



606, rue Cathcart, bureau 1 000, Montréal (Québec) H3B 1K9
Téléphone : 514 875-7454 • Télécopieur : 514 875-5990
www.educalcool.qc.ca

ABUS D'ALCOOL AU VOLANT :

**LES EFFETS DE L'AUGMENTATION DE LA PERCEPTION DE
SE FAIRE PRENDRE SI L'ON CONDUIT AVEC LES
FACULTÉS AFFAIBLIES.**

**NOTE D'ÉDUC'ALCOOL
À MONSIEUR SAM HAMAD,
MINISTRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC**

19 OCTOBRE 2010

La modération a bien meilleur goût.

Présentation générale

Éduc'alcool est un organisme sans but lucratif qui mène depuis près de vingt ans des actions de prévention, des programmes d'éducation et des campagnes d'information pour promouvoir la consommation responsable de l'alcool. Son objectif est d'améliorer la relation des Québécois à l'alcool et de promouvoir la consommation modérée des boissons alcooliques tout en prévenant les conséquences de la consommation excessive.

De multiples études scientifiques à l'appui, Éduc'alcool affirme que la première mesure à prendre pour réduire la conduite avec les facultés affaiblies au Québec est d'accroître la perception des conducteurs québécois qu'ils vont se faire prendre s'ils conduisent avec un taux supérieur à la limite légale.

C'est la première mesure à prendre. Sans qu'elle ne soit mise en vigueur et qu'elle soit intégrée par les Québécois, toute autre mesure et toute sanction auraient, au mieux, un effet à court terme (Blais et Maurice, 2010 : 61), tout à fait marginal et, au pire, elles donneraient l'illusion que l'on s'est attaqué au problème.

Le Ministre a demandé à Éduc'alcool de creuser davantage cette notion et de tenter d'en déterminer les effets concrets.

Bien que nul ne soit en mesure de prédire avec précision et certitude les effets de mesures de prévention, pas plus celle-ci que les autres – toute affirmation péremptoire à ce sujet ne serait que démagogie -, ***il est possible d'affirmer que les résultats seront probants.***

C'est l'objectif de cette note soumise respectueusement à monsieur Sam Hamad.

1.- Comment augmenter la perception que l'on va se faire prendre si l'on conduit avec les facultés affaiblies

Parce que la certitude de la sanction et la probabilité objective de l'arrestation sont les mesures les plus efficaces pour influencer les conducteurs les plus susceptibles de conduire avec de haut taux d'alcoolémie, il faut d'abord et avant tout simplifier les procédures policières et appliquer les lois dans toute leur rigueur, particulièrement aux heures et aux endroits les plus à risque.

C'est ce qu'a affirmé Educ'alcool dans ses mémoires relativement aux divers projets de loi visant à réformer le code de la sécurité routière. Ce faisant, l'organisme rejoignait l'une des plus importantes recommandations de la Table québécoise sur la sécurité routière qui portait le numéro 6 et qui se lit ainsi :

6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté

Sans mesures d'exécution de la loi, les citoyens ne croiront pas qu'ils risquent de se faire prendre et d'être punis et ils pourraient ne pas être suffisamment incités à se conformer à la loi.

Parmi les mesures les plus efficaces que l'on puisse implanter pour augmenter la perception qu'on va se faire prendre si on conduit avec les facultés affaiblies on note les suivantes : **augmenter considérablement le nombre de barrages policiers, les rendre très visibles, particulièrement aux heures et aux endroits les plus à risque et en publiciser l'existence.**

Cela signifie que l'on multiplie les barrages policiers aux moments où il y a le plus de conducteurs sur les routes, aux heures les plus achalandées les soirs et les fins de semaine, de façon à ce que tous, voient sur une base régulière, des barrages policiers, subissent eux-mêmes des contrôles et voient leurs proches en subir, et ce, sur une base permanente et non seulement sur une base occasionnelle.

Cela signifie aussi qu'il importe de couvrir les moments les plus à risque telles les heures tardives les vendredi et les samedi, les environs des bars et des établissements licenciés quitte à ce que cela perturbe quelque peu le flux de la circulation.

Il n'importe pas que tous les conducteurs soient testés. Il importe toutefois que tous voient qu'il y a des barrages et sentent que leurs chances de se faire prendre se sont élevées.

En plus d'établir des barrages policiers, il importe aussi de le faire savoir aux citoyens. Il faut communiquer le fait qu'il y aura deux fois, trois fois plus de barrages policiers. Il faut également faire en sorte que les médias et les citoyens parlent de ce déploiement.

Tous les barrages devraient systématiquement être communiqués aux médias qui pourraient annoncer aux citoyens à quel endroit et à quelle heure des barrages policiers sont établis.

- *Publiciser les arrestations et les sanctions*

Le nombre des arrestations, des poursuites entamées doit également faire l'objet de communication publique. Plus encore, les procureurs de la Couronne doivent réclamer les sentences les plus sévères dans chaque catégorie de crime et exiger des tribunaux des sentences exemplaires sans le moindre laxisme. Ces condamnations devront aussi également être largement diffusées et communiquées au public. Il est essentiel que la population s'aperçoive que les autorités publiques sont sérieuses lorsqu'il s'agit d'appliquer la loi. Le risque annoncé doit être soutenu par des actions réelles de la part des policiers. De fait, en plus de la probabilité d'être arrêté ou de la fréquence des contrôles, il faut des sanctions sévères et des sanctions promptement appliquées. Selon Dionne et al., (2004), ce sont ces trois facteurs qui caractérisent l'efficacité d'un régime de contrôle routier pour dissuader les infractions au Code de la route.

D'autres mesures permettent d'accroître les chances de se faire prendre si l'on conduit avec les facultés affaiblies. Évoquons ici l'expérience-pilote actuellement en cours en Saskatchewan : RID (Report Impaired drivers).

Par cette campagne, on invite tous les citoyens, conducteurs ou non, à appeler le 9-1-1 et à rapporter à la police tout conducteur en état d'ébriété sur les routes. On informe les citoyens des signes qui permettent de reconnaître qu'un conducteur a les facultés affaiblies et on leur demande de faire leur part de manière à ce que la lutte à ce fléau soit l'affaire de tous. Les résultats ont été probants : pour la seule ville de Saskatoon, entre mars et septembre 2010, il y a eu 1 050 appels rapportant des conducteurs avec les facultés affaiblies et 71 condamnations par les tribunaux.

Il n'est pas dit que cette mesure corresponde à la mentalité québécoise et nous ne sommes pas en mesure d'affirmer qu'elle serait bien reçue par la population. Nous croyons donc qu'il est nécessaire de mesurer son seuil d'acceptabilité avant de la mettre en oeuvre. Il reste toutefois que c'est assurément une mesure qui accroît la perception du risque de se faire épingler si l'on conduit avec les facultés affaiblies.

- *Mener des campagnes de sensibilisation*

Parallèlement à cela, il est essentiel de mener de vastes campagnes de sensibilisation à la probabilité des sanctions et ce, à l'année longue et non seulement, trois ou quatre semaines par an. L'acceptabilité sociale de la sanction est un élément essentiel à l'efficacité de la mesure. Il faut en faire un sujet qui soit systématiquement et régulièrement à l'ordre du jour du débat public. Les messages peuvent être diffusés dans les médias et sur le web et mettre l'accent soit sur les conséquences légales ou sociales associées à la conduite en état d'ébriété.

À cet égard, les résultats de l'évaluation post-campagne de la campagne Alcool 2010 de la SAAQ indiquent que de telles publicités peuvent avoir un bon taux de pénétration au sein de la population générale (SAAQ, 2010). En effet, ce sont 78 %

des Québécois qui, spontanément, se souviennent d'avoir vu, lu ou entendu de la publicité sur l'alcool dans le mois précédent le sondage.

Par contre, il faut souligner que peu de slogans portant sur l'alcool au volant sont cités de manière spontanée par les répondants. C'est donc dire qu'il faut mener davantage de larges campagnes de sensibilisation afin que la non-acceptabilité sociale de la conduite avec facultés affaiblies fasse partie des préoccupations constantes des Québécois.

2.- Des résultats probants

Une étude a examiné les effets de mesure législatives sur l'alcool au volant dans 28 États américains entre 1976 et 2002 (Wagenaar, Maldonado-Molina, Ma, Tobler, & Komro, 2007). Durant cette période, ces auteurs ont relevé de grandes variations entre les États. Selon eux, ces dernières seraient dues **aux provisions légales, aux procédures administratives, à l'allocation des ressources et au pouvoir coercitif qui entourent la loi** relative à la CAS permise pour conduire dans chaque État et qui sont autant de dimensions dont on reconnaît l'impact sur le nombre d'accidents de la route.

Au Japon, en 2002, la réduction de la limite légale du taux d'alcool dans le sang pour opérer un véhicule moteur **a été accompagnée de plusieurs mesures très coercitives**. Notamment, l'amende associée à la conduite en état d'ébriété a été décuplée en passant d'environ 450 dollars canadiens à 4 250 \$, le nombre de points d'inaptitude a sévèrement été ajusté et finalement selon la nouvelle loi, les serveurs et les passagers sont tout aussi coupables que les conducteurs. Puisque les autorités ont largement mis en application les nouvelles dispositions de la loi, Desapriya et ses collègues (2007) ont conclu que c'est la réduction de la limite légale de la CAS associée à ces mesures qui explique la réduction significative du nombre d'accidents au Japon depuis 2002. Et *il y a certainement lieu de se demander si les réductions observées ne sont pas davantage associées aux mesures coercitives qu'à la nouvelle limite en tant que telle*.

En France, les plus récentes données montrent qu'entre 2001 et 2007 malgré une réduction de 40% du nombre d'accidents de la route, **la conduite automobile en état d'ébriété a augmenté de 10%** (Constant et al., 2009). Les auteurs de cette étude montrent qu'en France, la réduction du nombre d'accidents de la route est davantage associée à la loi portant sur la vitesse qu'à celle portant sur la limite légale de CAS. Ils estiment que la raison à ce fait est que **les Français considèrent élevée la possibilité de se faire épingler pour vitesse, mais qu'ils considèrent très mince celle de se faire arrêter pour conduite en état d'ébriété**. L'importance de la croyance en la probabilité réelle de se faire arrêter constitue donc le facteur déterminant.

Plusieurs études consultées concluent que **c'est la crainte de se faire arrêter qui est associée à la réduction de la prise de risque en matière de conduite avec facultés affaiblies** (Desapriya et al., 2007; Vanlaar, 2008; Freeman & Watson, 2009; McCartt, Hellinga, & Wells, 2009; Beck, Fell, & Yan, 2009; Matthews et al., 2009; Taggi & Macchia, 2009). Dans une étude américaine réalisée auprès de

850 individus détenant un permis de conduire du Maryland, il fut démontré que 72% ne croient pas qu'il soit probable qu'ils se fassent interceper s'ils conduisent en état d'ébriété. De plus, moins de la moitié de ces derniers croient qu'ils ne seront ni arrêtés ni accusés s'ils se font interceper. On est donc en droit de se demander **quel pourrait être l'effet d'une loi dont la majorité ne croit pas à l'application.**

D'autres études ont souligné qu'une composante principale de **la force de dissuasion en matière de conduite en état d'ébriété est la présence policière.** Dans une étude réalisée dans l'État de la Virginie, des chercheurs ont comparé une communauté de contrôle à une autre où fut mise en place une approche intégrée de prévention relative à la limite légale de CAS pour conduire (McCartt, Hellinga, & Wells, 2009). Entre l'hiver 2006 et l'automne 2007, une campagne médiatique d'information quant à cette loi fut diffusée et la surveillance policière fut accrue. Notamment, le nombre de barrages policiers est passé de 15 à 60 par mois.

Les résultats de cette étude ont montré que durant cette période, la proportion de buveurs interceptés au volant d'une voiture avec une alcoolémie supérieure à 0,08 était significativement moindre dans la communauté testée que dans la communauté de contrôle. Dans la communauté testée, les proportions de conducteurs avec une alcoolémie supérieure à 0,08 sont passées de 1 % à 0,1 % chez les 16 à 20 ans ; de 1,6 % à 0,7 % chez les 21 à 24 ans et de 5,8 % à 1,8 % chez les 25 ans ou plus. Dans la communauté de contrôle de telles diminutions n'ont pas été observées puisque les proportions de conducteurs en état d'ébriété sont passées de 0,9 % à 1,4 % chez les 16 à 20 ans ; de 2,1 % à 1,5 % chez les 21 à 24 ans et de 1,8 % à 1,7% chez les 25 ans et plus.

Ceci a permis aux auteurs de conclure que **dans la lutte contre la conduite en état d'ébriété, la surveillance policière ainsi que la médiatisation de cette surveillance sont d'importants facteurs de protection.** Ces résultats ont été corroborés par ceux de Fell et al. (Fell, Tippetts, & Levy, 2008) dans une étude réalisée dans sept États américains.

En Italie, le nombre de personnes au volant d'une voiture avec une CAS supérieure à la limite légale est passé de 15% à 6% après que le nombre de barrages policiers soit passé de 250 000 à 800 000 par an (Taggi & Macchia, 2009). **C'est une baisse de 60 % du nombre de délinquants.**

Au Canada, une récente étude a bien souligné l'importance de la surveillance policière et de la mise en application de la loi actuelle pour réduire le nombre d'accidents de la route chez les jeunes (Chamberlain & Solomon, 2008).

Mann et al. (2001) insistent sur le fait qu'une nouvelle loi doit nécessairement être doublée de la volonté d'accompagner cette loi d'un ensemble des mesures et de ressources qui garantissent son succès. Une étude de cas sur la conduite en état d'ébriété produite par le Gouvernement du Canada (2000) conclut que pour être efficaces, l'adoption ou la modification de dispositions législatives doivent faire partie d'un agencement de mesures. Selon le CCATM (2003), la diminution du

nombre de collisions imputables à l'alcool requiert les trois éléments de base que sont

- (a) la coercition et la sensibilisation,
- (b) les initiatives législatives et
- (c) les communications.

« *Le projectile magique ne réside pas dans une seule contre-mesure* » (CCATM, 2003).

Le recensement de 2002 du CAMH sur les pratiques exemplaires pour réduire les collisions dues à l'alcool relève l'importance d'informer le public et de le sensibiliser à la loi ainsi qu'aux conséquences et aux façons d'éviter la conduite en état d'ébriété. Plus précisément, les mesures de sensibilisation doivent parvenir à créer l'élément dissuasif le plus reconnu : la perception du risque d'être arrêté. Tant le CAMH que le gouvernement canadien abondent dans le même sens et concluent leurs rapports en soulignant ***que le public doit être avisé des risques d'arrestation puisque c'est lorsque l'éducation attire l'attention du public sur ces risques et les pénalités qu'entraîne la conduite en état d'ébriété qu'elle est la plus efficace. La population doit percevoir que la loi est férocement mise en application et que le risque pour les fautifs d'être interceptés est élevé.***

Selon Krüger & Vollrath (2004), ce sont essentiellement les ressources policières qui permettent d'entretenir de telles perceptions et ***sans ces ressources, les effets de la loi seront probablement nuls.*** Lorsque la loi n'est pas appliquée, les citoyens ne croiront pas qu'ils risquent de se faire prendre et d'être punis, ce qui en retour, ne les incite pas à se conformer à la loi.

Un récent sondage de la Traffic Injury Research Foundation réalisé par Beirness et al. (2005) indique que plus de 3,5 millions de Canadiens admettent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au moins une fois au cours des 12 derniers mois. ***Ceci n'est probablement pas étranger au fait que présentement au Canada et au Québec, la peur de se faire arrêter soit faible.***

Coxon (2004) rapporte plusieurs études selon lesquelles les conducteurs qui se font arrêter en état d'ébriété ont probablement conduit entre 200 et 2000 fois dans cet état d'illégalité avant d'être finalement interceptés. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils n'ont pas beaucoup craint de se faire arrêter.

3.- Une projection difficile mais des effets certains

Au Québec, le risque d'avoir un accident lors de la conduite en état d'ébriété est très bien compris des conducteurs. Cependant, celui d'être arrêté par les policiers l'est beaucoup moins. Actuellement, ***les conducteurs québécois ne croient pas que le risque de se faire arrêter pour conduite en état d'ébriété soit crédible.***

Selon un rapport publié par la SAAQ (SAAQ, 2010), le risque d'avoir un accident en conduisant avec les facultés affaiblies par l'alcool est encore perçu comme plus élevé que celui d'être arrêté pour avoir adopté ce comportement. Lors de la conduite avec les facultés affaiblies, 84% des conducteurs estiment élevé le risque

d'avoir un accident, alors que 64% considèrent élevé le risque d'être arrêté par les policiers (SAAQ, 2010).

C'est cela qu'il faut changer et qui, au long cours, devrait permettre de significativement réduire le nombre d'accidents de la route où l'alcool est en jeu.

Il est malheureusement extrêmement difficile d'extrapoler avec précision le nombre de vies qui pourraient être sauvées sur les routes du Québec si on augmentait la probabilité d'être arrêté ou la fréquence des contrôles; la sévérité des sanctions ou des amendes; et la promptitude des sanctions. Selon les spécialistes en contrôle routier il est difficile d'évaluer précisément quel serait l'impact d'une augmentation de la probabilité de détection puisque la probabilité actuelle est elle-même inconnue.

Il n'existe pas de statistiques à ce sujet. Par exemple, quelle est la probabilité d'être arrêté pour conduite avec facultés affaiblies à Montréal ou à Québec un vendredi soir ? Aucun intervenant consulté (policier, représentant de la SAAQ) par Dionne et al. (2004) dans le cadre d'une étude économique sur le sujet, n'a pu nous fournir de réponse à cette question de base

Cela étant dit, une autre étude (Blais et Ouimet, 2005) qui avait pour objectif d'évaluer les effets de la probabilité d'être arrêté pour conduite avec facultés affaiblies (CFA), et d'estimer le nombre d'accidents mortels prévenus par la répression de la CFA entre 1980 et 2001 est éloquent.

Dans un premier temps, leurs résultats montrent qu'une **augmentation de la probabilité d'être incarcéré et la mise en place des campagnes médiatiques permettent de réduire significativement les accidents routiers mortels associés à la CFA**. Selon Blais et Ouimet (2005), il est possible d'avancer que 1 784 accidents mortels supplémentaires auraient eu lieu si la probabilité d'être incarcéré pour conduite avec facultés affaiblies était demeurée au même niveau entre 1980 et 2001. Cela est équivalent à **85 accidents mortels par année**.

Notons au surplus qu'aux dires des auteurs, cet estimé est très prudent, car il n'inclut pas l'effet des campagnes médiatiques qui ont des résultats plus spécifiques sur les taux d'accidents mortels de nuit et de fin de semaine, c'est-à-dire sur les accidents associés à la conduite avec facultés affaiblies. Depuis l'entrée en vigueur des campagnes médiatiques, il y a annuellement 1,7 accidents mortels de nuit en moins par 100 000 titulaires.

S'il est établi qu'une augmentation soudaine dans la probabilité d'être arrêté pour CFA se traduit par une réduction significative et immédiate des accidents mortels, les auteurs avancent aussi que les bénéfices à long terme proviennent d'une exposition soutenue aux peines sévères. Une intensification de la répression de la CFA mettrait aussi en place un contexte où les automobilistes seraient plus réceptifs aux messages publicitaires.

Tel que le rapportent Blais et Ouimet (2005 : 568), « cela signifie que l'effet produit par une peine peut changer avec le temps. Au début, les automobilistes s'abstiennent de conduire en état d'ébriété, car ils ont peur des peines. Cependant,

c'est après avoir été exposés pendant plusieurs années à des punitions sévères et aux campagnes médiatiques qu'ils adoptent des comportements par habitude (Gibbs 1975) et qu'ils changent leurs attitudes et valeurs face à la CFA (Andenaes 1974 et 1978). C'est ce qui est appelé « le pouvoir symbolique de la loi » (Snortum 1990) ».

Aussi, il faut faire en sorte que l'arrestation soit perçue comme étant probable ; mais il faut en plus que les juges aient l'occasion de prononcer fréquemment des peines d'incarcération pour qu'elles produisent leur effet dissuasif. La perception que l'on va se faire prendre si on conduit avec les facultés affaiblies, la perception que la loi va être appliquée dans toute sa rigueur et le fait qu'elle le soit sont les éléments les plus urgents à mettre en oeuvre au Québec. C'est la première des conditions pour réduire la conduite en état d'ébriété.

Conclusion

Nous l'avons dit et nous le répétons : il est impossible de faire quelque promesse chiffrée que ce soit quant aux résultats d'une mesure ou d'une autre sur la conduite avec les facultés affaiblies.

À cet égard qu'il nous soit permis de signaler que nous trouvions bien téméraire l'affirmation péremptoire de l'ancienne ministre des Transports qui affirmait qu'une réduction du taux légal de 0,08 à 0,05 allait sauver 40 à 45 vies par année. Le moins que l'on puisse dire est que l'affirmation était bien hasardeuse et pas vraiment scientifique.

Aussi ne ferons-nous pas d'extrapolation sur la base de l'expérience italienne, pour affirmer qu'en multipliant par trois le nombre de barrages routiers, on réduirait de 60 % la conduite avec les facultés affaiblies. Ni n'allons-nous prolonger à aujourd'hui les résultats de l'étude québécoise de Blais et Ouimet, pour affirmer que la tendance à la baisse se poursuivrait et que l'on pourrait déplorer 85 accidents de moins par année.

Ce que nous pouvons affirmer toutefois, et sans l'ombre d'un doute, c'est que les recherches s'accordent sur un point essentiel : si l'on veut vraiment obtenir des résultats, la première mesure à adopter, avant toutes les autres et le plus sérieusement qui soit, c'est ***d'accroître de manière considérable la perception que l'on va se faire épingler si l'on conduit avec les facultés affaiblies, que le gouvernement est sérieux dans sa volonté de faire appliquer la loi et que celle-ci sera appliquée dans toute sa sévérité.***

C'est cela qui est absolument fondamental et qui donne de vrais résultats. Tout le reste n'est que marginal et accessoire.

Références

- Beck, K. H., Fell, J. C., & Yan, A. F. (2009). A comparison of drivers with high versus low perceived risk of being caught and arrested for driving under the influence of alcohol. *Traffic Inj Prev, 10*(4), 312-319.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, R.R & Desmond, K. (2005) The Road Safety Monitor 2005: Drinking and Driving. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa (Ontario) Canada.
- Blais, E. Ouimet, M. (2005) L'effet des interventions légales sur les accidents mortels et associés à la conduite avec facultés affaiblies au Québec entre 1980 et 2001. *Canadian Journal of Criminology*, vol 47 (3).
- Blais, E. Maurice, P. (2010). Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile. Insitut national de la santé publique, Québec, 68 pages.
- Center for Addiction and Mental Health – CAMH. (2002). Best Advice: Reducing the Harms of Alcohol Related Collision. Toronto (Ontario), Canada.
- Chamberlain, E. A., & Solomon, R. M. (2008). Minimizing impairment-related youth traffic deaths: the need for comprehensive provincial action. *Can J Public Health, 99*(4), 267-270.
- Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé – CCATM. (2003) La position du CCATM sur la baisse de la limite légale du taux d'alcoolémie. Ottawa (Ontario), Canada.
- Constant, A., Lafont, S., Chiron, M., Zins, M., Lagarde, E., & Messiah, A. (2009). Failure to reduce drinking and driving in France: a 6-year prospective study in the GAZEL cohort. *Addiction*.
- Coxon, C. (2004). Innovations in interlocks programs. Paper presented at the Fifth International Symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs, Tempe, Arizona, October 24-26.
- Desapriya, E., Shimizu, S., Pike, I., Subzwari, S., & Scime, G. (2007). Impact of lowering the legal blood alcohol concentration limit to 0.03 on male, female and teenage drivers involved alcohol-related crashes in Japan. *Int J Inj Contr Saf Promot, 14*(3), 181-187.
- Dionne, G., Fluet, C.D., Desjardins, D & Messier, S. (2004) La perception des risques d'accident et d'arrestation lors de conduite avec facultés affaiblies. HEC Montréal, UQAM et Université de Montréal, Cahier de recherche 04-02. <http://www.utpjournals.com/cjccj/cjccjfeaturearticlefr.pdf>
- Fell, J. C., Tippetts, A. S., & Levy, M. (2008). Evaluation of seven publicized enforcement demonstration programs to reduce impaired driving: Georgia, Louisiana, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Indiana, and Michigan. *Annu Proc Assoc Adv Automot Med, 52*, 23-38.
- Freeman, J., & Watson, B. (2009). Drink driving deterrents and self-reported offending behaviours among a sample of Queensland motorists. *J Safety Res, 40*(2), 113-120.
- Gouvernement du Canada (2000) Conduite avec facultés affaiblies : une étude de cas. Ministère de la Justice, Secteur des politiques et Direction des services législatifs. Ottawa (Ontario), Canada.
- Krüger, H.-P. & Vollrath, M. (2004). The alcohol-related accident risk in Germany: procedure, methods and results. *Accident Analysis and Prevention, 36*: 125-133.

- Matthews, A., Bruno, R., Johnston, J., Black, E., Degenhardt, L., & Dunn, M. (2009). Factors associated with driving under the influence of alcohol and drugs among an Australian sample of regular ecstasy users. *Drug Alcohol Depend*, 100(1-2), 24-31.
- Mann, R., Macdonald, S., Stoduto, G., Bondy, S., Jonah, B. & Shaikh, A. (2001). The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: An international review. *Accident Analyses and Prevention*, 33: 569-583.
- McCartt, A. T., Hellinga, L. A., & Wells, J. K. (2009). Effects of a college community campaign on drinking and driving with a strong enforcement component. *Traffic Inj Prev*, 10(2), 141-147.
- SAAQ http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/evalpostcampagne_alcool2010.pdf - page consultée le 13 octobre 2010
- Taggi, F., & Macchia, T. (2009). [Impact of increasing number of road alcohol controls on the prevalence of driving under the influence in Italy]. *Ann Ig*, 21(4), 337-346.
- Vanlaar, W. (2008). Less is more: the influence of traffic count on drinking and driving behaviour. *Accid Anal Prev*, 40(3), 1018-1022.
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). Effects of legal BAC limits on fatal crash involvement: Analyses of 28 states from 1976 through 2002. *Journal of Safety Research*, 38(5), 493-499.