

SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021

L'alcool au volant au Canada

Ward G.M. Vanlaar, Steve Brown et Robyn D. Robertson, décembre 2021

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. Il 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. On y présente également des renseignements tirés de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, qui permettent d'établir des tendances quant au rôle de l'alcool dans les blessures mortelles.¹

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

En 2018, année des plus récentes données disponibles, 466 Canadiens sont morts à la suite d'une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Ces décès ont eu lieu en moins de 12 mois sur le réseau routier public du pays. Comme l'illustre la figure 1, la tendance associée au nombre de personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété était à la baisse de 1996 à 2018 (de 1 079 à 466), soit une diminution de 56,8 % 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 2018, le pourcentage des décès liés à une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété était de 24,8 %, soit un décès sur quatre. Comme le montre la figure 2, ce pourcentage a diminué après l'atteinte d'un sommet de 36,1 % en 1996. Depuis, il est constamment demeuré sous les 35 %, malgré quelques variations. Il y a notamment eu une baisse soutenue de 2010 à 2014. Le pourcentage des décès liés à des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété a légèrement augmenté en 2015 et en 2016, avant de reprendre sa diminution pour atteindre un creux de 24,8 % en 2018.

FOUNDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

TIRF



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

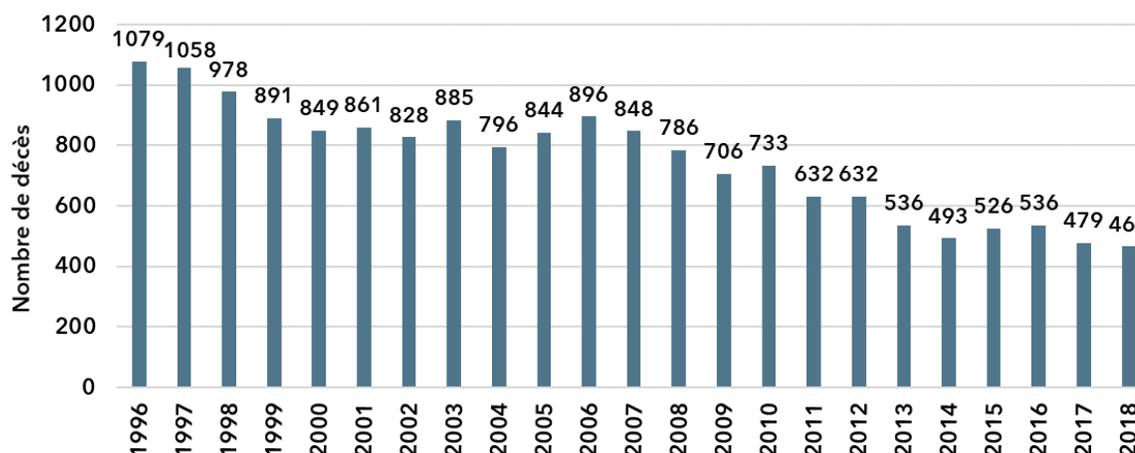
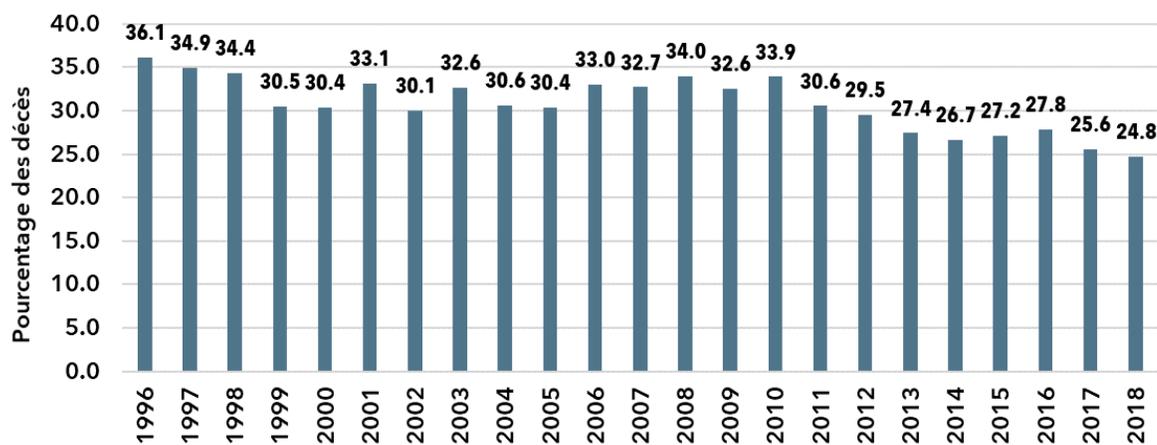


Figure 2 : Pourcentage de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété



Le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété a-t-il augmenté?

En 2021, 14,4 % des répondants ont admis avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool au cours des 30 jours précédant le sondage, comparativement à 11,9 % en 2020. Il faut cependant souligner que ces chiffres comprennent aussi la conduite après une consommation d'alcool modérée ou inférieure à la limite permise ou aux limites administratives (le cas échéant). Des tendances claires, bien que peu marquées, se sont dessinées au fil des ans, comme l'indique la figure 3.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données. De 2005 à 2009, on a noté une tendance à la hausse statistiquement significative du pourcentage de répondants ayant reconnu avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool. La tendance était à la baisse de 2011 à 2015, même si elle n'était pas significative d'un point de vue statistique. Le pourcentage a augmenté considérablement en 2016, puis il a connu une baisse significative d'un point de vue statistique de 2017 à 2020. En 2020 et 2021, on a noté une hausse du pourcentage de personnes admettant avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool. Cette augmentation est statistiquement significative, mais il faut l'approfondir pour déterminer s'il s'agit d'un début de tendance à la hausse.

En 2021, 9,7 % des répondants ont reconnu avoir pris le volant alors qu'ils croyaient dépasser la limite permise au cours des 12 derniers mois (figure 4). Il s'agit du résultat le plus élevé depuis le début de la collecte de données par la FRBR. Ce pourcentage était de 7,5 % en 2020, ce qui correspond donc à une hausse de 29,3 %.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données, révélant ainsi une tendance à la hausse de 2004 à 2007, mais cette augmentation n'était pas statistiquement significative. On n'a pu dégager aucune tendance marquée de 2008 à 2014. De 2015 à 2021, on a observé une tendance croissante statistiquement significative. Dans l'ensemble, le pourcentage de répondants ayant 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 inégalés depuis le milieu des années 2000.

Figure 3 : Pourcentage de conducteurs en état d'ébriété qui ont conduit après avoir bu quantité d'alcool

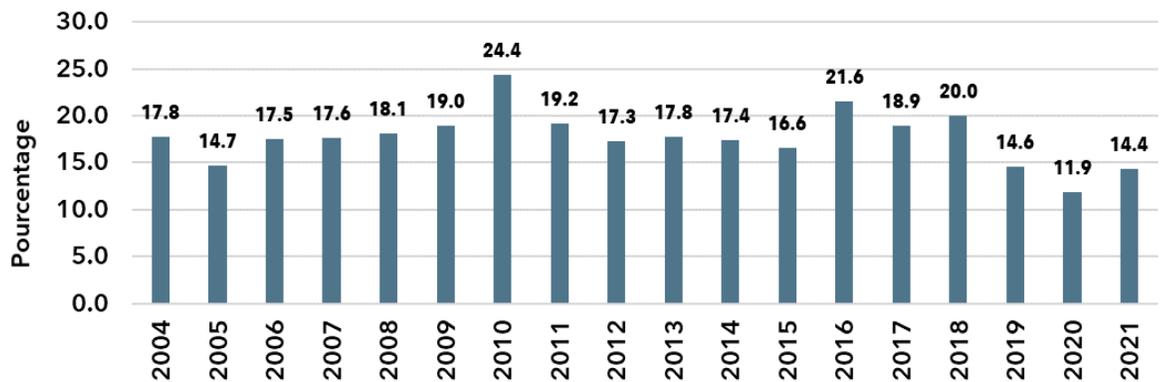
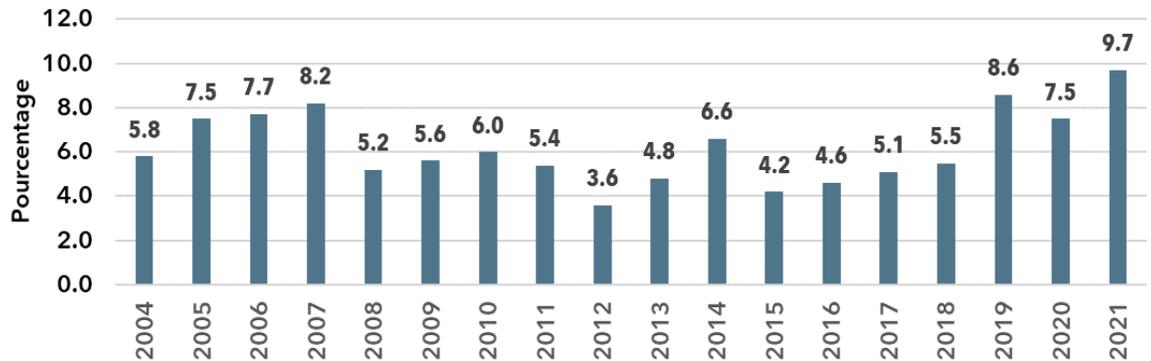


Figure 4 : Pourcentage de personnes ayant pris le volant même s'ils croyaient dépasser la limite permise



À quels endroits les conducteurs consomment-ils de l'alcool?

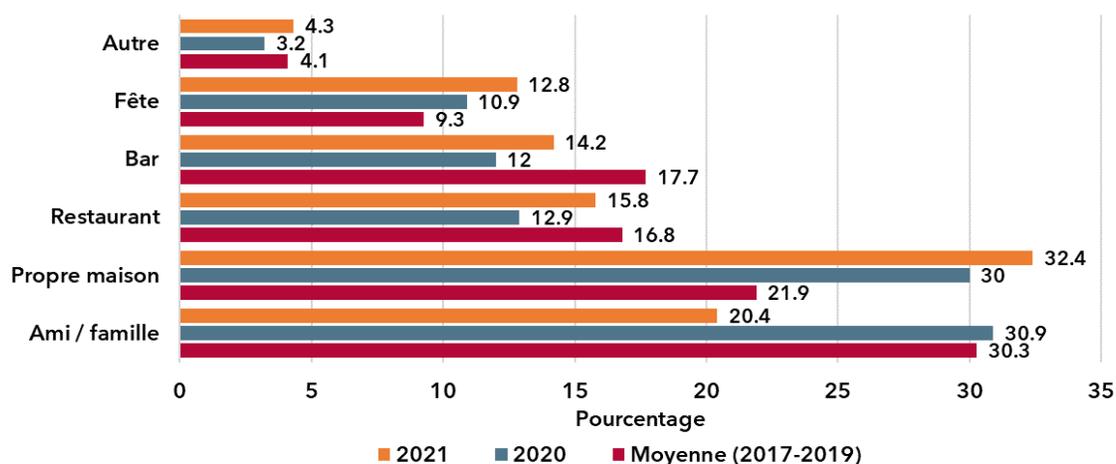
En 2021, tout comme les années précédentes, on a demandé aux répondants ayant admis avoir pris le volant même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise de préciser le lieu où survenait la majeure partie de leur consommation d'alcool avant de conduire. La pandémie de COVID-19 a entraîné plusieurs changements par rapport aux années précédentes (figure 5).

Concrètement, en 2021, 32,4 % des répondants ont affirmé consommer de l'alcool le plus souvent à la maison. Il ne s'agit pas d'une hausse significative par rapport à 2020 (30,0 %), mais cette augmentation est marquée comparativement à la période de 2017 à 2019 (21,9 %). Par ailleurs, 20,4 % des répondants ont affirmé boire de l'alcool chez un parent ou un ami. Il s'agit d'une diminution importante comparativement à ceux qui faisaient de même en 2020 (30,9 %) et durant la période de 2017 à 2019 (30,3 %).

En 2021, 15,8 % des répondants ont déclaré qu'ils consommaient de l'alcool surtout au restaurant avant de prendre le volant même s'ils pensaient dépasser la limite permise. Il s'agit d'une hausse importante par rapport à 2020 (12,9 %), mais elle n'est pas significativement différente de la moyenne enregistrée de 2017 à 2019 (16,8 %).

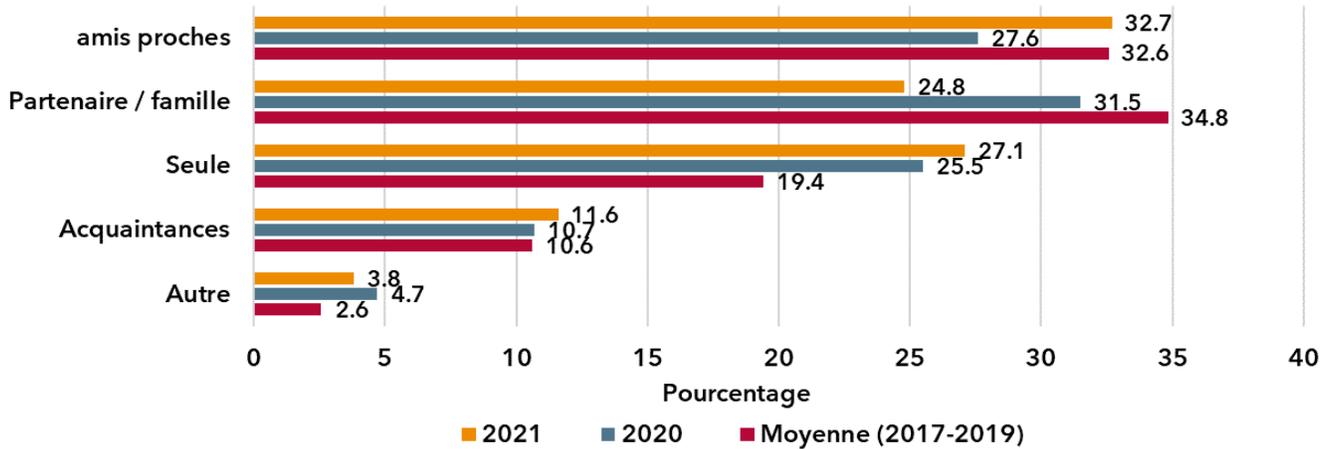
Parallèlement, en 2021, 14,2 % des répondants ont déclaré que la majeure partie de leur consommation d'alcool survenait dans un bar avant de prendre le volant même s'ils pensaient dépasser la limite permise. Ce pourcentage n'est pas significativement plus important que celui observé en 2020 (12,0 %), mais il est beaucoup plus bas que la moyenne de 17,7 % enregistrée de 2017 à 2019.

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



Ces résultats indiquent que la pandémie de COVID-19 continue d’influer sur les lieux où survient la majeure partie de la consommation d’alcool des conducteurs. Toutefois, pour ceux ayant indiqué que la plus grande partie de leur consommation d’alcool se déroulait dans un bar ou un restaurant, les résultats de 2021 sont plus conformes à la moyenne de 2017 à 2019 qu’aux résultats de 2020.

Figure 6 : Personnes avec qui les conducteurs canadiens ont dit avoir consommé la majeure partie de leur alcool



Avec qui les conducteurs consomment-ils de l’alcool?

En 2021 et au cours des années précédentes, on a aussi demandé aux répondants ayant admis avoir conduit même s’ils croyaient dépasser la limite de préciser avec qui ils buvaient généralement. Là encore, la pandémie de COVID-19 a entraîné des changements importants par rapport aux années précédentes (figure 6). Le tiers des conducteurs (32,7 %) ont indiqué avoir bu de l’alcool le plus souvent avec de bons amis en 2021, une hausse significative par rapport à 27,6 % en 2020. Ce résultat n’est toutefois pas très différent du pourcentage de répondants ayant rapporté la même chose de 2017 à 2019 (32,6 %).

Beaucoup moins de Canadiens ont affirmé avoir bu de l’alcool avec un partenaire ou des membres de leur famille en 2021 (24,8 %), par rapport à 2020 (31,5 %) ou à la période de 2017 à 2019 (34,8 %).

Les effets de la pandémie sur les comportements liés à l’alcool au volant sont évidents, puisque 27,1 % des répondants ont surtout consommé de l’alcool de manière solitaire en 2021, comparativement à 19,4 % de 2017 à 2019. Cette hausse de la consommation d’alcool en solitaire à la maison s’explique peut-être en partie par le manque d’occasions de rencontre de groupe pour socialiser. Ce changement notable doit cependant être suivi de près, car il pourrait avoir des conséquences à long terme sur la conduite en état d’ébriété et les stratégies adoptées pour s’y attaquer.

Certains groupes de conducteurs sont-ils plus susceptibles de prendre le volant après avoir bu?

Comme on l’a mentionné plus haut, 14,4 % des répondants ont avoué avoir conduit après avoir consommé de l’alcool dans les 30 jours précédant le sondage mené en 2021. Une analyse de régression logistique a été réalisée pour évaluer l’incidence du sexe et de l’âge sur ce comportement. Les femmes sont moins susceptibles (66,7 %) que les hommes de mentionner avoir conduit après avoir pris de l’alcool (RC : 0,33; IC : 0,23 à 0,48; 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 coll., 2018). Pour chaque augmentation de dix ans de la tranche d’âge, la probabilité pour les conducteurs d’indiquer avoir conduit après avoir consommé de l’alcool descend de 16,3 % (RC : 0,84; IC : 0,76 à 0,92; p = 0,000).

En 2021, 9,7 % des répondants au sondage ont reconnu avoir pris le volant alors qu’ils croyaient dépasser la limite permise au cours des 12 mois précédents. Les résultats d’une analyse de régression logistique ont démontré que les femmes étaient moins susceptibles (36,3 %) que les hommes d’affirmer avoir conduit alors

qu'elles croyaient avoir dépassé la limite permise. (RC : 0,64; IC : 0,41 à 0,99; p = 0,043). L'âge a aussi joué un rôle important dans ce comportement. Pour chaque augmentation de dix ans de la tranche d'âge, la probabilité pour les conducteurs d'indiquer avoir conduit en croyant dépasser la limite descend de 35,7 % (RC : 0,64; IC : 0,57 à 0,73; p = 0,000).

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

On a demandé aux Canadiens d'exprimer leurs préoccupations quant aux différentes priorités de l'opinion publique. Les répondants ont attribué à leurs préoccupations une note de 1 (aucune préoccupation) à 6 (énorme préoccupation). À des fins d'évaluation, les répondants étaient considérés comme étant préoccupés par une question s'ils lui attribuaient une note de 5 ou de 6.

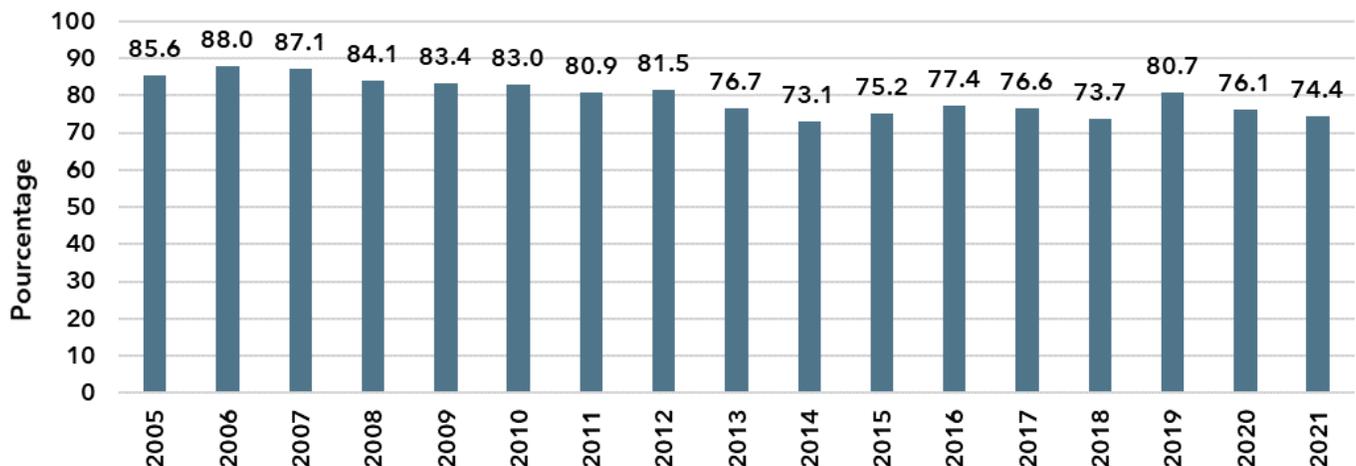
Environ deux conducteurs canadiens sur trois (66,0 %) ont indiqué que l'alcool au volant constituait un enjeu préoccupant pour l'opinion publique, soit le pourcentage le plus élevé parmi tous les enjeux sociaux soumis à leur évaluation. Le deuxième enjeu était le prix de l'essence, puisque 64,3 % des Canadiens en ont fait un élément préoccupant. Les préoccupations liées à l'économie figuraient au troisième rang, puisqu'elles inquiétaient beaucoup et extrêmement 59,0 % des répondants.

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

On a demandé aux Canadiens d'exprimer leurs préoccupations quant à l'alcool au volant et à d'autres problèmes de sécurité routière (autres que les enjeux de société). Les répondants devaient attribuer à leurs préoccupations une note de 1 (aucun problème) à 6 (problème extrêmement grave). À des fins d'évaluation, les répondants étaient considérés comme étant préoccupés par une question s'ils lui attribuaient une note de 5 ou de 6. La figure 7 présente les résultats de 2005 à 2021. En 2021, les répondants étaient beaucoup plus susceptibles de citer l'utilisation des textos par des conducteurs (81,0 %) que l'alcool au volant en tant que problème très ou extrêmement grave (74,4 %). La conduite en état d'ébriété devançait l'usage du

66.0% of Canadian drivers cited drinking and driving as an issue of concern on the public agenda, the highest percentage of any societal issues presented to respondents.

Figure 7 : Pourcentage de Canadiens qui considèrent l'alcool au volant comme un problème « très » ou « extrêmement » grave



cellulaire (71,4 %), la consommation de drogue au volant (69,2 %), le comportement dangereux de cyclistes ou de piétons (59,2 %), la somnolence (58,5 %) et les distractions causées par les systèmes de divertissements, les applications du véhicule, les passages ou la consommation de nourriture ou de boissons (57,0 %).

Conclusion

Si l'on se fie aux tendances récentes dans le nombre de décès liés à l'alcool et au 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, de 1996 à 2018, il y a eu hausse de 56,8 % du nombre de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Malgré deux augmentations consécutives de ce pourcentage en 2015 et en 2016, il y a eu une diminution de 13,1 % pour atteindre 466 décès en 2018. En revanche, de 2015 à 2021, le pourcentage de Canadiens qui ont reconnu avoir pris le volant même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise a augmenté de façon constante, surtout durant les dernières années. Cette tendance à la hausse est préoccupante et semble indiquer que le nombre de décès liés à l'alcool augmentera sans doute. L'examen de la corrélation entre de tels décès et le comportement autodéclaré de consommation d'alcool au volant³ suggère effectivement 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 2021, un pourcentage plus élevé de répondants ont affirmé boire de manière solitaire à la maison, probablement en raison de la pandémie de COVID-19 et des mesures de distanciation physique qui l'accompagnent. La plupart des conducteurs n'ont pas changé leur comportement au volant durant la pandémie, mais ils sont plus nombreux à admettre prendre le volant après avoir consommé de l'alcool.

Il est essentiel d'adapter les messages importants afin de rejoindre les Canadiens qui boivent seuls chez eux avant de prendre le volant. Qui plus est, durant et après la pandémie de COVID-19, des stratégies d'application et des campagnes d'information conçues pour réduire et prévenir l'alcool au volant devront peut-être être adaptées dans le but de réduire l'alcool au volant et d'autres comportements dangereux.

Références

Brown, S.W., W.G.M. Vanlaar, et R.D. Robertson. Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2016, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Ottawa, Ontario, 2021.

Simpson, H.M., et coll. « A Data Base on Traffic Fatalities », Canadian Society of Forensic Science Journal, vol. 11, no 3, 1978, p. 215 à 220.

Vanlaar, W.G.M., et coll. « The impact of COVID-19 on road safety in Canada and the United States », Accident Analysis and Prevention, vol. 160, 2021, 106324.

Clause de non-responsabilité concernant la base de données sur les collisions mortelles

Les données de la base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR peuvent changer au fur et à mesure de la fermeture des dossiers. Ainsi, il peut y avoir des différences mineures dans ce document par rapport aux documents précédents traitant du même sujet.

Le sondage

Ces résultats sont fondés sur le SSR, un sondage annuel d'opinion publique élaboré et mené par la FRBR. Au total, 1 500 Canadiens ont répondu au sondage en septembre 2021. 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.

La Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR

La Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR est la seule base de données canadienne sur la sécurité routière qui renferme à la fois des données sur les collisions rapportées par la police et des données provenant de coroners ou de médecins légistes (Simpson et coll., 1978). Elle comprend des données démographiques sur les victimes, les collisions et les véhicules provenant de sept administrations canadiennes depuis 1973 et de l'ensemble des administrations canadiennes depuis 1987. Les données toxicologiques complètes sur la consommation d'alcool et de drogues s'appuient sur des essais chimiques d'échantillons de liquides corporels, du sang habituellement.

¹ De légers écarts statistiques sont visibles par rapport aux données des éditions précédentes du présent document. Ils sont attribuables à l'inclusion des données sur les décès en Colombie-Britannique.

² Il existe un coefficient de corrélation significatif de moyen à élevé ($\rho = 0,66$, $p = 0,01$) entre le nombre de décès liés à l'alcool dans la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, d'une part, et les réponses autodéclarées d'alcool au volant malgré le dépassement probable de la limite permise, données dans le SSR de la FRBR. Lors de l'évaluation de la force de cette corrélation, il faut tenir compte du fait que les périodes de surveillance des deux indicateurs ne se chevauchent pas complètement. À titre d'exemple, les décès enregistrés en 2018 couvrent la période de janvier à décembre 2018, alors que les cas d'alcool au volant déclarés volontairement dans le SSR de 2017 concernent la période d'octobre 2017 à septembre 2018.

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
Toll Free: 1-877-238-5235

Registered Charity No. 10813 5641 RR0001

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2021
ISBN: 978-1-989766-94-1

Avec la participation financière de :

