

Sondage sur la sécurité routière 2022

L'alcool au volant au Canada

Ward G.M. Vanlaar, Craig Lyon, Sarah Simmons et Robyn D. Robertson
décembre 2022

La présente fiche d'information résume les résultats du Sondage sur la sécurité routière à propos de l'alcool au volant au Canada. Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel mené par la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** et parrainé par **Bière Canada** et **Desjardins**. Il prend le pouls de la nation sur les grands enjeux de sécurité routière au moyen d'un questionnaire en ligne rempli par un échantillon aléatoire 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 mortelles¹.

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

En 2020, année des plus récentes données disponibles, 447 Canadiens sont morts à la suite d'une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Ces décès se sont produits dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur des voies publiques du pays. Comme le montre la figure 1, le nombre de personnes décédées à la suite d'une collision mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool entre 1996 et 2020 a connu une baisse générale (447 par rapport à 1 079), soit une diminution globale de 58,6 % depuis 1996, malgré deux hausses consécutives en 2015 et 2016.

FONDATION 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 en cause un conducteur ivre

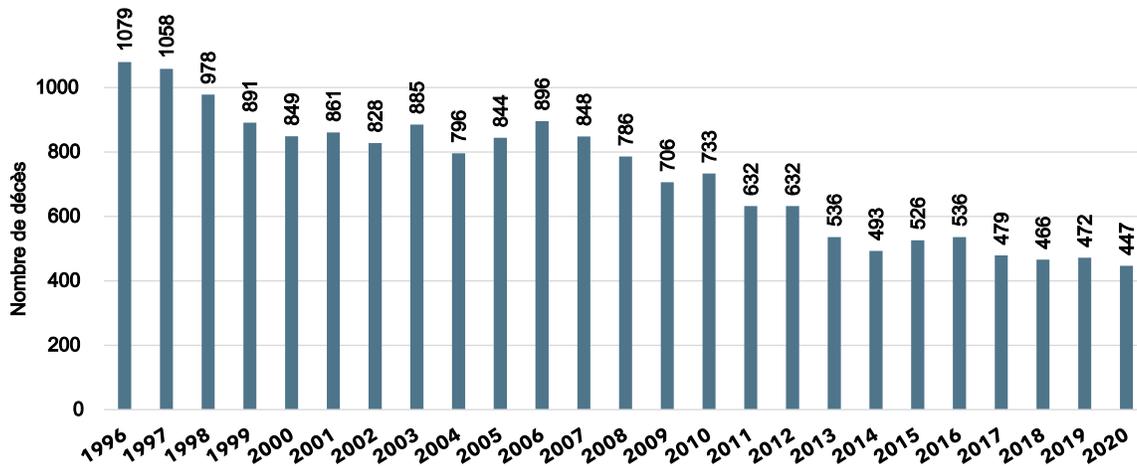
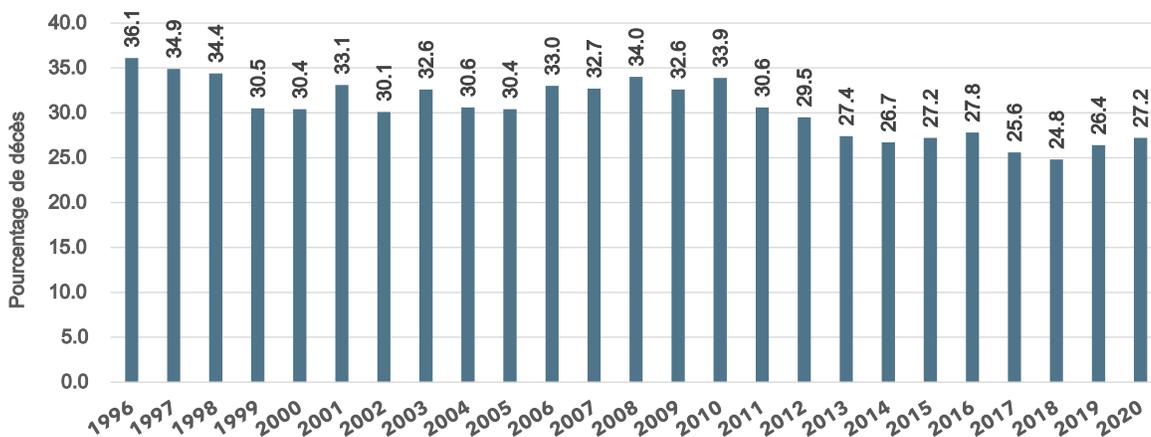


Figure 2 : Pourcentage de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété



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

En 2020, le pourcentage des décès liés à une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété était de 27,2 %, soit à peu près un décès sur quatre. Comme on peut le voir à la figure 2, ce pourcentage représente une baisse par rapport au sommet de 36,1 % atteint en 1996. Depuis, il est constamment demeuré sous les 35 %, malgré quelques variations. Depuis 2012, il s'est maintenu sous les 30 %, mais on a constaté une hausse au cours des deux dernières années.

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

En 2022, 13,5 % des Canadiens ont admis avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool au cours des 30 jours précédant le sondage, comparativement à 14,4 % en 2021. 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. 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 du 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 2022. En 2020 et en 2021, on a noté une hausse du pourcentage de personnes admettant avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool, suivie d'une diminution en 2022. Il faudra examiner plus à fond cette tendance afin de déterminer si elle se maintient à la hausse.

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

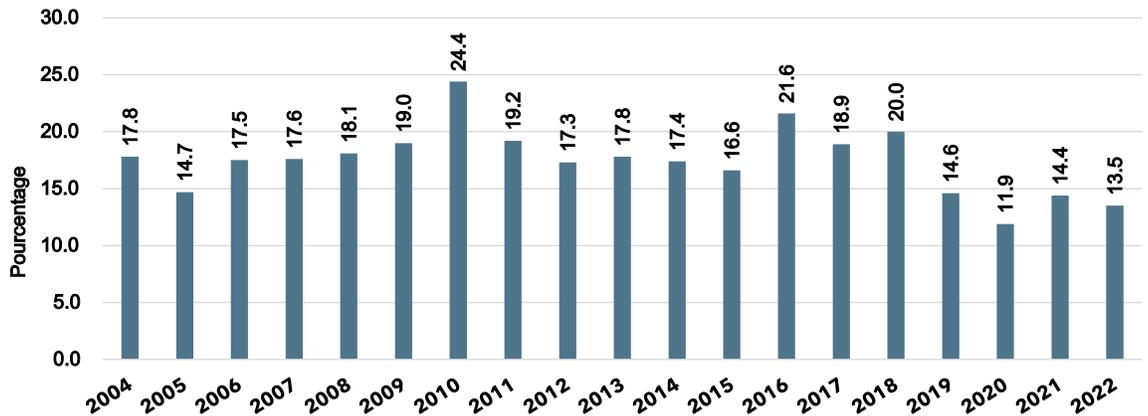
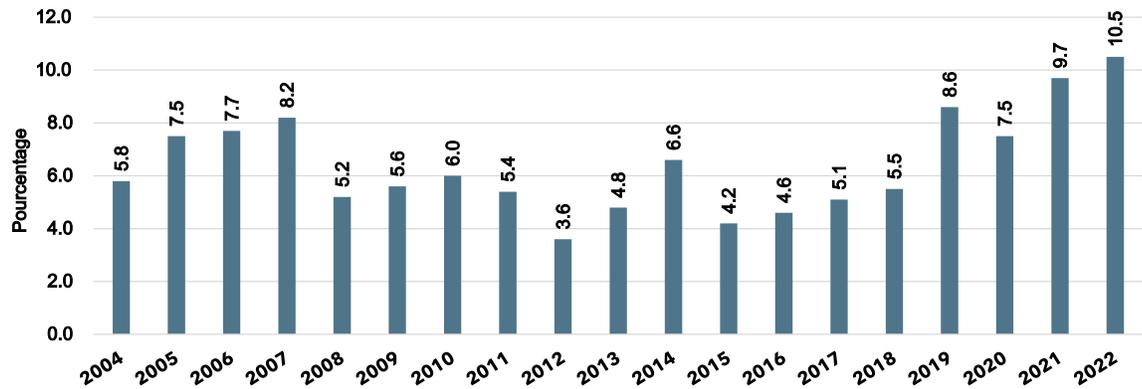


Figure 4 : Pourcentage ayant conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise



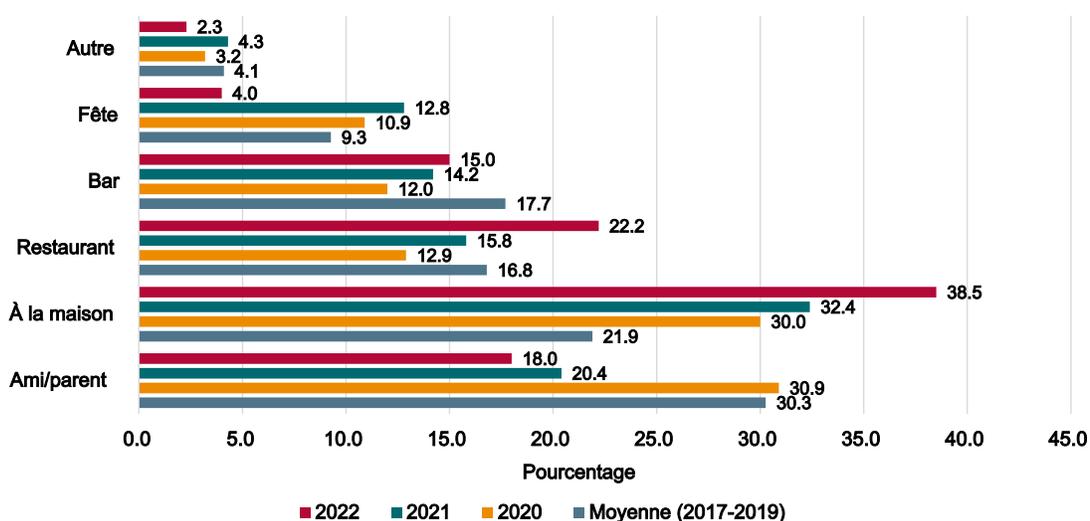
En 2022, 10,5 % des répondants ont admis avoir pris le volant alors qu'ils pensaient dépasser la limite permise au cours des 12 derniers mois (figure 4). Il s'agit du pourcentage le plus élevé déclaré depuis que la FRBR recueille des données. Il représente une hausse par rapport aux 9,7 % enregistrés en 2021 et une augmentation de 8,2 %.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données, illustrant une tendance à la hausse, de 2004 à 2007, bien qu'elle ne soit pas statistiquement significative. Entre 2008 et 2014, on ne décèle aucune tendance marquée. De 2015 à 2022, on observe une tendance à la hausse qui est significative du point de vue statistique. Dans l'ensemble, le pourcentage de répondants qui déclarent avoir pris le volant alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite permise a fluctué, mais les sept dernières années ont été caractérisées par des hausses générales, atteignant des niveaux qui n'avaient pas été atteints depuis le milieu des années 2000.

À quel endroit les conducteurs consomment-ils principalement de l'alcool?

En 2022, 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).

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



Concrètement, en 2022, 38,5 % 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 2021 (32,4 %), mais cette augmentation est marquée comparativement à la période de 2017 à 2019 (21,9 %). Par ailleurs, 18,0 % ont affirmé boire de l'alcool chez un parent ou un ami. Il s'agit d'une diminution importante comparativement à la période de 2017 à 2019 (30,3 %).

En 2022, 22,2 % 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. Bien que ce pourcentage soit supérieur à celui de 2021 (15,8 %) et à la moyenne de 2017 à 2019 (16,8 %), les différences ne sont pas importantes.

Par ailleurs, en 2022, 15,0 % des répondants ont déclaré que la plus grande partie de leur consommation d'alcool avait eu lieu dans un bar avant qu'ils prennent le volant même s'ils pensaient avoir dépassé la limite permise. Ce n'est pas beaucoup plus qu'en 2021 (14,2 %) ou que la moyenne de 2017 à 2019 de 17,7 %.

Ces résultats montrent que la pandémie de COVID-19 continue d'avoir une influence sur les lieux où les conducteurs font leur plus grande consommation d'alcool. La maison est le lieu le plus souvent mentionné et les résultats demeurent plus élevés que les pourcentages d'avant 2020.

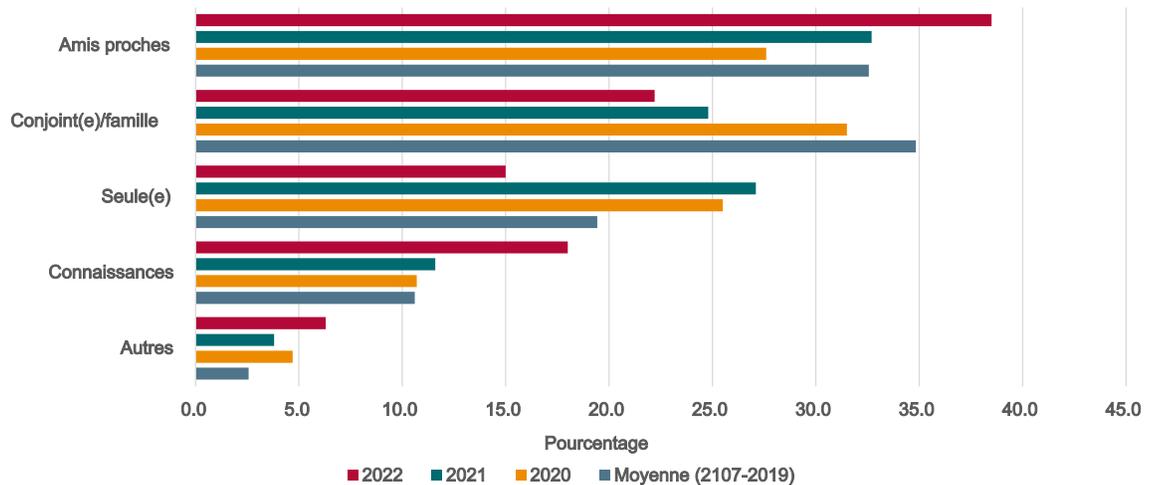
Avec qui les conducteurs consomment-ils de l'alcool?

En 2022 et au cours des années qui ont précédé, on a 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). Ils étaient plus du tiers à indiquer avoir bu de l'alcool le plus souvent avec de bons amis en 2022, ce qui constitue une forte hausse par rapport à 27,6 % en 2020. Pourtant, ce résultat ne diffère pas très largement du pourcentage de répondants qui ont déclaré la même chose de 2017 à 2019 (32,6 %).

Beaucoup moins de Canadiens ont affirmé avoir bu de l'alcool avec un conjoint ou une conjointe ou des membres de leur famille en 2022 (22,2 %) qu'en 2020 (31,5 %) ou au cours de 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. Cependant, en 2022, cette proportion a glissé à 15,0 %, ce qui ne diffère pas beaucoup de la période de 2017 à 2019.

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



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

Comme on l'a mentionné précédemment, 13,5 % des répondants ont admis avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au cours des 30 jours précédant le sondage mené en 2022. 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 (35,5 %) que les hommes de mentionner avoir conduit après avoir pris de l'alcool (RC : 0,64, IC : 0,46- 0,90, $p=0,009$). Cette conclusion correspond aux données sur la mortalité des conducteurs, selon lesquels les conducteurs sont historiquement 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 12,6 % (RC : 0,87, IC : 0,78- 0,97, $p=0,012$).

En 2022, 10,5 % 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 montré que les femmes étaient moins susceptibles (23,4 %) que les hommes d'affirmer avoir conduit alors qu'elles croyaient dépasser la limite permise, bien que ce résultat ne soit pas statistiquement significatif (RC : 0,77, IC : 0,51-1,14, $p=0,190$). En revanche, l'âge a 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 51,6 % (RC : 0,48, IC : 0,35-0,62, $p=0,000$).

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

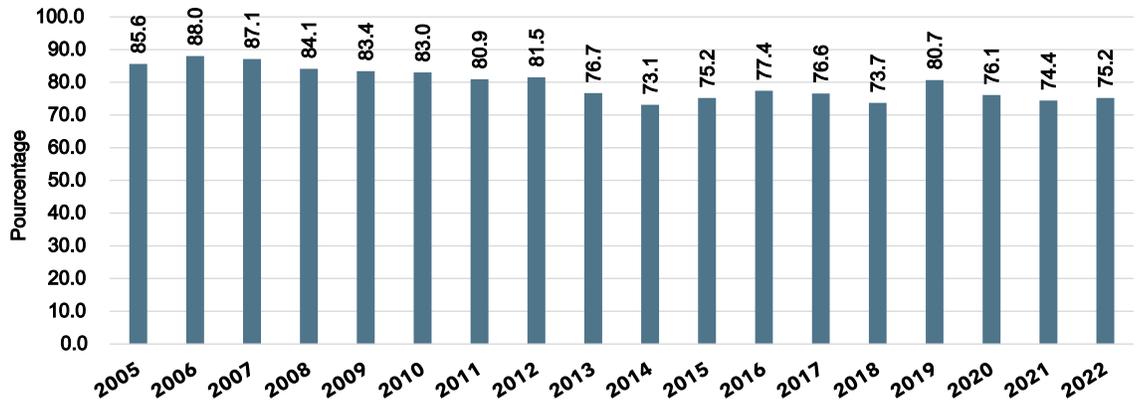
On a demandé aux Canadiens d'exprimer leurs préoccupations quant à un certain nombre de priorités de l'opinion publique. Les répondants ont attribué à leurs préoccupations une note de 1 (aucune préoccupation) à 6 (extrême préoccupation). À des fins d'évaluation, les répondants étaient considérés comme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

Environ deux conducteurs canadiens sur trois (63,7 %) ont indiqué que l'alcool au volant constituait un enjeu préoccupant pour l'opinion publique. Les seuls autres enjeux sociaux ayant obtenu une cote plus élevée étaient le prix de l'essence (73,4 %) et l'économie (65,7 %).

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

On a également 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. En 2022, les répondants ont été passablement plus nombreux à désigner l'envoi ou la réception de textos par les conducteurs (80,0 %) que l'alcool au volant en tant que problème très ou extrêmement grave (75,2 %). La conduite en état d'ébriété devançait la conduite sous l'influence des drogues (73,0 %), l'usage du cellulaire (72,7 %), la somnolence (60,3 %), les comportements dangereux de cycliste ou de piétons (57,6 %) et les distractions causées par les systèmes de divertissement, les applications du véhicule, les passagers ou la consommation de nourriture ou de boissons (55,6 %). Les résultats concernant les préoccupations relatives à l'alcool au volant entre 2005 et 2022 sont présentés à la figure 7.

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



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 attribués 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 2020, il y a eu une baisse de 58,6 % du nombre de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Malgré deux hausses consécutives en 2015 et en 2016, ce nombre a diminué depuis pour se situer à 447 en 2020. En revanche, de 2015 à 2022, 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 au cours des dernières années. Cette tendance à la hausse est préoccupante et semble indiquer que le nombre de décès liés à l'alcool pourrait augmenter à nouveau. L'examen de la corrélation entre de tels décès et le comportement autodéclaré de conduite en état d'ébriété² porte à croire effectivement qu'une augmentation des collisions liées à l'alcool pourrait suivre une hausse de la proportion de conducteurs qui admettent avoir pris le volant alors qu'ils pensaient dépasser la limite permise. Par conséquent, un suivi attentif des deux sources de données contribuera à orienter les efforts de prévention et de réduction de la conduite en état d'ivresse au Canada.

Le lieu et la compagnie de prédilection des Canadiens qui croient dépasser la limite permise et qui conduisent malgré tout ont changé par rapport aux années précédentes. En 2022, un pourcentage plus élevé de répondants a affirmé boire le plus souvent à la maison, une tendance à la hausse. Alors qu'en 2020 et 2021, les gens avaient tendance à boire en solitaire, cette tendance s'est inversée en 2022, et la plupart d'entre eux déclarent consommer de l'alcool avec de bons amis ou des connaissances. Ces résultats sont probablement attribuables à la pandémie de COVID-19. Si les mesures strictes de distanciation physique ne sont vraiment suivies en 2022, la tendance à boire à la maison persiste.

Bien que la plupart des conducteurs n'aient pas modifié leur comportement au volant pendant la pandémie, ils sont plus nombreux à admettre qu'ils conduisent après avoir consommé de l'alcool. Il est essentiel d'adapter les messages importants afin de joindre ce sous-groupe de Canadiens qui boivent à la maison avant de prendre le volant. Qui plus est, durant et après la pandémie de COVID-19, des stratégies d'application de la loi et des campagnes d'information conçues pour réduire et prévenir l'alcool au volant devront peut-être être adaptées en vue de réduire l'alcool au volant et d'autres comportements dangereux.

Bien que la plupart des conducteurs n'aient pas modifié leur comportement au volant pendant la pandémie, ils sont plus nombreux à admettre qu'ils conduisent après avoir consommé de l'alcool. Il est essentiel d'adapter les messages importants pour atteindre ce sous-groupe de Canadiens qui boivent à la maison avant de prendre le volant.



Bibliographie

Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. 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 le présent document par rapport aux documents précédents traitant du même sujet.

Le Sondage

Ces résultats sont issus du Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel d'opinion publique élaboré et mené par la FRBR. Au total, 1 788 Canadiens ont répondu au sondage en septembre 2022. Les résultats peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 2,4 %, 19 fois sur 20. Les réponses à la plupart 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.

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 modeste ($\rho=0,64$, $p=0,01$) 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 la conduite autodéclarée après la consommation d'alcool malgré le dépassement probable de la limite permise selon le Sondage sur la sécurité routière de la FRBR, d'autre part. En raison de la modification des habitudes de déplacement à la suite de la pandémie, cette corrélation est basée sur les données jusqu'à 2018 inclusivement.

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 la sécurité des usagers de la route 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 tirf.ca.

171, rue Nepean, bureau 200, Ottawa, ON, Canada K2P 0B4
Sans frais : 1-877-238-5235

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré : 10813 5641 RR0001
© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2022
ISBN: 978-1-77874-006-0

Avec la participation financière de :

