



Évaluation de l'incidence initiale du dépistage obligatoire d'alcoolémie sur les décès de conducteurs liés à l'alcool au volant au Canada

Rapport final

5 mai 2021

Douglas J. Beirness, Ph. D.
Beirness & Associates Inc.

Le contenu de cette publication ou de ce produit peut être reproduit en tout ou en partie, par quelque moyen que ce soit, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins personnelles ou publiques, mais non commerciales, sans frais ni autre permission, à moins d'avis contraire.

- Nous demandons aux utilisateurs :
 - de faire preuve de diligence raisonnable en vue d'assurer l'exactitude du matériel reproduit;
 - de mentionner le titre complet du matériel reproduit et l'organisation qui en est l'auteur;
 - d'indiquer que la reproduction est une copie d'un document officiel publié par le gouvernement du Canada et que la reproduction n'a pas été faite en association avec le gouvernement du Canada ni avec l'appui de celui-ci.
- La reproduction et la distribution à des fins commerciales sont interdites, sauf avec la permission écrite du ministère de la Justice du Canada. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le ministère de la Justice du Canada à l'adresse : www.justice.gc.ca.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de la Justice et procureur général du Canada, 2021

Contexte

Le dépistage obligatoire d'alcool (DOA) est devenu une loi au Canada le 18 décembre 2018. Cette modification au *Code criminel* autorise les policiers à exiger à tout conducteur un échantillon d'haleine, même en l'absence de soupçon ou de motif.

Le DOA a entraîné un changement fondamental dans l'approche adoptée par les policiers pour appliquer les lois sur la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool au Canada. Avant l'introduction du DOA, un policier pouvait exiger qu'un conducteur fournisse un échantillon d'haleine seulement s'il avait des motifs raisonnables de soupçonner que le conducteur avait consommé de l'alcool. Même si les conditions constituant un motif raisonnable de soupçonner la présence d'alcool ne sont pas très exigeantes (une odeur d'alcool émanant de l'haleine du conducteur ou un aveu de consommation d'alcool suffisent habituellement), il ne s'agit pas nécessairement des indices les plus fiables. La capacité des policiers à détecter les signes et symptômes de la consommation d'alcool varie considérablement. Plusieurs études révèlent qu'il peut être difficile d'utiliser les indices habituels pour détecter les conducteurs en état d'ébriété potentiels (comme l'odeur d'alcool, les yeux injectés de sang ou vitreux), de sorte que de nombreux conducteurs en état d'ébriété peuvent passer inaperçus (Compton, 1985; Wells et coll., 1995).

Le passage de l'utilisation de techniques sensorielles et de techniques d'observation à une approche technologique (c.-à-d. l'utilisation d'un appareil de détection approuvé ou ADA) pour déceler la présence d'alcool chez les conducteurs visait à accroître la probabilité de détecter les conducteurs en état d'ébriété et à réduire les accidents liés à l'alcool. Des recherches menées dans d'autres pays ont démontré que, lorsqu'il est utilisé dans le cadre d'un programme complet qui comprend des barrages routiers très visibles pour le dépistage intensif de l'alcool ainsi que des campagnes de sensibilisation du public, le DOA sert à renforcer la dissuasion générale en augmentant la probabilité perçue et réelle que les conducteurs en état d'ébriété soient détectés et à réduire les accidents de la route liés à l'alcool (Henstridge et coll., 1997; Homel et coll., 1995; Ross, 1984).

L'objectif du présent projet était de fournir une indication de l'incidence initiale du DOA en examinant les données sur les accidents mortels causés par l'alcool, ainsi que d'autres indicateurs clés de la conduite avec facultés affaiblies avant et après l'introduction du DOA au Canada. Une réduction des indicateurs de conduite avec facultés affaiblies devrait être observée en raison de l'effet dissuasif général du DOA.

Démarche

La principale source de données pour le projet était l'information sur les conducteurs mortellement blessés provenant des dossiers provinciaux portant sur les accidents de la route. Les organismes provinciaux et territoriaux responsables des véhicules automobiles compilent des renseignements tirés des rapports de police et de coroner sur la consommation d'alcool ou de drogues par les conducteurs mortellement blessés dans des accidents de la route. Une demande pour obtenir ces données a été envoyée aux représentants provinciaux et territoriaux siégeant au comité sur la Sécurité routière – recherche et politiques (SRRP) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Une brève présentation au comité sur la SRRP lors sa réunion semestrielle de novembre 2020 a suivi, ce qui a permis de donner plus d'information à propos de la demande et a donné l'occasion de tenir une séance de questions et de réponses¹. On a demandé aux administrations provinciales ou territoriales de

¹ Nous remercions Christine Legrand du CCATM et Paul Boase de Transports Canada, qui ont facilité ce processus.

fournir des données sur la consommation d'alcool par les conducteurs mortellement blessés dans des accidents de la route entre 2016 et 2019. Cela permettrait d'obtenir trois années de données avant et une année de données après l'introduction du DOA. Il est entendu que l'utilisation d'une seule année de données après l'introduction du DOA n'est pas suffisante pour fournir une preuve de l'incidence globale du DOA. Au mieux, les données disponibles fournissent une indication de l'orientation et de l'ampleur des changements dans le nombre de décès de conducteurs en état d'ébriété au cours de la première année suivant l'introduction du DOA.

Sept provinces ont accepté de fournir des données pour cette recherche, notamment la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario², le Québec et la Nouvelle-Écosse. Dans certains cas, il a été nécessaire de conclure des ententes officielles en matière de recherche avant que les données puissent être communiquées.

Les administrations ont fourni les données dans le format dans lequel elles avaient été recueillies et stockées. Le type et la quantité d'information dans l'ensemble des données variaient donc considérablement d'une administration à l'autre, et les données n'étaient pas toujours comparables. Par exemple, certaines administrations consignaient la consommation d'alcool parmi les « conducteurs impliqués dans des accidents mortels », tandis que d'autres fournissaient des renseignements sur les conducteurs mortellement blessés. Dans la plupart des cas, des données toxicologiques complètes n'étaient pas disponibles. Toutefois, la consommation d'alcool (et dans certains cas, de drogue) était consignée. Seuls les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés étaient inclus. Les conducteurs de motoneiges, de motos tout-terrain, de VTT, de bateaux et d'autres véhicules non destinés à la route étaient exclus³. Il faut toutefois mentionner que les données fournies par les provinces sont considérées comme préliminaires et peuvent faire l'objet de révisions à mesure que les rapports de cas sont mis à jour et finalisés.

Pour compléter les données sur les accidents mortels, les données annuelles sur les incidents de conduite avec facultés affaiblies recueillies par Statistique Canada auprès des services de police dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) ont aussi été examinées. Ces données font partie des statistiques sur les crimes « déclarés par la police » qui sont publiées chaque année (Moreau, 2019; Moreau et coll., 2020), et elles permettent d'évaluer s'il y a eu un changement dans le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police à la suite de l'introduction du DOA.

En outre, plusieurs services de police au Canada ont enregistré des données sur leur mise en œuvre du DOA. Pour illustrer l'incidence initiale de la mise en œuvre du DOA par la police, des données du service de police d'Edmonton ont été obtenues et sont présentées ci-après.

Résultats

Conducteurs mortellement blessés

La principale question abordée dans cette étude portait sur la mesure dans laquelle le nombre et la proportion de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies ont changé au cours de la période suivant l'introduction du DOA au Canada. Cinq provinces ayant des éléments de données comparables – la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et le

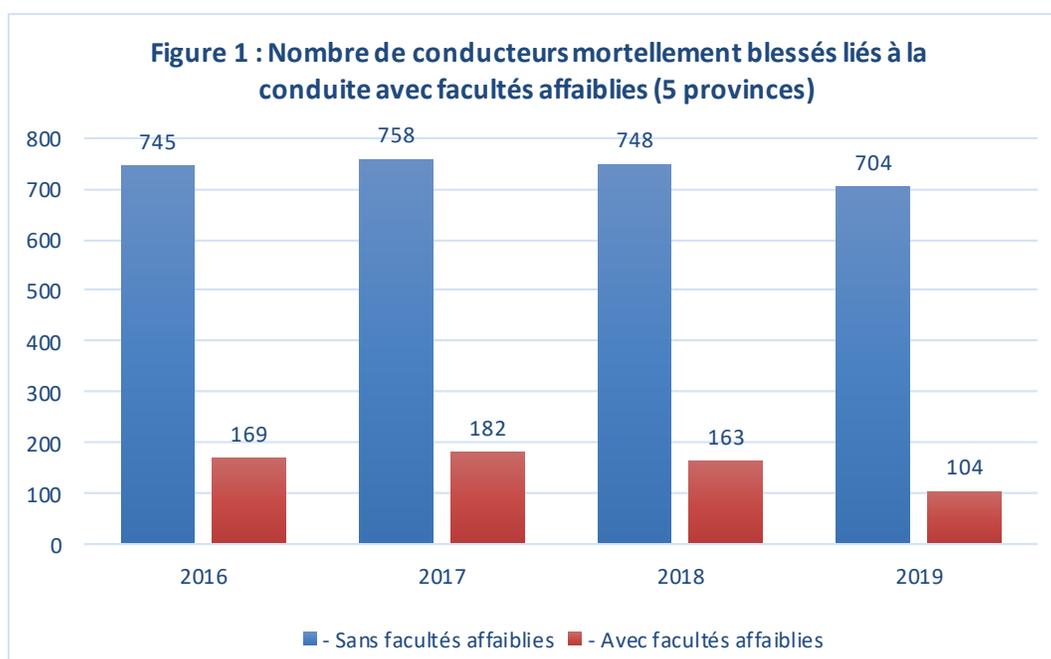
² Les données de l'Ontario ont été fournies par le Centre des sciences judiciaires de l'Ontario.

³ Bien qu'il soit reconnu que les articles du *Code criminel* sur la conduite avec facultés affaiblies s'appliquent aux conducteurs de véhicules tout-terrain, les décès liés à ces types de véhicules ne sont pas tous consignés.

Québec – ont été incluses dans cette analyse. Les conducteurs en état d'ébriété comprenaient ceux dont le taux d'alcoolémie était supérieur à 80 mg/dl, ainsi que ceux jugés en état d'ébriété par le policier chargé de l'enquête.

La figure 1 présente le nombre de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et à la conduite sans facultés affaiblies pour chaque année de 2016 à 2019⁴. Au cours des trois années précédant l'introduction du DOA, le nombre annuel de décès liés à la conduite sans facultés affaiblies variait peu. Au cours de la même période de trois ans, le nombre de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies se situait entre 163 et 182.

En 2019, le nombre de décès liés à la conduite sans facultés affaiblies (704) était inférieur à celui des trois années précédentes. Le nombre de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies a également diminué à un niveau considérablement inférieur à celui des trois années précédentes (104).



Pour comparer les décès survenus avant et après l'introduction du DOA, le tableau 1 présente le nombre moyen de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et de décès liés à la conduite sans facultés affaiblies au cours des trois années précédant le DOA, le nombre de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et de décès liés à la conduite sans facultés affaiblies au cours de la première année suivant l'introduction du DOA, ainsi que le pourcentage de décès qui ont été réputés liés aux facultés affaiblies pour chaque période. Au cours des trois années précédant l'introduction du DOA (de 2016 à 2018), en moyenne par année, 750 décès n'étaient pas réputés être liés aux facultés affaiblies par l'alcool. Au cours de la période qui a suivi l'introduction du DOA, il y a eu 704 décès liés à la conduite sans facultés affaiblies, soit une diminution de 6,1 %.

⁴ Aux fins de la présente analyse, les décès de conducteurs survenus en 2018 après l'introduction du DOA le 18 décembre ont été soustraits du total de 2018 et ajoutés aux cas déclarés en 2019. Des 23 cas qui se sont produits au cours de cette période de deux semaines en 2018 après l'introduction du DOA, six ont été considérés comme des décès liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Il y avait une moyenne annuelle de 171 décès liés à la conduite avec facultés affaiblies au cours de la période de trois ans précédant l'introduction du DOA. À la suite de l'introduction du dépistage, les décès liés à la conduite avec facultés affaiblies étaient au nombre de 104, soit une baisse de 39 % par rapport à la moyenne des trois années précédentes. Cette baisse est nettement supérieure à la diminution de 6,1 % des décès liés à la conduite sans facultés affaiblies ($z=3,11$, $p<,01$)⁵.

Le tableau 1 montre également que le pourcentage de tous les décès liés à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool était plus faible en 2019 qu'au cours des trois années précédentes, avant l'introduction du DOA (12,9 % en 2019 comparativement à 18,6 %) ($z=11,8$, $p<,001$).

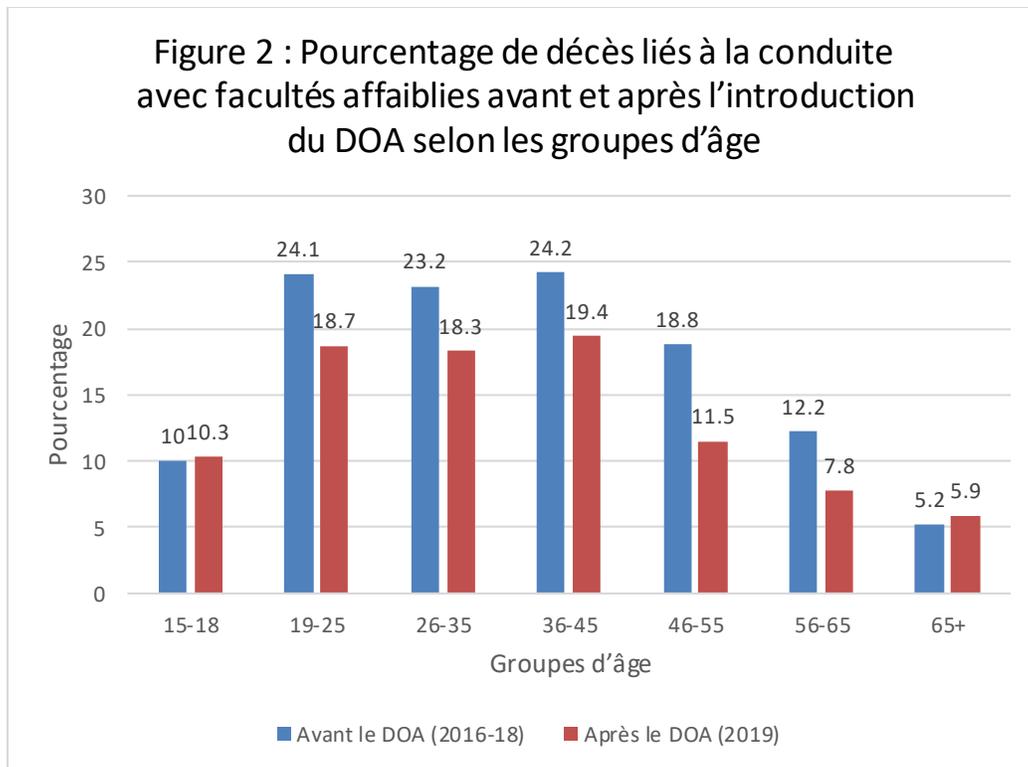
Tableau 1 : Nombre moyen de conducteurs avec ou sans facultés affaiblies par l'alcool qui ont été blessés mortellement au cours des trois années précédant l'introduction du DOA et chiffres comparables au cours de la première année suivant l'introduction du DOA

	Sans facultés affaiblies par l'alcool	Avec facultés affaiblies par l'alcool	Pourcentage - avec facultés affaiblies
Avant : de 2016 à 2018 (moyenne)	750	171	18,6 %
Après : 2019	704	104	12,9 %
Pourcentage de variation avant-après	-6,1 %	-39,3 %	

Pour déterminer si la diminution du nombre d'accidents mortels causés par l'alcool était liée aux caractéristiques des conducteurs, une répartition selon l'âge et le sexe des conducteurs décédés a été examinée pour les périodes précédant et suivant l'introduction du DOA. Au cours de la période de trois ans précédant l'introduction du DOA, les hommes représentaient 82,1 % des accidents mortels causés par l'alcool. Dans l'année suivant l'introduction du DOA, la proportion d'hommes n'a pas changé (81,5 %; $z=0,1$, $p>0,9$).

La figure 2 présente le pourcentage de décès liés à la conduite avec facultés affaiblies au cours des périodes précédant et suivant l'introduction du DOA selon le groupe d'âge. À l'exception des conducteurs les plus jeunes (c.-à-d. de 15 à 19 ans) et les plus âgés (c.-à-d. de 66 ans et plus), on a constaté une baisse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool au cours de la période suivant l'introduction du DOA dans l'ensemble des groupes d'âge.

⁵ Une valeur p inférieure à ,05 est généralement interprétée comme étant statistiquement significative; la probabilité que le résultat se produise par hasard est inférieure à 5 sur 100.



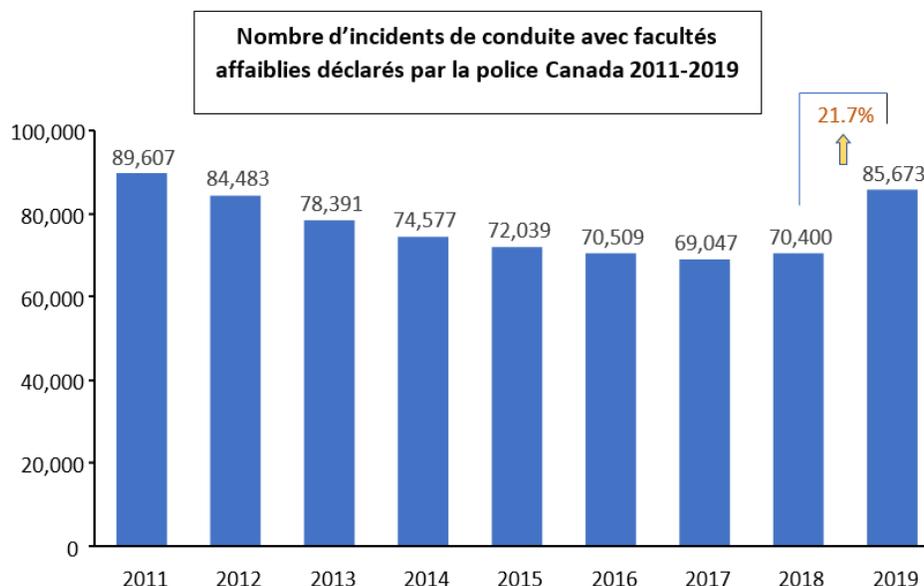
Les enquêtes comportant des tests d'haleine lors des contrôles routiers aléatoires ont montré à maintes reprises que la conduite avec facultés affaiblies se produit davantage les fins de semaine (Beirness, 2019). Il n'est pas surprenant que les décès liés à l'alcool soient aussi plus fréquents les fins de semaine (p. ex. Beirness et coll., 2021). Les services de police prennent souvent des mesures d'application de la loi à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies les soirs de fin de semaine lorsque les conducteurs en état d'ébriété sont plus susceptibles d'être sur la route. Il est possible que l'introduction du DOA incite les conducteurs qui pourraient consommer de l'alcool à éviter ces périodes à risque élevé. Par conséquent, les données sur les conducteurs en état d'ébriété mortellement blessés ont été étudiées afin d'évaluer les effets dissuasifs initiaux du DOA, en prenant en compte la fréquence des accidents mortels causés par l'alcool les fins de semaine (c.-à-d. les samedis et dimanches). À l'aide des données de cinq provinces, il a été déterminé qu'avant la mise en œuvre du DOA, 44,5 % des décès de conducteurs en état d'ébriété se produisaient les samedis ou dimanches. À la suite de la mise en œuvre du DOA, un pourcentage beaucoup plus faible (32,6 %) des décès de conducteurs en état d'ébriété s'est produit les fins de semaine ($z=2,07$, $p<0,05$). Cette constatation concorde avec l'effet dissuasif général du DOA.

Incidents de conduite avec facultés affaiblies

Bien que l'objectif du DOA soit de réduire la prévalence globale de la conduite avec facultés affaiblies, au cours des premières étapes de sa mise en œuvre, un plus grand nombre de conducteurs en état d'ébriété devrait être détecté avant que le dépistage ne soit bien connu des conducteurs

Les données annuelles du Programme de déclaration uniforme de la criminalité sur les incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police ont été utilisées pour examiner l'incidence initiale du DOA sur les incidents de conduite avec facultés affaiblies

(Moreau, 2019; Moreau et coll., 2020). La figure 3 présente le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada de 2011 à 2019. On y dénote une tendance à la baisse constante du nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies de 2011 à 2018, suivie d'une forte augmentation (21,7 %) en 2019⁶. Il n'y a aucune raison particulière de soupçonner que la prévalence globale des comportements de conduite avec facultés affaiblies a augmenté considérablement dans la population en 2019. Une hypothèse raisonnable pour expliquer cette augmentation est que, grâce à l'utilisation du DOA, les services de police identifient plus efficacement les conducteurs en état d'ébriété qui autrement auraient pu passer inaperçus.



Exécution de la loi relative au DOA

Les données sur les barrages routiers des services de police (connus sous le nom de *Checkstop* en Alberta) pour le dépistage de l'alcool ont été obtenues du service de police d'Edmonton pour les années 2014 à 2019 et sont présentées au tableau 2. À compter du 21 décembre 2018, les policiers ont reçu la directive de recourir au DOA lors de chaque interaction entre policier et conducteur. Ces données permettent d'évaluer les effets initiaux du DOA et d'aider à comprendre les effets du passage du dépistage d'alcool des conducteurs fondé sur des soupçons au DOA.

Le tableau 3 présente une comparaison des données obtenues lors de ces barrages routiers au cours de la période de trois ans précédant l'introduction du DOA avec les données de la période d'un an qui suit. Les données de 2018 et 2019 ont été rajustées pour tenir compte des cinq opérations *Checkstop* menées en 2018 après l'introduction du dépistage⁷. Les colonnes en

⁶ Les incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont représenté 2 009 des 15 273 incidents supplémentaires signalés en 2019.

⁷ Ce rajustement a été effectué en calculant le nombre moyen d'événements (p. ex. le nombre de véhicules vérifiés, le nombre d'arrestations pour conduite avec facultés affaiblies) par opération *Checkstop* en 2019 et en multipliant cette moyenne par cinq (c.-à-d. le nombre d'opérations *Checkstop* avec le DOA effectuées en 2018). Le résultat a été soustrait des données de 2018 et ajouté à la série de données suivant l'introduction du DOA. Par exemple, en 2019, il y a eu 182 arrestations pour conduite avec facultés affaiblies dans le cadre de 35 opérations *Checkstop*, soit une moyenne de 5,2. Compte tenu de cette moyenne, les cinq opérations *Checkstop* effectuées en 2018 avec le DOA devraient avoir entraîné 26 arrestations pour conduite avec facultés affaiblies (5,2 x 5). Ces 26 arrestations ont

couleur du tableau 3 présentent les comparaisons qui ont été réalisées entre les périodes précédant et suivant l'introduction du DOA. La première colonne en couleur indique le nombre de tests effectués à l'aide d'un appareil de détection approuvé (ADA) en pourcentage de tous les véhicules vérifiés (ADA/véhicules vérifiés). Au cours de la période précédant l'introduction du DOA, lorsque le dépistage reposait sur des soupçons, les policiers effectuaient des tests à l'aide d'un ADA à 11,6 % des conducteurs. Après l'introduction du DOA, ce pourcentage est passé à 99,2 %. Cela indique clairement que le DOA a été efficace pour tester pratiquement tous les conducteurs arrêtés.

été soustraites des données de 2018 et ajoutées aux données suivant l'introduction du DOA. Le même processus a été utilisé pour rajuster les autres indicateurs du tableau également.

Tableau 2 : Données des opérations *Checkstop* du service de police d'Edmonton (2014 à 2019)*

Année	Nombre d'opérations	Arrestations pour conduite avec facultés affaiblies	Suspensions immédiates du permis de conduire	Suspensions du permis de conduire par étapes	Conducteurs suspendus arrêtés	Total des véhicules vérifiés	Total des tests à l'aide d'un ADA
2014	31	174	77	71	21	8980	1116
2015	30	153	102	79	21	9112	1096
2016	32	149	88	91	20	9720	1010
2017	34	127	81	82	29	9844	1035
2018	35	149	71	107	32	10 728	2676
2019	35	182	125	157	32	10 519	10 429

* Les données fournies par le détective Robert Davis sont utilisées avec son autorisation.

Tableau 3 : Comparaison des statistiques des opérations *Checkstop* pour la période précédant l'introduction du DOA avec celles pour la période suivant l'introduction du DOA

Période	Nombre d'opérations	Total des véhicules vérifiés	Total des tests à l'aide d'un ADA	ADA/véhicules vérifiés	Arrestations pour conduite avec facultés affaiblies	Suspensions immédiates du permis de conduire	Suspensions du permis de conduire par étapes	Total des mesures d'application de la loi prises	Mesures d'application de la loi/véhicules vérifiés	Mesures d'application de la loi/opération <i>Checkstop</i>	Conducteurs suspendus arrêtés	Conducteurs suspendus arrêtés/total des véhicules vérifiés
Avant le DOA	157	46 882	5443	11,61 %	726	401	408	1535	3,27 %	9,78	120	0,26 %
DOA	40	12 021	11 919	99,15 %	208	143	179	530	4,41 %	13,25	35	0,29 %

Bien que ce ne soit pas indiqué dans le Tableau, il est facile de démontrer que le nombre de véhicules vérifiés par l'opération *Checkstop* n'a pas varié entre les périodes précédant et suivant l'introduction du DOA (298,6 par rapport à 300,5). En supposant que la durée d'une opération *Checkstop* n'a pas changé, cette dernière constatation suggère que le dépistage de l'alcool chez presque tous les conducteurs au moyen d'un ADA est une méthode rapide et efficace qui ne diminue pas le nombre de véhicules vérifiés. En fait, dans les cas où le conducteur n'a pas été détenu, le temps moyen requis pour un arrêt aux fins d'un DOA, y compris un test à l'aide d'un ADA, était de 95 secondes. Le temps le plus court requis a été de 30 secondes.

La deuxième colonne de couleur du tableau 3 présente le nombre total de conducteurs qui ont fait l'objet de mesures d'application de la loi après avoir obtenu un résultat positif au test de dépistage d'alcool. Il s'agit de la somme des « arrestations pour conduite avec facultés affaiblies », des « suspensions immédiates du permis de conduire » et des « suspensions – permis de conduire par étapes »⁸. Les deux colonnes de couleur suivantes présentent différentes façons de voir les variations dans le nombre de mesures d'application de la loi, au cours de la période précédant l'introduction du DOA par rapport à la période suivant son introduction. La première présente le nombre de mesures d'application de la loi en pourcentage du nombre de véhicules vérifiés; la deuxième présente le nombre de mesures d'application de la loi par opération *Checkstop*. Les deux indicateurs montrent une augmentation d'environ 33 % des mesures d'application de la loi durant la période suivant l'introduction du DOA. Cela montre que le DOA est beaucoup plus efficace pour détecter les conducteurs en état d'ébriété que le dépistage fondé sur des soupçons.

Les deux dernières colonnes du tableau 3 indiquent le nombre et le pourcentage de conducteurs suspendus arrêtés pendant les opérations *Checkstop*. Il n'y a aucune raison particulière de soupçonner que le nombre de conducteurs dont le permis a été suspendu et qui ont été repérés aux contrôles routiers varierait en raison du DOA. En fait, les données n'indiquent aucune variation du pourcentage de conducteurs suspendus arrêtés.

Les données présentées au tableau 3 peuvent également être utilisées pour montrer que si le taux de détection des conducteurs en état d'ébriété n'avait pas augmenté après l'introduction du DOA, mais qu'il était demeuré le même que celui au cours des opérations *Checkstop* fondées sur des soupçons, 143 conducteurs en état d'ébriété auraient probablement échappé à la détection. À l'inverse, si le DOA avait été en vigueur pendant la période précédant son introduction, le taux accru de détection aurait permis d'identifier environ 532 conducteurs en état d'ébriété de plus qui auraient fait l'objet de mesures d'application de la loi.

Comme il n'y a aucune raison de croire qu'il y a eu une augmentation soudaine du taux de conduite avec facultés affaiblies dans la population, les données d'application de la loi d'Edmonton illustrent l'efficacité et l'efficacité accrues associées au DOA pour détecter les conducteurs qui ont bu. Au fur et à mesure que la population prend conscience de la probabilité accrue d'être dépistée pour la présence d'alcool et d'une plus grande certitude d'être détectée et sanctionnée si elle a dépassé la limite d'alcool, le taux global de conduite avec facultés affaiblies devrait commencer à diminuer.

⁸ En Alberta, une suspension immédiate est une suspension du permis de conduire pendant trois jours pour la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 50 mg/dl qui est imposée au moment de l'infraction. Une suspension de permis de conduire par étapes est une suspension du permis de conduire pendant 30 jours imposée aux conducteurs débutants du programme de permis de conduire par étapes qui conduisent avec une quantité quelconque d'alcool ou de drogue dans leur organisme au moment de l'infraction. (Ces programmes ont par la suite été modifiés le 1^{er} décembre 2020.)

Analyse

Le DOA a été introduit au Canada afin de réduire le nombre de décès et de blessures causés par la conduite avec facultés affaiblies. En donnant aux policiers les moyens et le pouvoir de contrôler un grand nombre de conducteurs pour détecter la présence d'alcool, le DOA accroît la probabilité perçue et réelle de détection et de sanction des conducteurs en état d'ébriété, ce qui constitue des facteurs importants pour créer et maintenir un niveau élevé de dissuasion générale. Ce projet visait principalement à mener une enquête préliminaire sur l'incidence du DOA au Canada par l'examen des données sur les accidents mortels causés par l'alcool. Ces données ont été complétées par des données sur les incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police et des données sur les mesures d'application de la loi relatives au DOA d'Edmonton.

Les données de cinq provinces sur les décès de conducteurs au cours des trois années précédant l'introduction du DOA ont été utilisées pour évaluer l'ampleur de l'incidence initiale du DOA sur les décès liés à la conduite avec facultés affaiblies. Au cours de la première année suivant l'introduction du DOA, les décès liés à la conduite avec facultés affaiblies étaient de 39 % inférieurs à la moyenne des trois années précédentes. Il n'y a pas eu d'effet différentiel sur les décès liés à la conduite en état d'ébriété chez les hommes et les femmes, mais les conducteurs de 19 à 65 ans étaient plus susceptibles que les conducteurs plus jeunes et plus âgés d'afficher une réduction du pourcentage de décès liés à l'alcool.

Il a également été observé que le pourcentage de tous les accidents mortels causés par l'alcool était plus faible les fins de semaine après l'introduction du DOA. Une explication possible de cette constatation est que les conducteurs prenaient délibérément des mesures pour éviter de conduire après avoir consommé de l'alcool les fins de semaine afin de réduire leur risque d'être arrêtés par la police et d'être soumis à un dépistage de la présence d'alcool. Bien qu'il s'agisse d'une hypothèse, les données concordent avec une perspective de dissuasion générale.

À première vue, l'augmentation considérable du nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au cours de la première année complète suivant l'introduction du DOA semble aller à l'encontre de l'objectif global du DOA. Toutefois, le passage de l'utilisation de techniques sensorielles et de techniques d'observation pour détecter l'alcool à une approche technologique intrinsèquement plus fiable et précise (c.-à-d. les ADA) devrait entraîner une augmentation du taux de détection et presque éliminer la probabilité que les conducteurs en état d'ébriété puissent échapper à la détection aux barrages routiers. Par conséquent, l'effet initial de la mise en œuvre du DOA pourrait signifier une augmentation du nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies signalés, en raison de son efficacité accrue pour identifier les conducteurs en état d'ébriété. À mesure que la population de conducteurs est sensibilisée au DOA et constate que la probabilité que les conducteurs en état d'ébriété soient détectés par la police se généralise, la prévalence globale de la conduite avec facultés affaiblies et le nombre d'incidents signalés devraient diminuer.

Les données fournies par le service de police d'Edmonton révèlent sans aucun doute l'efficacité et l'efficacités de la mise en œuvre du DOA. Non seulement elles montrent que le dépistage de l'alcool à l'aide d'un ADA aux barrages routiers de la quasi-totalité des conducteurs peut être effectué rapidement sans que cela ait une incidence sur le nombre de conducteurs vérifiés, mais aussi que plus de conducteurs en état d'ébriété sont détectés. La sensibilisation accrue au DOA chez les conducteurs ainsi que la connaissance qu'ils ne peuvent échapper à la détection sont des éléments importants d'une dissuasion efficace.

Les résultats de cette étude permettent d'être optimiste quant aux effets bénéfiques du DOA au Canada. Toutefois, il faut rappeler que les résultats sont fondés sur des données préliminaires provenant de plusieurs administrations et que les constatations peuvent ne pas être représentatives de celles d'autres provinces ou territoires. On reconnaît aussi que les enquêtes sur les accidents mortels peuvent prendre beaucoup de temps, et que tous les dossiers n'étaient peut-être pas terminés au moment où les données ont été mises à disposition pour cette étude. De plus, aucune tentative n'a été faite pour évaluer dans quelle mesure le DOA a été mis en œuvre dans les provinces ou territoires ou pour tenir compte des autres programmes et politiques liés à la conduite avec facultés affaiblies qui peuvent avoir contribué aux résultats observés. Des recherches plus poussées au cours des prochaines années seront déterminantes pour évaluer l'incidence à plus long terme du DOA et pour affiner l'approche de la mise en œuvre afin de renforcer et de maintenir un effet bénéfique sur la conduite avec facultés affaiblies.

Références

- Beirness, D.J. (2019). *A Compilation of Jurisdictional Roadside Surveys Conducted Prior to Cannabis Legalization*. Ottawa. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Beirness, D.J., Gu, K., Lowe, N., Woodall, K.L., Desrosiers, N., Cahill, B., Peaire, A. et Porath, A. (2021). Cannabis, alcohol and other drug findings in fatally injured drivers in Ontario. *Traffic Injury Prevention*, 22(1), 1-6.
- Compton, R. (1985). *Pilot Test of Selected DWI Detection Procedures for Use at Sobriety Checkpoints*. DOT HS 806 724. Washington, D.C., National Highway Traffic Safety Administration.
- Henstridge, J., Homel, R., et Mackay, P. (1997). *The Long-term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis*. Canberra, Australie. Federal Office of Road Safety.
- Homel, R., Mackay, P., et Henstridge, J. (1995). *The impact on accidents of random breath testing in New South Wales: 1982-1992*. Dans C. K. McLean (éd.), *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (p. 849-858). Adelaide: NHMRC Road Accident Research Unit, The University of Adelaide.
- Moreau, G. (22 juillet 2019). Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2018. *Juristat* (produit n° 85-002-X au catalogue). Ottawa (Ont.) Statistique Canada.
- Moreau, G., Jaffray, B., et Armstrong, A. (29 oct. 2020). Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2019. *Juristat* (produit n° 85-002-X au catalogue). Ottawa (Ont.) Statistique Canada.
- Ross, H. (1984). *Detering the Drinking Driver. Legal Policy and Social Control*. Lexington, Mass.: D.C. Heath and Company.
- Wells, J.K., Green, M.A., Foss, R.D., Ferguson, S.A., et Williams, A.F. (1997). Drinking drivers missed at sobriety checkpoints. *Journal of Studies on Alcohol*, 58, 513–517.