

Sondage sur la sécurité routière 2023

L'alcool au volant au Canada

Hannah Barrett, Milad Delavary, Craig Lyon, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson
décembre 2023



PRINCIPALES CONCLUSIONS

- > 391 Canadiens ont été tués dans une collision liée à la conduite en état d'ébriété, ce qui représente 26,5 % de toutes les collisions mortelles de la route en 2021.
- > 5,8 % des conducteurs ont admis avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale ce qui représente une baisse significative par rapport aux 10,5 % enregistrés en 2022.
- > 46,4 % des personnes interrogées qui ont conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé le taux d'alcoolémie autorisé ont consommé la majeure partie de leur alcool à leur domicile.
- > Un tiers (36,7 %) des conducteurs ayant consommé de l'alcool l'ont fait seuls et 22,9 % avec un partenaire ou un membre de la famille.
- > Les femmes interrogées sont 51,3% moins susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, par rapport aux hommes.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

FRBR



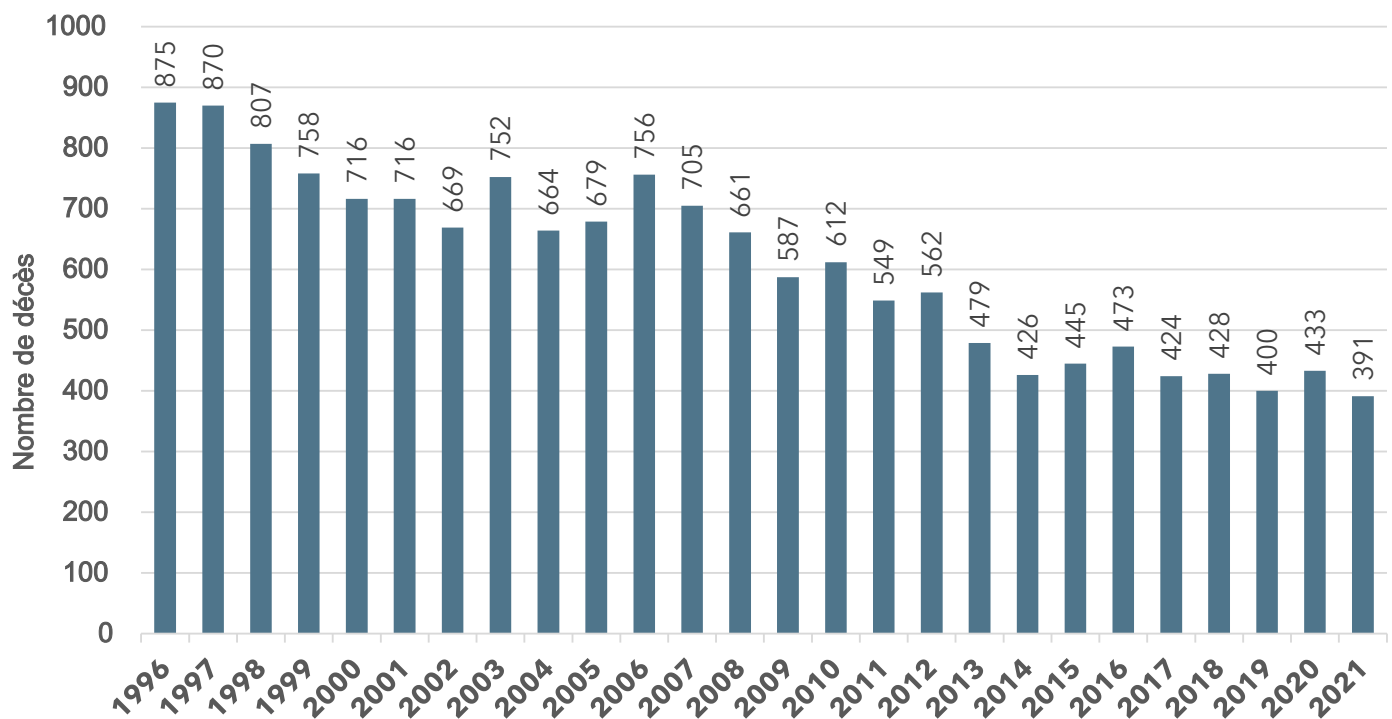
Introduction

Cette fiche d'information résume les conclusions sur l'alcool au volant au Canada tirées du Sondage d'opinion sur la sécurité routière 2023 (SSR), à l'échelle nationale. Ce sondage annuel est mené par la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** en partenariat avec **Bière Canada** et **Desjardins Assurances**. Il prend le pouls de la nation sur les principales questions de sécurité routière à l'aide d'un sondage en ligne auprès d'un échantillon aléatoire et représentatif de conducteurs canadiens. Les informations contenues dans la Base de données nationale sur les décès de la FRBR, qui explorent les tendances sur le rôle de l'alcool chez les victimes mortellement blessées, sont également présentées.¹

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

Près de 400 Canadiens (391) ont été tués dans une collision de la route impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool en 2021, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. Ces décès sont survenus dans les 12 mois suivant les collisions sur les voies publiques dans l'ensemble du pays, à l'exception de la Colombie-Britannique (BC). Les données de la C.-B. n'étaient pas disponibles au moment où le RSM 2023 a été préparé ; toutes les données sur les décès de 1996 à 2021 ont été recalculées de manière cohérente afin de permettre des comparaisons précises dans le temps. Comme le montre la figure 1, le nombre de personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool entre 1996 et 2021 a généralement diminué, passant de 875 à 391 décès (soit une réduction de 55 %).

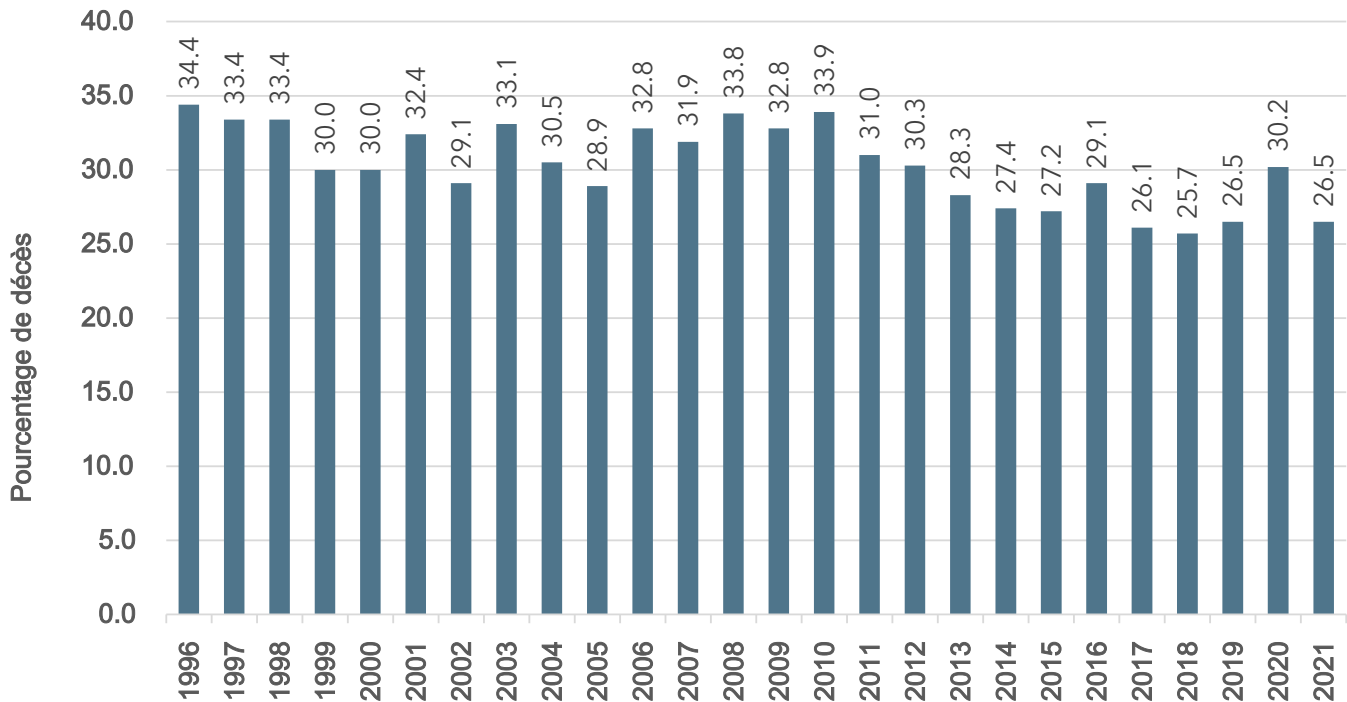
Figure 1 | Nombre de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété



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

Plus d'une personne sur quatre (26,5 %) tuée sur une voie publique était impliquée dans une collision avec un conducteur ayant consommé de l'alcool en 2021. Ce pourcentage a baissé par rapport au pic de 34,4 % atteint en 1996 et est resté depuis lors constamment inférieur à 34 %, bien qu'avec quelques fluctuations. Le pourcentage de personnes tuées dans des collisions de la route impliquant la consommation d'alcool a augmenté en 2020 (30,2 %), pour ensuite baisser en 2021.

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?

Plus d'un conducteur sur dix (13 %) a admis avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, quelle qu'en soit la quantité, au cours des 30 derniers jours. Cela représente une légère baisse par rapport à 2022 (13,5 %). Il convient de préciser que ce chiffre inclut la conduite en état d'ébriété après avoir consommé des quantités d'alcool inférieures à la limite légale ou administrative (lorsqu'elles existent). Des tendances claires, bien que peu prononcées, sont apparues au fil des ans, comme le montre la figure 3.

Un modèle de régression linéaire par morceaux a été ajusté à ces données. De 2005 à 2009, on observe une tendance à la hausse statistiquement significative du pourcentage de personnes interrogées qui admettent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, quelle qu'en soit la quantité. Cette tendance a été suivie d'une baisse de 2011 à 2015, bien qu'elle ne soit pas statistiquement significative. Le pourcentage a augmenté de manière significative en 2016, suivi d'une tendance générale à la baisse statistiquement significative de 2017 à 2023.

En 2023, la tendance à l'augmentation du nombre de conducteurs ayant déclaré avoir conduit alors qu'ils étaient susceptibles de dépasser la limite légale, qui avait débuté en 2016, s'est inversée.

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

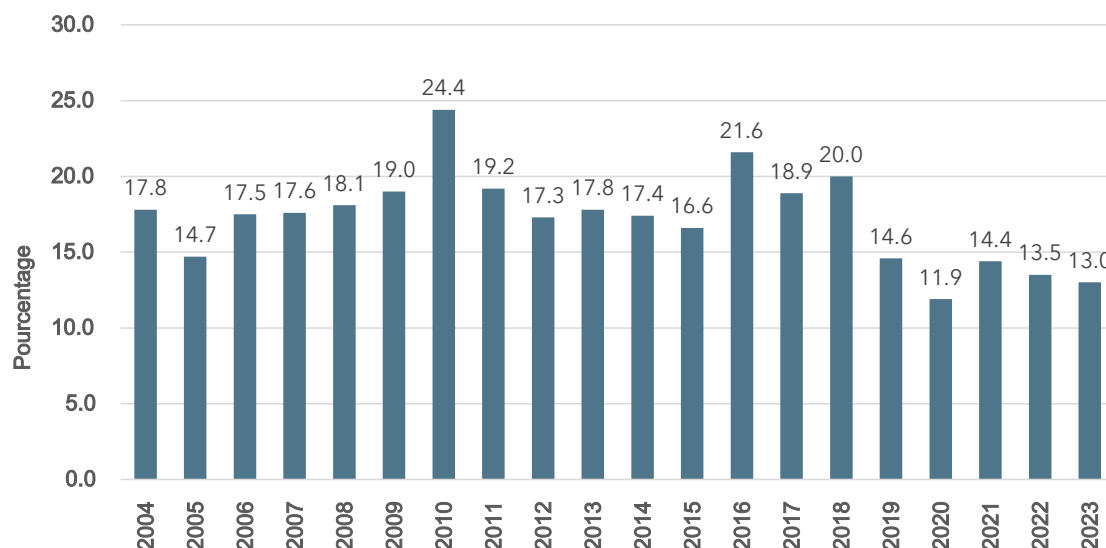
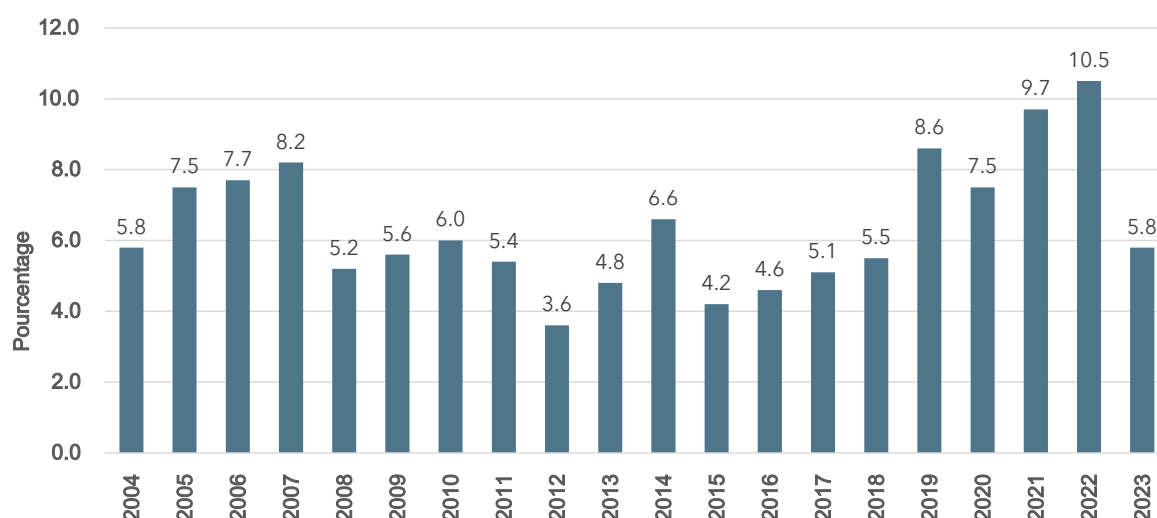


Figure 4 | Pourcentage ayant conduit alors qu'ils croyaient avoir dépassé la limite permise



En 2023, si seulement 5,8 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé la limite légale au cours des 12 derniers mois, il convient de noter qu'il s'agit d'une population de conducteurs titulaires d'un permis de conduire estimée à 26 millions de personnes. Il s'agit d'une baisse importante et statistiquement significative par rapport aux 10,5 % enregistrés en 2022 ($p=0,000$). Cette baisse a inversé une tendance amorcée en 2016, qui montrait une augmentation constante du nombre de conducteurs ayant admis avoir conduit alors qu'ils pensaient être au-dessus de la limite légale. Il est essentiel de poursuivre le suivi pour voir si la baisse substantielle enregistrée en 2023 se poursuit.

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

Les personnes interrogées qui ont admis avoir conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé le taux d'alcoolémie autorisé ont été interrogées sur le lieu où elles avaient le plus consommé de l'alcool. Ces résultats sont présentés dans la figure 5. En 2023, près de la moitié (46,4 %) de ces répondants ont déclaré avoir consommé de l'alcool la plupart du temps à leur domicile avant de prendre le volant, contre 38,5 % en 2022 et 32,4 % en 2021. Les répondants qui déclarent avoir consommé la majeure partie de leur alcool

au restaurant représentent un quart du total (24,5 %) en 2023, contre 22,2 % en 2022. Ceux qui déclarent avoir consommé l'essentiel de leur alcool chez un ami ou un parent représentent un cinquième du total (20,6 %) en 2023 contre 18 % en 2022.

Ces résultats montrent que davantage de personnes qui ont conduit après avoir consommé de l'alcool alors qu'elles pensaient avoir dépassé la limite légale l'ont fait à leur domicile, dans un restaurant ou chez un ami ou un parent. À l'inverse, une proportion beaucoup plus faible de personnes ayant conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé la limite légale l'ont fait lors d'une fête (1,4 %).

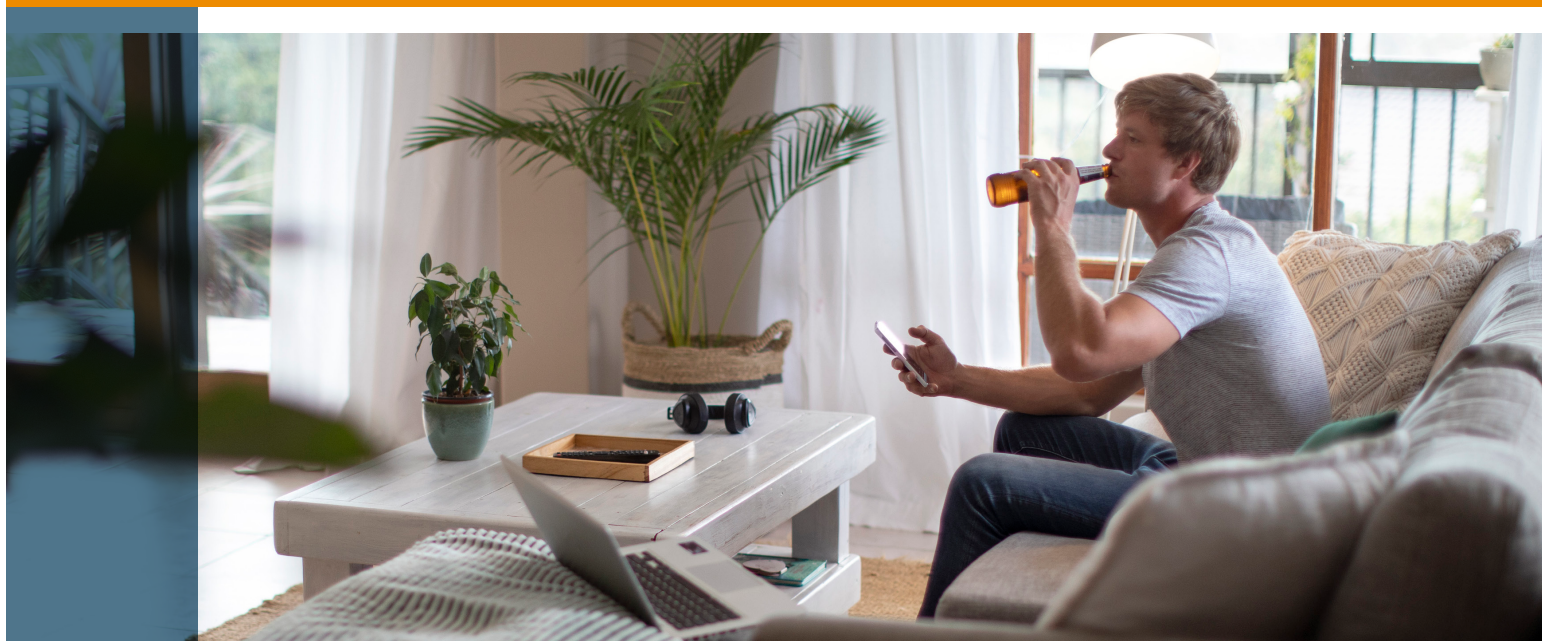
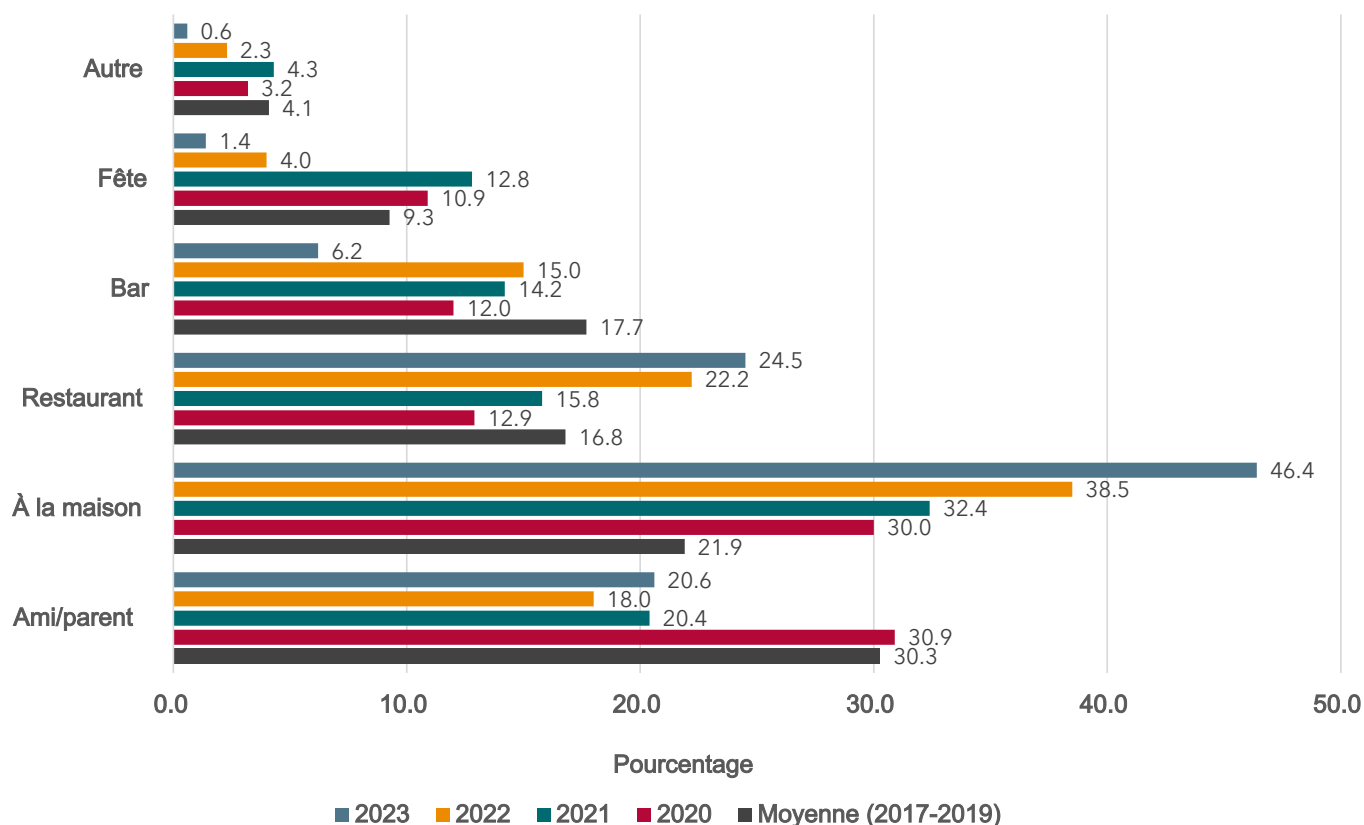


Figure 5 | Lieux de consommation d'alcool par les conducteurs canadiens

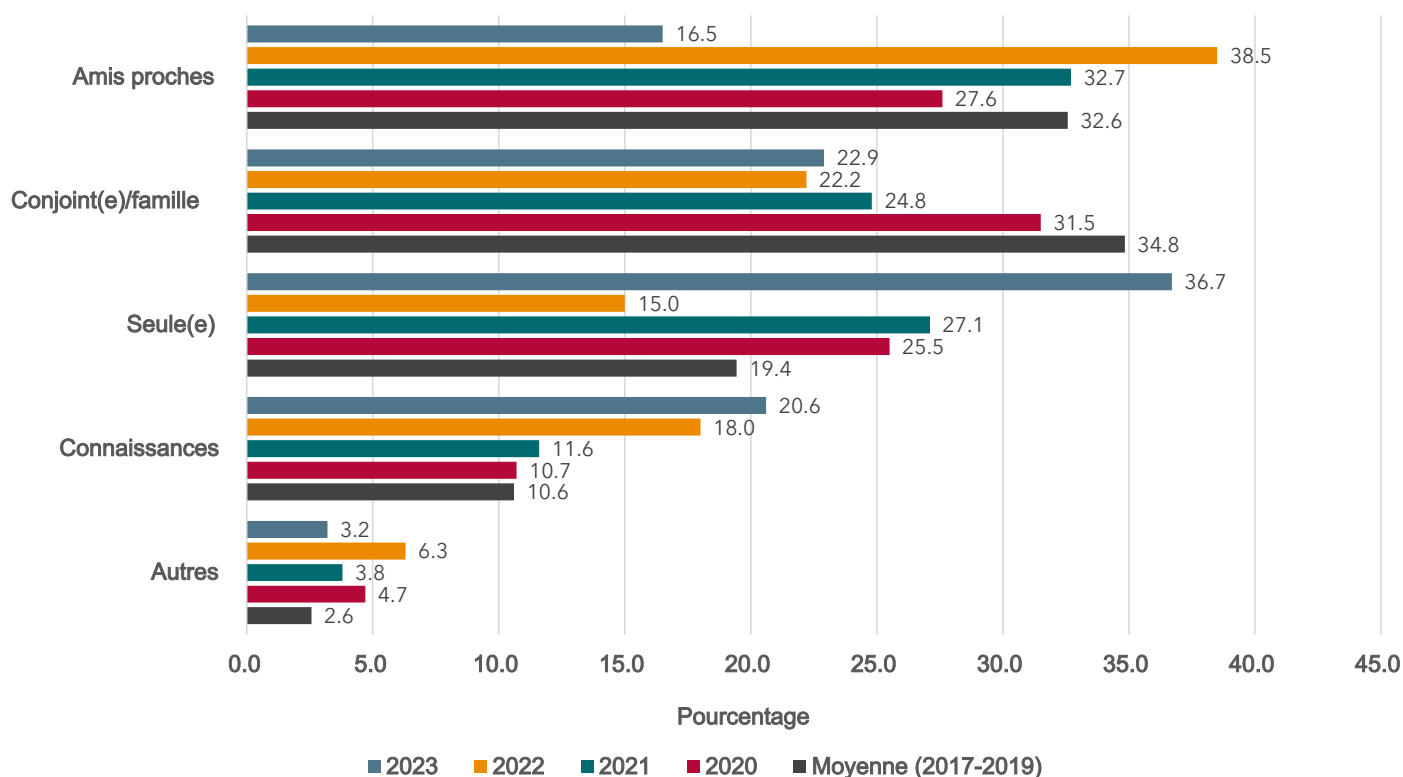


Ces résultats montrent aussi que la tendance des conducteurs qui ont commencé à boire le plus souvent chez eux pendant la COVID-19 et qui ont déclaré avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale s'est poursuivie après la pandémie. Selon le Spirits Business (Collins, 2023), 26 % des consommateurs américains dépensent plus d'argent pour consommer de l'alcool chez eux plutôt que d'aller dans les bars en raison de l'augmentation du coût de la vie. On peut supposer que de telles habitudes de consommation existent également au Canada compte tenu de l'augmentation similaire du coût de la vie. À cette fin, plusieurs guides en ligne suggèrent d'éliminer ou de réduire les dépenses de plaisir, telles que l'argent dépensé dans les restaurants et les bars, comme stratégie de réduction du coût de la vie. Il est possible que, davantage de personnes boivent à la maison pour réduire non seulement les coûts de l'alcool, mais aussi les coûts supplémentaires des transports sécurisés vers et depuis le lieu de consommation (par exemple, Uber ou les taxis) et tous les frais de couverture ou de vestiaire qu'un bar peut exiger. Les messages clés destinés à atteindre et à influencer ces différents groupes doivent être adaptés en conséquence, en particulier pour les conducteurs qui consomment de l'alcool à domicile.

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

Les répondants qui ont déclaré avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale ont également été interrogés sur les personnes avec lesquelles ils avaient le plus consommé d'alcool. La figure 6 montre qu'en 2023, un tiers (36,7 %) des personnes interrogées déclarent avoir bu la plupart du temps seules, contre 15 % en 2022. Un cinquième des répondants déclarent consommer la majeure partie de leur alcool en compagnie d'un partenaire ou de la famille (22,9 %) ou d'une connaissances (20,6 %). L'augmentation du nombre de personnes qui boivent seules est peut-être due à l'accroissement de la solitude ressentie en raison des effets résiduels de la distanciation sociale et de l'isolement liés à la pandémie, ainsi qu'à l'évolution vers le travail à distance. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a fait de la solitude une priorité sanitaire mondiale, allant même jusqu'à la déclarer épidémie mondiale en 2023

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



(Christensen, 2023). Sur la base d'une enquête menée dans 142 pays, l'OMS cite que près d'un adulte sur quatre a déclaré se sentir très ou assez seul (Christensen, 2023).

En fait, depuis 2017, on observe une baisse constante de la consommation d'alcool avec les partenaires et la famille, passant de plus d'un tiers (34,8 %) à moins d'un quart (22,9 %) en 2023. Dans le même temps, la consommation d'alcool avec des connaissances a augmenté, passant de 10,6 % en 2017-2019 à 20,6 % en 2023.

Si l'augmentation de la consommation d'alcool en solitaire à la maison peut être partiellement attribuée à l'absence d'autres opportunités sociales, il convient d'accorder une attention particulière à ce changement notable, car il pourrait avoir des répercussions à long terme sur les comportements en matière d'alcool au volant et sur les stratégies adoptées pour s'attaquer efficacement à ce problème.

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

Comme indiqué précédemment, 13 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, quelle qu'en soit la quantité, au cours des 30 derniers jours en 2023. Une analyse de régression logistique a été réalisée pour évaluer l'impact du sexe et de l'âge sur ce comportement. Par rapport aux hommes, les femmes étaient 51,3 % moins susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir consommé de l'alcool (OR : 0,48, CI : 0,28-0,82, $p=0,007$). Cela correspond aux données sur les conducteurs mortellement blessés qui montrent que les hommes ont toujours été beaucoup plus susceptibles d'être testés positifs à l'alcool que les femmes (Brown et al. 2021). Pour chaque augmentation de 10 ans de l'âge, la probabilité que les conducteurs déclarent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, diminue de 11 % (OR : 0,89, CI : 0,78-1,00, $p=0,061$), mais ce résultat n'est pas statistiquement significatif. Ces résultats sont cohérents avec les précédentes EMR et sont statistiquement significatifs.

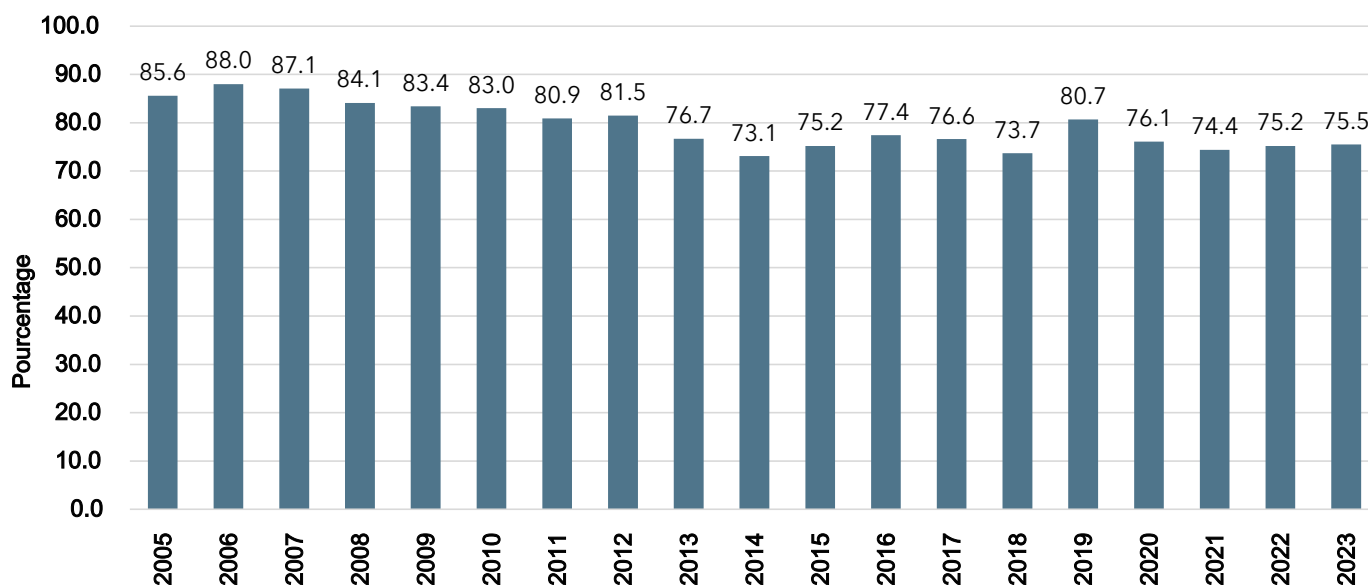
Parmi les répondants à l'enquête, 5,8 % ont admis avoir conduit alors qu'ils pensaient dépasser la limite légale au cours des 12 derniers mois en 2023. Les résultats d'une analyse de régression logistique ont montré que, par rapport aux hommes, les femmes interrogées étaient 59,0 % moins susceptibles de déclarer avoir conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé la limite légale (OR : 0,41, CI : 0,24-0,69, $p=0,001$). L'âge est également un facteur important dans ce comportement. Pour chaque augmentation de 10 ans de l'âge, la probabilité que les conducteurs déclarent avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale a diminué de 25 % (OR : 0,75, CI : 0,66-0,85, $p=0,000$).

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

On a demandé aux Canadiens dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les différentes priorités de l'agenda public. Les répondants ont évalué leur préoccupation sur une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé) ; à des fins de notation, les répondants ont été codés comme étant préoccupés par une question s'ils choisissaient 5 ou 6.

Environ trois conducteurs canadiens sur quatre (75,5 %) ont cité l'alcool au volant comme un sujet de préoccupation à l'ordre du jour. Les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants ont été classés de la même façon par les Canadiens, 74 % d'entre eux se déclarant préoccupés. Les conducteurs en état d'ébriété n'étaient cependant pas la principale préoccupation des Canadiens, puisque 82,5 % d'entre eux se sont déclarés préoccupés par les conducteurs utilisant des téléphones portables (qu'ils les tiennent à la main ou qu'ils aient les mains libres). Comme le montre la figure 7, bien qu'il y ait eu des fluctuations au fil du temps dans le pourcentage de personnes considérant les conducteurs en état d'ébriété comme un problème grave, le pourcentage actuel est généralement inférieur à celui de la plupart des années antérieures.

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



Conduite sous l'emprise de l'alcool signalée par la police

Des données ont été obtenues auprès de Statistique Canada afin d'examiner les tendances de la conduite sous l'emprise de l'alcool déclarée par la police entre 2017 et 2022.

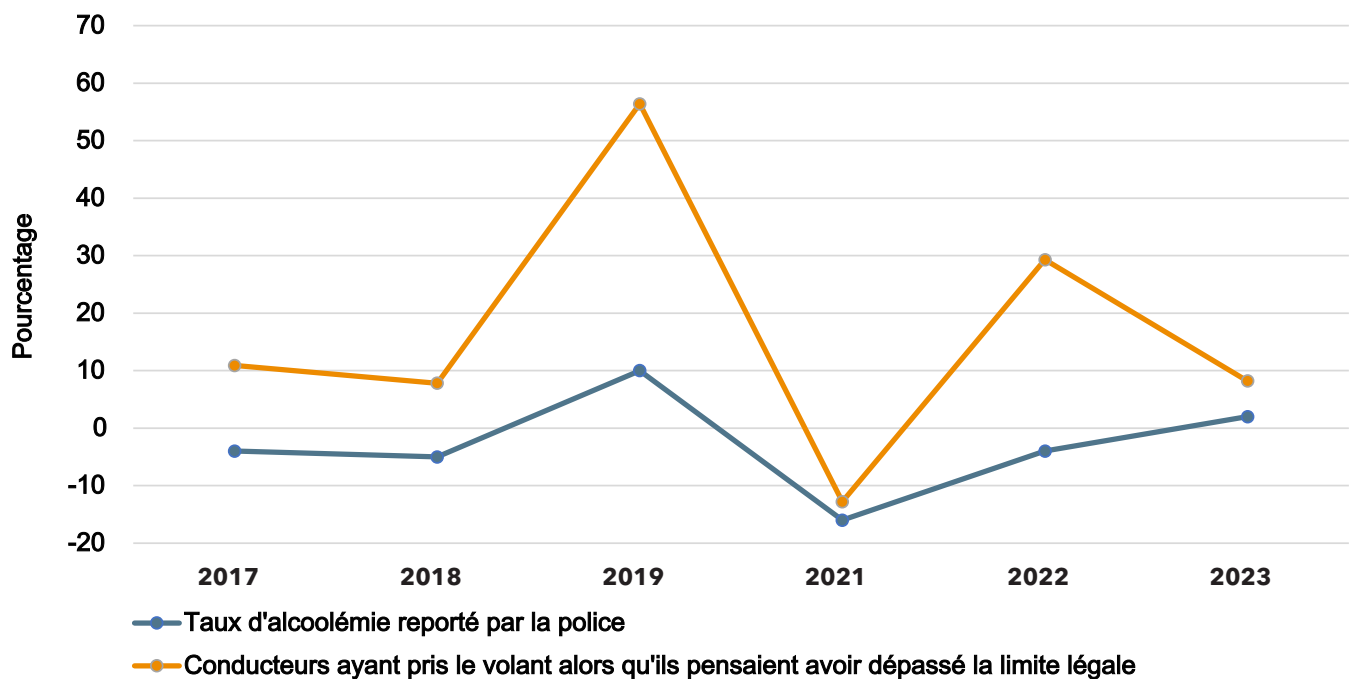
Les données montrent que les augmentations et les diminutions des cas de conduite sous l'influence de l'alcool signalés au fil du temps sont similaires aux différences entre les conducteurs qui ont pris le volant alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale.

L'augmentation du nombre de cas de conduite sous l'emprise de l'alcool signalés par la police, qui correspond à l'augmentation du pourcentage de conducteurs déclarant avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale, est logique, car il y aurait un plus grand nombre de conducteurs en état d'ébriété sur les routes que la police devrait interpellier. La baisse substantielle observée en 2020 est probablement due à la pandémie de COVID-19, qui a entraîné une diminution de la conduite avec

facultés affaiblies ainsi qu'une baisse des contrôles routiers en raison de préoccupations en matière de sécurité et d'une réorientation des priorités en matière de contrôle de l'application des lois. L'augmentation observée en 2021 peut être attribuée au retour des habitudes antérieures à la pandémie, ainsi qu'à une nouvelle réorientation des contrôles, la distanciation sociale étant une préoccupation beaucoup moins importante pour les policiers qui effectuent des contrôles routiers.



Figure 8 | Différence en pourcentage entre la conduite sous l'emprise de l'alcool déclarée par la police et les conducteurs ayant conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite autorisée



Conclusion

Des progrès significatifs ont été réalisés au Canada dans la lutte contre l'alcool au volant, si l'on en croit les tendances récentes du nombre de décès sur les routes liés à l'alcool et du pourcentage du total des décès sur les routes, attribués à des conducteurs en état d'ébriété. Entre 1996 et 2021, à l'exclusion de la Colombie-Britannique, le nombre de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool a diminué de 55,3 %. Malgré une augmentation en 2020, il y a eu une diminution de 9,7 % entre 2020 et 2021. D'autre part, le pourcentage de Canadiens ayant déclaré avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale a augmenté régulièrement de 2015 à 2022, mais il a diminué en 2023 pour atteindre 5,8 %. Si l'on étudie la corrélation entre ces décès et le comportement autodéclaré en matière d'alcool au volant, on constate qu'une augmentation des collisions liées à l'alcool pourrait se produire à la suite d'une augmentation de la proportion de conducteurs admettant avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale.² Cela est d'autant plus évident qu'il y a davantage de rapports de police sur la conduite sous l'emprise de l'alcool les années où davantage de répondants ont déclaré avoir conduit alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite légale. Ainsi, un suivi plus approfondi de ces deux sources de données permettra d'éclairer les efforts de prévention et de réduction de la conduite sous l'emprise de l'alcool au Canada.

Certaines tendances, telles que l'augmentation des taux de consommation d'alcool à domicile et en solitaire, sont probablement liées à des facteurs sociaux, notamment l'augmentation du coût de la vie et le sentiment partagé de solitude. Lorsque l'économie se stabilisera, il est possible que la consommation d'alcool dans les bars et les restaurants augmente à l'avenir, car de plus en plus de personnes augmentent leur budget et passent plus de temps avec leurs amis.

Il est essentiel d'adapter les messages clés pour atteindre le sous-groupe de Canadiens qui boivent seuls à la maison et prennent ensuite le volant. En outre, pendant la pandémie de COVID-19 et ses suites, les stratégies de contrôle et les campagnes d'information conçues pour réduire et prévenir la conduite sous l'emprise de l'alcool pourraient devoir être adaptées pour réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool et d'autres comportements à risque.

Références

Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2021). The Alcohol and Drug Crash Problem in Canada: 2016 Report. Ottawa, Ontario: Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Christensen, J. (November, 2023). WHO makes loneliness a global health priority with new Commission on Social Connection. CNN Health. <https://www.cnn.com/2023/11/15/health/who-loneliness-social-connection/index.html>

Collins, G. (May, 2023). Inflation drives consumers to drink at home. The Spirits Business. <https://www.thespiritsbusiness.com/2023/05/inflation-drives-consumers-to-drink-at-home/>

Statistics Canada. (July, 2023). Police-reported crime for selected offences, Canada, 2021 and 2022. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230727/t005b-eng.htm>

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, 1 500 Canadiens ont répondu au sondage en septembre 2023. Les résultats

peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 2,5 %, 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

FRBR

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 usagers de la route 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'informations, visitez tirf.ca ou bien consultez tous les sites Web et les médias sociaux de la FRBR sur le site <https://linktr.ee/tirfcanda>.

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 2023
ISBN: 978-1-77874-024-4

Avec la participation financière de :

