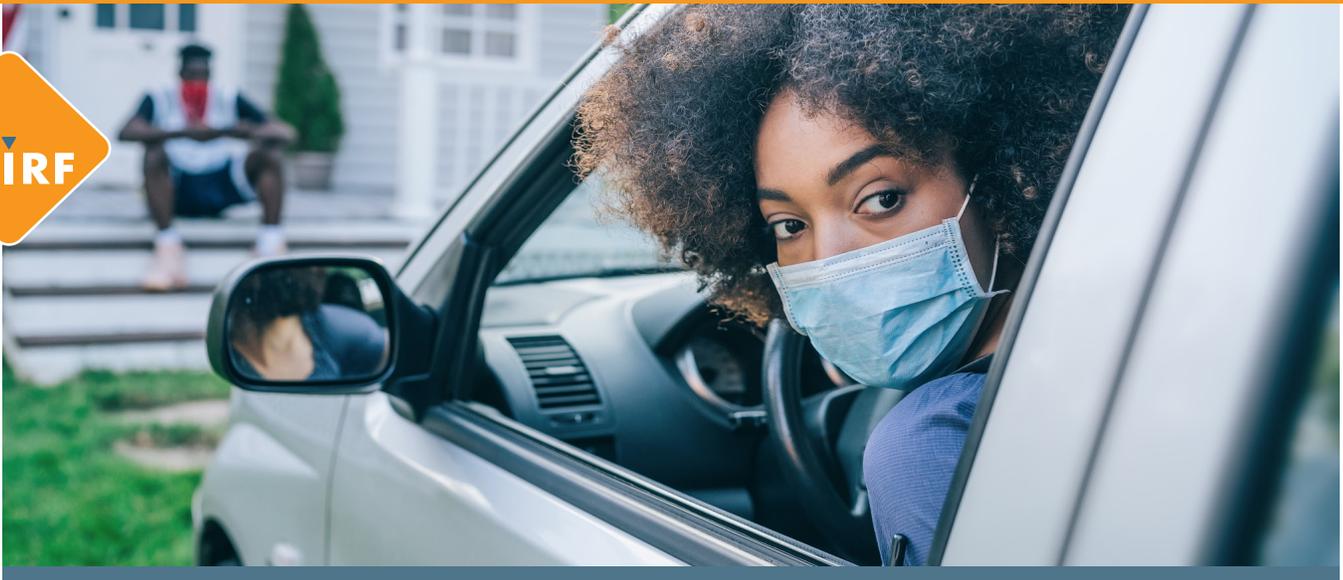


TIRF



SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020 : IMPACT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Fondation de recherche sur les blessures de la route, novembre 2020

Ward G.M. Vanlaar, Heather Woods-Fry, Craig Lyon et Robyn D. Robertson

Introduction

La présente fiche d'information résume les résultats du Sondage sur la sécurité routière concernant les effets de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes de déplacement et la sécurité routière. Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) et il est parrainé par Bière Canada, Desjardins et Labatt. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête menée en ligne auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.

La présente fiche a pour objectif de présenter les effets de la pandémie sur les croyances et les pratiques des conducteurs canadiens. La pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution du volume de la circulation (Institute of Transportation Engineers 2020). Cependant, les comportements de conduite dangereux, tels que les excès de vitesse et les manœuvres périlleuses, semblent avoir augmenté selon les données de la police et quelques statistiques sur les collisions (Shilling & Waetjen 2020). Par exemple, en mars 2020, la police de Saanich a constaté une hausse de 700 % du nombre de voitures saisies pour excès de vitesse (Chan 2020), tandis que la police d'Edmonton a remarqué une augmentation de 200 % des conducteurs qui

dépassaient la limite de vitesse de plus de 50 km/h (Heidenreich 2020). La police de Toronto a signalé, pour la période du 15 au 31 mars, un accroissement de 35 % des contraventions pour excès de vitesse et de près de 200 % des manœuvres périlleuses par rapport à la même période l'année dernière (Ville de Toronto avril 2020).

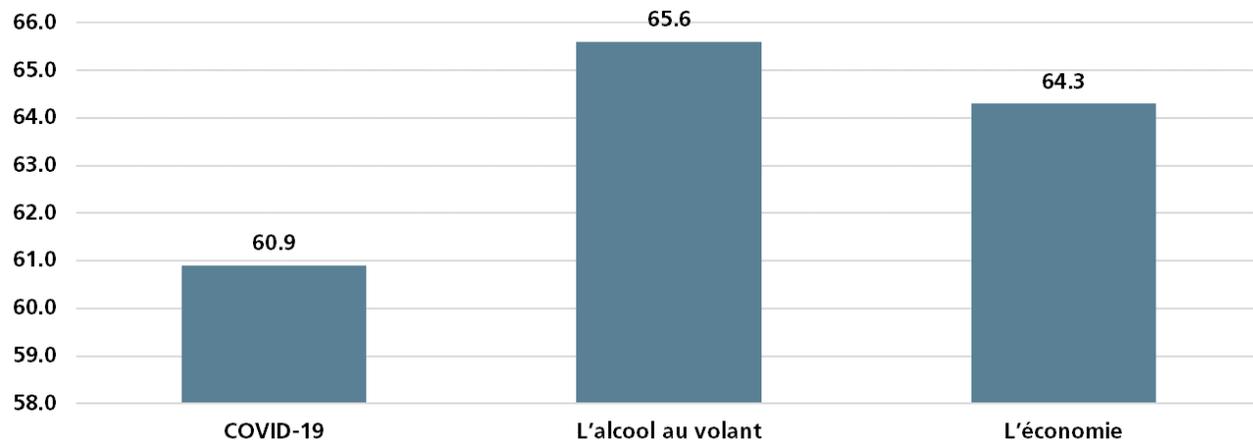
Bien que les données préliminaires révèlent une diminution du nombre total de collisions, certaines sources semblent indiquer que les blessures sont plus graves (Carter 2020), peut-être en raison des vitesses élevées. Il faudra suivre la situation de plus près afin de déterminer le plein effet de la pandémie de COVID-19 sur la sécurité routière.

Préoccupations liées à la COVID-19

En 2020, on a demandé aux Canadiens à quel point ils étaient préoccupés par la pandémie de COVID-19. Les répondants ont été invités à mesurer leur niveau de préoccupation sur une échelle de 1 (pas du tout un problème) à 6 (problème extrêmement sérieux); pour l'analyse, une réponse de 5 ou de 6 signifie que le répondant était préoccupé.

Les résultats ont montré que 60,9 % des répondants étaient préoccupés par la COVID-19 (figure 1). Pour mettre cette question en contexte, mentionnons que 65,6 % des Canadiens étaient préoccupés par l'alcool au volant, et 64,3 % étaient préoccupés par la situation économique.

Figure 1 : Pourcentage des répondants préoccupés par la COVID-19

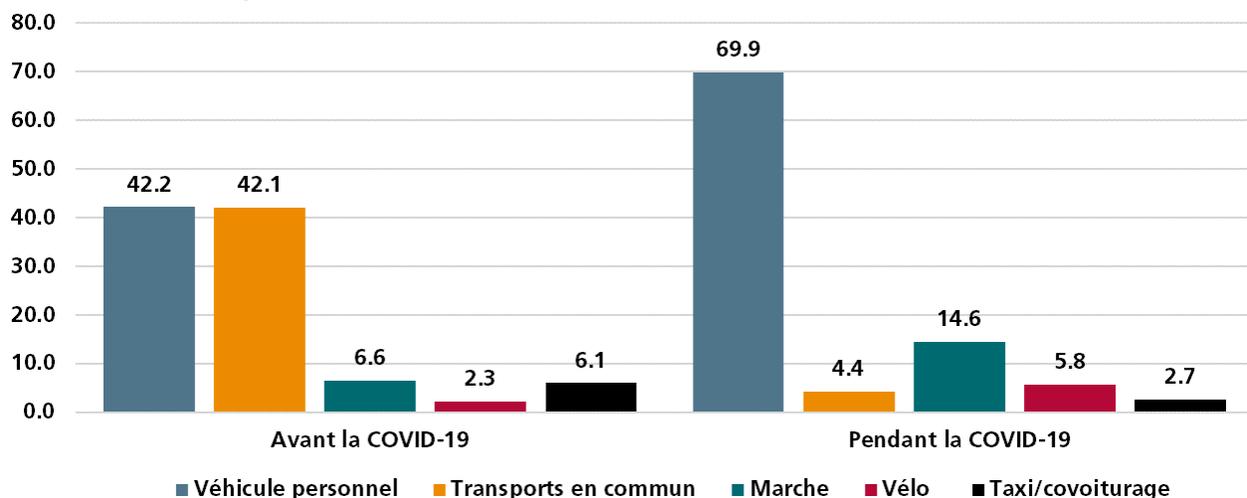


Impact de la COVID-19 sur le mode de déplacement

On a demandé aux répondants si leur mode de déplacement privilégié avait changé pendant la pandémie de COVID-19 (figure 2). Près d'un Canadien sur quatre (23,3 %) a signalé que son mode de déplacement privilégié avait effectivement changé par rapport à ce qu'il était avant la COVID 19. Les personnes qui ont donné cette réponse ont également été invitées à préciser quel était leur mode de déplacement privilégié avant la COVID-19, puis pendant la pandémie, et à préciser dans quelle mesure il était probable que ce changement devienne permanent.

Avant la COVID-19, le véhicule personnel était le principal mode de déplacement privilégié par

Figure 2 : Pourcentage des répondants ayant indiqué leur mode de déplacement privilégié avant et pendant la COVID-19



42,2 % des répondants, suivi des transports en commun pour 41,2 %. Pendant la pandémie, 69,9 % ont utilisé un véhicule personnel comme moyen de transport privilégié, soit une hausse significative de 65,6 % ($z=15,28$, $p=0,000$). Seuls 4,4 % ont pris les transports en commun pendant la pandémie, ce qui représente une baisse significative de 89,3 % ($z=-24,4$, $p=0,000$). Une augmentation marquée de 121,2 % a été observée dans le pourcentage de personnes interrogées qui ont déclaré marcher (de 6,6 % à 14,6 %; $z=7,12$, $p=0,000$) ainsi qu'une hausse significative de 152,1 % de l'usage du vélo (de 2,3 % à 5,8 %; $z=4,86$, $p=0,000$). Le recours au taxi ou au covoiturage a diminué de 55,7 %, 6,1 % des personnes interrogées ayant déclaré qu'il s'agissait de leur mode de déplacement privilégié avant la pandémie, contre 2,7 % pendant la COVID-19 ($z=-4,5$, $p=0,000$). Près d'un répondant sur trois (30 %) a indiqué que ce changement du mode de déplacement privilégié deviendrait probablement permanent.

Une analyse de régression logistique a servi à évaluer l'impact du sexe et de l'âge sur le changement du mode de déplacement privilégié, mais elle n'a donné aucun résultat significatif.

Impact de la COVID-19 sur le comportement au volant

To gauge Canadians' attitudes and practices during the COVID-19 pandemic, respondents were asked about various self-reported unsafe driving behaviours including speeding, distracted driving, alcohol-impaired driving, and drug-impaired driving. Specifically, respondents were asked how likely they were to engage in these risky behaviours during the COVID-19 pandemic, compared to Afin d'évaluer les attitudes et les pratiques des Canadiens durant la pandémie de COVID-19, les répondants ont été sondés à propos de divers comportements de conduite dangereux qu'ils ont eux-mêmes signalés, notamment les excès de vitesse, la distraction au volant, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues. Plus précisément, on a demandé aux répondants quelle était la probabilité qu'ils aient ces comportements à risque pendant la pandémie de COVID-19, comparativement à leur comportement habituel d'avant la pandémie. Les réponses aux questions étaient classées sur une échelle de 1 (beaucoup moins probable) à 5 (beaucoup plus probable); pour l'analyse, les répondants ont été désignés comme

étant plus susceptibles d'avoir ces comportements au volant s'ils choisissaient quatre ou cinq. En outre, des analyses de régression logistique ont servi à déterminer si l'âge et le sexe influent sur la probabilité que les répondants déclarent ces comportements de conduite imprudents comme étant plus fréquents pendant la pandémie.



Excès de vitesse. Au total, 5,5 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de dépasser largement la limite de vitesse affichée pendant cette période, par rapport à la période ayant précédé la pandémie. Une des principales raisons invoquées pour justifier le dépassement de la limite était la diminution du nombre de véhicules sur les routes pendant la pandémie. Une majorité de répondants (77,5 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement à son comportement de conduite et 16,9 % se sont dit moins susceptibles de faire de grands excès de vitesse pendant la pandémie. Un modèle de régression logistique a montré que le sexe n'était pas un prédicteur significatif de ce comportement de conduite dangereux. Cependant, l'âge en serait un; à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, la probabilité que les conducteurs se disent plus susceptibles de faire de grands excès de vitesse pendant la pandémie diminuait de 19 %.

Distraction au volant. On a demandé aux répondants quelle était la probabilité qu'ils soient distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19. Un faible pourcentage (4,2 %) des répondants a déclaré être plus susceptible d'être distrait au volant pendant la pandémie de COVID-19.

- > Plus de la moitié (53,5 %) de ces répondants ont indiqué qu'ils étaient distraits par « des pensées, telles qu'elles étaient préoccupées ou penser à des choses non liées à la conduite » ;

- > Viennent ensuite des « distractions à l'extérieur du véhicule » (14,8 %);
- > En troisième lieu suivent, « les messages texte au volant ».

En outre, 9,1 % des personnes sondées ont déclaré trouver plus difficile de se concentrer sur la conduite pendant la pandémie qu'avant celle-ci. Une majorité (79,3 %) de personnes interrogées n'a signalé aucun changement dans son degré de distraction pendant la pandémie comparativement à la période antérieure. Par ailleurs, 16,5 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles étaient moins susceptibles d'être distraites pendant la pandémie, ce qui laisse supposer que certains conducteurs ont peut-être fait plus attention, compte tenu des circonstances qui augmentent les pressions exercées sur notre système de soins de santé. Une analyse de régression logistique a montré que l'âge, mais pas le sexe, était un prédicteur significatif de ce comportement de conduite dangereuse. Plus précisément, à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, la probabilité que les conducteurs se disent plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie diminuait de 34 %.

Alcool au volant. Un faible pourcentage de Canadiens (2,4 %) a admis être plus susceptible de conduire dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie. Une proportion majoritaire des répondants a indiqué que ce comportement n'avait pas changé (75,4 %), et 22,2 % ont déclaré qu'ils étaient moins susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie, par rapport à la période qui l'avait précédée. L'analyse de régression logistique évaluant l'impact du sexe et de l'âge sur ce comportement de conduite dangereux n'a pas produit de résultats significatifs.

Les drogues au volant. De même, 2,2 % des Canadiens ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogues pendant la pandémie, par rapport à la période précédant la COVID-19. Un peu moins de la moitié (46 %) de ces répondants ont révélé que des médicaments d'ordonnance pouvant avoir des effets sur leur conduite étaient les substances les plus souvent consommées avant de conduire. Vient ensuite la marijuana, un répondant sur trois (33,5 %) ayant déclaré que cette substance était celle qu'il avait consommée le plus souvent avant de conduire. L'usage de drogues illégales a été cité par 20,4 %

des personnes qui ont indiqué qu'elles étaient plus susceptibles d'avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de drogues pendant la pandémie de COVID-19. Une analyse de régression logistique a montré que l'âge, mais pas le sexe, était un prédicteur significatif de ce comportement de conduite dangereuse. Plus précisément, à chaque tranche d'âge de dix ans de plus, la probabilité que les conducteurs disent être plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogues pendant la pandémie diminuait de 33 %.



Conclusion

La présente fiche d'information résume les attitudes et les pratiques des conducteurs canadiens compte tenu des effets de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes de déplacement et la sécurité routière. Ces résultats sont basés sur les données du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR.

Près d'un Canadien sur quatre a indiqué que son mode de déplacement privilégié a changé pendant la pandémie, par rapport à la période précédant la COVID-19. Avant la pandémie, le véhicule personnel était le principal mode de déplacement privilégié, suivi des transports en commun. Pendant la pandémie, on a observé une hausse marquée du nombre de personnes utilisant un véhicule personnel comme mode de déplacement privilégié, tandis qu'un nombre beaucoup plus faible de répondants déclarait privilégier les transports en commun comme mode de déplacement. Sur une note positive, on constate une augmentation importante du transport actif (marche, vélo). Par ailleurs, le recours au taxi ou au covoiturage a diminué de manière notable pendant la pandémie.

Près d'un répondant sur trois (30 %) a mentionné que le changement de mode de déplacement privilégié avait des chances de devenir permanent. Il est intéressant de noter que ni le sexe ni l'âge n'étaient des prédicteurs significatifs d'un changement de mode de transport privilégié, ce qui porte à croire que les Canadiens de toutes les caractéristiques sociodémographiques ont subi de manière égale les effets de la pandémie de COVID-19 sur les modes de déplacement.

Dans l'ensemble, une proportion notable de répondants a indiqué être plus susceptible d'adopter des comportements de conduite à risque ou dangereux pendant la pandémie, par rapport à la période précédant la COVID-19. Plus précisément, certaines personnes interrogées étaient plus susceptibles de dépasser largement les limites de vitesse lorsque les restrictions de la COVID-19 étaient à leur maximum. Une grande part de ces conducteurs a déclaré l'avoir fait en raison d'une diminution du nombre de véhicules sur les routes. Certains conducteurs canadiens ont également indiqué qu'ils étaient plus susceptibles d'être distraits au volant, principalement parce qu'ils étaient en grande réflexion. On suppose que ces réflexions profondes sont en partie dues à l'inquiétude et à l'anxiété suscitées par la « nouvelle normalité » engendrée par la pandémie de COVID-19. Bien que le sexe n'ait eu aucun effet, l'âge était un prédicteur significatif de ces comportements de conduite dangereuse, et les possibilités que les conducteurs déclarent ces comportements plus probables pendant la pandémie diminuaient à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus.

Une proportion notable de répondants a indiqué être plus susceptible d'adopter des comportements de conduite à risque ou dangereux pendant la pandémie, par rapport à la période précédant la COVID-19.

Une faible proportion de Canadiens a également signalé être plus susceptible de conduire dans les deux heures suivant la consommation de substances qui affaiblissent les facultés pendant la pandémie que durant la période l'ayant précédée. Par exemple, 2,4 % ont admis qu'ils étaient plus susceptibles d'avoir conduit dans les deux heures suivant la

consommation d'alcool, et 2,2 % ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles d'avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de drogues. La drogue la plus fréquemment consommée avant de conduire était les médicaments d'ordonnance qui peuvent avoir des effets négatifs sur la conduite, suivis par la marijuana et les drogues illégales. Dans l'ensemble, le sexe et l'âge n'ont pas eu d'impact significatif sur la probabilité que les conducteurs déclarent ces comportements dangereux au volant comme étant plus probables pendant la pandémie de COVID-19. Cependant, la probabilité que des conducteurs se disent susceptibles d'avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de drogues pendant la pandémie diminuait de 33 % par tranche d'âge de 10 ans de plus.

La grande majorité des personnes sondées a indiqué n'avoir eu aucun changement de comportement et, fait encore plus positif, une petite proportion d'entre elles a déclaré être moins susceptible d'adopter ces comportements de conduite dangereux. Bien que l'on ne connaisse pas encore toutes les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la sécurité routière, ces données aident à illustrer les comportements déclarés par les conducteurs canadiens pendant les restrictions liées à la COVID-19, et peuvent servir à compléter d'autres sources de données, telles que les statistiques sur les collisions et les décès. Il reste à acquérir une meilleure compréhension de la manière dont la pandémie a influé sur la sécurité routière, et les effets qu'une reprise progressive et d'éventuelles restrictions ultérieures pourraient avoir sur les comportements des conducteurs. Il convient donc d'accorder une attention particulière à ces indicateurs pour déterminer si les restrictions liées à la pandémie ont toujours un effet sur la sécurité routière.

À propos du sondage

Ces résultats sont fondés sur le Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel d'opinion publique élaboré et mené par la FRBR. Au total, 1 500 Canadiens ont répondu au sondage en septembre 2020. Les résultats peuvent être considérés comme exacts dans une marge de plus ou moins 2,5 %, 19 fois sur 20. Les réponses à la majorité des questions reposaient sur une échelle de 1 à 6, où 6 indiquait un accord, une préoccupation ou un soutien élevés et 1, un accord, une préoccupation ou un soutien faibles.

Références

Chan, A. (April 2020) Saanich sees spike in speeders as roads empty due to COVID-19. CTV News. <https://vancouverisland.ctvnews.ca/saanich-sees-spike-in-speeders-as-roads-empty-due-to-covid-19-1.4886785>

City of Toronto (April 2020) City of Toronto urges drivers to obey rules of the road. <https://www.toronto.ca/news/city-of-toronto-urges-drivers-to-obey-rules-of-the-road/>

Carter, D. (2020) Effects of COVID-19 Shutdown on Crashes and Travel in North Carolina.

North Carolina Department of Transportation. Transportation Research Board: Traffic Trends and Safety in a COVID-19 World webinar: <https://vimeo.com/425250264>

Heidenreich, P. (April 2000) Recent uptick in speeding on Edmonton roads concerns mayor and city official. Global News. <https://globalnews.ca/news/6739220/edmonton-drivers-speeding-coronavirus-covid-19-iveson/>

Institute of Transportation Engineers (2020) COVID-19 Traffic Volume Trends. Retrieved from: <https://www.ite.org/about-ite/covid-19-resources/covid-19-traffic-volume-trends/>

Shilling, F., & Waetjen, D. (2020). Special Report (Update): Impact of COVID19 Mitigation on Numbers and Costs of California Traffic Crashes.

Fondation de recherche sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche national sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à sa grande variété d'études sur les différentes causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa, Ontario K2P 0B4
Téléphone : (877) 238-5235
Télécopieur : (613) 238-5292
Courriel : tirf@tirf.ca
Site Web : www.tirf.ca

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2020

ISBN: 978-1-989766-36-1

Soutien financier fourni par :

