



SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020 : L'ALCOOL AU VOLANT AU CANADA

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

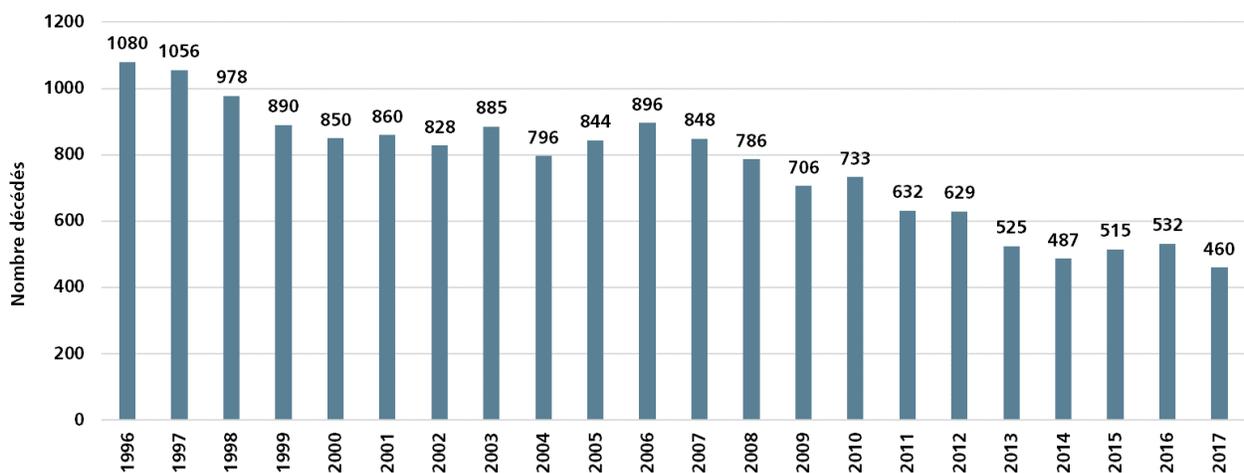
Par : Ward G.M. Vanlaar, Heather Woods-Fry et Robyn D. Robertson

Introduction

Le présent document résume les résultats du Sondage sur la sécurité routière (SSR) à propos de l'alcool au volant au Canada. Le SSR est un sondage d'opinion publique annuel mené par la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) et commandité par Bière Canada et Desjardins. Ce sondage prend le pouls du pays sur les grands enjeux de sécurité routière au moyen d'un questionnaire en ligne rempli par un échantillon aléatoire et représentatif de conducteurs canadiens.

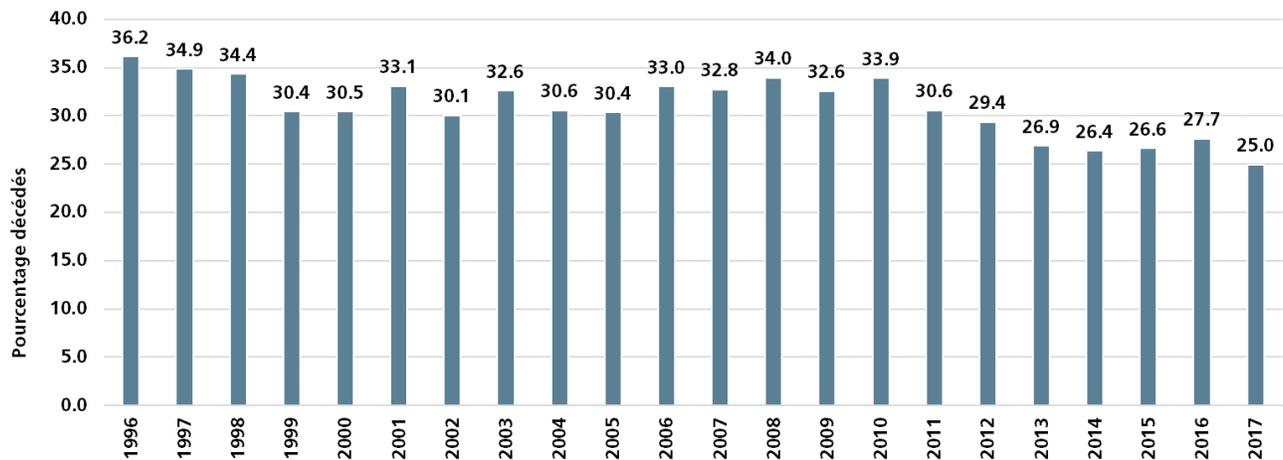
Les données de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR qui permettent d'établir des tendances en lien avec le rôle de l'alcool dans les blessures mortelles sont également présentées. Cependant, l'édition de cette année inclut pour la première fois les données de la Colombie-Britannique. Les résultats des années précédentes pour l'ensemble du Canada ont donc été recalculés en conséquence.¹

Figure 1 : Nombre de Canadiens décédés dans des collisions routières impliquant un conducteur en état d'ébriété



¹ De légers écarts statistiques par rapport aux données des éditions précédentes de ce document peuvent être observés. Ils sont attribuables à l'inclusion des données sur les décès en Colombie-Britannique.

Figure 2 : Pourcentage de Canadiens décédés dans des collisions routières impliquant un conducteur en état d'ébriété



Combien de Canadiens sont décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété?

En 2017, année des plus récentes données disponibles, 460 Canadiens sont morts à la suite d'une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Ces décès ont eu lieu à l'intérieur de 12 mois, sur le réseau routier public du pays. Comme l'illustre la figure 1, la tendance générale du nombre de personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété est à la baisse entre 1996 et 2017 (de 1 080 à 460). Il s'agit d'une diminution de 57 % depuis 1996, malgré deux hausses consécutives en 2015 et 2016.

Quel pourcentage de Canadiens sont décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété?

En 2017, le pourcentage des décès liés à une collision de la route qui impliquaient un conducteur en état d'ébriété était 25 %, soit une sur quatre. La figure 2 démontre que ce pourcentage est en déclin constant après un sommet de 36,2 % atteint en 1996. Il se maintient depuis sous la barre des 35 %, malgré quelques fluctuations. On remarque entre autres une baisse soutenue entre 2010 et 2014. Le pourcentage des décès liés à une collision de la route qui impliquaient un conducteur en état d'ébriété a augmenté légèrement en 2015 et en 2016 avant de recommencer à diminuer pour atteindre 25 % en 2017.

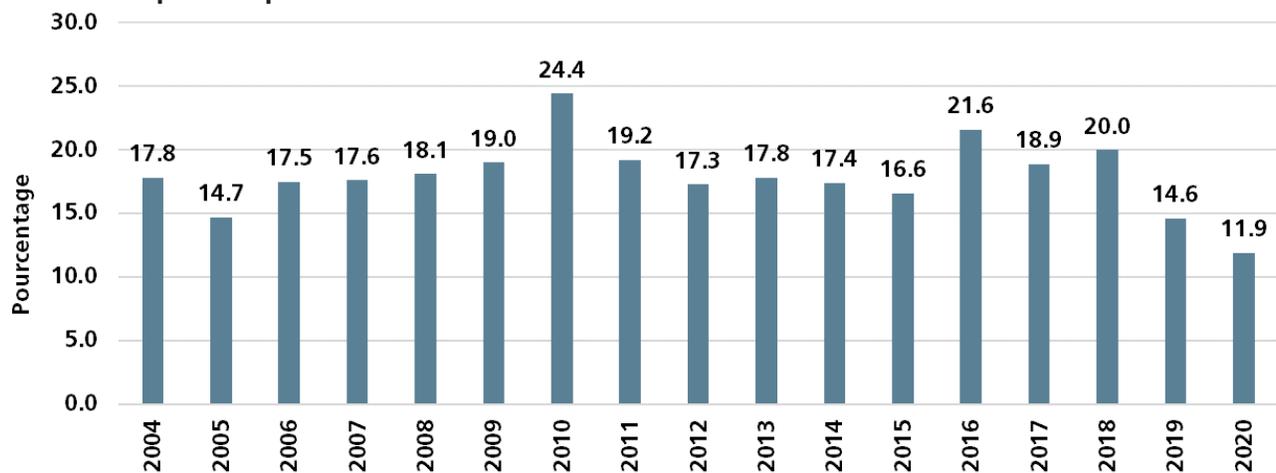
Le pourcentage de conducteurs ivres a-t-il augmenté?

En 2020, au cours des 30 jours précédant le sondage, 11,9 % des conducteurs ont admis avoir pris le volant après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque. Ce pourcentage était de 14,6 % en 2019. Il faut cependant souligner que ces chiffres comprennent aussi la consommation modérée, qui respecte les limites permises par la loi. Des tendances claires, bien que peu marquées, se dessinent au fil des ans, comme l'indique la figure 3.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données après 2005 (sauf pour 2010, qui semble être une aberrance). De 2005 à 2009, on note une tendance statistiquement significative à la hausse du pourcentage de répondants qui ont reconnu avoir conduit après avoir consommé de l'alcool. La tendance est à la baisse entre 2011 et 2015, même si elle n'est pas significative d'un point de vue statistique. Le pourcentage augmente considérablement en 2016, puis enregistre une baisse significative d'un point de vue statistique entre 2017 et 2020. Autrement dit, les augmentations précédentes du pourcentage de conducteurs admettant avoir pris le volant après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque ont été suivies d'une diminution globale, surtout depuis 2017.

Dans la foulée de la baisse du pourcentage de conducteurs admettant avoir pris le volant après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque au cours des 30 jours précédant le sondage, en 2020, 7,5 % des répondants ont confié avoir conduit au cours des 12 mois précédents même

Figure 3 : Pourcentage de conducteurs qui ont conduit après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool



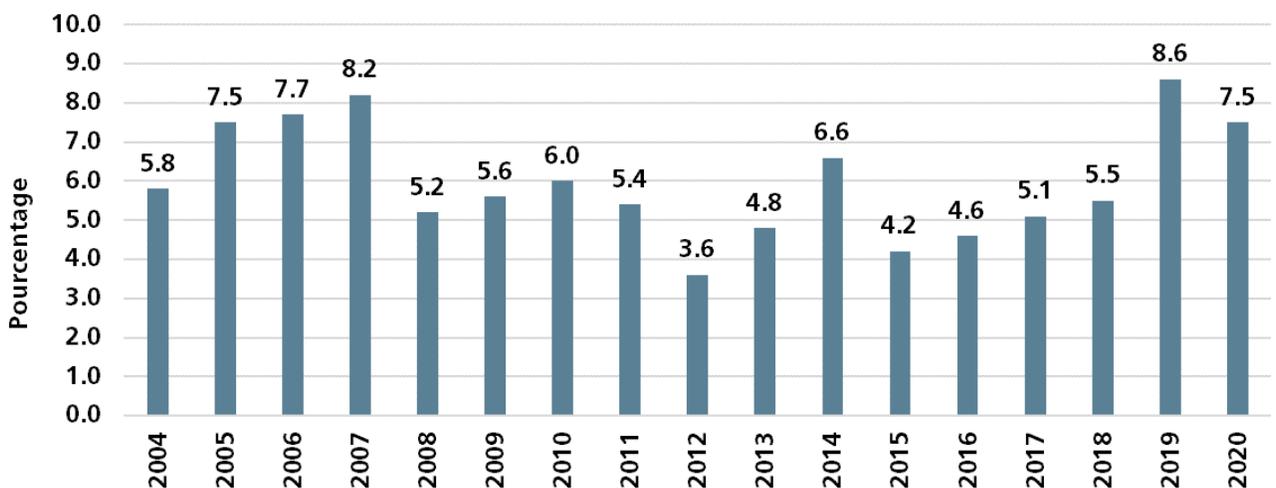
s'ils croyaient dépasser la limite permise (figure 4). Ce chiffre était de 8,6 % en 2019, soit 12,8 % de plus que cette année. Si moins de Canadiens ont conduit sous l'influence de l'alcool en 2020, ces pourcentages demeurent parmi les plus élevés déclarés depuis 2004.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données. Il indique une tendance à la hausse entre 2004 et 2007, mais elle n'est pas statistiquement significative. Il n'est pas possible de dégager une tendance forte entre 2008 et 2014. De 2015 à 2019, on remarque une hausse significative d'un point de vue statistique, suivie d'une baisse en 2020. Il faudra voir si cette baisse marque le début

d'une tendance. Dans l'ensemble, le pourcentage de répondants qui ont mentionné avoir conduit même s'ils pensaient avoir dépassé la limite permise fluctue, mais les six dernières années ont été marquées par des hausses générales, atteignant des niveaux jamais vus depuis le milieu des années 2000.

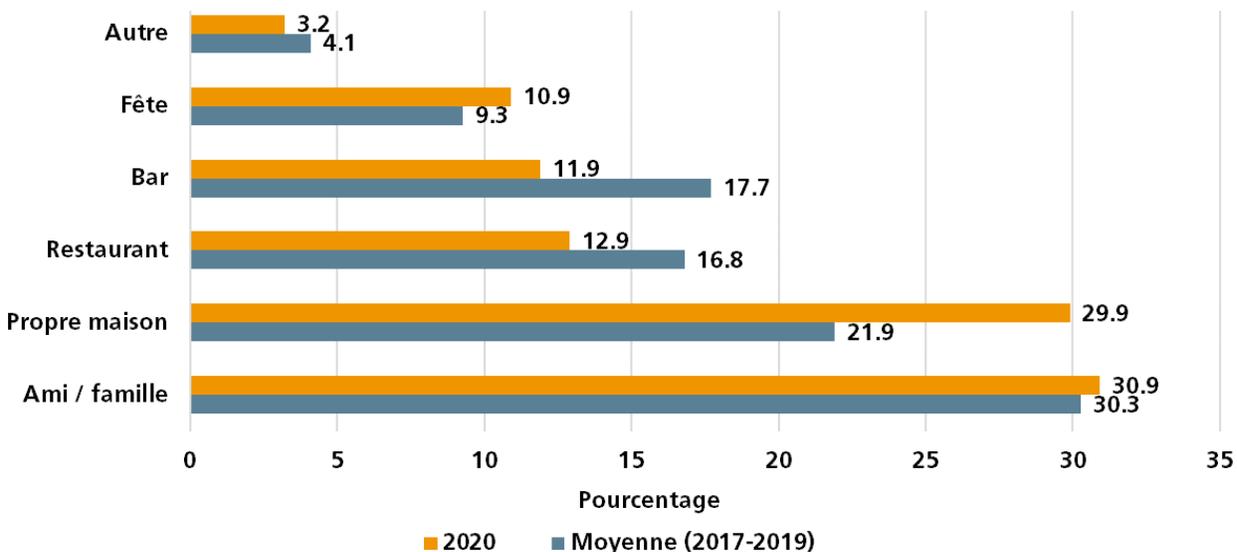
On a aussi demandé aux répondants d'indiquer la probabilité qu'ils conduisent moins de deux heures après avoir pris de l'alcool pendant la pandémie de COVID-19 par rapport à ce qu'ils feraient normalement s'il n'y avait pas de mesures de santé publique en place². Une petite partie (2,4 %) a avoué être plus susceptible de le faire, tandis que pour la majorité des conducteurs (75,4 %), il n'y

Figure 4 : Pourcentage qui a conduit alors qu'il pensait dépasser la limite légale d'alcool



² Les répondants devaient s'attribuer une note de 1 (beaucoup moins probable) à 5 (beaucoup plus probable). À des fins d'évaluation, on a considéré que les répondants qui donnaient une note de 4 ou de 5 étaient plus susceptibles d'adopter ce comportement au volant. Pour plus d'information, voir Vanlaar et autres., 2020.

Figure 5 : Principaux lieux de consommation d'alcool par les conducteurs canadiens



avait pas de changement à ce chapitre. Bonne nouvelle, 22,2 % des répondants ont affirmé qu'ils étaient moins enclins à adopter ce comportement pendant la pandémie. Ces résultats appuient les données présentées dans les figures 3 et 4, qui indiquent un recul global de la conduite en état d'ébriété.

Où les conducteurs boivent-ils avant de prendre le volant?

En 2020 et au cours des années précédentes, on a demandé aux répondants qui ont admis avoir pris le volant même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise de préciser le lieu où ils consommaient la majeure partie de leur alcool avant de conduire. La pandémie de COVID-19 a amené plusieurs changements par rapport aux années précédentes (figure 5).

Plus précisément, en 2020, 29,9 % des personnes concernées buvaient d'abord et avant tout chez elles, soit une augmentation importante par rapport aux 21,9 % qui faisaient de même entre 2017 et 2019. Par le fait même, les gens ont été beaucoup moins nombreux à prendre de l'alcool dans les bars : 11,9 % l'ont fait en 2020, contre une moyenne de 17,7 % entre 2017 et 2019. Même phénomène pour les restaurants : 12,9 % en 2020 et en moyenne 16,8 % entre 2017 et 2019, soit une baisse considérable de 23 %. Ces résultats révèlent que la pandémie a influencé le lieu de prédilection des conducteurs pour consommer de l'alcool.

Avec qui les conducteurs boivent-ils?

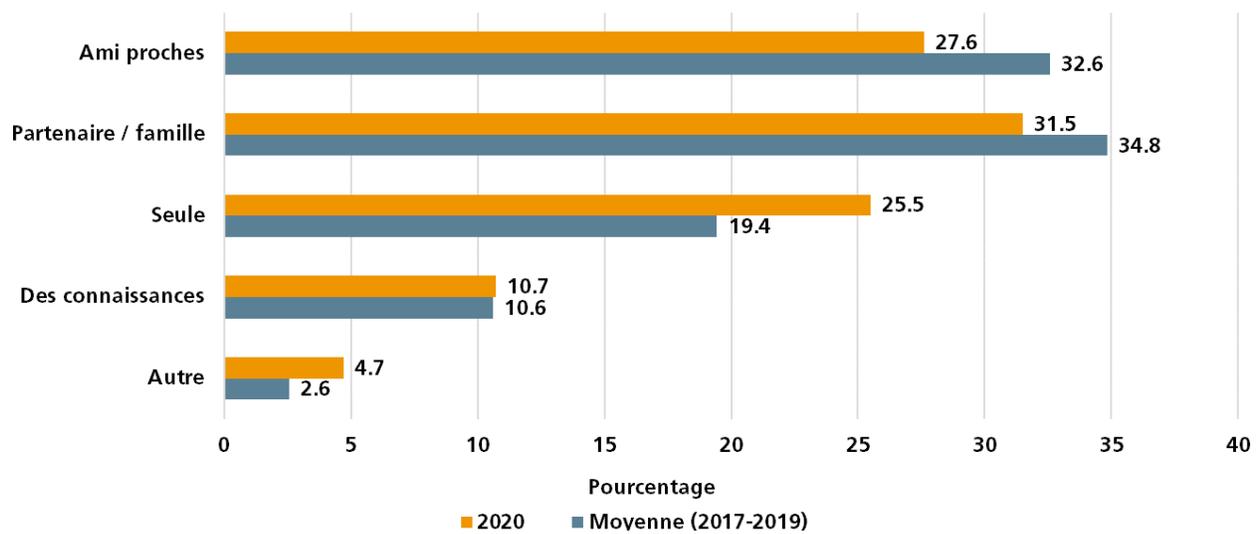
En 2020 et au cours des années précédentes, on a aussi demandé aux répondants qui ont admis avoir conduit malgré qu'ils croyaient dépasser la limite de préciser avec qui ils buvaient généralement. Là encore, la pandémie a amené des changements importants par rapport aux autres années (figure 6). Plus d'un conducteur sur quatre (27,6 %) a affirmé boire surtout avec ses amis proches en 2020. Il s'agit d'une baisse marquée par rapport à la période comprise entre 2017 et 2019, où ce pourcentage s'élevait à 32,6 %. En outre, beaucoup plus de Canadiens ont mentionné qu'ils buvaient seuls en 2020, soit 25,5 % contre une moyenne de 19,4 % pour les années précédentes.

En résumé, les effets de la pandémie de COVID 19 sur les comportements liés à l'alcool au volant sont manifestes, avec une hausse du pourcentage de répondants ayant affirmé boire seuls à la maison. Même si cette hausse s'explique en partie par le manque d'occasions de se réunir en groupe pour socialiser, ce changement notable doit être suivi de près, car il pourrait avoir des conséquences à long terme sur la conduite en état d'ébriété et sur les stratégies adoptées pour s'y attaquer.

Certains groupes sont-ils plus susceptibles de conduire après avoir bu?

Comme mentionné plus haut, 11,9 % des répondants ont avoué avoir conduit après avoir pris de l'alcool dans les 30 jours précédant le sondage 2020. Une analyse de régression logistique a été

Figure 6 : Personnes avec lesquelles les conducteurs canadiens ont déclaré principalement consommer l'alcool



réalisée pour évaluer l'incidence du sexe et de l'âge sur ce comportement. Les femmes sont 55,7 % moins susceptibles que les hommes de mentionner avoir conduit après avoir pris de l'alcool (RC : 0,44; IC : 0,31-0,64; p=0,000). Cette conclusion correspond aux données sur la mortalité des conducteurs, selon lesquelles les hommes sont historiquement beaucoup plus susceptibles d'échouer à un alcootest que les femmes (Brown et autres., 2018). L'âge ne permet pas de prédire ce comportement.

En 2020, 7,5 % des répondants au sondage ont reconnu avoir pris le volant alors qu'ils croyaient dépasser la limite permise. Les résultats d'une analyse de régression logistique ont démontré que les femmes étaient 63,9 % moins susceptibles que les hommes d'affirmer avoir conduit alors qu'elles croyaient avoir dépassé la limite permise. (RC : 0,36; IC : 0,23-0,57; p=0,000). L'âge a aussi joué un rôle important dans ce comportement. Pour chaque augmentation de 10 ans de la tranche d'âge, la probabilité d'indiquer avoir conduit en croyant dépasser la limite descend de 19,5 % (RC : 0,81; IC : 0,71-0,91; p=0,001).

Quelle place occupe l'alcool au volant dans l'opinion publique?

On a demandé aux Canadiens d'évaluer leur niveau de préoccupation à l'égard de diverses priorités d'ordre public. Les répondants leur ont attribué une note de 1 (aucunement préoccupant) à 6 (extrêmement préoccupant). À des fins d'évaluation, on a considéré que les répondants qui donnaient

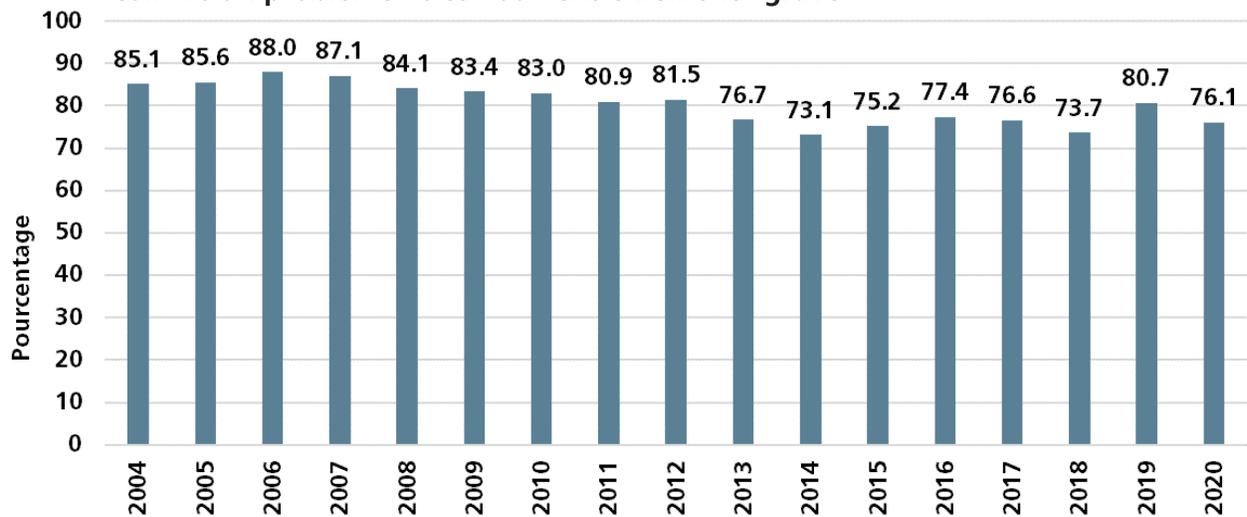
une note de 5 ou de 6 étaient préoccupés par l'enjeu en question.

Environ deux conducteurs canadiens sur trois (65,6 %) ont indiqué que l'alcool au volant les préoccupait, soit le pourcentage le plus élevé parmi tous les enjeux sociaux soumis à leur évaluation. Viennent ensuite l'économie, qui préoccupe 64,3 % des répondants, puis la pandémie, qui inquiète « très » ou « extrêmement » 60,9 % des Canadiens.

Les Canadiens considèrent-ils l'alcool au volant comme un problème de sécurité routière important?

On a sondé le niveau d'inquiétude des Canadiens par rapport à l'alcool au volant et à d'autres problèmes strictement liés à la sécurité routière (et non à des enjeux de société). Les répondants leur ont attribué une note de 1 (aucunement préoccupant) à 6 (extrêmement préoccupant). À des fins d'évaluation, on a considéré que les répondants qui donnaient une note de 5 ou de 6 étaient préoccupés par l'enjeu en question. En 2020, les conducteurs étaient plus susceptibles (bien que pas de manière significative) de voir les conducteurs qui textent au volant (78,5 %) que ceux qui boivent (76,1 %) comme étant un problème très ou extrêmement préoccupant. La conduite en état d'ébriété devance l'usage global du cellulaire (68,9 %) et la consommation de drogue (68,8 %) au volant, le comportement dangereux de cyclistes ou de piétons (56,1 %) et les conducteurs distraits

Figure 7 : Pourcentage de conducteurs canadiens qui considèrent les conducteurs qui boivent comme un problème «très» ou «extrêmement» grave



par leur système de divertissement, les applis de leur véhicule, leurs passagers, de la nourriture ou une boisson (53 %).

Conclusion

Si l'on se fie aux tendances récentes dans le nombre de décès liés à l'alcool et du pourcentage du total des décès sur la route attribuée aux conducteurs en état d'ébriété, le Canada a réalisé des progrès importants en matière de lutte contre l'alcool au volant. À titre d'exemple, entre 1996 et 2017, le nombre de Canadiens décédés dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété a chuté de 57 %. Malgré deux hausses consécutives en 2015 et en 2016, la tendance a retrouvé sa pente descendante en 2017 avec 460 décès, soit 13,5 % de moins que l'année précédente. Autre bonne nouvelle, en 2020, le pourcentage de Canadiens qui ont reconnu avoir pris le volant même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise est aussi en baisse, bien qu'il faille plus de données pour déterminer si ce recul marque le début d'une tendance. L'examen de la corrélation entre ces deux indicateurs³ suggère qu'une possible hausse des collisions mettant en cause l'alcool suit une augmentation du nombre de conducteurs qui admettent avoir pris leur voiture même s'ils pensaient dépasser la limite permise. Par

conséquent, le suivi des deux sources de données pourra aider à orienter les efforts de prévention de la conduite en état d'ébriété au Canada.

L'endroit et la compagnie de prédilection des Canadiens qui croient dépasser la limite et qui conduisent malgré tout ont changé considérablement par rapport aux années précédentes. En 2020, un pourcentage plus élevé de répondants ont affirmé boire seuls à la maison, probablement en raison de la pandémie et des mesures de distanciation physique qui l'accompagnent. De plus, un pourcentage peu élevé mais tout de même notable de Canadiens ont mentionné être plus susceptibles de conduire moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool pendant la pandémie, même s'ils sont dans l'ensemble de moins en moins nombreux à le faire. Bien que le portrait final de l'effet de la COVID-19 sur la sécurité routière en général et sur l'alcool au volant en particulier n'est pas encore connu, ces données laissent présager qu'elle a amené un changement de certains comportements à cet égard. Il est essentiel d'adapter les messages clés afin de rejoindre les Canadiens qui boivent seuls chez eux avant de prendre le volant. Enfin, il faudra aussi adapter les stratégies d'application de la loi à ce « *nouveau normal* ».

³ Un coefficient de corrélation significatif moyen à fort ($\rho=0,66$; $p=0,01$) a été établi entre le nombre de décès liés à l'alcool, tiré de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, et les données autodéclarées des conducteurs affirmant avoir pris le volant alors qu'ils estimaient avoir probablement dépassé la limite légale recueillies par le Sondage sur la sécurité routière. Pour évaluer la force de cette corrélation, il faut tenir compte du fait que les périodes de surveillance des deux indicateurs ne se chevauchent pas parfaitement. Par exemple, les décès de 2017 couvrent la période comprise entre janvier et décembre 2017, tandis que les données sur la conduite avec les facultés possiblement affaiblies provenant du SSR sont plutôt comptabilisées d'octobre 2016 à septembre 2017.

Références

Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., et Robertson, R.D. (2017). « The Alcohol and Drug-Crash problem in Canada 2015 Report ». Série de rapports sur la sécurité routière du CCATM. Rédigé par la Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada. Ottawa, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Vanlaar, W.G.M., Woods-Fry, H. Lyon, C., Robertson, R.D. (2020). « Sondage sur la sécurité routière 2020 : L'impact de la pandémie COVID-19 sur les habitudes de déplacement et la sécurité routière », Ottawa (Ontario), Fondation de recherche sur les blessures de la route.

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.

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.

Courriel : tirf@tirf.ca Site Web: tirf.ca

© Traffic Injury Research Foundation 2020

ISBN: 978-1-989766-63-7

Avec la participation financière de :

