



Montréal, Québec

# COVID-19, sécurité routière et groupes à risque : relations entre stress, anxiété, alcool et cannabis

Jacques Bergeron  
**Université de Montréal**

**S'il est actuellement trop tôt pour avoir une idée précise de l'impact de la COVID-19 sur l'ensemble du bilan routier, des études déjà publiées ou en cours de réalisation indiquent que la pandémie de coronavirus et les périodes de confinement généralisé ont tendance à accroître les risques routiers chez certains types d'usagers.**

La période de confinement décrétée dans la majorité des pays au printemps 2020 pour combattre la pandémie a profondément modifié les habitudes de mobilité des populations, interrompant les services jugés non essentiels, et forçant la fermeture des écoles et de nombreuses entreprises. Depuis l'instauration des mesures sanitaires liées à la COVID-19 au Canada, près des trois quarts des répondants à un sondage de la CAA<sup>1</sup> ont dit conduire moins souvent, et 15 % ont dit s'adonner au vélo plus fréquemment. À travers le monde, les transports en commun ont connu une baisse dramatique d'utilisation; p. ex., la fréquentation des réseaux de métro de New York et de Washington D.C. en avril 2020 a diminué respectivement de 91 % et 95 % par rapport à la même période en 2019<sup>2</sup>. Et une étude récente effectuée au Royaume-Uni<sup>3</sup> indique que les déplacements récréatifs ont connu une diminution encore plus marquée que les déplacements pour le travail.

## Conduites à risque et gravité des collisions routières

**L**a réduction du nombre de véhicules moteurs sur la voie publique a-t-elle entraîné une amélioration du bilan routier? Malheureusement, en dépit (ou en raison) de la diminution de la congestion routière, on a plutôt observé une augmentation significative de la proportion d'accidents mortels dans l'ensemble des collisions routières. Plusieurs études notent en effet qu'avec la baisse des volumes de trafic, les vitesses de déplacement ont augmenté. Aux États-Unis, il y a eu une hausse de 30 % du nombre de conducteurs excédant 100 milles à l'heure<sup>4</sup>. Ce serait l'un des principaux facteurs qui ont entraîné une baisse générale du nombre absolu de collisions, mais une augmentation des taux et de la gravité des accidents<sup>2</sup>. Il semble que les conducteurs qui sont restés sur les routes se sont livrés à une conduite plus risquée, tels les excès de vitesse, ce qui a même mené dans certains États (entre autres le Minnesota) à la fois à une augmentation des accidents et des décès malgré la réduction du trafic<sup>5</sup>.



Figure 1

SOURCE  
istockphoto.com

Il est intéressant de souligner qu'au Canada, 59% des répondants au sondage mené au début de juin 2020 pour le compte de la CAA disaient justement avoir observé une hausse des comportements dangereux sur les routes, surtout des excès de vitesse. De fait, 44% affirmaient avoir vu quelqu'un dépasser les limites au cours

augmentation de plusieurs autres types de comportements à risque: des conduites imprudentes, des conduites agressives, ainsi que l'utilisation du cellulaire au volant. Peut-on y voir des indices d'une dégradation du respect des règles et des valeurs associées à la sécurité routière? Ce qui laisserait croire à la probabilité d'une

## **Il est intéressant de souligner qu'au Canada, 59 % des répondants au sondage mené au début de juin 2020 pour le compte de la CAA disaient justement avoir observé une hausse des comportements dangereux sur les routes, surtout des excès de vitesse.**

des mois précédents. Ces observations sont corroborées par la Sûreté du Québec qui déplorait, début juin, une augmentation des excès de vitesse sur l'ensemble du réseau routier<sup>1</sup>. Par ailleurs, il est important de noter que la majorité des répondants disent aussi avoir observé une nette

hausse générale des comportements de prise de risques au volant à la suite du confinement et au cours des mois suivants. Les piétons et les cyclistes, plus nombreux dans les rues, constituent des populations particulièrement vulnérables face à de telles conduites à risque.

## **Relations entre stress, anxiété, alcool et cannabis**

Quels sont les grands facteurs en jeu dans ces changements de comportements? Dès les tout premiers mois de l'écllosion de la COVID-19 en Chine au début de 2020, une équipe de chercheurs notait que plus de la moitié de la population chinoise rapportait déjà un impact psychologique sévère ou modéré de l'épidémie, notamment des manifestations de stress et des sentiments anxieux ou dépressifs<sup>6</sup>. De même au Canada pendant le confinement généralisé du printemps 2020, le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (CCDUS) a observé que la consommation d'alcool s'est accrue chez bon nombre de personnes, conséquence de l'absence d'horaire régulier, de l'ennui et du stress<sup>7</sup>. L'étude notait aussi que les consommateurs de substances psychoactives disaient ressentir une perte de connexion sociale et de soutien, ainsi qu'une augmentation des sentiments d'isolement, de peur et d'anxiété découlant de la pandémie de COVID-19.

l'échantillon de répondants avait déjà franchi ce niveau au moins deux fois au cours du premier mois de confinement, alors que 23% de l'échantillon a dépassé les limites au moins deux fois au cours du second mois. Les répondants qui révèlent ainsi avoir augmenté leur consommation d'alcool sont le plus souvent les personnes de 25 à 34 ans, les plus fortunées, qui ont subi un changement de situation d'emploi, ou qui sont davantage affectées psychologiquement par la situation. Dès le deuxième mois de confinement, un consommateur québécois sur deux, surtout parmi les plus fortunés, révélait avoir «participé à un apéro ou à un souper virtuel» en avril<sup>8</sup>.

Plusieurs études révèlent qu'en mars et avril, les Américains ont aussi consommé plus d'alcool. Ce qui n'est pas surprenant étant donné que la consommation d'alcool pour soulager les symptômes de santé mentale est assez courante et qu'un grand nombre de personnes ont connu une augmentation de l'anxiété et des symptômes dépressifs, en particulier dans les régions qui ont été le plus touchées

## **Plusieurs études révèlent qu'en mars et avril, les Américains ont aussi consommé plus d'alcool.**

L'analyse des résultats de deux sondages CROP réalisés au Québec à un mois d'intervalle nous permet d'identifier les groupes de personnes davantage concernées par la hausse de consommation de boissons alcoolisées observée pendant le confinement. La majorité des gens ont pu augmenter leur consommation d'alcool à un moment ou à un autre sans toutefois dépasser les limites de consommation recommandées par Éduc'alcool<sup>8</sup>. Par contre, 18% de

par la pandémie. Les principales raisons évoquées associent l'usage accru d'alcool au surcroît de stress et d'anxiété, au désir de chasser l'ennui et au fait de disposer de plus de temps pour boire<sup>5,8,9</sup>.

L'usage de cannabis s'est aussi accru depuis le début du confinement du printemps, particulièrement chez les jeunes. Alors que 6% de l'ensemble de la population déclarait consommer plus de cannabis comparativement à





Figure 2

SOURCE  
istockphoto.com

la période précédente, ce sont 14% des personnes âgées de 18 à 34 ans qui ont révélé en avoir consommé davantage pendant le confinement<sup>4</sup>. Et en juin 2020, 27% des usagers réguliers de cannabis ont déclaré en avoir consommé plus fréquemment pendant le mois précédent que pendant un mois moyen précédant la pandémie<sup>10</sup>. Une fois de plus, les hausses de consommation apparaissent liées au stress, à l'anxiété, à la solitude, à l'ennui et à l'absence de routine.

## Les répercussions sur la route

**L**e stress, l'anxiété et les sentiments dépressifs sont reconnus comme des facteurs à risque, prédisposant à divers types de comportements dangereux aussi bien en contexte familial (violence conjugale) que dans les milieux de travail ou en contexte routier. La prise de risques au volant, la conduite téméraire et la conduite agressive en sont des manifestations courantes, exacerbées et amplifiées en situation d'intoxication par l'alcool, le cannabis ou autre drogue. Ce qui incite les intervenants en sécurité

routière à expliquer l'importance des observations de comportements à risque pendant le confinement par l'augmentation combinée du stress et de la consommation d'alcool et de drogue chez bon nombre de conducteurs. D'autant plus que la reprise généralisée de l'utilisation de la voiture personnelle depuis la fin de la période de confinement constituait déjà une situation très préoccupante.

Dès le début de l'été 2020, on a en effet pu observer une forte reprise du trafic automobile. Au Royaume-Uni par exemple, le pourcentage d'utilisation de la voiture qui en avril représentait près de 30% de celle qui était observée à la même période l'année précédente, était revenu à 65% au 1<sup>er</sup> juin<sup>3</sup>. Au Québec, même si les services d'immatriculation ont été fermés en avril et en mai pendant le confinement, le Devoir rapportait au début septembre que le nombre de véhicules immatriculés a encore augmenté d'environ 50 000 en 2020 par rapport à 2019. Comme partout, l'usage des transports en commun s'est effondré pendant le confinement et demeure famélique. « Les passagers habituels craignent l'infection dans un lieu clos ou recourent au télétravail »<sup>11</sup>.

## Disparités et groupes à risque

Plusieurs intervenants soulignaient que le parc auto croît plus vite que la population au Québec et que celui-ci est constitué de plus en plus de camions légers énergivores et dangereux, plus meurtriers en cas de collision avec

ou qui souffrent d'instabilité financière<sup>4</sup>. Ainsi, les femmes québécoises ont été davantage touchées par les pertes d'emploi que les hommes pendant le confinement du printemps, en raison de leur surreprésentation dans le secteur des services (hébergement, restauration, etc.)<sup>12</sup>. Ces variables sont susceptibles d'intensifier la vulnérabilité et l'insécurité routière des populations en cause.

## Plusieurs intervenants soulignaient que le parc auto croît plus vite que la population au Québec et que celui-ci est constitué de plus en plus de camions légers énergivores et dangereux, plus meurtriers en cas de collision avec des piétons ou des cyclistes<sup>11</sup>.

des piétons ou des cyclistes<sup>11</sup>. S'il faut se réjouir du fait que de nombreux citoyens se sont tournés vers la marche et le vélo pour des raisons de santé, de mobilité et de distanciation physique<sup>2</sup>, en ce qui concerne leur sécurité il y a toutefois lieu de s'inquiéter des répercussions à long terme de l'augmentation du parc auto et des changements de comportement notés plus haut chez un grand nombre de conducteurs.

Pandémie ou pas, la mobilité et les modes de transport restent associés au statut socio-économique des usagers. Les travailleurs à faible revenu, tout comme les étudiants et les jeunes travailleurs, disposent généralement de moins d'options de mobilité (p. ex., télétravail). Certains n'ont d'ailleurs pas le choix d'utiliser les transports en commun même quand ils redoutent une éventuelle transmission du virus par promiscuité<sup>3</sup>. De même, plusieurs études dans le monde ont relevé un risque plus élevé de symptômes psychologiques pendant la pandémie chez les jeunes, les femmes et les personnes dont le statut socio-économique est plus faible

En somme, la pandémie paraît modifier le tableau habituel des données concernant la sécurité routière, en affectant à des degrés variables les comportements et la vulnérabilité des divers types d'usagers de la route. De plus, la reprise rapide des trajets en voiture personnelle à la fin du confinement du printemps fait craindre le «scénario infernal»<sup>2</sup> d'un retour en force de voies publiques congestionnées par la prédominance de la voiture solo. Par contre, comme le souligne un intervenant particulièrement optimiste<sup>11</sup>, tout comme le secteur de l'aviation a repris sa croissance deux ans après le 11 septembre 2001, il est permis d'espérer qu'après le ralentissement général de la société dû à la pandémie, «le transport en commun va repartir sur un bon élan». Certes, il se produira des ajustements de mobilité avec le temps. Ajoutons tout de même que sans l'adoption énergique de contre-mesures appropriées pour protéger les usagers les plus vulnérables, il y a tout lieu d'appréhender que l'impact de la pandémie de coronavirus continue à contribuer à une dégradation marquée de la sécurité routière de nos populations. ■



## COVID-19, sécurité routière et groupes à risque : relations entre stress, anxiété, alcool et cannabis

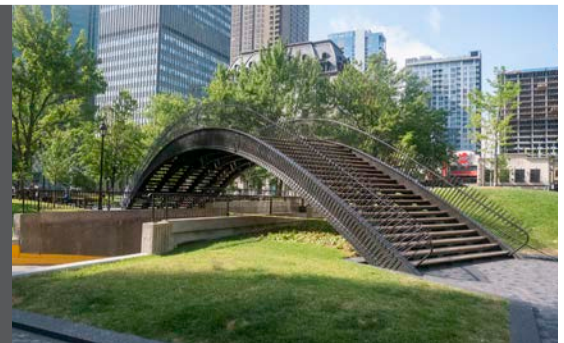
1. CAA-Québec, *Levez ce pied que le confinement a alourdi*. <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/>. 2020.
2. Chang, A. and L. Miranda-Moreno, *Rethinking the Way We Move Beyond COVID-19. A Report of SAE International*. 2020.
3. Lavery, A.A., et al., *COVID-19 presents opportunities and threats to transport and health*. *Journal of the Royal Society of Medicine*, 2020. **113**(7): p. 251-254.
4. Vingilis, E., et al., *Coronavirus disease 2019: What could be the effects on Road safety?* *Accident Analysis & Prevention*, 2020. **144**: p. 105687.
5. Shoots-Reinhard, B. and M. Shihab, *Effect of political ideology, stay-at-home rates, and increased risk taking in Ohio drivers during COVID-19 shutdown*. *PsyArXiv*. August, 2020. **21**.
6. Wang, C., et al., *Immediate psychological responses and associated factors during the initial stage of the 2019 coronavirus disease (COVID-19) epidemic among the general population in China*. *International journal of environmental research and public health*, 2020. **17**(5): p. 1729.
7. CCDUS, *Usage de substances et COVID-19*. <https://www.ccsa.ca/fr/Usage-de-Substances-et-COVID-19>. 2020.
8. Éduc'alcool, *Éduc'alcool invite les Québécois à profiter du déconfinement pour « réinitialiser » leur modèle de consommation*. <https://educalcoool.qc.ca/ce-que-nous-avons-a-dire/>. 2020.
9. National Center for Health Statistics, *Indicators of anxiety or depression based on reported frequency of symptoms during last 7 days*. <https://www.cdc.gov/nchs/covid19/pulse/mental-health.htm>. 2020.
10. Croix-Rouge canadienne, *Une étude révèle que la pandémie affecte la consommation d'alcool et de cannabis chez les Canadiens*. <https://www.croixrouge.ca/>. 2020.
11. Baillargeon, S., *Avec 50 000 nouvelles immatriculations de plus que l'an dernier 2020, serait-elle l'année de l'auto solo ?* *Le Devoir*, 4 septembre 2020.
12. Direction régionale de santé publique de Montréal, *Le point sur la santé des Montréalais en période de pandémie : disparités homme-femmes*. <https://santemontreal.qc.ca> 2020.



explorez les possibilités.



comprendre  
innover  
collaborer  
réaliser  
exp.com



Platine

Palmarès des 100 plus grands projets d'infrastructures au Canada  
*ReNew Canada, 2020*

200+

prix et distinctions reçus dans les 10 dernières années

1 100+

employés au Québec

