

Transports  
CanadaTransport  
Canada

# ***Recherche sur l'opinion publique portant sur la sécurité nautique au Canada***

## **Sommaire**

### **Préparé à l'intention de Transports Canada**

Nom du fournisseur : Environics Research  
Numéro de contrat : T8053-210136/001/CY  
Valeur du contrat : 127 524,99 \$ (TVH incluse)  
Date d'attribution des services : 2021-12-03  
Date de livraison : 2022-03-16

Numéro d'enregistrement : ROP 056-21

Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada par courriel à l'adresse :

[TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca)

**This report is also available in English.**

**Canada**

## **Recherche sur l'opinion publique portant sur la sécurité nautique au Canada**

### **Sommaire**

Préparé à l'intention de Transports Canada par Environics Research

Mars 2022

### **Permission de reproduire**

La présente publication peut être reproduite à des fins non commerciales seulement. Il faut avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Transports Canada. Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada par courriel à l'adresse : [TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Services publics et Approvisionnement Canada, 2022.

N° de catalogue : T29-172/2022F-PDF

ISBN 978-0-660-42725-6

This publication is also available in English under the title *Public opinion research study on boating safety in Canada*.

## Résumé du rapport

### 1. Contexte et objectifs

Transports Canada (TC) cherche à évaluer les connaissances et les habitudes des Canadiens en ce qui concerne cinq enjeux importants : l'utilisation de gilets de sauvetage et de vêtements de flottaison individuels (VFI); les risques associés à l'immersion en eau froide; les dangers de la navigation de plaisance avec les facultés affaiblies; et l'importance de détenir un permis d'embarcation de plaisance.

Le projet de recherche aidera TC à :

- Mieux connaître les profils des plaisanciers et cibler plus efficacement ses efforts de communication;
- Évaluer la compréhension à l'égard de la sécurité nautique;
- Déceler les pistes de diffusion et d'amélioration des communications et du matériel éducatif destinés aux Canadiens en ce qui a trait aux cinq principaux domaines d'intérêt.

Les résultats de la recherche constitueront des données de référence à partir desquelles pourront être établis des renseignements comparatifs dans le cadre d'études futures sur les connaissances des Canadiens à l'égard de la sécurité nautique. Les données recueillies permettront également au Bureau de la sécurité nautique (BSN) d'orienter ses efforts de communication, de sensibilisation et d'éducation en matière de sécurité pour 2022 et au-delà.

### 2. Méthodologie

Environics Research a mené un sondage à deux modes (en ligne et par téléphone) auprès de 2 237 Canadiens adultes s'étant trouvés à bord d'un bateau ou d'un autre type d'embarcation de plaisance comme conducteurs ou invités au cours de la dernière année, ou ayant l'intention de l'être au cours de la prochaine année. Le sondage a été effectué en ligne dans les dix provinces canadiennes. Étant donné que la très faible population du nord du pays ne permet pas une présence suffisante au sein des panels en ligne, Environics a également réalisé un sondage téléphonique complémentaire dans le but d'atteindre 50 questionnaires achevés pour chacun des territoires : le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut. Les résultats obtenus au moyen des deux méthodes ont été regroupés pour les besoins du présent rapport.

Le sondage en ligne a été effectué auprès de Canadiens membres d'un panel en ligne, du 17 janvier au 5 février 2022. La méthode d'échantillonnage utilisée a été conçue de manière à mener des entrevues auprès de Canadiens âgés de 18 ans et plus, et des quotas stricts ont été établis en fonction de la région (y compris des cibles relatives aux répondants des zones urbaines et rurales) afin d'assurer un nombre de réponses suffisant pour l'analyse par points clés. Des quotas flexibles ont également été définis selon l'âge et le sexe. Les données ont été pondérées afin de s'assurer que l'échantillon est représentatif de cette population, en fonction des plus récentes données de recensement disponibles (région et sexe). L'échantillon n'a pas été pondéré en fonction de l'âge, puisque les plaisanciers interrogés formaient un groupe plus jeune que la population générale et la pondération aurait faussé les données.

Groupe cible	Total	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	Atl.	Terr.
# d'entrevues achevées	2 237	260	259	133	135	500	350	450	150
% d'entrevues achevées	100 %	12 %	12 %	6 %	6 %	22 %	16 %	20 %	7 %

#### Type de plaisancier (conducteur ou invité) – données non pondérées

Présence à bord d'une embarcation	Conducteur (net)	Conducteur uniquement	Conducteur et invité	Invité uniquement	Ni l'un ni l'autre
Au cours des 12 derniers mois (n = 2 237)	30 %	16 %	15 %	39 %	31 %
Au cours des 12 prochains mois (n = 691)	23 %	8 %	15 %	77 %	s. o.

Aucune marge d'erreur ne peut être établie ici, puisqu'un sondage en ligne constitue un échantillon non probabiliste. Bien que les panels à participation volontaire ne soient pas des échantillons probabilistes tirés au hasard, les sondages en ligne peuvent être utilisés auprès de la population générale, pour autant qu'ils soient conçus adéquatement et qu'ils fassent appel à un panel bien géré comptant un grand nombre de personnes. L'échantillon de grande taille utilisé dans ce sondage a été élaboré avec soin afin de fournir des données fiables permettant de comprendre les attitudes de la population canadienne et de sous-groupes d'intérêt. Le sondage téléphonique était basé sur un échantillon probabiliste; la marge d'erreur pour le nombre total de 150 entrevues téléphoniques est de  $\pm 8,0\%$  avec un intervalle de confiance à 95 %. ***De plus amples renseignements quant à la méthodologie utilisée pour ce sondage se trouvent à l'annexe A.***

#### Remarques concernant les différences sur le plan de la méthodologie (sondage en ligne ou par téléphone)

Ce rapport présente les résultats d'un sondage bimodal. Des différences bien documentées se dégagent des réponses selon que le questionnaire a été rempli en ligne par le répondant lui-même ou au téléphone avec un intervieweur. En effet, les répondants se montrent généralement plus empathiques ou enthousiastes lorsqu'ils discutent avec un intervieweur. Cela s'explique en partie par le biais de désirabilité sociale, qui peut pousser la personne à répondre d'une manière qu'elle juge (consciemment ou non) plus acceptable pour l'intervieweur. Avec la méthode d'enquête en ligne, les répondants expriment moins souvent une opinion tranchée : par exemple, ils ont moins tendance à sélectionner une réponse qui commence par « très », et optent plus souvent pour une réponse commençant par « plutôt » ou « assez ». Dans de tels cas, il est utile de vérifier si les mesures nettes ont changé de manière significative ou si elles sont demeurées stables. En outre, pour certaines questions dont la liste des options de réponse est plus longue, l'intervieweur au téléphone ne lisait pas au répondant les options qui ont été montrées aux répondants en ligne, ce qui fait que certaines réponses ont été mentionnées moins souvent par les personnes interrogées par téléphone.

### 3. Coût de la recherche

Le coût de cette recherche s'élève à 127 524,99 \$ (TVH comprise).

## 4. Principales constatations

### Résumé

De manière générale, les plaisanciers canadiens affichent un niveau modéré de sensibilisation aux principaux enjeux de sécurité nautique. Sans surprise, les conducteurs d'embarcation de plaisance sont plus susceptibles que les invités d'estimer connaître au moins plutôt bien ces enjeux. Les gens connaissent bien les dangers de la navigation en eau froide et de la navigation après avoir consommé des substances intoxicantes; d'ailleurs, une majorité de six répondants sur dix disent n'avoir jamais pratiqué une activité nautique avec une personne ayant les facultés affaiblies. Environ six personnes sur dix disent toujours porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI), et plus de huit sur dix affirment qu'elles en porteraient un si le conducteur de l'embarcation le leur demandait. Malgré ces résultats assez élevés, il y a manifestement des progrès à faire en matière de conformité. Par ailleurs, trois documents relatifs à la navigation ne sont pas particulièrement bien connus des plaisanciers : la *carte de conducteur d'embarcation de plaisance*, le *permis d'embarcation de plaisance* et l'*immatriculation (ou enregistrement) d'embarcation de plaisance*. Les plaisanciers ne connaissent pas non plus très bien les différences entre ces documents (p. ex., plus des trois quarts des répondants pensent que l'obtention d'un permis d'embarcation de plaisance entraîne des frais). Des efforts de sensibilisation accrus à cet égard pourraient donc être nécessaires. Il apparaît également que les plaisanciers ne sont pas suffisamment renseignés sur les mesures à prendre pour bien préparer une embarcation en vue d'une excursion nautique et s'assurer d'avoir l'équipement de sécurité requis à bord.

Voici des constatations qui ressortent pour chaque domaine d'intérêt :

#### *Caractéristiques des embarcations*

- Les Canadiens sont environ deux fois plus susceptibles d'être un invité (64 %) que d'être un conducteur (17 %) à bord d'une embarcation de plaisance.
- En ce qui a trait aux types d'embarcations qu'ils ont utilisés ou ont l'intention d'utiliser, les deux tiers des répondants (68 %) ont mentionné une embarcation motorisée, quatre sur dix (41 %) ont répondu le kayak, et les deux tiers ont répondu (34 %) le canot. Les autres types d'embarcations de plaisance ont été mentionnés moins souvent : planche à pagaie (22 %), motomarine (WaveRunner, Sea-Doo, Jet Ski, etc. – 15 %), voilier (13 %) et chaloupe ou canot pneumatique (12 %).
- La plupart des bateaux à moteur utilisés ont une longueur de moins de 10 mètres, la longueur moyenne étant de 6,8 mètres. Pour ce qui est des maisons flottantes, diverses longueurs ont été rapportées, avec une moyenne de 11,4 mètres. De nombreux plaisanciers ont indiqué ne pas connaître la longueur approximative de l'embarcation à moteur utilisée.
- La motomarine est le type d'embarcation de plaisance le plus susceptible d'être utilisé souvent, une personne sur dix (11 %) ayant indiqué l'utiliser ou compter l'utiliser quotidiennement. Près de la moitié des répondants indiquent avoir utilisé ou compter utiliser les divers types d'embarcations moins d'une fois par mois.
- Les deux tiers des plaisanciers ont utilisé une embarcation pour la navigation de plaisance ou la promenade au cours de la dernière année (66 %) ou comptent le faire dans la prochaine année (64 %); un peu moins de la moitié (45 %) ont utilisé (49 %) ou comptent utiliser (37 %) l'embarcation pour pêcher, et un plus petit nombre de répondants ont mentionné d'autres activités liées à la navigation.

- Parmi une liste de sept endroits possibles, les plaisanciers canadiens sont plus susceptibles d'indiquer utiliser habituellement une embarcation de plaisance au chalet d'un ami ou d'un membre de la famille (41 %) ou en camping (27 %). Près d'un quart disent le faire à la maison d'un ami ou d'un membre de leur famille (23 %) ou en vacances au Canada ou dans une autre région nordique, où il fait froid (23 %). Deux répondants sur dix ont indiqué posséder une maison qui se trouve près d'un plan d'eau (21 %) ou un chalet ou une propriété à vocation récréative (20 %) où ils utilisent habituellement les embarcations.
- La plupart des plaisanciers ont indiqué naviguer généralement sur un lac (82 %). Trois sur dix (30 %) ont navigué ou comptent le faire sur une rivière, alors que deux sur dix l'ont fait ou ont l'intention de le faire sur l'océan (19 %).
- Un quart (24 %) des plaisanciers interrogés ont déjà loué un bateau à moteur. Quatre sur dix (40 %) ne l'ont jamais fait, mais pourraient le faire éventuellement, et un tiers (35 %) ne l'a jamais fait et n'a pas l'intention de le faire.

### Connaissance de la réglementation

- Les trois quarts des répondants indiquent connaître très bien (22 %) ou plutôt bien (54 %) les mesures de sécurité durant les activités nautiques, et un autre quart estime moins bien les connaître (19 % ne les connaissent pas très bien et 5 % ne les connaissent pas du tout).
- Six plaisanciers sur dix estiment connaître très bien (16 %) ou plutôt bien (43 %) la réglementation officielle régissant la navigation de plaisance, et quatre sur dix (41 %) se disent moins familiers avec celle-ci.
- Neuf répondants sur dix (89 %) déclarent connaître au moins plutôt bien la réglementation régissant le port d'un gilet de sauvetage à bord des embarcations, et ils sont presque aussi nombreux (85 %) à estimer connaître la réglementation relative à la navigation avec les facultés affaiblies. Cette proportion baisse légèrement en ce qui concerne la réglementation encadrant la conduite sécuritaire d'une embarcation, mais une majorité tout de même forte (74 %) de répondants estiment la connaître.
- Sept personnes interrogées sur dix possèdent (23 %) la *carte de conducteur d'embarcation de plaisance* ou en ont entendu parler (45 %), et les deux tiers possèdent les documents suivants ou en ont entendu parler : le *permis d'embarcation de plaisance* (17 % le possèdent et 49 % en ont entendu parler) et l'*immatriculation d'embarcation de plaisance* (14 % et 51 %, respectivement). Près d'un quart des répondants n'ont jamais entendu parler de ces trois documents, et un peu moins d'un sur dix ne sait pas s'il les connaît ou les possède.
- Les personnes qui ont indiqué connaître l'un ou l'autre des trois documents ont été invitées à décrire la différence entre les trois. Le plus souvent, elles ont répondu que la carte de conducteur d'embarcation de plaisance donne à son titulaire le droit de conduire n'importe quelle embarcation (27 %) et que l'immatriculation d'embarcation de plaisance consiste, pour un propriétaire d'embarcation, à inscrire celle-ci à un registre (23 %). Les répondants ont été moins nombreux à dire que le permis d'embarcation de plaisance est requis pour conduire légalement sa propre embarcation (14 %).
- Parmi les plaisanciers canadiens interrogés, quatre sur dix (39 %) ont suivi un cours de sécurité nautique. Plus du quart d'entre eux (27 %) ont suivi un cours leur permettant d'obtenir la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, et environ un sur dix (12 %) a suivi un autre type de cours.

- Une majorité a indiqué qu'il est vrai (certainement ou peut-être) que les personnes qui conduisent une embarcation de plaisance équipée d'un moteur dont la puissance est supérieure à 1 cheval doivent avoir avec elles à bord la preuve qu'elles sont qualifiées pour le faire (73 %), et que la carte de conducteur d'embarcation de plaisance n'est pas nécessaire si l'embarcation n'a pas de moteur (59 %). Moins de répondants savent que si quelqu'un est payé pour conduire une embarcation ou si quelqu'un doit payer pour monter à bord, il ne s'agit pas d'une embarcation de plaisance (43 % pensent que c'est vrai, 34 % estiment que c'est faux, et 24 % ont dit ne pas savoir si c'est vrai ou faux).
- Seule une faible proportion de plaisanciers canadiens pensent que les personnes qui conduisent des embarcations de plaisance depuis longtemps n'ont pas besoin de prouver qu'elles sont qualifiées pour le faire (11 % ont indiqué que c'était vrai), ou qu'il n'est pas nécessaire d'apporter un permis d'embarcation de plaisance à bord (14 %). Cependant, une forte majorité (77 %) pense que l'obtention d'un permis d'embarcation de plaisance entraîne des frais.
- Près de sept personnes sur dix (68 %) sont capables d'indiquer au moins un des documents acceptés pour prouver la qualification des conducteurs d'embarcations de plaisance motorisées. Le document sélectionné le plus souvent est la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (61 %), suivie de loin par le certificat attestant la réussite d'un cours de sécurité nautique au Canada avant le 1<sup>er</sup> avril 1999 (29 %). Près d'un quart des répondants (23 %) ont mentionné un certificat de navigation délivré par Transports Canada, et un peu moins de deux sur dix (18 %) ont indiqué comme document la liste de vérification de sécurité pour embarcations de location dûment remplie et valide seulement pour une période de location déterminée par l'entreprise de location. La moitié des répondants (49 %) ont mentionné un document qui n'est pas accepté comme « preuve » de compétences.
- Les sources les plus souvent consultées pour obtenir de l'information sur la navigation sont les amis et la famille (45 %), suivis par les livres et manuels en ligne (32 %), les sites Web (23 %), les livres et manuels imprimés (20 %) et les médias sociaux (18 %).

#### *Préparation des embarcations en vue d'une excursion*

- Un peu plus de quatre répondants sur dix estiment connaître très bien (10 %) ou plutôt bien (33 %) les exigences pour la préparation d'une embarcation de plaisance en vue d'une excursion, alors qu'une faible majorité estime qu'elle ne les connaît pas très bien (33 %) ou pas du tout (19 %).
- Plus de huit personnes sur dix savent reconnaître les trois mesures obligatoires à prendre en vue d'une excursion nautique : s'assurer que toutes les personnes à bord portent un gilet de sauvetage ou un VFI ou qu'elles y ont accès (89 %); s'assurer que tout l'équipement requis se trouve à bord, prêt à l'emploi et en bon état de marche (87 %); et inspecter l'embarcation et les feux (85 %). Par ailleurs, six personnes sur dix (62 %) croient que passer en revue une liste de vérification de sécurité constitue une mesure obligatoire. Une minorité de répondants ont indiqué que surveiller les conditions météorologiques (41 %) et s'assurer que toutes les personnes à bord sont hydratées (13 %) constituent des mesures obligatoires, alors qu'en réalité elles sont optionnelles.

*Gilets de sauvetage et vêtements de flottaison individuels (VFI)*

- Près de la moitié (46 %) des plaisanciers interrogés affirment que les termes « gilet de sauvetage » et « vêtement de flottaison individuel » (ou « VFI ») désignent des concepts différents; cette proportion est plus élevée que lorsque la même question avait été posée en 2001 (36 %)<sup>1</sup>. Un peu plus de quatre répondants sur dix (44 %) ont dit que ces termes désignent la même chose, et un sur dix (10 %) ne savait pas quoi répondre.
- Les personnes qui affirment qu'un gilet de sauvetage et un VFI sont des choses différentes sont plus susceptibles de dire que le gilet de sauvetage est un vêtement que l'on porte (18 %) ou que le VFI est un objet, comme un coussin ou une planche de flottaison (15 %). Une sur dix (11 %) affirme que les VFI servent uniquement à la flottaison, et moins d'une sur dix a mentionné d'autres caractéristiques distinctives.
- Huit répondants sur dix affirment toujours porter un gilet de sauvetage ou un VFI (59 %) ou en porter un à l'occasion (22 %). Un sur dix dit en porter un rarement (7 %) ou jamais (2 %), et un autre répondant sur dix (11 %) indique que cela dépend des circonstances (type d'embarcation, présence d'enfants à bord, etc.).
- La quasi-totalité des plaisanciers interrogés affirment qu'ils porteraient certainement (84 %) ou probablement (14 %) un gilet de sauvetage ou un VFI s'ils étaient invités à bord d'une embarcation et que le conducteur le leur demandait.
- Plus de six répondants sur dix (63 %) disent avoir toujours eu à leur disposition un gilet de sauvetage ou un VFI de la taille appropriée lorsqu'ils ont été à bord d'un petit bateau ou d'une petite embarcation (de moins de 6 mètres ou de 20 pieds); pour trois autres répondants sur dix (29 %), c'était habituellement le cas. Seule une très faible proportion de répondants affirment qu'ils n'avaient habituellement pas (4 %) ou jamais (moins de 1 %) à leur disposition un gilet de sauvetage ou un VFI de la bonne taille, et 4 % ne savent pas s'il y en avait à leur disposition.
- Les plaisanciers interrogés devaient indiquer leur niveau d'accord ou de désaccord relativement à des énoncés sur les gilets de sauvetage : ils s'entendent pour dire, dans une certaine mesure, qu'ils portent toujours un gilet de sauvetage si le conducteur en porte un également (taux d'accord net de 76 %; 52 % fortement en accord) et que les personnes qui ne portent pas de gilet de sauvetage sont irresponsables (taux d'accord net de 73 %; 37 % fortement en accord). En outre, la moitié des répondants (49 %) sont fortement en accord ou plutôt en accord avec l'énoncé selon lequel les gilets de sauvetage sont inconfortables parce qu'ils sont trop encombrants. Une minorité de personnes interrogées est d'accord avec les trois autres énoncés : en effet, peu de répondants se disent mal à l'aise de porter un gilet de sauvetage lorsque personne d'autre n'en a un (32 %), affirment porter un gilet de sauvetage seulement si des enfants se trouvent à bord (15 %) ou estiment que seuls les mauvais nageurs ont besoin d'un gilet de sauvetage (8 %).

<sup>1</sup> Les résultats de 2001 sont tirés d'un sondage sur les attitudes des plaisanciers canadiens à l'égard des vêtements de flottaison individuels, qui a été mené par Environics Research pour le compte du Bureau de la sécurité nautique, de la Garde côtière canadienne et de Pêches et Océans Canada.

- Neuf personnes interrogées sur dix sont d'avis (taux d'accord net de 92 %; 63 % fortement en accord) que le port d'un gilet de sauvetage est un aspect normal de la navigation. En ce qui a trait à l'énoncé selon lequel aucune loi n'exige le port d'un gilet de sauvetage et qu'il suffit d'en avoir un à sa disposition, les opinions sont partagées (41 % des répondants sont en accord avec l'énoncé et 45 % sont en désaccord). Seule une faible minorité de répondants se disent en accord avec deux énoncés qui sont faux, soit que le port d'un gilet de sauvetage est seulement important lorsque l'eau est froide (12 % en accord et 87 % en désaccord) et qu'il n'est pas nécessaire de porter un gilet de sauvetage si on juge que l'embarcation est sécuritaire (12 % en accord et 86 % en désaccord).

### *Sécurité en eau froide*

- Plus de six personnes sur dix (63 %) ont indiqué correctement que l'eau froide (à une température inférieure à 15 °C ou 50 °F) présente un risque en toute saison. Trois sur dix (29 %) ont dit qu'elle présente un risque en hiver, et deux sur dix ont plutôt répondu qu'elle est dangereuse à l'automne (22 %) ou au printemps (21 %).
- Près de huit répondants sur dix ont su nommer spontanément au moins une mesure que les plaisanciers devraient prendre lorsqu'ils naviguent par temps froid. Les mesures le plus souvent mentionnées sont : porter un gilet de sauvetage (20 %) et s'habiller chaudement (15 %). Les trois mesures suivantes ont été nommées par une personne sur dix : avoir des articles isothermes ou chauffants (couvertures, bouillottes, etc.) à bord (11 %), porter une combinaison isotherme (11 %), et se tenir au chaud de manière générale (11 %). Deux répondants sur dix (22 %) n'ont pas su nommer de mesure.
- Une majorité de répondants jugent certainement vraie l'affirmation selon laquelle l'exposition à l'air froid et au vent lorsque vos vêtements sont trempés entraîne une hypothermie (58 %), et quatre personnes sur dix estiment également que les affirmations suivantes sont certainement vraies : on perd l'usage de ses doigts, de ses bras et de ses jambes dans les 10 minutes suivant l'immersion en eau froide (41 %), et le corps est en hypothermie lorsque sa température est inférieure à 35 °C (39 %). Un peu moins de quatre personnes sur dix pensent aussi qu'il est certainement vrai que l'immersion en eau froide peut paralyser les muscles instantanément (37 %). En outre, un quart (23 %) des répondants jugent certainement vrai l'énoncé selon lequel l'immersion en eau froide cause toujours de l'hypothermie, alors que c'est faux.

### *Navigation avec les facultés affaiblies*

- Plus de six plaisanciers interrogés sur dix (63 %) déclarent n'avoir jamais pratiqué une activité nautique avec une personne semblant avoir les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool. Pour la plupart de ceux qui, au contraire, ont vécu cette situation, cela s'est généralement produit rarement (21 %), et 14 % disent que cela s'est produit fréquemment (2 %) ou à l'occasion (12 %).
- Les personnes ayant été témoin de navigation avec les facultés affaiblies, même si ce n'est que rarement, sont plus susceptibles de dire que la substance en cause était l'alcool (85 %), ou le cannabis (35 %). Moins d'une personne sur dix affirme qu'il s'agissait de médicaments d'ordonnance (7 %) ou de drogues illicites (6 %).
- Près de la moitié des répondants qui ont vu quelqu'un pratiquer une activité nautique avec les facultés affaiblies ont indiqué qu'il s'agissait du conducteur (le conducteur seulement dans 10 % des cas, et le conducteur ainsi que des personnes invitées à bord de l'embarcation dans 37 % des cas). Quatre personnes sur dix (42 %) n'ont vu que des invités à bord d'une embarcation avoir les facultés affaiblies.

- Voici les principales raisons données par les répondants afin d'expliquer pourquoi certaines personnes conduisent une embarcation même si elles ont les facultés affaiblies : ces personnes pensent qu'elles ne se feront pas prendre parce qu'il y a moins de surveillance sur les plans d'eau (19 %), ou elles croient qu'il est sécuritaire de le faire parce qu'il y a moins de circulation, plus d'espace de manœuvre et la vitesse est plus basse en bateau que dans un véhicule automobile (18 %). Un répondant sur dix (11 %) pense que ces personnes ne sont peut-être pas conscientes des dangers liés à la navigation avec les facultés affaiblies. Moins d'un répondant sur dix mentionne d'autres raisons, comme le fait que les gens sont idiots (8 %) ou irresponsables (7 %).
- Les deux tiers des personnes interrogées (64 %) sont d'avis que la navigation avec facultés affaiblies est un problème grave au Canada, alors qu'une sur six (17 %) estime que ce n'est pas le cas, et deux sur dix (20 %) se sont dites incertaines à cet égard.

## 5. Énoncé de neutralité politique et coordonnées

Par la présente, je certifie, en tant que cadre supérieure d'Environics, que les produits livrables sont entièrement conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique, comme elles sont définies dans la Politique de communication du gouvernement du Canada et dans la Procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique. Plus particulièrement, les produits livrables ne font aucune mention des intentions de vote électoral, des préférences quant aux partis politiques, des positions des partis ou de l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de son chef.



Sarah Robertson  
Vice-présidente, Affaires publiques  
Environics Research Group  
[sarah.roberson@environics.ca](mailto:sarah.roberson@environics.ca)  
613-699-6884

**Nom du fournisseur :** Environics Research Group

Numéro de contrat de TPSGC : T8053-210136/001/CY

Date du contrat initial : 2021-12-03

Pour de plus amples renseignements, veuillez écrire à [TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca)