

# STRATÉGIE SUR LES CONDUCTEURS À RISQUE

**Préparée pour :**

**Le Comité permanent sur la sécurité routière -  
recherche et politiques du CCATM**

**20 juin 2001**

## **RÉSUMÉ**

Dans le cadre de la Vision 2001, le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques a créé un groupe de travail sur les conducteurs à risque (CR). Ce document traite d'un des éléments essentiels du mandat alloué au groupe de travail, soit le développement d'une stratégie globale pour aborder les conducteurs à risque.

Les conducteurs à risque maintiennent des comportements comme la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et le non-respect des feux rouges, ce qui augmente la probabilité qu'ils soient impliqués dans une collision entraînant des décès ou des blessures graves. En se basant sur une définition fonctionnelle du CR, soit comme un conducteur avec facultés affaiblies invétéré (taux d'alcoolémie  $\geq 0,16$ , refus de se soumettre à l'alcootest ou offenses répétées), ou encore un conducteur impliqué dans trois événements distincts (contraventions aux lois ou accidents) au cours d'une période de deux ans, les CR représentent 3 % à 4 % des conducteurs canadiens et seront mis en cause dans environ 12 % des accidents mortels et 8 % des accidents avec blessures qui surviendront au cours des deux prochaines années. Étant donné le niveau actuel de contrôle, la plupart des comportements à risque ne sont pas détectés et, ainsi, l'ampleur du problème est nettement plus grande que ce qu'indiquent les dossiers de conduite.

Par définition, le CR ne veut pas changer son comportement et, par conséquent, on recommande de faire preuve de circonspection pour l'établissement des objectifs. L'objectif proposé est le suivant :

- ***Réduire de 20 % le nombre de décès et de blessures graves associés aux conducteurs à risque d'ici 2010.***

Pour atteindre cet objectif, la stratégie identifie plusieurs orientations précises en ce qui a trait à la recherche, à la technologie, à la promotion, à la législation et au contrôle. Par conséquent, on recommande que :

### **1. Le CCATM appuie la stratégie globale sur les conducteurs à risque et définit un échéancier de 10 ans pour sa mise en œuvre (dans le cadre de la Vision 2010 sur la sécurité routière);**

Pour être efficace, la stratégie sur les CR exige que les administrations mettent en œuvre tous ses éléments de base. En outre, on suggère qu'une attention spéciale soit portée aux éléments suivants :

- En fonction de la définition fonctionnelle, chaque administration évaluera l'ampleur de sa population de CR et son implication dans les accidents d'ici la fin de 2002, et de nouveau en 2005 et en 2010; ceci devra être fait conformément à la méthodologie développée par le Groupe de travail sur la recherche;

- Chaque administration révisera sa législation en fonction des éléments de base identifiés pour les jeunes conducteurs, les conducteurs avec facultés affaiblies invétérés et les conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts;
- Le niveau de détection des CR doit être notablement augmenté par une intervention précoce et être appuyé par un système de contrôle automatisé ou encore d'autres moyens conventionnels;
- Le groupe de travail sur les CR produit un rapport de surveillance annuel sur les progrès dans l'implantation de la stratégie.

## **TABLE DES MATIÈRES**

RÉSUMÉ.....	2
1. TOILE DE FOND .....	5
1.1 Mandat et objet.....	5
1.2 Principaux comportements à risque .....	5
1.3 Groupes à risque .....	7
1.4 Définition fonctionnelle du CR.....	8
2. OBJECTIF .....	8
3. STRATÉGIE .....	9
3.1 Analyse .....	9
3.2 Produit (technologie).....	10
3.3 Promotion .....	10
3.4 Législation .....	11
3.4.1 Jeunes conducteurs .....	11
3.4.2 Conducteurs avec facultés affaiblies invétérés .....	11
3.4.3 Conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts.....	12
3.4.4 Autres éléments de législation.....	13
3.5 Contrôle .....	13
4. RECOMMANDATIONS .....	14
5. RÉFÉRENCES.....	15

## **1. TOILE DE FOND**

### **1.1 Mandat et objet**

Dans le cadre de la Vision 2001, le Comité permanent sur la sécurité routière - recherche et politiques a créé un groupe de travail sur l'élaboration de la stratégie touchant les conducteurs à risque (CR). Le mandat du groupe de travail sur les CR est :

- D'entreprendre une révision approfondie des stratégies de contrôle, d'éducation et de législation pour contrer les conducteurs à risque;
- D'établir un profil des conducteurs à risque en fonction d'une définition fonctionnelle;
- De développer une stratégie globale pour contrer les conducteurs à risque;
- De développer un programme de marketing pour la présentation aux responsables du système judiciaire et des services de police.

Ce document résume le travail effectué jusqu'à maintenant en proposant une stratégie globale pour contrer les CR. La stratégie est basée sur plusieurs éléments de contributions antérieures, notamment un sondage sur les pratiques actuelles des administrations concernant les CR (Vézina, 2000), une révision complète de la documentation pertinente (Vézina, 2001) ainsi qu'une étude sur le profil des CR (TIRF, 1997).

### **1.2 Principaux comportements à risque**

Par définition, un comportement de conduite à risque correspond à tout comportement associé à une probabilité notablement plus élevée d'être impliqué dans un accident, le terme «notablement» correspond à un niveau supérieur à ce qui est généralement toléré dans une société donnée. Les comportements de conduite à risque sont nombreux et souvent interreliés. Toutefois, il semble que quatre comportements de conduite soient universellement considérés comme des risques importants – c'est-à-dire la conduite avec facultés affaiblies, la vitesse excessive, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et le non-respect des feux rouges ou des signaux d'arrêt.

#### **Conduite avec facultés affaiblies**

L'alcool est associé à 40 % des décès et 20 % des blessures graves sur la route. Environ 25 % des conducteurs ont admis avoir conduit après avoir bu, au moins occasionnellement (TIRF, 1997). À chaque nuit, on estime qu'un conducteur sur dix a bu, et qu'entre 2 % et 3 % dépassent la limite légale. D'autres études récentes ont attiré l'attention des gouvernements sur les niveaux d'alcoolémie plus élevés; environ 2/3 des conducteurs impliqués dans un accident mortel ou grave après avoir bu présentaient un taux d'alcoolémie de 160 mg% ou plus ( $\geq 0,16$ ).

### **Non-utilisation de la ceinture de sécurité**

Environ 90 % des conducteurs bouclent leur ceinture de sécurité. Toutefois, les 10 % qui ne l'utilisent pas sont associés à 40 % des décès (Gutoskie, 1999). Bien que la non-utilisation de la ceinture n'augmente pas le risque d'accident comme tel, de nombreuses preuves démontrent que ce comportement est associé à d'autres comportements à risque. Combiné à l'efficacité de la ceinture pour réduire les risques de décès en cas d'accident, ce dernier fait explique la surreprésentation notable de personnes n'utilisant pas la ceinture parmi les conducteurs mortellement blessés.

### **Vitesse excessive**

D'après les rapports d'accident de la police, la vitesse excessive est responsable de plus de 25 % des accidents mortels, et de près de 20 % des accidents avec blessures graves. Une récente étude australienne (Kloeden & al., 1997) estime que chaque tranche de 5 km/h au-delà de la limite de vitesse double le risque d'implication dans un accident mortel. Même si la grande majorité des conducteurs dépassent la limite de vitesse autorisée, la vitesse excessive (> 20 km/h au-delà de la limite) est concentrée sur environ 15 % des conducteurs.

### **Non-respect des feux rouges ou des panneaux d'arrêt**

D'après une récente étude parmi les administrations, environ 7 % des décès et 8 % des blessures graves ont lieu à des intersections avec signalisation. Bien que la situation varie beaucoup d'une intersection à l'autre, le non-respect des feux rouges ou des panneaux d'arrêt est évalué aux alentours de 1 % ce qui – étant donné le grand volume de circulation – représente un problème appréciable. De même, les infractions aux feux rouges et aux panneaux d'arrêt représentent environ 18 % des contraventions au code de la route signalées par la police.

### **Chevauchement entre les comportements de conduite à risque**

De plus en plus de documentation démontre un chevauchement considérable entre les comportements de conduite à risque. Le lien entre l'alcool au volant et la non-utilisation de la ceinture est déjà bien établi. Par exemple, les études routières démontrent qu'on retrouve chez les non-usagers de la ceinture deux fois plus d'incidences de conduite avec facultés affaiblies. Ainsi, le profil des conducteurs mortellement blessés qui n'utilisaient pas leur ceinture de sécurité est, dans une grande mesure, similaire à celui de ceux qui décèdent après avoir conduit en état d'ébriété : fin de semaine, soirée, conducteur de sexe masculin, etc. D'autres chevauchements ont été observés entre la vitesse excessive et le non-respect des feux rouges, entre le non-respect des feux rouges et la non-utilisation de la ceinture, etc. L'ampleur exacte de ces chevauchements de comportements à risque n'est pas encore connue. On ne peut présumer que ces comportements sont associés aux mêmes personnes, mais les chevauchements semblent prévaloir clairement.

### 1.3 Groupes à risque

Dans ses travaux antérieurs, le groupe de travail a développé la définition fonctionnelle suivante du CR : *«Les conducteurs à risque maintiennent des comportements comme la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et le non-respect des feux rouges, ce qui augmente la probabilité qu'ils soient impliqués dans une collision entraînant des décès ou des blessures graves»*. Mais qui sont ces conducteurs?

Le profil établi par TIRF (1997) a révélé certaines caractéristiques proéminentes : jeune, de sexe masculin, travailleur, revenu faible à modéré, autres comportements non sécuritaires, recherche d'émotions fortes, agressivité et dossier de contraventions et d'accidents antérieurs. Toutefois, la connaissance des caractéristiques du CR a peu d'utilité, sauf si elle permet de bien saisir la problématique. Ainsi, il semble que trois groupes à risque – à l'encontre de qui des mesures spécifiques peuvent être mises au point – peuvent être immédiatement identifiés.

- Jeunes conducteurs (< 25 ans)
- Conducteurs avec facultés affaiblies invétérés
- Conducteurs avec dossier de contraventions et d'accidents antérieurs

Le groupe des 16 à 24 ans représente un conducteur sur huit, mais est mis en cause dans un accident avec blessures sur quatre. Ce risque d'implication dans un accident correspond également au dossier de contraventions au code de la route pour ce groupe, soit une proportion similaire de 25 % du total des contrevenants.

Le groupe des conducteurs avec facultés affaiblies invétérés est constitué de ceux présentant un taux d'alcoolémie élevé ( $\geq 0,16$ ) ou des contrevenants récidivistes qui représentent près des 2/3 des conducteurs avec facultés affaiblies impliqués dans des accidents graves. Étant donné la probabilité relativement faible de détection, une première condamnation pour conduite avec facultés très affaiblies est rarement une première offense et, de ce fait, un taux d'alcoolémie élevé peut être associé à une incidence élevée de récidive. Les principales caractéristiques des conducteurs avec facultés affaiblies invétérés est un diagnostic commun d'abus et de dépendance à l'alcool.

Les condamnations et/ou accidents précédents peuvent être utilisés pour identifier les CR. À mesure que le nombre d'événements précédents augmente (contravention ou collision), la probabilité d'une implication future dans un accident mortel augmente également. Au cours d'une période de deux ans, un événement est associé à un facteur de risque de 1,5, deux événements donnent un facteur de risque de 2,5 et trois événements représentent un facteur de risques de 4,5 d'implication dans un accident mortel. Dans ce dernier cas (3 événements), le risque est similaire à celui de la conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,10 (Vézina, 2001).

## 1.4 Définition fonctionnelle du conducteur à risque

En fonction de la révision approfondie des comportements et des groupes à risque, la définition suivante<sup>1</sup> du CR est proposée :

- Un conducteur impliqué dans trois événements distincts ou plus (contravention aux règles de circulation<sup>2</sup>, offense au Code criminel ou collision)<sup>3</sup> au cours d'une période de deux ans
- OU
- Un conducteur condamné pour une première offense<sup>4</sup> avec un taux d'alcoolémie  $\geq 0,16$ , ou refusant de fournir un échantillon d'haleine, ou encore une offense répétée (y compris la conduite avec permis suspendu ou résilié).

On estime qu'entre 3% et 4% des conducteurs canadiens correspondent actuellement à cette définition, et ceux-ci seront impliqués dans environ 12 % des accidents mortels et 8% des accidents avec blessures qui surviendront au cours des deux prochaines années. Ces chiffres peuvent sembler modestes par rapport à la prévalence des comportements à risque et à leur contribution relative aux accidents avec décès, mais ces chiffres peu élevés reflètent simplement la faible probabilité de détection. Ainsi, le nombre réel de conducteurs à risque est nettement sous-estimé dans le cadre de cette définition fonctionnelle stricte.

## 2. OBJECTIF

Par définition, le CR ne veut pas changer son comportement et, par conséquent, on recommande de faire preuve de circonspection pour l'établissement des objectifs. L'objectif proposé est le suivant :

- ***Réduire de 20 % le nombre de décès et de blessures graves associés aux conducteurs à risque d'ici 2010.***

Une estimation minimale de la contribution des CR aux conditions non sécuritaires représente 12 % des décès et 8 % des blessures graves. Même si ceux-ci ne correspondent pas à la définition fonctionnelle, il est raisonnable de présumer que d'autres CR (n'ayant pas encore été identifiés) modifieront également leur comportement lorsque de nouvelles contre-mesures seront mises en place. Cet effet présumé de dissuasion générale est appuyé par l'impact observé auparavant lors de la mise en œuvre ou de la modification importante du système de points d'inaptitude. Ainsi, on estime que la stratégie ciblera au moins 20 % des décès et des blessures

<sup>1</sup> La définition du CRÉ n'exclut pas l'utilisation de seuils spécifiques pour les nouveaux conducteurs dans un système de permis progressif.

<sup>2</sup> Incluant les suspensions administratives du permis de conduire (ALS).

<sup>3</sup> Toutes les collisions signalées.

<sup>4</sup> La définition fonctionnelle n'exclut pas d'autres types d'événements isolés (par exemple course dans les rues, rage au volant, conduite dangereuse, etc.) pouvant s'avérer suffisamment graves pour justifier une intervention immédiate.

graves. L'impact global de la stratégie devrait alors être de l'ordre de 4% ou plus de tous les décès et blessures graves.

### **3. STRATÉGIE**

La stratégie globale a pour but de développer un ensemble de contre-mesures qui serviront comme modèle général régissant la façon de traiter les conducteurs à risque. La stratégie est basée sur le modèle APPLC : analyse, produit, promotion, législation et contrôle.

#### **3.1 Analyse**

Les principaux comportements à risque ont été décrits dans la section sur la toile de fond. Toutefois, il est important d'identifier précisément les trois principaux groupes à risque ou groupes cibles :

- Jeunes conducteurs (< 25 ans)
- Conducteurs avec facultés affaiblies invétérés (taux d'alcoolémie  $\geq 0,16$  ou offenses répétées)
- Conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts au cours d'une période de deux ans

En outre, on doit souligner que, par définition, les conducteurs à risque ne veulent pas changer, ce qui met en lumière la nécessité de contre-mesures strictes; le potentiel des mesures de promotion/éducation semble assez limité au sein d'un groupe qui désobéit constamment à la loi et ne tient pas compte de la sécurité.

#### ***Éléments de base :***

- En fonction de la définition fonctionnelle, chaque administration doit évaluer l'ampleur de sa population de CR et son implication dans les accidents d'ici la fin de 2002, et de nouveau en 2005 et en 2010; le Groupe de travail sur la recherche devrait développer une méthodologie commune à cette fin.
- Le groupe de travail produit un rapport de surveillance annuel sur les progrès dans l'implantation de la stratégie.

#### ***Autres éléments :***

- Partage des dossiers de contraventions et de collisions entre les administrations canadiennes.

### 3.2 Produit

Dans le cas actuel, le produit ciblé est le comportement. Un changement de comportement peut être obtenu par la promotion, la législation et le contrôle. Toutefois, la technologie actuelle offre la possibilité d'un contrôle systématique de certains comportements à risque. Par exemple, des alcoomètres avec verrouillage de l'allumage devraient être utilisés aussi souvent que possible. Bientôt, des limiteurs de vitesse et/ou des systèmes de navigation imposeront des contraintes strictes sur la vitesse excessive.

#### **Éléments de base :**

- Développer un programme d'amélioration des aptitudes des conducteurs (voir également la section 3.4)

#### **Autres éléments :**

- Transport Canada devrait évaluer la pertinence des dispositifs d'interverrouillage à titre d'équipement obligatoire sur les véhicules, y compris des interverrouillages pour la ceinture de sécurité (tous les véhicules) et des limiteurs de vitesse (camions, motocyclettes);
- Surveillance et/ou recherche de soutien pour le développement de systèmes de sécurité intelligents pour véhicules (régulateurs de vitesse, détecteurs de conduite erratique, etc.).

### 3.3 Promotion

Malgré le potentiel très limité des mesures de promotion auprès d'un groupe rébarbatif comme les CR, la promotion peut avoir un impact notable sur la synergie avec les autres composantes (législation, contrôle) de la stratégie.

#### **Éléments de base :**

- Maximiser la dissémination d'information concernant les amendements législatifs pour contrer les conducteurs à risque;
- Annoncer systématiquement les opérations de contrôle afin d'augmenter le risque perçu d'arrestation.

#### **Autres éléments :**

- Utilisation de messages spécifiques, de réseaux et de circuits de distribution pour chaque sous-groupe de CR : jeunes conducteurs, conducteurs avec facultés affaiblies invétérés et conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts (contenu du message, envoi postal aux contrevenants précédents, etc.).

### 3.4 Législation

En l'absence de solutions technologiques, une modification de comportement parmi les CR se fera par la dissuasion. Les trois principes de base de la dissuasion sont : la certitude, la gravité et la rapidité d'action. Pour contrer les CR, il est plus important de réduire les délais et les échappatoires. De même, la gravité des sanctions doit augmenter, et celles-ci doivent être suffisamment importantes pour dissuader les CR, sans surcharger le système judiciaire avec des contestations et encourager le développement d'une sous-culture criminelle (lorsque le conducteur ne perçoit aucune façon de réintégrer éventuellement le système).

#### 3.4.1 Jeunes conducteurs

Presque tous les conducteurs à risque ont acquis leurs mauvaises habitudes lorsqu'ils étaient jeunes. Ainsi, la mise en œuvre ou le renforcement d'un système de permis de conduire progressif représente une occasion unique d'intervenir tôt dans l'histoire d'un CR. En fait, le système de permis progressif devrait être considéré comme un préalable ou comme la première composante d'un programme d'amélioration des conducteurs.

##### **Éléments de base :**

- Mise en œuvre ou renforcement d'un système de permis progressif, y compris la tolérance zéro pour l'alcool au volant et une limite de points d'inaptitude plus basse;
- Mise en place ou renforcement «d'examens de sortie» basés sur la détection des comportements à risque et des situations risquées;
- Établissement d'une progression graduelle de la durée de suspension (3 mois, 6 mois, 12 mois) pour chaque contravention subséquente aux restrictions;
- Aucune émission de permis pour travail, permis restreint et autres permis temporaires aux conducteurs dont le permis a été suspendu en vertu du système de permis progressif.

##### **Autres éléments :**

- Encourager la participation aux sessions de sensibilisation en groupe pour les conducteurs à qui une première suspension est imposée en vertu du système de permis progressif, et entrevues dans les cas d'une seconde suspension;
- Envisager l'imposition d'une période d'étude/pratique de 3 mois avant la reprise d'un examen théorique ou pratique après un échec initial.

#### 3.4.2 Conducteurs avec facultés affaiblies invétérés

Les conducteurs avec facultés affaiblies invétérés se distinguent des autres conducteurs à risque par leur diagnostic commun d'abus ou de dépendance à l'alcool.

Une stratégie efficace doit être établie pour détecter les conducteurs avec facultés affaiblies invétérés et pour résoudre la nature de leur problème.

**Éléments de base :**

- Augmenter le niveau de détection par une meilleure formation et un meilleur contrôle des services policiers;
- Après une période de suspension minimum, mise en œuvre d'un programme d'interverrouillage de l'allumage du véhicule avec alcootest;
- Évaluation obligatoire pour tous les conducteurs avec fort taux d'alcoolémie ( $\geq 0,16$ ) et dans les cas d'offenses répétées, avec évaluation satisfaisante obligatoire avant la réémission d'un permis régulier.
- Faire un suivi de toutes les interventions associées à l'alcool (suspension à court terme...).

**Autres éléments :**

- Envisager une loi permettant des essais d'haleine au hasard dans le cadre d'opérations de contrôle routier annoncées publiquement;
- Recommandation d'un permis probatoire (tolérance zéro pour le taux d'alcoolémie) pendant un minimum de 2 ans lors de la réémission d'un permis aux conducteurs avec facultés affaiblies invétérés.
- Identification des moyens de simplifier le processus judiciaire.

### 3.4.3 Conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts

Étant donné la probabilité de détection et les seuils actuellement en vigueur, le système de points d'inaptitude courant semble trop permissif à l'égard du risque associé aux personnes déjà impliquées dans 3 événements distincts (contreventions aux règles de la circulation, offenses criminelles ou accidents) au cours d'une période de deux ans. Ainsi, il existe un besoin évident de réviser le système de points d'inaptitude actuel.

**Éléments de base :**

- Remplacement ou modification des systèmes de points d'inaptitude actuels avec la mise en place de programmes d'amélioration des conducteurs, tenant compte des contraventions et des accidents.
- Réviser les seuils applicables pour l'envoi d'une lettre d'avertissement dans le cas d'un second événement, et intervention plus rigoureuse dans le cas du troisième événement.

**Autres éléments :**

- Surveiller les dossiers de conduite en fonction de la date de l'offense (ou de l'accident);

- Envisager une suspension à moyen terme (par exemple 45 jours et période doublée pour chaque suspension subséquente) à titre d'intervention plus rigoureuse applicable à un troisième événement;
- Recommander un permis probatoire (tolérance zéro pour le taux d'alcoolémie + 1 événement au maximum) pour un maximum de deux ans lors de la réémission d'un permis suspendu à un conducteur;
- Encourager la participation aux sessions de sensibilisation en groupe pour les conducteurs à qui une première suspension est imposée, et entrevues dans les cas d'une seconde suspension.

### 3.4.4 Autres éléments de législation

Bien que les éléments identifiés ci-dessus s'adressent à des groupes spécifiques, certains éléments peuvent cibler tous les conducteurs à risque :

#### ***Éléments de base :***

- Application de la saisie de véhicule dans le cas de conduite avec un permis suspendu ou résilié.

#### ***Autres éléments :***

- Favoriser l'application par les sociétés d'assurance publiques ou privées de primes basées sur le risque réel d'accident.

### 3.5 Contrôle

La connaissance du profil des CR présente un intérêt limité en ce qui concerne les mesures de contrôle, étant donné que celui-ci est basé sur le comportement observé (des véhicules). Toutefois, les circonstances entourant ces comportements à risque peuvent donner de l'information utile aux responsables des contrôles routiers. En plus des schémas déjà bien connus (la conduite avec facultés affaiblies se rencontre surtout la nuit), quelques autres faits peuvent être moins bien connus par les agents de police (décès parmi les non-usagers de la ceinture de sécurité en général, et taux d'incidences pendant la nuit).

Parmi les principes de dissuasion, les mesures de contrôle coercitif sont presque les seules à donner des résultats certains. Quelle que soit la sévérité et la rapidité d'action de la loi, son efficacité demeure largement dépendante de sa mise en œuvre. Il semble assez clair que les conducteurs à risque savent que les niveaux actuels de détection sont très faibles. Il existe deux façons seulement de rehausser la perception du risque d'être arrêté – publiciser les opérations de contrôle et augmenter le niveau réel de contrôle – et les deux sont nécessaires.

**Éléments de base :**

- Chaque administration doit développer un programme de marketing pour le personnel de service judiciaire et les hauts responsables policiers;
- Augmenter la sensibilisation à l'égard du contrôle (par exemple programmes STEP);
- Augmenter notablement le niveau de détection par des systèmes de contrôle automatisés ou d'autres moyens conventionnels.

**Autres éléments :**

-

**4. RECOMMANDATIONS**

Les conducteurs à risque maintiennent des comportements comme la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et le non-respect des feux rouges, ce qui augmente la probabilité qu'ils soient impliqués dans une collision entraînant des décès ou des blessures graves. En se basant sur une définition fonctionnelle du CR, soit comme un conducteur avec facultés affaiblies invétéré (taux d'alcoolémie  $\geq 0,16$ , refus de se soumettre à l'alcootest ou offenses répétées), ou encore un conducteur impliqué dans trois événements distincts (contraventions aux lois ou accidents) au cours d'une période de deux ans, les CR représentent 3 % à 4 % des conducteurs canadiens et seront mis en cause dans environ 12 % des accidents mortels et 8 % des accidents avec blessures qui surviendront au cours des deux prochaines années. Étant donné le niveau actuel de contrôle, la plupart des comportements à risque ne sont pas détectés et, ainsi, l'ampleur du problème est nettement plus grande que ce qu'indiquent les dossiers de conduite.

L'état actuel des connaissances permet l'identification de plusieurs contre-mesures efficaces qui ont été présentées dans le cadre de la stratégie. Par conséquent, on recommande que :

**1. Le CCATM appuie la stratégie globale sur les conducteurs à risque et définisse un échéancier de 10 ans pour sa mise en œuvre (dans le cadre de la Vision 2010 sur la sécurité routière);**

Pour être efficace, la stratégie CR exige la mise en œuvre de tous les éléments de base. En outre, on suggère qu'une attention spéciale soit portée aux éléments suivants :

- En fonction de la définition fonctionnelle, chaque administration évaluera l'ampleur de sa population de CR et son implication dans les accidents d'ici la fin de 2002, et de nouveau en 2005 et en 2010; ceci sera fait d'après la méthodologie développée par le Groupe de travail sur la recherche;

- Chaque administration révisera sa législation en fonction des éléments de base identifiés pour les jeunes conducteurs, les conducteurs avec facultés affaiblies invétérés et les conducteurs déjà impliqués dans 3 événements distincts;
- Le niveau de détection des CR doit être notablement augmenté par une intervention précoce et être appuyé par un système de contrôle automatisé ou encore d'autres moyens conventionnels;
- Le groupe de travail sur les CR produit un rapport de surveillance annuel sur les progrès dans l'implantation de la stratégie.

## **5. RÉFÉRENCES**

GUTOSKIE, P. ***Unbelted Fatally and Seriously Injured Drivers: Canada 1993-1997.*** Transport Canada. Ottawa, On. 1999

KLOEDEN, C.N., McLEAN A.J., MOORE, V.M. & G. PONTE. ***Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement.*** NHMRC Road Accident Research Unit. University of Adelaide. Australie. 1997

TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION. ***Study of the Profile of High-Risk Drivers.*** TIRF. Ottawa, ON. 1997.

VÉZINA, L. ***Driver Improvement and Control Programs and High-Risk Drivers in Canada – A Survey of Canadian Jurisdictions.*** Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Ottawa, On. 2000.

VÉZINA, L. ***Les conducteurs à haut risque : Une revue de la littérature.*** Société de l'assurance automobile du Québec. Québec, QC. 2001.