



**Sondage national d'opinion
publique sur la sécurité routière
du CCATM :
Principales conclusions**

Août 2014

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal et que la source soit parfaitement identifiée.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

2323, boulevard Saint-Laurent

Ottawa (Ontario) K1G 4J8

Téléphone : (613) 736-1003

Télécopieur : (613) 736-1395

Courriel : info@ccmta.ca

ccmta.ca

Sondage national d'opinion publique sur la sécurité routière du CCATM : Principales conclusions
978-1-927993-06-4

Table des matières

I. Sommaire	5
II. Résumé de la recherche	8
Champ d'application et objectifs	8
III. Méthodologie	9
1. La sécurité routière locale et les règles de la circulation	11
L'opinion sur la sécurité routière locale.....	11
La sécurité routière par moyen de transport.....	12
Les règles de la circulation	17
2. Le danger associé à différents comportements de conduite.....	21
L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite	21
Le changement dans la fréquence de certains comportements de conduite	27
3. L'influence négative de l'alcool et de la drogue sur la conduite.....	31
4. Le risque d'arrestation pour conduite avec les facultés affaiblies.....	35
5. L'efficacité des mesures de sécurité routière	39
6. Les campagnes de sensibilisation.....	46
Notoriété spontanée	46
Campagnes de sensibilisation – notoriété assistée.....	49
7. Les comportements de conduite dangereux avoués	53
8. Les conséquences personnelles	59
9. Autres résultats notables	63
L'opinion sur la sécurité routière pour différents groupes d'utilisateurs par rapport au type de permis du répondeur	63
L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au type de permis du répondeur	63
L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au taux d'aveu de ces mêmes comportements.....	66
L'opinion sur l'effet d'une substance sur la conduite par rapport à l'opinion sur la probabilité d'être arrêté pour conduite avec les facultés affaiblies par cette substance.....	67
L'opinion sur l'effet de l'alcool et de drogues sur la conduite par rapport aux comportements de conduite dangereux avoués.....	68
L'opinion sur l'effet de l'alcool et des drogues sur la conduite par rapport aux conséquences personnelles subies.....	68

L'opinion sur la sécurité des routes locales par rapport à la distance parcourue par mois	70
L'opinion sur la sécurité des routes pour les différents groupes d'utilisateurs par rapport à la distance parcourue par mois.....	71
L'opinion sur le danger associé à certains comportements de conduite par rapport à la distance parcourue par mois	72
L'opinion sur le risque de se faire arrêter lorsqu'on conduit avec les facultés affaiblies par rapport à la distance parcourue par mois.....	73
Le taux d'aveu de comportements de conduite dangereux par rapport à la distance parcourue par mois.....	74
Les conséquences personnelles négatives subies par rapport à la distance parcourue par mois	74
10. Les prédictors des comportements de conduite dangereux avoués	76
Matrice de corrélation des comportements de conduite dangereux.....	76
Modèle de prévision de chaque comportement de conduite dangereux	77
11. Les données démographiques.....	87
Annexe I : Questionnaire	90
Annexe II : Tables de données.....	98

I. Sommaire

Le CCATM a mandaté une firme d'étude de marché pour mener un sondage d'opinion visant à déterminer les connaissances, les impressions, les attitudes et les comportements avoués du public concernant certaines questions de sécurité routière, notamment la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, l'excès de vitesse, la conduite agressive ainsi que la distraction et la fatigue au volant. Les résultats de cette enquête et le présent rapport serviront à définir une situation de référence en vue de comparaisons ultérieures et à orienter la Stratégie de sécurité routière (SSR) 2015 en concertation avec le Comité sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR).

Le présent rapport résume les points saillants du sondage ainsi que l'ensemble des résultats obtenus et met en lumière plusieurs découvertes intéressantes réalisées lors de l'analyse croisée des variables (âge, sexe, région). Les résultats détaillés sont catégorisés selon la région d'origine des répondants, leur âge, leur sexe, ou encore selon le recoupement entre ces deux dernières variables. La méthode de sélection de l'échantillon y est aussi expliquée.

La sécurité routière locale et les règles de la circulation

Les sondeurs ont demandé à des Canadiens de s'exprimer concernant la sécurité de leurs routes locales. Dans l'ensemble, 28 % d'entre eux étaient d'avis que les routes de leur communauté étaient « très sécuritaires » (deux cotes supérieures, soit 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7).

Lorsqu'ils ont dû qualifier la sécurité des routes pour différents groupes d'utilisateurs, un tiers (33 %) des Canadiens interrogés ont répondu qu'elles sont « très sécuritaires » (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) pour les conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes ainsi que pour les conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques). La proportion était un peu plus faible pour les piétons (29 %), et beaucoup plus faible pour les motocyclistes (16 %) et les cyclistes (13 %).

En examinant les résultats selon le type de permis de conduire du répondant, il est possible de constater que les titulaires d'un permis probatoire ou d'apprenti pour véhicules de promenade sont les plus susceptibles de considérer les routes comme sécuritaires pour tous les groupes d'utilisateurs. Cette tendance se dégage de plusieurs autres questions et indique un possible biais lié au manque de formation ou d'expérience de ces personnes au volant d'un véhicule motorisé.

Finalement, les sondeurs ont interrogé des Canadiens sur le respect des règles de la circulation par les différents groupes d'utilisateurs. Selon les répondants, le groupe qui respecte le plus le Code de la route est, eux-mêmes, comme conducteurs (68 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7), suivi par les conducteurs de véhicules lourds (36 %), les conducteurs âgés de 65 ans et plus (28 %), les piétons (24 %), les cyclistes (17 %) et les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans (10 %).

Le danger associé à différents comportements de conduite

À quel point les Canadiens considèrent-ils certains comportements comme dangereux? Croient-ils que ces comportements sont en hausse ou en baisse à l'échelle nationale? Les répondants devaient situer certains comportements de conduite sur une échelle de 1 à 7, où 7 représente un comportement « extrêmement dangereux » et 1, un comportement « pas du tout dangereux ». En tête de liste des comportements les plus dangereux selon les Canadiens interrogés se trouvent texter au volant (89 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7), conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (86 %) et conduire de façon agressive (78 %). Notons que seulement 21 % des répondants considèrent comme dangereux de dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute.

L'étude cherchait aussi à découvrir si les Canadiens croient que la fréquence de ces comportements a augmenté ou diminué au cours des cinq dernières années. Globalement, les répondants ont affirmé avoir observé une augmentation de ces comportements lors de la période en question, particulièrement pour les deux comportements associés à l'utilisation du téléphone cellulaire, soit texter au volant et conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres (63 % et 54 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7 respectivement). Suivent de loin conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana (31 %) et conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne et la méthamphétamine (28 %).

L'influence négative de l'alcool et de la drogue sur la conduite

Les Canadiens s'entendent-ils pour dire que l'alcool et certaines drogues compromettent la conduite sécuritaire d'un véhicule? Les répondants devaient se prononcer relativement à l'affirmation « l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire » sur une échelle de 1 à 7, où 7 signifie « fortement d'accord » et 1 « fortement en désaccord », pour diverses substances. Plus de Canadiens interrogés considèrent que la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire est compromise par la consommation de cocaïne ou de méthamphétamine (83 %) et par l'alcool (81 %) que par le cannabis et la marijuana (66 %) ou par les médicaments sur ordonnance comme les analgésiques, les tranquillisants, les sédatifs, les antidépresseurs ou les antihistaminiques classiques (51 %).

Le risque d'arrestation pour conduite avec les facultés affaiblies

Selon les Canadiens, quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet de diverses substances? Une bonne part des répondants croit qu'il est peu probable qu'un conducteur se fasse appréhender s'il conduit sous l'effet de l'une des substances présentées. Sur une échelle de 1 à 7, où 7 représente « très probable » et 1 « très improbable » (de se faire arrêter), l'alcool arrive en tête (56 % ont répondu 6 ou 7), suivie par les drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (37 %). Très peu de Canadiens interrogés croient probable qu'un conducteur sous l'influence du cannabis ou de la marijuana ou encore d'un médicament sur ordonnance soit arrêté (22 % et 11 % respectivement).

En comparant ces données à l'opinion concernant l'influence des substances sur la conduite, il est possible d'observer que les Canadiens qui croient élevée la probabilité d'être arrêté (qui ont répondu 6 ou 7 sur l'échelle de 1 à 7) en conduisant sous l'influence d'une substance sont beaucoup plus susceptibles de penser que ladite substance compromet la capacité à conduire de façon sécuritaire. La seule exception est l'alcool, pour laquelle l'opinion concernant la probabilité d'être arrêté et celle concernant son effet sur la conduite ne semblent pas liées.

Une autre découverte intéressante concerne le lien entre l'opinion de l'influence des substances sur la conduite et les conséquences personnelles négatives subies par les répondants (amendes, peines, collisions mortelles ou causant des blessures). En effet, les répondants ayant personnellement senti de telles conséquences ont moins tendance à croire que les substances présentées compromettent la conduite sécuritaire. Bien que l'écart soit parfois très mince, il est tout de même révélateur.

Il est inquiétant de noter que les répondants qui ont avoué avoir déjà conduit sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine, de l'alcool, du cannabis ou de la marijuana ou encore de médicaments sur ordonnance sont en général moins enclins à affirmer que ces substances compromettent la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire. L'écart le plus significatif concerne le cannabis et la marijuana (écart de 52 points de pourcentage) et les drogues comme la cocaïne et la méthamphétamine (écart de 34 points), suivis par les médicaments sur ordonnance

(écart de 25 points). À 14 points de pourcentage, l'écart est plus mince pour l'alcool, mais il demeure tout de même notable.

L'efficacité des mesures de sécurité routière

Selon les Canadiens, quelle est la mesure la plus efficace pour améliorer la sécurité routière? Une fois les options proposées situées sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie « pas du tout efficace » et 7 « très efficace », l'alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs arrive en tête (60 % ont répondu 6 ou 7), suivi de près par l'installation de caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent les feux rouges (57 %) et par une meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies (54 %). La moitié des Canadiens interrogés juge que l'utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive est une mesure très efficace (50 %). Parmi les mesures jugées moins efficaces par les répondants se trouvent les panneaux électroniques ou affiches à propos de la sécurité routière placés au bord de la route (33 %), l'utilisation des médias sociaux pour encourager les bons comportements de sécurité routière (31 %) et les véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes comme la voiture Google (21 %).

La portée des campagnes de sensibilisation

Dans les 12 derniers mois, combien de Canadiens ont vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en ont entendu parler? Les résultats indiquent qu'un peu plus de 7 Canadiens sur 10 se souviennent d'avoir eu connaissance d'une telle campagne (71 %).

Les répondants ont aussi dû dire s'ils se souvenaient d'éléments précis d'une campagne qu'ils auraient vue ou entendue au cours des 12 derniers mois. Les meilleurs taux de rappel assisté ont été de loin atteints pour les campagnes sur l'alcool au volant Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant (82 %) et Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving) (80 %). D'autres campagnes récentes ont généré des taux de notoriété assistée modérés comme RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) (58 %), et Laisse faire le cellulaire (42 %). Parmi les campagnes proposées, ce sont La Journée nationale du souvenir des victimes de la route et la Stratégie de sécurité routière 2015 qui ont obtenu les taux les plus faibles (19 % et 6 % respectivement).

Les comportements de conduite dangereux avoués

Quels sont les comportements de conduite dangereux les plus répandus au Canada? Les répondants ont avoué la fréquence à laquelle ils manifestaient eux-mêmes certains comportements en les plaçant sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie « jamais » et 7 « fréquemment ». Pour cette question, l'analyse ne portait que sur les « contrevenants », soit les participants qui ont avoué avoir déjà manifesté le comportement (qui ont répondu de 2 à 7). Les résultats du sondage indiquent que le comportement dangereux le plus adopté consiste à dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur une autoroute où elle est de 80 km/h ou plus. En effet, plus de 8 répondants sur 10 ont avoué le faire assez fréquemment (85 %). Suivent conduire en état de fatigue, comportement avoué par un peu plus de 7 Canadiens sur 10 (72 %), conduire de façon agressive (39 %), conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres (30 %), conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance (25 %), texter au volant (24 %) et conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures (24 %).

Les comportements comme ne pas porter sa ceinture de sécurité (15 %), conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana (6 %) et conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (2 %) ont obtenu les taux d'aveu les plus faibles.

Les conséquences personnelles négatives de la conduite dangereuse

Finalement, combien de Canadiens ont subi des conséquences négatives de la conduite dangereuse au cours des cinq dernières années (amende, blessure, mort)? Environ 1 répondant sur 4 (24 %) a déjà reçu une contravention pour excès de vitesse, et 1 sur 7 (14 %) a déjà reçu un ou plusieurs point(s) d'inaptitude. Parmi les conséquences moins fréquentes, on retrouve les accidents de la route mortels ou ayant causé des blessures (4 %), les amendes reçues pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant (3 %) et la suspension du permis de conduire (2 %).

Les prédicteurs de la conduite dangereuse

Les analyses de régression ont permis de tirer plusieurs conclusions à partir des données du sondage. L'utilisation du cellulaire pour texter au volant diminue avec l'âge et le danger perçu mais augmente selon la distance parcourue et le revenu. L'utilisation du téléphone cellulaire pour parler diminue avec l'âge et augmente selon la distance parcourue et le revenu. La conduite sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine est plus fréquente chez ceux qui ne considèrent pas que ces substances augmentent le danger et ceux qui ne considèrent pas qu'elles compromettent la capacité à conduire de façon sécuritaire. La conduite agressive est fonction inverse de la perception du danger qui y est associé et est plus fréquente chez les jeunes, particulièrement les hommes, chez ceux qui parcourent des grandes distances et ceux qui ont un revenu plus élevé. La vitesse excessive est plus fréquente chez les individus qui l'associent à un faible niveau de risque, ceux dont le revenu est plus élevé, ceux qui perçoivent leurs routes locales comme sécuritaires, les jeunes conducteurs et les femmes. L'utilisation de la ceinture de sécurité est plus faible chez ceux qui ne perçoivent pas le danger de ne pas la porter, ceux qui parcourent de grandes distances, ceux dont le revenu est inférieur, les conducteurs plus âgés et les hommes. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool est plus fréquente chez ceux qui n'en perçoivent pas le danger, les hommes, ceux selon qui l'alcool ne compromet pas la capacité de conduire un véhicule de façon sécuritaire et ceux dont le revenu est faible. La conduite en état de fatigue est plus fréquente chez les jeunes conducteurs, ceux qui conduisent plus fréquemment, ceux qui ont un revenu élevé, ceux qui n'en perçoivent pas le danger et ceux qui jugent que leurs routes locales sont sécuritaires. La conduite sous l'effet de la marijuana est plus fréquente chez ceux qui n'en perçoivent pas le danger, ceux qui ne considèrent pas qu'elle compromet la capacité de conduire un véhicule de façon sécuritaire, ceux qui considèrent leurs routes locales comme sécuritaires, les jeunes conducteurs et les hommes. Finalement, la conduite sous l'effet de médicaments sur ordonnance est plus fréquente chez ceux qui n'en perçoivent pas le danger, ceux qui ne considèrent pas que ces médicaments compromettent la capacité de conduire un véhicule de façon sécuritaire, ceux qui considèrent improbable de se faire arrêter par la police, les femmes et les conducteurs âgés.

II. Résumé de la recherche

Champ d'application et objectifs

Le CCATM a mandaté une firme d'étude de marché pour mener un sondage d'opinion visant à déterminer les connaissances, les impressions, les attitudes et les comportements avoués du public concernant certaines questions de sécurité routière, notamment la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, l'excès de vitesse, la conduite agressive ainsi que la distraction et la fatigue au volant. Les résultats de cette enquête et le présent rapport serviront à définir une situation de référence en vue de comparaisons ultérieures et à orienter la Stratégie de sécurité routière (SSR) 2015 en concertation avec le Comité sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR).

III. Méthodologie

Afin de garantir que les données recueillies représentent fidèlement l'opinion des Canadiens, Forum Research inc. a conçu une méthode de collecte par interviews téléphoniques assistées par ordinateur (ITAO) comprenant des numéros de téléphone cellulaire. La collecte des données s'est déroulée entre le 21 mai et le 22 juin 2014. Au total, n = 3 888 interviews ont été menées auprès d'un échantillon représentatif de tous les âges et les sexes et stratifié selon les régions suivantes :

- La Colombie-Britannique
- L'Alberta
- Les Prairies (la Saskatchewan et le Manitoba)
- L'Ontario
- Le Québec Les provinces de l'Atlantique (le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador)
- Le Nord (le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut)

Chaque région est représentée par 350 répondants respectant des quotas établis selon l'âge et le sexe. En Ontario et en Alberta, les échantillons ont été accrus respectivement à n = 1 070 et à n = 1 065, puisque ces provinces souhaitent procéder à leurs propres analyses par sous-segments, qui feront l'objet de rapports différents. Afin de garantir leur représentativité à l'échelle nationale, les données recueillies ont été pondérées selon l'âge, le sexe et la région des répondants. La marge d'erreur estimée au niveau national (n = 3 888) est de $\pm 1,57\%$. De plus, chaque question a été posée à chaque répondant pour veiller à ce que cette marge d'erreur soit uniformément valide pour l'ensemble du sondage.

Le taux de réponse à cette étude est de 25,21 %, calculé selon la formule suivante :

$$\text{Taux de réponse} = R / (U + IS + R)$$

- **R** = Unités admissibles – entrevues complétées, **IS** = Unités admissibles – non-répondant, **U** = Unités non résolues

Définitions :

- **(R)** Unités admissibles – entrevues complétées : entrevue réalisée et terminée
- **(IS)** Unités admissibles – non-répondant : incapacité à répondre pour cause de langue, de maladie, d'incapacité physique ou mentale, de non-disponibilité du répondant choisi, de refus du ménage, de refus de la personne sélectionnée ou de coupure téléphonique avant la fin de l'entrevue
- **(U)** Unités non résolues : ligne occupée, aucune réponse ou réponse par un répondeur/boîte vocale

Afin d'augmenter la probabilité de compléter les interviews, ceux-ci ont été répartis entre les soirs de semaine et les soirs de fin de semaine (entre 18 h et 21 h, heure locale). Cette façon de faire améliore aussi le caractère aléatoire et la représentativité de la base de sondage.

L'instrument de recherche (le questionnaire) est présenté à l'annexe I. Des tables de données détaillées par région, par âge, par sexe et par recoupement âge/sexe se trouvent à l'annexe II.

Veillez noter que seules les différences statistiquement significatives ($p < 0,05$) sont mises en surbrillance dans le rapport. Une surbrillance verte indique un résultat beaucoup plus élevé que la moyenne, alors qu'une surbrillance rouge indique un chiffre de beaucoup inférieur au résultat le plus haut. La formule suivante est utilisée pour déterminer si une différence est significative lors de la mise en tableau des données :

$$T = \frac{P_1 - P_2}{\sqrt{\frac{P_1 Q_1}{EB_1} + \frac{P_2 Q_2}{EB_2}}}$$

Définitions :

- **T** = coefficient t
- **P** = pourcentage
- **Q** = $1,0 - P$
- **EB** = taille de la base de sondage (ou, dans le cas d'un échantillon pondéré, la base applicable)

AVIS AU LECTEUR : En raison de l'important volume de données du sondage, et pour simplifier la présentation des résultats, les commentaires, les tests d'hypothèse, les principales conclusions et les tables de données présentés dans le corps du texte portent principalement sur les résultats des « deux cotes supérieures » (p. ex. les réponses 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7). Nous encourageons fortement le lecteur à consulter les tables de données complètes à l'annexe II avant de tirer quelque conclusion que ce soit du présent rapport.

Aussi, certains écarts entre les pourcentages dans les tables peuvent sembler significatifs sans que ces données ne soient en surbrillance verte ou rouge. Dans certains cas, la taille de l'échantillon (trop petit) ou la variance dans les réponses (trop grande) empêchent de conclure que ces écarts sont porteurs de sens.

1. La sécurité routière locale et les règles de la circulation

L'opinion sur la sécurité routière locale

La présente section expose les résultats obtenus pour les questions concernant la sécurité routière et le respect des règles de la circulation dans diverses collectivités du Canada. En résumé, 28 % des répondants ont affirmé que les routes de leur communauté étaient « très sécuritaires » (ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7¹).

Lorsque les résultats sont catégorisés par région (figure 1.1), il apparaît que les répondants de la Colombie-Britannique et du Nord sont beaucoup plus portés à affirmer que leurs routes sont « très sécuritaires » que ceux des provinces de l'Atlantique ou du Québec.

Figure 1.1 : Sécurité des routes locales (par région)								
Globalement, comment qualifieriez-vous le niveau de sécurité routière de votre communauté?								
CANADA		RÉGION						
Taille de l'échantillon (non pondéré [NP])	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Très sécuritaire (% , deux cotes supérieures [6,7])	28	22	22	31	21	30	33	33

La figure 1.2 présente les cotes « très sécuritaires » classées selon l'âge et le sexe des répondants. En observant ces données, on constate qu'il est beaucoup plus probable qu'un Canadien âgé entre 16 et 20 ans considère les routes de sa communauté comme « très sécuritaires » qu'un conducteur âgé entre 55 et 64 ans (40 % c. 24 %). Les jeunes conducteurs sont pour la plupart titulaires d'un permis de conduire probatoire ou d'apprenti et ont donc peu d'expérience sur la route. On n'observe aucun écart marqué par rapport au sexe du répondant pour cette question.

Figure 1.2 : Sécurité des routes locales (selon le sexe et l'âge)
Globalement, comment qualifieriez-vous le niveau de sécurité routière de votre communauté?

¹ Les résultats détaillés pour les questions se trouvent à l'annexe II.

CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Très sécuritaire (%, deux cotes supérieures [6,7])	28	40	27	31	26	24	27	28	28

En procédant à un recouplement âge/sexe des données (figure 1.3), il est possible d'approfondir l'analyse et d'en dégager que les jeunes hommes (de 16 à 24 ans) sont beaucoup plus susceptibles que les hommes âgés (55 ans et plus) ou les femmes âgées (55 ans et plus) d'attribuer la cote « très sécuritaire » aux routes de leur communauté (35 % c. 25 % et 27 % respectivement).

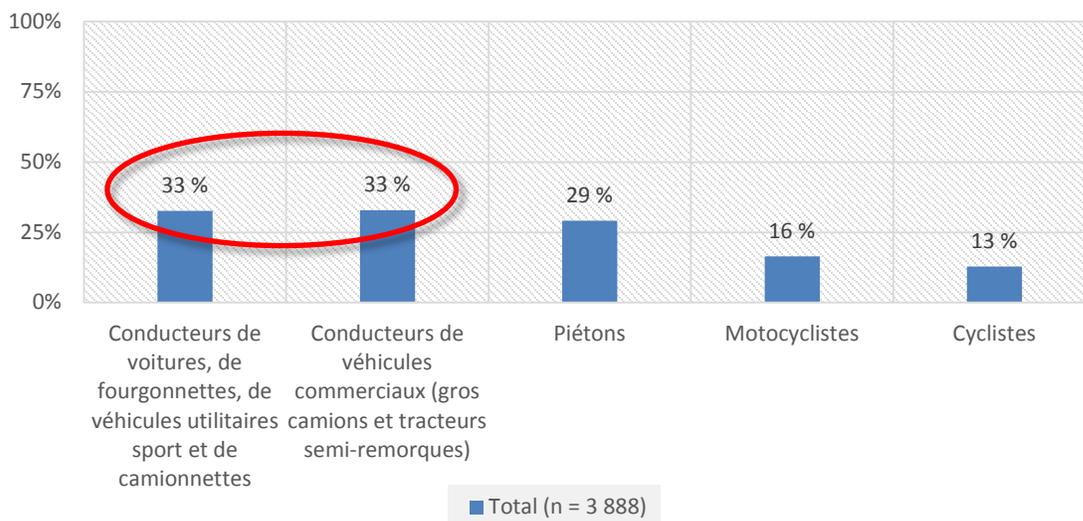
Figure 1.3 : Sécurité des routes locales (recouplement âge/sexe)							
Globalement, comment qualifieriez-vous le niveau de sécurité routière de votre communauté?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Très sécuritaire (%, deux cotes supérieures [6,7])	28	35	28	25	32	28	27

La sécurité routière par moyen de transport

Les sondeurs ont aussi demandé à des Canadiens de qualifier la sécurité des routes selon le moyen de transport utilisé. La figure 1.4 illustre les résultats pour l'ensemble du pays. Un tiers (33 %) des Canadiens interrogés ont répondu que les routes étaient « très sécuritaires » (deux cotes supérieures, soit 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) pour les conducteurs de voitures, de fourgonnettes,

de véhicules utilitaires sport et de camionnettes ainsi que pour les conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et semi-remorques). Ces groupes étaient suivis de près par les piétons (29 %), et de plus loin par les motocyclistes (16 %) et les cyclistes (13 %).

Figure 1.4 : Sécurité routière par groupe d'utilisateur – résumé



À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants?

Les résultats regroupés par région (figure 1.5) montrent que les Québécois sont moins enclins que les autres Canadiens interrogés à attribuer la cote « très sécuritaire » aux routes de leur communauté pour chaque groupe d'utilisateurs. C'est particulièrement vrai dans le cas des cyclistes, pour lesquels les répondants du Québec ayant qualifié les routes de « très sécuritaires » sont deux fois moins nombreux que ceux des autres régions (6 % c. 13 % à l'échelle du pays). C'est aussi toutefois le cas pour les motocyclistes (11 % c. 16 %), les piétons (20 % c. 29 %) et les conducteurs de véhicules lourds (26 % c. 33 %). Il convient de noter que le pourcentage de répondants des provinces de l'Atlantique ayant qualifié les routes de « très sécuritaires » pour les conducteurs de véhicules utilitaires légers et les piétons se trouve aussi bien en dessous de la moyenne canadienne.

Aussi, les résidents du Nord sont les plus portés à caractériser leurs routes de « très sécuritaires » pour tous les groupes d'utilisateurs, à l'exception des conducteurs de véhicules lourds, pour lesquels l'opinion des résidents de la Colombie-Britannique est aussi positive (40 % chacun).

Figure 1.5 : Sécurité routière par groupe d'utilisateur (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)

À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350

	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRI ES	AB	C.-B.	NORD
Conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes	33	26	28	36	30	31	35	41
Conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques)	33	34	26	34	35	33	40	40
Piétons	29	21	20	34	29	32	30	36
Motocyclistes	16	17	11	19	16	17	17	25
Cyclistes	13	11	6	15	13	16	14	18

La figure 1.6 présente les données catégorisées selon l'âge et le sexe des répondants. Elle montre que les jeunes Canadiens interrogés (de 16 à 20 ans) qualifient beaucoup plus fréquemment leurs routes de « très sécuritaires » que leurs compatriotes plus âgés, pour tous les moyens de transport à l'exception des véhicules commerciaux, pour lesquels l'inverse s'applique dans une moindre mesure.

En divisant les répondants selon leur sexe, il est possible de remarquer que les hommes sont proportionnellement beaucoup plus nombreux que les femmes à qualifier leurs routes locales de « très sécuritaires » pour les cyclistes, les piétons et les conducteurs de véhicules commerciaux. Aucun écart révélateur n'a été noté pour les conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes ou les motocyclistes.

Figure 1.6 : Sécurité routière par groupe d'utilisateurs (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)									
À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à	De 21 à	De 25 à	De 35 à	De 55 à	65 ans	HOMME	FEMME

		20 ans	24 ans	34 ans	54 ans	64 ans	et plus		
Conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes	33	50	33	37	33	28	25	33	32
Conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques)	33	38	30	34	33	34	30	36	29
Piétons	29	50	33	32	26	26	27	31	26
Motocyclistes	16	30	16	18	14	15	16	17	15
Cyclistes	13	26	16	15	11	9	13	14	11

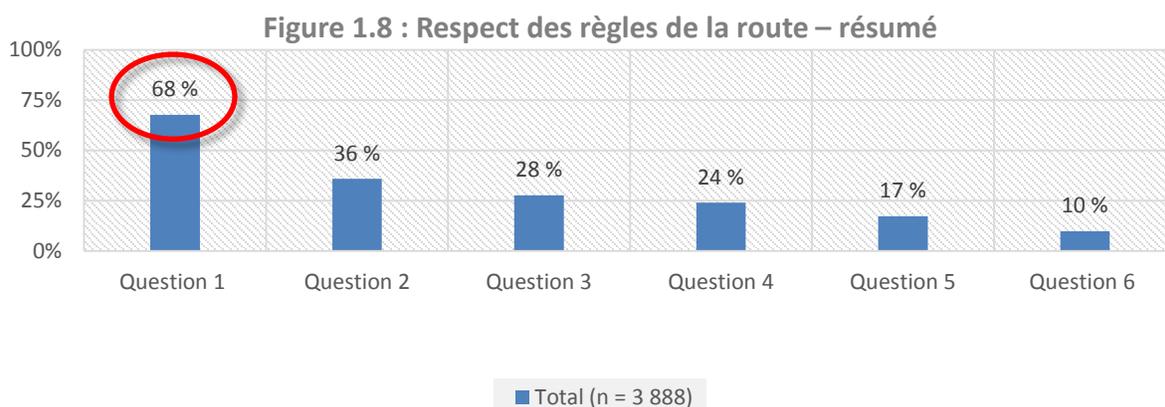
En recoupant les résultats par âge/sexe (figure 1.7), il est possible d'observer que les jeunes hommes sont beaucoup plus poussés que les autres à catégoriser les routes comme « très sécuritaires » pour tous les groupes d'utilisateurs. L'écart est d'autant plus prononcé lorsqu'ils sont comparés aux hommes âgés (55 ans et plus) et aux femmes d'âge mûr (de 25 à 54 ans). Notons que les jeunes femmes jugent que les routes sont plus sécuritaires que les femmes âgées pour tous les groupes d'utilisateurs à l'exception des conducteurs de véhicules commerciaux.

Figure 1.7 : Sécurité routière par groupe d'utilisateur (recoupement âge/sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)

Conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes	33	45	35	25	37	33	28
Conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques)	33	40	36	35	27	30	29
Piétons	29	43	31	27	38	24	26
Motocyclistes	16	23	17	15	22	14	15
Cyclistes	13	26	14	11	15	11	11

Les règles de la circulation

Finalement, les Canadiens ont été interrogés sur leur opinion du niveau de respect des règles de la circulation par les différents groupes d'utilisateurs. En observant les données de la figure 1.8, il est possible de remarquer que selon les répondants, les automobilistes sont ceux qui respectent le plus le Code de la route (68 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7), suivis par les conducteurs de gros véhicules (36 %), les conducteurs âgés de 65 ans et plus (28 %), les piétons (24 %), les cyclistes (17 %) et les jeunes conducteurs (10 %).



Légende :

Question 1 Respectées par vous en tant que conducteur.

Question 2 Respectées par les conducteurs de gros véhicules (camions, tracteurs semi-remorques)

Question 3 Respectées par les conducteurs de 65 ans et plus

Question 4 Respectées par les piétons

Question 5 Respectées par les cyclistes

Question 6 Respectées par les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans

En utilisant une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout, 7 signifie beaucoup et 4 signifie dans une certaine mesure, à quel point diriez-vous que les règles de la route sont...

En examinant l'opinion des répondants sur le degré de respect des règles de la circulation par les différents groupes d'utilisateurs (figure 1.9), il est possible de constater que les opinions varient par région : les Ontariens sont les plus susceptibles d'affirmer qu'ils respectent eux-mêmes les règles de la route en tant que conducteurs (72 %), les résidents du Nord sont ceux qui ont la meilleure opinion des conducteurs de gros véhicules (45 %), les Albertains croient plus que les autres que les piétons suivent les règles (28 %) et les habitants des provinces de l'Atlantique sont du même avis pour les cyclistes (22 %). Parmi les Canadiens, les répondants des régions de l'Atlantique et de l'Ontario sont ceux qui sont les plus convaincus que les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans respectent les règles de la route (12 % respectivement), alors que les résidents du Nord ont une meilleure opinion des conducteurs âgés de 65 ans et plus que ceux des autres régions (32 %). À l'autre extrémité du spectre, les répondants du Québec sont beaucoup moins susceptibles que les autres d'affirmer que les cyclistes (9 %), les piétons (19 %) et les conducteurs de gros véhicules (29 %) respectent les règles de la circulation, ceux de la région des Prairies sont les moins enclins à affirmer que les conducteurs jeunes et âgés suivent les règles (5 % et 24 % respectivement) et ceux de l'Alberta ont la plus faible opinion d'eux-mêmes en tant que conducteurs (61 %).

Figure 1.9 : Respect des règles de la route (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)								
Sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout, 7 signifie beaucoup et 4 dans une certaine mesure, à quel point diriez-vous que les règles de la route sont... ?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRI ES	AB	C.-B.	NORD
Respectées par vous en tant que conducteur	68	67	63	72	68	61	69	71
Respectées par les conducteurs de gros véhicules (camions, tracteurs semi-remorques)	36	37	29	38	39	33	42	45
Respectées par les conducteurs de 65 ans et plus	28	25	27	29	24	29	25	32
Respectées par les piétons	24	23	19	27	24	28	24	22
Respectées par les cyclistes	17	22	9	20	17	18	18	21
Respectées par les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans	10	12	6	12	5	10	11	10

La figure 1.10 montre les mêmes résultats, mais cette fois catégorisés selon l'âge et le sexe des répondants. Les Canadiens âgés de 16 à 20 ans sont beaucoup plus susceptibles que ceux âgés de 65 ans et plus de penser que les piétons et les conducteurs respectent le Code de la route, à l'exception de la catégorie « par vous en tant que conducteur », pour laquelle ils ont répondu, tout comme les conducteurs âgés, qu'ils respectent les règles. Comme on aurait pu s'y attendre, les conducteurs de 65 ans et plus sont les plus portés à affirmer que les conducteurs de leur groupe d'âge respectent les règles de la route (41 %), et le même phénomène se produit pour les jeunes conducteurs (18 %). Concernant le sexe des répondants, les femmes ont beaucoup plus tendance que les hommes à affirmer qu'elles respectent les règles (72 % c. 64 %), alors que les hommes croient beaucoup plus que les femmes que les conducteurs de gros véhicules font de même (39 % c. 32 %).

Figure 1.10 : Respect des règles de la route (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)		
Sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout, 7 signifie beaucoup et 4 dans une certaine mesure, à quel point diriez-vous que les règles de la route sont... ?		
CANADA	ÂGE	SEXE

Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOM ME	FEMME
Respectées par vous en tant que conducteur	68	71	60	67	69	65	71	64	72
Respectées par les conducteurs de gros véhicules (camions, tracteurs semi-remorques)	36	42	35	37	34	33	40	39	32
Respectées par les conducteurs de 65 ans et plus	28	31	26	26	23	27	41	29	26
Respectées par les piétons	24	36	25	27	24	19	22	25	24
Respectées par les cyclistes	17	29	21	21	17	11	15	16	19
Respectées par les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans	10	18	10	11	10	6	9	9	11

En procédant à un recouplement âge/sexe des données (figure 1.11), il est possible d'observer que les femmes d'âge mûr ont beaucoup plus tendance à croire qu'elles respectent les règles de la circulation lorsqu'elles-mêmes conduisent que les hommes du même âge (73 % c. 63 %). Aussi, les jeunes hommes (de 16 à 24 ans) sont beaucoup plus susceptibles que les hommes âgés (55 ans et plus) de croire que les conducteurs de gros véhicules, les piétons, les cyclistes et les jeunes conducteurs respectent les règles de la route (44 %, 35 %, 25 % et 14 % c. 38 %, 20 %, 11 % et 7 % respectivement). Notons aussi que les jeunes femmes ont une bien meilleure opinion des cyclistes que les hommes âgés pour ce point (25 % c. 11 %), mais que ceux-ci sont beaucoup plus enclins que les femmes d'âge mûr (de 25 à 54 ans) à affirmer que les conducteurs de 65 ans et plus respectent beaucoup les règles (35 % c. 23 %). Mentionnons finalement que chez les hommes, il n'y a aucun écart lié à l'âge concernant l'opinion qu'ils ont d'eux-mêmes comme conducteurs, mais que chez les femmes, il est moins probable qu'une jeune affirme qu'elle respecte les règles lorsqu'elle conduit.

Figure 1.11 : Respect des règles de la route (recouplement âge/sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout, 7 signifie beaucoup et 4 dans une certaine mesure, à quel point diriez-vous que les règles de la route sont... ?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)

Respectées par vous en tant que conducteur	68	64	63	65	67	73	72
Respectées par les conducteurs de gros véhicules (camions, tracteurs semi-remorques)	36	44	39	38	32	31	34
Respectées par les conducteurs de 65 ans et plus	28	28	25	35	28	23	32
Respectées par les piétons	24	35	26	20	26	25	21
Respectées par les cyclistes	17	25	17	11	25	19	15
Respectées par les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans	10	14	8	7	13	12	8

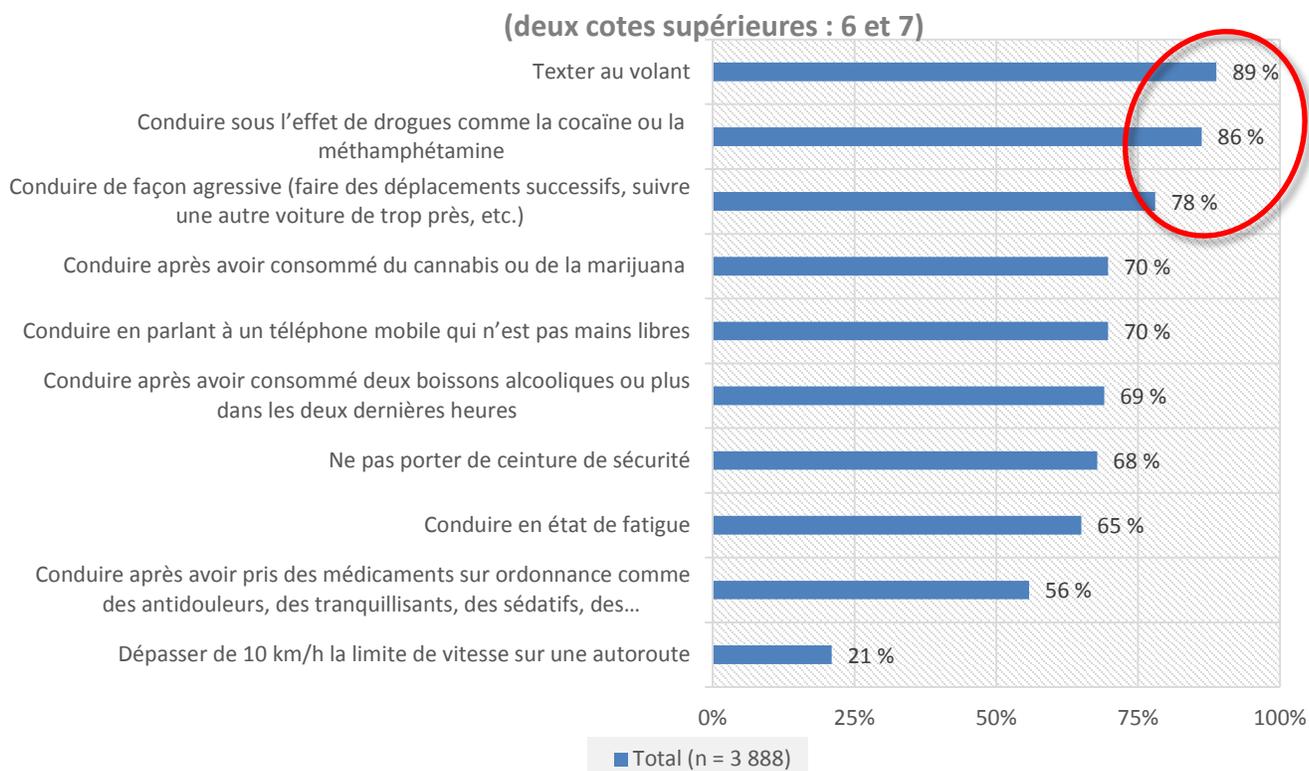
2. Le danger associé à différents comportements de conduite

L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite

À quel point les Canadiens perçoivent-ils les comportements de conduite dangereux comme risqués? Croient-ils que ces comportements sont en hausse ou en baisse à l'échelle nationale? La présente section examine ces questions en détail.

Les répondants devaient situer certains comportements de conduite sur une échelle de 1 à 7 où 7 représente un comportement « extrêmement dangereux » et 1 un comportement « pas du tout dangereux » (figure 2.1). Selon les répondants, les comportements les plus risqués sont texter au volant (89 % ont répondu 6 ou 7), conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (86 %), conduire de façon agressive (78 %) et conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana (70 %). Notons que seul 1 répondant sur 5 (21 %) considère que dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute est risqué.

Figure 2.1 : Opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite – résumé



Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout dangereux, 7 signifie extrêmement dangereux et 4 signifie plutôt dangereux.

En comparant les résultats obtenus selon la région d'origine des répondants, il apparaît que seuls les deux comportements jugés les plus dangereux (texter au volant et conduire sous l'effet de drogues

comme la cocaïne et la méthamphétamine) ont obtenu des résultats similaires à l'échelle du pays, les autres présentant des écarts plus ou moins grands selon la région (figure 2.2). Parmi ces écarts, notons que plus d'Ontariens que de résidents des Prairies croient que la conduite agressive est dangereuse (80 % c. 74 %) et que beaucoup plus de Québécois que d'habitants du Nord considèrent comme risqué de conduire après avoir consommé de la marijuana (74 % c. 64 %). Inversement, les habitants du Nord sont beaucoup plus susceptibles que ceux du Québec de qualifier « conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres » et « conduire après avoir consommé deux boissons alcooliques ou plus » de comportements dangereux (76 % et 73 % c. 65 % et 64 % respectivement). Aussi, les résidents du Nord sont proportionnellement moins nombreux que ceux de l'Ontario à considérer la non-utilisation de la ceinture de sécurité comme un comportement à risque (63 % c. 70 %) et moins portés à condamner la conduite en état de fatigue que les Québécois (60 % c. 67 %). Finalement, les habitants de la région de l'Atlantique sont beaucoup plus enclins que ceux des Prairies à affirmer que conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance est dangereux (62 % c. 50 %).

Figure 2.2 : Opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)

Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux?

CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Texter au volant	89	89	89	89	91	88	87	90
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	86	85	85	87	84	86	86	87
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	78	77	77	80	74	78	77	77
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	70	68	74	70	67	68	65	64
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	70	73	65	72	73	68	68	76
Conduire après avoir consommé deux boissons alcooliques ou plus dans les deux dernières heures	69	71	64	71	71	71	69	73
Ne pas porter de ceinture de sécurité	68	69	64	70	66	66	69	63
Conduire en état de fatigue	65	65	67	65	61	65	62	60
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	56	62	52	57	50	58	55	58
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute	21	26	19	20	27	25	19	24

En catégorisant les données selon le sexe des répondants, il apparaît que les femmes sont plus susceptibles que les hommes de caractériser tous les comportements de conduite, sans exception,

comme dangereux (figure 2.3). L'analyse des mêmes résultats selon l'âge des répondants révèle toutefois des différences plus ou moins marquées selon le comportement étudié. En général, les jeunes Canadiens (de 16 à 24 ans) sont moins portés que les autres à considérer la plupart des comportements comme dangereux. Cette tendance est d'autant plus marquée chez les plus jeunes (de 16 à 20 ans), particulièrement pour « texter au volant » (80 % c. 91 % pour les conducteurs de 35 à 64 ans) et « conduire en état de fatigue » (52 % c. 70 % pour les 55 à 64 ans). Il est moins probable que les conducteurs âgés de 21 à 24 ans considèrent les comportements tels conduire de façon agressive, conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres et dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute comme dangereux (les cases en surbrillance verte dans la figure 2.3 mettent en évidence certains écarts entre les jeunes conducteurs et les autres tranches d'âge). Inversement, les Canadiens de la tranche démographique supérieure (65 ans et plus) sont beaucoup moins enclins que les autres à qualifier les comportements suivants de dangereux : conduire après avoir consommé de la cocaïne ou de la méthamphétamine, deux boissons alcoolisées et plus ou encore des médicaments sur ordonnance. Concernant le danger associé à la consommation de cocaïne ou de méthamphétamine, nous croyons que la différence s'explique par le faible niveau de sensibilisation chez les 65 ans et plus (11 % ont répondu « je ne sais pas », c. 5 % pour toutes les tranches combinées).

Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (PN)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Texter au volant	89	80	84	86	91	91	89	86	92
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	86	85	89	87	87	88	80	84	89
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	78	69	68	79	79	80	79	74	82
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	70	68	62	64	72	72	71	65	74
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	70	58	57	59	72	77	78	64	76
Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcooliques dans les deux dernières heures	69	68	71	66	71	72	65	61	78
Ne pas porter de ceinture de sécurité	68	66	66	64	70	67	70	62	74
Conduire en état de fatigue	65	53	55	62	67	70	67	60	71
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	56	54	55	59	58	53	52	51	61
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute	21	17	7	17	20	26	31	17	25

La figure 2.4, qui présente un recouplement âge/sexe des données, montre que les jeunes hommes (de 16 à 24 ans) ont beaucoup moins tendance à considérer les comportements présentés comme dangereux que les femmes en général (les cases en surbrillance verte mettent en lumière ces écarts). La seule exception à ce phénomène concerne « dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute », comportement que les jeunes femmes sont moins portées que les hommes à considérer comme dangereux, bien que l'écart soit très mince (12 % c. 11 %).

À l'inverse, les jeunes femmes sont les plus susceptibles parmi toutes les cohortes de qualifier les comportements suivants de dangereux : conduire après avoir consommé de la cocaïne ou de la méthamphétamine, conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures et conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance. Les femmes d'âge

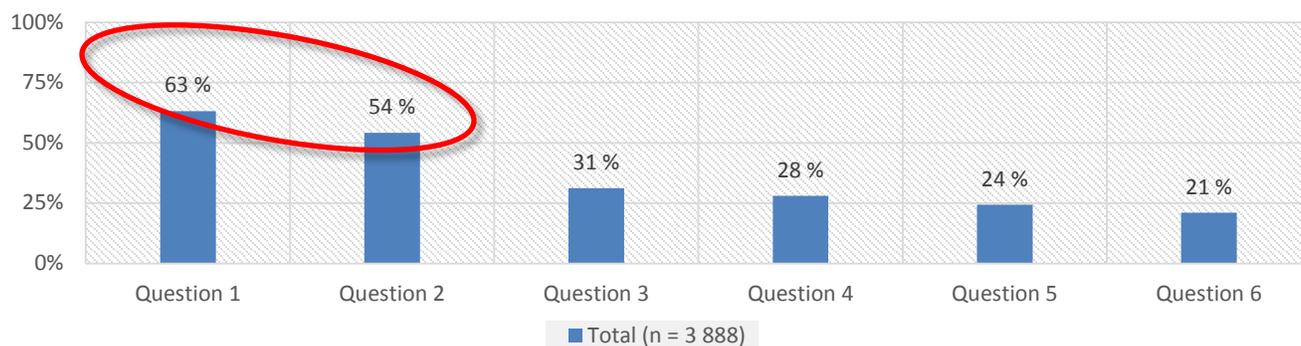
mûr (de 25 à 54 ans) sont les plus enclines à affirmer que texter au volant, conduire de façon agressive et conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana sont des comportements dangereux. Les femmes âgées (55 ans et plus), elles, sont celles qui considèrent le plus les comportements suivants comme risqués : conduire en parlant à un téléphone qui n'est pas mains libres, conduire en état de fatigue et dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute.

Figure 2.4 : Opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite (recoupement âge/sex) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Texter au volant	89	76	87	89	88	93	91
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	86	83	85	82	92	90	86
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	78	64	74	77	74	84	83
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	70	57	65	69	73	75	73
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	70	52	61	73	63	75	83
Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcooliques dans les deux dernières heures	69	58	62	61	81	78	77
Ne pas porter de ceinture de sécurité	68	59	63	61	73	74	76
Conduire en état de fatigue	65	48	59	65	60	71	73
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	56	46	54	48	64	62	57
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute	21	12	15	23	11	23	35

Le changement dans la fréquence de certains comportements de conduite

L'étude cherchait aussi à savoir si, selon les Canadiens, la fréquence de ces comportements avait augmenté ou diminué au cours des cinq dernières années (figure 2.5). Globalement, les répondants ont avoué avoir observé une hausse de ces comportements lors de la période en question. Selon eux, les deux comportements associés à l'utilisation d'appareils mobiles, soit texter au volant et conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres, sont ceux dont la fréquence s'est le plus accrue (63 % et 54 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7, respectivement). Suivent de loin conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana (31 %) et conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne et la méthamphétamine (28 %). Notons que la majorité des Canadiens croit que conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus est aussi (59 %) ou moins (12 %) fréquent qu'avant².

Figure 2.5 : Changement dans la fréquence de certains comportements de conduite – résumé (deux cotes supérieures : 6 et 7)



Légende :

Question 1 Texter au volant

Question 2 Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres

Question 3 Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana

Question 4 Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine

Question 5 Conduire après avoir consommé de l'alcool

Question 6 Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des antidouleurs, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques

Selon vous, au cours des cinq dernières années, les comportements suivants au volant sont-ils devenus moins fréquents, plus fréquents ou sont-ils restés au même niveau? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie beaucoup moins fréquents, 7 signifie beaucoup plus fréquents et 4 signifie restés au même niveau.

² Les résultats détaillés pour toutes les questions se trouvent à l'annexe II.

En catégorisant les résultats obtenus par région (figure 2.6), certaines tendances intéressantes se dégagent. Les résidents de la région de l'Atlantique sont beaucoup plus enclins à affirmer que la fréquence des comportements de conduite dangereux a augmenté au cours des cinq dernières années que ceux des autres régions, particulièrement ceux de la Colombie-Britannique et du Nord. Une exception concerne l'alcool au volant, qui est perçu comme un phénomène en augmentation par les Albertains. Aussi, les résidents des Prairies ont la même opinion que ceux des provinces de l'Atlantique concernant l'augmentation de la conduite sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine.

Figure 2.6 : Fréquence perçue de certains comportements de conduite dangereux (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)								
Selon vous, au cours des cinq dernières années, les comportements suivants au volant sont-ils devenus moins fréquents, plus fréquents ou sont-ils restés au même niveau?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Texter au volant	63	71	59	66	65	66	53	61
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	54	59	50	58	58	56	46	56
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	31	37	33	29	32	31	30	25
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	28	33	29	30	33	28	21	20
Conduire après avoir consommé des boissons alcoolisées	24	27	20	27	26	29	17	23
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	21	26	18	23	18	22	16	17

L'opinion voulant que la fréquence de ces comportements de conduite dangereux ait augmenté au cours des cinq dernières années est beaucoup plus répandue chez les Canadiens âgés (65 ans et plus) que chez les personnes de 16 à 34 ans (figure 2.7). De plus, les femmes sont beaucoup plus enclines que les hommes à affirmer que tous les comportements sont maintenant plus fréquents, à l'exception de ceux liés à l'utilisation d'un téléphone mobile au volant, pour lesquels il n'y a aucune différence significative. Tous les Canadiens interrogés, peu importe l'âge ou le sexe, s'entendent pour dire que texter au volant est une pratique de plus en plus fréquente.

Figure 2.7 : Fréquence perçue de certains comportements de conduite dangereux (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)									
Selon vous, au cours des cinq dernières années, les comportements suivants au volant sont-ils devenus moins fréquents, plus fréquents ou sont-ils restés au même niveau?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Texter au volant	63	60	61	63	63	63	68	62	64
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	54	46	44	49	54	59	62	53	55
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	31	32	33	25	29	32	41	29	34
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	28	22	30	22	25	33	42	25	32
Conduire après avoir consommé des boissons alcoolisées	24	26	23	20	21	28	34	22	27
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	21	18	17	19	19	22	29	19	23

Comme le montre la figure 2.8, qui présente un recouplement âge/sexe des données, les hommes jeunes et d'âge mûr sont beaucoup moins susceptibles d'avoir remarqué une augmentation de la fréquence des comportements de conduite présentés au cours des cinq dernières années, particulièrement si on compare leurs réponses avec celles des hommes âgés et des femmes âgées (55 ans et plus). Le seul comportement qui échappe à cette tendance est la conduite sous l'effet du cannabis ou de la marijuana, pour lequel les jeunes femmes sont les plus enclines à avoir remarqué une hausse de la fréquence.

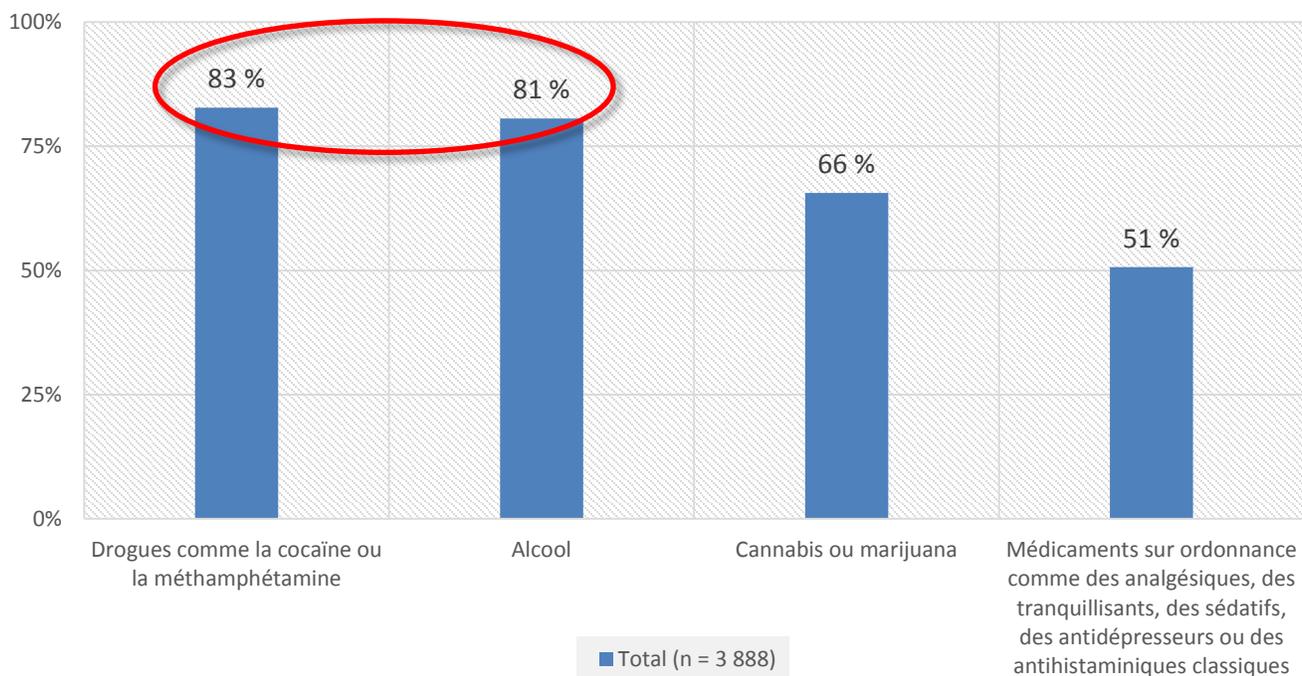
Figure 2.8 : Fréquence perçue de certains comportements de conduite dangereux (recouplement âge/sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Selon vous, au cours des cinq dernières années, les comportements suivants au volant sont-ils devenus moins fréquents, plus fréquents ou sont-ils restés au même niveau?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Texter au volant	63	57	61	66	65	64	65
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	54	42	52	60	47	54	62
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	31	26	26	35	40	30	38
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	28	24	20	34	28	28	41
Conduire après avoir consommé des boissons alcoolisées	24	20	19	28	29	22	34
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	21	17	17	22	18	22	28

3. L'influence négative de l'alcool et de la drogue sur la conduite

La présente section traite de l'opinion des Canadiens concernant l'influence de l'alcool et de la drogue sur la conduite.

Premièrement, les Canadiens s'entendent-ils pour dire que l'alcool et certaines drogues ont un effet néfaste sur la conduite sécuritaire d'un véhicule? Les répondants devaient indiquer leur niveau d'accord avec l'affirmation « l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire » sur une échelle de 1 à 7 où 7 signifie « fortement d'accord », et 1 « fortement en désaccord » (figure 3.1). Plus de Canadiens interrogés considèrent que la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire est compromise (ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) par la consommation de cocaïne ou de méthamphétamine (83 %) et par l'alcool (81 %) que par le cannabis et la marijuana (66 %) ou les médicaments sur ordonnance comme les analgésiques, les tranquillisants, les sédatifs, les antidépresseurs ou les antihistaminiques classiques (51 %).

Figure 3.1 : Opinion sur l'influence de certaines substances sur la conduite – résumé (deux cotes supérieures : 6 et 7)



Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie fortement en désaccord, 7 signifie fortement en accord et 4 signifie ni en accord, ni en désaccord.

En catégorisant les résultats par région, il est possible de noter que la proportion de la population croyant que les substances présentées compromettent la capacité d'un individu à conduire de façon sécuritaire est plus faible au Québec qu'en Alberta et dans les provinces de l'Atlantique (figure 3.2). Notons que les habitants de la Colombie-Britannique partagent l'avis des Québécois concernant l'effet sur la conduite de la marijuana et du cannabis (61 % chacun c. 66 % pour l'ensemble du pays).

Figure 3.2 : Opinion concernant l'effet néfaste de certaines substances sur la conduite (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)

Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire?

CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRI ES	AB	C.-B.	NORD
Alcool	81	87	74	82	83	87	78	85
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	83	87	75	85	85	87	82	86
Marijuana ou cannabis	66	68	61	69	65	69	61	62
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	51	55	46	53	48	52	50	50

En examinant les résultats selon l'âge et le sexe des répondants, il se dégage divers écarts d'opinion entre les différentes tranches d'âge consultées (figure 3.3). D'une part, les jeunes (de 21 à 24 ans) sont beaucoup plus enclins que les répondants plus âgés à affirmer que les substances comme l'alcool (pour les 65 ans et plus) et les médicaments sur ordonnance (pour les 55 à 64 ans) compromettent de façon importante la capacité d'une personne à conduire un véhicule. D'autre part, les Canadiens interrogés âgés de 35 à 54 ans ont beaucoup plus tendance à croire que la marijuana ou le cannabis ainsi que les drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine ont un effet néfaste sur la conduite que les jeunes de 16 à 20 ans. En analysant les résultats selon le sexe des répondants, une tendance beaucoup plus marquée se fait sentir. En effet, les femmes sont beaucoup plus susceptibles que les hommes d'affirmer que les substances présentées compromettent la capacité d'une personne à conduire un véhicule de façon sécuritaire.

Figure 3.3 : Opinion concernant l'effet néfaste de certaines substances sur la conduite (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)									
Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Alcool	81	76	85	83	82	79	75	76	85
Marijuana ou cannabis	66	60	63	61	68	66	69	62	69
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	83	78	81	84	85	83	78	81	85
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	51	53	56	56	51	46	47	49	53

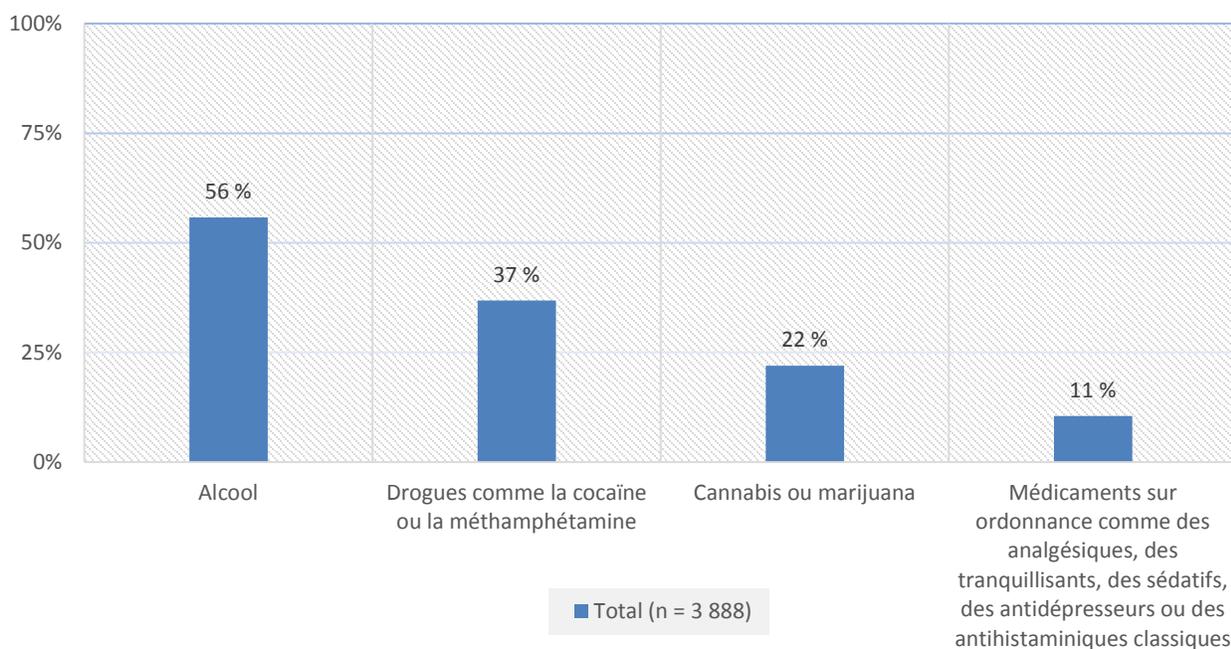
En allant plus loin et en procédant à un recoupement âge/sexe des données (figure 3.4), il est possible d'observer que proportionnellement beaucoup plus de jeunes femmes que d'hommes âgés croient que l'alcool et les médicaments sur ordonnance ont un effet néfaste sur la conduite (88 % et 63 % c. 73 % et 45 % respectivement). En ce qui concerne la marijuana et le cannabis ainsi que les drogues comme la cocaïne et la méthamphétamine, les résultats indiquent que les femmes d'âge mûr sont beaucoup plus enclines que les jeunes hommes à affirmer que ces substances altèrent négativement la capacité de conduire un véhicule. Finalement, bien que l'écart soit minime, les jeunes hommes sont moins portés à considérer que la marijuana et la cocaïne compromettent les capacités de conduite que les hommes âgés.

Figure 3.4 : Opinion concernant l'effet néfaste de certaines substances sur la conduite (recouplement âge/sex) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Alcool	81	74	78	73	88	87	81
Marijuana ou cannabis	66	55	62	65	68	70	70
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	83	74	83	80	85	86	82
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	51	47	51	45	63	54	48

4. Le risque d'arrestation pour conduite avec les facultés affaiblies

Selon les Canadiens, quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet de diverses substances? Une bonne part des répondants croient qu'elle est très faible pour la plupart des substances présentées (figure 4.1). Sur une échelle de 1 à 7 où 7 représente « très probable » et 1 « très improbable » (de se faire arrêter), l'alcool arrive en tête (56 % ont répondu 6 ou 7), suivie par les drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (37 %). Très peu de Canadiens interrogés croient probable qu'un conducteur sous l'influence de la marijuana ou d'un médicament sur ordonnance soit arrêté (22 % et 11 % respectivement).

Figure 4.1 : Probabilité perçue qu'un conducteur soit arrêté et accusé – résumé
(deux cotes supérieures : 6 et 7)



Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie très improbable, 7 signifie très probable et 4 signifie plutôt probable.

En analysant les données selon la région d'origine des répondants (figure 4.2), il est possible de remarquer quelques différences, mais aucune tendance claire ne se dégage. Plus de résidents des provinces de l'Atlantique que de l'Alberta croient qu'une personne conduisant après avoir bu de l'alcool sera arrêtée et accusée (61 % c. 50 %).

Les Ontariens sont beaucoup plus susceptibles que les Québécois d'affirmer probable qu'un conducteur sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (42 % c. 29 %) soit arrêté, et plus enclins que les résidents de la Colombie-Britannique à suggérer que le même sort attend probablement les personnes qui prennent le volant après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana (25 % c. 18 %).

Finalement, en ce qui concerne les médicaments sur ordonnance, une bien plus grande proportion des résidents de l'Atlantique que de la Colombie-Britannique croit très probable que la police intervienne (14 % c. 6 %)

Figure 4.2 : Probabilité perçue d'être arrêté et accusé (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)								
Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Alcool	56	61	53	59	52	50	55	55
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	37	36	29	42	37	33	37	32
Marijuana ou cannabis	22	19	19	25	21	19	18	19
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	11	14	9	13	7	9	6	9

En s'intéressant aux données catégorisées selon l'âge et le sexe des répondants (figure 4.3), il est possible de noter que les jeunes Canadiens (de 16 à 20 ans) sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à croire probable qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances présentées que les Canadiens plus âgés (35 ans et plus, voir les cases en surbrillance rouge de la figure 4.3 pour les écarts propres à chaque substance).

En catégorisant les réponses selon le sexe du participant, il se dégage que les femmes sont beaucoup plus susceptibles que les hommes d'estimer probable qu'une personne se fasse arrêter lorsqu'elle prend le volant après avoir consommé de l'alcool (59 % c. 53 %) et des drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (40 % c. 34 %).

Figure 4.3 : Probabilité perçue d'être arrêté et accusé (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)									
Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Alcool	56	65	61	61	56	52	47	53	59
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	37	57	49	38	35	29	34	34	40
Marijuana ou cannabis	22	30	23	20	22	18	23	21	22
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	11	15	13	10	9	9	13	10	11

La figure 4.4 qui propose un recouplement âge/sexes des données, montre que les jeunes femmes sont proportionnellement beaucoup plus nombreuses que les hommes âgés à croire qu'il est très probable qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il est sous l'influence de l'alcool (67 % c. 44 %) et des drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (55 % c. 29 %). Notons que les jeunes femmes sont plus susceptibles d'estimer probable que la police intervienne lorsqu'une personne conduit après avoir pris des médicaments sur ordonnance que les hommes âgés et les personnes d'âge mûr, tous sexes confondus (16 % c. 10 % pour les autres catégories d'âge). Cette analyse du recouplement âge/sexes révèle une tendance claire voulant que les jeunes conducteurs des deux sexes perçoivent un plus grand risque que les conducteurs plus âgés d'être arrêté, même si l'écart est minime dans certains cas.

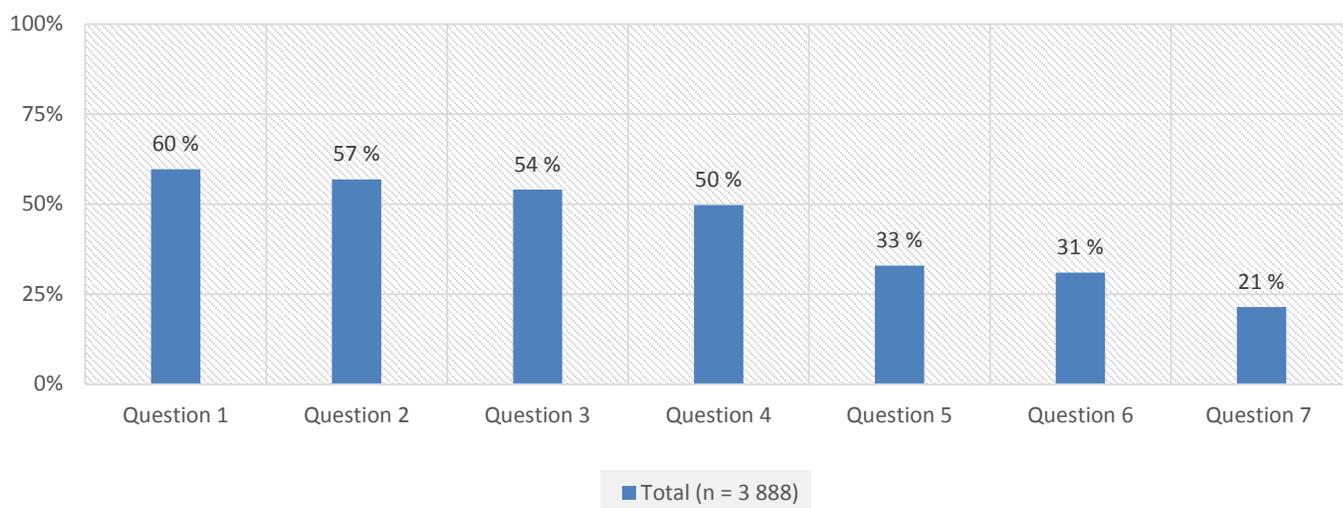
Figure 4.4 : Probabilité perçue d'être arrêté et accusé (recouplement âge/sexes) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Alcool	56	59	57	44	67	59	56
Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	37	50	33	29	55	40	34
Marijuana ou cannabis	22	26	21	19	27	21	22
Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	11	12	10	10	16	10	11

5. L'efficacité des mesures de sécurité routière

Selon les Canadiens, quelle est la mesure la plus efficace pour améliorer la sécurité routière? Les répondants devaient situer certaines options sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie « pas du tout efficace » et 7 « très efficace ». L'alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs arrive en tête (60 % ont répondu 6 ou 7), suivi de près par l'installation de caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent les feux rouges (57 %) et une meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies (54 %) (figure 5.1). La moitié des Canadiens interrogés juge que l'utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive serait une mesure très efficace (50 %). Parmi les mesures jugées moins efficaces se trouvent les panneaux électroniques ou affiches à propos de la sécurité routière placés au bord de la route (33 %), l'utilisation des médias sociaux pour encourager les bons comportements de sécurité routière (31 %) et les véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes comme la voiture Google (21 %). Il convient de noter que les résultats présentés dans cette section ne tiennent compte que des répondants ayant manifesté un grand enthousiasme pour l'efficacité des mesures proposées. Certaines mesures peuvent avoir été jugées efficaces même si une minorité des répondants l'ont considéré comme très efficace³

³ Les résultats détaillés pour toutes les questions se trouvent à l'annexe II.

Figure 5.1 : Opinion de l'efficacité des mesures de sécurité routière – résumé (deux cotes supérieures : 6 et 7)



Légende :

Question 1 Alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs

Question 2 Caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges

Question 3 Meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies

Question 4 Utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive

Question 5 Panneaux électroniques ou affiches sur la sécurité routière placés au bord de la route

Question 6 Utilisation des médias sociaux (Facebook, Twitter, YouTube) pour encourager les bons comportements de sécurité routière

Question 7 Véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes comme le Google car

Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Comment évalueriez-vous l'efficacité des mesures suivantes? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout efficaces, 7 très efficaces et 4 un peu efficaces.

En catégorisant les réponses par région, il est possible d'observer de grands écarts d'opinion entre les différentes parties du pays (figure 5.2). En effet, les résidents des provinces de l'Atlantique sont ceux qui croient le plus que les mesures suivantes sont efficaces : l'alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs (64 % c. 53 % au Québec), l'installation de caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent les feux rouges (62 % c. 46 % en Alberta), une meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies (65 % c. 47 % dans les Prairies) et les panneaux électroniques ou affiches à propos de la sécurité routière placés au bord de la route (38 % c. 27 % en Alberta). Concernant l'utilisation des médias sociaux pour encourager les comportements routiers sûrs, ce sont les résidents de l'Ontario qui y croient le plus (34 %) et ceux des Prairies qui y croient le moins (23 %). Il convient de noter que les répondants du Nord ont affirmé dans la même proportion que ceux des provinces de l'Atlantique que l'installation de caméras aux feux de

circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent les feux rouges est une mesure très efficace (62%). Au Québec, c'est l'utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive qui a obtenu le pourcentage d'approbation le plus élevé (61 %). En Alberta, la même mesure est toutefois loin d'être aussi appréciée (38 %).

Figure 5.2 : Opinion sur l'efficacité des mesures de sécurité routière (par région) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)

Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Comment évalueriez-vous l'efficacité des mesures suivantes? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout efficaces, 7 très efficaces et 4 un peu efficaces.

CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ONT	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs	60	64	53	62	60	60	62	63
Caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges	57	62	60	58	50	46	60	62
Meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies	54	65	53	56	47	53	52	54
Utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive	50	54	61	50	49	38	40	51
Panneaux électroniques ou affiches sur la sécurité routière placés au bord de la route	33	38	32	34	33	27	32	34
Utilisation des médias sociaux comme Facebook, Twitter ou YouTube pour encourager les bons comportements de sécurité routière	31	32	32	34	23	25	29	31
Véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes, p. ex. voiture Google	21	18	22	21	20	22	23	23

L'opinion qu'ont les répondants de l'efficacité des mesures présentées varie grandement selon leur âge (figure 5.3). Par exemple, les Canadiens âgés (65 ans et plus) ont une meilleure opinion de l'efficacité de mesures comme l'utilisation de caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges, l'utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive et l'installation de panneaux électroniques ou d'affiches sur la sécurité routière au bord de la route que les plus jeunes (de 21 à 34 ans). L'inverse est toutefois vrai pour certaines autres mesures comme l'utilisation des médias sociaux et des véhicules autonomes. Il est intéressant de noter que l'écart d'opinion est grand entre les 16 à 20 ans et les 21 à 24 ans concernant la meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies, les plus âgés ayant plus tendance à qualifier la mesure d'efficace (61 % c. 49 %).

En catégorisant les données selon le sexe des répondants, il se dégage que les femmes ont une vision généralement plus optimiste de l'efficacité des mesures présentées, à l'exception de l'installation de

panneaux électroniques ou d'affiches sur la sécurité routière au bord de la route, pour laquelle aucun écart n'a été noté, et l'utilisation de véhicules autonomes, qui inspire davantage la confiance des hommes (25 % c. 18 %).

Figure 5.3 : Opinion sur l'efficacité des mesures de sécurité routière (selon l'âge et le sexe) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)									
Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Selon vous, les mesures suivantes sont-elles efficaces? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout efficace, 7 très efficace et 4 un peu efficace.									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOM ME	FEMME
Alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs	60	60	56	56	61	62	59	55	64
Caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges	57	54	52	54	57	59	62	54	59
Meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies	54	49	61	52	57	50	55	51	58
Utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive	50	51	51	44	48	51	59	45	55
Panneaux électroniques ou affiches sur la sécurité routière placés au bord de la route	33	29	24	31	32	36	41	33	33
Utilisation des médias sociaux comme Facebook, Twitter ou YouTube pour encourager les bons comportements de sécurité routière	31	39	34	27	30	31	32	27	36
Véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes, p. ex. voiture Google	21	25	22	23	23	19	17	25	18

La figure 5.4, qui présente le recoupement âge/sexes des données, signale que les opinions concernant l'efficacité des mesures varient grandement sans toutefois suivre de tendance précise. L'alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs est perçu comme efficace par beaucoup plus de jeunes femmes que de jeunes hommes (68 % c. 48 %). Les femmes âgées ont la meilleure opinion de l'efficacité d'installer des caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges, et les jeunes femmes sont celles qui ont le moins confiance en cette mesure (64 % c. 52 %). Les femmes d'âge mûr croient beaucoup plus en l'efficacité d'assurer une meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies que les hommes âgés (59 % c. 50 %). Les femmes âgées jugent plus efficace l'utilisation intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive et ont plus confiance en l'installation de panneaux électroniques ou d'affiches sur la sécurité routière placés au bord de la route que les hommes d'âge mûr et les jeunes femmes (60 % c. 41 %, et 40 % c. 23 % respectivement). Une plus grande proportion de jeunes femmes que d'hommes d'âge mûr considère comme efficace l'utilisation des médias sociaux pour encourager les comportements sûrs sur la route (41 % c. 25 %). Finalement, les hommes d'âge mûr sont plus nombreux que les femmes du même âge à faire confiance aux véhicules autonomes comme la voiture Google (28 % c. 15 %).

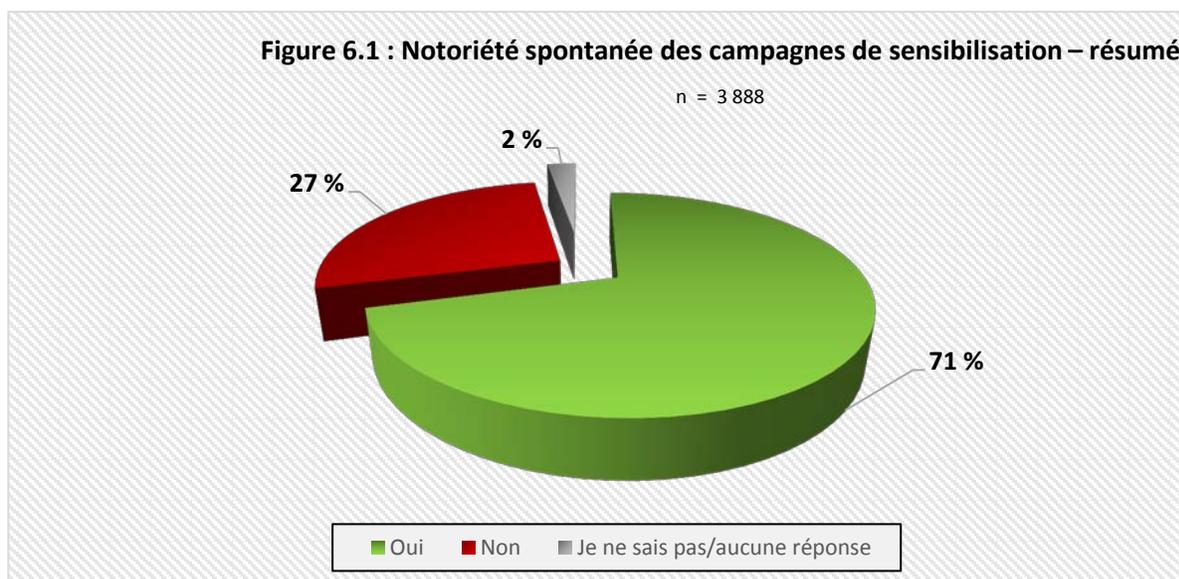
Figure 5.4 : Opinion sur l'efficacité des mesures de sécurité routière (recoupement âge/sex) (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)							
Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Selon vous, les mesures suivantes sont-elles efficaces? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout efficace, 7 très efficace et 4 un peu efficace.							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs	60	48	56	57	68	63	65
Caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent des feux rouges	57	53	53	57	52	59	64
Meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies	54	53	51	50	58	59	55
Utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive	50	49	41	50	52	53	60
Panneaux électroniques ou affiches sur la sécurité routière placés au bord de la route	33	30	32	36	23	31	40
Utilisation des médias sociaux comme Facebook, Twitter ou YouTube pour encourager les bons comportements de sécurité routière	31	31	25	27	41	34	36
Véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes, p. ex. voiture Google	21	25	28	20	22	18	15

6. Les campagnes de sensibilisation

La présente section traite des récentes campagnes de sensibilisation à la sécurité routière. On a sondé les Canadiens afin de découvrir le taux de notoriété spontanée de certaines campagnes, puis ils ont répondu à certaines questions sur la notoriété assistée.

Notoriété spontanée

Dans les 12 derniers mois, combien de Canadiens ont vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en ont entendu parler? Selon les réponses obtenues, un peu plus de 7 Canadiens sur 10 (71 %) se souviennent d'avoir vu ou entendu parler d'une campagne. Un peu plus de 1 sur 4 a affirmé n'avoir rien vu ni entendu (27 %) et les 2 % restants ne se souviennent pas ou n'ont pas répondu (figure 6.1).



Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en avez-vous entendu parler?

En observant les résultats des répondants selon leur région d'origine (figure 6.2), il est possible d'établir que la notoriété spontanée des campagnes au cours de la dernière année est beaucoup plus élevée au Québec et dans les Prairies que dans les provinces de l'Atlantique (79 % et 78 % c. 65 %). Le niveau d'ignorance, représentant les répondants qui ne savaient pas ou n'ont pas répondu, est beaucoup plus élevé dans les Prairies et dans le Nord qu'au Québec. (4 % et 4 % c. 1 %).

Figure 6.2 : Notoriété spontanée des campagnes (par région)								
Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en avez-vous entendu parler?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Oui	71	65	79	66	78	70	72	66
Non	27	32	19	31	17	27	26	29
Je ne sais pas/Aucune réponse	2	3	1	3	4	2	2	4

En catégorisant les données selon l'âge et le sexe des répondants (figure 6.3), il apparaît qu'une plus grande proportion de Canadiens âgés de 55 à 64 ans qu'âgés de 65 ans et plus se souviennent sans rappel d'avoir vu ou entendu parler de campagnes sur la sécurité routière (74 % c. 65 %). Notons que les Canadiens âgés de 65 ans et plus ont enregistré le taux d'ignorance le plus élevé avec 5 % de réponses « je ne sais pas ». Le sexe ne semble avoir aucune influence sur le taux de rappel.

Figure 6.3 : Notoriété spontanée des campagnes (selon l'âge et le sexe)									
Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en avez-vous entendu parler?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Oui	71	72	70	70	72	74	65	70	71
Non	27	26	29	29	25	23	30	27	26
Je ne sais pas/Aucune réponse	2	2	1	2	2	3	5	2	3

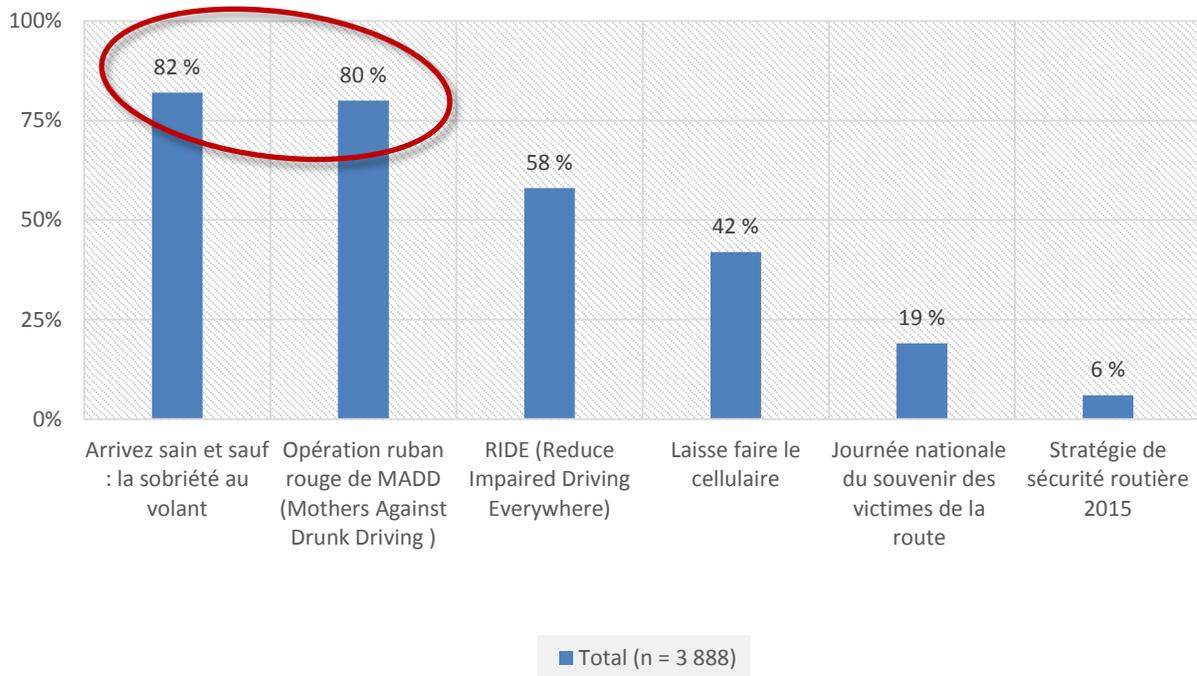
L'analyse du recouplement âge/sexe des données (figure 6.4) ne révèle aucun écart significatif dans les taux de notoriété spontanée, sauf dans le cas des hommes âgés et des jeunes hommes, les premiers étant plus nombreux à affirmer ne pas savoir ou à ne pas donner de réponse (4 % c. 1 %).

Figure 6.4 : Notoriété spontanée des campagnes (recouplement âge/sexe)							
Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en avez-vous entendu parler?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Oui	71	70	71	69	71	72	70
Non	27	28	27	27	27	26	26
Je ne sais pas/Aucune réponse	2	1	2	4	2	2	4

Campagnes de sensibilisation – notoriété assistée

On a aussi demandé aux répondants s'ils se souvenaient d'éléments précis d'une campagne qu'ils avaient vue ou entendue au cours des 12 derniers mois. Comme le montre la figure 6.5, les meilleurs taux de rappel assisté ont été de loin atteints pour les campagnes sur l'alcool au volant Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant (82 % ont répondu Oui) et Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving) (80 %). D'autres campagnes récentes ont généré des taux de notoriété assistée modérés comme RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) (58 %), et Laisse faire le cellulaire (42 %). La Journée nationale du souvenir des victimes de la route et la Stratégie de sécurité routière 2015 ont obtenu les taux les plus faibles parmi toutes les campagnes proposées (19 % et 6 % respectivement).

Figure 6.5 : Rappel assisté des campagnes de sensibilisation – résumé (% Oui)



Dans les 12 derniers mois, vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu l'une des campagnes de publicité sur la sécurité routière suivantes?

En analysant les taux de rappel assisté pour les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière de la dernière année catégorisés par région, il est possible de constater que les résidents du Québec ont le plus faible taux de sensibilisation pour les campagnes Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant (63 % c. 93 % en Ontario), Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving) (43 % c. 93 % dans les Prairies) et RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) (33 % c. 79 % en Ontario), qui concernent toutes l'alcool au volant (figure 6.6).

Au Québec, Laisse faire le cellulaire (55 % c. 31 % pour les provinces de l'Atlantique) et la Journée nationale du souvenir des victimes de la route sont les campagnes de la dernière année qui ont le meilleur taux de rappel assisté (23 % c. 16 % pour l'Ontario). Ces écarts peuvent s'expliquer par la présence médiatique plus ou moins importante de ces campagnes dans les différentes régions.

Figure 6.6 : Notoriété assistée des campagnes (par région) (% Oui)								
Dans les 12 derniers mois, vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu l'une des campagnes de publicité sur la sécurité routière suivantes?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant	82	86	63	93	85	79	77	82
Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving)	80	92	43	92	93	89	85	90
RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere)	58	47	33	79	58	47	50	46
Laisse faire le cellulaire	42	31	55	39	39	36	43	30
Journée nationale du souvenir des victimes de la route	19	21	23	16	21	19	17	18
Stratégie de sécurité routière 2015	6	6	8	6	8	6	5	7

La catégorisation des données selon l'âge et le sexe des données (figure 6.7) met en lumière certaines variations, mais surtout que le taux de notoriété assistée est le plus élevé chez les Canadiens âgés (55 ans et plus). Les 21 à 24 ans sont ceux qui ont le plus faible taux de notoriété assistée pour l'ensemble des campagnes, à l'exception d'Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant, pour laquelle le taux est inférieur de seulement un point de pourcentage, soit à l'intérieur de la marge d'erreur. Les plus hauts taux de notoriété assistée alternent entre les 55 à 64 ans et les 65 ans et plus selon la campagne. Notons que l'écart entre les taux de ces deux groupes d'âge se trouve presque toujours à l'intérieur de la marge d'erreur.

En observant les données catégorisées selon le sexe des répondants, RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) et la Stratégie de sécurité routière 2015 sont les seules campagnes présentant un écart significatif (60 % et 8 % pour les hommes c. 55 % et 5 % pour les femmes).

Figure 6.7 : Notoriété assistée des campagnes (selon l'âge et le sexe) (% Oui)									
Dans les 12 derniers mois, vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu l'une des campagnes de publicité sur la sécurité routière suivantes?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant	82	80	80	79	82	85	81	82	82
Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving)	80	88	73	78	80	81	83	80	80
RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere)	58	55	50	50	57	65	64	60	55
Laisse faire le cellulaire	42	38	33	38	41	47	48	43	41
Journée nationale du souvenir des victimes de la route	19	17	11	13	18	26	24	19	19
Stratégie de sécurité routière 2015	6	10	4	6	6	7	9	8	5

La figure 6.8, qui présente le recouplement âge/sexe des données, permet de remarquer que le taux de notoriété assistée des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière de la dernière année fluctue entre les catégories. En effet, les hommes âgés sont les plus susceptibles de se rappeler de la campagne Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant (86 % c. 79 % pour les hommes d'âge mûr), de RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) (68 % c. 49 % pour les jeunes femmes) et de Laisse faire le cellulaire (49 % c. 33 % pour les jeunes hommes). La Journée nationale du souvenir des victimes de la route a quant à elle obtenu un bien plus haut taux de rappel assisté chez les femmes âgées que chez les jeunes femmes (26 % c. 11 %), et les jeunes hommes se souviennent beaucoup plus de la Stratégie de sécurité routière 2015 que les femmes d'âge mûr (9 % c. 4 %).

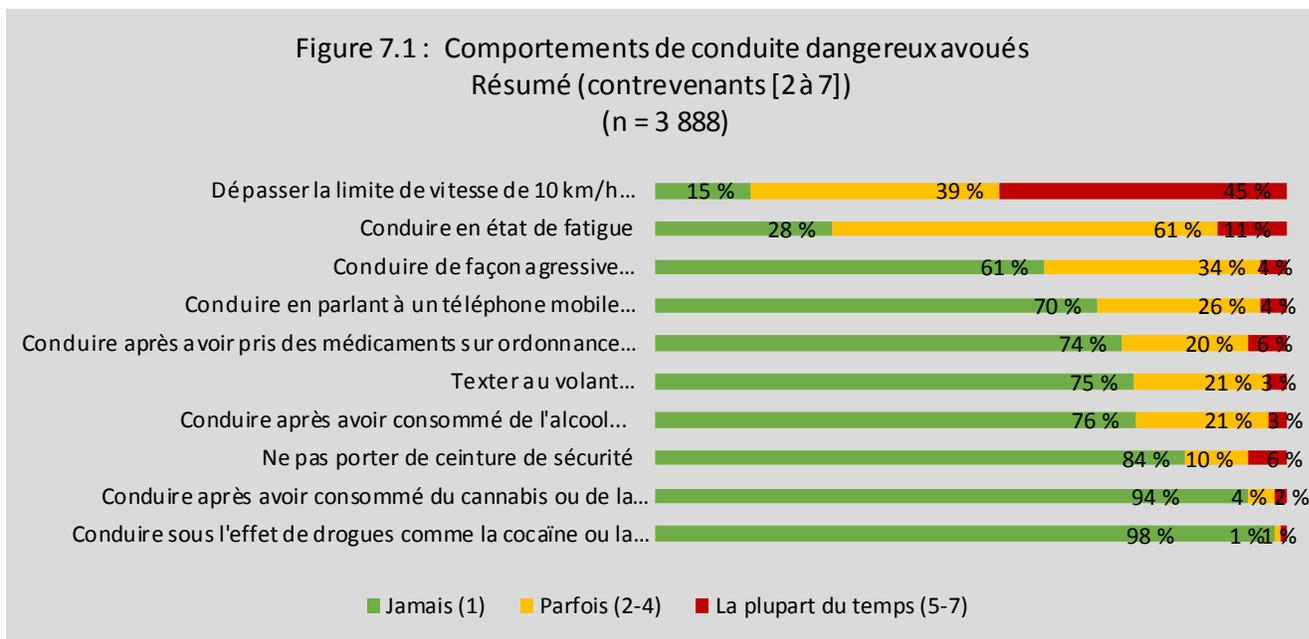
Figure 6.8 : Notoriété assistée des campagnes (recouplement âge/sexe) (% Oui)							
Dans les 12 derniers mois, vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu l'une des campagnes de publicité sur la sécurité routière suivantes?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (PN)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant	82	80	79	86	80	83	80
Opération ruban rouge de MADD (Mothers Against Drunk Driving)	80	80	79	81	79	79	82
RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere)	58	55	55	68	49	54	60
Laisse faire le cellulaire	42	33	41	49	39	39	46
Journée nationale du souvenir des victimes de la route	19	16	16	24	11	17	26
Stratégie de sécurité routière 2015	6	9	7	8	5	4	7

7. Les comportements de conduite dangereux avoués

Quels sont les comportements de conduite dangereux les plus répandus au Canada? Les sondeurs ont demandé aux répondants d'exprimer la fréquence à laquelle ils manifestent eux-mêmes certains comportements en les plaçant sur une échelle de 1 à 7 ou 1 signifie « jamais » et 7 « fréquemment ». La présente section traite uniquement des conducteurs à risque, soit ceux qui ont avoué manifester le comportement (qui ont répondu de 2 à 7 sur l'échelle), mais la figure 7.1 regroupe les données en trois catégories de réponses : 1 « jamais », de 2 à 4 « parfois » et de 5 à 7 « la plupart du temps ».

Les résultats du sondage indiquent que le comportement dangereux le plus adopté consiste à dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur une autoroute où elle est de 80 km/h ou plus. En effet, 45 % des répondants ont avoué le faire « la plupart du temps » (notons que ce résultat est quatre fois supérieur au deuxième comportement le plus fréquent) et 39 % « parfois ». Suivent conduire en état de fatigue (11 % « la plupart du temps et 61 % « parfois ») et conduire avec agressivité (4 % « la plupart du temps et 34 % « parfois »).

Les comportements comme ne pas porter sa ceinture de sécurité, conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana et conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine ont obtenu les taux d'aveu les plus faibles⁴



À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie jamais, 7 signifie fréquemment et 4 signifie parfois

⁴ Les résultats détaillés pour toutes les questions se trouvent à l'annexe II.

En catégorisant les comportements de conduite dangereux avoués (réponses 2 à 7 sur l'échelle de 7) par région (figure 7.2), une grande disparité saute aux yeux. Le comportement présentant le plus grand écart régional est la conduite après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures, que beaucoup plus de Québécois que de résidents des provinces de l'Atlantique déclarent manifester (37 % c. 17 %). Inversement, les Québécois avouent beaucoup moins adopter les comportements suivants que leurs compatriotes de l'Ouest : conduire en état de fatigue, conduire de façon agressive, conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres et conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques. D'autres écarts intéressants méritent d'être mentionnés : les résidents de la Colombie-Britannique sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à avouer dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus que ceux des Prairies (88 % c. 79 %), les Albertains affirment beaucoup plus que les résidents des provinces de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique qu'ils textent au volant (32 % c. 21 % pour les deux) et finalement, un petit écart existe entre les Québécois qui avouent conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine et leurs homologues des provinces de l'Atlantique, de l'Ontario, des Prairies et de l'Alberta (3 % c. 1 % chacune).

Figure 7.2 : Comportements de conduite dangereux avoués (par région) (Contrevenants [de 2 à 7 sur une échelle de 1 à 7])								
À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants?								
CANADA		RÉGION						
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRI ES	AB	C.-B.	NORD
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus	85	83	83	86	79	84	88	86
Conduire en état de fatigue	72	76	66	71	77	78	75	75
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	39	36	33	37	47	47	42	41
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	30	33	25	28	30	40	31	34
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	25	27	23	24	29	27	29	27
Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures	24	17	37	21	25	20	18	23
Texter au volant	24	21	23	25	26	32	21	24
Ne pas porter de ceinture de sécurité	15	24	16	14	15	20	12	26
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	6	7	5	6	6	5	6	7
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	2	1	3	1	1	1	1	1

En analysant les aveux selon l'âge des répondants, il est possible de constater que les Canadiens de 21 à 24 ans sont les plus susceptibles de déclarer avoir déjà dépassé la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus, conduire en état de fatigue, conduire de façon agressive, texter au volant, conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures, ne pas porter de ceinture de sécurité et conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres (figure 7.3). À l'opposé, les Canadiens de 65 ans et plus ont les plus bas taux d'aveu pour 8 des 10 comportements présentés. Notons aussi que les Canadiens de 35 à 54 ans sont proportionnellement beaucoup plus nombreux que ceux de 25 à 34 ans à avouer conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance (29 % c. 19 %), que les conducteurs de 21 à 24 ans sont plus de deux fois susceptibles que ceux de 16 à 20 ans d'avouer conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures (29 % c. 13 %) et que les jeunes de 16 à 20 ans avouent conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana beaucoup plus que tout autre groupe. Une autre tendance intéressante concerne la vitesse, la conduite en état de fatigue, la conduite agressive, l'utilisation du téléphone mobile qui n'est pas mains libres pour parler ou texter et la conduite sous l'effet de l'alcool. En effet, les conducteurs de 21 à 24 ans avouent manifester plus fréquemment tous ces comportements que ceux de 16 à 20 ans,

laissant croire qu'avec l'expérience, ces personnes gagnent confiance en leurs capacités et prennent plus de risques. En regardant les données catégorisées par sexe, on remarque que les hommes sont plus susceptibles que les femmes d'avouer tous les comportements présentés à l'exception de la conduite après avoir pris des médicaments sur ordonnance et de texter au volant, pour lesquels l'écart n'est pas significatif.

Figure 7.3 : Comportements de conduite dangereux avoués (selon l'âge et le sexe) (Contrevenants [de 2 à 7 sur une échelle de 1 à 7])									
À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants?									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus	85	84	90	89	88	81	72	86	83
Conduire en état de fatigue	72	75	79	79	76	70	54	76	68
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	39	49	59	49	37	34	22	46	31
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	30	41	48	45	31	19	9	33	26
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	25	22	20	19	29	27	26	24	26
Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures	24	43	52	42	24	9	2	26	23
Texter au volant	24	13	29	28	25	21	21	32	15
Ne pas porter de ceinture de sécurité	15	20	20	19	14	16	10	20	11
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	6	12	10	10	5	3	1	8	4
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	2	2	1	2	2	3	1	2	1

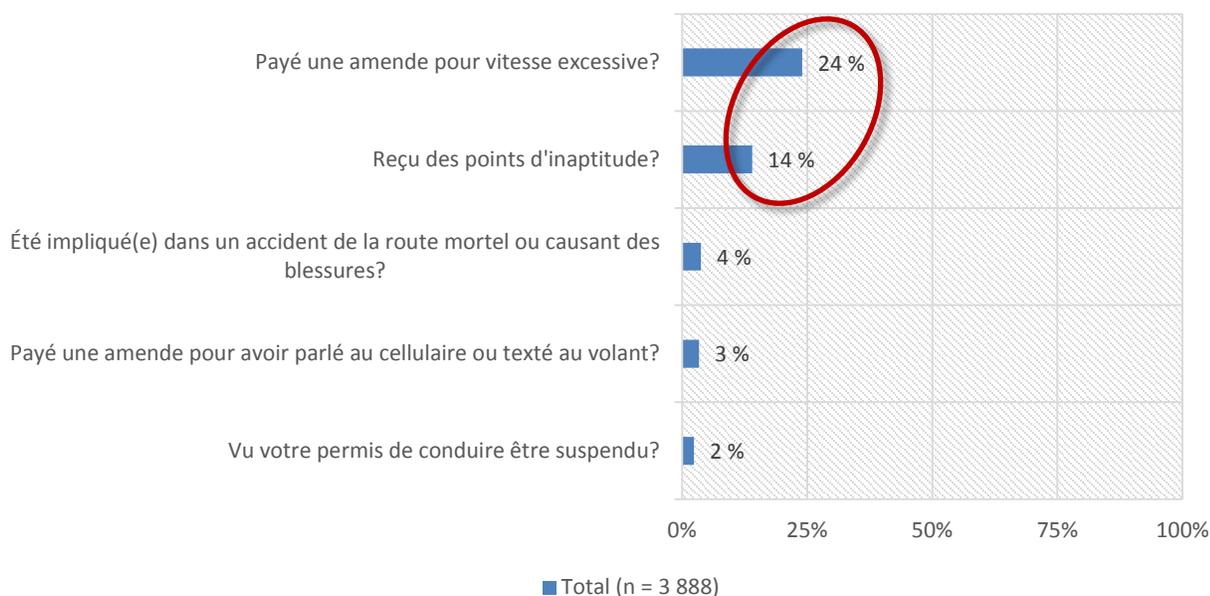
Le recoupement âge/sexe des données (figure 7.4) montre que les femmes âgées avouent beaucoup moins que les autres groupes manifester l'ensemble des comportements présentés, à l'exception de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance et de conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine. Les jeunes hommes, eux, sont les plus susceptibles de déclarer conduire en état de fatigue, conduire de façon agressive, ne pas porter de ceinture de sécurité et conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, tandis que les hommes d'âge mûr sont, selon leur propre aveu, ceux qui adoptent le plus les comportements suivants : dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus, conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures et conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine. Une autre tendance intéressante concerne l'utilisation de téléphones mobiles qui ne sont pas mains libres pour parler et texter. En effet, les jeunes femmes sont proportionnellement beaucoup plus nombreuses que les femmes âgées à affirmer adopter ces comportements (46 % et 49 % c. 10 % et 4 % respectivement). Aussi, les femmes d'âge mûr sont beaucoup plus susceptibles que les autres, plus particulièrement que les jeunes hommes, d'avouer conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance (28 % c. 21 %). Les jeunes conducteurs des deux sexes sont globalement plus enclins que leurs homologues âgés à prendre des risques derrière le volant. Finalement, à l'exception de conduire en utilisant un téléphone mobile qui n'est pas mains libres et de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance, pour lesquels il n'y a pas d'écart significatif entre les sexes, les hommes avouent plus que les femmes manifester l'ensemble des comportements présentés.

Figure 7.4 : Comportements de conduite dangereux avoués (recoupement âge/sexe) (Contrevenants [de 2 à 7 sur une échelle de 1 à 7])							
À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants?							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus	85	88	89	81	86	88	72
Conduire en état de fatigue	72	79	78	71	76	75	53
Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)	39	62	47	37	46	34	19
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	30	44	39	18	46	30	10
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	25	21	24	27	21	28	26
Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures	24	47	32	7	49	27	4
Texter au volant	24	27	35	30	16	17	11
Ne pas porter de ceinture de sécurité	15	26	20	16	14	11	9
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	6	14	10	3	8	4	1
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	2	2	2	2	0	1	1

8. Les conséquences personnelles

Combien de Canadiens ont subi les conséquences négatives de la conduite dangereuse au cours des cinq dernières années (peine, blessures, mort)? Environ 1 répondant sur 4 (24 %) a déjà reçu une amende pour avoir roulé trop vite et 1 sur 7 (14 %) a déjà reçu un ou plusieurs point(s) d'inaptitude (figure 8.1). Parmi les conséquences moins fréquentes, on retrouve les accidents mortels ou ayant causé des blessures (4 %), les contraventions reçues pour avoir parlé au téléphone ou texté au volant (3 %) et la suspension du permis de conduire (2 %).

Figure 8.1 : Conséquences personnelles négatives – résumé (% Oui)



Au cours des cinq dernières années, avez-vous...

En analysant les données catégorisées par région (figure 8.2), il est possible d’observer de grands écarts pour certaines conséquences. Par exemple, proportionnellement beaucoup plus d’Albertains que de résidents des provinces de l’Atlantique ont payé une amende pour vitesse excessive (41 % c. 16%). Les conducteurs du Québec, eux, sont beaucoup plus susceptibles de recevoir des points d’inaptitude que ceux de l’Ontario ou de la Colombie-Britannique (27 % c. 9 % chacun), mais moins que ceux des provinces de l’Atlantique ou de la Colombie-Britannique d’être impliqués dans un accident de la route mortel ou causant des blessures (1 % c. 6 % chacun). Finalement, il est beaucoup plus probable qu’ils paient une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant que leurs homologues de l’Ontario, des Prairies, de l’Alberta et du Nord (6 % c. 2 % chacun). Aucun écart notable ne se dégage de l’analyse par région pour la suspension du permis de conduire.

Figure 8.2 : Conséquences personnelles (par région) (% Oui)								
Au cours des cinq dernières années, avez-vous...								
CANADA	RÉGION							
Échantillon (NP)	3 888	350	350	1 070	348	1 065	355	350
	TOTAL	ATL.	QC	ON	PRAIRIES	AB	C.-B.	NORD
Payé une amende pour vitesse excessive?	24	16	22	24	24	41	19	20
Reçu des points d'inaptitude?	14	10	27	9	22	13	9	11
Été impliqué(e) dans un accident de la route mortel ou causant des blessures?	4	6	1	4	3	5	6	4
Payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant?	3	3	6	2	2	2	4	2
Vu votre permis de conduire être suspendu?	2	2	3	3	2	2	2	2

En catégorisant les conséquences personnelles de la conduite dangereuse selon l'âge et le sexe des répondants (figure 8.3), il est possible de remarquer que les deux conséquences les plus fréquentes, soit avoir payé une amende pour vitesse excessive et avoir reçu des points d'inaptitude, sont surtout subies par les conducteurs de 25 à 34 ans (31 % ont reçu une amende pour vitesse excessive c. 13 % des conducteurs de 16 à 20 ans et 20 % ont reçu des points d'inaptitude c. 9 % des conducteurs de 65 ans et plus). La faible expérience qu'ont les conducteurs de 16 à 20 ans de ces conséquences peut possiblement s'expliquer par leurs courts antécédents de conduite. Ces deux conséquences sont aussi beaucoup plus fréquentes chez les hommes que chez les femmes (29 % et 20 % c. 19 % et 9 % respectivement). Concernant les amendes pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant, les conducteurs de 25 à 34 ans et de 35 à 54 ans en ont beaucoup plus payé que ceux de 16 à 20 ans (4 % chacun c. 1 %). Finalement, un peu plus de femmes que d'hommes ont vu leur permis de conduire être suspendu (3 % c. 2 %, soit un écart minime, mais tout de même notable). Les personnes de tous les âges et de tous les sexes ont autant de possibilités les unes que les autres d'être impliquées dans un accident de la route mortel ou causant des blessures.

Figure 8.3 : Conséquences personnelles (selon l'âge et le sexe) (% Oui)									
Au cours des cinq dernières années, avez-vous...									
CANADA		ÂGE						SEXE	
Échantillon (NP)	3 888	235	251	697	1 489	658	558	2 036	1 852
	TOTAL	De 16 à 20 ans	De 21 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 54 ans	De 55 à 64 ans	65 ans et plus	HOMME	FEMME
Payé une amende pour vitesse excessive?	24	13	28	31	26	22	17	29	19
Reçu des points d'inaptitude?	14	12	15	20	15	13	9	20	9
Été impliqué(e) dans un accident de la route mortel ou causant des blessures?	4	3	3	5	4	4	3	3	4
Payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant?	3	1	5	4	4	2	2	4	3
Vu votre permis de conduire être suspendu?	2	3	4	3	2	2	1	3	2

En recoupant les catégories par âge et sexe (figure 8.4), il apparaît que les hommes d'âge mûr (de 25 à 54 ans) ont beaucoup plus de possibilités que les autres groupes d'avoir déjà subi chacune des conséquences présentées, à l'exception de l'accident de la route mortel ou causant des blessures, pour lequel aucun écart n'est notable (34 % ont payé une amende pour vitesse excessive c. 15 % des femmes âgées; 23 % ont reçu des points d'inaptitude c. 7 % des femmes âgées; 5 % ont payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant c. 2 % des hommes âgés et 3 % ont vu leur permis de conduire suspendu c. 2 % des femmes d'âge mûr).

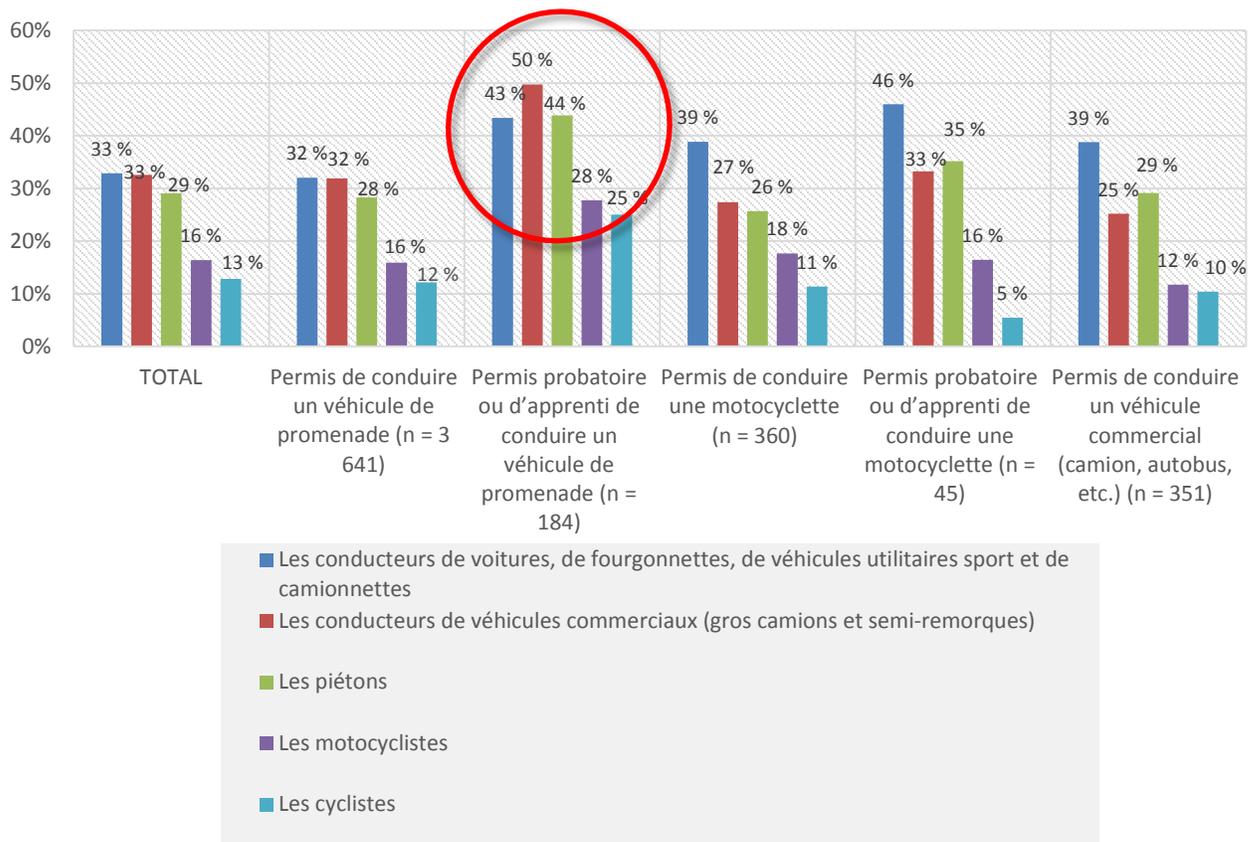
Figure 8.4 : Conséquences personnelles (recoupement âge/sexe) (% Oui)							
Au cours des cinq dernières années, avez-vous...							
CANADA		HOMME			FEMME		
Échantillon (NP)	3 888	272	1 120	644	214	1 066	572
	TOTAL	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)	Jeune (de 16 à 24 ans)	Âge mûr (de 25 à 54 ans)	Âgé (55 ans et plus)
Payé une amende pour vitesse excessive?	24	23	34	23	19	21	15
Reçu des points d'inaptitude?	14	17	23	15	10	10	7
Été impliqué(e) dans un accident de la route mortel ou causant des blessures?	4	4	3	3	2	5	4
Payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant?	3	3	5	2	3	3	3
Vu votre permis de conduire être suspendu?	2	4	3	2	3	2	2

9. Autres résultats notables

L'opinion sur la sécurité routière pour différents groupes d'utilisateurs par rapport au type de permis du répondant

La catégorisation des données selon le type de permis du répondant (figure 9.1) permet de remarquer que les Canadiens titulaires d'un permis de conduire d'apprenti ou temporaire sont plus susceptibles que les autres d'affirmer que les routes sont sécuritaires pour tous les groupes d'utilisateurs. Cette tendance optimiste est vraie pour plusieurs autres questions de la présente étude, ce qui indique un possible problème lié au manque de formation ou d'expérience de ces conducteurs au volant d'un véhicule motorisé.

Figure 9.1 : Sécurité routière pour différents moyens de transport par type de permis de conduire du répondant (%) (n = 3 888)



Êtes-vous titulaire de l'un des permis de conduire valides suivants? À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout sûres, 7 signifie extrêmement sûres et 4 signifie plutôt sûres.

L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au type de permis du répondant

En catégorisant l'opinion sur la dangerosité de certains comportements de conduite selon le type de permis du répondant (figure 9.2), des tendances intéressantes se dessinent. Premièrement, les Canadiens titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade sont beaucoup plus susceptibles de considérer comme dangereux chacun des comportements présentés, à l'exception de la conduite après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques, pour lequel il n'y a aucun écart notable entre les différents types de permis. En raison de la faible taille de leur échantillon (n = 45), les titulaires d'un permis probatoire ou d'apprenti de conduire une motocyclette ont été exclus de la comparaison. Notons aussi que les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette sont proportionnellement moins nombreux à considérer ces comportements comme dangereux, ce qui explique peut-être pourquoi ce groupe est le plus à risque de faire une collision.

Figure 9.2 : Opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au type de permis du répondant (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7)

Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux? / Êtes-vous titulaire de l'un des permis de conduire valides suivants?						
	TOTAL	Permis de conduire un véhicule de promenade	Permis probatoire ou d'apprenti de conduire un véhicule de promenade	Permis de conduire une motocyclette	Permis probatoire ou d'apprenti de conduire une motocyclette	Permis de conduire un véhicule commercial (camion, autobus, etc.)
Échantillon (NP)	3 888	3 641	184	360	45	351
Texter au volant	89	89	81	86	85	88
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	86	87	84	80	89	82
Conduire de façon agressive	78	79	68	74	79	73
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	70	70	64	60	56	65
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	70	70	64	66	64	63
Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures	69	70	66	61	54	61
Ne pas porter de ceinture de sécurité	68	68	64	55	62	56
Conduire en état de fatigue	65	66	54	61	52	63
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	56	56	53	52	40	52
Dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute	21	21	19	14	10	19

L'opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au taux d'aveu de ces mêmes comportements

En comparant l'impression qu'ont les répondants du danger associé à certains comportements de conduite à la fréquence à laquelle ils avouent manifester ces mêmes comportements (figure 9.3), il est possible de noter que les contrevenants (les répondants qui avouent avoir déjà manifesté ces comportements) ont beaucoup moins tendance que les autres à considérer ces comportements comme dangereux. Ce phénomène laisse indirectement présager l'ignorance, volontaire ou non, du danger associé à certains comportements par les Canadiens qui les adoptent.

**Figure 9.3 : Opinion sur le danger associé à différents comportements de conduite par rapport au taux d'aveu de ces mêmes comportements
deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)**

Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux? / À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie jamais, 7 signifie fréquemment et 4 signifie parfois

	TOTAL	Jamais (1)	Contrevenant (7-2)
Texter au volant	89	91	83
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	86	87	63
Conduire de façon agressive	78	83	69
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	70	78	50
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	70	72	28
Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures	69	76	48
Ne pas porter de ceinture de sécurité	68	73	42
Conduire en état de fatigue	65	73	62
Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques	56	63	36
Dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute	21	44	17

L'opinion sur l'effet d'une substance sur la conduite par rapport à l'opinion sur la probabilité d'être arrêté pour conduite avec les facultés affaiblies par cette substance

En comparant l'impression qu'ont les Canadiens de l'effet de certaines substances et de la probabilité d'être arrêté pour conduite avec les facultés affaiblies par ces mêmes substances (figure 9.4), on découvre que les conducteurs qui croient élevée la probabilité d'être appréhendé par la police (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) sont beaucoup plus susceptibles d'affirmer que toutes les substances présentées compromettent la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire, à l'exception de l'alcool pour laquelle il n'y a aucune différence significative.

Figure 9.4 : Opinion sur l'effet d'une substance sur la conduite par rapport à l'opinion sur la probabilité d'être arrêté pour conduite avec les facultés affaiblies par cette substance (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)					
Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie fortement en désaccord, 7 signifie fortement en accord et 4 signifie ni en accord, ni en désaccord. / Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie très improbable, 7 signifie très probable et 4 signifie plutôt probable.					
Substance compromettant les capacités à conduire de façon sécuritaire :	TOTAL	Probabilité d'être arrêté (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) Alcool	Probabilité d'être arrêté (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) Marijuana ou cannabis	Probabilité d'être arrêté (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	Probabilité d'être arrêté (6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7) Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, etc.
<i>Alcool</i>	81	84	82	82	80
<i>Marijuana ou cannabis</i>	66	66	75	69	69
<i>Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	83	85	86	88	83
<i>Médicaments sur ordonnance comme les analgésiques, les tranquillisants, les sédatifs, les antidépresseurs ou les antihistaminiques classiques</i>	51	53	58	55	78

L'opinion sur l'effet de l'alcool et de drogues sur la conduite par rapport aux comportements de conduite dangereux avoués

Il est inquiétant de noter que les répondants qui ont avoué avoir déjà conduit sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine, de l'alcool, de la marijuana ou du cannabis et de médicaments sur ordonnance (les contrevenants) sont en général moins enclins à affirmer résolument que ces substances ont un effet négatif sur la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire (figure 9.5). Les plus importants écarts concernent la marijuana ou le cannabis (52 points de pourcentage) et les drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine (34 points), suivies par les médicaments sur ordonnance (25 points). À 14 points de pourcentage, l'écart est plus faible pour l'alcool, mais il est tout de même notable.

Figure 9.5 : Opinion sur l'effet de l'alcool et des drogues sur la conduite par rapport aux comportements de conduite dangereux avoués (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)			
Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie fortement en désaccord, 7 signifie fortement en accord et 4 signifie ni en accord, ni en désaccord. / À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie jamais, 7 signifie fréquemment et 4 signifie parfois.			
Substance compromettant les capacités à conduire de façon sécuritaire :	TOTAL	Ne conduit jamais sous l'effet de l'alcool ou de drogues (1)	Contrevenant (7-2)
<i>Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	83	83	49
<i>Alcool</i>	81	84	70
<i>Marijuana ou cannabis</i>	66	69	17
<i>Médicaments sur ordonnance comme les antidouleurs, les tranquillisants, les sédatifs, les antidépresseurs ou les antihistaminiques classiques</i>	51	57	32

L'opinion sur l'effet de l'alcool et des drogues sur la conduite par rapport aux conséquences personnelles subies

Une autre découverte intéressante concerne la comparaison entre l'opinion concernant l'influence des substances sur la conduite et les conséquences personnelles négatives subies par les répondants (amendes, peines, collisions mortelles ou causant des blessures). En effet, les répondants ayant personnellement subi de telles conséquences ont moins tendance à affirmer que les substances présentées compromettent la conduite sécuritaire. Bien que l'écart soit parfois très mince, il mérite d'être mentionné. Comme le montre la figure 9.6, la substance pour laquelle l'écart d'opinion est le plus grand relativement à son incidence sur la capacité de conduire de façon sécuritaire, entre les répondants qui ont subi des conséquences personnelles des comportements de conduite dangereux et ceux qui n'en ont pas subies, est la marijuana ou le cannabis, suivie de près par les drogues comme

la cocaïne et la méthamphétamine. Parmi les autres résultats intéressants, notons l'absence de différence significative entre l'opinion des répondants qui ont été impliqués dans une collision mortelle ou causant des blessures et celle des autres répondants concernant l'effet de toutes les substances à l'exception de la marijuana ou du cannabis.

Figure 9.6 : Opinion sur l'effet de l'alcool et des drogues sur la conduite par rapport aux conséquences personnelles subies (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)										
Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie fortement en désaccord, 7 signifie fortement en accord et 4 signifie ni en accord, ni en désaccord. (6 ou 7) / Lors des cinq dernières années, avez-vous subi l'une des conséquences suivantes?										
<i>Fortement en accord que la substance compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire</i>	<i>Permis de conduire suspendu – Oui</i>	<i>Permis de conduire suspendu – Non</i>	<i>Points d'inaptitude – Oui</i>	<i>Points d'inaptitude – Non</i>	<i>Amende pour vitesse excessive – Oui</i>	<i>Amende pour vitesse excessive – Non</i>	<i>Amende pour avoir parlé/taté – Oui</i>	<i>Amende pour avoir parlé/taté – Non</i>	<i>Collision mortelle/blessures – Oui</i>	<i>Collision mortelle/blessures – Non</i>
<i>Alcool</i>	71	81	78	81	79	81	71	81	79	81
<i>Marijuana ou cannabis</i>	50	66	59	67	62	67	58	66	56	66
<i>Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	69	83	79	84	81	83	69	83	79	83
<i>Médicaments sur ordonnance comme les analgésiques, les tranquillisants, les sédatifs, les antidépresseurs ou les antihistaminiques classiques</i>	41	51	47	51	48	52	38	51	50	51

L'opinion sur la sécurité des routes locales par rapport à la distance parcourue par mois

Une fois les données concernant l'impression du niveau de sécurité des routes locales catégorisées selon la distance parcourue mensuellement par les répondants (figure 9.7), il apparaît que les Canadiens interrogés qui conduisent le moins dans un mois sont plus susceptibles que ceux qui conduisent le plus au cours de la même période de considérer les routes de leur communauté comme très sécuritaires (31 % c. 24 % ont répondu 6 ou 7 sur une échelle de 1 à 7)

Figure 9.7 : Opinion sur la sécurité des routes locales par rapport à la distance parcourue par mois (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)				
Globalement, comment qualifieriez-vous le niveau de sécurité routière de votre communauté? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout sûres, 7 signifie extrêmement sûres et 4 signifie plutôt sûres. / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
	Moins de 500 km	De 501 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>Sécurité des routes locales – % 2 cotes supérieures (7, 6)</i>	31	27	26	24

L'opinion sur la sécurité des routes pour les différents groupes d'utilisateurs par rapport à la distance parcourue par mois

En recoupant l'impression de la sécurité des routes locales et la distance parcourue par mois (figure 9.8), on remarque que les conducteurs qui parcourent moins de 500 km par mois sont beaucoup plus susceptibles que les autres de répondre que les routes sont sécuritaires pour les utilisateurs de tous les moyens de transport présentés. La seule exception à cette tendance concerne les motocyclistes, pour qui les conducteurs ont tous attribué la cote « peu sécuritaires » (à l'intérieur des marges d'erreur), peu importe la distance parcourue mensuellement. Aussi, notons l'absence d'écart entre les conducteurs qui parcourent moins de 500 km et ceux qui en parcourent 2001 ou plus concernant la sécurité des routes pour les conducteurs de véhicules commerciaux.

Figure 9.8 : Opinion sur la sécurité des routes pour les utilisateurs de différents moyens de transport par rapport à la distance parcourue par mois (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)				
À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout sûres, 7 signifie extrêmement sûres et 4 signifie plutôt sûres. / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
	Moins de 500 km	De 501 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>Conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes</i>	35	33	30	29
<i>Motocyclistes</i>	18	16	14	17
<i>Cyclistes</i>	15	10	13	11
<i>Piétons</i>	31	26	30	28
<i>Conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques)</i>	35	29	34	35

L'opinion sur le danger associé à certains comportements de conduite par rapport à la distance parcourue par mois

En examinant l'impression des Canadiens du danger associé à certains comportements de conduite selon la distance qu'ils parcourent chaque mois (figure 9.9), il est possible de constater que les conducteurs qui roulent moins de 500 km par mois ont plus tendance que les autres à considérer les comportements présentés comme très dangereux. Les deux seules exceptions sont conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine et conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, comportements pour lesquels il n'y a aucun écart marqué entre les catégories. Notons que les conducteurs qui parcourent entre 500 et 1000 km par mois sont proportionnellement beaucoup plus nombreux que ceux qui parcourent 2001 km ou plus à affirmer que conduire en état de fatigue est dangereux.

Figure 9.9 : Opinion sur le danger associé à certains comportements de conduite par rapport à la distance parcourue par mois (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)				
Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout dangereux, 7 signifie extrêmement dangereux et 4 signifie plutôt dangereux. / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
	Moins de 500 km	De 501 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>Texter au volant</i>	90	89	88	86
<i>Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres</i>	74	71	65	61
<i>Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	87	87	86	84
<i>Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)</i>	80	78	78	73
<i>Dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute</i>	25	21	17	16
<i>Ne pas porter de ceinture de sécurité</i>	71	70	64	58
<i>Conduire après avoir consommé plus de deux boissons alcoolisées dans les deux dernières heures</i>	73	69	64	63
<i>Conduire en état de fatigue</i>	66	68	61	59
<i>Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana</i>	71	70	69	67
<i>Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques</i>	59	55	51	55

L'opinion sur le risque de se faire arrêter lorsqu'on conduit avec les facultés affaiblies par rapport à la distance parcourue par mois

En comparant l'impression qu'ont les répondants du risque d'arrestation pour conduite avec les facultés affaiblies et la distance qu'ils parcourent chaque mois (figure 9.10), il apparaît que les conducteurs qui parcourent une moins grande distance considèrent plus probable que les autres d'être intercepté et arrêté par la police en conduisant avec les facultés affaiblies par toutes les substances présentées, à l'exception de l'alcool pour laquelle l'écart n'est pas notable.

Figure 9.10 : Opinion sur le risque de se faire arrêter lorsqu'on conduit avec les facultés affaiblies par rapport à la distance parcourue par mois (deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7) (n = 3 888)				
Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie très improbable, 7 signifie très probable et 4 signifie plutôt probable. / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
Opinion sur le risque de se faire arrêter lorsqu'on conduit avec les facultés affaiblies par...	Moins de 500 km	De 500 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>L'alcool</i>	57	56	55	54
<i>La marijuana ou le cannabis</i>	23	23	17	19
<i>Les drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	41	36	33	31
<i>Les médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques</i>	13	10	8	10

Le taux d'aveu de comportements de conduite dangereux par rapport à la distance parcourue par mois

Une autre découverte intéressante concerne le recoupement entre les comportements de conduite dangereux avoués par les Canadiens et la distance qu'ils parcourent chaque mois (figure 9.11). Tout comme pour les questions précédentes, on remarque que l'opinion des conducteurs qui roulent le moins diffère grandement de celle des autres, particulièrement de celle des conducteurs qui parcourent 1001 km et plus par mois. Ici, les conducteurs qui conduisent 500 km ou moins par mois sont beaucoup moins susceptibles d'avouer manifester les comportements présentés ou de se considérer comme des contrevenants (de 2 à 7 sur l'échelle de 1 à 7) que ceux qui parcourent de grandes distances. Les seuls comportements qui échappent à cette tendance sont conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine, conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana et conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques.

Figure 9.11 : Taux d'aveu de comportements de conduite dangereux par rapport à la distance parcourue par mois (Contrevenants [deux cotes supérieures : 6 et 7 sur une échelle de 1 à 7]) (n = 3 888)				
À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants? Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie jamais, 7 signifie fréquemment et 4 signifie parfois. / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
	Moins de 500 km	De 500 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>Texter au volant</i>	18	24	28	38
<i>Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres</i>	23	30	35	40
<i>Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine</i>	2	1	1	3
<i>Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)</i>	31	39	49	46
<i>Dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute</i>	78	88	91	88
<i>Ne pas porter de ceinture de sécurité</i>	13	14	17	25
<i>Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures</i>	16	27	30	33
<i>Conduire en état de fatigue</i>	65	73	80	81
<i>Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana</i>	5	6	6	6
<i>Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques</i>	24	28	25	26

Les conséquences personnelles négatives subies par rapport à la distance parcourue

par mois

L'analyse des données sur les conséquences personnelles négatives subies par les conducteurs selon la distance parcourue par mois (figure 9.12) révèle que ceux qui roulent moins de 500 km sont proportionnellement beaucoup moins nombreux que ceux qui roulent 2001 km ou plus à recevoir des points d'inaptitude et à devoir payer une amende pour vitesse excessive ou pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant. Cette tendance est probablement le résultat d'une plus courte exposition au risque d'être puni pour avoir adopté un comportement répréhensible (plus une personne conduit, plus il est probable qu'elle manifeste un comportement de conduite dangereux et qu'elle en subisse les conséquences négatives).

Figure 9.12 : Conséquences personnelles négatives subies par rapport à la distance parcourue par mois (Oui) (n = 3 888)				
Au cours des cinq dernières années, avez-vous...? / En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?				
	Moins de 500 km	De 500 à 1000 km	De 1001 à 2000 km	2001 km ou plus
<i>Vu votre permis de conduire être suspendu?</i>	2	2	2	4
<i>Reçu des points d'inaptitude?</i>	10	13	20	25
<i>Payé une amende pour vitesse excessive?</i>	16	25	30	36
<i>Payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant?</i>	3	2	3	9
<i>Été impliqué(e) dans un accident de la route mortel ou causant des blessures?</i>	3	4	4	4

10. Les prédicteurs des comportements de conduite dangereux avoués

Matrice de corrélation des comportements de conduite dangereux

La figure 10.1 présente le coefficient de corrélation de Pearson représentant la relation entre les différents comportements de conduite dangereux à l'étude. La corrélation entre certains comportements est particulièrement élevée, par exemple, entre texter au volant et utiliser un téléphone mobile qui n'est pas mains libres et entre conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne et la méthamphétamine, conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana et conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures. Les autres corrélations sont assez modérées. Notons que conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance est le comportement qui semble se manifester le plus indépendamment des autres.

Figure 10.1

	Texter au volant	Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	Conduire de façon agressive	Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus	Ne pas porter de ceinture de sécurité	Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures	Conduire en état de fatigue	Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance
Texter au volant	1	0,538	0,275	0,316	0,244	0,159	0,255	0,270	0,217	0,066
Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres	0,538	1	0,220	0,272	0,248	0,215	0,210	0,268	0,202	0,093
Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine	0,275	0,220	1	0,207	0,044	0,231	0,302	0,126	0,460	0,188
Conduire de façon agressive	0,316	0,272	0,207	1	0,294	0,157	0,209	0,282	0,208	0,123
Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus	0,244	0,248	0,044	0,294	1	0,084	0,191	0,281	0,110	0,110
Ne pas porter de ceinture de sécurité	0,159	0,215	0,231	0,157	0,084	1	0,138	0,113	0,185	0,093
Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures	0,255	0,210	0,302	0,209	0,191	0,138	1	0,190	0,267	0,135
Conduire en état de fatigue	0,270	0,268	0,126	0,282	0,281	0,113	0,190	1	0,113	0,154
Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana	0,217	0,202	0,460	0,208	0,110	0,185	0,267	0,113	1	0,117

Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance	0,066	0,093	0,188	0,123	0,110	0,093	0,135	0,154	0,117	1
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---

Modèle de prévision de chaque comportement de conduite dangereux

Étant donné la relation apparente entre certaines des variables liées à la perception ainsi qu'entre l'âge et le sexe des répondants et les comportements de conduite dangereux, un modèle de régression multiple séquentielle a été utilisé afin de déterminer les principaux prédicteurs de chaque comportement ainsi que la relation entre les différents prédicteurs.

Texter au volant

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de texter au volant, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu et le sexe.

Selon le résumé du modèle (figure 10.2), les quatre variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : l'âge
- Modèle n° 2 : l'âge et la distance parcourue
- Modèle n° 3 : l'âge, la distance parcourue et le danger perçu de texter au volant
- Modèle n° 4 : l'âge, la distance parcourue, le danger perçu de texter au volant et le revenu

Selon ces résultats, l'utilisation d'un téléphone cellulaire pour texter au volant diminue avec l'âge, augmente avec la distance parcourue, diminue avec le danger perçu de texter au volant et augmente avec le revenu.

Figure 10.2

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,282	0,315	0,099	0,099	1,07475	0,099	327,112	1	2978	0,000
2	0,166	0,351	0,123	0,123	1,06017	0,025	83,536	1	2977	0,000
3	-0,075	0,361	0,130	0,129	1,05634	0,007	22,613	1	2976	0,000
4	0,059	0,365	0,133	0,132	1,05480	0,003	9,729	1	2975	0,002

Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire en parlant à un téléphone qui n'est pas mains libres, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu et le sexe.

Selon le résumé du modèle (figure 10.3), les quatre variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres
- Modèle n° 2 : le danger perçu de conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres et l'âge
- Modèle n° 3 : le danger perçu de conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres, l'âge et la distance parcourue par mois
- Modèle n° 4 : le danger perçu de conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres, l'âge, la distance parcourue par mois et le revenu du ménage

Selon ces résultats, l'utilisation d'un téléphone cellulaire diminue avec le danger perçu, et l'âge mais augmente avec la distance parcourue par mois et le revenu.

Figure 10.3

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,205	0,252	0,063	0,063	1,15899	0,063	201,289	1	2980	0,000
2	-0,181	0,314	0,098	0,098	1,13724	0,035	116,082	1	2979	0,000
3	0,151	0,341	0,116	0,115	1,12625	0,018	59,462	1	2978	0,000
4	0,063	0,345	0,119	0,118	1,12459	0,003	9,772	1	2977	0,002

Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu, le sexe, la probabilité d'être arrêté et accusé lorsqu'on conduit sous l'effet de la cocaïne ou de la méthamphétamine et l'effet perçu des drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine sur la conduite.

Selon le résumé du modèle (figure 10.4), les deux variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : l'effet perçu des drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine sur la conduite
- Modèle n° 2 : l'effet perçu des drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine sur la conduite et le danger perçu de conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine.

La conduite sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine est plus fréquente pour ceux qui sont d'avis qu'elles influencent peu la conduite et qui perçoivent moins de danger à manifester ce comportement.

Figure 10.4

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,039	0,117	0,014	0,013	0,50526	0,014	37,659	1	2710	0,000
2	-0,035	0,143	0,021	0,020	0,50358	0,007	19,042	1	2709	0,000

Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de la conduite agressive, l'âge, le sexe, le revenu du ménage, la distance parcourue par mois et la sécurité des routes locales.

Selon le résumé du modèle (figure 10.5), les cinq variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de la conduite agressive
- Modèle n° 2 : le danger perçu de la conduite agressive et l'âge
- Modèle n° 3 : le danger perçu de la conduite agressive, l'âge et le sexe
- Modèle n° 4 : le danger perçu de la conduite agressive, l'âge, le sexe et le revenu du ménage
- Modèle n° 5 : le danger perçu de la conduite agressive, l'âge, le sexe, le revenu du ménage et la distance parcourue par mois

La conduite agressive augmente avec la diminution du danger perçu, diminue avec l'âge, est plus fréquente chez les hommes et augmente avec le revenu et la distance parcourue.

Figure 10.5

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,202	0,215	0,046	0,046	1,21517	0,046	144,959	1	2989	0,000
2	-0,164	0,272	0,074	0,073	1,19770	0,028	88,865	1	2988	0,000
3	-0,283	0,294	0,086	0,085	1,18973	0,013	41,178	1	2987	0,000
4	0,112	0,308	0,095	0,094	1,18432	0,009	28,355	1	2986	0,000
5	0,06	0,312	0,097	0,096	1,18300	0,002	7,666	1	2985	0,006

Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu et le sexe.

Selon le résumé du modèle (figure 10.6), les six variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute
- Modèle n° 2 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute et le revenu du ménage
- Modèle n° 3 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute, le revenu du ménage et l'âge
- Modèle n° 4 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute, le revenu du ménage, l'âge et la distance parcourue par mois
- Modèle n° 5 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute, le revenu du ménage, l'âge, la distance parcourue par mois et la sécurité perçue des routes locales
- Modèle n° 6 : le danger perçu de dépasser de 10 km/h la limite de vitesse sur une autoroute, le revenu du ménage, l'âge, la distance parcourue par mois, la sécurité perçue des routes locales et le sexe.

Ces résultats indiquent que la vitesse excessive est plus fréquente chez ceux qui en perçoivent moins le danger, les jeunes conducteurs, les femmes, ceux dont le revenu est plus élevé, ceux qui parcourent une plus grande distance et ceux qui ont l'impression que les routes de leur collectivité sont sécuritaires.

Figure 10.6

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,465	0,428	0,183	0,183	1,84496	0,183	667,679	1	2981	0,000
2	0,306	0,454	0,206	0,206	1,81856	0,023	88,158	1	2980	0,000
3	-0,202	0,471	0,222	0,221	1,80147	0,015	57,823	1	2979	0,000
4	0,112	0,474	0,225	0,224	1,79806	0,003	12,329	1	2978	0,000
5	0,068	0,476	0,227	0,225	1,79615	0,002	7,309	1	2977	0,007
6	0,145	0,477	0,228	0,226	1,79514	0,001	4,351	1	2976	0,037

Ne pas porter de ceinture de sécurité

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois ainsi que l'âge, le revenu et le sexe.

Selon le résumé du modèle (figure 10.7), les cinq variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité
- Modèle n° 2 : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité et la distance parcourue par mois
- Modèle n° 3 : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité, la distance parcourue par mois et le sexe
- Modèle n° 4 : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité, la distance parcourue par mois, le sexe et le revenu du ménage
- Modèle n° 5 : le danger perçu de ne pas porter de ceinture de sécurité, la distance parcourue par mois, le sexe, le revenu du ménage et l'âge

Ces résultats indiquent que le port de la ceinture de sécurité est moindre chez les hommes et les conducteurs âgés, ceux qui perçoivent moins de danger à manifester ce comportement, ceux qui parcourent une plus grande distance et ceux dont le revenu est inférieur.

Figure 10.7

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,173	0,21	0,044	0,044	1,28673	0,044	137,589	1	2968	0,000
2	0,108	0,228	0,052	0,051	1,28182	0,008	23,767	1	2967	0,000
3	-0,176	0,236	0,056	0,055	1,27934	0,004	12,530	1	2966	0,000
4	-0,071	0,243	0,059	0,058	1,27755	0,003	9,308	1	2965	0,002
5	-0,047	0,247	0,061	0,059	1,27636	0,002	6,540	1	2964	0,011

Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures, la sécurité des routes locales , la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu, le sexe, l'effet perçu de l'alcool sur la conduite et la probabilité perçue d'être arrêté.

Selon le résumé du modèle (figure 10.8), les quatre variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures
- Modèle n° 2 : le danger perçu de conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures et le sexe
- Modèle n° 3 : le danger perçu de conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures, le sexe et l'effet perçu de l'alcool sur la conduite
- Modèle n° 4 : le danger perçu de conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures, le sexe, l'effet perçu de l'alcool sur la conduite et le revenu du ménage

Ces résultats indiquent que l'alcool au volant est plus fréquent chez les hommes, ceux dont le revenu est inférieur, ceux qui perçoivent moins de danger à manifester ce comportement et ceux qui considèrent que son effet est moindre.

Figure 10.8

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,209	0,287	0,082	0,082	1,03455	0,082	258,739	1	2880	0,000
2	-0,308	0,319	0,102	0,101	1,02375	0,019	62,105	1	2879	0,000
3	-0,054	0,327	0,107	0,106	1,02083	0,005	17,477	1	2878	0,000
4	-0,04	0,33	0,109	0,107	1,02020	0,001	4,583	1	2877	0,032

Conduire en état de fatigue

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire en état de fatigue, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu et le sexe.

Selon le résumé du modèle (figure 10.9), les cinq variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : l'âge
- Modèle n° 2 : l'âge et la distance parcourue par mois
- Modèle n° 3 : l'âge, la distance parcourue par mois et le revenu du ménage
- Modèle n° 4 : l'âge, la distance parcourue par mois, le revenu du ménage et le danger perçu de conduire en état de fatigue
- Modèle n° 5 : l'âge, la distance parcourue par mois, le revenu du ménage, le danger perçu de conduire en état de fatigue et la sécurité perçue des routes locales

La conduite en état de fatigue est plus fréquente chez les jeunes conducteurs, chez ceux qui parcourent de grandes distances, ceux qui perçoivent moins de danger à manifester ce comportement et ceux qui considèrent leurs routes locales comme sécuritaires.

Figure 10.9

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,208	0,176	0,031	0,031	1,47273	0,031	94,723	1	2970	0,000
2	0,216	0,234	0,055	0,054	1,45489	0,024	74,319	1	2969	0,000
3	0,165	0,259	0,067	0,066	1,44547	0,013	39,809	1	2968	0,000
4	-0,115	0,277	0,077	0,076	1,43805	0,010	31,702	1	2967	0,000
5	0,051	0,281	0,079	0,077	1,43678	0,002	6,272	1	2966	0,012

Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu, le sexe, l'effet perçu du cannabis et de la marijuana sur la conduite et la probabilité perçue d'être arrêté lorsqu'on conduit avec les facultés affaiblies par le cannabis ou la marijuana.

Selon le résumé du modèle (figure 10.10), les cinq variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana
- Modèle n° 2 : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana et l'effet perçu du cannabis ou de la marijuana sur la conduite
- Modèle n° 3 : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, l'effet perçu du cannabis ou de la marijuana sur la conduite et l'âge
- Modèle n° 4 : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, l'effet perçu du cannabis ou de la marijuana sur la conduite, l'âge et le sexe
- Modèle n° 5 : le danger perçu de conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana, l'effet perçu du cannabis ou de la marijuana sur la conduite, l'âge, le sexe et la sécurité perçue des routes locales

Ces résultats indiquent que conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana est un comportement plus fréquent chez ceux qui en perçoivent moins le danger et l'effet sur la conduite, les hommes, les jeunes conducteurs et ceux qui considèrent que la sécurité de leurs routes locale est faible.

Figure 10.10

Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,161	0,298	0,089	0,088	0,80818	0,089	264,848	1	2726	0,000
2	-0,092	0,34	0,116	0,115	0,79625	0,027	83,343	1	2725	0,000
3	-0,059	0,351	0,123	0,122	0,79306	0,007	22,938	1	2724	0,000
4	-0,116	0,357	0,128	0,126	0,79114	0,005	14,285	1	2723	0,000
5	-0,027	0,359	0,129	0,128	0,79053	0,002	5,198	1	2722	0,023

Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques

Le modèle de prédiction de ce comportement tient compte des variables suivantes : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques, la sécurité des routes locales, la distance parcourue par mois, l'âge, le revenu, le sexe, l'effet perçu des médicaments sur ordonnance sur la conduite et la probabilité perçue d'être arrêté.

Selon le résumé du modèle (figure 10.11), les cinq variables qui prédisent le mieux le comportement sont :

- Modèle n° 1 : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance
- Modèle n° 2 : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance et l'effet des médicaments sur ordonnance sur la conduite
- Modèle n° 3 : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance, l'effet des médicaments sur ordonnance sur la conduite et le sexe
- Modèle n° 4 : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance, l'effet des médicaments sur ordonnance sur la conduite, le sexe et la probabilité perçue d'être arrêté et accusé
- Modèle n° 5 : le danger perçu de conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance, l'effet des médicaments sur ordonnance sur la conduite, le sexe, la probabilité perçue d'être arrêté et accusé ainsi que l'âge

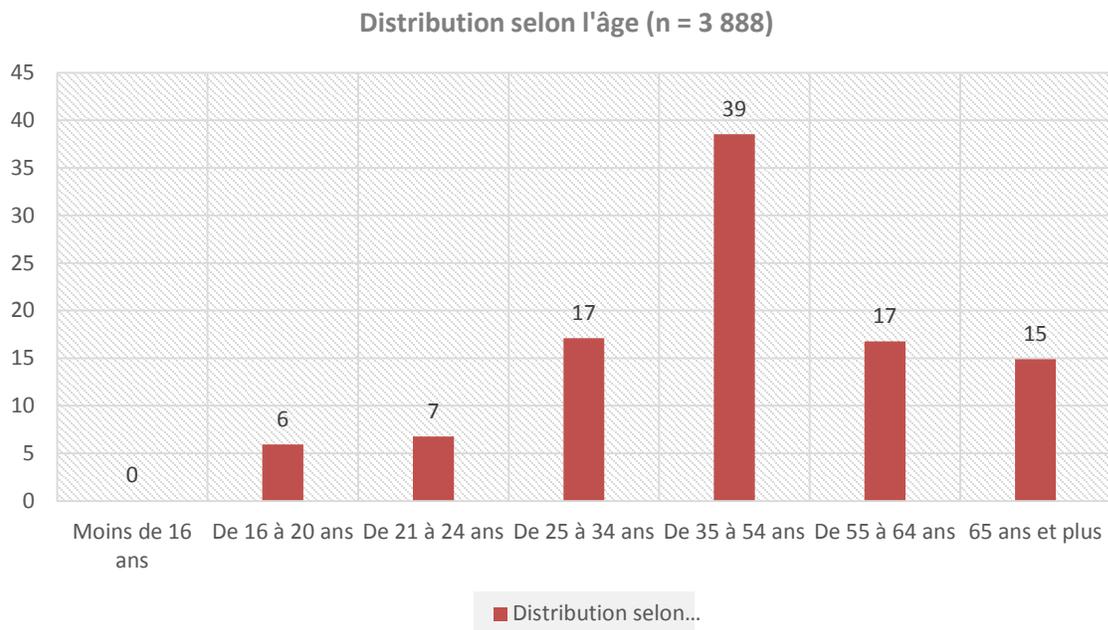
Ces résultats indiquent que la conduite après avoir pris des médicaments sur ordonnance est plus fréquente chez ceux qui en perçoivent moins le danger ou l'effet sur la conduite, les femmes, les conducteurs âgés et ceux qui croient peu probable d'être arrêté par la police.

Figure 10.11

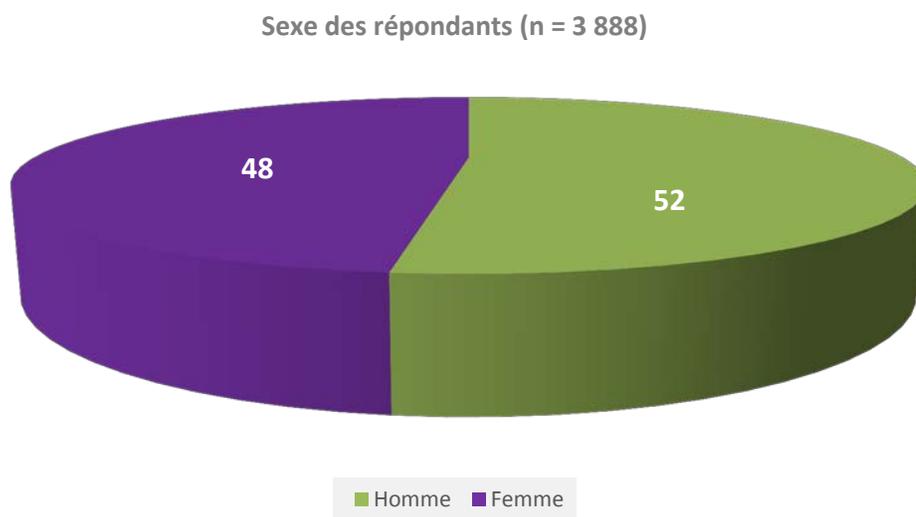
Résumé du modèle										
Modèle	Coefficient d'appartenance	R	R ²	R ² ajusté	Erreur type d'estimation	Statistiques de variation				
						Variation de R ²	Variation de F	df1	df2	Variation significative de F
1	-0,229	0,242	0,059	0,058	1,38076	0,059	168,743	1	2704	0,000
2	-0,133	0,275	0,075	0,075	1,36868	0,017	48,963	1	2703	0,000
3	0,28	0,292	0,085	0,084	1,36184	0,010	28,214	1	2702	0,000
4	-0,044	0,296	0,088	0,086	1,36003	0,003	8,217	1	2701	0,004
5	0,053	0,3	0,090	0,088	1,35860	0,002	6,691	1	2700	0,010

11. Les données démographiques

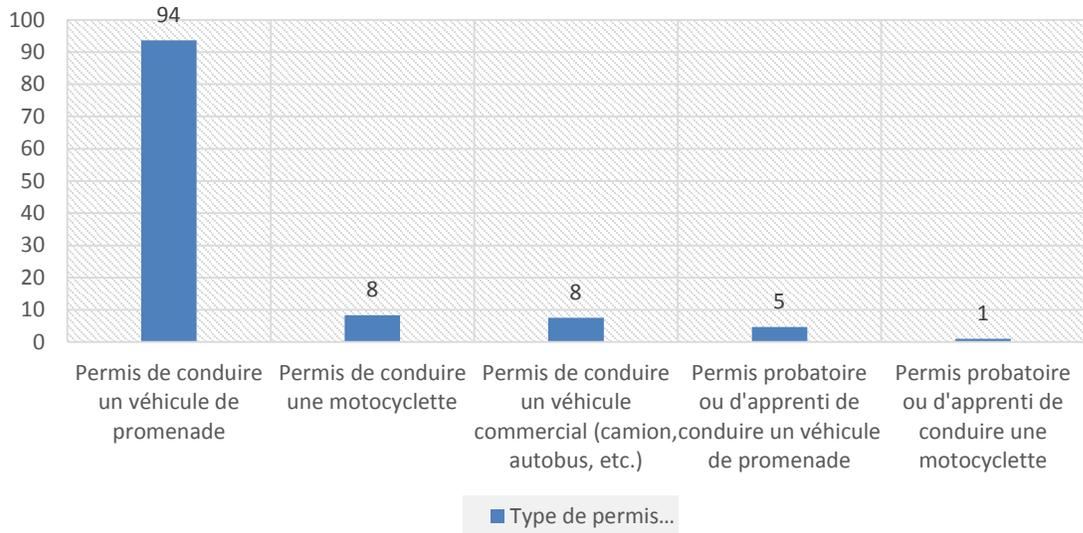
Les figures suivantes présentent les caractéristiques démographiques des répondants au sondage.



Nous aimerions recueillir l'opinion de participants de différents groupes d'âge. Pouvez-vous me dire dans lequel de ces groupes d'âge vous vous situez?

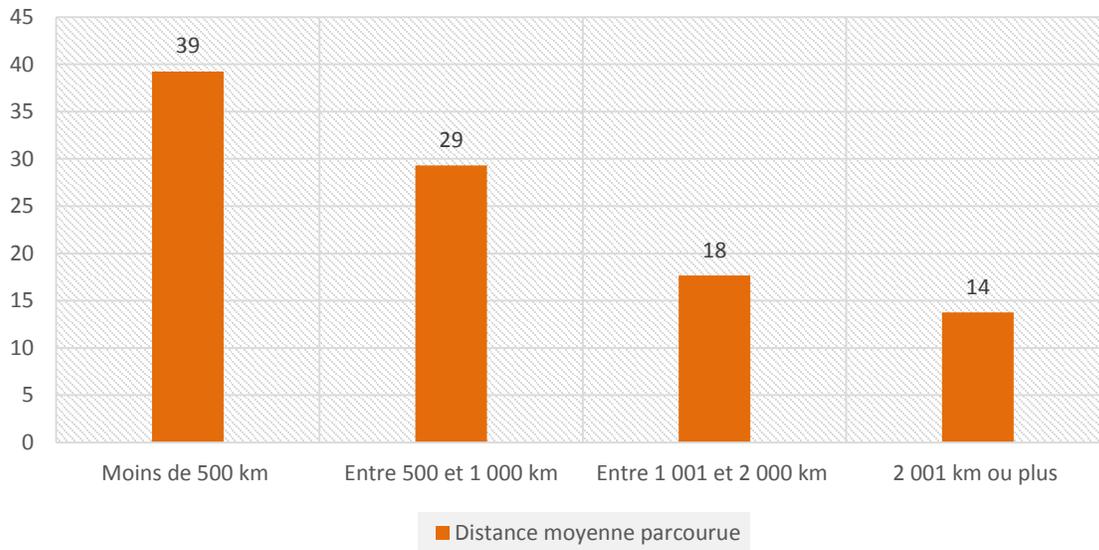


Type de permis de conduire (n = 3 888)



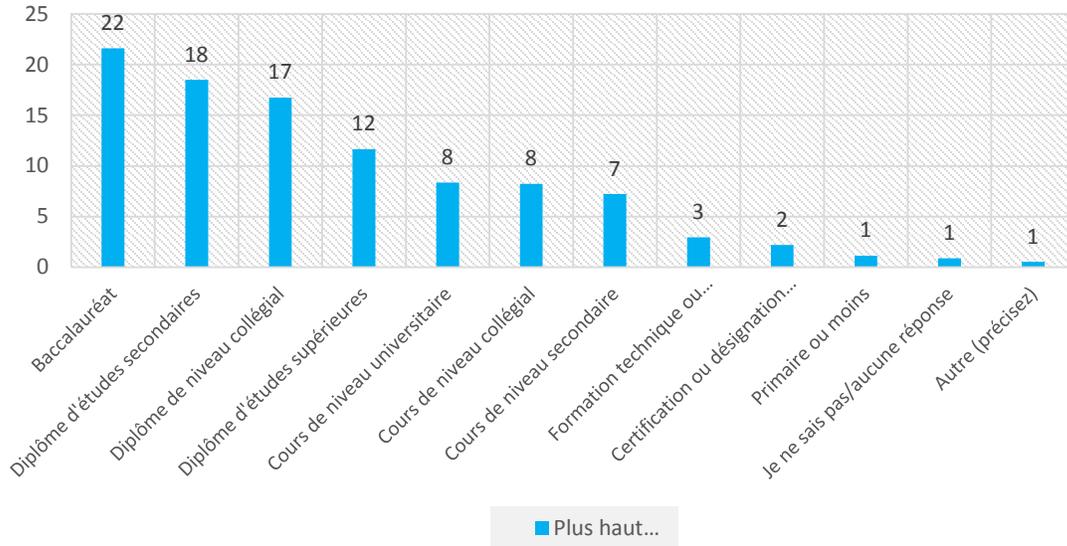
Êtes-vous titulaire de l'un des permis de conduire valides parmi les suivants?

Distance parcourue par mois (km) (n = 3 888)



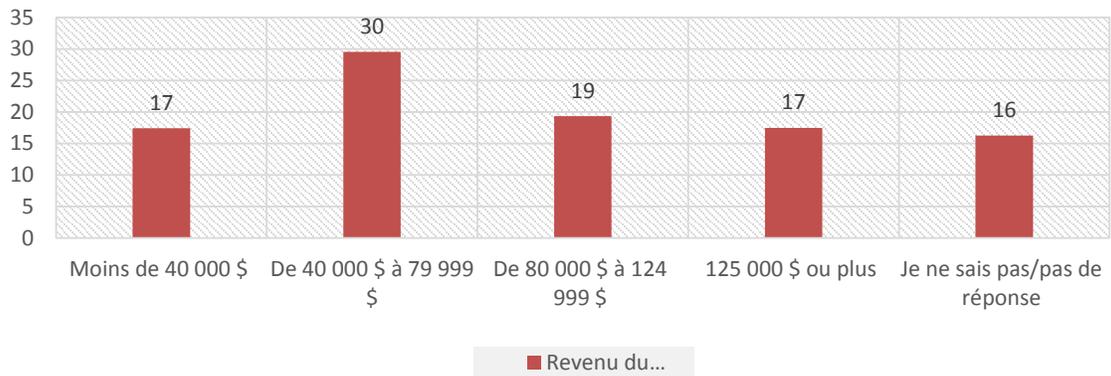
En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois? MOYENNE = 906

Scolarité (n = 3 888)



Quel est le niveau de scolarité le plus élevé que vous avez atteint?

Revenu du ménage (n = 3 888)



Quel est le revenu annuel brut de votre ménage?

Annexe I : Questionnaire

Questionnaire final du sondage

26 mai 2014

Bonjour/Bonsoir, je vous appelle de Forum Research pour le compte du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Nous effectuons une enquête pour recueillir l'opinion des gens concernant la sécurité routière au Canada. Vos réponses demeureront confidentielles et ne seront analysées que globalement avec celles des autres répondants au sondage.

1a. Nous aimerions recueillir l'opinion de participants de différents groupes d'âge. Pouvez-vous me dire dans lequel de ces groupes d'âge vous vous situez? (LIRE LA LISTE – SURVEILLER LES QUOTAS)

Moins de 16 ans – METTRE FIN À L'ENTREVUE

Entre 16 et 20 ans

Entre 21 et 24 ans

Entre 25 et 34 ans

Entre 35 et 54 ans

Entre 55 et 64 ans

65 ans ou plus

1b. INSCRIRE LE SEXE : (SURVEILLER LES QUOTAS)

Homme1

Femme2

2. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire valide parmi les suivants? (LIRE LA LISTE)

Permis de conduire un véhicule de promenade1

Permis probatoire ou d'apprenti de conduire un véhicule de promenade 2

Permis de conduire une motocyclette.....3

Permis probatoire ou d'apprenti de conduire une motocyclette..... 4

Permis de conduire un véhicule commercial (camion, autobus, etc.)..... 5

Aucun 9

Mettre fin à l'entrevue si le répondant n'a aucun permis

3a. Avez-vous conduit un véhicule à moteur (véhicule automobile) au cours des 30 derniers jours?

Oui.....	1
Non	2
Je ne sais pas	9

Mettre fin à l’entrevue si le répondant n’a pas conduit de véhicule dans les 30 derniers jours OU s’il ne sait pas

3b. En moyenne, environ combien de kilomètres conduisez-vous chaque mois?

Moins de 500 km	1
Entre 500 et 1 000 km	2
Entre 1 001 et 2 000 km	3
2 001 km ou plus	4

4. Globalement, comment qualifieriez-vous le niveau de sécurité routière de votre communauté?

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout sécuritaire, 7 signifie extrêmement sécuritaire et 4 signifie plutôt sécuritaire.

1 Pas du tout sécuritaire	1
2	2
3	3
4 Plutôt sécuritaire.....	4
5	5
6	6
7 Extrêmement sécuritaire	7
Je ne sais pas.....	9

5. À quel point diriez-vous que les routes sont sécuritaires pour chacun des groupes suivants?

Rendre aléatoire

5a. Les conducteurs de voitures, de fourgonnettes, de véhicules utilitaires sport et de camionnettes

5b. Les motocyclistes

5c. Les cyclistes

5d. Les piétons

5e. Les conducteurs de véhicules commerciaux (gros camions et tracteurs semi-remorques)

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout sûres, 7 signifie extrêmement sûres et 4 signifie plutôt sûres.

1 Pas du tout sécuritaires	1
2	2
3	3

4 Plutôt sécuritaires	4
5	5
6	6
7 Extrêmement sécuritaires.....	7
Je ne sais pas	9

6. En utilisant une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout, 7 signifie beaucoup et 4 dans une certaine mesure, à quel point diriez-vous que les règles de la route sont... ?

Rendre aléatoire

- 6a. Respectées par les piétons**
- 6b. Respectées par les cyclistes**
- 6c. Respectées par vous en tant que conducteur**
- 6d. Respectées par les conducteurs de gros véhicules (camions, tracteurs semi-remorques)**
- 6e. Respectées par les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans**
- 6f. Respectées par les conducteurs de 65 ans et plus**

1 Pas du tout	1
2	2
3	3
4 Dans une certaine mesure	4
5	5
6	6
7 Beaucoup	7
Ne sais pas	

7. Selon vous, jusqu'à quel point les comportements suivants sont-ils dangereux?

Rendre aléatoire

- 7a. Texter au volant**
- 7b. Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres**
- 7c. Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine**
- 7d. Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)**
- 7e. Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute**
- 7f. Ne pas porter de ceinture de sécurité**
- 7g. Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures**
- 7h. Conduire en état de fatigue**
- 7i. Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana**
- 7j. Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques**

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout dangereux, 7 signifie extrêmement dangereux et 4 signifie plutôt dangereux.

1 Pas du tout dangereux	1
2	2
3	3
4 Plutôt dangereux	4
5	5
6	6
7 Extrêmement dangereux	7
Je ne sais pas	9

Les prochaines questions portent sur la distraction au volant et l'influence de l'alcool et des drogues sur la conduite.

8. Selon vous, au cours des cinq dernières années, les comportements suivants au volant sont-ils devenus moins fréquents, plus fréquents ou sont-ils restés au même niveau?

Rendre aléatoire

- 8a. Conduire après avoir consommé de l'alcool**
- 8b. Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana**
- 8c. Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine**
- 8d. Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques**
- 8e. Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres**
- 8f. Texter au volant**

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie beaucoup moins fréquents, 7 signifie beaucoup plus fréquents et 4 signifie restés au même niveau.

1 Beaucoup moins fréquents	1
2	2
3	3
4 Restés au même niveau	4
5	5
6	6
7 Beaucoup plus fréquents	7
Je ne sais pas	9

9. Êtes-vous d'accord ou non que l'utilisation des substances suivantes compromet la capacité d'une personne à conduire de façon sécuritaire?

Rendre aléatoire

- 9a. Alcool**
- 9b. Marijuana ou cannabis**
- 9c. Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine**

9d. Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie fortement en désaccord, 7 signifie fortement d'accord et 4 signifie ni en accord, ni en désaccord.

1 Je suis fortement en désaccord	1
2	2
3	3
4 Je ne suis ni d'accord, ni en désaccord	4
5	5
6	6
7 Je suis fortement d'accord	7
Je ne sais pas	9

10. Quelle est la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et accusé par la police lorsqu'il conduit sous l'effet des substances suivantes?

Rendre aléatoire

10a. Alcool

10b. Marijuana ou cannabis

10c. Drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine

10d. Médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie très improbable, 7 signifie très probable et 4 signifie plutôt probable.

1 Très improbable	1
2	2
3	3
4 Plutôt probable	4
5	5
6	6
7 Très probable	7
Je ne sais pas	9

Les prochaines questions sollicitent votre opinion quant aux façons d'améliorer la sécurité routière et de les communiquer au public.

11. Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Comment évalueriez-vous l'efficacité des mesures suivantes?

Rendre aléatoire

- 11a. Meilleure détection des conducteurs dont les facultés sont affaiblies
- 11b. Alcootest spontané obligatoire pour tous les conducteurs
- 11c. Utilisation des médias sociaux comme Facebook, Twitter ou YouTube pour encourager les bons comportements de sécurité routière
- 11d. Utilisation plus intensive des radars photographiques pour détecter les conducteurs dont la vitesse est excessive
- 11e. Panneaux électroniques ou affiches à propos de la sécurité routière placés au bord de la route
- 11f. Véhicules autonomes qui se conduisent eux-mêmes, p.ex. voiture Google
- 11g. Caméras aux feux de circulation pour détecter les conducteurs qui brûlent les feux rouges

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie pas du tout efficaces, 7 très efficaces et 4 un peu efficaces.

1 Pas du tout efficace	1
2	2
3	3
4 Un peu efficace	4
5	5
6	6
7 Très efficace	7
Je ne sais pas	9

12. Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu une campagne de publicité sur la sécurité routière ou en avez-vous entendu parler?

Oui	1
Non	2
Je ne sais pas/pas de réponse	9

13. Dans les 12 derniers mois, vous souvenez-vous avoir vu ou entendu l'une des campagnes de publicité sur la sécurité routière suivantes?

Rendre aléatoire

13a. La campagne sur l'alcool au volant RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere)

13b. La campagne sur l'alcool au volant Opération ruban rouge de MADD

13c. La campagne sur l'alcool au volant Arrivez sain et sauf : la sobriété au volant

13d. La campagne Laisse faire le cellulaire

13e. La Journée nationale du souvenir des victimes de la route

13f. La stratégie de sécurité routière 2015

Oui	1
Non	2
Je ne sais pas/pas de réponse	9

Les prochaines questions concernent vos habitudes de conduite. De nouveau, les réponses à ces questions demeureront confidentielles et ne seront analysées que globalement avec celles des autres répondants au sondage.

14. À quelle fréquence adoptez-vous les comportements suivants?

Rendre aléatoire

14a. Texter au volant

14b. Conduire en parlant à un téléphone mobile qui n'est pas mains libres

14c. Conduire sous l'effet de drogues comme la cocaïne ou la méthamphétamine

14d. Conduire de façon agressive (faire des déplacements successifs, suivre une autre voiture de trop près, etc.)

14e. Dépasser la limite de vitesse de 10 km/h sur l'autoroute alors qu'elle est de 80 km/h ou plus

14f. Ne pas porter de ceinture de sécurité

14g. Conduire après avoir consommé deux boissons alcoolisées ou plus dans les deux dernières heures

14h. Conduire en état de fatigue

14i. Conduire après avoir consommé du cannabis ou de la marijuana

14j. Conduire après avoir pris des médicaments sur ordonnance comme des analgésiques, des tranquillisants, des sédatifs, des antidépresseurs ou des antihistaminiques classiques

Situez votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 signifie jamais, 7 signifie fréquemment et 4 signifie parfois

1 Jamais	1
2	2
3	3
4 Parfois	4
5	5
6	6
7 Fréquemment	7

Je ne sais pas 9

15. Au cours des cinq dernières années, avez-vous...

Rendre aléatoire

15a. vu votre permis de conduire être suspendu?

15b. reçu des points d'inaptitude?

15c. payé une amende pour vitesse excessive?

15d. payé une amende pour avoir parlé au cellulaire ou texté au volant?

15e. été impliqué(e) dans un accident de la route mortel ou ayant causé des blessures?

Oui 1

Non 2

Je ne sais pas 9

Ces dernières questions sont uniquement à des fins statistiques. Elles demeureront strictement confidentielles et ne seront analysées que globalement avec celles des autres répondants au sondage.

16. Quel est le niveau de scolarité le plus élevé que vous avez atteint?

Primaire ou moins 1

Cours à l'école secondaire 2

Diplôme d'études secondaires 3

Cours de niveau collégial 4

Cours de niveau universitaire 5

Diplôme de niveau collégial 6

Baccalauréat 7

Diplôme d'études supérieures 8

Formation technique ou d'apprenti 9

Certification ou désignation professionnelle 10

Autre (précisez) 77

Je ne sais pas/pas de réponse 99

17. Quel est le revenu annuel brut de votre ménage?

Moins de 40 000 \$ 1

De 40 000 \$ à 79 999 \$ 2

De 80 000 \$ à 124 999 \$ 3

125 000 \$ ou plus 4

Je ne sais pas/pas de réponse 99

Annexe II : Tables de données

Les tables de données sont offertes sur demande. Communiquer avec vtodd@ccmta.ca pour plus de renseignements.