



606, rue Cathcart, bureau 1 000, Montréal (Québec) H3B 1K9  
514 787-5830 [www.educalcool.qc.ca](http://www.educalcool.qc.ca)

## **ABUS D'ALCOOL AU VOLANT :**

# **IL Y A BIEN PLUS À FAIRE QUE LE PROJET DE LOI 165 POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.**

MÉMOIRE D'ÉDUC'ALCOOL  
À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC  
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI 165, LOI MODIFIANT LE CODE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
ET D'AUTRES DISPOSITIONS.

**LE 13 FÉVRIER 2018**

*La modération a bien meilleur goût.*

## Sommaire

La question de la conduite avec les facultés affaiblies est au cœur des mesures de sécurité routière, l'abus d'alcool étant à l'origine de bien des accidents de la route. Bien que notre bilan routier ne cesse de s'améliorer depuis un quart de siècle, il n'en demeure pas moins qu'il est encore largement perfectible. On aurait pu donc s'attendre à ce que le projet de loi 165 comporte plusieurs mesures dont l'efficacité a été amplement démontrée.

Au lieu de cela, le projet de loi ne comporte que des mesures relatives aux récidivistes de l'alcool au volant. Elles sont certes nécessaires et efficaces et Éduc'alcool les appelait de ses vœux depuis de nombreuses années. Il est cependant nécessaire d'apporter des commentaires sur leur mise en oeuvre.

Ainsi, notre organisme **appuie les mesures contenues dans le projet de loi relativement aux récidivistes de l'alcool au volant dans la mesure où seront pris en considération ses commentaires**

1. sur les **moyens financiers des personnes condamnées** et
2. sur les efforts à faire pour **modifier leur modèle de consommation**.

C'est toutefois davantage sur **ce que le projet de loi 165 ne contient pas** qui nous préoccupe au plus haut point. Il nous apparaît de fait inconcevable qu'après plus de 15 ans de représentations et de consensus sur diverses mesures essentielles, rien n'ait encore été fait et rien ne semble non plus vouloir être fait à ce chapitre.

Aussi Éduc'alcool va-t-il réitérer ses revendications à cet égard. On ne peut parler décemment de sécurité routière en continuant à les ignorer.

C'est ainsi qu'au-delà notre appui à la mesure qui prévoit que, dès la première récidive, tout permis qui pourra être délivré par la suite au récidiviste sera assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique et que cette condition pourra être levée après un délai de 10 ans si certaines conditions sont respectées, nous tenons à rappeler que la majorité des accidents de la route ne sont pas le fait des récidivistes de l'alcool au volant, mais de personnes qui sont des buveurs sociaux et qui conduisent avec une alcoolémie légèrement supérieure à la limite légale.

Les mesures qui permettent de lutter le plus efficacement contre l'abus d'alcool au volant sont notamment les suivantes :

- 1.- 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 augmenter les barrages routiers, simplifier les procédures policières et appliquer les lois dans toute leur rigueur, particulièrement aux heures et aux endroits les plus à risque.

2.- Parce que beaucoup de conducteurs avec les facultés affaiblies fréquentent les bars et établissements publics qui servent de l'alcool, il faut rendre obligatoire le cours Action Service pour les propriétaires et les serveurs des établissements licenciés afin de les renseigner sur leurs responsabilités sociales, culturelles, réglementaires et légales et les aider à les exercer. La formation Action Service permet en effet aux personnels des établissements licenciés de se familiariser avec les exigences de la loi, de repérer les personnes qui ont tendance à trop boire, de prendre les mesures nécessaires pour les servir de manière responsable, de cesser le service s'ils ont trop bu sans les humilier ni les rendre agressifs et de les empêcher de conduire s'ils ne sont pas en état de le faire.

3.- Parce que l'on ne peut isoler la question de l'alcool sur les routes de la relation globale de notre société à l'alcool, et parce que les résultats obtenus jusqu'ici sont éloquents, il faut accroître et accentuer la sensibilisation et la responsabilisation de la très grande majorité de nos concitoyens dans leur relation à l'alcool, qu'ils prennent ou non le volant.

Aussi Éduc'alcool préconise, données scientifiques à l'appui, l'urgence de mettre en oeuvre les moyens suivants :

- **Accroître de manière substantielle les barrages policiers** car les trois quarts des Québécois n'ont pas franchi un seul barrage au cours de la dernière année.
- **Rendre obligatoire le cours Action Service** qu'Éduc'alcool a créé en partenariat avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ) car, de toute évidence, et malgré son efficacité démontrée et l'accord de tous les partis à l'Assemblée nationale, aucun gouvernement n'a jusqu'ici donné suite à cette nécessité absolue.
- **Mener des campagnes de sensibilisation tout au long de l'année** et pas seulement autour des fêtes de Noël et du Nouvel An.

## Présentation

Éduc'alcool est un organisme sans but lucratif qui mène depuis plus de vingt-sept ans des actions de prévention, des programmes d'éducation et des campagnes d'information pour promouvoir la consommation responsable de l'alcool.

Les objectifs de l'organisme sont les suivants :

- éduquer le grand public et particulièrement les jeunes à la consommation de boissons alcooliques ;
- promouvoir la modération dans la consommation d'alcool ;
- prévenir et dénoncer les méfaits causés par l'abus d'alcool ;
- fournir de l'information sur les effets psychologiques et physiologiques de l'alcool ;
- valoriser la notion de plaisir liée à une consommation réfléchie et équilibrée ;
- établir le contexte historique et culturel qui entoure la consommation de produits alcoolisés ;
- faire le point sur les mythes entourant l'alcool ;
- effectuer et soutenir des recherches sociales et scientifiques.

Le slogan d'Éduc'alcool reflète bien la mission de l'organisme : « La modération a bien meilleur goût ». Au Québec, c'est plus qu'un slogan. C'est devenu une expression courante et consacrée, un proverbe dont le taux de notoriété dépasse les 95%.

Éduc'alcool a mis sur pied de multiples programmes et projets s'adressant à une multitude de groupes cibles. Il a, au fil des ans, acquis une crédibilité incontestable à la fois au pays et à l'étranger.

Depuis sa fondation, Éduc'alcool a consacré plus de 40 millions \$ pour l'éducation des Québécois à l'alcool. Mais, il a bénéficié de tant de partenariats, de tant d'espaces et de temps d'antenne gratuits dans les médias, que l'on peut facilement chiffrer à plus de 90 millions \$ la valeur de ses actions.

Il est naturellement impossible de citer ici la multitude d'actions menées par notre organisme. Qu'il suffise cependant de signaler que plusieurs de ces programmes tels *A toi de juger*, *La grosseesse et l'alcool en questions*, *Parler d'alcool avec ses enfants*, entre autres, sont repris dans de nombreux pays étrangers. De plus, l'expérience d'Éduc'alcool est citée en référence dans bien d'autres pays dont plusieurs, tels l'Australie, la Suisse, la Suède, la France, le Portugal, le Costa Rica, pour n'en citer que quelques-uns, s'inspirent de son action.

Le rayonnement d'Éduc'alcool déborde nos frontières. C'est ainsi que notre organisme est appelé à présider des colloques internationaux et même à conseiller des gouvernements étrangers. Il siège notamment au conseil d'administration du Conseil international sur les problèmes de l'alcoolisme et des toxicomanies, organisation non gouvernementale fondée il y a 107 ans et qui est en relations avec l'Organisation mondiale de la santé à Genève et avec le Bureau de contrôle des stupéfiants à Vienne. Il en préside la section « Éducation à l'alcool ». Il est une référence mondiale en matière de prévention.

Éduc'alcool s'est prononcé à de multiples occasions sur les questions de conduite avec les facultés affaiblies. Il a notamment :

- appuyé la politique de zéro alcool pour les conducteurs de moins de 22 ans ;
- réclamé la légalisation des tests d'haleine aléatoires par les corps policiers ;
- recommandé l'installation, à la première récidive, d'antidémarrageurs éthylométriques à vie pour les récidivistes de l'alcool au volant ;
- créé, avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec le cours « Action Service » pour la formation des propriétaires et des serveurs des établissements licenciés ;
- fait de multiples représentations en matière de prévention et de sécurité routière.

## Oui, mais... aux antidémarrageurs éthylométriques

Avec deux réserves dans le domaine des modalités d'application, Educ'alcool appuie la mesure à l'effet que, dès la première récidive, tout permis qui pourra être délivré à la suite d'une condamnation au récidiviste de l'alcool au volant soit désormais assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrageur éthylométrique et que cette condition pourra être levée après un délai de 10 ans si certaines conditions sont respectées.

De fait, dans la littérature scientifique, on rapporte deux types d'effets :

- 1) les effets des interventions primaires ;
- 2) les effets des interventions secondaires.

Nous mettrons ici l'accent sur les interventions secondaires qui sont celles qui visent les conducteurs les plus à risque, soit ceux dont le permis de conduire a été révoqué pour conduite en état d'ébriété.

Dans l'ensemble, les diverses recherches révèlent que comparativement à ceux dont le permis de conduire est simplement révoqué, **ceux qui ont un antidémarrageur affichent entre 40 et 95 % moins de récidivisme** (ICADTS 2001).

Par ailleurs, le principal résultat est que **les antidémarrageurs préviennent effectivement la conduite en état d'ébriété tant et aussi longtemps que ces derniers sont installés dans le véhicule**. Une fois que l'antidémarrageur est retiré des voitures, les conducteurs affichent des taux de récidivisme comparables, sinon plus élevés que ceux des conducteurs auxquels on a simplement révoqué le droit de conduire.

Bref, s'il est clair que les antidémarrageurs ont un effet sur les risques de récidive, il est tout aussi clair qu'ils n'ont pas d'effets résiduels. À ce sujet, *Beirness* (2001) écrit « *this latter finding has been somewhat disappointing to those who had expectations that the experience with an interlock device would provide a constant reminder of the problems associated with driving after drinking and/or reinforcement of sober driving, thereby creating a change in behaviour that would persist after the interlock was removed* ». Ce qui en théorie semblait plausible n'a donc pas pu être vérifié de manière empirique.

Étant donné ce résultat pour le moins surprenant, les spécialistes en sont venus à la conclusion que pour qu'il y ait un effet résiduel, **des efforts doivent absolument être consentis afin de modifier le profil de consommation d'alcool des personnes visées** par le programme durant la période où l'antidémarrageur est installé dans la voiture (*Bjerre*, 2005) car, il ne faut pas l'oublier, la conduite en état d'ébriété est une conséquence d'une consommation problématique d'alcool.

Néanmoins, il est clair que dans l'ensemble, **malgré l'absence d'effets résiduels, l'antidémarrageur est un outil efficace de prévention**. Les auteurs du rapport de l'International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety rappellent que « *when adding together the on-interlock and after-interlock DUI rates, the interlock programs still have a significant net advantage* » (ICADTS, 2001 :11).

## **Nos réserves**

Nous avons indiqué plus haut que nous avons deux réserves sur les modalités d'application de cette sanction.

- La première est d'ordre économique et elle a trait au **coût exorbitant des antidémarrateurs**. Les récidivistes de l'alcool au volant ne sont généralement pas riches; loin de là. Ils sont, bien souvent, parmi les plus défavorisés de la société. Qu'ils aient à assumer un coût pour leurs violations des lois va sans dire. Qu'ils assument un certain coût pour l'antidémarrateur est également acceptable. Toutefois, à partir du moment où l'on est condamné à avoir un antidémarrateur installé à vie, il importe de ne pas surcharger des personnes à faible revenu sans quoi, la sanction ne risque de ne s'appliquer qu'à ceux qui ont des moyens financiers, les autres étant condamnés à ne plus jamais conduire ou alors à, malheureusement, violer leur sentence. Cela n'est bon ni pour la sécurité routière ni pour la réhabilitation des contrevenants.
- La seconde est d'ordre pédagogique et elle a trait à l'absolue nécessité de **modifier le profil de consommation des récidivistes** de manière à ce que l'effet de réhabilitation soit durable. Vouloir empêcher les personnes en état d'ébriété de conduire, c'est bien. Faire en sorte qu'elles ne soient pas en état d'ébriété et qu'elles ne recherchent pas l'abus (qu'elles prennent ou pas le volant), c'est mieux. Il existe déjà des programmes tels, Alcochoix+ et d'autres pour aider les personnes qui ont tendance à abuser de l'alcool à modérer leur consommation. Il importe de prévoir des mesures pour aider les contrevenants à redécouvrir que la modération a bien meilleur goût.

## Les immenses lacunes du projet de loi 165

En juin 2007, il y a plus de dix ans maintenant, nous demandions la mise en œuvre sans délai des recommandations 6, 7 et 8 du premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière qui se lisent ainsi :

*6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté*

*7. Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies*

*8. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.*

En janvier 2018, force est de constater qu'aucune de ces trois recommandations, pourtant absolument essentielles et qu'avait préconisées Éduc'alcool, n'a été implantée. Le projet de loi 165 peut-il, sans l'implantation de ces mesures recommandées il y a plus de dix ans, faire une véritable différence ?

La réponse n'est pas une question d'opinion, mais bien une question de nature scientifique qu'il convient d'examiner à partir des données probantes.

### 1.- Il faut accroître le sentiment de la probabilité de la sanction

Plusieurs études scientifiques 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).

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. 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, surtout chez les jeunes âgés de moins de 25 ans. Ceci a amené les auteurs à 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 France, les 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.

À l'inverse, 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).

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

Une revue systématique de la littérature portant sur l'influence d'une surveillance policière de l'alcool au volant sur les accidents de la route a fait ressortir que, dans plus de la moitié des études consultées, **une surveillance accrue était associée à une réduction totale du nombre d'accidents de la route** (Goss et al., 2008).

Dans une étude américaine réalisée auprès de 850 individus détenant un permis de conduire du Maryland, il a été démontré que 72% ne croient pas qu'il soit probable de se faire intercepter 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 intercepter. 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**.

Au Québec, toutes les recherches menées systématiquement par Educ'alcool, font ressortir la même situation.

- La plus récente enquête (CROP, 2017), menée pour le compte d'Éduc'alcool, a fait ressortir qu'au cours de la dernière année, la proportion de conducteurs québécois qui ont aperçu un barrage policier contrôlant l'alcool au volant a diminué de 8 points par rapport à 2012, passant de 37 % à 29 % : **pas même un conducteur automobile sur trois n'a aperçu un barrage policier** en rapport avec l'alcool au volant au Québec.
- Dans le même ordre d'idées, à peine **le quart (24 %) des automobilistes dit être déjà passé par un barrage** policier qui vérifiait la sobriété des conducteurs.
- Par ailleurs, une majorité de Québécois considère qu'il est **peu ou pas du tout probable que l'on se fasse épingler pour conduite avec les facultés affaiblies**. Dans certaines régions, ils sont plus de 7 sur 10 de cet avis.

On comprendra donc à quel point il est essentiel de renforcer la perception des gens à l'effet que l'on va se faire prendre si l'on viole la loi. C'est dans cet esprit

qu'Éduc'alcool a revendiqué que l'on permette aux corps policiers de mener des tests d'haleine aléatoires lors de barrages routiers.

## 2.- Il faut rendre obligatoire le cours Action Service

Les études sont unanimes. Elles montrent toutes le potentiel de certaines mesures pour réduire le nombre de chauffards sur les routes.

Dans les pays où il est obligatoire comme dans ceux où il ne l'est pas, tous les organismes voués à la prévention et à la sécurité routière recommandent de rendre obligatoire un programme de formation reconnu destiné aux propriétaires, aux directeurs et aux serveurs des établissements qui vendent et qui servent de l'alcool. Au Canada, c'est le cas de toutes les provinces, sauf le Québec.

**Les serveurs peuvent jouer un rôle déterminant dans la réduction du nombre de conducteurs ivres au volant.** Ces employés sont souvent en contact avec les récalcitrants, soit le noyau dur de ceux qui refusent de respecter les limites légales pour conduire.

Ceux qui servent de l'alcool sont dans une position privilégiée pour identifier les situations où il y a risque d'intoxication et prévenir la consommation abusive d'alcool. Une étude américaine (*Naimi, Nelson, & Brewer, 2009*) et une recherche suédoise (*Jones & Holmgren, 2009*) se sont intéressées à décrire les individus qui prennent la route en état d'ébriété.

Selon *Naimi*, outre le fait d'être un homme et celui d'être âgé de plus de 35 ans, le fait d'avoir bu dans un établissement licencié est de loin le plus grand facteur de risque associé à la conduite en état d'ébriété. Par conséquent, cet auteur conclut qu'afin de réduire le nombre de chauffards sur les routes, **un programme de formation reconnu destiné aux serveurs des établissements qui vendent de l'alcool doit être rendu obligatoire.**

Selon le *CAMH (2002)*, les programmes bien développés ont su démontrer leur efficacité à réduire les accidents de la route. La formation des serveurs des établissements licenciés dans l'Oregon a permis de **réduire de près du quart le nombre d'accidents mortels** (*Holder et Wagenaar, 1994; DeJong et Hingson, 1998*). Les programmes communautaires de Californie ont, eux aussi, réduit considérablement le taux de conduite avec facultés affaiblies et le nombre d'accidents mortels sur les routes (*Voas, 1997; Voas, Holder et Gruenewald, 1997*). Ainsi, pour la population en général, et pour les récalcitrants en particulier, la formation des serveurs s'est avérée être une excellente mesure préventive.

Au surplus, la Commission Européenne sur l'alcool a recommandé de **mettre en œuvre des programmes efficaces pour les serveurs** et les employés des établissements qui vendent de l'alcool afin de réduire les risques de conduite en état d'ébriété (*Anderson & Baumberg, 2006*).

## **Une mesure qui fait l'objet d'un vaste consensus**

La position d'Éduc'alcool, formulée à la fois à la Régie des alcools, des courses et des jeux (RACJ), au ministre des Transports, au ministre de la Sécurité publique, au ministre des Finances, au ministre de la Santé et des Services sociaux, à la Table québécoise sur la sécurité routière, comme sur toutes les tribunes privées et publiques est cristalline : parce que parmi les personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies, plusieurs fréquentent les établissements publics qui servent de l'alcool, **il faut rendre obligatoire le cours Action Service pour les serveurs et propriétaires des établissements licenciés afin de les renseigner sur leurs responsabilités sociales, culturelles, réglementaires et légales et leur permettre ainsi de réduire les accidents de la route sous l'effet de l'alcool.**

Notre argumentation a convaincu la Table québécoise sur la sécurité routière qui l'a faite sienne dans son premier rapport dont la recommandation numéro 8 se lisait ainsi : Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.

Cette mesure est également considérée comme un moyen fort efficace de lutter contre l'abus d'alcool. Une thèse de doctorat, soutenue à l'Université de Montréal, a montré qu'en matière de consommation d'alcool, les comportements individuels sont liés aux occasions qui les façonnent et que par conséquent, pour limiter la consommation excessive des hommes et des femmes, il serait utile (...) de rendre obligatoire la formation des serveurs des établissements licenciés afin qu'ils puissent mieux intervenir dans les divers contextes de risque (*Paradis, 2010*).

Au Québec, ce cours existe depuis 16 ans. Il s'appelle « Action Service ». Il a été mis sur pied par Éduc'alcool et l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec. Il a été entièrement révisé, modernisé et amélioré de manière systématique. Il a été mis en ligne pour celles et ceux qui seraient éloignés des grands centres. Il existe aussi en DVD pour desservir les clients intéressés dans des zones où l'Internet haute vitesse ne serait pas disponible.

Il a reçu l'appui unanime de tous les partis politiques de l'Assemblée nationale du Québec et pourtant, il n'est toujours pas obligatoire bien qu'il ait été démontré que l'incitation ne fonctionnait pas.

Au Québec, considéré comme l'une des dernières sociétés d'arrière-garde où le cours n'est pas obligatoire, nous n'avons formé que 6027 serveurs en 12 ans, alors qu'en Alberta, avec une population plus de deux fois moindre, on en a formé 361 764.

## **3.- Il faut sensibiliser à longueur d'année**

Enfin, la mémoire étant une faculté qui oublie, et l'expérience démontrant hors de tout doute que la propension à retenir les leçons s'étirole avec le temps, il importe que les campagnes et les programmes de sensibilisation soient maintenus tout au long de l'année et non concentrés à la période des fêtes de Noël et du Nouvel An.

## Références

- Beirness, D.J., Mayhew, D.R. and Simpson, H.M. (1997). *DWI Repeat Offenders. A Review and Synthesis of the Literature*. Ottawa: Health Canada.
- 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.
- 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.
- Vanlaar, W. (2008). Less is more: the influence of traffic count on drinking and driving behaviour. *Accid Anal Prev*, 40(3), 1018-1022.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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*.
- 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.
- Goss, C. W., Van Bramer, L. D., Gliner, J. A., Porter, T. R., Roberts, I. G., & Diguisseppi, C. (2008). Increased police patrols for preventing alcohol-impaired driving. *Cochrane Database Syst Rev*, 4), CD005242.

- CROP (2017). Les Québécois et l'alcool en 2017, sondage réalisé pour le compte d'Éduc'alcool.
- Naimi, T. S., Nelson, D. E., & Brewer, R. D. (2009). Driving after binge drinking. *Am J Prev Med*, 37(4), 314-320.
- Jones, A. W., & Holmgren, A. (2009). Age and gender differences in blood-alcohol concentration in apprehended drivers in relation to the amounts of alcohol consumed. *Forensic Sci Int*, 188(1-3), 40-45.
- Center for Addiction and Mental Health – CAMH. (2002). Best Advice: Reducing the Harms of Alcohol Related Collision. Toronto (Ontario), Canada.
- Holder H.D. and Wagenaar A.C. (1994). Mandated server training and reduced alcohol-involved traffic crashes: a time series analysis of the Oregon experience, *Accident Analysis and Prevention*, 26 (1): 89-97.
- DeJong W. and Hingson R. (1998). Strategies to reduce driving under the influence of alcohol, *Annual Review of Public Health*, 19: 359-378.
- Voas Robert B. (1997). Drinking and driving prevention in the community: program planning and implementation, *Addiction*, 92 (2): 201-217.
- Voas R.B., Holder H.D., Gruenewald P.J. (1997). The effect of drinking and driving interventions on alcohol-involved traffic crashes within a comprehensive community trial, *Addiction*, 92 (2): 221-236.
- Anderson, P. & Baumberg, B. (2006) Alcohol in Europe. London: Institute of Alcohol Studies.
- Paradis, C. (2010) Rôle sociaux et consommation d'alcool des femmes et des hommes au Canada : une analyse située du rôle parental. *Thèse présentée à la Faculté des études supérieures et post-doctorales en vue de l'obtention du grade Philosophiae Doctor (Ph.D.) en sociologie*. Université de Montréal.