaines étapes d'une réponse efficace de la société aux problèmes relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool.

Les contributions subséquentes, au-delà de la simple idée d'une approche stratégique, de sa définition et de sa philosophie générales, prennent la forme suivante:

- continuer le processus de planification stratégique, aux niveaux national, provincial, régional et local;
- améliorer les communications entre les principaux intervenants et les intéressés dans le domaine;
- faciliter et promouvoir la coopération entre les organismes, en insistant sur la création d'un réseau; et
- aborder et résoudre la question du financement afin de s'assurer que des ressources correspondant à l'ampleur du problème viendront soutenir adéquatement les interventions futures.

Le défaut de soutenir des initiatives globales et à long terme, si l'on se fie à l'expérience passée, aura plus d'effets sur la société que sur le problème lui-même.

Malheureusement, la recherche, vue par bien des personnes comme un élément essentiel à la réponse de la société au problème des accidents attribuables à l'alcool, est encore perçue comme une absence d'action ou une théorisation excessive du problème. Contrairement à ce qui se produit en médecine, le rôle et les fonctions de la recherche relative aux accidents attribuables à l'alcool sont souvent remis en question et celle-ci est presque toujours jetée aux oubliettes. Cette perception de la recherche et de son utilité est due en partie à la croyance selon laquelle les connaissances actuelles sont suffisantes pour fonder une intervention immédiate. Dans une certaine mesure, cette attitude semble raisonnable. Cependant, la progression presque imperceptible des connaissances, la persistance (et la constance) remarquable du problème et le grand nombre de questions restées sans réponse soulèvent des doutes sérieux quant à l'à-propos des connaissances actuelles.

Les idées et les croyances sur les fonctions et le rôle de la recherche contribuent aussi à donner peu d'importance à la compréhension du problème que nous essayons de régler de manière efficace. La recherche fait plus que mesurer l'ampleur du problème et décrire les conducteurs qui boivent. A titre de composante intégrée et fonctionnelle de programmes globaux visant la solution du problème, elle comprend la création, le traitement et la communication d'informations. Et les informations sur la nature et la genèse des problèmes relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool sont essentielles à l'évolution des politiques, des plans et des programmes. L'analyse des politiques et l'élaboration des programmes ne sont que deux exemples d'activités qui reposent largement sur la recherche. Pour réduire les accidents attribuables à l'alcool, il est essentiel que la nécessité de la recherche soit mieux acceptée et que sa valeur soit mieux reconnue. En l'absence d'une plus grande compréhension du problème, un contrôle efficace semble improbable.

Le mouvement issu de la base qui vise à réduire les accidents attribuables à l'alcool s'accompagne d'une nouvelle façon de voir. Sans nier le rôle des mesures législatives punitives, elle insiste sur le fait que les gens, comme personnes, doivent prendre leurs responsabilités. Les interventions ne doivent donc pas se limiter à des pressions auprès du gouvernement, mais comprendre la participation active à des initiatives communautaires des citoyens.

Le concept d'initiatives communautaires des citoyens désigne les citoyens engagés des diverses communautés comme principaux agents de changement des normes et des pratiques sociales relatives à la consommation d'alcool, à la conduite de véhicules automobiles et à la jonction de ces deux activités. Cependant, cette approche globale évite l'orientation des "bons contre les méchants" qui caractérise l'activité de la plupart des groupes activistes. De plus, des efforts consentis par et pour la communauté permettraient aussi d'éviter le recours exclusif à des mesures punitives. Ce dont nous avons besoin, c'est d'un programme aux larges assises et aux facettes multiples qui puisse modifier le climat social et réduire l'acceptation (et la nécessité) de

la conduite après des abus d'alcool. Pour que cette approche fonctionne, il est essentiel d'augmenter la compréhension, la coopération et les communications entre les personnes, les groupes et les organismes. Pour qu'une communauté dans son ensemble s'engage dans une approche stratégique pour modifier les normes sociales (locales) et influer sur les choix effectués par les personnes, il faut un engagement inébranlable et la ferme conviction que le changement des mentalités n'est pas du même ordre que l'élaboration des lois.

DEPT. OF JUSTICE
MIN. DE LA JUSTICE
JUL 3 1985
LIBRARY // BIBLIOTHÈQUE
CANADA