

Sondage sur la sécurité routière 2021

L'impact de la pandémie de COVID-19 sur la sécurité routière et la mobilité

Heather Woods-Fry, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson, décembre 2021

Le présent feuillet d'information résume les résultats du Sondage sur la sécurité routière portant sur les effets de la pandémie de COVID-19 en matière de sécurité routière et d'habitudes de déplacement. Ce sondage d'opinion spécial est mené par la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) et commandité par Desjardins. Il prend le pouls du pays quant aux principaux enjeux en matière de sécurité routière, en mettant un accent particulier sur la pandémie de COVID-19 et ses effets sur le comportement des conducteurs. Ce sondage en ligne a été mené auprès d'un échantillon aléatoire et représentatif de Canadiens.

L'objectif de ce feuillet d'information est d'examiner les effets de la pandémie sur les attitudes, les croyances et les pratiques des Canadiens en matière de sécurité routière. La pandémie de COVID-19 est l'un des événements les plus perturbateurs de l'histoire récente : cette crise sanitaire publique est la cause de bouleversements importants des habitudes de déplacement et de la sécurité routière. Au cours des 12 premiers mois complets qui ont suivi la déclaration de la pandémie (d'avril 2020 à mars 2021), le nombre de kilomètres parcourus par les Canadiens a diminué de 13,3 % par rapport aux 12 mois précédents (Association des industries de l'automobile du Canada, 2021). On a aussi constaté une hausse des comportements de conduite à risque, comme les excès de vitesse et la conduite avec facultés affaiblies. Au Nouveau-Brunswick, la GRC a remis 10 818 contraventions en 2020, soit une hausse de 16,9 % par rapport à 2019 (GRC, Nouveau-Brunswick, 2021). La Police provinciale de l'Ontario a enregistré une augmentation de 40,1 % du nombre d'infractions liées aux manœuvres périlleuses¹ par rapport à 2019. Le service de police d'Edmonton a noté

FOUNDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

TIRF



une augmentation de 200 % du nombre de conducteurs qui ont dépassé la limite de vitesse de plus de 50 km/h (Heidenreich, 2020). Le service de police de Saanich a constaté une augmentation de 700 % du nombre de véhicules mis en fourrière pour excès de vitesse (Chan, 2020). Le service de police de Toronto a signalé une augmentation de 35 % des contraventions pour excès de vitesse et une hausse de près de 200 % des manœuvres périlleuses (Ville de Toronto, 2020).

Récemment, avec l'assouplissement des restrictions en matière de confinement, on a observé, dans certaines municipalités, une hausse des accusations de conduite avec facultés affaiblies en 2021 par rapport à 2020. Ces accusations ont augmenté de 27,7 % à Ottawa et de 10,2 % dans la région de Peel (Pringle, 2021; Peel Regional Police, 2021). Dans quelques municipalités, les comportements dangereux au volant ont diminué de 2019 à 2020 en raison de la réduction de la circulation, mais ont augmenté à nouveau en 2021. Si l'on considère le nombre de contraventions pour excès de vitesse émises annuellement de janvier à octobre à Saskatoon, on constate une diminution de 46,0 % en 2020 par rapport à 2019. Cependant, le nombre de contraventions pour excès de vitesse a augmenté de 25,8 % en 2021 par rapport à 2020 (Saskatoon Police, 2021). En Colombie-Britannique, le nombre de contraventions pour excès de vitesse a augmenté de 13,0 % entre avril 2020 et mars 2021, par rapport à la période d'avril 2019 à mars 2020 (ICBC, 2021).

Aux États-Unis, il y a eu une diminution importante d'environ 13,2 % du nombre de milles-véhicules parcourus depuis mars 2020, ce qui signifie que les conducteurs ont conduit moins en 2020 qu'en 2019. En dépit de ce recul, on estime que le nombre de décès associés à des véhicules a augmenté de 7,2 %, portant le taux de mortalité à 1,37 décès par 100 millions de milles-véhicules parcourus. Il s'agit du taux de mortalité le plus élevé depuis 2007 (National Center for Statistics and Analysis, 2021). Par conséquent, même si les conducteurs ont moins utilisé leur voiture, il semble y avoir eu plus de décès par milles-véhicules parcourus.

Les données de cinq centres de traumatologie des États-Unis indiquent une augmentation de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la drogue. Comparativement aux données recueillies avant la pandémie, les données du 17 mars à juillet 2020 ont révélé une augmentation de 26,3 % du nombre de conducteurs grièvement ou mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de l'alcool, et une hausse de 27,4 % du nombre de conducteurs grièvement ou mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage d'au moins une drogue psychoactive. Plus particulièrement, la consommation de cannabis était plus répandue chez les conducteurs mortellement blessés que la consommation d'alcool (32,7 % par rapport à 28,3 %), et la consommation d'opioïdes chez les conducteurs a doublé (Thomas et al., 2020).

La recherche a également indiqué que les modes de déplacement privilégiés ont beaucoup changé pendant la pandémie : un important virage s'est opéré vers l'abandon du transport en commun et l'augmentation de l'utilisation des véhicules personnels, en grande partie en raison de préoccupations concernant les facteurs liés à l'infection (p. ex., distanciation physique, propreté et risque d'infection) plutôt que des facteurs traditionnels comme l'économie du temps de déplacement, le confort et le coût (Abdullah et al., 2020). De plus, l'importance de l'impact à long terme de la pandémie sur le choix du mode de déplacement peut aider à façonner de nouvelles mesures et politiques pour influencer le transport du point de vue de la planification et de la durabilité (Zafri et al., 2021).

En se fondant sur cette recherche existante, le présent feuillet d'information examine de façon empirique le comportement des usagers de la route pendant la pandémie à partir d'un échantillon de conducteurs (N=2 099) et de non-conducteurs (N=601) en ce qui concerne la prévalence de certains comportements dangereux au volant et les effets de la pandémie sur les modes et les habitudes de déplacement. Dans la mesure du possible, les derniers résultats sont comparés aux données antérieures recueillies à partir du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR portant sur les comportements dangereux au volant déclarés pendant la pandémie (Vanlaar et al., 2020; Vanlaar et al., 2021).

Comportements de conduite dangereuse pendant la pandémie de COVID-19

Pour évaluer les attitudes et les pratiques des Canadiens pendant la pandémie de COVID-19, les conducteurs (N=2 099) 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 facultés affaiblies par l'alcool, la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, la polyconsommation de substances au volant, la fatigue au volant et le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité. Plus précisément, on a demandé aux conducteurs dans quelle mesure ils étaient susceptibles d'adopter ces comportements dangereux pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à leur comportement courant avant la pandémie². Les réponses aux questions étaient classées sur une échelle de 1 (beaucoup moins probable) à 5 (beaucoup plus probable)³. Pour l'analyse, les conducteurs ont été désignés comme étant plus susceptibles d'avoir ces comportements au volant s'ils choisissaient 4 ou 5. Les conducteurs qui ont choisi 3 ont été désignés comme n'ayant adopté aucun changement, et ceux qui ont choisi 1 ou 2 ont été désignés comme étant moins susceptibles d'adopter ces comportements au volant. Des analyses de régression logistique ont été entreprises pour déterminer les facteurs qui ont eu un impact important sur la probabilité d'adopter ces comportements dangereux au volant pendant la pandémie. De plus, on a demandé aux conducteurs d'évaluer la mesure dans laquelle ils étaient d'accord avec certains énoncés au sujet de leurs attitudes et de leurs comportements pendant la pandémie, de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). Pour l'analyse, les conducteurs ont été désignés comme étant d'accord s'ils ont choisi 5 ou 6.

Les résultats actuels ont été comparés aux données antérieures du Sondage sur la sécurité routière portant sur les comportements dangereux au volant pendant la pandémie. Plus précisément, les questions portant sur les excès de vitesse, la distraction au volant et la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue déclarés pendant la pandémie ont été posées en septembre 2020 et en mai 2021. Des comparaisons ont servi à déterminer s'il y avait des différences importantes dans la probabilité d'adopter ces comportements dangereux.



Excès de vitesse. Au total, 7,4 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de faire de grands excès de vitesse d'au moins 20 km/h au-dessus de la limite affichée pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 1). En 2020, 5,5 % des conducteurs avaient déclaré faire de même, ce qui correspond à une augmentation importante, entre 2020 et 2021, parmi ceux qui ont déclaré être plus susceptibles de faire des excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19 que pendant la période l'ayant précédée ($z= 2,26$, $p= 0,02$). Une proportion majoritaire des conducteurs (69,5 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en matière d'excès de vitesse en 2021. Pour 2020, ce pourcentage s'élevait à 77,5 % ($z= -5,32$, $p= 0,001$). En 2021, 23,1 % des répondants ont déclaré être moins susceptibles de dépasser la limite de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. En

2020, 16,9 % des répondants avaient avancé la même affirmation, ce qui correspond à une augmentation importante ($z= 4,54$, $p = 0,001$).

Tableau 1 : Excès de vitesse pendant la pandémie

Excès de vitesse	2021	2020	valeur p
Plus probable	7,4 %	5,5 %	$p= 0,02$
Aucun changement	69,5 %	77,5 %	$p= 0,001$
Moins probable	23,1 %	16,9 %	$p= 0,001$

Ces résultats indiquent que la plupart des conducteurs en 2020 et 2021 n'ont pas changé leur comportement en matière d'excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Toutefois, le pourcentage a diminué considérablement entre 2020 et 2021. Cette diminution correspond à une augmentation du nombre de conducteurs qui ont déclaré être plus prudents et donc moins susceptibles de dépasser la limite de vitesse en 2021. Il y a également eu une augmentation importante du nombre de répondants qui ont déclaré être plus susceptibles de faire des excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

Une analyse de régression logistique a été effectuée avec les résultats de 2021 afin de prévoir la probabilité que des conducteurs fassent des excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Le modèle a révélé que l'âge était un prédicteur important de la vitesse excessive pendant la pandémie. À chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 31 % moins susceptibles de déclarer qu'ils avaient fait des excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,69, $p= 0,001$; IC : 0,609 - 0,775). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation avaient 5,6 fois plus de chances de déclarer qu'ils étaient plus susceptibles de faire des excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 5,64, $p= 0,001$; IC : 3,565 - 8,926). Le sexe n'était pas un prédicteur important de ce comportement.

En 2021, on a demandé aux conducteurs ayant indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de faire des excès de vitesse pendant la pandémie de préciser la principale raison de ces excès. Plus de la moitié des conducteurs (60,2 %) a cité le nombre réduit de véhicules sur la route comme principale raison du dépassement de la limite de vitesse, et 17,5 % ont déclaré que c'était parce qu'ils estimaient qu'il y avait moins de patrouilles policières. On a également demandé aux conducteurs s'ils allaient continuer de dépasser la limite de vitesse affichée d'au moins 20 km/h après la pandémie parce que c'était devenu une habitude. Parmi eux, 7,7 % étaient d'accord ou tout à fait d'accord avec cet énoncé.

Il semblerait que la diminution du volume de la circulation ait joué un rôle important pour les conducteurs qui ont indiqué être susceptibles de faire des excès de vitesse pendant la pandémie. De plus, une proportion importante de conducteurs pourrait continuer de faire des excès de vitesse même après la pandémie, lorsque la circulation routière sera revenue à un volume normal, ce qui laisse entrevoir des répercussions importantes sur la sécurité routière.

Un modèle de régression logistique a été réalisé pour prédire les niveaux d'accord avec l'énoncé suivant : « Je continuerai de dépasser la limite de vitesse affichée d'au moins 20 km/h après la pandémie parce que c'est devenu une habitude. » L'âge était un prédicteur important, car, à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 19 % moins susceptibles de convenir qu'ils continueraient de dépasser la limite de vitesse après la pandémie parce que c'était devenu une habitude (RC : 0,81, $p= 0,01$; IC : 0,694 - 0,945).

Distraction au volant. Au total, 7,4 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 2). En 2020, 4,2 % des conducteurs ont déclaré avoir été distraits au volant, ce qui correspond à une augmentation importante entre 2020 et 2021 ($z= 3,96$, $p= 0,001$). Une majorité de conducteurs (69,7 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en matière de distraction au volant en 2021. Pour 2020, ce pourcentage

s'élevait à 79,3 %, ce qui correspond à une diminution importante ($z = -6,45$, $p = 0,001$). En 2021, près du quart (22,9 %) des conducteurs a déclaré qu'il serait moins probable qu'ils soient distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée, ce qui représente une augmentation importante par rapport à 2020, où le pourcentage s'établissait à 16,5 % ($z = 4,71$, $p = 0,001$).

Tableau 2 : Distraction au volant pendant la pandémie

Distraction au volant	2021	2020	valeur p
Plus probable	7,4 %	4,2 %	$p = 0,001$
Aucun changement	69,7 %	79,3 %	$p = 0,001$
Moins probable	22,9 %	16,5 %	$p = 0,001$



Lorsqu'on leur a demandé s'ils avaient de la difficulté à se concentrer sur les tâches de conduite pendant la pandémie de COVID-19 par rapport à leur niveau de concentration au volant pour la période l'ayant précédée, une proportion importante des répondants (12,4 %) a admis avoir éprouvé ce problème en 2021. Auparavant, 9,1 % des conducteurs ont indiqué avoir éprouvé de la difficulté à se concentrer au volant pendant la pandémie de 2020, ce qui correspond à une augmentation importante ($z = 3,12$, $p = 0,002$).

Différentes sources de distraction ont également été examinées. En 2021, les conducteurs qui ont indiqué être plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19 ont déclaré que la principale source de distraction était les pensées non jointes à la conduite (34 %), et un nombre un peu moins élevé d'entre eux a indiqué que l'envoi de messages textes sur leur cellulaire était la principale source de distraction (21,2 %). Ces deux raisons figuraient également parmi les principales sources de distraction en 2020, où 53,5 % des conducteurs ont indiqué que la principale source de distraction provenait de pensées non liées à la conduite, et 14,3 % ont noté la principale source de distraction comme étant l'envoi de messages textes sur leur cellulaire.

En 2021, on a également demandé aux conducteurs d'indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord avec l'énoncé suivant : « Je trouve que je suis plus distrait par les appels, les messages textes ou les courriels pendant que je conduis parce qu'il est difficile de maintenir un équilibre entre le travail et la vie personnelle pendant la pandémie ». Au total, 9,5 % des conducteurs étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour dire qu'ils ont éprouvé une distraction de la sorte pendant la pandémie. D'autres sources courantes de distraction au volant ont également été explorées dans cet échantillon, comme la conduite avec des passagers ou avec des animaux

non attachés. Les résultats montrent que 12,4 % des conducteurs ont déclaré être plus susceptibles de conduire avec des passagers pendant la pandémie. Une proportion majoritaire des conducteurs a indiqué qu'il n'y avait aucun changement (48 %) ou qu'il était moins probable qu'ils conduisent avec des passagers (39,6 %) pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Une faible proportion (6 %) des répondants était plus susceptible de conduire avec des animaux de compagnie non attachés pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée, mais une proportion majoritaire des répondants a déclaré qu'il n'y avait aucun changement (70,9 %) ou qu'il était moins probable qu'ils le fassent (23,1 %).

En somme, une proportion majoritaire de conducteurs n'a pas changé ses comportements pendant la pandémie, mais le pourcentage de conducteurs qui ont déclaré ne pas avoir changé leurs comportements a diminué en 2021. De plus, on a observé une forte augmentation chez les répondants qui ont indiqué qu'ils étaient moins susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie. Il y a également eu une augmentation importante du pourcentage de conducteurs qui ont déclaré être plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19 en 2021, par rapport à la période l'ayant précédée. Les résultats ont montré que les conducteurs qui ont indiqué être plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie l'étaient principalement par des pensées non liées à la conduite. Le pourcentage de conducteurs qui ont indiqué que ces pensées représentaient la principale cause de distraction était beaucoup plus élevé au début de la pandémie, en 2020. Cette baisse relative pourrait être le résultat de la nature sans précédent de la pandémie de COVID-19 et du niveau plus élevé d'incertitude au début de la pandémie. Cette incertitude aurait pu amener certains conducteurs à être davantage préoccupés au volant, en raison de questions concernant leur santé, la santé de leurs proches et les impacts négatifs potentiels sur le revenu et la stabilité financière. De tels problèmes pourraient toujours représenter une préoccupation importante en 2021, mais il est possible que les sentiments d'ambiguïté et l'attention portée à ces préoccupations soient moindres à un stade ultérieur de la pandémie, à mesure que les gens s'habituent à la « *nouvelle normalité* ».

Un conducteur sur dix a déclaré avoir de la difficulté à se concentrer au volant pendant la pandémie en 2021 : cette proportion était moins élevée aux premiers stades de la pandémie, en 2020.

Il est intéressant de noter qu'un peu plus d'un conducteur sur dix a déclaré avoir eu de la difficulté à se concentrer au volant pendant la pandémie en 2021 : cette proportion était moins élevée aux premiers stades de la pandémie, en 2020. Cette hausse pourrait être attribuable à l'augmentation des exigences auxquelles étaient soumis les Canadiens au fur et à mesure de l'évolution de la pandémie, car une proportion semblable de répondants a indiqué qu'ils avaient de la difficulté à concilier le travail et la vie personnelle, ainsi qu'à gérer les appels, les messages textes et les courriels pendant la pandémie.

Une analyse de régression logistique a été effectuée avec les résultats de 2021 afin de prévoir la probabilité que des conducteurs soient distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. L'âge était un prédicteur important de ce comportement. À chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 33 % moins susceptibles de déclarer qu'ils avaient été distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,67, $p=0,001$; IC : 0,592 - 0,761). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation étaient également 4,2 fois plus susceptibles d'indiquer qu'ils avaient été distraits au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 4,16, $p=0,001$; IC : 2,598 - 6,657). Le sexe n'était pas un prédicteur important de ce comportement.

Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Au total, 4,1 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19 que durant la période l'ayant précédée (tableau 3). En 2020, 2,4 % des conducteurs ont déclaré avoir conduit avec des facultés affaiblies par l'alcool, ce qui correspond à une augmentation importante ($z = 2,78$, $p = 0,005$). Une proportion majoritaire des conducteurs (65,3 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en matière d'alcool au volant en 2021, par rapport à 75,4 % en 2020 ($z = -6,49$, $p = 0,001$). En 2021, 30,6 % des conducteurs ont déclaré être moins susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie, ce qui représente une augmentation importante par rapport à 2020, où 22,1 % des conducteurs ont déclaré être moins susceptibles d'adopter ce comportement ($z = 5,66$, $p = 0,00$).

Tableau 3 : Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool pendant la pandémie

Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool	2021	2020	valeur p
Plus probable	4,1 %	2,4 %	$p = 0,005$
Aucun changement	65,3 %	75,4 %	$p = 0,001$
Moins probable	30,6 %	22,1 %	$p = 0,001$

Dans l'ensemble, une proportion majoritaire des conducteurs en 2021 et 2020 a déclaré ne pas avoir changé de comportement. Cependant, la proportion de conducteurs ayant fait cette déclaration a diminué. Près d'un conducteur sur trois a indiqué qu'il était moins susceptible de conduire dans les deux heures suivant la consommation d'alcool. Cependant, les répondants qui ont déclaré être plus susceptibles de conduire en état d'ébriété pendant la pandémie ont presque doublé entre 2020 et 2021. Ces résultats sont mis en perspective avec d'autres recherches montrant que les ventes d'alcool ont plus que doublé au cours de la première semaine où la pandémie mondiale a été officiellement déclarée (Nielsen, 2020). Les données sur la consommation d'alcool montrent qu'il y a eu une augmentation de 14 % de la consommation entre la période du printemps à l'été 2019 et à peu près la même période en 2020 (Pollard, Tucker et Green, 2020). De plus, la consommation d'alcool déclarée a connu une augmentation semblable : 18,5 % des Canadiens ont déclaré avoir consommé un peu plus d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée, et 4,8 % ont déclaré avoir consommé beaucoup plus d'alcool (Shield et al., 2020).

Une analyse de régression logistique a été effectuée avec les résultats de 2021 afin de mesurer la probabilité que des conducteurs conduisent dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Le sexe était un prédicteur important, car les hommes étaient 3,3 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 3,27, $p = 0,001$; IC : 1,643 - 6,487). De plus, à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 36 % moins susceptibles de déclarer qu'ils conduiraient dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,64, $p = 0,001$; IC : 0,538 - 0,77). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation étaient également 223 % plus susceptibles d'indiquer qu'ils avaient conduit dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 3,23, $p = 0,005$; IC : 1,439 - 7,232). Comparativement aux conducteurs ayant reçu moins de deux contraventions au cours des 12 derniers mois, les conducteurs qui avaient reçu deux contraventions ou plus étaient 4,5 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation d'alcool pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 4,54, $p = 0,001$; IC : 1,820 - 11,337).

Conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Au total, 3,7 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 4). En 2020, 2,2 % des conducteurs l'ont admis, ce qui correspond à une augmentation importante ($z= 2,57$, $p= 0,01$). Une proportion majoritaire des conducteurs (68,4 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en matière de drogue au volant en 2021, par rapport à 77,3 % en 2020 ($z= -5,88$, $p= 0,001$). En 2021, plus du quart (27,9 %) des conducteurs a déclaré être moins susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. En 2020, 20,6 % ont déclaré être moins susceptibles de le faire, ce qui correspond à une augmentation importante ($z= 5,00$, $p= 0,001$).

Tableau 4 : Conduite avec facultés affaiblies par la drogue pendant la pandémie

Conduite avec facultés affaiblies par la drogue	2021	2020	valeur p
Plus probable	3,7 %	2,2 %	$p= 0,01$
Aucun changement	68,4 %	77,3 %	$p= 0,001$
Moins probable	27,9 %	20,6 %	$p= 0,001$

On a demandé aux conducteurs qui ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie quelle substance ils consommaient le plus souvent avant de conduire. En 2021, 41,2 % de ces conducteurs ont indiqué que le cannabis était la substance la plus fréquemment consommée avant la conduite. En 2020, ce pourcentage s'établissait à 33,5 %. En 2021, les médicaments sur ordonnance pouvant avoir une incidence sur la conduite constituaient le type de substance le plus consommé pour 38,7 % des conducteurs. En 2020, ce pourcentage s'élevait à 46 %. La consommation de drogues illicites a été signalée par 10,5 % des conducteurs en 2021, par rapport à 20,4 % en 2020. Enfin, en 2021, 10,1 % des conducteurs ont indiqué que le type de substance le plus fréquemment consommé était une combinaison de ces drogues (c.-à-d. du cannabis, des drogues illicites ou des médicaments sur ordonnance pouvant avoir une incidence sur la conduite), mais cette option n'était pas proposée aux conducteurs dans le sondage sur 2020.

À l'instar de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool pendant la pandémie, une proportion majoritaire des conducteurs n'a déclaré aucun changement de comportement. Une grande proportion a indiqué qu'il serait moins probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation de drogue. Toutefois, le nombre de conducteurs qui ont déclaré être plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation de drogue a presque doublé entre 2020 et 2021. De plus, en 2021, le cannabis était la drogue la plus fréquemment consommée dans les deux heures précédant la conduite, la consommation de cannabis au volant ayant augmenté de 23 % par rapport à 2020. Ces constatations sont appuyées par un récent sondage de Statistique Canada, selon lequel plus du tiers (34 %) des consommateurs actuels de cannabis a déclaré que leur consommation avait augmenté pendant la pandémie de COVID-19, et 20 % des Canadiens déclarent maintenant consommer du cannabis, par rapport à 14 % pendant la période ayant précédé la pandémie (Statistique Canada, 2021). Toutefois, la proportion de conducteurs ayant indiqué que les médicaments sur ordonnance constituaient le type de substance le plus consommé avant la conduite a diminué de 2020 à 2021, tout comme la consommation de drogues illicites.

Une analyse de régression logistique a été effectuée avec les résultats de 2021 afin de prévoir la probabilité que des conducteurs conduisent dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Le sexe était un prédicteur important, car les hommes étaient 2,7 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 2,73, $p= 0,01$; IC : 1,248 - 5,983). De plus, à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 29 % moins susceptibles de déclarer qu'ils conduiraient dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,71, $p= 0,001$; IC : 0,602 - 0,825). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation étaient aussi 5,5 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 5,48, $p= 0,001$; IC : 2,469 -

12,184). Par rapport aux conducteurs ayant reçu moins de deux contraventions au cours des 12 derniers mois, les conducteurs qui avaient reçu deux contraventions ou plus étaient 3,7 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation de drogue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 3,70, p=0,02; IC : 1,227 - 11,182).

Polyconsommation de substances au volant. Au total, 3,8 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de conduire dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 5). Une proportion majoritaire des conducteurs (68,7 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en la matière, et 27,5 % étaient moins susceptibles d'adopter ce comportement, par rapport à la période ayant précédé la pandémie de COVID-19.

Il n'y a pas de données sur la polyconsommation d'alcool et de cannabis au début de la pandémie, mais il existe des données antérieures de 2018 et de 2019 sur le sujet, provenant du Sondage sur la sécurité routière. On a demandé aux conducteurs s'ils avaient conduit dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis au cours des 12 derniers mois. Seulement 1,7 % des conducteurs en 2018 et 3 % des conducteurs en 2019 ont déclaré avoir consommé de l'alcool et du cannabis dans les deux heures précédant la conduite (Woods-Fry et al. 2019). Ces données portent à croire que la consommation d'alcool et de cannabis au volant aurait augmenté pendant la pandémie, et qu'il serait justifié d'accorder plus d'attention à ce type de consommation et à d'autres types de polyconsommation.

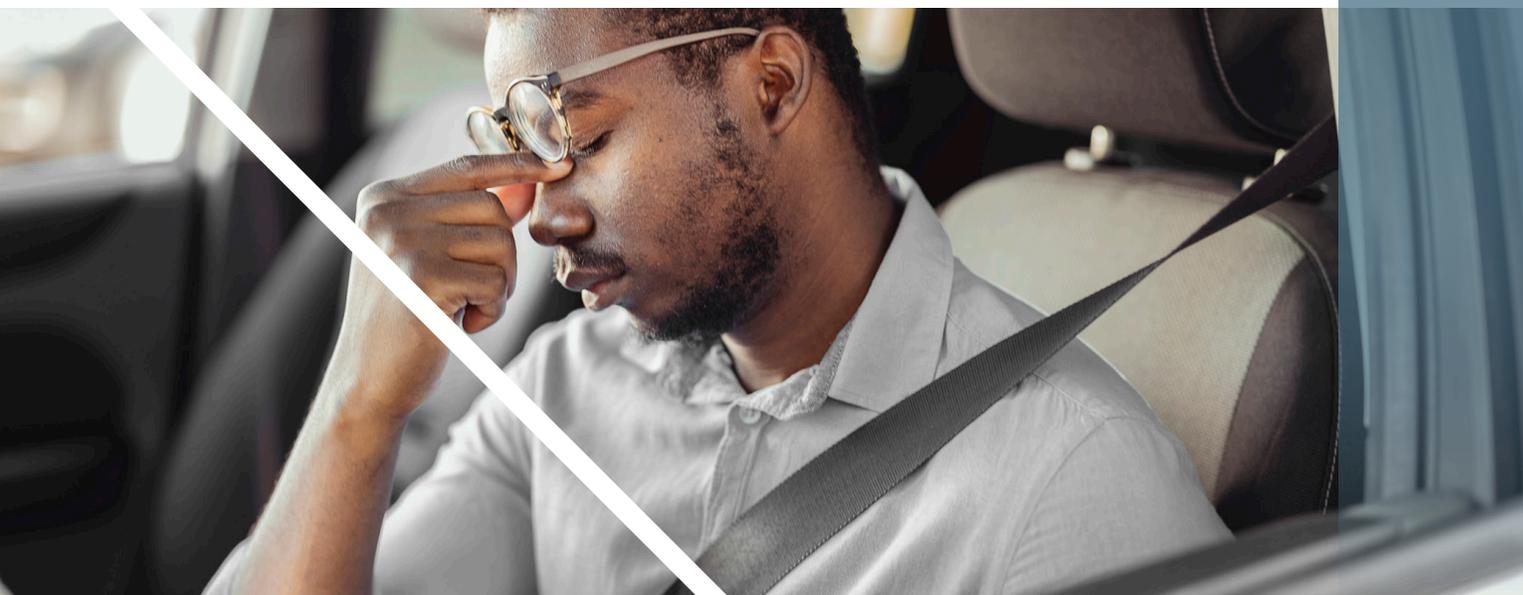
Tableau 5 : Polyconsommation de substances au volant pendant la pandémie

Polyconsommation de substances au volant	2021
Plus probable	3,8 %
Aucun changement	68,7 %
Moins probable	27,5 %



Une analyse de régression logistique a été effectuée afin de prévoir la probabilité que des conducteurs conduisent dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Le sexe était un prédicteur important de ce comportement. Les hommes étaient environ deux fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 1,96, p= 0,04; IC : 1,022 - 3,756). De plus, à chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 35 % moins susceptibles de déclarer qu'ils conduiraient dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par

rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,65, p= 0,001; IC : 0,538 - 0,777). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation étaient également 370 % plus susceptibles d'indiquer qu'ils avaient conduit dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 4,70, p= 0,001; IC : 2,194 - 10,075). Comparativement aux conducteurs ayant reçu moins de deux contraventions au cours des 12 derniers mois, les conducteurs qui avaient reçu deux contraventions ou plus étaient 5,4 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était plus probable qu'ils conduisent dans les deux heures suivant la consommation combinée d'alcool et de cannabis pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 5,36, p= 0,001; IC : 2,070 - 13,890).



Fatigue au volant. Au total, 7,1 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient plus susceptibles de conduire en état de fatigue pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 6). Une proportion majoritaire des conducteurs (64,9 %) a déclaré qu'il n'y avait pas de changement dans leur comportement en matière de fatigue au volant et 27,9 % étaient moins susceptibles de conduire fatigués pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

Tableau 6 : Fatigue au volant pendant la pandémie

Fatigue au volant	2021
Plus probable	7,1 %
Aucun changement	64,9 %
Moins probable	27,9 %

On a également demandé aux conducteurs d'indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord avec les énoncés suivants : « Je me sens plus fatigué lorsque je conduis à cause du stress lié à la pandémie » et « Je peux conduire en toute sécurité même si je me sens somnolent ». Au total, 9,8 % des répondants étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour dire qu'ils étaient plus fatigués au volant en raison du stress pendant la pandémie et un peu plus d'un conducteur sur dix (10,6 %) était d'accord pour dire qu'ils pouvaient conduire en toute sécurité lorsqu'ils étaient somnolents.

Il semble que la pandémie ait eu un effet négatif sur le niveau de fatigue des conducteurs. Non seulement une proportion importante des répondants a indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de conduire fatigués pendant la pandémie, mais le stress a été cité comme cause de la fatigue par un conducteur sur dix. Ces résultats sont semblables à ceux d'un récent sondage de Desjardins (2021), qui montre qu'un Canadien sur deux a dit se sentir

stressé (50 %) ou fatigué (53 %) fréquemment ou la plupart du temps au cours des 12 derniers mois. Les deux principales causes de ce stress ou de cette fatigue étaient l'isolement social (32 %) et les insécurités liées à la pandémie (31 %).

Les répondants ont déclaré qu'ils étaient plus susceptibles de conduire fatigués pendant la pandémie.

Une analyse de régression logistique a été effectuée afin de prévoir la probabilité que des conducteurs conduisent fatigués pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. L'âge était un prédicteur important de la fatigue au volant pendant la pandémie. À chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 38 % moins susceptibles de déclarer qu'ils avaient conduit fatigués pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,62, $p=0,001$; IC : 0,547 - 0,705). Les conducteurs qui ont affirmé pouvoir conduire en toute sécurité tout en étant somnolent étaient 1,9 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était probable qu'ils conduisent fatigués pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 1,92, $p=0,01$; IC : 1,158 - 3,176). Les conducteurs qui ont convenu qu'ils étaient plus susceptibles de prendre des risques au volant pendant la pandémie en raison de la réduction des volumes de la circulation étaient également 233 % plus susceptibles d'indiquer qu'ils avaient été fatigués au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 3,33, $p=0,001$; IC : 0,964 - 5,659). Le sexe n'était pas un prédicteur important de ce comportement.

Ceintures de sécurité. Au total, 4,2 % des Canadiens ont admis qu'ils étaient moins susceptibles de porter leur ceinture de sécurité pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (tableau 7). Une proportion majoritaire des conducteurs (74,9 %) a déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement dans leur comportement en matière de ceinture de sécurité et 20,9 % étaient plus susceptibles de porter leur ceinture de sécurité pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

Tableau 7 : Utilisation de la ceinture de sécurité pendant la pandémie

Utilisation de la ceinture de sécurité	2021
Moins probable	4,2 %
Aucun changement	74,9 %
Plus probable	20,9 %

Dans l'ensemble, la plupart des conducteurs ont indiqué que leur utilisation de la ceinture de sécurité n'avait pas changé, et une certaine proportion semble avoir adopté des habitudes plus sécuritaires, car ils étaient plus susceptibles d'utiliser leur ceinture de sécurité pendant la pandémie. Cependant, un petit groupe de conducteurs a admis qu'il serait moins probable qu'ils utilisent leur ceinture de sécurité. L'Office of Behavioral Safety Research de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA – 2021) a surveillé le taux d'éjection du véhicule tout au long de 2020 et a comparé ces données à celles de 2019. Le taux d'éjection est une mesure de substitution utile à celle de l'utilisation de la ceinture de sécurité. Ces résultats laissent croire à une conclusion semblable, à savoir que moins de conducteurs et d'occupants de véhicules portaient leur ceinture de sécurité pendant la pandémie, puisque le taux d'éjection a augmenté en 2020, par rapport à l'année précédente, avant la pandémie de COVID-19.

Une régression logistique a révélé que l'âge était un prédicteur important de l'utilisation de la ceinture de sécurité pendant la pandémie. À chaque tranche d'âge de 10 ans de plus, les conducteurs étaient 49 % moins susceptibles de déclarer ne pas avoir porté leur ceinture de sécurité pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée (RC : 0,51, $p=0,001$; IC : 0,408 - 0,629). Comparativement aux conducteurs ayant reçu moins de deux contraventions au cours des 12 derniers mois, les conducteurs qui avaient reçu deux contraventions ou plus étaient 7 fois plus susceptibles de déclarer qu'il était moins probable qu'ils portent leur ceinture de sécurité pendant la pandémie (RC : 7,07, $p=0,001$; IC : 3,106 - 16,094). Le sexe n'était pas un prédicteur important de ce comportement.

Effets de la pandémie sur les habitudes de déplacement

Mode de déplacement privilégié. On a demandé aux répondants (conducteurs N= 2099; non-conducteurs N= 601) si leur mode de déplacement de prédilection avait changé pendant la pandémie de COVID-19. Un peu plus d'un Canadien sur quatre (25,2 %) a indiqué avoir changé de mode de déplacement privilégié pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Il s'agit d'une hausse par rapport à 2020, où ce pourcentage s'établissait à 23,3 %.

Les personnes qui ont donné cette réponse ont également été invitées à préciser quel était leur mode de déplacement privilégié avant la pandémie de COVID-19, puis pendant cette période (tableau 8). Avant la COVID-19, le transport en commun (48,7 %) et le véhicule personnel (30,4 %) étaient les principaux modes de déplacement privilégiés. Toutefois, pendant la pandémie, l'utilisation du transport en commun a diminué de 82,1 % pour s'établir à 8,7 % ($z = -32,49$, $p = 0,001$) et l'utilisation de véhicules personnels a augmenté de 57,6 % pour s'établir à 47,9 % ($z = 13,17$, $p = 0,001$). La marche était le mode de déplacement privilégié de 7,4 % des répondants avant la pandémie. L'utilisation de ce mode de déplacement a augmenté de 260,8 % pour atteindre 26,7 % pendant la pandémie ($z = 18,86$, $p = 0,001$). Avant la pandémie, le vélo était le mode de déplacement de prédilection de 3,4 % des répondants, par rapport à 5,9 % des répondants pendant la pandémie, ce qui correspond à une augmentation de 73,5 % ($z = 4,36$, $p = 0,001$). Le taxi et le covoiturage sont les seuls moyens de transport qui n'ont pas connu de changements importants. On n'a observé qu'une légère augmentation de leur utilisation, passant de 7,9 % avant la pandémie à 8,5 % pendant la pandémie ($z = 0,80$, $p = 0,422$). Près d'un répondant sur trois (30,6 %) a indiqué que ce changement du mode de déplacement privilégié deviendrait probablement permanent.

Tableau 8 : Modes de déplacements privilégiés avant et pendant la pandémie

	Avant la pandémie	Pendant la pandémie	valeur p
Transport en commun	48,7 %	8,7 %	$p = 0,001$
Véhicule personnel	30,4 %	47,9 %	$p = 0,001$
Marche	7,4 %	26,7 %	$p = 0,001$
Vélo	3,4 %	5,9 %	$p = 0,001$
Taxi ou covoiturage	7,9 %	8,5 %	n.s.

Une analyse de régression logistique a été effectuée pour déterminer quels sont les prédicteurs de changement du mode de déplacement privilégié, mais aucun résultat significatif n'a été obtenu.

Effets de la pandémie sur la perception du transport en commun et du covoiturage. On a demandé à tous les répondants d'évaluer leur niveau d'accord avec certains énoncés au sujet de leurs attitudes et de leurs perceptions sur le transport en commun et le covoiturage pendant la pandémie, de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). Pour l'analyse, les conducteurs ont été désignés comme étant d'accord s'ils ont choisi 5 ou 6.

Près de la moitié des répondants (41,6 %) a indiqué être d'accord ou tout à fait d'accord pour dire qu'ils ne reprendraient pas le transport en commun avant la fin de la pandémie, et 28,7 % ont indiqué qu'ils ne reprendraient pas le transport en commun même après la fin de la pandémie. De même, 39,7 % des répondants ont convenu qu'ils ne recommenceraient pas à utiliser le covoiturage avant la fin de la pandémie, et 33,16 % ont convenu qu'ils ne recommenceraient pas à utiliser le covoiturage même après la fin de la pandémie. De plus, 38,2 % des conducteurs étaient d'accord pour dire que la diminution du volume de la circulation pendant la pandémie rendait la conduite automobile plus attrayante. Ce pourcentage s'établit à 23,8 % chez les non-conducteurs.

Effets de la pandémie sur les tendances en matière de mobilité. On a demandé aux répondants d'indiquer les changements intervenus concernant certains moyens de transport à certains moments de la journée ou jours de la semaine pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée⁴.

Seulement 8,2 % des conducteurs ont indiqué qu'ils conduisaient davantage pendant les heures de pointe (6 h 30 à 9 h et 15 h 30 à 18 h), par rapport à 42,8 % des répondants qui conduisaient moins pendant cette période (tableau 9). De même, 16 % des répondants ont indiqué conduire davantage en milieu de journée, tandis que 34,7 % des répondants conduisaient moins durant cette période. Seulement 6,3 % des répondants ont affirmé conduire davantage la nuit, par rapport à 48,7 % qui conduisaient moins la nuit qu'avant la pandémie. Une proportion de 12 % des conducteurs conduisait davantage les fins de semaine, par rapport à 42,7 % qui conduisaient moins à ce moment-là pendant la pandémie. Pendant les jours de semaine, 11 % des répondants conduisaient plus, tandis que 40,9 % conduisaient moins à ce moment-là pendant la pandémie.

Tableau 9 : Habitudes de conduite pendant la pandémie

	Plus souvent	Aucun changement	Moins souvent
Conduite pendant les heures de pointe (de 6 h 30 à 9 h et de 15 h 30 à 18 h)	8.2 %	49 %	42.8 %
Conduite en milieu de journée	16 %	49,2 %	34,7 %
Conduite la nuit	6,3 %	45 %	48,7 %
Conduite les fins de semaine	12 %	45,3 %	42,7 %
Conduite la semaine	11 %	48 %	41 %

Les habitudes de marche des conducteurs et des non-conducteurs ont été examinées. Près du quart (23 %) des répondants ont indiqué qu'ils marchaient davantage pendant les heures de pointe, par rapport à 14,4 % qui marchaient moins à ce moment-là (tableau 10). Au total, 26,1 % des répondants ont indiqué marcher davantage en milieu de journée, par rapport à 15,7 % qui marchaient moins. De plus, 15,3 % des répondants marchaient davantage la nuit, tandis que 16,8 % marchaient moins la nuit. Pour ce qui est des fins de semaine, près du tiers des répondants marchait davantage (30,3 %) tandis que 14,4 % marchaient moins. Une proportion de 29,4 % des répondants a affirmé avoir plus souvent adopté la marche comme mode de déplacements en semaine, et 15,3 % marchaient moins les jours de semaine.

Une proportion de 29,4 % des répondants a affirmé avoir plus souvent adopté la marche comme mode de déplacement en semaine.

Tableau 10 : Habitudes de marche pendant la pandémie

	Plus souvent	Aucun changement	Moins souvent	N
Marche pendant les heures de pointe (de 6 h 30 à 9 h et de 15 h 30 à 18 h)	23 %	40,2 %	14,4 %	2 097
Marche en milieu de journée	26,1 %	41,9 %	15,7 %	2 261
Marche la nuit	15,3 %	35,2 %	16,8 %	1 814
Marche les fins de semaine	30,3 %	43,1 %	14,4 %	2 368
Marche la semaine	29,4 %	43,3 %	15,3 %	2 376

Les habitudes de cyclisme des conducteurs et des non-conducteurs ont été examinées.

Une proportion de 8,6 % des répondants faisait plus de vélo pendant les heures de pointe, par rapport à 9,1 % qui en faisaient moins à ce moment-là (tableau 11). Une proportion de 9 % des répondants a affirmé se déplacer davantage à vélo en milieu de journée pendant la pandémie. Un pourcentage semblable de répondants (8,9 %) s'est moins déplacé à vélo à ce moment-là. Seulement 5,8 % des répondants se déplaçaient plus à vélo la nuit, tandis que 9,1 % se déplaçaient moins à vélo à ce moment-là pendant la pandémie. Les fins de semaine, 11,6 % des répondants ont déclaré s'être déplacés davantage à vélo pendant la pandémie, par rapport à 8,7 % qui se sont moins déplacés à vélo. Des résultats similaires ont été observés les jours de semaine, où 9,7 % des répondants se sont davantage déplacés à vélo et 8,8 % se sont moins déplacés à vélo à ce moment-là pendant la pandémie de COVID-19.



Tableau 11 : Habitudes de déplacements à vélo pendant la pandémie

	Plus souvent	Aucun changement	Moins souvent	N
Déplacements à vélo pendant les heures de pointe (de 6 h 30 à 9 h et de 15 h 30 à 18 h)	8,6 %	24,2 %	9,1 %	1 129
Déplacements à vélo au milieu de la journée	9 %	25,2 %	8,9 %	1 161
Déplacements à vélo la nuit	5,8 %	20,9 %	9,1 %	966
Déplacements à vélo les fins de semaine	11,6 %	26,1 %	8,7 %	1 253
Déplacements à vélo la semaine	9,7 %	26,3 %	8,8 %	1 207

Tableau 12 : Habitudes de déplacements à vélo électrique pendant la pandémie

	Plus souvent	Aucun changement	Moins souvent	N
Déplacements à vélo électrique pendant les heures de pointe (de 6 h 30 à 9 h et de 15 h 30 à 18 h)	6 %	6,1 %	19,2 %	841
Déplacements à vélo électrique au milieu de la journée	6 %	6,2 %	20 %	868
Déplacements à vélo électrique la nuit	4,4 %	7 %	16,7 %	760
Déplacements à vélo électrique les fins de semaine	6,7 %	6,4 %	19,4 %	877
Déplacements à vélo électrique la semaine	5,6 %	6,1 %	20,2 %	860

Tous les répondants ont été interrogés sur leurs habitudes de transport en ce qui a trait aux vélos électriques (tableau 12). Seulement 6 % des répondants se sont déplacés davantage à vélo électrique pendant les heures de pointe, par rapport à 6,1 % qui ont moins utilisé leur vélo électrique à ce moment-là. Une proportion de 6 % des répondants s'est déplacée davantage à vélo électrique en milieu de journée pendant la pandémie. Un pourcentage semblable de répondants (6,2 %) s'est moins déplacé à vélo électrique à ce moment-là. Une proportion de 4,4 % des répondants se déplaçait davantage à vélo électrique la nuit, tandis que 7 % se déplaçaient moins en vélo électrique à ce moment-là pendant la pandémie. Pour ce qui est des fins de semaine, 6,7 % des répondants ont déclaré s'être davantage déplacés à vélo électrique pendant la pandémie, par rapport à 6,4 % qui se sont moins déplacés à vélo électrique. Des résultats semblables ont été observés en semaine : 5,6 % des répondants se déplaçaient davantage à vélo électrique et 6,1 % se déplaçaient moins souvent à vélo électrique la semaine, pendant la pandémie.

Effets de la pandémie sur les perceptions en matière de sécurité

On a demandé à tous les répondants (n=2 700) d'indiquer dans quelle mesure ils se sentaient en sécurité en tant que piétons ou cyclistes pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Les réponses à la question étaient classées sur une échelle de 1 (beaucoup moins probable) à 5 (beaucoup plus probable). Pour l'analyse, une réponse de 1 ou de 2 signifie que le répondant était moins susceptible de se sentir en sécurité. Les répondants qui ont choisi 3 ont été désignés comme n'ayant perçu aucun changement, et ceux qui ont choisi 4 ou 5 ont été désignés comme étant plus susceptibles de se sentir en sécurité.

Sentiment de sécurité en tant qu'utilisateur actif de la route. Au total, 18,2 % des Canadiens ont indiqué qu'ils étaient moins susceptibles de se sentir en sécurité en tant que piétons ou cyclistes pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la manière dont ils se sentaient pendant la période l'ayant précédée. Une proportion majoritaire des répondants (67,6 %) n'a déclaré aucun changement dans leur perception en matière de sécurité et 14,2 % ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de se sentir en sécurité en tant que piétons ou cyclistes pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

On a également demandé aux répondants de quelle manière ils percevaient les comportements des autres conducteurs pendant la pandémie (autres conducteurs distraits, autres conducteurs dépassant la limite de vitesse). Les réponses aux questions étaient classées sur une échelle de 1 (beaucoup moins probable) à 5 (beaucoup plus probable). Pour l'analyse, une réponse de 4 ou de 5 signifie que le répondant avait la perception que les autres conducteurs étaient plus susceptibles d'adopter des comportements dangereux. Une réponse de 3 signifie qu'il n'y avait aucun changement dans la perception et une réponse de 1 ou 2 signifie que le répondant avait la perception que les autres conducteurs étaient moins susceptibles d'adopter un comportement dangereux au volant.

Excès de vitesse. Au total, 39,7 % des Canadiens avaient la perception que les autres conducteurs étaient plus susceptibles de dépasser largement la limite de vitesse affichée pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Une faible proportion majoritaire des conducteurs (51,4 %) n'a perçu aucun changement dans le comportement des autres conducteurs en matière d'excès de vitesse, et 8,5 % avaient la perception que les autres conducteurs étaient moins susceptibles de faire de grands excès de vitesse pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

Distraction au volant. Au total, 33,7 % des Canadiens avaient la perception que les autres conducteurs étaient plus susceptibles d'être distraits au volant pendant la pandémie de

COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée. Une proportion majoritaire des conducteurs (57,4 %) n'a perçu aucun changement dans le niveau de distraction des autres conducteurs, et 8,9 % avaient la perception que les autres conducteurs étaient moins susceptibles d'être distraits pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée.

Conclusions

Le présent feuillet d'information résume les attitudes et les pratiques des 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 et sur une édition spéciale du Sondage portant sur la COVID-19.

Un examen des effets de la pandémie sur les comportements dangereux au volant montre qu'une proportion majoritaire des conducteurs n'a pas changé de comportement en raison de la pandémie. Il importe de mentionner à ce sujet que le sous-groupe de conducteurs qui indiquent ne pas avoir changé leurs comportements comprend à la fois les conducteurs qui conduisaient de manière sécuritaire avant la pandémie et ceux pour qui ce n'était pas le cas. Une proportion importante de conducteurs a indiqué qu'ils étaient moins susceptibles d'adopter des comportements dangereux au volant pendant la pandémie de COVID-19 et que, par rapport à la période l'ayant précédée, ils se comportaient plus prudemment. De plus, la proportion de conducteurs qui ont indiqué qu'ils étaient plus prudents a augmenté de 2020 à 2021. Toutefois, une proportion relativement faible, mais notable de conducteurs a indiqué être plus susceptible d'adopter des comportements dangereux au volant pendant la pandémie de COVID-19, par rapport à la période l'ayant précédée, pour l'ensemble des comportements sondés. Notamment, en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, le pourcentage des conducteurs indiquant qu'ils étaient plus susceptibles de prendre le volant dans les deux heures suivant la consommation d'une substance affaiblissant leur faculté de conduire a presque doublé.

En fin de compte, les groupes de répondants qui ont déclaré être plus prudents et ceux qui ont déclaré prendre plus de risques fournissent tous deux des renseignements pertinents sur les effets de la pandémie en matière de sécurité routière. Il est possible que les personnes moins susceptibles d'adopter des comportements dangereux au volant aient agi de manière à se protéger, en raison de la pandémie. Plusieurs rapports ont démontré que, pendant la pandémie, il y a eu une prise de conscience en matière de santé et de bien-être. Les membres du public ont reconnu qu'ils étaient plus susceptibles d'agir prudemment, dans le but de réduire le fardeau sur le système de santé (VidaHealth, 2021; GlaxoSmithKline, 2021). De plus, comme les mesures de confinement ont directement réduit les déplacements sur la route, un sous-ensemble des répondants qui ont déclaré être moins susceptibles d'adopter des comportements dangereux au volant pourrait avoir répondu ainsi simplement parce qu'ils conduisaient moins souvent. En contrepartie, les répondants qui ont admis être plus susceptibles d'adopter des comportements dangereux au volant pourraient être séparés en deux types de conducteurs : ceux qui conduisaient déjà dangereusement et qui ont intensifié ces comportements pendant la pandémie, et ceux qui ne conduisaient pas dangereusement avant la pandémie et qui en ont profité pour prendre plus de risques sur la route. On présume que ce sous-groupe était responsable de l'augmentation des excès de vitesse, des manœuvres périlleuses et de la conduite avec facultés affaiblies observée par les organismes d'application de la loi et attestée dans d'autres sources de données sur la circulation pendant la pandémie.

Parmi les facteurs courants associés à la plupart des comportements dangereux au volant, mentionnons l'âge, les contraventions reçues et le degré d'accord avec des énoncés fondés sur le risque. De façon constante, les conducteurs âgés étaient moins susceptibles de signaler ces comportements dangereux que les conducteurs plus jeunes. Les répondants ayant reçu deux contraventions ou plus étaient plus susceptibles de dire qu'il serait plus probable qu'ils adoptent ces comportements dangereux. De plus, le fait d'être d'accord avec l'énoncé fondé sur le risque suivant, « Je crois que je peux prendre plus de risques en tant que conducteur parce qu'il y a moins de véhicules sur la route pendant la pandémie », correspondait à une probabilité plus élevée que les conducteurs affirment être plus susceptibles d'adopter des comportements dangereux au volant pendant la pandémie. À l'appui de cette conclusion, une étude récente a révélé que les attitudes à l'égard du risque étaient un facteur critique dans la prévision de la réduction de la mobilité humaine et du confinement social pendant la pandémie, et que ceux qui prenaient des risques étaient généralement plus déterminés à maintenir leur mobilité tout au long de la pandémie (Chan et al., 2020). Parmi les autres facteurs qui ont eu un impact sur les comportements dangereux au volant, mentionnons le sexe du conducteur. Dans nos résultats précédents, le sexe n'était pas un facteur important dans les comportements dangereux au volant, ce qui est une constatation notable puisque, dans des circonstances normales, les données indiquent que les hommes sont généralement plus susceptibles de se livrer à des comportements dangereux au volant comme la conduite avec facultés affaiblies

par l'alcool ou la drogue, et la distraction au volant (Woods-Fry et al., 2020; Lyon, Vanlaar et Robertson, 2020). Dans les résultats actuels, le sexe n'était pas associé aux excès de vitesse, à la distraction au volant, à la conduite en état de fatigue ou à l'utilisation de la ceinture de sécurité. Toutefois, elle était associée aux trois types de comportements de conduite avec facultés affaiblies (consommation d'alcool, de drogues et polyconsommation), car les hommes étaient beaucoup plus susceptibles d'adopter ces comportements dangereux que les femmes.

D'autres effets de la pandémie de COVID-19 sur la mobilité ont été observés dans les résultats actuels. À titre d'exemple, un peu plus du quart des Canadiens a déclaré avoir changé de mode de déplacement de prédilection au cours de la pandémie, et une proportion croissante de Canadiens a indiqué que c'était le cas, par rapport à nos résultats précédents. En ce qui concerne les effets sur certains modes de déplacement, la marche a connu la plus forte augmentation : l'adoption de la marche comme mode de déplacement privilégié a augmenté de 261 %, par rapport à la période ayant précédé la pandémie. L'utilisation de véhicules personnels a également augmenté pendant la pandémie, et le quart des conducteurs et des non-conducteurs étaient d'accord pour dire qu'ils trouvaient la conduite plus attrayante en raison de la diminution des volumes de la circulation sur les routes. Cependant, l'utilisation du transport en commun a connu la plus forte baisse, soit de 82 %. De plus, les résultats montrent que 4 Canadiens sur 10 ne comptent pas recommencer à utiliser le transport en commun ou le covoiturage avant la fin de la pandémie. Un plus petit nombre de Canadiens a indiqué qu'ils ne recommenceraient pas à utiliser ces moyens de transport, même après la pandémie. Ces effets de la pandémie ont été observés dans les données sur l'achalandage de la plupart des services de transport en commun. Par exemple, la Commission de transport de Toronto a signalé une diminution de plus de 80 % de l'achalandage au début de la pandémie. En décembre 2020, l'achalandage était toujours inférieur de 69,3 % à celui de décembre 2019 (Doucet, 2021).

En ce qui concerne les tendances en matière de mobilité, les heures et les jours de la semaine où les Canadiens conduisent semblent avoir été modifiés par la pandémie. Une proportion majoritaire des conducteurs conduisait généralement moins souvent, à toutes les heures de la journée et à tous les jours de la semaine, par rapport à la période ayant précédé la pandémie. Cependant, la plus grande proportion des conducteurs a déclaré conduire moins souvent pendant les heures de pointe et la nuit. Il se peut qu'à mesure que de plus en plus d'employeurs s'adaptent et offrent à leurs employés la liberté de travailler à distance, les habitudes de conduite continuent de changer, surtout en ce qui a trait aux heures de pointe des déplacements. Les Canadiens se sont déplacés à pied plus souvent le jour et les fins de semaine, et les déplacements à vélo ont été signalés plus souvent les fins de semaine.

Dans l'ensemble, la pandémie de la COVID-19 a entraîné des changements importants en matière de mobilité en ce qui concerne les modes de déplacements privilégiés et les habitudes de déplacement. À l'avenir, des stratégies visant à aider à rétablir l'utilisation du transport en commun après la pandémie sont essentielles pour freiner la hausse subite de l'utilisation des véhicules personnels. L'incidence potentielle des habitudes de déplacement qui sont plus dispersées tout au long de la journée est importante. La planification des transports jouera un rôle crucial pour continuer de faciliter le passage à des modes de transport actifs.

L'impact considérable de la COVID-19 sur la sécurité routière semble également avoir eu une incidence sur la perception des usagers de la route en ce qui concerne leur sécurité personnelle et leur perception des comportements dangereux des conducteurs. Il semble qu'une plus grande proportion d'usagers de la route se soit sentie moins en sécurité pendant la pandémie. De plus, une plus grande proportion d'usagers de la route considérait que les excès de vitesse étaient plus fréquents chez les conducteurs que la distraction au volant. Ces résultats reflètent les données des services de police démontrant une forte augmentation des contraventions pour excès de vitesse et des accusations de manœuvres périlleuses. Les deux représentent d'importants problèmes de sécurité routière, mais il est également possible qu'il soit plus facile de remarquer les excès de vitesse que la distraction au volant.

Collectivement, ces constatations portent à croire qu'il faut continuer à surveiller de près les effets de la pandémie. Même si une grande proportion de conducteurs a indiqué qu'ils n'avaient pas changé leur comportement ou qu'ils étaient plus prudents, de plus en plus de conducteurs ont admis qu'ils étaient plus susceptibles d'adopter des comportements dangereux pendant la pandémie, par rapport à leurs comportements dans des circonstances

normales. De plus, le profil des preneurs de risques semble avoir changé, du moins pour certains des comportements dangereux examinés ici, ce qui entraînera d'importantes répercussions sur l'élaboration de contre-mesures. Ces constatations offrent un point de vue unique et informatif sur les changements déclarés des conducteurs pendant la pandémie et aident à orienter d'autres enquêtes sur les facteurs déterminants des comportements dangereux au volant lors de confinements subséquents en lien avec la COVID-19.

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, 2 700 Canadiens ont répondu au sondage en mai 2021. Les résultats peuvent être considérés comme exacts dans une marge de plus ou moins 1,9 %, 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 élevé et 1, un accord, une préoccupation ou un soutien faible.

Références

Abdullah, M., Dias, C., Muley, D., & Shahin, M. (2020). Exploring the impacts of COVID-19 on travel behavior and mode preferences. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 8, 100255.

Association de l'industrie de l'automobile du Canada (2021). Rapport trimestriel : Données nationales sur les kilomètres parcourus par les véhicules – 2019 to 2021. Ottawa, Ontario : AIA.

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

Chan, H. F., Skali, A., Savage, D. A., Stadelmann, D., & Torgler, B. (2020). Risk attitudes and human mobility during the COVID-19 pandemic. *Scientific reports*, 10(1), 1-13.

City of Toronto. (April, 2020). City of Toronto Urges Drivers to Obey Rules of the Road. Toronto: Ontario.

GlaxoSmithKline (2021) COVID-19 prompts increased focus on self-care 2021. Extrait de : <https://www.gsk.com/en-gb/media/resource-centre/covid-19-prompts-increased-focus-on-self-care/>

GRC, Nouveau-Brunswick (2021). GRC Nouveau-Brunswick Rapport annuel de 2020. <https://www.rcmp-grc.gc.ca/wam/media/5595/original/07bf9d937fa7fffeaa80dc5fe0cc7b95.pdf>

Heidenreich, P. (April 2020) 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/>

Insurance Corporation of British Columbia (2021). Contraventions Data (Contains information licensed under ICBC's Open Data Licence). <https://public.tableau.com/app/profile/icbc/viz/ContraventionsIntroPage/Contraventions> (Accessed December 8, 2021).

Lyon, C., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2020) Sondage sur la sécurité routière 2019 : Attitudes et pratiques liées à la distraction au volant, 2004 à 2019. Fondation de recherche sur les blessures de la route, Ottawa, Ontario.

National Center for Statistics and Analysis. (2021, May). Early estimate of motor vehicle traffic fatalities in 2020 (CrashStats Brief Statistical Summary. Report No. DOT HS 813 115). National Highway Traffic Safety Administration.

Office of Behavioral Safety Research. (2021, June). Update to special reports on traffic safety during the COVID-19 public health emergency: Fourth quarter data (Report No. DOT HS 813 135). National Highway Traffic Safety Administration.

Peel Regional Police (2021). Crime Statistics and Maps. <https://www.peelpolice.ca/en/in-the-community/crime-statistics-and-maps.aspx> (Accessed December 6, 2021).

Pollard, M. S., Tucker, J. S., & Green, H. D. (2020). Changes in adult alcohol use and consequences during the COVID-19 pandemic in the US. *JAMA network open*, 3(9), e2022942-e2022942.

Pringle, J. (2021). Ottawa police see increase in impaired drivers on the roads in November. CTV News Ottawa. <https://ottawa.ctvnews.ca/ottawa-police-see-increase-in-impaired-drivers-on-the-roads-in-november-1.5692850>.

Saskatoon Police (2021). Forms and Publications: Crime Stats Reports. https://saskatoonpolice.ca/downloads/#crime_stats_reports (Accessed December 7, 2021).

Shield, K.D., Young, M., Agic, B., Wells, S., Rehm, J., Ali, S., Sherk, A., Stockwell, T. (2020) Consommation d'alcool et COVID-19 : synthèse des connaissances pour intervenir par des politiques. Ébauche du rapport de synthèse des connaissances des IRSC.

Statistique Canada (2021) Consommation d'alcool et de cannabis pendant la pandémie : Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes 6. Extrait de : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210304/dq210304a-fra.htm>

The Nielsen Company. Rebalancing the 'COVID-19 Effect' on alcohol sales. Published May 7, 2020. Accessed August 27, 2020. <https://www.nielsen.com/us/en/insights/article/2020/rebalancing-the-covid-19-effect-on-alcohol-sales/>

Vanlaar, W.G.M., Woods-Fry, H., Lyon, C., et Robertson, R. (2020) 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.

Vanlaar, W. G. M., Woods-Fry, H., Barrett, H., Lyon, C., Brown, S., Wicklund, C., & Robertson, R. D. (2021). The impact of COVID-19 on road safety in Canada and the United States. Accident Analysis & Prevention, 160, 106324.

VidaHealth (2020) COVID-19 Moves People to Focus on Their Personal Health. Extrait de : <https://www.businesswire.com/news/home/20200730005304/en/COVID-19-Moves-People-to-Focus-on-Their-Personal-Health>

Woods-Fry, H., Vanlaar, W.G.M., Lyon, C., Brown, S. et Robertson, R.D. Sondage sur la sécurité routière 2019 : Tendances de consommation de marijuana par les conducteurs canadiens. Fondation de recherche sur les blessures de la route.

Woods-Fry, H., Vanlaar, W.G.M., Wicklund, C., & Robertson, R.D. (2020) Alcohol-Impaired Driving & COVID-19 in the United States: Results from the 2020 TIRF USA Road Safety Monitor. Traffic Injury Research Foundation USA, Inc.

Zafri, N. M., Khan, A., Jamal, S., & Alam, B. M. (2021). Impacts of the COVID-19 Pandemic on Active Travel Mode Choice in Bangladesh: A Study from the Perspective of Sustainability and New Normal Situation. Sustainability, 13(12), 6975.

- ¹ La loi définit « manœuvres périlleuses » comme la conduite à plus de 50 km/h au-dessus de la limite affichée.
- ² On a demandé aux répondants de comparer leur comportement en 2019 (avant la pandémie) à leur comportement de mars 2020 à mars 2021 (pendant la pandémie). Deux rappels subséquents ont été donnés sur cette directive tout au long de cette série de questions.
- ³ Le point milieu de cette échelle était aucun changement, ce qui a permis aux participants d'indiquer qu'ils n'ont pas modifié la fréquence d'un comportement donné pendant la pandémie. Cette catégorie comprend donc les réponses des répondants qui n'ont pas adopté de comportements dangereux au volant avant la pandémie et qui ont continué d'agir en toute sécurité, ainsi que celles des répondants qui adoptaient des comportements dangereux avant la pandémie et qui n'ont pas changé leur fréquence pendant la pandémie.
- ⁴ Pour chaque mode de transport actif (marche, bicyclette, bicyclette électrique), on a demandé aux conducteurs et aux non-conducteurs si leurs tendances d'utilisation avaient changé, en ce qui a trait aux différents moments de la journée et aux jours de la semaine (heures de pointe, jour, nuit, fin de semaine et semaine). Pour chaque heure du jour ou jour de la semaine sondé, les répondants pouvaient préciser s'ils utilisaient le mode de transport actif plus qu'avant, moins qu'avant ou s'il n'y avait pas de changement. Les répondants avaient également la possibilité d'indiquer qu'ils n'utilisaient pas ce mode de transport actif à l'heure ou au jour de la semaine indiqués. Toutefois, on a demandé aux répondants qui n'utilisaient pas du tout un mode de transport actif donné de répondre « Je n'utilise pas ce mode de transport à cette heure de la journée ou à ce jour de la semaine » pour les cinq périodes. Par conséquent, la taille de l'échantillon des répondants varie selon les catégories de moment de la journée ou jour de la semaine pour chaque mode de transport actif.

WWW.CANADAHELPS.ORG/EN/CHARITIES/TIRFCANADA

TIRF

LA FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour des usagers de la route plus sécuritaires et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Pour plus d'information, visitez www.tirf.ca.

171 Nepean Street, Suite 200, Ottawa, ON, Canada K2P 0B4
 Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré 10813 5641 RR0001
 © Fondation de recherche sur les blessures de la route 2021
 ISBN: 978-1-989766-96-5

Reconnaissance

La production de cette fiche d'information a été rendue possible grâce à la commandite de Desjardins. Les données utilisées dans cette fiche d'information proviennent de la base de données nationale sur le nombre de décès de la route de la FRBR, qui est également maintenue grâce au financement de Desjardins.

