

TIRF



## SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2019 : ATTITUDES ET PRATIQUES ASSOCIÉES À L'ALCOOL AU VOLANT AU CANADA

*Fondation de recherche sur les blessures de la route, décembre 2019*

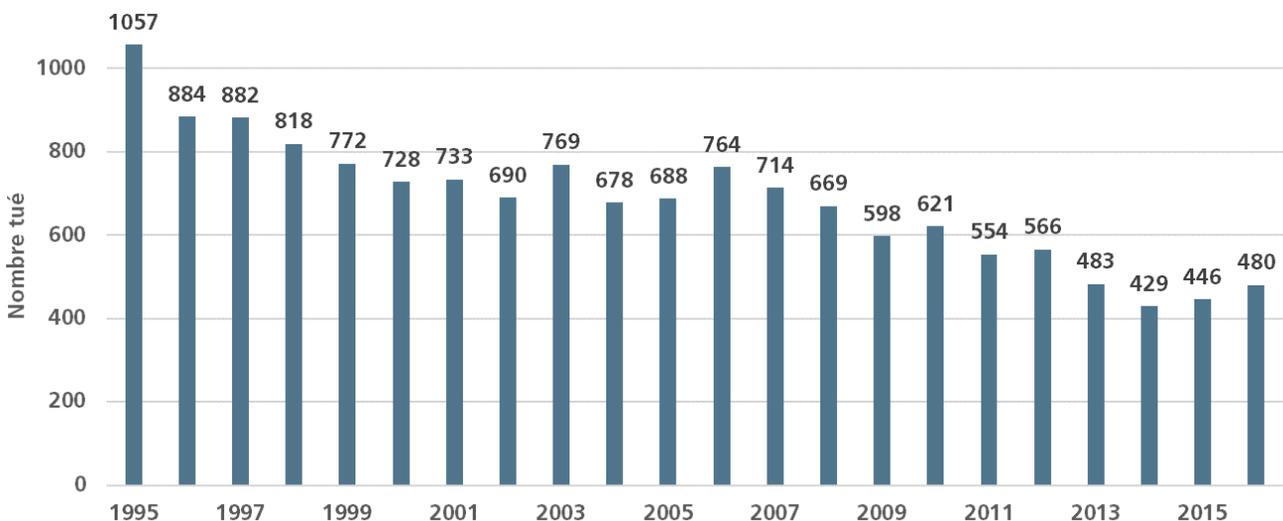
Par : Craig Lyon, Steve W. Brown, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson

### Introduction

Ce feuillet d'information présente les tendances actuelles en matière d'attitudes et de pratiques associées à l'alcool au volant au Canada, selon le Sondage sur la sécurité routière 2019. Ce sondage annuel de l'opinion publique, ici mené par la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) en partenariat avec Bière Canada et Desjardins, prend le pouls du pays sur les principaux enjeux en matière de sécurité routière. Il est effectué en ligne<sup>1</sup> auprès d'un échantillon et représentatif des conducteurs canadiens.

Il présente aussi des données tirées de la Base nationale de données sur les décès de la FRBR explorant le rôle de l'alcool chez les victimes mortellement blessées. Puisque les données de 2013 à 2016 sur les décès en Colombie-Britannique n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce feuillet, les données canadiennes ont été recalculées pour exclure cette province et faire des comparaisons justes.

**Figure 1 : Nombre de Canadiens décédés à la suite d'une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété (à l'exclusion de la Colombie-Britannique)**

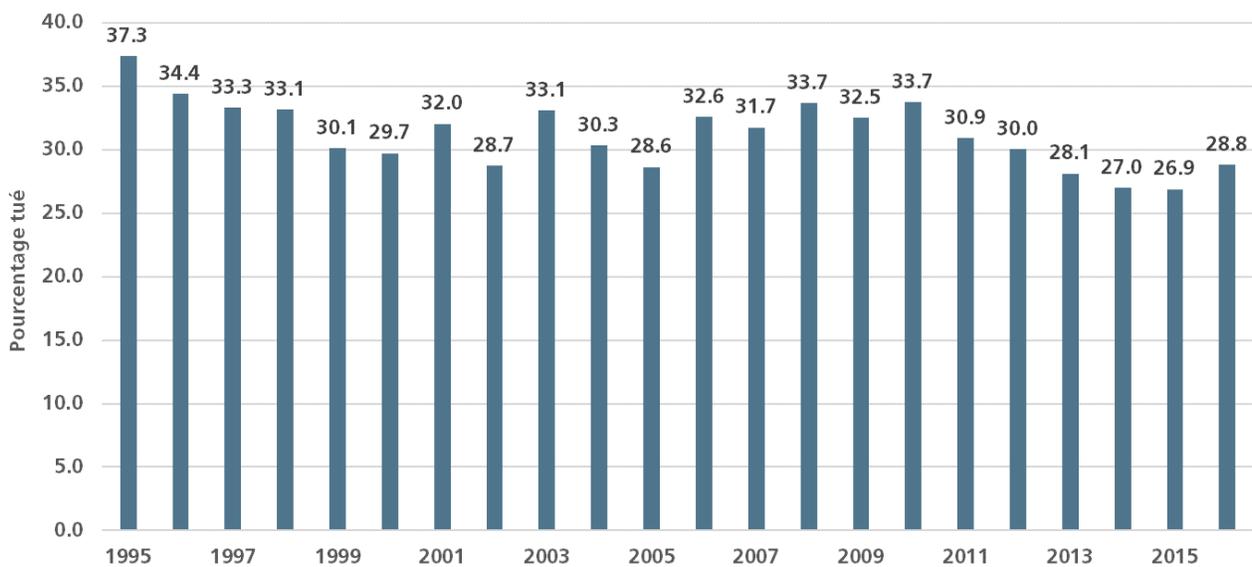


## Combien de Canadiens sont décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété?

En 2016, année dont datent les plus récentes données disponibles, 480 Canadiens ont été tués dans une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Ces décès ont eu lieu à l'intérieur de 12 mois, sur le réseau routier public du pays. Comme l'indique la figure 1, en général, le nombre de personnes décédées dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété entre 1995 et 2016 a généralement diminué (de 1 057 à 480). Bien que cette baisse de 55 % montre un progrès, l'augmentation du nombre de décès sur deux années consécutives (2015 et 2016) est inquiétante.



Figure 2 : Pourcentage de Canadiens décédés à la suite d'une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété (à l'exclusion de la Colombie-Britannique)



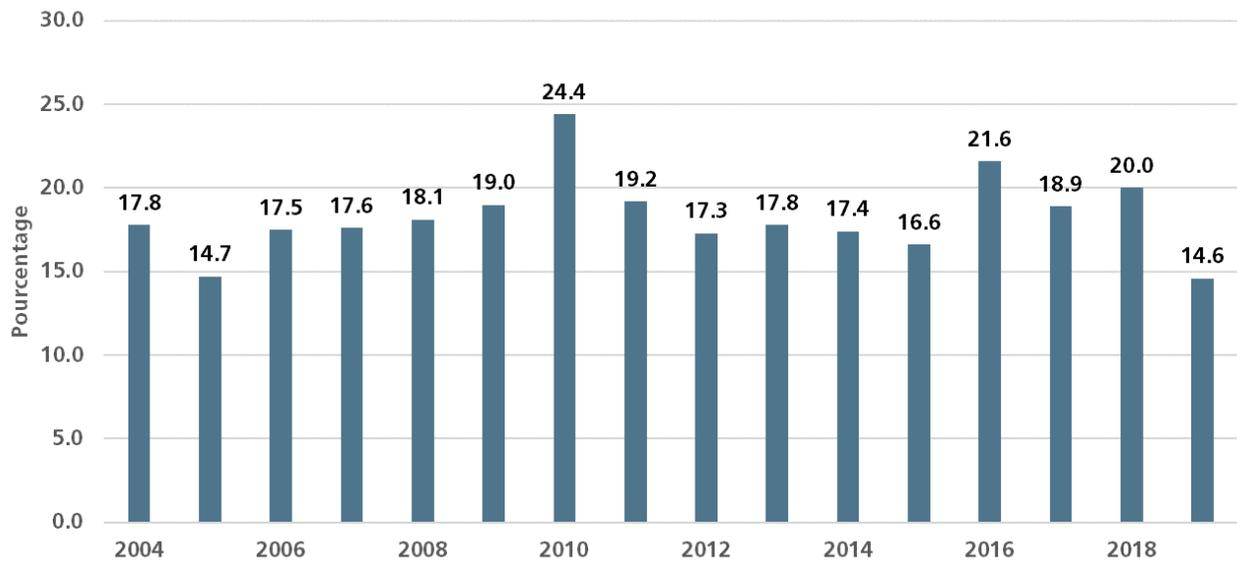
## Quel pourcentage de Canadiens sont décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété?

En 2016, au Canada, le pourcentage des décès liés à une collision de la route qui impliquaient un conducteur en état d'ébriété était 28,8 %. Dans la figure 2, ce pourcentage a diminué par rapport à un sommet de 37,3 % en 1995, et il est toujours resté inférieur à 35 %, bien qu'avec quelques fluctuations. De 2010 à 2014, ce pourcentage a diminué régulièrement. Le pourcentage de personnes tuées dans les collisions de la route impliquant de l'alcool a légèrement augmenté en 2016.

## Le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété sur les routes a-t-il augmenté?

Quand on leur a demandé si, dans les 30 derniers jours, ils avaient pris le volant après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque, 14,6 % des répondants ont dit oui en 2019, comparativement à 20,0 % en 2018. Il est important de mentionner que cela comprend l'alcool au volant après avoir consommé de faibles niveaux d'alcool et des niveaux inférieurs à la limite légale ou aux limites administratives (le cas échéant). La figure 3 montre que des tendances claires, quoique pas très prononcées, se sont dessinées au fil des années.

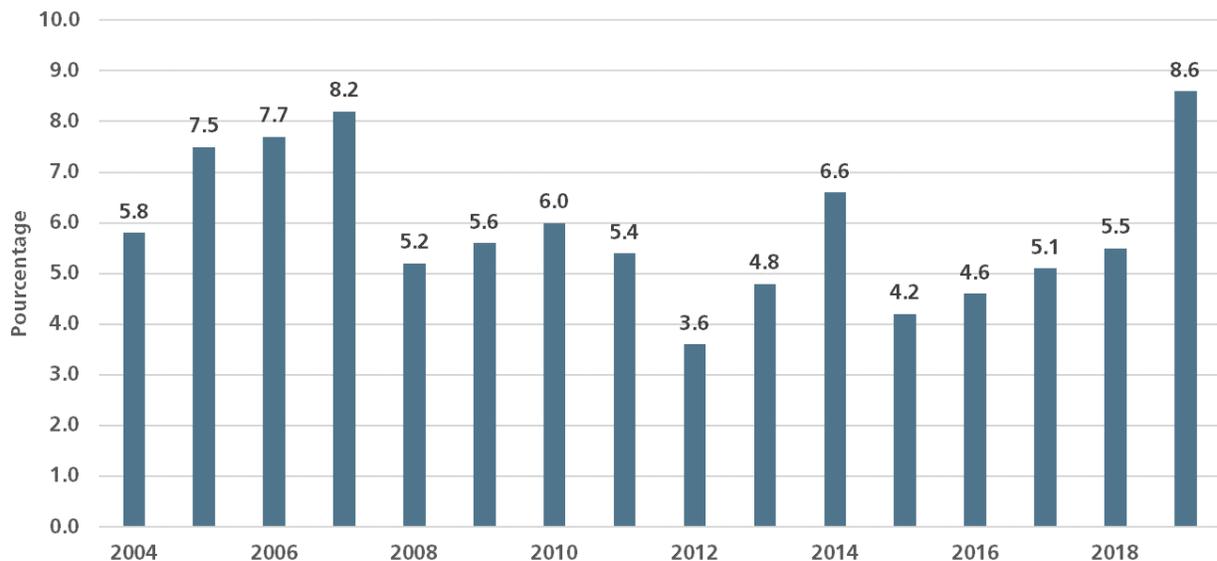
**Figure 3: Pourcentage de conducteurs qui ont conduit après avoir consommé une quantité quelconque d'alcool**



Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué aux données recueillies après 2005 (sauf pour l'année 2010, qui représente une valeur aberrante). De 2005 à 2009, on observe une tendance à la hausse statistiquement significative relativement au pourcentage de répondants admettant avoir conduit après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque. De 2011 à 2015, la tendance est à la baisse, mais elle n'est pas statistiquement significative. En 2016, le pourcentage grimpe de manière significative, puis reprend une descente statistiquement significative de 2017 à 2019.

Contrairement à la baisse observée dans le pourcentage de conducteurs admettant avoir pris le volant après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque dans les 30 derniers jours, en 2019, 8,6 % des répondants ont admis avoir conduit alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale dans les 12 derniers mois. Il s'agit du pourcentage le plus élevé enregistré depuis 2004, et cela s'inscrit dans la foulée d'une tendance à la hausse apparue en 2015, comme le montre la figure 4.

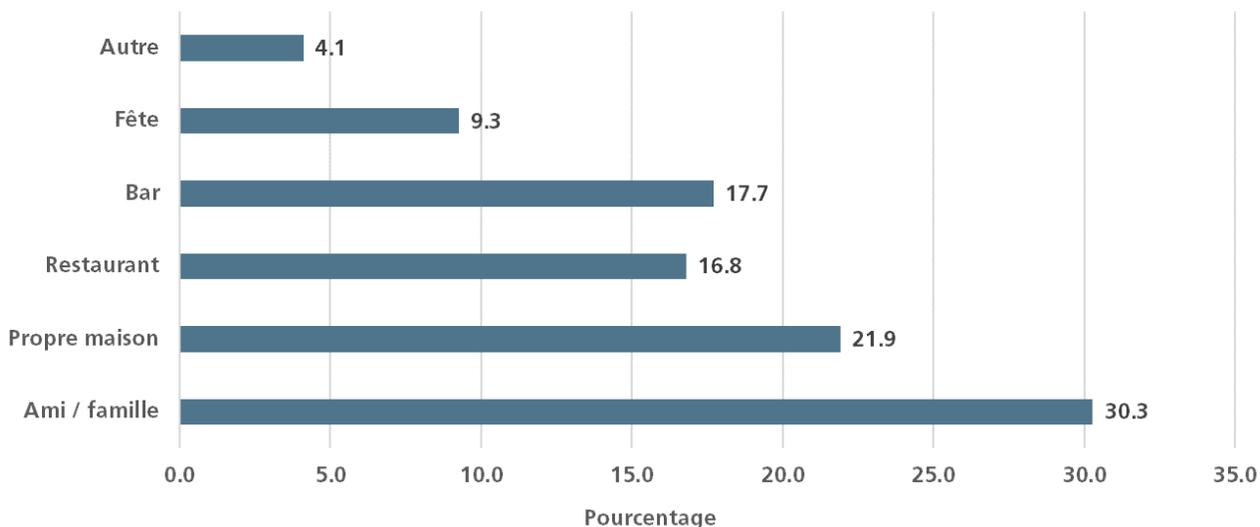
**Figure 4: Pourcentage de conducteurs ayant pris le volant alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale de consommation d'alcool**



Un modèle de régression linéaire par morceaux a été appliqué à ces données, ce qui a révélé une tendance à la hausse de 2004 à 2007, bien que cette tendance ne soit pas statistiquement significative. Aucune tendance nette n'a pu être dégagée de 2008 à 2014. À partir de 2015, une hausse manifeste s'amorce, qui s'avère être statistiquement significative. Ces augmentations correspondent à l'augmentation du nombre de décès dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ivresse en 2016, signalé à la figure 1. Il est essentiel de continuer à surveiller cette tendance pour voir si la hausse à laquelle on assiste depuis 2015 se poursuivra.

**Le nombre de conducteurs admettant avoir pris le volant alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale de consommation d'alcool est en hausse depuis 2015.**

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

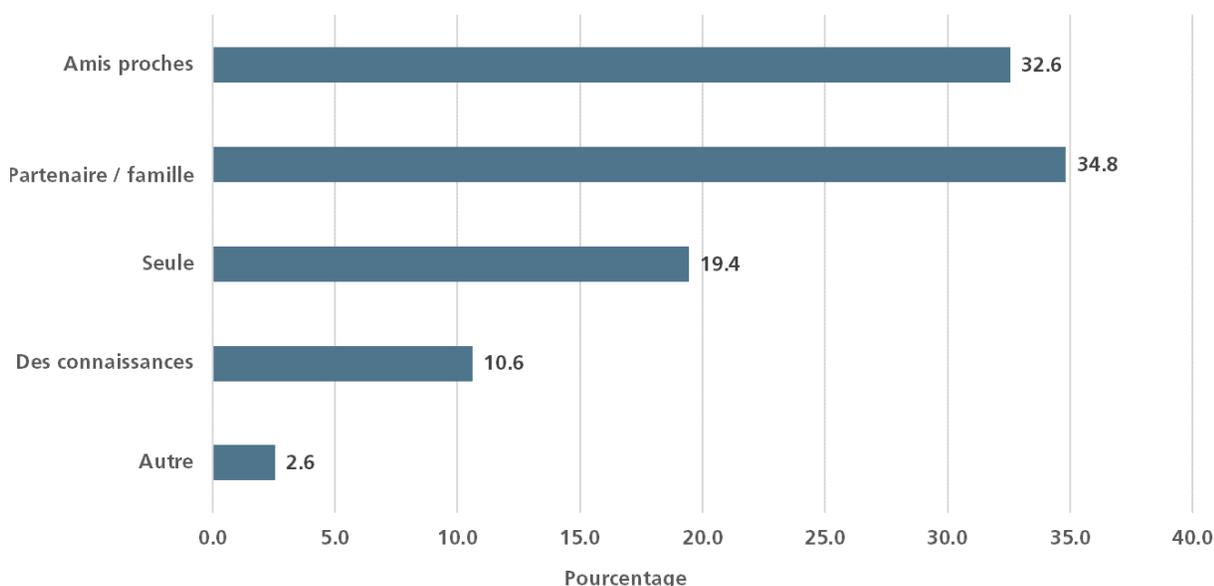


### Où les conducteurs consomment-ils de l'alcool, principalement?

En 2019 et dans les années précédentes, les répondants admettant avoir consommé de l'alcool alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale ont été interrogés relativement aux principaux lieux où ils consomment de l'alcool avant de prendre le volant. Les moyennes pour 2017 à 2019 sont présentées à la figure 5.

Les résultats montrent qu'environ un tiers (30,3 %) des répondants affirment, dans la plupart des cas où ils ont pris le volant après avoir bu, partir du domicile d'un ami ou d'un membre de la famille, tandis qu'une personne sur cinq (21,9 %) affirme généralement partir de son propre domicile. Les personnes qui disent généralement quitter un bar ou un restaurant quand elles prennent le volant après avoir bu comptent respectivement pour 17,7 %

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



et 16,8 % des répondants – 34,5 % en tout. Par comparaison, seuls 9,3 % des répondants affirment qu'en général, ce sont des fêtes qu'ils quittent quand ils prennent le volant après avoir bu.

Ces résultats suggèrent que plus de personnes conduisent après avoir bu en quittant le domicile d'un ami ou d'un membre de la famille ou alors un restaurant ou un bar, à parts à peu près égales. Inversement, parmi les répondants qui prennent le volant alors qu'ils pourraient être en état d'ébriété, ceux qui le font en partant d'une fête ou de chez eux représentent une plus faible proportion. Les principaux messages destinés à influencer ces différents groupes devraient être conçus en conséquence. Ces données indiquent aussi qu'il faut s'affirmer pour protéger ses proches et veiller à ce que les gens soient conscients de leurs responsabilités quand ils organisent une soirée.

### **Avec qui les conducteurs consomment-ils de l'alcool, principalement?**

En 2019 et dans les années précédentes, les répondants admettant avoir consommé de l'alcool alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale ont également été interrogés relativement aux personnes avec qui ils boivent. Les moyennes pour les années 2017 à 2019 sont présentées à la figure 6.

Les résultats montrent que près du tiers (32,6 %) des répondants affirment, dans la plupart des cas où ils ont pris le volant après avoir bu, avoir consommé en compagnie d'amis proches; un autre tiers (34,8 %) des répondants affirment que dans

ces situations, ils consomment généralement en compagnie de leur conjoint ou de membres de leur famille. Un cinquième (19,4 %) des répondants affirment boire habituellement seuls. Seulement 10,6 % des répondants disent généralement boire en compagnie de connaissances ou de collègues. À l'instar des données de la figure 5, qui montrent les principaux lieux de consommation des conducteurs, ces données indiquent que c'est en compagnie de leurs amis et des membres de leur famille proches qu'un grand pourcentage de conducteurs boit.

Ces résultats suggèrent que pour toucher la plupart des personnes qui prennent le volant alors qu'elles ont bu et influencer leur comportement, il serait utile d'employer des approches et des messages visant les conjoints et la famille ainsi que les amis proches. Il faut donner aux gens les moyens de s'affirmer et d'aborder ces enjeux, et de surmonter les obstacles qui les empêchent de le faire.

### **Est-ce que certains groupes de conducteurs sont plus susceptibles de prendre le volant après avoir bu?**

Comme mentionné précédemment, en 2019, 14,6 % des répondants ont admis que, dans les 30 derniers jours, ils avaient conduit après avoir consommé une quantité d'alcool quelconque. Les hommes (18,1 %) sont plus susceptibles d'avoir pris le volant dans ces circonstances que les femmes (11,3 %) – une différence statistiquement significative. Cela correspond aux données sur les conducteurs mortellement blessés, où les

hommes étaient historiquement beaucoup plus susceptibles d'avoir un résultat positif à l'alcool que les femmes (Brown et autres., 2017). En 2019, 8,6 % des répondants admettent que, dans les 12 derniers mois, ils ont conduit alors qu'ils estimaient avoir dépassé la limite légale relativement à la consommation d'alcool. Un plus grand pourcentage d'hommes (11,3 %) que de femmes (6,1 %) admettent avoir eu ce comportement, une autre différence statistiquement significative.

Les pourcentages de répondants ayant conduit après avoir bu ou alors qu'ils estimaient dépasser la limite légale ont été comparés entre quatre groupes d'âge (18-24 ans, 25-44 ans, 45-64 ans et 65 ans et plus). Aucune différence significative n'a été relevée pour l'un ou l'autre de ces indicateurs.

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

L'opinion des Canadiens a été sondée relativement à divers sujets d'intérêt public, par rapport auxquels on a voulu connaître l'ampleur de leur préoccupation. On leur a demandé d'attribuer une note de 1 à 6 à certains enjeux (1 s'ils ne posent aucun problème, et 6 s'il s'agit d'un problème extrêmement grave). À des fins d'évaluation, on considère que l'attribution d'une note de 5 ou 6 à un enjeu donné dénote une préoccupation chez le répondant. En 2019, environ les trois quarts (74,7 %) des répondants ont affirmé que l'alcool

au volant était préoccupant - une proportion plus élevée que pour tous les autres enjeux de société soumis à leur jugement.

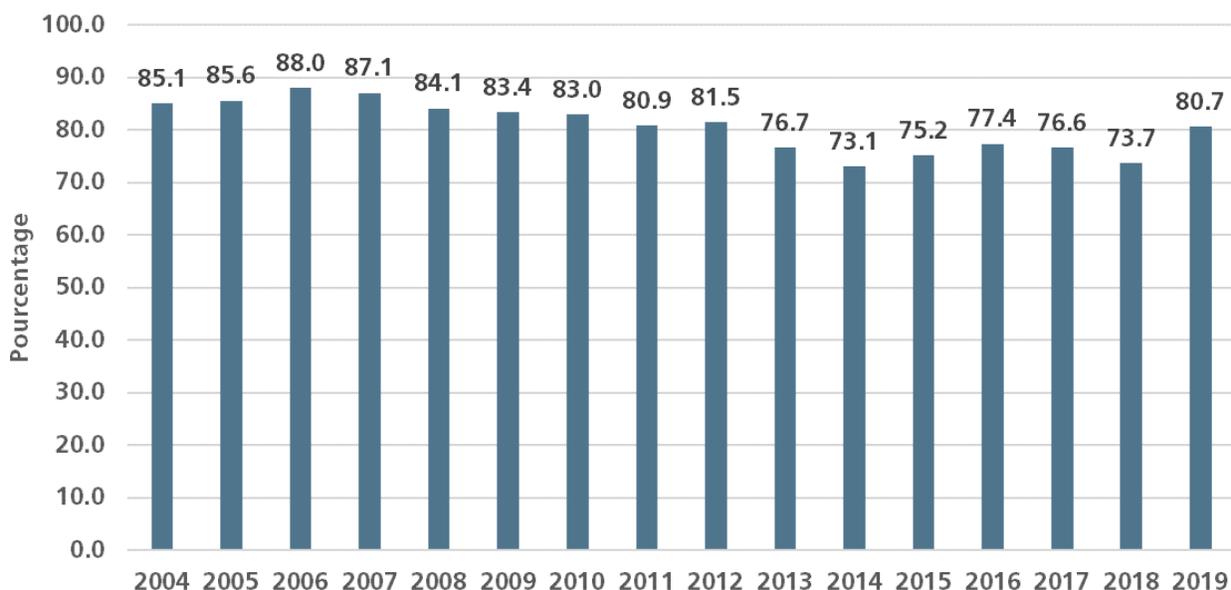
**En 2019, 74,7 % des répondants ont affirmé que l'alcool au volant était préoccupant – une proportion plus élevée que pour tous les autres enjeux de société soumis à leur jugement.**

Lors de 9 des 14 années qui se sont écoulées depuis 2005, les conducteurs canadiens ont classé l'alcool au volant comme l'enjeu de société le plus préoccupant parmi d'autres enjeux tels que le crime, l'économie et le réchauffement climatique. Le prix de l'essence l'a éclipsé durant 4 années (2011, 2012, 2014 et 2018), et l'état du système de santé, en 2015.

### Les Canadiens considèrent-ils l'alcool comme un problème majeur en matière de sécurité routière?

L'opinion des Canadiens a été sondée relativement à l'alcool au volant et à d'autres enjeux liés à la sécurité routière (plutôt qu'à des problèmes de société), enjeux par rapport auxquels on a voulu connaître l'ampleur de leur préoccupation. On leur a demandé d'attribuer une note de 1 à 6 à ces enjeux (1 s'ils ne posent pas problème du tout et

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



6 s'il s'agit d'un problème extrêmement grave). À des fins d'évaluation, on considère que l'attribution d'une note de 5 ou 6 à un enjeu donné dénote une préoccupation chez le répondant. Les résultats de 2004 à 2019 sont présentés à la figure 7. En 2019, les répondants ont été plus nombreux à considérer les textos au volant (85,9 %) comme un problème très grave ou extrêmement grave qu'à accorder cette importance à l'alcool au volant (80,7 %). Toutefois, l'alcool au volant a été mentionné plus souvent que le fait de parler au téléphone cellulaire (73,9 %), la drogue au volant (73,1 %), les comportements non sécuritaires des piétons et des cyclistes (62,0 %), la distraction au volant (58,3 %) et la conduite avec facultés affaiblies par les médicaments chez les conducteurs âgés (53,0 %).

### Comment les Canadiens réagissent-ils à l'application de la loi?

En 2019, les Canadiens se sont fait demander à quel point ils étaient d'accord avec certains énoncés portant sur l'application faite par la police des lois relatives à l'alcool au volant. Ils devaient utiliser une échelle de 1 (fortement en désaccord) à 6 (fortement en accord). À des fins d'évaluation, on considère que les répondants sont en accord avec l'énoncé s'ils ont répondu 5 ou 6. Les résultats indiquent que 68,9 % sont d'accord avec l'énoncé selon lequel les conducteurs devraient être tenus de se soumettre à des tests de coordination physique si on les soupçonne d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues. Ce taux affiche un recul statistiquement significatif par rapport à 2017, où il était de 77,6 %.

De plus, 55,7 % des répondants étaient d'accord avec l'énoncé selon lequel la police devrait avoir le droit de procéder à des alcootests (haleine) aléatoires pour détecter les conducteurs en état d'ébriété. Ce taux affiche lui aussi un recul statistiquement significatif; en 2016, il était de 60,9 %.

### Conclusion

D'après les tendances récentes du nombre de décès sur la route liés à l'alcool et du pourcentage du total des décès sur la route attribués aux conducteurs en état d'ébriété, il semble que le Canada fasse du progrès dans la lutte contre l'alcool au volant. Pour illustrer, entre 1995 et 2016, il y a eu une diminution de 55% du nombre de Canadiens décédés dans des collisions de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Toutefois, dans les dernières années, ce nombre a

connu deux hausses consécutives; de 429 en 2014, il est passé à 446 en 2015 et à 480 en 2016. Alors que les 480 décès enregistrés en 2016 sont encore bien inférieurs à ceux des années antérieures à 2014, les données autodéclarées des conducteurs affirmant avoir pris le volant alors qu'ils estimaient avoir possiblement dépassé la limite légale recueillies par le Sondage sur la sécurité routière après l'année 2015 indiquent que l'on a peut-être atteint un plateau.

Bien qu'on ne puisse pas établir de corrélation parfaite entre les données autodéclarées sur les comportements relatifs à l'alcool au volant et les données portant sur les collisions de la route associés à l'alcool<sup>2</sup>, on pourrait s'attendre à une hausse de ce type de collisions, compte tenu de la hausse du pourcentage de conducteurs admettant avoir pris le volant même s'ils estimaient dépasser la limite légale. La situation est donc inquiétante à la lumière de la hausse soutenue de cet indicateur en 2017, 2018 et, particulièrement, 2019, où 8,6 % des conducteurs ont admis avoir eu ce comportement. Il faut surveiller la situation de près pour suivre la progression de cette tendance et orienter les efforts entrepris pour réduire le fardeau que cet enjeu représente pour la société.

<sup>1</sup> Avant 2009, ces données étaient recueillies par voie téléphonique. De 2009 à 2014, elles ont été recueillies à la fois par téléphone et au moyen de sondages en ligne. Depuis 2014, elles sont recueillies au moyen de sondages en ligne uniquement.

<sup>2</sup> Il existe un coefficient de corrélation ( $\rho = 0,64$ ,  $p = 0,02$ ) significatif moyen à fort entre le nombre de décès attribuables à l'alcool dans la Base nationale de données sur les décès de la FRBR et les données autodéclarées des conducteurs affirmant avoir pris le volant alors qu'ils estimaient avoir probablement dépassé la limite légale recueillies par le Sondage sur la sécurité routière. Pour évaluer la force de cette corrélation, il faut tenir compte du fait que les périodes visées par ces deux indicateurs ne sont pas exactement les mêmes. Par exemple, les décès enregistrés en 2016 comprennent ceux survenus de janvier à décembre 2016, tandis que les données autodéclarées du Sondage sur la sécurité routière couvrent la période d'octobre 2015 à septembre 2016.

## À propos du sondage

Ces résultats sont fondés sur le Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel de l'opinion publique conçu et mené par la FRBR. En 2019, 1 200 Canadiens y ont répondu en septembre et en octobre. Les résultats peuvent être considérés comme exacts à plus ou moins 2,8 %, 19 fois sur 20. La majorité des choix de réponses utilisaient une échelle d'accord, de préoccupation ou d'appui de six points, où six signifiait un niveau élevé, et un, un niveau faible. Comme pour les éditions 2014 à 2018, les répondants ont rempli le sondage 2019 en ligne.

## Références

Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., et Robertson, R.D. (2017). « The Alcohol and Drug-Crash problem in Canada 2014 Report ». Série de rapports sur la sécurité routière du CCATM. Rédigé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. Ottawa, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

## Fondation de recherche sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche national sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à sa grande variété d'études sur les différentes causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario K2P 0B4

Téléphone : (877) 238-5235

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)

Site Web : [www.tirf.ca](http://www.tirf.ca)

ISBN: 978-1-989766-04-0

## Soutien financier :



Abonnez-vous dès maintenant au [www.tirf.ca](http://www.tirf.ca) pour rester à l'affût des annonces, des nouvelles et des publications.