

SÉCURITÉ OU INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CULTURE POPULAIRE

ENQUÊTE SUR LA TOLÉRANCE À L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DES DÉTENTEURS DE
PERMIS DE CONDUIRE DU QUÉBEC

Novembre 2011

À PROPOS DE LA FONDATION CAA-QUÉBEC

La Fondation CAA-Québec, mise en place en 2008 par CAA-Québec, est un organisme entièrement autonome dont la mission première consiste à soutenir la réalisation de recherches en sécurité routière, dans l'objectif ultime de contribuer à la réduction du nombre de personnes tuées et blessées sur les routes du Québec.

Les recherches financées par la Fondation CAA-Québec ont pour mandat de faire progresser les connaissances sur des thématiques bien ciblées en vue de mieux définir les actions à prendre pour améliorer la sécurité routière et d'instaurer des programmes de prévention appropriés. Au cœur de ces programmes se trouve notamment l'éducation, l'une des raisons d'être initiales de la Fondation CAA-Québec.

Novembre 2011

Fondation CAA-Québec
444, rue Bouvier,
Québec (Québec) G2J 1E3
Téléphone : 418 626-6222
Courriel : info@fondationcaaquebec.org

Fondation CAA-Québec

© 2011

SÉCURITÉ OU INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CULTURE POPULAIRE

ENQUÊTE SUR LA TOLÉRANCE À L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DES DÉTENTEURS DE PERMIS DE CONDUIRE DU QUÉBEC

Nathalie Beaulieu

Note : Dans ce rapport, le générique masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

SOMMAIRE

Une croyance assez répandue dans le milieu de la sécurité routière veut que la population se soit collectivement résignée à l'accidentalité routière. Une culture de l'indifférence, ou tout au mieux de la tolérance, se serait installée au sein de la population en raison du fait qu'elle en serait venue à considérer l'accident de la route comme un phénomène banal, comme un sous-produit du système de circulation que l'on peut certes déplorer mais sur lequel nous n'aurions finalement qu'assez peu d'emprise. Le remède semble dès lors tout trouvé : si l'on parvient à sensibiliser le public, si on le convainc de ne plus envisager l'accident de la route comme une fatalité, son niveau de préoccupation augmentera, ce qui aura pour effet d'entraîner une mobilisation de l'action politique et citoyenne, l'adoption de comportements plus sécuritaires et, en bout de ligne, une diminution des collisions routières. Cette logique causale apparaît des plus séduisantes. Elle repose toutefois sur des assomptions fragiles. Sommes-nous bien certains que la population minimise l'importance de l'accidentalité routière ? Qu'elle considère généralement que la mort et les blessures sur la route sont inéluctables ? Qu'elle manifeste de l'indulgence vis-à-vis les comportements dangereux sur la route, voire même qu'elle les approuve ?

Notre enquête avait pour objectif premier d'évaluer le niveau de tolérance à l'insécurité routière des détenteurs de permis de conduire du Québec en questionnant ces différents *a priori*. L'originalité de notre démarche tient surtout au fait que nous avons choisi de situer l'analyse dans une perspective culturelle, en cherchant à identifier ce qui rassemble les détenteurs de permis de conduire bien plus que ce qui les divise, en focalisant le regard non pas d'abord sur leurs dissidences, mais bien sur les points de vue et les façons de se comporter qu'ils ont en commun. Notre enquête avait également pour objectif de repérer l'existence de sous-cultures particulières dans la population des détenteurs de permis de conduire, via un examen systématique des variations inter-groupes (sexe, âge, région d'habitation, etc.).

L'enquête a été réalisée à l'aide de questionnaires postaux acheminés auprès d'un échantillon représentatif de la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. Le questionnaire abordait cinq grandes thématiques : le niveau de connaissance du bilan routier, le niveau de préoccupation pour l'insécurité sociale résultant des accidents de la route, le niveau d'insécurité

ressentie au plan personnel, les normes comportementales (pour soi et telles que perçues chez autrui), de même que les croyances et opinions relatives aux causes et à la prévention des accidents de la route. Un peu plus de 1 700 personnes ont rempli le questionnaire (taux de réponse de 34%). L'échantillon recueilli n'est pas sans faille notamment parce qu'il ne compte qu'un nombre très restreint d'apprentis conducteurs – insuffisamment en fait pour que l'on puisse considérer qu'il couvre adéquatement cette partie de la population des détenteurs de permis de conduire. L'analyse des autres composantes indique toutefois que notre échantillon s'avère conforme aux exigences et qu'il représente assez fidèlement la population des détenteurs de permis de conduire du Québec (détenteurs d'un permis de conduire régulier ou probatoire). La marge d'erreur sur les résultats globaux est de $\pm 2,4\%$, dans un intervalle de confiance de 95% (19 fois sur 20).

À la lumière des résultats observés, on ne peut sûrement pas conclure que les détenteurs de permis de conduire du Québec montrent les signes d'une grande tolérance à l'insécurité routière. Pour la plupart, ils sous-estiment assez largement l'ampleur du bilan routier. Cela n'empêche pas cependant qu'ils considèrent que les accidents de la route représentent un problème social d'importance, qui mérite que l'on s'y attaque et surtout, qui n'est pas nécessairement irrémédiable. Si cette « conscience sociale » ne parvient pas à se traduire par un mouvement de mobilisation citoyenne, c'est de toute évidence en bonne partie en raison du fait que la menace de l'accident ne les atteint pas personnellement, qu'ils ont assez peu à l'esprit qu'ils pourraient eux-mêmes faire les frais de l'insécurité routière. Il appert au surplus que la plupart des comportements de conduite que nous leur avons soumis – comportements qui correspondent pour la quasi totalité soit à des infractions formelles au Code de la sécurité routière, soit à des incartades par rapport aux règles optimales de bonne conduite – ne reçoivent généralement pas leur approbation. Il est assez manifeste cependant que les détenteurs de permis de conduire ont tendance à penser que les autres acceptent davantage qu'eux plusieurs de ces comportements.

Un certain nombre de différences inter-groupes se sont présentées, particulièrement au chapitre des normes comportementales. À strictement parler toutefois, on ne peut pas prétendre que de véritables sous-cultures se sont dégagées de nos observations.

Le principal problème qui semble miner la « culture de la route » tient au fait que l'on est porté à croire que les *autres* tolèrent les mauvais comportements routiers. Réorienter les perceptions quant aux comportements adoptés et approuvés dans la communauté des détenteurs de permis de conduire pourrait à plus d'un égard s'avérer une entreprise profitable.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
Que savons-nous à propos de la culture des usagers de la route ?.....	4
Le thème de la culture dans la recherche sur les comportements des usagers.....	4
Les définitions de la culture des usagers de la route.....	6
Les postulats relatifs à la culture et les questions qu'ils soulèvent.....	11
Sommes-nous absolument certains que la population tolère le bilan routier actuel ?	11
Quelles sont les considérations sur lesquelles la population s'appuie pour évaluer l'importance de l'insécurité routière ?	13
Sommes-nous absolument certains qu'actuellement la population adopte sciemment des comportements insécuritaires ?	17
Les objectifs poursuivis dans l'enquête.....	23
La méthode d'enquête	25
Les caractéristiques de l'échantillon sélectionné.....	25
Le contenu du questionnaire	29
Le contenu de l'envoi et les procédures employées.....	30
Les procédures relatives au tirage des dix prix de 250\$	31
Les procédures relatives à l'envoi postal	32
Résultats	33
Les taux de réponse observés par catégorie de répondants	34
La répartition initiale de l'échantillon recueilli	36
La répartition selon le sexe et l'âge.....	36
La répartition selon le type de permis possédé	37
La répartition selon la langue.....	38
La répartition selon la région d'habitation.....	40
Le profil des répondants	42
Le niveau de connaissance du bilan routier du Québec	55
La préoccupation pour l'insécurité sociale	62
La préoccupation pour l'insécurité personnelle.....	67
Les croyances et opinions relatives aux causes et à la prévention des accidents de la route	74
Les normes comportementales.....	85

Les comportements de conduites adoptés (les normes actualisées).....	85
Les variations observées en fonction du sexe.....	94
Les variations observées en fonction de l'âge.....	95
Les variations observées en fonction de la langue	99
Les variations observées en fonction de la région d'habitation.....	100
Les variations observées en fonction du profil de conduite.....	102
En résumé.....	104
Les comportements de conduite adoptés par les autres (les normes descriptives).....	109
Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants	116
Les comportements acceptables pour soi (les normes morales)	121
Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants	125
En résumé.....	130
Les comportements acceptables pour autrui (les normes injonctives).....	132
Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants	138
Les variations observées en fonction du sexe.....	139
Les variations observées en fonction de la langue	140
Les variations observées en fonction de la région d'habitation.....	141
Les variations observées en fonction de l'âge.....	142
En résumé.....	145
Les vitesses insécuritaires	146
Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants	151
Les variations observées en fonction du sexe.....	151
Les variations observées en fonction de la langue	152
Les variations observées en fonction du profil de conduite.....	153
Les variations observées en fonction de la région d'habitation.....	154
Les variations observées en fonction de l'âge.....	155
En résumé.....	157
Conclusion	160
Résumé des observations	160
Discussion.....	171
Références bibliographiques	179
Annexes	188

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	La répartition, selon le sexe et l'âge, de l'échantillon extrait du fichier de la SAAQ	26
Tableau 2 :	La répartition de l'échantillon extrait du fichier de la SAAQ selon la langue, la région administrative d'habitation et le type de permis possédé.....	27
Tableau 3 :	Les taux de réponse obtenus en fonction des principales caractéristiques des répondants.....	34
Tableau 4 :	La répartition initiale de l'échantillon selon le sexe et l'âge.....	36
Tableau 5 :	La répartition initiale de l'échantillon selon le type de permis possédé	37
Tableau 6 :	La répartition initiale de l'échantillon selon la langue de correspondance et selon la langue parlée le plus souvent à la maison	39
Tableau 7 :	La répartition initiale de l'échantillon selon la région d'habitation.....	40
Tableau 8 :	Les caractéristiques sociodémographiques des répondants (données pondérées).....	42
Tableau 9 :	Les caractéristiques des répondants relatives à la conduite automobile (données pondérées).....	46
Tableau 10 :	Le degré de menace au bien-être et à la sécurité de la population du Québec : les accidents de la route comparés à d'autres problèmes sociaux	62
Tableau 11 :	Les champs d'intervention dans lesquels on devrait investir : l'objectif de rendre les routes plus sécuritaires comparé à d'autres objectifs	65
Tableau 12 :	La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire pensent au risque d'être eux-mêmes impliqués dans un accident de la route	69
Tableau 13 :	L'importance relative qu'accordent les détenteurs de permis de conduire du Québec à différentes causes d'accident.....	74
Tableau 14 :	La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire du Québec adoptent différents comportements.....	87
Tableau 15 :	La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire pensent au risque de recevoir une contravention.....	107
Tableau 16 :	La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire du Québec observent, chez les autres conducteurs, les différents comportements évalués	110
Tableau 17 :	Le niveau d'acceptabilité que les détenteurs de permis de conduire du Québec accordent à différents comportements	121

Tableau 18 : Le niveau d'acceptabilité des différents comportements de conduite que les détenteurs de permis de conduire ont le sentiment de retrouver chez les autres conducteurs.....	133
Tableau 19 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon le sexe.....	151
Tableau 20 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon la langue	152
Tableau 21 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon le profil de conduite	153
Tableau 22 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon la région d'habitation	154
Tableau 23 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon l'âge	155

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Les estimations du nombre de décès.....	56
Figure 2 :	Les estimations du nombre de blessés graves	57
Figure 3 :	La quantité de décès attribuables aux accidents de la route comparée à celle des décès attribuables à d'autres causes	60
Figure 4 :	Pourcentages de gens ayant répondu que les problèmes présentés menacent assez ou beaucoup le bien-être et la sécurité de la population du Québec.....	63
Figure 5 :	L'évolution ou la stagnation du sentiment de sécurité des détenteurs de permis de conduire du Québec.....	67
Figure 6 :	La perception qu'ont les détenteurs de permis de conduire du risque qu'ils courent d'être eux-mêmes responsables d'un accident de la route	71
Figure 7 :	Pourcentages de gens ayant répondu que les causes présentées sont souvent ou très souvent responsables d'accidents	75
Figure 8 :	Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « La plupart des accidents de la route sont évitables ».....	78
Figure 9 :	Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents »	79
Figure 10 :	Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « On peut mourir ou être blessé dans un accident même si on conduit toujours de façon prudente »	80
Figure 11 :	Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux ».....	81
Figure 12 :	Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements ».....	83
Figure 13 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils n'adoptent jamais ou que rarement les comportements présentés.....	89
Figure 14 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils adoptent souvent ou très souvent les comportements présentés	90
Figure 15 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils n'observent jamais ou que rarement ces différents comportements chez les autres conducteurs.....	111

Figure 16 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils observent souvent ou très souvent ces différents comportements chez les autres conducteurs	112
Figure 17 :	La moyenne des comportements que les détenteurs de permis de conduire déclarent adopter comparée à celle des comportements qu'ils déclarent observer	114
Figure 18 :	Le jugement que les détenteurs de permis de conduire portent sur la façon de conduire des Québécois.....	119
Figure 19 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'il serait plutôt inacceptable (pas du tout ou peu acceptable) pour eux de conduire en adoptant ces comportements	123
Figure 20 :	Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils ont l'impression que les autres conducteurs trouvent plutôt inacceptable (pas du tout ou peu acceptable) de conduire en adoptant ces comportements	134
Figure 21 :	La comparaison des niveaux d'acceptabilité moyens des quinze comportements, tels qu'attribués pour soi et tels que perçus chez les autres.....	137
Figure 22 :	La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une autoroute dont la vitesse est limitée à 100 km/h.....	147
Figure 23 :	La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une route de campagne dont la vitesse est limitée à 90 km/h.....	148
Figure 24 :	La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une route située dans une ville ou dans un village et dont la vitesse est limitée à 50 km/h	149

REMERCIEMENTS

La présente enquête n'aurait pu être réalisée sans la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec. Nous tenons plus particulièrement à remercier pour leur coopération et leur soutien Madame Lyne Vézina, directrice des études et des stratégies en sécurité routière, Mesdames Louise Charron et Michelle Gendreau, également du Service des études et des stratégies en sécurité routière, de même que Monsieur Patrice Letendre du Service de la promotion de la sécurité routière.

Nos remerciements vont également à deux chercheurs en sécurité routière qui ont généreusement accepté de commenter le projet de questionnaire, Messieurs Guy Paquette et Jacques de Guise, respectivement professeur et professeur à la retraite du Département d'information et de communication de l'Université Laval, de même qu'à tout le personnel de CAA-Québec qui a participé à la réalisation du matériel d'enquête (particulièrement Mesdames Isabelle Bédard, Nadhya Dumais, Marichel Guay, Johanne Morin et Priscilla Racette).

INTRODUCTION

Les sociétés modernes sont mobiles. L'éducation, le travail, le commerce, les loisirs, toutes ces activités et bien d'autres encore reposent jusqu'à un certain point sur la circulation des biens et des personnes, et notamment sur les déplacements que permettent d'assurer les réseaux routiers existants. Le tribut payé par les individus et les sociétés pour tirer avantage de cette mobilité s'avère cependant très élevé. À l'échelle mondiale, « on estime que 1,2 million de personnes sont tuées et pas moins de 50 millions blessées chaque année » dans des accidents de la route (Organisation mondiale de la Santé [OMS], 2004, p. 1). Semblables chiffres attestent éloquemment que les traumatismes consécutifs aux accidents de la circulation constituent un problème de santé publique majeur. Les plus récentes statistiques disponibles indiquent d'ailleurs que les accidents de la route se classent au 9^e rang de toutes les causes de mortalité enregistrées dans le monde; chez les individus âgés entre 5 et 44 ans, il s'agit même de l'une des trois premières causes de décès (World Health Organization [WHO], 2009a).

La situation s'avère particulièrement alarmante dans certaines régions du globe où l'insécurité routière prend l'allure d'une véritable épidémie. En fait, plus de 90% des décès surviennent actuellement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, et dans bon nombre de ces pays le bilan routier ne cesse de se détériorer d'année en année (WHO, 2009a). Dans la très grande majorité des pays dits développés (ou à haut revenu) par contre, l'accroissement de l'insécurité routière semble en grande partie maîtrisé puisque le nombre de tués et de blessés comptabilisé dans ces pays s'est stabilisé ou s'est même abaissé – dans certains cas de manière considérable – au fil des trois dernières décennies.

Le Québec n'échappe pas à la règle observée dans la plupart des pays à haut revenu. Au cours des trente-cinq dernières années, un peu plus de 36 000 personnes ont trouvé la mort sur nos routes (Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 2011a) et plusieurs centaines de milliers d'autres y ont subi des blessures. Des progrès indéniables ont néanmoins été réalisés dans notre province puisqu'on y a constaté, de la fin des années 70 jusqu'à aujourd'hui, une baisse graduelle du nombre de décès et de blessures et ce, malgré la hausse du parc automobile et du kilométrage parcouru (Bordeleau, 2003; SAAQ, 2005 et 2011b). Le recul de l'insécurité routière se vérifie tout

particulièrement au chapitre de la mortalité : le bilan de l'année 2010, avec ses 487 décès, équivaut à une diminution de 74,3% comparativement au bilan de 1 893 décès enregistré en 1975 (SAAQ, 2011a).

Pareil constat ne doit cependant pas donner à penser que l'insécurité routière est en voie de disparaître au Québec puisque les bilans accidentologiques de la dernière décennie démontrent que la baisse de la mortalité tend à s'essouffler, et que l'on peine toujours à réduire de manière vraiment significative le nombre d'accidents occasionnant des blessures (graves et légères). Encore de nos jours, les routes du Québec sont chaque année le théâtre d'environ 30 à 35 000 accidents où périssent près de 500 personnes et où plus de 40 000 autres sont blessées (SAAQ, 2011b). Les coûts humains, sociaux et économiques que représentent de telles statistiques apparaissent amplement suffisants pour justifier que l'on poursuive la lutte à l'insécurité routière. Les progrès accomplis dans le passé, aussi positifs soient-ils, ne signifient certainement pas que le Québec peut maintenant se permettre de baisser la garde.

La présente enquête origine justement de la question à savoir si la population des usagers de la route du Québec, elle, n'a pas en quelque sorte abdiqué devant l'insécurité routière. La recherche a plus précisément été lancée sur la base des interrogations suivantes : Quelle place occupe la sécurité routière dans la vie des Québécois ? Devant tous ces accidents relatés au quotidien par les médias, n'ont-ils pas fini par accepter la situation, voyant ceux-ci comme une incontournable fatalité ? Jusqu'où, pour eux, est-il « normal » qu'il y ait des victimes de la route ? Les Québécois n'ont-ils pas à leur insu développé une certaine tolérance à l'égard de l'insécurité routière ? Et si oui, que peut-on faire pour renverser la situation ?

Derrière toutes ces questions apparaît en filigrane l'hypothèse selon laquelle les Québécois, en dépit de la gravité de la situation, accepteraient – ou du moins toléreraient – l'insécurité routière. Semblable postulat n'est à vrai dire pas nouveau ni non plus exclusivement imputé à la population du Québec. Depuis plus de vingt ans déjà, des chercheurs et intervenants en sécurité routière de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis, entre autres exemples, soutiennent que leur population respective tolère indûment l'insécurité routière. On évoque généralement pour corroborer la justesse de cette déclaration deux « preuves » principales : 1) l'absence de mobilisation dans la population, de regroupements de masse réclamant avec force que des mesures soient prises afin d'éradiquer l'accidentalité routière, et 2) les mauvaises conduites que plusieurs adoptent sur la route, particulièrement au regard des différents règlements routiers édictés (irrespect plus ou

moins généralisé des limitations de vitesse, passages sur feu rouge, non-respect des passages piétonniers, conduite sous l'effet de l'alcool ou des drogues, etc.).

Ce qu'il y a d'un peu plus nouveau toutefois, c'est que cette hypothèse relative à la tolérance à l'insécurité routière dont feraient preuve les populations se trouve maintenant enchâssée dans un discours sur la culture. On postule plus précisément qu'existerait au sein de nos sociétés une culture de l'indifférence, de la résignation, ou encore de la complaisance. En d'autres termes, la culture dans laquelle « baigneraient » nos populations ferait en sorte qu'une grande majorité d'individus ignorent, acceptent, ou même excusent certains types de (mauvais) comportements sur la route (Redshaw, 2001) et qu'ils tolèrent, du même coup, le nombre de tués et de blessés résultant chaque année de ces inconduites. Une conclusion apparaît dès lors incontournable : il nous faut « combattre » cette culture de la tolérance – dans la mesure où elle s'avère bel et bien présente dans la population – en travaillant à l'implantation d'une culture de la sécurité routière.

C'est en suivant cette ligne de pensée que le AAA Foundation for Traffic Safety a sollicité le concours de différents experts et chercheurs en sécurité routière en leur demandant de rédiger des textes articulés autour de l'une et/ou l'autre des trois questions suivantes : Qu'est-ce que la culture de la sécurité ? Comment peut-on la définir ou la mesurer ? Comment peut-on l'améliorer ? Cette initiative a donné lieu à la production de 22 articles qui ont été publiés en 2007 dans un recueil intitulé « Traffic Safety Culture in the United States : the Journey Forward ».

Les différents articles présentés dans l'ouvrage du AAA Foundation for Traffic Safety exposent bien entendu des idées intéressantes mais ils témoignent surtout des difficultés entourant l'évaluation – et *a fortiori* la modification – de la culture des usagers de la route. Non seulement doit-on déplorer dans ces textes – tout comme d'ailleurs dans la grande majorité des autres écrits parus sur le sujet – les multiples ambiguïtés qui subsistent autour de la notion même de « culture », mais doit-on aussi questionner les *a priori* et les jugements quelque peu expéditifs que bon nombre de ces textes véhiculent à propos de la culture des usagers de la route. Il s'est donc très rapidement avéré manifeste qu'avant de parvenir à évaluer le niveau de tolérance à l'insécurité routière caractérisant la culture des Québécois, un certain nombre de mises au point et de clarifications devaient être apportées. L'exposé de la problématique, qui figure dans le prochain chapitre, fait justement état des réflexions qui ont guidé le développement de notre enquête.

QUE SAVONS-NOUS À PROPOS DE LA CULTURE DES USAGERS DE LA ROUTE ?

LE THÈME DE LA CULTURE DANS LA RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS

Plusieurs facteurs peuvent potentiellement concourir à la survenue d'un accident de la route. De très nombreux chercheurs et intervenants œuvrant dans le champ de la sécurité routière soutiennent néanmoins la thèse à l'effet que la majorité des accidents s'avère liée aux comportements dangereux des usagers de la route. Un peu par voie de conséquence, plusieurs dizaines d'études portant sur ce que l'on appelle le « facteur humain » sont publiées chaque année dans le monde. La très vaste majorité des recherches effectuées sur le sujet s'intéressent cependant essentiellement à la *dimension individuelle* des conduites humaines, c'est-à-dire aux comportements qu'adoptent les différents usagers de la route en raison exclusive de leurs aptitudes particulières, de leurs attitudes et de leur personnalité. Plus souvent qu'autrement, on néglige de considérer que circuler sur le réseau routier constitue d'abord et avant tout une *activité sociale*. De fait, les usagers opèrent rarement en parfaite isolation; la plupart du temps, ils n'ont d'autre choix que de partager la route avec les autres (Fleiter et al., 2010). On se doit au surplus de convenir que les conduites adoptées dans la circulation sont pour une grande part régulées socialement (Fuller et al., 2008). Chaque individu est influencé par le comportement collectif des autres usagers de la route, et par les normes et les différentes façons de se comporter qu'il partage (ou croit partager) avec eux. Et comme il fait lui-même partie de ce collectif, l'individu contribue à son tour à influencer les autres en se comportant d'une telle manière plutôt que d'une telle autre (Fleiter et al., 2010; Ward et al., 2010; Zaidel, 1992). Les conduites qu'adoptent les individus dans la circulation ne représentent donc pas qu'une affaire privée; elles sont également et assez fortement façonnées par l'environnement social dans lequel évoluent les personnes, par les pratiques des autres usagers de la route qu'elles côtoient, par les règles (formelles et informelles) qui déterminent le déroulement de leurs interactions, et par les normes et les valeurs qui prévalent dans leur société. Parvenir à parfaitement comprendre cette dynamique ne s'avère cependant pas chose simple. Comme le soulignait Zaidel il y a déjà près de 20 ans (1992), les modèles et théories du comportement humain peinent à établir une véritable connexion entre l'individuel et le collectif, à clairement départager ce qui relève essentiellement du « caractère » des personnes impliquées, et ce qui relève du groupe ou de la société auquel elles appartiennent.

Et tout porte à croire que dans le champ spécifique de la recherche en sécurité routière, le commentaire de Zaidel s'avère encore d'actualité. Dans ce contexte, il n'est sans doute pas étonnant de constater que peu de travaux de recherche ont jusqu'à maintenant été menés sur la dimension sociale des conduites adoptées dans la circulation. Quelques voix commencent cependant à s'élever en ce sens et vont même dans certains cas jusqu'à militer en faveur d'un changement complet de paradigme : « in the area of general prevention and intervention, the individually focussed approach must rightly and increasingly be abandoned and preference given to a social one » (Huguenin, 2005, cité par Factor et al., 2007, p. 915).

La citation de Huguenin laisse de surcroît préfigurer que l'intérêt que l'on peut accorder à la dimension sociale des conduites ne se trouve pas que dans son potentiel théorique (c'est-à-dire dans sa capacité à nous permettre de mieux comprendre les comportements adoptés), mais également dans son potentiel au chapitre de l'intervention. En fait, si certains chercheurs et intervenants soutiennent qu'il nous faut maintenant examiner les questions des connaissances, des attitudes, et des comportements des usagers de la route dans une perspective plus globale, plus sociale, c'est aussi en raison du fait qu'ils considèrent que des mesures étendues à la population – et non pas seulement dirigées vers les seuls individus réputés être à risque d'accident – sont davantage susceptibles d'engendrer une amélioration significative du bilan routier (Girasek, 2006; Jonhston, 2010; Lund et Aaro, 2004; Ward et al., 2010).

L'émergence du thème particulier de la « culture » à laquelle on a assisté ces dernières années s'inscrit de toute évidence dans cette mouvance. Ce concept s'avère certes stimulant et prometteur. Il faut bien noter cependant qu'il s'insère dans un courant de recherche qui en est encore à ses tout premiers balbutiements, aussi sans doute faudra-t-il encore un certain temps avant que l'on ne puisse réellement en évaluer et en exploiter toute la valeur.

LES DÉFINITIONS DE LA CULTURE DES USAGERS DE LA ROUTE

« To change [culture], you must first know what you are changing. »
(Allen et Mercer, 2007, p. 99)

La toute première question que l'on se doit d'examiner concerne la signification même du concept de culture. À quoi fait-on référence, exactement, lorsque l'on traite de la culture des usagers de la route ?

Il faut d'abord préciser que, tous sujets d'étude confondus, l'on ne retrouve pas à l'heure actuelle dans la littérature en sciences humaines une définition consensuelle du terme « culture ». La situation est toutefois encore bien plus « éclatée » dans le champ spécifique de la sécurité routière, de toute évidence en bonne partie en raison du fait que très peu d'investigations ont jusqu'à maintenant été conduites sur le sujet (Jonhston, 2010). En fait, on commence surtout à retrouver des textes dans lesquels on *discute* de la culture, ou des textes où on l'évoque mais sans pour autant en faire le sujet central de la discussion.

Les définitions qui sont proposées dans les différents textes publiés apparaissent d'autant plus difficiles à résumer que les auteurs traitent tantôt de la culture de la circulation (traffic culture), tantôt de la culture de la conduite (driving culture)¹, et tantôt encore de la culture de la sécurité dans la circulation ou dans la conduite (traffic safety culture / driving safety culture).

Le AAA Foundation for Traffic Safety (2009), par exemple, définit la culture de la sécurité dans la circulation (traffic safety culture) comme correspondant à un climat social dans lequel la sécurité est hautement valorisée et rigoureusement poursuivie. Leur conception de la culture ne se limite par ailleurs pas qu'à la seule population des usagers de la route puisqu'elle inclut l'ensemble des acteurs du système de circulation routière. La culture de la sécurité s'avère ainsi pour eux :

... a culture in which highway authorities build safe roads, automakers build safe cars, legislators pass pro-safety laws, and motorists drive carefully and obey traffic safety laws; and perhaps most importantly, it entails a network of interdependent relationships in which all members value safety, do their part, and engage in serious public dialogue to seek ways to continually improve traffic safety and demand that all other members do so as well. (AAA Foundation for Traffic Safety, 2008, p. 1)

¹ Le terme « traffic culture » englobe l'ensemble des usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes, etc.) alors que le terme « driving culture » renvoie uniquement à la population des conducteurs.

On peut également relever comme second exemple la définition qu'ont adoptée Georgiev et Nolan, selon laquelle la culture de la sécurité représente un ensemble de valeurs, partagées par tous, et qui déterminent « how people are expected to think about and approach safety » (2009, p. IV-7).

Bien entendu, les différentes définitions de la « culture de la sécurité » que l'on peut retrouver dans la littérature n'ont pas toutes un caractère aussi général que celles données ci-dessus en exemples.² On peut néanmoins généralement reprocher à ceux qui ont choisi de traiter de la culture de la sécurité d'adopter une approche quelque peu tendancieuse puisqu'ils en viennent à statuer au préalable de ce qui devrait obligatoirement être observé dans la culture de la population. En fait, ces auteurs ne semblent pas tellement s'intéresser à dresser le portrait de la culture qui existe au sein de la société qu'à vérifier à quel point les croyances, les valeurs et les comportements de la population s'écartent du modèle idéal, c'est-à-dire du modèle dans lequel la sécurité routière apparaîtrait indubitablement valorisée et poursuivie en toutes circonstances, par chaque individu, dans chaque groupe social et à tous les niveaux d'organisation du système de circulation routière.

Il y a tout lieu de supposer que plusieurs de ceux qui ont opté pour cet angle d'approche se sont inspirés des théories du management où le concept de culture de la sécurité est déjà bien implanté et assez largement étudié (cf. la culture de la sécurité dans les organisations). Il faut cependant préciser que même dans ce secteur particulier de recherche, il est loin d'y avoir entente sur la définition de ce concept et que de nombreuses questions y font encore l'objet de discussion (ex.: Quel modèle théorique devrait-on utiliser pour caractériser la culture de la sécurité ? Comment peut-on la mesurer et comment doit-on interpréter ce qui est observé ? Comment la culture de la sécurité opère-t-elle, en quoi est-elle responsable du fonctionnement des organisations et des agissements des individus ? Etc.) (Cooper, 2000; Hale, 2000; Haukelid, 2008; Lund et Aaro, 2004; Wiegmann et al., 2007). Mais ce qu'il faut surtout considérer à ce chapitre, c'est qu'il ne s'avère pas du tout certain que l'on puisse si aisément transférer la conception managériale de la culture de la sécurité au monde beaucoup plus vaste de la circulation :

² Des définitions plus pointues, voire parfois même relativement complexes, sont également proposées dans la littérature comme en fait foi notamment l'extrait suivant :

For this paper the traffic-safety culture is defined as : *The totality of socially transmitted behavioral patterns, arts, beliefs, institutions, valuations, and all other products of human work and thought regarding traffic safety and the incidence of motor-vehicle-related crashes, injuries, and fatalities that guide social and individual behavior and are propagated through processes of individual learning.* (Eby et Bingham, 2007, p. 228)

The application of the safety-culture concept to traffic safety becomes much more tenuous when traffic safety culture is considered at the community or societal level. At this level, the boundaries of the system can be relatively ill defined, and members of the driving public are not employed as drivers by any organization (society). (Wiegmann et al., 2007, p. 120)

Les définitions que proposent les auteurs qui traitent uniquement de la « culture » (de la circulation ou de la conduite) apparaissent quant à elles encore plus variées et soulèvent à leur tour un certain nombre de questionnements. Pour ne donner que quelques exemples de ces définitions :

- La culture représente les normes et les valeurs partagées par les membres d'un groupe social (Taylor-Gooby, 2004);
- La culture correspond aux croyances, aux valeurs, aux normes, aux objets que les personnes utilisent, et qui guident leurs interactions sociales dans la vie quotidienne (Moeckli et Lee, 2007);
- La culture est un répertoire comportemental ou une boîte à outils qui inclut habitudes, habiletés, styles, et que les personnes emploient pour interpréter leur environnement et construire leurs stratégies d'action (Factor et al., 2007);
- La culture est un système ou un réseau d'actions créant significations et valeurs, et qui est produit à l'endroit où les humains se rencontrent en tant que participants à la circulation (Jonasson, 1999);
- La culture correspond aux pratiques communes, aux attentes et aux règles informelles que les conducteurs apprennent par l'observation des autres conducteurs présents dans leur communauté (Lonero, 2007);
- La culture est la vision du monde que les gens ont du système de circulation, vision qui inclut leur compréhension et leur évaluation intuitives des différentes composantes du système et de la manière avec laquelle elles interagissent; c'est la théorie que les gens ont du « how things work » et qui est dérivée de l'expérience directe, des inférences faites en observant les autres, de l'instruction, des médias, et des discussions qu'ils ont avec les autres (Zaidel, 1992).

Il ne saurait s'agir ici de chercher à déterminer quelle pourrait être la définition la plus juste puisque nous ne disposons pas, à l'heure actuelle, des bases théoriques et empiriques nécessaires afin de juger d'une telle question. Comme le mentionnait Haukelid (2008), se restreindre à une seule définition de la culture est de toute façon peu susceptible de s'avérer fructueux; « the concept has many meanings, and a more pragmatic approach will often be more advisable » (p. 416). Dans cette optique, six principales dimensions peuvent être dégagées de l'une ou de l'autre (ou de plusieurs) des définitions recensées :

1. La majorité des définitions donnent à entendre que la culture est constituée de croyances, d'attitudes, de valeurs et de normes comportementales.
2. La culture ne s'exprime toutefois pas que par le biais de ce que les individus *considèrent*. Elle est également révélée par ce qu'ils *font*. En d'autres termes, la culture ne renvoie pas qu'à un système de pensées; elle réfère également à un ensemble de comportements.
3. La culture porte sur les similarités, et non sur les différences. Les individus n'ont évidemment pas tous exactement les mêmes croyances, les mêmes valeurs, etc. mais ce qui importe au chapitre de la culture, c'est ce qu'ils ont en commun. La culture est constituée des comportements, des croyances, des attitudes et des valeurs qu'un groupe social ou qu'une communauté d'individus *partagent*.
4. La culture prend ses assises à l'intérieur même du système de circulation mais elle peut aussi être « façonnée » par des modèles de pensées et de comportements qui dépassent ce strict cadre et qui ont à voir avec la société dans son ensemble (on a qu'à penser ici aux seules questions de la vitesse et de la performance).
5. La culture de la circulation est une entité vaste qui englobe bien plus que le seul aspect de la sécurité (ou de la tolérance à l'insécurité). Elle est également constituée de modèles de pensées et de comportements relatifs à la mobilité (ex.: les modes de transport privilégiés, les actions destinées à assurer la fluidité des déplacements), au civisme (ex.: céder le passage à un usager même s'il n'a pas légalement la priorité) et aux objets utilisés (ex.: la voiture envisagée comme simple outil de déplacement ou comme source de plaisir et de valorisation personnelle).

6. Il n'y a en réalité pas une culture, mais des cultures. On peut en fait identifier trois niveaux de culture différents :
- a. Une *macro-culture* ou une *culture nationale*, reflétée par les modèles de pensées et de comportements partagés par l'ensemble (ou la très grande majorité) des individus d'une société donnée;³
 - b. Un ensemble de *sous-cultures*, reflétées par les modèles de pensées et de comportements que partagent des sous-groupes particuliers de la population (sous-groupes que l'on peut distinguer en fonction du sexe, de l'âge, de la région d'habitation, de l'ethnicité, etc. des personnes concernées);
 - c. Un ensemble de *micro-cultures*, reflétées par les modèles de pensées et de comportements qui se sont implantés dans des localisations spécifiques (ex.: les croyances et les façons de se comporter particulières que les résidents ou habitués d'un quartier donné adoptent lorsqu'ils arrivent au carrefour X ou dans la portion de rue Y).

La très grande majorité des auteurs qui se sont intéressés à la question de la culture (de la conduite, de la circulation ou de la sécurité dans la conduite ou dans la circulation) traitent exclusivement des deux premiers niveaux de culture ci-avant identifiés. La culture nationale – et plus particulièrement encore la culture nationale considérée essentiellement sous l'angle de la sécurité – fait d'ailleurs l'objet dans la littérature d'un certain nombre de déclarations que l'on se doit également d'examiner avec un peu plus d'attention.

³ Société qui peut géographiquement être plus ou moins étendue (une province, un pays, un continent). À cet égard d'ailleurs, les résultats des enquêtes SARTRE (pour Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) – au cours desquelles un même questionnaire sur les attitudes et les comportements de conduite est administré à des conducteurs résidant dans une vingtaine de pays européens – donnent à penser que certains éléments de la culture de la conduite peuvent traverser les frontières pour s'étendre au continent (voire même au monde occidental !).

LES POSTULATS RELATIFS À LA CULTURE ET LES QUESTIONS QU'ILS SOULÈVENT

Plusieurs intervenants soutiennent que parmi les éléments qui feraient partie de la culture nationale (voire supra nationale) se trouve une certaine tendance à l'apathie sociale (Eby et Bingham, 2007; Johnston, 2010; Lonero, 2009; Ward, 2009); la population accepterait le lourd tribut payé à la route puisqu'elle le considérerait comme une conséquence inévitable des gains obtenus au chapitre de la mobilité (Kissinger, 2007 et 2009). Plus précisément encore, on postule que si les individus ne se comportent pas mieux sur la route, ou que s'ils ne réclament pas à cor et à cri des interventions plus musclées de la part de l'État et de l'Industrie c'est : 1) parce qu'ils perçoivent les accidents de la route comme un problème social peu – ou du moins pas suffisamment – important, et 2) parce qu'ils envisagent l'accident comme une fatalité, comme une conséquence incontournable du système de transport et pour laquelle il n'y a guère possibilité – voire nécessité – d'intervenir (Bastid-Brugière et Deschamps, 2003). Parce que la population tolère, en somme, l'insécurité routière.

Une solution semble dès lors se présenter d'emblée : il faut « secouer » la population – y incluant les intervenants du monde politique et de l'industrie, les médias, les corps policiers, etc. –, faire en sorte qu'elle soit « outragée » par le funeste bilan routier de manière à ce que ce mouvement de colère se traduise par une amélioration des comportements adoptés sur la route et/ou une mobilisation citoyenne apte à insuffler les changements nécessaires. Il faut que la « culture de l'apathie et de la tolérance » se transmue en véritable « culture de la sécurité ».

Ces différentes affirmations ne vont pas sans poser problème et nécessitent certainement d'être nuancées. Trois principales questions méritent plus particulièrement d'être approfondies.

SOMMES-NOUS ABSOLUMENT CERTAINS QUE LA POPULATION TOLÈRE LE BILAN ROUTIER ACTUEL ?

Il y a tout d'abord lieu de penser, à l'égard de cette question, que la connaissance que la population a du bilan routier n'est en réalité pas très fine. À titre d'exemple, une première enquête nationale réalisée par le AAA Foundation for Traffic Safety (2008)⁴, et dans laquelle on demandait aux

⁴ L'une des recommandations qui a émergé des articles publiés dans le recueil du AAA Foundation for Traffic Safety (cf. p. 3) est à l'effet que les États-Unis devraient voir à « monitorer » sur une base régulière les connaissances, les attitudes et les comportements du public américain. Une première enquête a été réalisée en ce sens en 2008, puis une seconde et une troisième au cours des deux années suivantes. Ces enquêtes, intitulées « Traffic Safety Culture Index » et qui reposent toutes trois sur des sondages téléphoniques effectués auprès d'un échantillon représentatif de la population américaine, avaient pour objectif d'évaluer à quel point est valorisée et poursuivie la sécurité routière aux États-Unis.

participants : Combien de gens croyez-vous sont morts l'année dernière dans un accident de la route aux États-Unis ?, indique que seulement 6% des personnes sondées ont été à même de donner une réponse relativement exacte (c'est-à-dire entre 40 et 50 000). Plus précisément encore, 25% des individus interrogés se sont avérés incapables de répondre (« Je ne sais pas » fut d'ailleurs la réponse la plus fréquente), alors que 38% d'entre eux ont sous-estimé la mortalité et que 32% l'ont surestimée, parfois de manière très importante (21% ont répondu moins de 10 000 et, à l'inverse, 23% ont répondu plus de 100 000).

Plus près de nous, un sondage pancanadien mené par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR, 2006) auprès de 1 218 conducteurs et dans le cadre duquel les répondants devaient donner leur estimation du nombre de victimes tuées et blessées chaque année sur les routes du Canada révèle que le tiers des personnes interrogées n'ont pas été en mesure de répondre à cette question, alors que les deux autres tiers ont surestimé le nombre de décès de plus du double (estimation moyenne = 6 226; nombre réel en 2004 = 2 730), et *a contrario* sous-estimé de plus de 15 fois le nombre de blessés (estimation moyenne = 13 350; nombre réel en 2004 = 212 347).

Finalement, un sondage réalisé pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec auprès de 1 000 Québécois et dans lequel leur était posée la question suivante :

Selon vous, combien dénombre-t-on de victimes tuées ou blessées dans un accident de la route chaque année au Québec, est-ce : moins de 1 000, entre 1 000 et 10 000, entre 10 000 et 25 000, entre 25 000 et 50 000, entre 50 000 et 75 000, ou entre 75 000 et 100 000 ? (Léger Marketing, 2009a, p. 7)

indique que seulement 5% des personnes interrogées sont parvenues à choisir la bonne réponse (c'est-à-dire entre 25 et 50 000). La très vaste majorité des répondants (soit 85%) ont en fait opté pour les réponses dans lesquelles on sous-estime le nombre de victimes (27% ont choisi moins de 1 000, 43% entre 1 000 et 10 000, et 15% entre 10 et 25 000).⁵

Des considérations d'ordre méthodologique peuvent sans doute expliquer en partie ces piètres résultats. En effet, il n'y a peut-être pas lieu de s'étonner que les gens connaissent aussi mal le bilan routier lorsqu'on leur demande de l'évaluer à l'échelle du pays entier.⁶ Il y a par ailleurs tout

⁵ 7% n'ont pas répondu. Seuls 3% des personnes interrogées ont donc surestimé le nombre de victimes.

⁶ Au Québec par exemple, la Société de l'assurance automobile présente chaque année le bilan des victimes tuées et blessées sur les routes de la province et cette annonce fait en général l'objet d'une assez bonne couverture médiatique. Il est par contre beaucoup plus rare que l'on traite dans les différents médias du Québec du nombre de victimes enregistrées à l'échelle canadienne.

lieu de penser qu'une bonne part des carences observées dans l'estimation du nombre de victimes n'est pas étrangère au fait qu'on interroge les gens sur l'ensemble des victimes (incluant les blessés légers) alors que la diffusion des bilans routiers – et plus généralement toute l'attention médiatique – portent principalement sur les accidents mortels et, dans une moindre mesure, sur les accidents avec blessés graves. Il s'avère donc impossible, malgré les quelques résultats disponibles, de statuer avec précision sur l'état des connaissances des Québécois au regard du bilan routier. Les tendances jusque là observées nous portent cependant à croire qu'une majorité d'entre eux en sous-estiment fort probablement l'ampleur et ce, même si l'on ne prend en compte que le nombre de victimes tuées ou gravement blessées.

Plus généralement, ces quelques observations nous rappellent qu'avant de décréter que nos populations tolèrent l'insécurité routière, encore faudrait-il s'assurer qu'elles ont une idée assez juste de l'état de la situation. Peut-être que les citoyens ne se montrent pas alarmés parce qu'ils ne sont pas suffisamment informés du nombre de décès et de blessures que les accidents de la route engendrent chaque année. Et s'ils ne connaissent pas bien le nombre de décès et de blessures, il y a fort à parier qu'ils sont encore moins sensibilisés aux dommages « collatéraux » de l'insécurité routière, ce qui n'est sans doute pas anodin, comme le relevaient Bastid-Brugière et Deschamps :

Si théoriquement des résultats sont disponibles tant sur le nombre de morts que de blessés, lors de leur diffusion, on insiste sur les décès et on tend à évacuer les dégâts corporels non létaux. (...) La médiatisation de l'insécurité routière a alors des effets pervers : à insister sur les morts, on en oublie tous les autres coûts humains pour ceux qui restent, ceux qui gardent des séquelles physiques ou psychologiques et leurs proches. Or si la mort peut toujours être réduite à une fatalité (nous sommes tous mortels), il en va très différemment du handicap, de la perte d'emploi, des séparations, tous événements non systématiques, potentiellement évitables, et pouvant être la conséquence d'un accident. (Bastid-Brugière et Deschamps, 2003, p. 9)

Il y a toutefois lieu de se demander si une connaissance fine du bilan routier s'avère suffisante – ou même jusqu'à un certain point nécessaire – pour que la population s'inquiète de la situation de l'insécurité routière. Cette interrogation soulève en fait la question plus générale des critères concourant à l'évaluation des situations d'insécurité.

QUELLES SONT LES CONSIDÉRATIONS SUR LESQUELLES LA POPULATION S'APPUIE POUR ÉVALUER L'IMPORTANCE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

L'examen du concept d'insécurité – qui s'avère étroitement lié à celui du risque – indique assez clairement que l'évaluation d'une situation de danger ne répond pas qu'à des considérations objectives, telles que la fréquence d'occurrence des événements accidentels ou la sévérité de leurs

conséquences. Elle résulte également de considérations de nature plus subjective, en l'occurrence de la *perception* qu'ont les individus du danger. De nombreux travaux ont démontré que plusieurs facteurs sont susceptibles de conditionner la perception d'un risque : le risque en question est-il affronté volontairement ou est-il imposé par autrui ? Est-il sous le contrôle des individus ? A-t-il un fort potentiel catastrophique, peut-il toucher simultanément de très nombreuses personnes ? S'agit-il d'une menace bien connue ou d'un danger mystérieux ? Ses conséquences sont-elles immédiates ou étalées à long terme ? Etc. Il a ainsi pu être établi, par exemple, qu'un risque inusuel ou « exotique » (ex.: la grippe aviaire) est davantage susceptible d'être redouté par la population qu'un risque rencontré au quotidien (ex.: conduire pour se rendre au travail) (Girasek, 2006). La perception d'un risque est de surcroît modulée par des caractéristiques personnelles (ex.: les gens plus scolarisés et mieux nantis financièrement se sentent généralement moins vulnérables et expriment par le fait même moins de crainte que ceux disposant de ressources plus limitées) (Peretti-Wattel, 2010), de même que par les émotions qu'il suscite (Aven 2009; Taylor-Gooby, 2004; Trimpop et Zimolong, 1998; Wolff, 2006); la peur qui s'est installée à la suite d'une mauvaise expérience en lien avec un danger particulier, la crainte engendrée par le témoignage d'un proche qui y a été lui-même confronté, l'horreur ressentie à la lecture d'un compte-rendu dans les médias, etc. contribuent elles aussi à façonner le jugement que l'on porte à l'égard d'un risque. Tout ceci fait en sorte que, notamment, un danger à la fréquence d'occurrence statistiquement basse (ex.: un attentat terroriste) peut être considéré intolérable et s'accompagner de nombreuses mesures que la population accepte bien alors qu'à l'inverse, un danger aux conséquences funestes statistiquement fréquentes peut très bien ne pas susciter l'indignation collective.

Il faut de surcroît voir à bien distinguer deux notions, à savoir : 1) la « préoccupation pour l'insécurité sociale », qui renvoie à la perception qu'ont les individus de l'importance d'un danger *pour la collectivité*, et 2) la « préoccupation pour l'insécurité personnelle », qui renvoie à la perception qu'ont les individus de la menace que représente ce danger *pour eux-mêmes*.

On peut raisonnablement avancer qu'en règle générale, les usagers de la route demeurent relativement conscients de la part de risque que comporte la circulation, et qu'ils perçoivent les accidents de la route comme étant un problème non négligeable *pour la société*. Toutefois, il s'agit d'un problème qui concerne d'abord et avant tout les autres membres de leur collectivité; pour la majorité, ils ne se sentent pas menacés lorsqu'ils empruntent le réseau routier et considèrent qu'ils assurent adéquatement leur propre sécurité, de même que celle de ceux qu'ils véhiculent ou

qu'ils croisent sur leur chemin. Pour appuyer ce jugement, les usagers prennent d'ailleurs bien souvent à témoin les multiples déplacements qu'ils ont pu effectuer dans leur « carrière » d'usager de la route sans que ne survienne *le moindre incident*. Ce type de justification n'est au demeurant pas sans fondement car si le risque d'accident grave (avec décès ou blessures) peut s'avérer statistiquement important à l'échelle de la société, il demeure faible à l'échelle individuelle.⁷ Par le fait même, l'accident serait davantage perçu dans la population comme une menace anonyme et collective que comme un danger individuel (Le Breton, 1995). Il y a donc tout lieu de penser, en résumé, que si la population des usagers de la route ne semble pas vouloir se mobiliser pour lutter contre l'insécurité routière, ce n'est peut-être pas tellement parce que ses membres sont totalement indifférents à ce problème que parce que la majorité d'entre eux ne se sentent pas *personnellement* inquiétés par la menace de l'accident. Les résultats d'une enquête réalisée par le U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration (FHWA, 2005) tendent d'ailleurs à appuyer cette hypothèse puisque seulement 5% des Américains qui y ont été interrogés ont dit avoir le sentiment que, dans son ensemble, la route s'avère insécuritaire.

La relative quiétude dont semblent faire preuve les usagers de la route est souvent attribuée dans la littérature scientifique à des biais cognitifs. Le « biais d'optimisme » – qui correspond à la tendance très répandue qu'ont les individus à manifester une confiance et un optimisme excessifs au regard des risques qu'ils encourent – a été régulièrement observé dans de multiples domaines, y compris dans celui de la conduite automobile. Ce biais a pour conséquence que les individus sont généralement portés à se croire moins à risque que les autres (Girasek, 2007; Sjöberg, 2000). À titre d'exemple, Gosselin et al. (2010) ont demandé à des conducteurs d'indiquer leur risque personnel d'être impliqué dans un accident responsable au regard de neuf situations de conduite particulières (ex.: lors d'une manœuvre de cédez le passage, lorsque les conditions météo sont mauvaises), et en se comparant : 1) avec des jeunes conducteurs (17 à 26 ans), 2) avec des conducteurs d'âge moyen (27 à 64 ans), et 3) avec des conducteurs âgés (65 ans et plus).⁸ Dans tous les cas, Gosselin et ses collaborateurs ont constaté que les participants se croyaient

⁷ Il a déjà été calculé par exemple qu'au milieu des années 80, un conducteur finlandais courait le risque d'être impliqué dans un accident mortel, en moyenne, une fois tous les 40 millions de kilomètres (soit environ une fois tous les 1 600 ans). À chacun de ses déplacements, la probabilité que ce conducteur soit tué se situait donc à cette époque à moins de une chance sur un million (Summala, 1988). Cette probabilité est vraisemblablement encore plus basse aujourd'hui.

⁸ Plus exactement, les participants devaient d'abord indiquer si le risque qu'ils soient impliqués dans un accident leur apparaissait beaucoup plus élevé / plus élevé / similaire / plus bas / beaucoup plus bas lorsqu'ils se comparaient à un conducteur de même sexe et de même catégorie d'âge qu'eux, puis lorsqu'ils se comparaient à un conducteur de même sexe mais de l'une et de l'autre des catégories d'âge dont ils ne faisaient pas partie.

moins à risque d'être impliqués dans un accident que les autres et ce, peu importe le groupe d'âge dont ils faisaient partie, et peu importe l'âge de ceux avec qui ils se comparaient.

Le « biais de conformité supérieur de soi » – qui correspond à la tendance qu'ont les individus à se juger meilleurs que les autres – est un autre biais cognitif qui a été à maintes reprises observé dans la population des conducteurs. Dans la seconde enquête réalisée par le AAA Foundation for Traffic Safety (2009), par exemple, 65% des Américains interrogés ont estimé avoir de meilleures ou de bien meilleures aptitudes que la plupart des autres conducteurs, 75% se sont dits plus prudents ou beaucoup plus prudents, et 66% se considéraient plus sécuritaires ou beaucoup plus sécuritaires.⁹

On soutient donc généralement dans la littérature que la majorité des individus sont portés à se croire meilleurs conducteurs qu'ils ne le sont en réalité : « Quel que soit le continent sur lequel on interroge des automobilistes, la majorité des individus interrogés se considère moins exposée que les autres au risque d'accident, estime conduire mieux que la moyenne, ou se classe parmi les meilleurs conducteurs » (Peretti-Watel, 2001, p. 399).

Comme le faisaient judicieusement remarquer Åberg et al. (2005 a et b), il y a cependant lieu de penser que cette affirmation à l'effet que les individus se surestiment s'avère en partie incorrecte. En fait, ce n'est peut-être pas tellement que les conducteurs ont tendance à se croire meilleurs qu'ils ne le sont en réalité, mais bien qu'ils ont tendance à croire les autres pires qu'ils ne le sont : « A driver does not believe that she or he is better than others. It is the others that are worse » (2005b, diapositive 35). Autrement dit, ce ne serait pas le jugement qu'ils portent sur eux-mêmes qui serait le plus défaillant, mais bien celui qu'ils portent sur les autres avec qui ils se comparent (il apparaît relativement facile de se dire meilleur que les autres lorsqu'on estime que ces autres s'avèrent plutôt médiocres...).

Quelque que soit l'hypothèse la plus correcte toutefois, dans tous les cas la conclusion qui s'impose reste la même : si les exhortations à la sécurité ne semblent pas recevoir l'écho voulu dans la population des usagers de la route, ce n'est sans doute pas tellement parce que les gens les considèrent inutiles ou inappropriées que parce qu'ils croient en majorité que ces messages s'adressent d'abord et avant tout aux autres (Girasek, 2007).

⁹ Dans les trois cas de figure, au maximum 3% des personnes interrogées se sont jugées pires que les autres, alors que les proportions restantes d'interviewés (respectivement de 33% (aptitudes), de 23% (prudence) et de 30% (sécurité)) se sont jugés plutôt équivalents aux autres conducteurs.

Les postulats relatifs à la culture présentés en introduction de la présente section soulèvent finalement une dernière grande question :

SOMMES-NOUS ABSOLUMENT CERTAINS QU'ACTUELLEMENT LA POPULATION ADOPTE SCIEMMENT DES COMPORTEMENTS INSÉCURITAIRES ?

Pour bon nombre d'intervenants, la conduite sécuritaire – celle qu'ils aimeraient observer dans la culture de leur population – correspond au respect, relativement strict, des différents règlements routiers et à l'adoption des principes généraux de précaution (le bon usager doit toujours être prudent, vigilant, attentif aux mouvements des autres, etc.). Et tout ce qui s'écarte de ces barèmes est dès lors considéré potentiellement insécuritaire. Le hic toutefois, c'est que la majorité des usagers ne partagent manifestement pas ces définitions de la conduite sécuritaire et de la conduite dangereuse. À titre d'exemple, une étude effectuée par Mannering (2009) et dans laquelle on demandait à des conducteurs : « At what point do you feel speeding becomes a threat to the personal safety of you and your family ? » (p. 100)¹⁰ indique que la vitesse critique, c'est-à-dire celle à partir de laquelle les conducteurs interrogés estimaient que leur sécurité peut être menacée, dépasse significativement la limite légale (21% ont répondu 8 km/h de plus, 41% ont répondu 16 km/h de plus, 33% ont répondu 32 km/h de plus, et 2% ont répondu que la vitesse ne constitue pas une menace).

Aux yeux des usagers, l'observation des règlements demeure bien entendu un élément important et incontournable du système de circulation mais elle ne prime pas nécessairement sur toutes les autres considérations (ex.: arriver à l'heure au travail), tout comme elle ne représente pas une fin en soi. Tel que le notait un peu sarcastiquement Böcher (1989), « personne ne prend la route dans le but explicite de rendre hommage au Code de la route » (p. 97). Mais ce qu'il faut surtout souligner ici, c'est que pour les usagers, l'observation des règlements n'apparaît pas invariablement être un gage incontestable de sécurité; il y a des règles qu'ils jugent bon de respecter en tout point, et d'autres qu'ils estiment pouvoir enfreindre sans que leur sécurité – et celle des autres – ne soit le moins menacée. En fait, dans l'esprit de quantité d'usagers, il peut même s'avérer dangereux de suivre trop assidûment les règlements; ce qui leur importe bien davantage, c'est de se coordonner aux mouvements des autres. Et il faut bien admettre qu'ils n'ont pas tout à fait tort de penser ainsi. En matière de vitesse, notamment, il est depuis longtemps

¹⁰ Quatre choix de réponses étaient proposés, soit : a) 5mph (8 km/h) au dessus de la limite autorisée, b) 10 mph (16 km/h) au dessus de la limite autorisée, c) 20 mph (32 km/h) au dessus de la limite autorisée, et d) la vitesse ne constitue pas une menace.

reconnu que ce sont les différentiels de vitesse qui sont les plus problématiques puisqu'ils sont à l'origine de situations de conflit, situations qui sont à leur tour susceptibles de dégénérer en accident. On pourra évidemment répondre à cet argument qu'il est également prouvé qu'une réduction de la vitesse *moyenne* peut se traduire par une baisse significative du nombre d'accidents. Mais tout le nœud du problème se trouve justement dans ce seul petit mot : la moyenne, c'est-à-dire les comportements adoptés par la majorité des usagers.

Les normes comportementales – qu'elles soient effectivement observées sur le terrain ou qu'elles soient uniquement présumées – exercent une influence déterminante sur les pratiques adoptées dans la circulation. La conception que l'on se fait des comportements attendus, de ce qui représente une façon de se comporter « normale » et adéquate dans la société à laquelle on appartient dirige en effet une grande partie de nos agissements puisque l'on tente généralement de s'y conformer (Lee, 2009; Ward, 2009).¹¹

Il faut toutefois relever que les usagers ne semblent pas avoir non plus une connaissance très fine des normes comportementales inhérentes à la circulation routière. Les normes actualisées – c'est-à-dire les comportements *effectivement* adoptés par la majorité – feraient notamment l'objet d'une certaine surévaluation. Par exemple, Åberg et ses collègues (2005 a et b) ont observé que dans l'ensemble, les conducteurs évaluaient assez justement les vitesses qu'ils pratiquent sur autoroute mais qu'ils avaient systématiquement tendance à surestimer celles des autres. Dans une enquête menée par Haglund et Åberg (2000, dans Mannering, 2009), les conducteurs interrogés ont estimé que plus de 50% des autres conducteurs enfreignent la limite de vitesse autorisée de plus de 10 km/h, alors que les relevés officiels indiquaient plutôt que moins de 23% des conducteurs adoptent effectivement de telles vitesses. Et ces erreurs d'estimation ne concernent pas que la vitesse. Dans une enquête subséquente, Åberg et al. (2005 a et b) ont pu constater que la fréquence à laquelle étaient commises certaines infractions (ex.: accélérer à l'approche d'un feu de circulation, omettre de signaler une manœuvre de virage) était elle aussi systématiquement jugée plus élevée chez les autres que chez soi. Quelques études révèlent par ailleurs que la surévaluation du comportement adopté par les autres peut parfois s'avérer très importante. Un sondage réalisé auprès de jeunes adultes américains, notamment, indique que si seulement 20% des jeunes

¹¹ La propension à se conformer aux normes peut évidemment varier d'un individu à l'autre. Certaines personnes demeurent relativement imperméables à l'influence de la norme et choisiront de se comporter d'une manière X (ex.: circuler régulièrement à plus de 140 km/h sur les autoroutes) même si elles se trouvent ainsi à agir en discordance avec le comportement qu'adopte la plupart des autres. La grande majorité des individus s'avèrent toutefois davantage enclins à opter pour une conduite en accord avec les normes comportementales de leur milieu.

interrogés rapportaient avoir conduit au moins une fois, au cours du mois précédent, dans l'heure suivant la consommation de deux verres ou plus de boisson alcoolisée, 92% d'entre eux croyaient néanmoins que la majorité de leurs pairs conduisent peu de temps après avoir consommé de telles quantités d'alcool (Ward et al, 2010).

Il semble de surcroît que les normes morales – c'est-à-dire les comportements que l'on juge acceptables ou au contraire inacceptables – ne bénéficient pas elles non plus d'un niveau de connaissance très fin. C'est entre autres ce que laissent entendre les résultats de deux des questions posées dans la seconde enquête du AAA Foundation for Traffic Safety (2009). La question 15 était libellée de la manière suivante : « Where you live, would MOST PEOPLE say it's completely acceptable, somewhat acceptable, somewhat unacceptable, or completely unacceptable for a driver to... ? » (p. 17). Les répondants avaient à statuer sur cette question au regard de dix comportements différents (ex.: conduire sans avoir bouclé sa ceinture de sécurité, conduire alors qu'on se sent très fatigué). À l'exception de deux cas (parler au téléphone mains libres tout en conduisant, et conduire en excédant la limite de vitesse de 15 mph sur une autoroute), la majorité des personnes interrogées – dans des proportions allant de 51% à 84% – estimaient que les membres de leur communauté jugeaient inacceptables (complètement ou relativement) les comportements présentés. Mais ce qu'il faut surtout souligner, c'est que lorsque par la suite on leur demandait leur avis *personnel* sur la question (Question 16 : « How acceptable do YOU, PERSONALLY, consider it to be for a driver to... ? » (p. 18)), dans tous les cas les proportions de ceux qui jugeaient ces comportements inacceptables grimpaient de manière significative (de + 13 à + 22 points de pourcentage). En d'autres termes, au chapitre de la norme morale les individus se trouveraient à sous-estimer l'inacceptabilité (ou à surestimer l'acceptabilité) dont font l'objet les différents comportements de conduite dans leur communauté.

Les erreurs d'estimation que l'on peut observer au regard des normes comportementales en vigueur dans la communauté des usagers de la route s'apparentent à ce que l'on appelle en psychologie sociale « l'ignorance pluraliste ».¹² L'existence d'un tel type d'erreurs nous rappelle que – tout comme dans le cas de l'évaluation d'une situation de danger – l'évaluation des normes comportementales ne répond pas qu'à des considérations objectives; elle est également tributaire

¹² Le concept de « l'ignorance pluraliste » est utilisé pour décrire les situations où l'on constate qu'une majorité de gens rejettent (voire condamnent) une idée ou une façon de se comporter tout en présumant – à tort – que la majorité des autres membres de leur communauté sont favorables à cette idée ou à cette façon de se comporter; les individus croient faire partie d'une minorité d'opposants alors que dans les faits leur point de vue correspond plutôt à celui de la majorité.

de la *perception* que les gens ont des différentes normes comportementales s'appliquant dans leur milieu. À cet égard, Cialdini et al. (1991) distinguent plus spécifiquement deux types de normes perçues : 1) la norme descriptive, qui correspond à la perception des comportements adoptés par la majorité (ce qui est fait), et 2) la norme injonctive, qui correspond à la perception des comportements approuvés ou désapprouvés par la majorité (ce qui devrait être fait).

Une inadéquation entre la norme actualisée (ce que la majorité des gens font) et la norme descriptive (ce que l'on pense que la majorité des gens font), de même qu'entre la norme morale (ce que la majorité accepte) et la norme injonctive (ce que l'on pense que la majorité accepte) a été observée dans différents domaines. On a ainsi pu constater, notamment, que la prévalence et l'acceptation des comportements à risque (ex.: abus d'alcool, tabagisme, relation sexuelle non protégée) sont généralement surestimées alors que celles des comportements préventifs font au contraire le plus souvent l'objet d'une sous-estimation (WHO, 2009b).

L'intérêt que présente l'examen de tels phénomènes réside tout d'abord dans le fait que la méconnaissance des normes peut avoir pour effet de « mousser » l'adoption de conduites potentiellement problématiques¹³ en influençant la perception que les individus ont des risques encourus (ex.: si la majorité des gens ne respectent pas tel ou tel règlement, c'est que ça ne doit pas être si dangereux), et en les incitant à se conformer à une norme comportementale qui s'avère en réalité un peu plus « délinquante » que ne le voudrait la véritable norme (c'est-à-dire la conduite qu'une majorité d'usagers cautionnent réellement *en privé*). La surévaluation des normes apparaît au surplus susceptible d'entretenir – voire d'accroître – le climat de tolérance, les individus n'osant pas toujours exprimer ouvertement leur désapprobation face à des comportements qu'ils présument assez bien acceptés dans la société.

Vérifier l'existence d'inadéquations entre « normes effectives » et « normes perçues » présente ensuite l'avantage d'ouvrir la porte à d'éventuels programmes d'intervention. Des campagnes destinées à corriger les perceptions erronées des individus quant aux normes qui prévalent dans leur milieu ont d'ailleurs été plus d'une fois réalisées aux États-Unis; ces campagnes auraient contribué à faire décroître l'adoption de comportements aussi différents que le tabagisme, l'abus d'alcool et le non port de la ceinture de sécurité (Eby et Bingham, 2007; Ward et al., 2010; WHO, 2009b).

¹³ Ou, à l'inverse, de « freiner » l'adoption de conduites préventives.

La question des normes comportementales s'avère en fait tellement centrale que Ward et al. (2010), dans la première version d'un livre blanc sur la culture de la sécurité dans la circulation, en ont fait l'unique thème d'investigation :

This paper advocates a *working* definition of traffic safety culture based on cultural cognition. Not only is the cognitive facet most representative of the endogenous nature of culture, but the cognitive factors represent the loci of behavior change which are the focus of any traffic safety intervention based on culture. In this regard, perceived norms govern all aspects of health and safety behavior, including driving behavior related to traffic safety. (...) *Thus, from a cognitive perspective, traffic safety culture can be defined as the perceptions people have about what behaviors are normal in their peer group and their expectations for how that group reactions to violations to these behavioral norms. In terms for traffic safety, this definition applies to behaviors that either increase crash risk (e.g., speeding) or are protective (e.g., wearing seatbelts), as well as behaviors related to acceptance or rejection of traffic safety interventions.* (Ward et al., 2010, p. 4-5)

S'intéresser à cette dimension de la culture – et tout particulièrement à la question des normes morales et injonctives – s'avère effectivement une piste de recherche prometteuse d'autant plus que cette dimension constitue sans doute l'un des indicateurs importants du niveau de tolérance à l'insécurité routière. Parvenir à savoir ce qui, dans la population, représente des comportements acceptables, ou non, peut notamment nous donner une indication quant aux écarts à la règle que les individus approuvent, ou qu'au contraire ils condamnent. Travailler sur l'acceptabilité des comportements présente en outre l'avantage de ne pas enfermer notre compréhension du phénomène à l'intérieur du seul cadre légal.¹⁴ Rappelons-le, dans l'esprit des usagers de la route les comportements illégaux ne sont pas forcément insécuritaires. Pour eux, ce sont bien davantage les comportements inacceptables qui le sont. On se doit par contre d'apporter ici trois précisions :

- Premièrement, il ne faut pas perdre de vue que l'acceptabilité peut elle-même renvoyer à deux dimensions distinctes : 1) à la sécurité ou à la dangerosité des conduite, mais aussi 2) à la mobilité et au civisme. Une personne peut par exemple être choquée par le comportement qu'adoptent certains usagers aux arrêts non pas parce qu'elle considère qu'ils mettent en péril sa sécurité mais bien parce qu'elle estime qu'ils lui « volent » son droit de passage. Entreprendre une investigation sur la culture des usagers de la route en presumant que ces derniers n'ont toujours en tête que la seule considération de la sécurité constituerait certainement une erreur.

¹⁴ Cloisonnement dans lequel le thème de la culture est d'ailleurs trop souvent confiné.

- Deuxièmement, une recherche menée par Beaulieu (2009) suggère assez fortement que les normes comportementales sont pour beaucoup une affaire de genre, puis de groupe d'âge; les comportements attendus, ceux auxquels les personnes tentent généralement de se conformer, ne sont pas exactement les mêmes chez un homme et chez une femme, de même que chez un jeune et chez un individu plus âgé. Il y a donc lieu de croire que les jugements portés sur l'acceptabilité des conduites ne sont eux aussi pas nécessairement homogènes dans la population et que des sous-cultures peuvent s'y dessiner en fonction, notamment, du sexe et de l'âge des personnes.
- Finalement, bien que l'on puisse considérer que les normes comportementales s'avèrent une constituante centrale, elles ne représentent néanmoins que l'une des dimensions de la tolérance à l'insécurité routière et *a fortiori* de la culture des usagers de la route. Les connaissances, les croyances et les attitudes gravitant autour de ces normes ne devraient pas être totalement ignorées puisqu'elles font *elles aussi* partie intégrante de la culture.

LES OBJECTIFS POURSUIVIS DANS L'ENQUÊTE

La présente enquête visait à atteindre trois objectifs principaux :

- ♦ Évaluer le niveau de tolérance à l'insécurité routière caractérisant la culture des détenteurs de permis de conduire du Québec;
- ♦ Examiner si des variations s'y présentent en fonction du sexe des individus, de leur âge, de leur niveau d'éducation, de leur région d'habitation, de leur expérience de conduite, etc. (en d'autres termes, distinguer les potentielles sous-cultures);
- ♦ Identifier, à partir des résultats obtenus, des pistes d'action susceptibles de guider le développement de programmes d'éducation ou de tout autre type de mesures aptes à contribuer à l'avancement de la sécurité routière au Québec.

Peu de choses ont été dites jusqu'à maintenant sur le concept spécifique de la « tolérance à l'insécurité ». Cette apparente incongruité s'explique du fait que ce concept est à l'heure actuelle quasi exclusivement considéré dans la littérature sous l'angle des traits de personnalité.¹⁵ La tolérance à l'insécurité n'ayant jamais été, à notre connaissance, étudiée dans une perspective culturelle – c'est-à-dire en tant qu'ensemble partagé de connaissances, de croyances, d'attitudes et de normes comportementales – nous n'avons eu d'autre choix que d'en déterminer nous-mêmes les principales constituantes. Les indicateurs qui ont été retenus afin d'évaluer le niveau de tolérance à l'insécurité routière des détenteurs de permis de conduire du Québec sont plus précisément les suivants :

- Le niveau de (mé)connaissance du bilan routier du Québec;
- Le niveau de préoccupation pour l'insécurité sociale (c'est-à-dire la perception de l'importance, pour la collectivité, de la problématique des accidents de la route);
- Le niveau de préoccupation pour l'insécurité personnelle (c'est-à-dire la perception de la menace que représente, pour soi, la problématique des accidents de la route);

¹⁵ Bien que certains emploient les termes « tolérance à l'insécurité », l'expression « tolérance au risque » (*risk tolerance*) demeure celle qui est la plus souvent utilisée. La tolérance au risque renvoie à la quantité de risque qu'une personne est prête à accepter en vue d'atteindre un but particulier (faire un gain sur le marché boursier, par exemple). On considère généralement que le niveau de tolérance au risque relève en grande partie du tempérament des individus; certaines personnes seraient plutôt du type *risk-averse*, d'autres du type *risk-neutral* et d'autres encore du type *risk-seeking*.

- Le niveau d'acceptabilité – pour soi / tel que perçu chez autrui – de différents comportements de conduite (cf. les normes morales et injonctives);
- Les principaux comportements de conduite effectivement adoptés et la perception des comportements qu'adoptent les autres (cf. les normes actualisées et descriptives);
- Les croyances relatives aux causes des accidents de la route, de même qu'à leur prévention.

Il faut finalement relever que, bien qu'en principe la question de la tolérance à l'insécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route du Québec (piétons et cyclistes de tous âges, motocyclistes, conducteurs de véhicules de promenade, etc.), le choix a été fait de ne s'intéresser qu'à la population des détenteurs de permis de conduire, et plus précisément encore à celle des détenteurs de permis d'apprenti conducteur, de permis probatoire et de permis de conduire régulier. Cette décision résultait en grande partie de considérations d'ordre méthodologique¹⁶ mais elle a également été motivée par la prévalence de cette catégorie d'usagers dans le bilan des victimes d'accidents de la route. Il faut en effet préciser que dans notre province – tout comme d'ailleurs dans la plupart des pays dits développés – la grande majorité des tués et des blessés dans la circulation le sont en conséquence d'accidents mettant en cause un véhicule moteur, et que ce sont principalement les occupants de véhicules automobiles (conducteurs et passagers) qui font les frais de l'insécurité routière. Il nous apparaissait donc amplement justifié, dans ce contexte, d'accorder une attention toute particulière à la population des conducteurs du Québec.

¹⁶ Cibler l'ensemble des usagers de la route aurait soulevé un certain nombre de difficultés (allongement quelque peu indu du questionnaire d'enquête, nécessité d'obtenir le consentement parental dans le cas des répondants d'âge mineur, etc.). C'est cependant au regard de la constitution de l'échantillon que se seraient présentés les problèmes les plus importants. Le registre des détenteurs de permis de conduire que détient la Société de l'assurance automobile du Québec nous offre la possibilité de rejoindre assez facilement la population des conducteurs, mais également de construire un échantillon en fonction de différents critères de sélection préalables (tels que le sexe, l'âge, la région d'habitation et la classe de permis de conduire possédée). Aucun registre de ce type n'existe par contre pour l'ensemble des usagers de la route.

LA MÉTHODE D'ENQUÊTE

L'enquête a été réalisée à l'aide de questionnaires postaux acheminés auprès d'un échantillon représentatif de la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. Le mode postal a été privilégié puisqu'il demeure encore le type de sondage le plus facile à mettre en œuvre et à partir duquel on peut escompter obtenir les meilleurs résultats.¹⁷

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCHANTILLON SÉLECTIONNÉ

Afin d'assurer la représentativité de l'échantillon recueilli sur les plans du sexe et de l'âge – avec une marge d'erreur maximale de 5% et un niveau de confiance de 95% –, il a été estimé qu'un grand total de 5 000 questionnaires devaient être expédiés par la poste (le taux de réponse espéré se situait entre 40 et 50%).

La Direction des études et des stratégies en sécurité routière de la Société de l'assurance automobile du Québec a extrait de son fichier les noms et coordonnées de 5 000 personnes. Les individus sélectionnés devaient tout d'abord détenir un permis de conduire régulier (classe 5), un permis probatoire, ou encore un permis d'apprenti conducteur. En 2010, cette population était composée de 5 247 376 personnes. Les individus devaient ensuite être sélectionnés de manière à reproduire le profil de la population des détenteurs de permis de conduire du Québec, en suivant une répartition prédéterminée quant à leur sexe, leur âge, leur langue, leur région d'habitation et leur type de permis de conduire. La sélection finale des 5 000 personnes a été effectuée au hasard, à l'intérieur des cinq paramètres identifiés ci-dessus.

¹⁷ Comparativement au mode postal, le sondage téléphonique comporte un triple désavantage puisqu'il nécessite la mise en place d'une infrastructure importante, que ses taux de réponse sont généralement faibles, et que les réponses que l'on y recueille se révèlent souvent de moindre qualité (entre autres parce que les personnes sondées ne disposent pas du temps de réflexion nécessaire). Mais il faut au surplus considérer qu'avec l'explosion de la téléphonie mobile à laquelle nous assistons actuellement – 12% des ménages au Québec n'auraient d'ailleurs plus de téléphone fixe à la maison (Léger, 2010) –, il apparaît de plus en plus difficile de dresser la liste de numéros de téléphone devant nous permettre de rejoindre la population à l'étude. Tout cela sans compter que l'on pourrait certainement questionner le fait que, dans le cadre d'une enquête s'intéressant à la sécurité routière, on interroge des individus alors qu'ils sont possiblement au volant de leur véhicule... Le sondage web apparaît quant à lui prometteur à la fois parce qu'il s'avère hautement flexible, qu'il est relativement facile à créer et à administrer, et qu'il constitue de loin le mode de sondage le plus économique. En fait, ce sera sans doute la technique de l'avenir. Pour le moment cependant, il présente encore une difficulté de taille : il faut être à même de constituer une liste d'adresses courriels de laquelle peut être soutiré un échantillon représentatif de la population à l'étude. À défaut de pouvoir avoir accès à une telle liste, nous n'avons eu d'autre choix que de rejeter cette option.

Les calculs effectués afin d'estimer les proportions nécessaires en vue de respecter la répartition selon le sexe et l'âge ont été réalisés à partir des données présentées dans le « Dossier statistique » de la Société de l'assurance automobile du Québec publié en 2010 (SAAQ, 2010). D'après ce document, la population des détenteurs de permis de conduire se distribuait en 2009 de la façon suivante :

- 52% étaient des hommes et 48% des femmes;
- 10% étaient âgés entre 16 et 24 ans, 75% entre 25 et 64 ans et 15% étaient âgés de 65 ans et plus.

La répartition de l'échantillon à extraire des fichiers de la SAAQ a été ajustée en tenant compte du fait que dans ce type d'enquête, les taux de réponse observés chez les hommes, les jeunes (16 à 24 ans) et les plus âgés (65 ans et plus) sont généralement un peu plus faibles. La répartition avec ajustements se présentait comme suit :

Tableau 1 : La répartition, selon le sexe et l'âge, de l'échantillon extrait du fichier de la SAAQ

ÂGE / SEXE	Homme (55%)	Femme (45%)	TOTAL
16-24 ans (15%)	415	335	750
25-64 ans (65%)	1 785	1 465	3 250
65 ans et plus (20%)	550	450	1 000
TOTAL	2 750	2 250	5 000

En ce qui a trait aux autres critères d'échantillonnage, la répartition souhaitée se voulait le plus possible équivalente à celle que l'on retrouve dans la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. Les calculs ont cette fois-ci été effectués par la Direction des études et des stratégies en sécurité routière de la SAAQ, à partir des données figurant dans leur fichier au mois de décembre 2010. Le détail des proportions calculées et échantillonnées au regard de la langue, de la région d'habitation et du type de permis possédé figurent dans le tableau 2 (page suivante).

Tableau 2 : La répartition de l'échantillon extrait du fichier de la SAAQ selon la langue, la région administrative d'habitation et le type de permis possédé

	PROPORTION DANS LA POPULATION	NOMBRE ÉCHANTILLONNÉ	PROPORTION DANS L'ÉCHANTILLON
LANGUE DE CORRESPONDANCE¹⁸			
Français	89,0%	4 449	89,0%
Anglais	11,0%	551	11,0%
RÉGION ADMINISTRATIVE			
Bas-Saint-Laurent (01)	2,7%	148	3,0%
Saguenay-Lac-Saint-Jean (02)	3,8%	183	3,7%
Capitale-Nationale (03)	9,2%	471	9,4%
Mauricie (04)	3,6%	182	3,6%
Estrie (05)	4,1%	234	4,7%
Montréal (06)	19,9%	945	18,9%
Outaouais (07)	4,7%	233	4,7%
Abitibi-Témiscamingue (08)	1,9%	83	1,7%
Côte-Nord (09)	1,2%	52	1,0%
Nord-du-Québec (10)	0,3%	18	0,4%
Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (11)	1,3%	60	1,2%
Chaudière-Appalaches (12)	5,7%	293	5,9%
Laval (13)	5,1%	263	5,3%
Lanaudière (14)	6,4%	302	6,0%
Laurentides (15)	7,6%	354	7,1%
Montérégie (16)	19,3%	991	19,8%
Centre-du-Québec (17)	3,2%	188	3,8%

¹⁸ Les seuls renseignements colligés dans le fichier de la SAAQ concernant la langue sont ceux relatifs à la langue de correspondance que les détenteurs de permis de conduire ont choisie (cf. Dans quelle langue souhaitez-vous que la SAAQ communique avec vous ? Deux choix possibles : français ou anglais). Bien que ces renseignements s'avèrent incomplets – notamment parce qu'ils ne permettent pas d'identifier ceux qui parlent usuellement une autre langue que le français ou l'anglais –, ils nous offraient tout de même l'opportunité de rejoindre un certain nombre de conducteurs anglophones.

Tableau 2 : La répartition de l'échantillon extrait du fichier de la SAAQ selon la langue, la région d'habitation et le type de permis possédé – suite et fin

	PROPORTION DANS LA POPULATION	NOMBRE ÉCHANTILLONNÉ	PROPORTION DANS L'ÉCHANTILLON
TYPE DE PERMIS POSSÉDÉ			
Apprenti conducteur	3,2%	176	3,5%
Probatoire	3,7%	238	4,8%
Régulier (classe 5)	93,1%	4 586	91,7%

Tel qu'il a déjà été brièvement mentionné, la taille de l'échantillon à soutirer du fichier de la SAAQ a notamment été fixée en prévoyant un taux de réponse se situant entre 40 et 50%. Cette hypothèse de travail peut sans doute apparaître optimiste si l'on considère que lors d'un premier contact, les taux de réponse observés dans les enquêtes postales oscillent généralement entre 20 et 30% (ce qui demeure tout de même supérieur à ce que l'on obtient en enquêtant via le téléphone ou via le web (Manfreda et al., 2008; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2007)). Diverses tactiques sont toutefois susceptibles de faire grimper ces taux à des niveaux plus appréciables. La première et la plus efficace de ces tactiques consiste à effectuer des rappels auprès des non-répondants. Cette possibilité ne nous était cependant pas offerte puisque les ententes prises avec la Société de l'assurance automobile du Québec requéraient que l'anonymat des réponses soit conservé et que la Fondation CAA-Québec n'ait en aucun temps, lors de la phase d'envoi des questionnaires, accès aux renseignements nominatifs des enquêtés. Afin de maximiser notre taux de réponse, nous avons en conséquence plutôt choisi de recourir à un incitatif monétaire, en l'occurrence à un tirage au sort de dix (10) prix de 250\$. Un soin particulier a également été accordé à la présentation du questionnaire de manière à ce qu'il ait une apparence ludique – mais néanmoins officielle et crédible –, et à ce qu'il semble dès le premier coup d'œil agréable à lire et à remplir.

LE CONTENU DU QUESTIONNAIRE

Le sondage était composé de 36 principales questions. Si l'on tient compte de la subdivision de certaines d'entre elles, le nombre total d'items sur lesquels les participants avaient à fournir une réponse s'élevait plus exactement à 119.

Le questionnaire élaboré avait pour objectif d'évaluer les aspects suivants :

- Le niveau de connaissance du bilan routier du Québec (3 questions);
- Le niveau de préoccupation pour l'insécurité sociale (2 questions);
- Le niveau de préoccupation pour l'insécurité personnelle (3 questions);
- Les comportements de conduite adoptés (1 grand bloc de questions);
- La perception des comportements de conduite adoptés par les autres (1 grand bloc de questions + 1 question particulière);
- Le niveau d'acceptabilité de certains comportements de conduite (1 grand bloc de questions);
- La perception du niveau d'acceptabilité dont font l'objet ces mêmes comportements de conduite chez les autres (1 grand bloc de questions);
- La perception des vitesses insécuritaires (3 questions);
- Certaines des croyances relatives aux causes des accidents de la route et à leur prévention (2 questions);

L'ordre dans lequel ont été présentées ces différentes questions a été soigneusement choisi lors de l'élaboration du sondage de manière, notamment, à ne pas induire de biais dans les réponses.

Les deux dernières pages du questionnaire étaient réservées à l'enregistrement des caractéristiques sociodémographiques courantes (sexe, âge, etc.), de même qu'au recueil d'autres types de renseignements susceptibles d'avoir un impact sur les réponses données (ex.: le bilan accidentologique des personnes semble-t-il influencer leur niveau de préoccupation pour l'insécurité routière ?).

Le questionnaire rédigé dans un premier temps a été soumis à des collaborateurs externes (une équipe de la Société de l'assurance automobile du Québec, deux chercheurs en sécurité routière, et certains membres du personnel de CAA-Québec) qui ont donné leur avis sur le contenu du sondage et/ou qui ont participé à la reformulation et à la correction des questions et des choix de réponse.

Des pré-tests ont par ailleurs été réalisés à l'automne 2010 auprès d'une vingtaine de conducteurs présentant des caractéristiques variées en termes d'âge, de sexe, de région d'habitation, d'expérience de conduite et de familiarité avec la problématique de la sécurité routière.

La version définitive du questionnaire a été traduite en anglais – tout comme d'ailleurs l'ensemble du matériel d'enquête – en prévision de l'envoi effectué auprès des détenteurs de permis de conduire anglophones.

Le questionnaire a finalement été confié à un graphiste professionnel qui en a assuré la mise en page et l'illustration. Le sondage mis en forme tenait sur un cahier de quatre feuilles 11 X 17 imprimées recto verso (pour un grand total de huit pages, incluant une page de présentation).

Selon nos estimations, de 20 à 30 minutes étaient nécessaires pour répondre à l'ensemble des questions.

LE CONTENU DE L'ENVOI ET LES PROCÉDURES EMPLOYÉES

En plus du questionnaire, l'envoi était composé des éléments suivants :

- Une lettre personnalisée de la Société de l'assurance automobile du Québec exposant la demande de collaboration que lui avait adressée la Fondation, de même que les principales mesures qui ont été prises par la Société (aucune information personnelle n'a été transmise à la Fondation CAA-Québec, etc.);
- Une lettre de la Fondation CAA-Québec présentant, entre autres, le thème et l'objectif général du sondage, de même que les instructions à suivre pour participer à l'enquête et au tirage des prix de 250\$;
- Un coupon de participation au tirage;
- Deux enveloppes-réponse affranchies (une première pour le retour du questionnaire et une seconde, plus petite, pour le retour du coupon de participation).

Des copies de la version française des deux lettres, du questionnaire et du coupon de participation figurent en annexe.

LES PROCÉDURES RELATIVES AU TIRAGE DES DIX PRIX DE 250\$

Étant donné que l'incitatif choisi correspondait à la remise de prix en argent, et qu'il n'avait d'autre objectif que de motiver les gens à participer à l'enquête, la Fondation CAA-Québec n'était pas tenue d'obtenir une licence de tirage auprès de la Régie des alcools, des courses et des jeux du Québec.¹⁹ Un texte de règlements – élaboré en grande partie en fonction des exigences que pose généralement la Régie des alcools, des courses et des jeux – a tout de même été rédigé afin de bien définir la procédure à suivre, et de répondre aux interrogations éventuelles des participants (il était prévu que sur demande, une copie de ces règlements pourrait leur être fournie).

Le tirage des dix prix de participation était annoncé dans la lettre de la Fondation. Pour être admissible au tirage, les participants devaient remplir un coupon sur lequel on leur demandait d'inscrire leur nom et numéro de téléphone. À l'origine, nous souhaitions que ce coupon nous soit réacheminé avec le questionnaire de manière à nous assurer que ceux qui se rendaient admissibles au tirage avaient bel et bien pris le temps de remplir le sondage (et, doit-on ajouter, de manière à réduire les frais postaux). Évidemment, nous n'avions aucunement l'intention d'identifier les questionnaires en les appariant aux coupons de participation, et encore moins de « valider » l'admissibilité des coupons de participation sur la base des réponses inscrites dans le questionnaire. Il s'agissait simplement de se garantir que les participants au tirage avaient effectivement fait l'effort de répondre au sondage. La Société de l'assurance automobile du Québec s'est toutefois catégoriquement opposée à la procédure que nous envisagions et a exigé que nous utilisions deux enveloppes-réponse distinctes de façon à ce que les questionnaires demeurent parfaitement anonymes. Nous nous sommes bien entendu pliés à cette exigence, en espérant cependant qu'elle ne pose pas trop de problèmes d'équité.²⁰

La date du tirage avait été fixée au vendredi 25 février 2011, soit environ six semaines après l'envoi postal.

¹⁹ Les tirages soumis aux règlements de la Régie des alcools, des courses et des jeux sont uniquement ceux qui ont pour objectif d'amasser des fonds grâce à la vente de billets de tirage (cf. systèmes de loterie), ou ceux qui ont pour effet de faire la promotion des intérêts commerciaux d'une personne ou d'une entreprise (cf. concours publicitaires).

²⁰ Nous redoutions en effet que certaines personnes ne remplissent que le coupon de participation au tirage, ce qui n'aurait certainement pas été équitable envers toutes celles qui se sont au surplus donné la peine de remplir le sondage. Dans les faits, le nombre de coupons de participation au tirage que nous avons reçus s'est avéré légèrement inférieur au nombre de questionnaires, ce qui donne à penser que les « tricheurs » n'ont finalement pas été nombreux (peut-être même n'y en a-t-il pas eu aucun). Il faut par ailleurs préciser qu'une centaine de participants ont fait fi de la consigne et nous ont retourné le coupon dans la même enveloppe que le questionnaire. Il va sans dire que ces réponses ont été traitées avec le même souci de confidentialité que toutes les autres.

LES PROCÉDURES RELATIVES À L'ENVOI POSTAL

Le matériel d'enquête de la Fondation CAA-Québec (lettres de la Fondation, questionnaires, coupons de participation et enveloppes-réponse) a été livré dans les locaux de la Société de l'assurance automobile du Québec. Du personnel de la Société de l'assurance automobile s'est lui-même chargé d'effectuer l'opération d'insertion et de procéder à l'envoi postal.

Les différents documents ont été expédiés dans une enveloppe portant l'en-tête de la Société de l'assurance automobile du Québec (tel que l'exigeait la Société), et sur laquelle était apposée l'étiquette d'identification.

Les envois ont été effectués les 10, 11 et 12 janvier 2011.

RÉSULTATS

La majorité des questionnaires et des coupons de participation remplis ont été réacheminés à la Fondation au cours des trois semaines suivant l'envoi postal. La réception des réponses s'est cependant étalée sur une période d'environ trois mois.

En date du 25 février 2011, nous avons reçu 1 683 questionnaires et 1 602 coupons de participation. Le tirage des dix prix de 250\$ a été effectué ce même jour à 16h00, dans les locaux de la Fondation CAA-Québec, parmi les 1 602 coupons de participation qui avaient été retournés dûment remplis. Les gagnants ont tous été contactés rapidement par téléphone et un chèque leur a été posté dans les jours suivants.

Des questionnaires remplis sont encore entrés dans les semaines subséquentes au tirage. Au final, nous avons recueilli un grand total de 1 719 questionnaires dont 1 712 pouvaient être considérés valides (sept (7) sondages ont dû être rejetés puisqu'il n'y avait aucune réponse d'inscrite sur plus de la moitié des questions). Avec ces 1 712 questionnaires, le taux de réponse global s'élève à 34%. Ce résultat est manifestement en deçà de celui qui était espéré mais il ne peut pour autant être considéré mauvais puisqu'un tel taux de réponse s'avère tout de même supérieur à ce que l'on obtient généralement lorsqu'aucune opération de rappel n'est effectuée. En fait, il n'est pas rare dans ces circonstances que le taux de réponse ne dépasse guère le 20% aussi doit-on considérer que le taux de participation auquel nous sommes parvenus s'avère tout à fait acceptable.

La taille de l'échantillon recueilli apparaît par ailleurs amplement suffisante pour nous permettre de généraliser les résultats globaux à l'ensemble de la population des détenteurs de permis de conduire du Québec, avec une marge d'erreur de $\pm 2,4\%$ dans un intervalle de confiance de 95% (19 fois sur 20).

Bien que dans son ensemble le taux de réponse peut être jugé satisfaisant, certaines disparités sont néanmoins apparues dans les différents taux de réponse enregistrés en fonction des caractéristiques des répondants. Les résultats obtenus à cet égard sont présentés dans la prochaine section.

LES TAUX DE RÉPONSE OBSERVÉS PAR CATÉGORIE DE RÉPONDANTS

Le tableau 3 expose les différents taux de réponse obtenus en fonction du sexe, de l'âge, de la langue de correspondance, de la région d'habitation et du type de permis possédé. On discutera par la suite de l'incidence qu'ont eue ces taux de réponse sur la répartition de l'échantillon recueilli.

Tableau 3 : Les taux de réponse obtenus en fonction des principales caractéristiques des répondants

	NOMBRE DE QUESTIONNAIRES ENVOYÉS	NOMBRE DE QUESTIONNAIRES REÇUS ²¹	TAUX DE RÉPONSE
SEXE			
Homme	2 750	901	32,8%
Femme	2 250	794	35,3%
ÂGE			
16-24 ans	750	177	23,6%
25-34 ans	721	205	28,4%
35-44 ans	785	211	26,9%
45-54 ans	922	342	37,1%
55-64 ans	822	334	40,6%
65 ans et plus	1 000	430	43,0%
LANGUE DE CORRESPONDANCE²²			
Français	4 449	1 536	34,5%
Anglais	551	176	31,9%

²¹ Le total peut différer de 1 712. Cette situation s'explique du fait que quelques personnes ont omis de répondre à l'une ou l'autre des questions sociodémographiques.

²² Les chiffres présentés ici ont trait à la langue du questionnaire qui nous a été réexpédié (version française ou anglaise du sondage). Des renseignements plus précis au regard de la langue parlée ont été recueillis dans le questionnaire. Ces informations seront présentées un peu plus loin dans le rapport.

Tableau 3 : Les taux de réponse obtenus en fonction des principales caractéristiques des répondants – suite et fin

	NOMBRE DE QUESTIONNAIRES ENVOYÉS	NOMBRE DE QUESTIONNAIRES REÇUS	TAUX DE RÉPONSE
RÉGION ADMINISTRATIVE			
Bas-Saint-Laurent (01)	148	59	39,9%
Saguenay-Lac-Saint-Jean (02)	183	74	40,4%
Capitale-Nationale (03)	471	187	39,7%
Mauricie (04)	182	67	36,8%
Estrie (05)	234	88	37,6%
Montréal (06)	945	272	28,8%
Outaouais (07)	233	79	33,9%
Abitibi-Témiscamingue (08)	83	28	33,7%
Côte-Nord (09)	52	18	34,6%
Nord-du-Québec (10)	18	3	16,7%
Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (11)	60	21	35,0%
Chaudière-Appalaches (12)	293	109	37,2%
Laval (13)	263	75	28,5%
Lanaudière (14)	302	96	31,8%
Laurentides (15)	354	119	33,6%
Montérégie (16)	991	327	33,0%
Centre-du-Québec (17)	188	73	38,8%
TYPE DE PERMIS POSSÉDÉ			
Apprenti conducteur	176	16	9,1%
Probatoire	238	72	30,3%
Régulier (classe 5)	4 586	1 618	35,3%

LA RÉPARTITION INITIALE DE L'ÉCHANTILLON RECUEILLI

LA RÉPARTITION SELON LE SEXE ET L'ÂGE

Tel qu'anticipé, le taux de réponse des hommes s'est avéré légèrement inférieur à celui des femmes (32,8% contre 35,3%). Puisque les premiers avaient été suréchantillonnés, la répartition obtenue apparaît cependant tout à fait satisfaisante au premier regard. La situation s'est par contre révélée un peu plus problématique en ce qui a trait à l'âge des répondants.

Tableau 4 : La répartition initiale de l'échantillon selon le sexe et l'âge

	PROPORTION DANS LA POPULATION	PROPORTION DANS L'ÉCHANTILLON
SEXE		
Homme	51,9%	53,2%
Femme	48,1%	46,8%
ÂGE		
16-24 ans	12,1% ²³	10,4%
25-34 ans	16,6%	12,1%
35-44 ans	17,5%	12,4%
45-54 ans	21,6%	20,1%
55-64 ans	17,5%	19,7%
65 ans et plus	14,8%	25,3%

Contrairement à ce qui était attendu, les plus âgés (65 ans et plus) ont répondu en grand nombre. Or, comme ils avaient en plus été suréchantillonnés, les 65 ans et plus se trouvent à être nettement surreprésentés dans l'échantillon que nous avons recueilli. Les différents taux de réponse observés – tous sous la barre des 30% chez les individus âgés de 44 ans et moins, et au contraire avoisinant

²³ Nous avons précédemment indiqué que 10% de la population des détenteurs de permis de conduire étaient âgés entre 16 et 24 ans (cf. p. 26). Le calcul de cette proportion avait été effectué à partir du dossier statistique publié par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ, 2010). Pour une raison inconnue, les détenteurs de permis d'apprenti ne sont pas inclus dans ce dossier. Les échanges qui ont eu lieu avec la SAAQ donnaient cependant à penser que le nombre d'apprentis conducteurs n'était pas suffisamment élevé pour faire grimper de façon notable la proportion des 16 à 24 ans. Cette mésentente a fait en sorte que nous n'avons réalisé qu'après coup que cette catégorie de conducteurs compte en réalité pour 12% de la population des détenteurs de permis de conduire.

ou même dépassant le 40% chez les 45 ans et plus – indiquent en fait qu’il aurait sans doute été plus avisé de ne suréchantillonner que les plus jeunes, y incluant ceux faisant partie des classes d’âge distinctes des 25 à 34 ans et des 35 à 44 ans. Il faut au surplus signaler que, bien que la répartition semble à prime abord satisfaisante en ce qui a trait au sexe des répondants, l’examen des résultats croisés du sexe et de l’âge a révélé qu’il y avait en réalité dans notre échantillon une surreprésentation des jeunes femmes (âgées entre 16 et 34 ans) et à l’inverse une sous-représentation des femmes plus âgées (55 ans et plus). En conséquence, afin de corriger les différentes distorsions observées et de garantir la représentativité de l’échantillon recueilli, les données ont été pondérées à la fois en fonction de l’âge et du sexe des individus.

LA RÉPARTITION SELON LE TYPE DE PERMIS POSSÉDÉ

Le taux de réponse moindre et la sous-représentation consécutive que l’on a constatés chez les 16 à 24 ans sont manifestement en partie liés à la non participation des détenteurs de permis d’apprenti conducteur²⁴ (taux de réponse de seulement 9,1%, de loin le résultat le plus faible de tous), qui se trouvent de ce fait à être sous-représentés dans l’échantillon que nous avons recueilli.

Tableau 5 : La répartition initiale de l’échantillon selon le type de permis possédé

	PROPORTION DANS LA POPULATION	PROPORTION DANS L’ÉCHANTILLON
TYPE DE PERMIS POSSÉDÉ		
Apprenti conducteur	3,2%	0,9%
Probatoire	3,7%	4,2%
Régulier	93,1%	94,8%

On se doit en fait de conclure que la population des apprentis conducteurs nous a totalement échappé. À quoi cette situation peut-elle être attribuable ? Il est évidemment impossible d’avancer une explication avec assurance mais on peut émettre l’hypothèse que les apprentis ne se sont pas vraiment sentis concernés par notre sondage étant donné qu’ils n’ont pas encore tendance à se considérer comme de « vrais » conducteurs alors que le questionnaire était en bonne partie centré

²⁴ Les détenteurs de permis d’apprenti conducteur peuvent être de tous âges. La très grande majorité des individus qui postulent ce permis font néanmoins partie du groupe des 16 à 24 ans.

sur les comportements adoptés au volant.²⁵ Quoi qu'il en soit, le fait demeure qu'avec moins de vingt participants, on ne peut pas considérer que cette partie de la population des détenteurs de permis de conduire est convenablement représentée dans notre échantillon, ni que le nombre d'individus inclus dans ce sous-groupe de la population est suffisamment élevé pour donner lieu à des analyses statistiques valables. Les détenteurs de permis d'apprenti conducteur n'ont pas été exclus de la base de données et sont donc considérés dans les analyses globales.²⁶ Ils ont par contre été retirés des analyses portant spécifiquement sur le type de permis possédé.

LA RÉPARTITION SELON LA LANGUE

Bien que le taux de réponse des individus ayant reçu un questionnaire en langue anglaise s'est avéré un peu moindre que celui enregistré chez ceux qui en ont plutôt reçu la version française (31,9% contre 34,5%), la répartition initialement obtenue dans notre échantillon quant à la langue de correspondance s'apparente quand même d'assez près à celle que l'on observe dans la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. Il faut cependant préciser que la variable « langue de correspondance » ne témoigne pas parfaitement de la proportion de francophones et d'anglophones constituant notre échantillon, si l'on en juge du moins par les réponses qui ont été données à la question : « Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison – Français, Anglais ou Autre ? » et qui figurent dans la seconde portion du tableau 6 (voir page suivante).

²⁵ Les apprentis conducteurs peuvent avoir l'impression de ne pas être de « vrais » conducteurs en raison du fait qu'ils sont encore en phase d'acquisition des compétences nécessaires à la conduite automobile et qu'ils doivent toujours « se pratiquer » sous la supervision d'un accompagnateur (en principe du moins). Au surplus, les jeunes qui entrent dans le processus d'accès à la conduite sont portés à jouer le rôle de l'apprenti conducteur, c'est-à-dire à respecter scrupuleusement les différents règlements routiers et, le cas échéant, à appliquer les différentes techniques préconisées par l'école de conduite (ex.: faire un arrêt complet, regarder à gauche, à droite, puis encore à gauche avant de redémarrer). Tout ceci n'a cependant que pour but d'obtenir le droit de passage au stade suivant – le permis probatoire – où il leur deviendra possible de se comporter comme ils souhaitent le faire dans la « vraie vie » (ex.: faire un « stop à l'américaine »).

²⁶ L'examen des réponses données par les apprentis conducteurs aux différentes questions du sondage n'a pas révélé l'existence d'un ou de pattern(s) particulier(s) qui indiqueraient que les individus qui représentent ce sous-groupe de la population des détenteurs de permis de conduire dans notre échantillon se distinguent très nettement des autres sur l'une ou l'autre des thématiques abordées. En conséquence, il n'apparaissait pas justifié de les retirer complètement de la base de données.

Tableau 6 : La répartition initiale de l'échantillon selon la langue de correspondance et selon la langue parlée le plus souvent à la maison

	PROPORTION DANS LA POPULATION	PROPORTION DANS L'ÉCHANTILLON
LANGUE DE CORRESPONDANCE		
Français	89,0%	89,7%
Anglais	11,0%	10,3%
LANGUE PARLÉE À LA MAISON		
Français	Inconnue ²⁷	88,3%
Anglais	Inconnue	10,2%
Autre	Inconnue	1,5%

En fait, non seulement ce sont ajoutées dans notre échantillon quelques personnes parlant usuellement une autre langue que le français ou l'anglais, mais on y a également observé quelques cas d'inversions dans les langues française et anglaise (des participants à qui on avait envoyé la version française du questionnaire ont répondu qu'ils parlaient le plus souvent en anglais, et d'autres à qui on avait fait parvenir la version anglaise ont répondu parler surtout en français)²⁸, ce qui au total a eu pour effet d'abaisser d'un peu plus de 1% la proportion de francophones figurant dans notre échantillon. Ce changement demeure néanmoins minime de telle sorte que l'on peut encore estimer que la répartition des francophones et des anglophones que nous avons obtenue s'avère tout à fait satisfaisante.

Il faut par ailleurs préciser que la vingtaine de répondants qui parlent régulièrement une autre langue que le français ou l'anglais ont été traités de façon analogue aux détenteurs de permis d'apprenti conducteur; puisqu'aucun indice dans l'examen de leurs réponses n'est venu justifier leur retrait de la base de données, ils ont eux aussi été conservés dans les analyses globales mais ont été retirés des analyses portant spécifiquement sur la langue.

²⁷ Les données de recensement les plus récentes indiquent qu'en 2006, 82% de la population du Québec parlaient régulièrement le français à la maison, 10% l'anglais, et 8% une autre langue que le français ou l'anglais (Statistique Canada, 2009). Nous ne disposons par contre d'aucune indication à ce chapitre pour la population spécifique des détenteurs de permis de conduire du Québec.

²⁸ Quelques erreurs ont été commises par les employés de la SAAQ lors de l'opération d'insertion du matériel d'enquête. C'est vraisemblablement ce qui explique les trente-quatre cas d'inversion constatés.

LA RÉPARTITION SELON LA RÉGION D'HABITATION

Les taux de réponse observés en fonction de la région d'habitation varient d'une région administrative à l'autre, passant d'un minimum de 28,5% (région de Laval)²⁹ à un maximum de 40,4% (région du Saguenay-Lac-Saint-Jean). Ces variations ne se sont cependant pas avérées importantes au point tel d'entraîner des décalages très prononcés dans la répartition de l'échantillon recueilli. Pour treize régions sur dix-sept, l'écart par rapport à la proportion observée dans la population demeure sous la barre du $\pm 1\%$, et il dépasse tout juste ce cap (+ 1,1%) dans deux autres régions. Seules les régions de la Capitale-Nationale (+1,8%) et de Montréal (-3,9%) affichent des écarts un peu plus marqués.

Tableau 7 : La répartition initiale de l'échantillon selon la région d'habitation

	PROPORTION DANS LA POPULATION	PROPORTION DANS L'ÉCHANTILLON
RÉGION ADMINISTRATIVE		
Bas-Saint-Laurent (01)	2,7%	3,5%
Saguenay-Lac-Saint-Jean (02)	3,8%	4,4%
Capitale-Nationale (03)	9,2%	11,0%
Mauricie (04)	3,6%	4,0%
Estrie (05)	4,1%	5,2%
Montréal (06)	19,9%	16,0%
Outaouais (07)	4,7%	4,7%
Abitibi-Témiscamingue (08)	1,9%	1,7%
Côte-Nord (09)	1,2%	1,1%
Nord-du-Québec (10)	0,3%	0,2%
Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (11)	1,3%	1,2%
Chaudière-Appalaches (12)	5,7%	6,4%
Laval (13)	5,1%	4,4%
Lanaudière (14)	6,4%	5,7%
Laurentides (15)	7,6%	7,0%
Montérégie (16)	19,3%	19,3%
Centre-du-Québec (17)	3,2%	4,3%

²⁹ Le taux de réponse est en réalité encore bien plus bas dans la Nord du Québec (16,7%) mais cela s'explique par le très faible nombre de questionnaires envoyés dans cette région (18 au total).

Les informations relatives à la région administrative d'habitation nous permettent de nous assurer que l'échantillon recueilli couvre adéquatement l'ensemble du territoire québécois mais elles ne s'avèrent pas nécessairement très utiles dans les analyses statistiques compte tenu du faible nombre d'observations que comptent plusieurs de ces régions (douze régions sur dix-sept sont représentées par moins de 100 personnes et le tiers d'entre elles le sont même par moins de 30 personnes). Aussi, plutôt que de procéder à un ajustement de la répartition des différentes régions administratives, nous avons choisi de regrouper les dix-sept régions administratives en cinq grandes régions. Ce regroupement a été effectué à partir des informations colligées sur la région administrative d'habitation, mais aussi à partir de celles inscrites à la question : « Dans quel(le) ville ou village habitez-vous ? ». Les cinq grandes régions préalablement définies se subdivisent de la manière suivante :

- Région de Montréal – composée de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal³⁰, ce qui inclut les régions administratives de Montréal et de Laval, de même qu'une partie des régions administratives de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie;
- Région de Québec – composée de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec qui inclut une partie de la région administrative de la Capitale-Nationale et de celle de Chaudière-Appalaches;
- Région de l'Est du Québec – composée des régions administratives du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord, de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine, de même que de la partie Est des régions administratives de la Capitale Nationale et de Chaudière-Appalaches;
- Région du Centre du Québec – composée des régions administratives de la Mauricie, de l'Estrie, du Centre-du-Québec, de même que de la partie restante des régions administratives de la Capitale Nationale et de Chaudière-Appalaches;
- Région de l'Ouest du Québec – composée des régions administratives de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue, de même que de la partie restante des régions administratives de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie.

³⁰ Une région métropolitaine de recensement « est formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'une grande région urbaine (appelée noyau urbain). Une RMR doit avoir une population d'au moins 100 000 habitants et le noyau urbain doit compter au moins 50 000 habitants. » (Statistique Canada, 2007)

LE PROFIL DES RÉPONDANTS

Le tableau 8 présente le profil sociodémographique, après pondération, des détenteurs de permis de conduire ayant répondu au sondage.³¹

Tableau 8 : Les caractéristiques sociodémographiques des répondants (données pondérées)

SEXE	
Homme	52%
Femme	48%
ÂGE	
16-24 ans	12%
25-34 ans	17%
35-44 ans	17%
45-54 ans	22%
55-64 ans	17%
65 ans et plus	15%
LANGUE PARLÉE À LA MAISON	
Français	88%
Anglais	10%
Autre	2%
GRANDE RÉGION D'HABITATION	
Montréal RMR	39%
Québec RMR	12%
Est du Québec	12%
Centre du Québec	18%
Ouest du Québec	19%
TAILLE DE LA MUNICIPALITÉ DE RÉSIDENCE	
0 à 999 habitants	4%
1 000 à 4 999 habitants	15%
5 000 à 9 999 habitants	7%
10 000 à 49 999 habitants	23%
50 000 à 99 999 habitants	9%
100 000 habitants et plus	41%

³¹ Dans la suite du rapport, les pourcentages ont été arrondis au chiffre entier de manière à alléger la présentation des résultats. À noter que les totaux peuvent à l'occasion être inférieurs ou supérieurs à 100% justement en raison du jeu des arrondissements.

Tableau 8 : Les caractéristiques sociodémographiques des répondants (données pondérées)
– suite et fin

PLUS HAUT NIVEAU D'ÉTUDES ATTEINT	
Primaire	4%
Secondaire	33%
Collégial	31%
Universitaire	32%
OCCUPATION	
Artisan, commerçant ou chef d'entreprise	3%
Cadre supérieur ou profession libérale	3%
Professionnel ou cadre	20%
Employé de bureau, de commerce ou d'entreprise de service	17%
Ouvrier ou technicien	9%
Conducteur professionnel, représentant ou technicien sur la route	5%
Étudiant	11%
Sans emploi (en chômage, à la recherche d'emploi ou à la maison à temps plein)	6%
À la retraite	22%
Autres	4%

L'examen du croisement des variables sociodémographiques n'a pas révélé l'existence de problème particulier dans notre échantillon (il n'y a pas de différence significative, par exemple, quant au sexe et à l'âge des répondants francophones et des répondants anglophones). Trois observations doivent cependant être relevées.

Il faut premièrement signaler que plus des trois quarts des répondants anglophones et des répondants parlant régulièrement une autre langue que le français ou l'anglais habitent la grande région de Montréal (c'est le cas dans notre échantillon pour 76% des anglophones et pour 88% des allophones). Cette situation n'a cependant rien d'étonnant et reflète même de très près la réalité observée à l'échelle de la province puisque d'après les données du recensement effectué en 2006, 74% des anglophones et 86% des allophones du Québec résideraient dans la région métropolitaine de Montréal (Office québécois de la langue française, 2008).

La seconde observation qu'on doit relever concerne le plus haut niveau d'études atteint par nos répondants. Aucune information n'est disponible quant à la scolarisation des détenteurs de permis de conduire du Québec. Les données de recensement de 2006 indiquent toutefois que dans le Québec entier, le plus haut degré de scolarité atteint est le primaire pour 25% de la population, le secondaire pour 38%, le collégial pour 16% et l'universitaire pour 21% (Institut de la statistique du Québec, 2010a). Même si l'on ne peut se baser intégralement sur ces statistiques pour juger de la situation, il ne fait pas de doute à la lumière de ces chiffres que les individus constituant notre échantillon s'avèrent davantage scolarisés que la population qu'ils représentent. Il s'agit cependant là d'une lacune courante – et plus ou moins inévitable – dans les enquêtes qui reposent sur un support écrit.

Il faut par ailleurs préciser que des différences significatives sont apparues au regard de la scolarité. Ainsi, dans notre échantillon :

- Les femmes sont un peu plus scolarisées que les hommes ($\chi^2 (3) = 14,718$; $p < 0,01$). Elles sont en fait proportionnellement plus nombreuses que les hommes à avoir atteint le niveau collégial (35% d'entre elles contre 28% des hommes). Les proportions d'hommes et de femmes ayant fréquenté l'université s'avèrent par contre semblables.
- Les plus jeunes (16 à 44 ans) sont davantage scolarisés que les plus âgés ($\chi^2 (15) = 211,477$; $p < 0,001$). Les 16 à 24 ans comptent la plus forte proportion d'individus ayant fréquenté le collégial³², alors que les 25 à 34 ans et les 35 à 44 ans comptent les plus fortes proportions d'individus ayant fréquenté l'université. À l'opposé, la catégorie des personnes âgées de plus de 65 ans présente la plus forte proportion d'individus n'ayant pas dépassé le niveau primaire.
- Les anglophones sont plus scolarisés que les francophones ($\chi^2 (3) = 16,677$; $p < 0,001$). Un plus fort pourcentage d'anglophones ont notamment entrepris des études universitaires (45% des anglophones ont fréquenté l'université contre 30% des francophones).
- Les personnes résidant dans la grande région de Montréal, puis celles résidant dans la grande région de Québec sont davantage scolarisées que celles qui habitent dans les autres régions du Québec ($\chi^2 (12) = 81,907$; $p < 0,001$). Les proportions d'individus ayant fréquenté le collégial ne diffèrent pas significativement d'une région à l'autre. Les résidents de Montréal et de Québec sont par contre proportionnellement plus nombreux que les autres à avoir

³² Il ne faut pas perdre de vue ici que certains des répondants faisant partie de la catégorie des 16 à 24 ans n'ont pas encore l'âge d'accéder à l'université, ni même au collégial.

atteint le niveau universitaire (région de Montréal = 43%, région de Québec = 36%, région de l'Est = 22%, région du Centre = 25%, région de l'Ouest = 22%).

Dans l'ensemble, ces différents constats ne nous sont pas apparus problématiques puisque des tendances similaires figurent dans les données de recensement.³³ Une difficulté toute particulière se présentait par contre du côté des répondants n'ayant fréquenté que l'école primaire puisqu'ils sont non seulement peu nombreux dans notre échantillon (ils représentent 4% de l'ensemble), mais qu'ils sont également pour la plupart assez âgés (plus de la moitié d'entre eux ont 65 ans et plus, et plus des trois quarts (80%) sont âgés de 55 ans et plus.). Ainsi, afin de contrer l'effet parasite occasionné par l'âge des répondants n'ayant fréquenté que l'école primaire³⁴, nous n'avons inclus dans les analyses effectuées sur la scolarité que les répondants ayant atteint le niveau secondaire, collégial ou universitaire (ce qui représente de toute façon 96% de l'échantillon).

La dernière observation qui doit être relevée a trait à l'occupation d'une partie de nos répondants. À prime abord, la proportion de retraités (22% des répondants) peut sembler élevée surtout si l'on considère qu'il n'y a que 15% des personnes dans notre échantillon pondéré qui sont âgées de 65 ans et plus. Il faut toutefois préciser que depuis plusieurs années déjà, l'âge moyen de la retraite au Québec se situe aux environs de 60 ans, et que seulement 22% des nouveaux retraités sont âgés de 65 ans et plus (le tiers des gens prennent leur retraite alors qu'ils ont entre 60 et 64 ans, et les 45% autres alors qu'ils ont moins de 60 ans) (Institut de la statistique du Québec, 2011; Régie des rentes du Québec, 2010). En fait, en 2009 près de 45% des Québécois âgés entre 55 et 64 ans n'étaient pas sur le marché du travail (Institut de la statistique du Québec, 2010e). Les retraités dans notre échantillon – parmi lesquels figurent une certaine proportion d'individus âgés entre 55 et 64 ans (37% des retraités), et même d'individus âgés entre 45 et 54 ans (3%) – se trouvent donc à témoigner de cette réalité.

³³ En 2006, les femmes étaient proportionnellement un peu plus nombreuses que les hommes à avoir obtenu un diplôme ou un certificat d'études collégiales, de même qu'un diplôme ou un certificat d'études universitaires (Institut de la statistique du Québec, 2010b). Le niveau de scolarité décroissait avec l'âge, la proportion de diplômés universitaires passant de 32% chez les 25-34 ans à 14% chez les 65 ans et plus et, à l'inverse, celle des individus n'ayant aucun diplôme d'études secondaires passait de 12% chez les 25-34 ans à 47% chez les 65 ans et plus (Institut de la statistique du Québec, 2010b). Le quart de la population des anglophones (25,5%) détenaient un diplôme ou un certificat d'études universitaires alors que la population des francophones comptait pour sa part 16% de diplômés universitaires (Institut de la statistique du Québec, 2010c). Les régions administratives où l'on recensait la plus forte proportion de diplômés universitaires étaient celle de Montréal (32% de ses résidents), suivie de celle de Québec (24%) (Institut de la statistique du Québec, 2010d).

³⁴ Nous avons pu constater, en toute première phase d'analyse, que sur certaines des questions à l'étude les répondants n'ayant fréquenté que l'école primaire semblaient se distinguer des autres. Il est toutefois apparu que ces différences devaient être attribuées à leur âge bien plus qu'à leur niveau de scolarité.

L'examen du portrait des individus constituant notre échantillon doit par ailleurs être complété par l'analyse des caractéristiques plus spécifiquement liées à la conduite automobile. Le tableau 9 présente le bilan d'ensemble des informations colligées sur ces aspects.

Tableau 9 : Les caractéristiques des répondants relatives à la conduite automobile (données pondérées)

TYPE DE PERMIS POSSÉDÉ	
Apprenti conducteur	1%
Probatoire	5%
Régulier	94%
NOMBRE D'ANNÉES DE DÉTENTION DU PERMIS³⁵	
Entre 0 et 3 ans	9%
Entre 4 et 9 ans	10%
Entre 10 et 19 ans	17%
Entre 20 et 29 ans	18%
Entre 30 et 39 ans	24%
Entre 40 et 49 ans	16%
Entre 50 et 59 ans	5%
Entre 60 et 69 ans	2%
FRÉQUENCE DE CONDUITE	
Jamais ou très rarement	1%
Quelques fois par mois	4%
Quelques fois par semaine	22%
Tous les jours	73%
KILOMÉTRAGE PARCOURU ANNUELLEMENT	
Moins de 1 000 km	7%
Entre 1 000 et 9 999 km	21%
Entre 10 000 et 14 999 km	21%
Entre 15 000 et 24 999 km	29%
Entre 25 000 et 39 999 km	15%
Entre 40 000 et 60 000 km	5%
Plus de 60 000 km	3%

³⁵ Les répondants devaient inscrire depuis combien d'années ils détiennent leur permis de conduire. Les réponses ont ici été regroupées afin de faciliter la présentation des résultats. Signalons que les (quatre) plus récents détenteurs n'ont leur permis que depuis six (6) mois alors que le plus « ancien » l'a en sa possession depuis 67 ans.

**Tableau 9 : Les caractéristiques des répondants relatives à la conduite automobile
(données pondérées) – suite et fin**

TYPE DE CONDUCTEUR	
Conducteur professionnel (camionneur, chauffeur de taxi ou d'autobus, etc.) ³⁶	5%
Conducteur souvent appelé à conduire dans le cadre du travail ³⁷	13%
Conducteur ordinaire	82%
A DÉJÀ ÉTÉ IMPLIQUÉ – EN TANT QUE CONDUCTEUR OU PASSAGER – DANS UN ACCIDENT AVEC MORT(S) OU BLESSÉ(S)	
Non	88%
Oui, une fois	10%
Oui, deux ou trois fois	2%
Oui, quatre fois ou plus	0,1%
AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES, A ÉTÉ IMPLIQUÉ – EN TANT QUE CONDUCTEUR OU PASSAGER – DANS UN ACCIDENT AVEC DOMMAGES MATÉRIELS SEULEMENT	
Non	72%
Oui, une fois	23%
Oui, deux ou trois fois	5%
Oui, quatre fois ou plus	0,1%
AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES, A ÉTÉ INTERCEPTÉ PAR LA POLICE POUR UNE INFRACTION AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
Non	58%
Oui, une fois	30%
Oui, deux ou trois fois	11%
Oui, quatre fois ou plus	1%

³⁶ Sont incluses dans cette catégorie les personnes occupant un emploi basé sur le déplacement routier, de même que celles dont le travail requiert la conduite d'un véhicule d'urgence. Les notes que certains répondants ont inscrites sur leur questionnaire nous permettent de mentionner que figurent assurément dans l'échantillon un certain nombre de camionneurs, mais aussi des conducteurs d'autobus (transport en commun, transport interurbain, transport scolaire), des livreurs, des policiers, des pompiers et une ambulancière.

³⁷ Cette catégorie inclut par exemple les représentants et les techniciens qui doivent régulièrement se déplacer pour effectuer leur travail.

Bien que des tendances assez nettes se dessinent sur certains des aspects examinés (par exemple, la très forte majorité des participants (88%) n'ont jamais été impliqués dans un accident ayant occasionné des blessures corporelles), tous les cas de figure y demeurent néanmoins représentés, ce qui donne à penser que l'échantillon recueilli couvre une gamme suffisante d'expériences de conduite.

L'analyse de ces variables a par ailleurs indiqué que les répondants se distinguent les uns des autres sur plusieurs des aspects de la conduite.

En ce qui a trait premièrement à la fréquence de conduite et au kilométrage parcouru, il est apparu dans notre échantillon que dans l'ensemble :

- Les hommes conduisent plus fréquemment que les femmes ($\chi^2 (2) = 39,876; p < 0,001$). Toutes proportions gardées, les hommes sont notamment plus nombreux que les femmes à avoir déclaré conduire tous les jours (79% des hommes contre 66% des femmes).
- Les hommes parcourent également un plus grand nombre de kilomètres que les femmes ($\chi^2 (5) = 134,038; p < 0,001$). Ils sont en fait proportionnellement plus nombreux que ces dernières dans toutes les catégories de kilométrage supérieures à 14 999 (c'est-à-dire dans les catégories 15 000 à 24 999 km, 25 000 à 39 999 km et 40 000 km et plus³⁸).
 - ➔ On peut de surcroît mentionner qu'en moyenne, les hommes détiennent leur permis de conduire depuis un peu plus longtemps que les femmes (27,7 ans contre 24,7 ans pour les femmes; $T\text{-test} (1667,18) = 4,003; p < 0,001$), ce qui suggère que ces dernières ont postulé leur premier permis de conduire à un âge un peu plus avancé que les hommes. Cette hypothèse ne se vérifie cependant qu'à l'intérieur des groupes d'âge des 45 ans et plus (16 à 24 ans = n.s. / 25 à 34 ans = n.s. / 35 à 44 ans = n.s. / 45 à 54 ans = moyennes de 31,9 ans (hommes) et de 29,8 ans (femmes) ($T\text{-test} (342,08) = 3,822; p < 0,001$) / 55 à 64 ans = moyennes de 40,4 ans et de 36,5 ans ($T\text{-test} (206,16) = 5,220; p < 0,001$) / 65 ans et plus = moyennes de 51,1 ans et de 44,2 ans ($T\text{-test} (177,15) = 5,897; p < 0,001$)).
- La fréquence de conduite varie selon l'âge ($\chi^2 (10) = 141,041; p < 0,001$). Les 25 à 54 ans sont proportionnellement plus nombreux que les autres à avoir indiqué conduire tous les jours (78% des 25-34 ans, 81% des 35-44 ans et 86% des 45 à 54 ans), alors que les 65 ans et plus comptent la plus forte proportion d'individus ne conduisant que quelques fois par

³⁸ Aux fins d'analyse, les deux dernières catégories de kilométrage (soit « entre 40 000 et 60 000 km » et « plus de 60 000 km ») ont été regroupées.

semaine (43% des 65 ans et plus), et les 16 à 24 ans la plus forte proportion d'individus ne conduisant que quelques fois par mois ou moins³⁹ (11% des 16-24 ans; 29% des 16 à 24 ans ne conduisent par ailleurs que quelques fois par semaine). Les 55 à 64 ans, pour leur part, conduisent un peu moins souvent que les 25 à 54 ans mais quand même plus fréquemment que les jeunes et que les aînés.

- Parallèlement, le kilométrage annuel varie lui aussi selon l'âge ($\chi^2 (25) = 212,603; p < 0,001$). Les plus forts pourcentages d'individus ayant déclaré parcourir chaque année un nombre de kilomètres supérieur à 14 999 se retrouvent dans les catégories des 25 à 54 ans. Les 16 à 24 ans, puis les 65 ans et plus présentent à l'inverse les plus fortes proportions d'individus parcourant moins de 10 000 kilomètres annuellement (respectivement 46% et 45% d'entre eux). Les 55 à 64 ans, quant à eux, se retrouvent à nouveau dans la zone mitoyenne.
 - ➔ Il faut préciser que les bas kilométrages que l'on observe dans le groupe des 16 à 24 ans sont pour beaucoup le fait des détenteurs de permis probatoire⁴⁰: 68% des jeunes qui ont un permis probatoire ont indiqué parcourir chaque année moins de 10 000 kilomètres, contre seulement 25% des jeunes qui détiennent un permis de conduire régulier.
- Les personnes résidant dans la grande région de Montréal conduisent un peu moins souvent que celles qui habitent dans les autres régions du Québec ($\chi^2 (8) = 19,705; p < 0,05$). C'est plus précisément dans la région de Montréal qu'apparaît la plus forte proportion d'individus qui tout au plus ne conduisent que quelques fois par mois (8% des résidents de cette région). Un peu par voie de conséquence, c'est également dans cette région que se trouve la plus forte proportion d'individus parcourant moins de 1 000 kilomètres par année (9% des habitants de la région de Montréal; $\chi^2 (20) = 42,257; p < 0,01$).
- Finalement, et sans grande surprise, les conducteurs professionnels et les conducteurs souvent appelés à conduire dans le cadre de leur travail prennent le volant sur une base nettement plus fréquente que les conducteurs dits ordinaires ($\chi^2 (4) = 104,122; p < 0,001$) et parcourent chaque année un plus grand nombre de kilomètres que ces derniers (70% des conducteurs professionnels et 23% de ceux qui conduisent dans le cadre du travail parcourent plus de 40 000 kilomètres alors qu'ils ne sont que 2% à en faire autant chez les conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (10) = 687,244; p < 0,001$).

³⁹ Toujours aux fins d'analyse, les deux dernières catégories de fréquence de conduite (soit « quelques fois par mois », et « jamais ou très rarement ») ont été regroupées.

⁴⁰ Dans notre échantillon, 95% des détenteurs de permis probatoire sont âgés de 16 à 24 ans.

On ne peut aisément vérifier si les tendances qui sont apparues dans notre échantillon s'avèrent similaires à celles que l'on retrouve dans la population compte tenu de la rareté des informations amassées sur le profil de conduite des détenteurs de permis de conduire du Québec. Les quelques renseignements disponibles tendent cependant à valider nos observations. On retrouve tout d'abord quelques indications à l'effet que les femmes du Québec s'avèrent effectivement des conductrices moins « actives » que les hommes. Des études réalisées dans les années 90 ont révélé que depuis de nombreuses années, les femmes sont en moyenne un peu plus âgées lorsqu'elles postulent leur premier permis de conduire, bien qu'au cours des dernières décennies, l'âge moyen des femmes qui accèdent à la conduite aurait eu tendance à se rapprocher progressivement de celui des hommes (Laberge-Nadeau et al., 1992; Maag et al., 1999; Pichette et Bisson, 1994). Une enquête menée par la Société de l'assurance automobile indique par ailleurs qu'au tournant des années 90, les femmes parcouraient en moyenne deux fois moins de kilomètres que les hommes (Pichette, 1991). Les estimations plus récentes de la Direction des transports de Statistique Canada – qui incluent toutefois l'ensemble des provinces canadiennes – arrivent à une conclusion similaire pour l'année 2009⁴¹ (Statistique Canada, 2010a). Dans un autre ordre d'idées, la même enquête de la Direction des transports de Statistique Canada corrobore en partie les tendances que nous avons observées selon l'âge, à la différence près que d'après leurs estimations, le groupe des 25 à 34 ans serait le deuxième moins « actif » (alors que dans notre échantillon, il s'agit plutôt du groupe des 65 ans et plus). Ces quelques points de comparaison, bien que limités, nous ont donc confortés dans l'idée que l'échantillon ne comporte vraisemblablement pas d'anomalie sérieuse en ce qui a trait à la fréquence de conduite et au kilométrage des différents sous-groupes de répondants.

L'analyse des trois autres aspects faisant partie du profil de conduite des participants – à savoir l'implication dans un accident avec mort(s) ou blessé(s), l'implication dans un accident avec dommages matériels, et l'interception pour une infraction au Code de la sécurité routière – a elle aussi généré un certain nombre d'observations que l'on se doit de signaler.

Tel qu'il a déjà été mentionné, la très forte majorité des répondants n'ont jamais été impliqués dans un accident ayant occasionné des dommages corporels. Ils se distinguent néanmoins les uns des autres selon le groupe d'âge auquel ils appartiennent. En fait, à une exception près (celle des 65 ans et plus), la tendance observée est à l'effet que plus ils avancent en âge, plus ils sont

⁴¹ Plus précisément, le nombre de véhicules-kilomètres des conducteurs de sexe féminin aurait été en 2009 de deux fois et demie inférieur à celui des conducteurs de sexe masculin (Statistique Canada, 2010a).

nombreux à avoir fait l'expérience d'un accident de la route où il y a eu des morts ou des blessés (proportions de ceux qui ont été impliqués au moins une fois dans un accident avec décès ou blessures : 16-24 ans = 5% / 25-34 ans = 9% / 35-44 ans = 10% / 45-54 ans = 14%, / 55-64 ans = 18% / 65 ans et plus = 9%; $\chi^2 (10) = 35,158$; $p < 0,001$). Ce résultat peut à prime abord sembler étonnant puisque les relevés officiels d'accidents indiquent plutôt qu'à l'inverse, plus les conducteurs avancent en âge, moins ils sont nombreux – toutes proportions gardées – à figurer dans les accidents ayant entraîné des dommages corporels. Il faut cependant préciser que ces statistiques d'accidents portent uniquement sur l'âge des *conducteurs* – alors que dans notre question, l'accident pouvait avoir été vécu comme conducteur, mais aussi comme passager – et qu'elles ne considèrent que les accidents qui sont survenus au cours d'un nombre limité d'années – par exemple, au cours des cinq dernières années alors que dans notre question, aucune limite de temps n'avait été fixée. En réalité, la tendance qui apparaît dans notre échantillon s'avère tout à fait prévisible puisqu'elle témoigne d'abord et avant tout de l'impact du facteur de l'exposition (plus on vieillit, plus on cumule le temps passé sur la route – que ce soit à titre de conducteur ou de passager – et conséquemment plus on augmente ses « chances » d'avoir fait l'expérience d'un accident avec dommages corporels).⁴² Cette interprétation s'avère d'ailleurs d'autant plus plausible que la seule autre variable où sont apparues des différences significatives à ce chapitre est celle ayant trait au type de conducteur. C'est en effet chez ceux qui passent le plus de temps sur la route que l'on observe les plus fortes proportions d'individus ayant été impliqués au moins une fois dans un accident avec mort(s) ou blessé(s) (22% des conducteurs professionnels et 16% des conducteurs ayant souvent à conduire dans le cadre du travail ont vécu au moins une fois cette expérience contre 10% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (4) = 24,568$; $p < 0,001$).

La compilation des réponses indique par ailleurs que la bonne majorité des participants (72%) n'ont pas non plus fait l'expérience d'un accident avec dommages matériels. Compte tenu que la question ne portait dans ce cas-ci que sur les événements vécus au cours des cinq dernières années, on pouvait cependant s'attendre à ce que les plus jeunes – en raison notamment de leur manque d'expérience dans la conduite automobile – rapportent en plus grand nombre avoir été impliqués dans un tel type d'accident. Et c'est effectivement ce que l'on a observé dans notre échantillon. En fait, à une exception près (encore une fois, celle des 65 ans et plus), la tendance veut au contraire ici que plus les individus avancent en âge, moins ils sont nombreux à avoir été

⁴² Dans ce contexte, les réponses observées chez les 65 ans et plus demeurent cependant difficiles à expliquer puisque c'est dans ce groupe que l'on aurait dû retrouver le plus faible pourcentage d'individus « épargnés » par l'accident.

impliqués dans un accident ayant occasionné des dommages matériels (proportions de ceux qui ont été impliqués au moins une fois dans un accident avec dommages matériels au cours des cinq dernières années : 16-24 ans = 46% / 25-34 ans = 43% / 35-44 ans = 28% / 45-54 ans = 24% / 55-64 ans = 16% / 65 ans et plus = 19%; $\chi^2 (10) = 117,878$; $p < 0,001$). La seconde – et seule autre – différence observée entre les groupes au chapitre des accidents ayant entraîné des dommages matériels est relative à la région d’habitation. Dans notre échantillon, les gens résidant dans la grande région de Québec sont proportionnellement plus nombreux que les autres à avoir indiqué qu’ils avaient vécu au moins une fois un tel type d’accident au cours des cinq dernières années (40% des personnes habitant dans la grande région de Québec ont été impliqués dans un accident avec dommages matériels alors que dans les autres régions du Québec, ils sont plutôt autour de 25%; $\chi^2 (8) = 22,364$; $p < 0,01$). Aucun indice ne nous a cependant permis de corroborer ou d’expliquer ce résultat plutôt inattendu.

L’interception par la police pour une infraction au Code de la sécurité routière, finalement, s’avère quant à elle une expérience un peu plus répandue puisque 42% des participants se sont fait arrêter au moins une fois au cours des cinq dernières années.⁴³ À première vue, ce pourcentage peut même paraître anormalement élevé. Le plus récent rapport d’analyse de la Société de l’assurance automobile indique qu’à la toute fin de l’année 2008, 73% des détenteurs de permis de conduire du Québec n’avaient aucun point d’inaptitude d’inscrit dans leur dossier (Tardif, 2010). On ne peut cependant déduire de cette seule information quelle pourrait être le pourcentage « normal » de conducteurs interceptés par la police dans la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. D’abord, le niveau de surveillance policière peut fluctuer passablement d’une année à l’autre. Ensuite, ne sont inclus dans ces statistiques officielles que les cas où il y a eu reconnaissance de culpabilité; les individus qui ont contesté avec succès le billet d’infraction qui leur avait été remis, tout comme ceux qui se sont fait intercepter mais qui s’en sont tirés avec un simple avertissement ne figurent donc pas dans ces bilans.⁴⁴ Au surplus, les points d’inaptitude ne couvrent qu’un horizon de deux ans suivant la date de la déclaration de culpabilité (passé ce délai, ils sont effacés) alors que dans notre question, la période considérée s’étale sur cinq ans. En fait, le pourcentage d’individus interceptés par la police que l’on observe dans notre échantillon n’est peut-être pas si loin de la moyenne populationnelle. Les quelques informations dont on dispose à ce sujet ne nous permettent cependant pas de le vérifier.

⁴³ La question précisait : vous êtes-vous fait arrêter par la police (...) que vous ayez reçu ou non une contravention.

⁴⁴ Quelques participants ont d’ailleurs inscrit dans leur questionnaire qu’ils avaient effectivement été interceptés mais que le policier les avait laisser repartir sans leur remettre de contravention.

Le croisement des variables a par ailleurs révélé que dans notre échantillon :

- Les hommes se sont davantage fait arrêter par la police que les femmes (50% des hommes se sont fait intercepter au moins une fois contre 33% des femmes; $\chi^2(3) = 57,888$; $p < 0,001$). Les hommes sont en fait proportionnellement plus nombreux que ces dernières dans toutes les catégories d'interception présentées (c'est-à-dire une fois, deux ou trois fois, quatre fois ou plus).
- Les plus jeunes se sont davantage fait arrêter par la police que les plus âgés ($\chi^2(10) = 60,307$; $p < 0,001$). À une exception près (celle des 16 à 24 ans), plus les individus avancent en âge, moins ils sont nombreux à s'être fait intercepter par la police au cours des cinq dernières années (proportions de ceux qui se sont fait arrêter au moins une fois : 16-24 ans = 46% / 25-34 ans = 55% / 35-44 ans = 50% / 45-54 ans = 39% / 55-64 ans = 35% / 65 ans et plus = 28%).
 - ➔ Signalons que dans le groupe des 16 à 24 ans, 66% des détenteurs de permis de conduire régulier se sont fait intercepter au moins une fois contre seulement 26% des détenteurs de permis probatoire.
- Toutes proportions gardées, les résidents de la grande région de Montréal sont plus nombreux que les autres à avoir déclaré s'être fait intercepter par la police ($\chi^2(8) = 26,167$; $p < 0,01$). C'est en fait dans cette région que l'on retrouve les plus fortes proportions d'individus s'étant fait arrêter un fois (35% d'entre eux), mais également deux fois ou plus (14%). À l'inverse, la grande région de Québec se distingue du fait que c'est dans cette région que figure la plus forte proportion de personnes n'ayant pas du tout été contrôlées par la police (68% des résidents de la grande région de Québec ne se sont pas fait arrêter).
- Les conducteurs qui sont régulièrement appelés à conduire dans le cadre de leur travail et les conducteurs professionnels se sont davantage fait arrêter par la police que les autres (61% des conducteurs du premier groupe et 53% des conducteurs professionnels se sont fait intercepter au moins une fois contre 38% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2(4) = 48,532$; $p < 0,001$).

Tel que nous l'avons déjà signalé, la seule base d'information à laquelle nous avons accès porte sur les infractions au Code de la sécurité routière ayant entraîné l'inscription de points d'inaptitude, aussi doit-on faire preuve de prudence dans la comparaison des statistiques. Les données de la SAAQ suggèrent néanmoins que l'échantillon recueilli ne comporte probablement pas non plus d'anomalie importante en ce qui concerne cette dernière variable puisque l'on retrouve les mêmes

principaux types d'observation dans les dossiers d'infraction des détenteurs de permis de conduire du Québec (à savoir qu'entre 2000 et 2009, la majorité des individus qui ont été sanctionnés pour une infraction au Code de la sécurité routière étaient de sexe masculin, leur nombre décroissait avec l'âge – si l'on exclut la catégorie des 16 à 24 ans, qui figure au troisième rang –, les taux d'infraction parmi les plus élevés se retrouvaient dans les régions administratives de Laval et de Montréal et la moins élevée, à l'inverse, dans la région administrative de la Capitale-Nationale (Tardif, 2010)).

En résumé, si l'on exclut le fait que notre échantillon est manifestement surscolarisé et qu'il ne comprend pas un nombre suffisant de détenteurs de permis d'apprenti conducteur, on a pu conclure des différentes analyses effectuées sur le profil des participants que l'échantillon recueilli s'avère relativement concordant et que selon toute apparence, les personnes qui ont répondu au sondage représentent assez fidèlement la population des détenteurs de permis de conduire du Québec.

Deux précisions d'ordre technique doivent finalement être apportées avant qu'on amorce la présentation des résultats plus centraux de l'enquête :

- En règle générale, les résultats des analyses inter-groupes ne sont indiqués dans le texte que lorsqu'ils ont atteint le seuil de signification statistique de 5%. Si l'on ne fait pas mention de l'une ou de l'autre des variables sociodémographiques à l'étude, c'est donc qu'à ce niveau les réponses des divers sous-groupes ne différaient pas significativement (par exemple, la question de la langue n'a pas été évoquée dans la présentation du profil de conduite des participants puisqu'aucune différence statistiquement significative n'a été observée à ce chapitre entre les francophones et les anglophones).
- À moins d'avis contraire, les pourcentages présentés dans le texte correspondent toujours aux pourcentages valides (c'est-à-dire aux pourcentages obtenus après répartition des données manquantes). Il faut d'ailleurs souligner à ce propos que le nombre de données manquantes s'avère plutôt limité dans notre sondage puisque dans la quasi totalité des cas, on en compte moins de 54 (soit l'équivalent d'un maximum de 3% de non-réponses).⁴⁵ Les résultats détaillés figurent dans la distribution de fréquences présentée en annexe.

⁴⁵ La seule question où le nombre de non-réponses est supérieur à 53 est celle où l'on demandait aux participants d'inscrire le nom de la ville ou du village dans lequel ils habitent. Le nombre de données manquantes est dans ce cas de 112 (soit l'équivalent de 6,5%).

LE NIVEAU DE CONNAISSANCE DU BILAN ROUTIER DU QUÉBEC

Afin d'obtenir une évaluation relativement précise du niveau de connaissance qu'ont les détenteurs de permis de conduire du bilan routier québécois, nous avons demandé aux participants d'indiquer quel était à leur avis le nombre de personnes tuées l'année dernière sur les routes du Québec, de même que le nombre de personnes gravement blessées. Étant donné qu'il y avait lieu de croire que la majorité des gens ignoreraient les réponses exactes à ces deux questions, nous les invitions à tenter une réponse (« Même si vous ne connaissez pas le nombre exact, s'il vous plaît inscrivez le chiffre qui vous vient spontanément à l'esprit ») de manière à pouvoir déterminer l'ordre de grandeur de leurs « intuitions »; est-ce qu'ils situent spontanément le nombre de tués et de blessés graves dans les dizaines, les centaines, les milliers, voire les dizaines de milliers ?

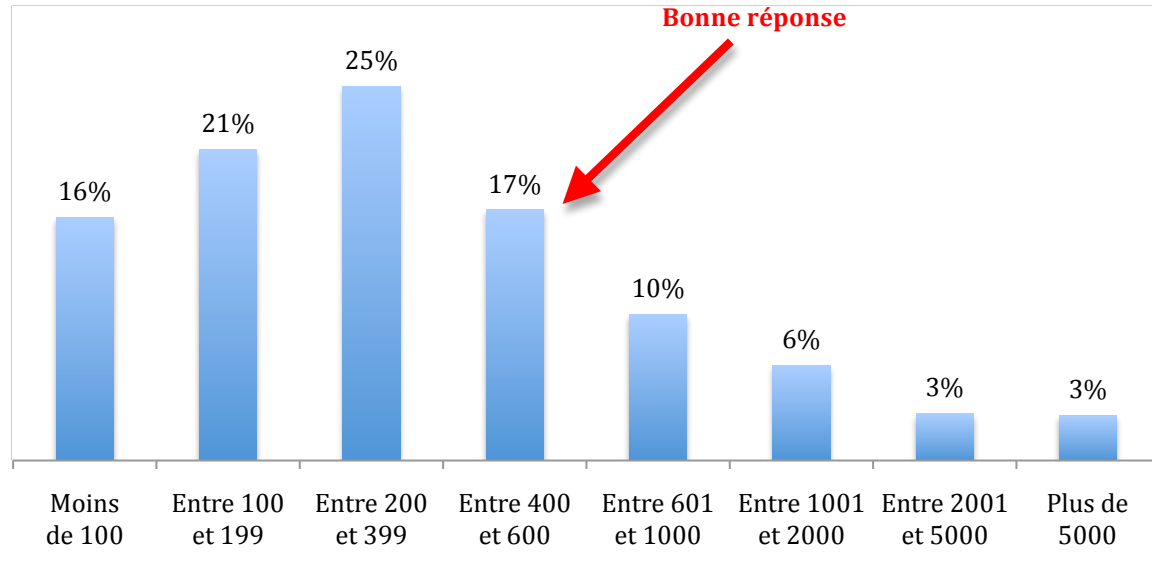
La très vaste majorité des répondants ont joué le jeu puisqu'il n'y a que 45 personnes qui n'ont pas répondu à la question portant sur le nombre de tués, et 51 à celle portant sur le nombre de blessés graves.⁴⁶ Quantité de nombres ont par ailleurs été inscrits (213 chiffres différents uniquement pour la question relative au nombre de tués). Les réponses ont donc été regroupées de manière à faciliter la présentation des résultats.

Avant d'exposer les premiers constats relatifs à la connaissance du nombre de tués, il faut préciser qu'on avait enregistré en 2009 sur les routes du Québec 515 décès. Le bilan de l'année 2010 – qui n'avait pas encore été rendu public lors de la tenue du sondage – recense quant à lui 487 décès. Nous avons retenu ici une marge d'erreur de 20%, calculée en fonction de la moyenne des années 2009 et 2010 (soit 500 décès), et considéré que les répondants qui avaient inscrit un chiffre se situant entre 400 et 600 – ou étant égal à 400 ou à 600 – avaient donné une bonne réponse.

⁴⁶ Certaines des non-réponses correspondent très clairement à un « Ne sait pas » (ex.: la personne a inscrit comme réponse « ??? » ou encore la mention « Aucune idée ») mais d'autres sont plutôt de l'ordre des données manquantes (ex.: par inadvertance, la personne a complètement « sauté » deux des pages du questionnaire et n'a donc répondu à aucune des questions qui y figuraient). Le nombre de gens qui n'ont pas accepté de tenter une réponse est donc en réalité plus bas que 45 ou que 51.

Figure 1 : Les estimations du nombre de décès

« D'après vous, environ combien de personnes ont été tuées au Québec l'année dernière dans un accident de la route ? »



Minimum = 7

Maximum = 1 000 000

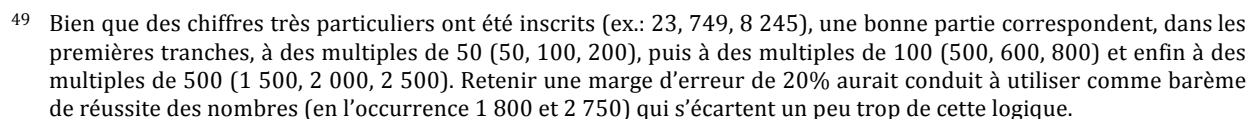
Puisqu'il s'agissait d'un questionnaire auto-administré, nous courions le risque que certaines personnes soient tentées de chercher la réponse sur le Web, notamment. Bien que l'on ne peut affirmer hors de tout doute qu'aucun participant n'a agi de la sorte⁴⁷, il demeure assez clair à la lumière des résultats obtenus que la plupart des gens ont répondu spontanément. De fait, seulement 17% des détenteurs de permis interrogés ont été à même d'évaluer correctement le nombre de décès. Et tel qu'anticipé, les réponses vont généralement dans le sens d'une sous-estimation du bilan, 61% des participants ayant inscrit un chiffre sous la barre des 400. La médiane⁴⁸, qui se situe à 250, indique en fait que la moitié d'entre eux (plus exactement 52%) pensaient que le nombre de décès est – au moins – deux fois plus petit qu'il ne l'est en réalité. Un peu plus de 10% des répondants ont même sous-estimé de dix fois ou plus, avec des réponses égales ou inférieures à 50, la mortalité attribuable aux accidents de la route. S'ils sont moins nombreux à avoir surestimer le nombre de décès (22% ont inscrit un chiffre supérieur à 600),

⁴⁷ Deux personnes ont donné la réponse exacte pour l'année 2009, soit 515 décès.

⁴⁸ Compte tenu de la très grande dispersion des données (on retrouve des chiffres aussi bas que 7, 10, 12, 15, etc. et, à l'inverse, des chiffres aussi élevés que 10 000, 50 000, 200 000, etc.) la moyenne est ici de peu d'intérêt.

L'estimation du nombre de blessés graves n'a elle non plus pas été très réussie. Précisons tout d'abord que le nombre de personnes gravement blessées sur les routes du Québec s'élevait à 2 251 en 2009 et à 2 313 en 2010. Nous avons dans ce cas-ci retenu une marge d'erreur un peu plus généreuse d'environ 30% de manière à respecter la logique naturelle des réponses⁴⁹, et considéré sur la base de la moyenne des années 2009 et 2010 que les gens qui avaient inscrit un chiffre se situant entre 1 500 et 3 000 – ou étant égal à 1500 ou à 3 000 – avaient donné une bonne réponse.

« Environ combien de personnes ont été gravement blessées dans un accident de la route au Québec l'année dernière ? »



22% des participants sont parvenus à quantifier correctement le nombre de blessés graves. Le taux de réussite semble légèrement supérieur à celui observé dans la question relative aux décès, mais si on avait retenu exactement le même critère (c'est-à-dire une marge d'erreur de 20%), le pourcentage de gens qui ont inscrit une bonne réponse aurait plutôt été ici de 12%. À base comparable, le niveau de connaissance est donc dans ce cas-ci encore plus bas.

On constate par ailleurs qu'à ce chapitre également, les réponses vont généralement dans le sens d'une sous-estimation du bilan. 63% des détenteurs de permis interrogés ont jugé que moins de 1 500 personnes avaient été gravement blessées sur les routes du Québec l'an dernier. La médiane, qui se situe à 1 000, indique au surplus que la majorité d'entre eux (59%) ont sous-évalué d'au moins la moitié le nombre de blessés graves. Et près d'un participant sur cinq (19%) ont coupé de dix fois ou plus (avec des réponses inférieures à 230) le bilan des victimes gravement blessées. Les 15% de répondants qui ont à l'inverse surévalué le nombre de blessés graves l'ont dans bien des cas surestimé d'au moins le double (9,5% ont donné une réponse égale ou supérieure à 5 000). On retrouve même parmi eux des gens (2% de l'ensemble) qui ont indiqué que le nombre de personnes qui avaient été gravement blessées l'an dernier devait au moins se chiffrer dans les 45 000 ou plus.

Quelques groupes d'individus ont mieux réussi l'une ou l'autre de ces deux questions. Par exemple, les universitaires, vraisemblablement parce qu'ils se tiennent davantage informés, sont un peu plus nombreux à avoir correctement évalué le nombre de décès (21% de ceux qui ont fréquenté l'université ont donné une bonne réponse contre 14,5% de ceux qui ont atteint le collégial et 16% de ceux qui ont atteint le secondaire; $\chi^2(2) = 8,011$; $p < 0,05$). Il appert également que les francophones ont un peu mieux réussi cette question (17% des francophones ont correctement estimé le nombre de décès contre 10% des anglophones; $\chi^2(1) = 5,747$; $< 0,05$). Les différences observées, peu nombreuses et somme toute minimales, n'invalident cependant en rien le constat général : la majorité des détenteurs de permis de conduire n'ont pas une idée très juste du nombre de décès et de blessures graves que l'on enregistre sur les routes du Québec. 8% des détenteurs de permis de conduire ont été à même d'estimer correctement à la fois le nombre de décès et le nombre de blessés graves. Plus des deux tiers (69%) se sont cependant trompés dans les deux cas.

La connaissance des nombres n'est par contre pas le seul aspect que nous avons considéré dans l'examen du niveau de connaissance du bilan routier du Québec.

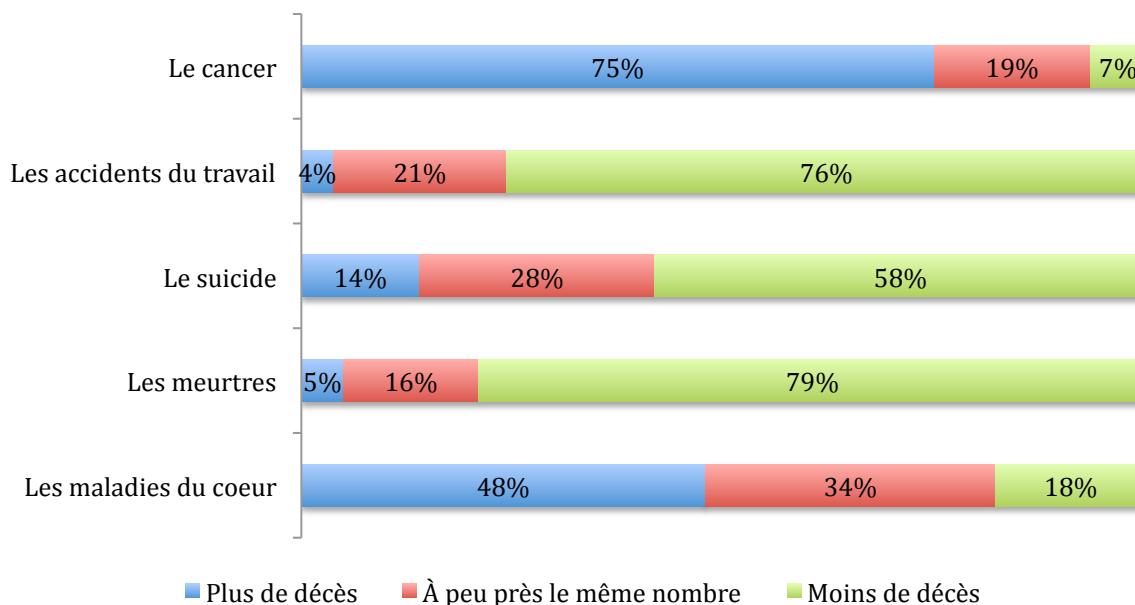
En vue d'affiner notre évaluation du niveau de connaissance du bilan routier, nous avons demandé aux participants d'indiquer s'ils pensent que les cinq différentes causes de mortalité qu'on leur présentait – en l'occurrence le cancer, les accidents du travail, le suicide, les meurtres et les maladies du cœur – provoquent chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route. Il y avait évidemment lieu de croire que les détenteurs de permis de conduire n'ont pas forcément non plus une connaissance très fine du nombre de décès attribuables à chacune de ces causes. Par cette question, nous souhaitions en fait vérifier s'ils ont dans l'ensemble *l'impression* que les accidents de la route tuent davantage, ou non, que ces autres causes de mortalité reconnues.

De manière à ce que le comparatif puisse nous livrer des indications pertinentes, nous avons préalablement choisi de présenter deux causes de mortalité qui génèrent chaque année beaucoup plus de décès que les accidents de la route – causes qui sont représentées ici par le cancer, responsable à l'heure actuelle du décès d'environ 20 000 Québécois (Comité directeur de la Société canadienne du cancer, 2011), et par les maladies du cœur, qui elles tuent plus de 10 000 personnes chaque année (Statistique Canada, 2010b) –, une cause qui entraîne environ deux fois plus de décès que les accidents de la route – le suicide, à l'origine bon an mal an de la mort de 1 100 à 1 200 Québécois (Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2010a) –, et deux causes qui occasionnent chaque année beaucoup moins de décès que les accidents de la route – les meurtres, qui provoquent la mort d'à peu près 90 personnes (Statistique Canada, 2010c) et les accidents du travail, qui ont causé la mort de 62 personnes en 2009 et de 94 autres en 2010 (Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST), 2011 et 2010).

La Figure 3 (page suivante) présente la synthèse des résultats du comparatif.

Figure 3 : La quantité de décès attribuables aux accidents de la route comparée à celle des décès attribuables à d'autres causes

« À votre avis, les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? »



Les trois quarts des détenteurs de permis de conduire (75%) ont répondu, avec raison, que le cancer tue davantage que la route. Ils ont été encore un peu plus nombreux (respectivement 76% et 79%) à correctement juger que les accidents du travail et les meurtres engendrent moins de décès que les accidents de la route. Toutefois, 86% d'entre eux croyaient, à tort, que les morts par suicide sont moins nombreux ou aussi nombreux que les morts par accident de la route. En outre, un peu plus de la moitié (52%) ont estimé que les maladies du cœur provoquent le même nombre ou un nombre inférieur de décès alors que dans les faits, les maladies du cœur tuent chaque année 20 fois plus de Québécois que les accidents de la route.

Le constat le plus intéressant réside dans le fait qu'au final, la mortalité routière s'avère davantage surévaluée que sous-évaluée. Seul le cancer est perçu par une majorité de personnes comme étant une cause de décès plus importante que les accidents de la route. Deux causes de mortalité qui devancent pourtant nettement l'accidentalité routière, les maladies du cœur et le suicide, se voient « déclassées » par plus de la moitié des détenteurs de permis de conduire. Et ceux qui pensent, à tort, que les accidents de la route ne provoquent pas davantage de décès que les accidents du travail ou que les meurtres sont quand même plus nombreux à croire que la route tue au moins autant que ces deux dernières causes qu'ils ne sont à croire que la route tue moins.

Évidemment, les résultats de ces comparaisons témoignent en partie du niveau d'information et de la connaissance que les individus ont des différentes causes de mortalité présentées. Il est apparu par exemple que les personnes davantage scolarisées sont, toutes proportions gardées, un peu plus nombreuses que les autres à situer correctement le nombre de décès attribuables aux accidents de la route lorsqu'elles le comparent aux maladies du cœur (56% de ceux qui ont fréquenté l'université ont donné la bonne réponse contre 48% de ceux qui ont atteint le collégial et 42% de ceux qui ont atteint le secondaire; $\chi^2(2) = 23,156$; $p < 0,001$), lorsqu'elles le comparent au suicide (18% ont bien répondu contre 14% (collégial) et 11% (secondaire); $\chi^2(2) = 9,701$; $p < 0,01$) et lorsqu'elles le comparent aux meurtres (88% ont donné la bonne réponse contre 75% (collégial) et 75% (secondaire); $\chi^2(2) = 34,797$; $p < 0,001$). À l'inverse, les 16 à 24 ans sont plus nombreux à se tromper – et à surestimer le nombre de décès attribuables aux accidents de la route – lorsqu'il s'agit de le comparer avec le nombre de décès causés par le cancer (44% des 16 à 24 ans pensent que le cancer tue moins ou autant que les accidents de la route contre environ 20% à 25% de ceux qui sont âgés de 25 ans et plus; $\chi^2(5) = 49,125$; $p < 0,001$), et le nombre de décès causés par les maladies du cœur (67% des 16 à 24 ans pensent que les maladies du cœur tuent moins ou autant que les accidents de la route contre environ 50% de ceux qui sont plus âgés; $\chi^2(5) = 22,146$; $p < 0,001$). La meilleure – ou la moins bonne – connaissance que certains peuvent avoir de l'une ou l'autre des différentes causes de mortalité présentées ne renverse cependant pas le constat d'ensemble : les accidents de la route demeurent perçus par la majorité des détenteurs de permis de conduire comme étant l'un des « tueurs » parmi les plus importants dans la liste des causes de décès qui leur a été soumise.

Il faut donc remettre en perspective les résultats observés quant à la connaissance du bilan. Il est d'ailleurs intéressant de voir que ceux qui croient, par exemple, que la route provoque autant sinon davantage de décès que le cancer considèrent néanmoins pour la majorité (55%) qu'il y a eu moins de 400 décès l'an dernier sur les routes du Québec. De même, 58% de ceux qui pensent que la route tue autant sinon davantage que les maladies du cœur situent pourtant le nombre de décès sous la barre des 400 (médiane = 300). En fait, ce que les questions relatives au nombre de décès et de blessures graves ont montré, c'est que les détenteurs de permis de conduire sont en général peu conscients des chiffres de l'accidentalité routière. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils perçoivent les accidents de la route comme une source négligeable de mortalité.

LA PRÉOCCUPATION POUR L'INSÉCURITÉ SOCIALE

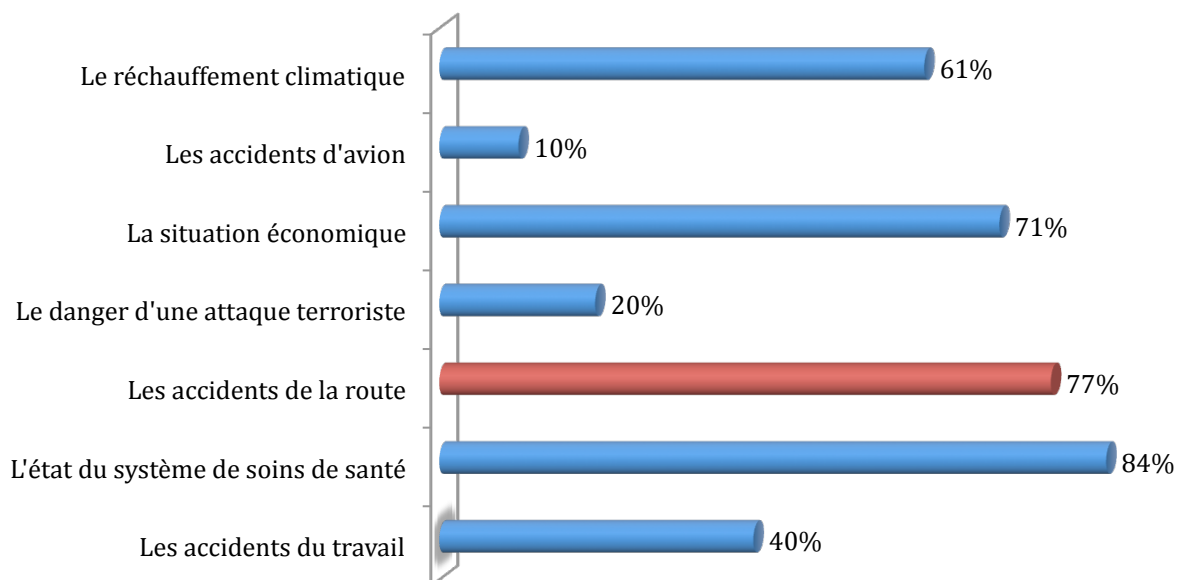
La première question sous le thème du niveau de préoccupation pour l'insécurité sociale avait justement – et plus directement – pour objectif d'examiner le rôle délétère que les détenteurs de permis de conduire accordent, ou non, à l'accidentalité routière. Estiment-ils qu'elle représente une menace sérieuse pour la sécurité de la population du Québec ? Afin de pouvoir répondre à cette interrogation, nous avons présenté aux participants sept différents problèmes sociaux, en leur demandant d'indiquer à quel point ils considèrent que ces problèmes menacent le bien-être et la sécurité de la population du Québec. Le tableau 10 et la figure 4 (page suivante) exposent les résultats obtenus.

Tableau 10 : Le degré de menace au bien-être et à la sécurité de la population du Québec : les accidents de la route comparés à d'autres problèmes sociaux

« À votre avis, à quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ? »

	PAS DU TOUT	UN PEU	ASSEZ	BEAUCOUP
Le réchauffement climatique	9%	30%	33%	28%
Les accidents d'avion	43%	47%	8%	2%
La situation économique	5%	24%	44%	27%
Le danger d'une attaque terroriste	30%	50%	14%	6%
Les accidents de la route	3%	20%	43%	34%
L'état du système de soins de santé	3%	13%	35%	49%
Les accidents du travail	9%	51%	32%	8%

Figure 4 : Pourcentages de gens ayant répondu que les problèmes présentés menacent assez ou beaucoup le bien-être et la sécurité de la population du Québec



Il y a bien, parmi les détenteurs de permis de conduire interrogés, un certain nombre de personnes qui ne semblent pas considérer l'accidentalité routière comme un danger sérieux (3% ont répondu que les accidents de la route ne menacent pas du tout le bien-être et la sécurité de la population, et 20% qu'ils les menacent seulement un peu). La très forte majorité ne partage cependant pas cet avis : plus des trois quarts (77%) des participants ont au contraire jugé que les accidents de la route menacent de façon significative (c'est-à-dire assez ou beaucoup) le bien-être et la sécurité de la population du Québec. Il faut de surcroît relever que par rapport à l'ensemble des problèmes sociaux présentés, les accidents de la route arrivent au second rang, derrières l'état du système de soins de santé – qui a été jugé par un plus grand nombre encore de personnes (84%) comme un problème qui menace assez ou beaucoup le bien-être et la sécurité de la population –, mais devant la situation économique (71%), le réchauffement climatique (61%), les accidents du travail (40%), le danger d'une attaque terroriste (20%) et les accidents d'avion (10%).

Bien entendu, un tel classement comporte des limites puisqu'il demeure fonction, notamment, des éléments qui ont été retenus aux fins de comparaison (les accidents de la route auraient-ils conservé le deuxième rang si, par exemple, on avait inclus dans la liste des problèmes sociaux l'exploitation du gaz de schiste ?). Nous ne sommes pas non plus en droit de critiquer – ou même

seulement de déplorer – le fait que, par exemple, l'état du système de soins de santé soit globalement considéré par les détenteurs de permis de conduire du Québec comme une menace plus importante encore que les accidents de la route. Il aurait par contre été inquiétant de constater que des problèmes nettement moins critiques – au regard à tout le moins du nombre de victimes qu'ils font chaque année – soient évalués par une majorité de répondants comme des menaces aussi, voire davantage importantes que les accidents de la route. Ce n'est cependant pas du tout le cas puisque les deux problèmes que nous avons inclus dans la liste afin de vérifier cette possibilité, les accidents du travail et les accidents d'avion⁵⁰, se retrouvent loin derrière le problème de l'accidentalité routière. La correcte discrimination des risques que l'on observe ici atteste donc, au minimum, que pour la majorité des détenteurs de permis de conduire du Québec les accidents de la route figurent bel et bien au rang des problèmes qui ont une incidence non négligeable sur le bien-être et la sécurité de la collectivité.

Il faut par ailleurs signaler que, dans l'ensemble, les femmes considèrent davantage que les hommes que les accidents de la route représentent une menace sérieuse pour la population (42% des femmes ont répondu que les accidents de la route menacent beaucoup le bien-être et la sécurité contre 26% des hommes. À l'inverse, plus d'hommes que de femmes (25% contre 15%) ont répondu qu'il s'agit là d'une menace faible (un peu); $\chi^2(3) = 56,782; p < 0,001$). On observe par contre le même type de résultats pour chacun des six autres problèmes présentés, avec des écarts d'une moindre ampleur cependant (ex.: 32% des femmes ont répondu que le réchauffement climatique menace beaucoup le bien-être et la sécurité de la population contre 24% des hommes; $\chi^2(3) = 18,543; p < 0,001$). La plus grande « sensibilité » des femmes, si elle s'avère particulièrement manifeste en ce qui a trait aux problèmes des accidents de la route, dépasse donc le strict cadre de l'accidentalité routière. Dans la même lignée, il est apparu que les anglophones sont, toutes proportions gardées, davantage nombreux à considérer que les accidents de la route représentent une menace sérieuse (45% des anglophones ont répondu « beaucoup » contre 32% des francophones; $\chi^2(3) = 11,745; p < 0,01$). La même tendance se vérifie toutefois pour cinq des six autres problèmes sociaux présentés (seul le réchauffement climatique n'a pas été jugé davantage sérieux par un plus grand nombre d'anglophones que de francophones). La dernière différence inter-groupes qui s'est présentée – et qui suit pour sa part un pattern que l'on ne

⁵⁰ Rappelons que les accidents du travail entraînent la mort d'un peu plus d'une soixantaine de personnes chaque année. Et au cours de la dernière décennie (2000 à 2009), les accidents aéronautiques – incluant ceux d'hélicoptères – ont, en moyenne, causé annuellement le décès de 9 personnes au Québec (Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), 2010).

retrouve qu’au chapitre des accidents de la route – est liée à l’âge : plus que tous les autres, les 16 à 24 ans sont davantage portés à croire que les accidents de la route menacent de façon importante le bien-être et la sécurité de la population (42% des 16 à 24 ans ont répondu « beaucoup » contre en moyenne 32% des individus appartenant aux cinq autres groupes d’âge; $\chi^2(15) = 28,645$; $p < 0,05$). Au total, c’est donc 84% des jeunes âgés entre 16 et 24 ans qui ont estimé que les accidents de la route constituent une menace significative (assez ou beaucoup) pour la population. Ce résultat s’avère particulièrement intéressant puisqu’il indique que, contrairement à ce que l’on avance souvent, les jeunes sont en général bien conscients du danger lié à la circulation routière. À défaut de se sentir personnellement menacés (nous reviendrons sur cet aspect un peu plus loin), ils ont au moins certainement intégré le message voulant que la route tue et blesse.⁵¹

En complément à la question portant sur l’évaluation du degré de menace à la sécurité, nous avons présenté aux répondants six champs d’intervention, pour la plupart assez directement liés aux problèmes sociaux précédemment examinés, en leur demandant d’indiquer s’ils considèrent que les municipalités et le gouvernement du Québec devraient y investir plus d’argent.

Tableau 11 : Les champs d’intervention dans lesquels on devrait investir : l’objectif de rendre les routes plus sécuritaires comparé à d’autres objectifs

« Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d’argent afin d’atteindre les objectifs suivants ? »

	NON, CE N’EST PAS UNE PRIORITÉ	ILS DEVRAIENT DÈS MAINTENANT INVESTIR UN PEU PLUS D’ARGENT	ILS DEVRAIENT DÈS MAINTENANT INVESTIR BEAUCOUP PLUS D’ARGENT
Protéger l’environnement	7%	51%	42%
Prévenir les accidents du travail	27%	59%	14%
Rendre les routes plus sécuritaires	7%	43%	50%
Faciliter l’accès aux soins de santé	2%	27%	71%
Stimuler la création d’emploi	8%	57%	34%
Réduire la criminalité	18%	54%	28%

⁵¹ Rappelons d’ailleurs que bon nombre d’entre eux croient que la route tue autant sinon davantage que le cancer et que les maladies du cœur (cf. p. 61).

La moitié des détenteurs de permis de conduire ont jugé que de rendre les routes du Québec plus sécuritaires s'avère un objectif suffisamment important pour que les municipalités et le gouvernement y consacrent dès maintenant beaucoup plus d'argent. 43% seraient par ailleurs favorables à ce que l'on investisse un peu plus d'argent à ce chapitre. Et en ce qui a trait au comparatif, on constate qu'ici aussi, l'amélioration de la sécurité des routes se retrouve globalement au second rang, assez loin derrière l'accès aux soins de santé, mais devant tous les autres objectifs présentés.

Il faut cependant admettre que cette question ne nous a pas permis d'obtenir des résultats nettement discriminants puisque dans la totalité des cas, une forte majorité de répondants ont jugé que les municipalités et le gouvernement du Québec devraient investir au moins un peu plus d'argent. D'ailleurs, même ceux qui estiment que les accidents de la route ne constituent pas un danger sérieux (c'est-à-dire ceux qui ont répondu que les accidents de la route ne menacent pas du tout ou qu'ils menacent seulement un peu le bien-être et la sécurité de la population du Québec) sont pour la plupart d'avis que l'on devrait investir un peu plus, sinon beaucoup plus d'argent afin de rendre les routes plus sécuritaires (environ 50% d'entre eux pensent que l'on devrait investir un peu plus et 30% que l'on devrait investir beaucoup plus). Sans doute les résultats du comparatif auraient-ils été plus tranchés – et plus parlants – si l'on avait plutôt posé la question : « Seriez-vous d'accord pour que l'on augmente vos impôts ou vos taxes afin d'atteindre les objectifs suivants ? ».

Une autre difficulté provient du fait que tous n'ont peut-être pas interprété de la même manière l'expression « rendre les routes plus sécuritaires ». Au sens large, cette expression peut englober les divers types de mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière. Certains répondants l'ont cependant ramenée à son sens plus direct – améliorer la sécurité des routes –, comme en font foi par exemple les deux commentaires suivants :

« Il y a eu beaucoup de travaux, alors c'est bien, il faut que ça continue. » (répondant no 334)

« This is not a priority. The roads are safe !! The drivers aren't. » (répondant no 1393)

Ces commentaires illustrent le glissement qui a pu s'opérer dans l'interprétation de cette sous-question mais ils soulèvent du même coup l'un des autres aspects qui a été examiné dans notre sondage : quels sont, aux yeux des détenteurs de permis de conduire, les facteurs les plus souvent à l'origine des accidents de la route ? Avant d'aborder ce sujet cependant, il nous faut encore présenter les résultats relatifs au sentiment d'insécurité personnelle.

LA PRÉOCCUPATION POUR L'INSÉCURITÉ PERSONNELLE

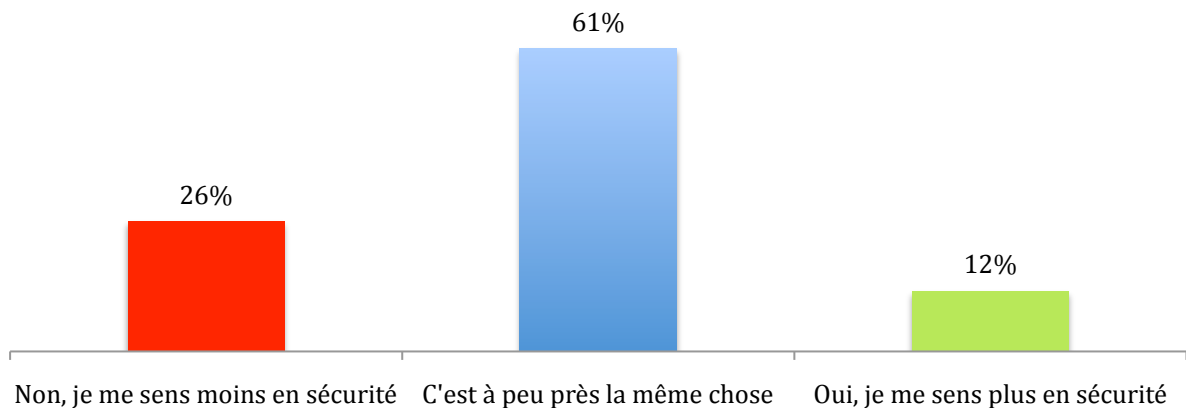
La grande majorité des détenteurs de permis de conduire considèrent que les accidents de la route représentent une menace sérieuse pour le bien-être et la sécurité de la population du Québec. Mais ont-ils le sentiment que leur propre sécurité est menacée ?

Nous avons premièrement voulu savoir à ce chapitre si les détenteurs de permis de conduire ont l'impression que les choses s'améliorent. Dans les faits, on a pu constater au cours des cinq dernières années sur les routes du Québec une baisse non négligeable du nombre de décès, mais également du nombre de blessés graves et de blessés légers (SAAQ, 2011c). Ce progrès est-il tangible pour les détenteurs de permis de conduire ? Se sentent-ils plus en sécurité aujourd'hui qu'il y a cinq ans ?

Figure 5 : L'évolution ou la stagnation du sentiment de sécurité des détenteurs de permis de conduire du Québec

« Dans l'ensemble, avez-vous l'impression qu'il est plus sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec qu'il y a cinq ans ? »

(n = 1 580)⁵²



La majorité des détenteurs de permis de conduire interrogés (61%) ont répondu qu'ils ne voient pas de véritable changement et un peu plus du quart d'entre eux (26%) qu'ils se sentent même en

⁵² Un quatrième choix de réponse était présenté, soit : « Je ne sais pas, je conduis depuis moins de cinq ans ». Les réponses des 122 personnes qui ont coché ce choix ont été ajoutées aux données manquantes.

moins grande sécurité aujourd'hui. On ne peut cependant être réellement surpris de ces résultats puisque c'est bien davantage sur la base de ce qu'ils vivent et de ce qu'ils constatent sur la route que sur la base des informations factuelles qui leur sont transmises que les détenteurs de permis de conduire fondent leur jugement. En témoignent d'ailleurs les quelques exemples de commentaires suivants :

I feel less safe « mostly because of increasingly heavy traffic on high-speed roads. » (répondant no 1653)

Je me sens moins en sécurité. « Plus de vitesse, mais surtout de plus en plus qui ne font pas un vrai stop et qui passent sur la rouge. » (répondant no 984)

I feel less safe. « There is too much construction !!! » (répondant no 1678)

C'est à peu près la même chose. « Ça ne s'améliore pas parce qu'il y a trop de gens qui roulent trop vite. » (répondant no 131)

« Dans l'ensemble je me sens plus en sécurité mais ça dépend des régions. » (répondant 975)

Les jugements portés quant à la stagnation ou à la dégradation de la sécurité de la conduite varient par ailleurs selon la langue et selon l'âge.⁵³ Les anglophones sont un peu plus nombreux que les francophones à avoir le sentiment qu'il est moins sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec (c'est le cas pour 34% des anglophones contre 26% des francophones; $\chi^2(2) = 8,165$; $p < 0,05$). Il apparaît également que plus les détenteurs de permis de conduire avancent en âge, plus ils sont nombreux à partager cette impression (proportions de ceux qui ont répondu qu'ils se sentent moins en sécurité : 16-24 ans = 10% / 25-34 ans = 19% / 35-44 ans = 23% / 45-54 ans = 28% / 55-64 ans = 31 % / 65 ans et plus = 37%; $\chi^2(10) = 61,148$; $p < 0,001$). Il faut cependant noter que parmi tous ces sous-groupes d'individus (incluant celui des anglophones), seuls les 65 ans et plus ne sont pas assez majoritairement d'avis que la sécurité de la conduite n'a pas changé (48% des 65 ans et plus ont répondu que c'est à peu près la même chose contre plus de 55% dans tous les autres sous-groupes (et jusqu'à 82% chez les 16-24 ans)).

Qu'ils aient l'impression que la conduite n'est guère plus sécuritaire aujourd'hui – ou qu'elle l'est moins ou au contraire davantage qu'il y a cinq ans – ne nous indique cependant pas à quel point ils

⁵³ Aucune différence statistiquement significative n'est apparue par contre quant à l'amélioration de la sécurité (cf. résidus ajustés partout inférieurs à 2,0). Quel que soit leur sexe, leur âge, etc., dans tous les cas les proportions d'individus qui ont répondu qu'ils se sentent plus en sécurité oscillent autour du pourcentage global de 12%.

se sentent menacés. Les détenteurs de permis de conduire pensent-ils souvent à l'accident ? Redoutent-ils d'être blessés ou de blesser un autre usager de la route ?

Tableau 12 : La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire pensent au risque d'être eux-mêmes impliqués dans un accident de la route

« Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser... »

	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT
Que vous risquez d'endommager votre voiture dans un accident ?	27%	33%	29%	11%
Que vous risquez d'être blessé dans un accident ?	18%	38%	32%	12%
Que vous risquez de blesser quelqu'un d'autre dans un accident ?	25%	37%	26%	12%

Les réponses s'avèrent relativement partagées. On peut néanmoins en conclure que dans l'ensemble, les détenteurs de permis de conduire penseraient davantage lorsqu'ils conduisent au risque d'être blessé dans un accident qu'à celui d'endommager leur véhicule ou qu'à celui de blesser quelqu'un d'autre. Toutefois, cela ne signifie pas pour autant qu'ils se sont montrés particulièrement préoccupés par ce risque. Plus de la moitié d'entre eux (56%) ne pensent jamais ou que rarement à la possibilité qu'ils soient blessés dans un accident. Ils sont tout juste un peu plus nombreux à ne jamais ou que rarement penser à la possibilité d'être impliqué dans un accident entraînant des dommages matériels (60%) ou infligeant des blessures à autrui (62%). À l'inverse, et c'est sans doute là que se trouve le constat le plus clair, seulement 11 à 12% des détenteurs de permis de conduire interrogés ont répondu qu'ils pensent souvent lorsqu'ils conduisent à l'une ou l'autre de ces possibilités.

La consistance interne de la mesure est satisfaisante (alpha de cronbach = 0,849) et les trois items assez bien corrélés entre eux ce qui indique, entre autres, que les répondants ont souvent eu tendance à donner la même réponse (ou du moins une réponse voisine) pour chacun des risques considérés. Les différents patrons de réponse ne sont cependant pas associés à des sous-groupes particuliers de la population des détenteurs de permis de conduire. Un score que nous avons

calculé⁵⁴ indique que les femmes penseraient un peu plus souvent que les hommes au risque d'accident (moyenne de 4,02 contre 3,72 pour les hommes; *T-test* (1681) = 2,452; $p < 0,05$). Toutefois, cette différence résulte principalement du fait qu'elles sont un peu plus nombreuses que les hommes à avoir répondu qu'elles pensent parfois (36% contre 29%) ou souvent (13% contre 10%) au risque d'être elles-mêmes blessées (χ^2 (3) = 22,395; $p < 0,001$). Sur chacun des deux autres items, les réponses des hommes et des femmes ne diffèrent pas significativement. Peu de différences sont en fait apparues entre les groupes et lorsqu'il s'en présentent, elles ne sont presque toujours relatives qu'à l'un des trois types de risque présentés. La seule exception à cette règle se retrouve du côté des personnes qui ont été impliquées, au cours des cinq dernières années, dans un ou des accident(s) ayant occasionné des dommages matériels. Les détenteurs de permis de conduire qui ont vécu cette expérience penseraient un peu plus souvent au risque d'accident (scores moyens : aucun accident avec dommages matériels = 3,76 / 1 accident = 4,06 / 2 accidents ou plus = 4,49; *Welch-F* (2, 242.54) = 6,398; $p < 0,01$), et seraient plus précisément encore un peu plus portés que les autres à penser parfois ou souvent au risque d'endommager leur voiture (χ^2 (6) = 21,957; $p < 0,01$) et à celui d'être eux-mêmes blessés dans un accident (χ^2 (6) = 15,196; $p < 0,05$). Ce serait donc le vécu accidentel des dernières années, bien plus que des caractéristiques sociales, qui ferait en sorte que certains d'entre eux songent un peu plus souvent que les autres au risque d'accident.

S'il y a bien quand même parmi les détenteurs de permis de conduire interrogés des individus qui semblent véritablement inquiétés par le risque accidentel (88 personnes (soit 5% de l'ensemble) ont répondu penser souvent à chacun des trois risques présentés), leur nombre demeure marginal par rapport à celui des individus qui n'affichent pas réellement d'inquiétude (737 personnes (43%) ont répondu ne jamais penser ou ne penser que rarement à chacun de ces trois risques). Évidemment, on pourrait plutôt insister sur le fait qu'un peu plus de la moitié des personnes interrogées ont répondu qu'elles pensent au moins de façon occasionnelle (c'est-à-dire parfois) à l'un ou l'autre des trois types de risque qu'on leur a présentés.⁵⁵ Il faut cependant préciser que ces réponses ne témoignent pas nécessairement d'un niveau d'inquiétude vraiment prégnant, comme l'illustre par exemple le commentaire suivant : « Je pense parfois au risque d'endommager

⁵⁴ Le score a été calculé en attribuant 0 point à la réponse « Jamais », 1 point à la réponse « Rarement », 2 points à la réponse « Parfois » et 3 points à la réponse « Souvent ». Le pointage des trois risques a par la suite été additionné. Un score de 0 signifie que la personne a répondu « Jamais » à chacune des trois questions alors qu'un score de 9 (le maximum) signifie qu'elle a répondu « Souvent » dans les trois cas. La moyenne globale du score est de 3,87.

⁵⁵ Mais pas à l'ensemble des risques. Seulement 12% ont répondu penser parfois à chacun des trois types de risque.

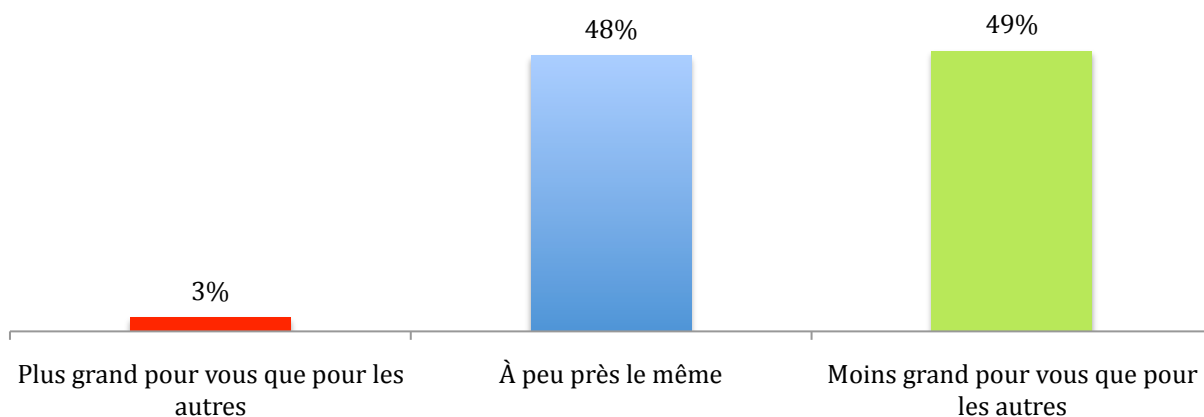
ma voiture ou d'être blessée, lorsqu'il y a une tempête ou de la glace noire » (répondant no 1359). En fait, il y a tout lieu de croire que bon nombre de ceux qui ont donné la réponse « parfois » ne sont dans les faits guère plus préoccupés par la possibilité d'être eux-mêmes impliqués dans un accident de la route que ceux qui ont plutôt répondu « rarement ».

Il faut par ailleurs relever que même ceux qui ont le sentiment qu'il est moins sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec ne pensent pas plus souvent que les autres au risque d'être eux-mêmes blessés dans un accident ou encore à celui de blesser quelqu'un d'autre.

Certains des commentaires recueillis laissent entendre que si les détenteurs de permis ne pensent pas davantage lorsqu'ils conduisent à la possibilité qu'ils soient eux-mêmes impliqués dans un accident de la route, ce serait notamment parce qu'ils considèrent qu'ils font preuve de prudence et, par là, qu'ils contrôlent bien le risque accidentel. Une troisième question avait justement pour objectif d'examiner plus directement cet aspect.

Figure 6 : La perception qu'ont les détenteurs de permis de conduire du risque qu'ils courent d'être eux-mêmes responsables d'un accident de la route

« En comparaison avec les autres conducteurs, diriez-vous que le risque que vous soyez un jour **vous-même responsable** d'un accident de la route est : »



Nous avons déjà mentionné qu'il existe un certain consensus dans la littérature scientifique à l'effet que les conducteurs seraient pour la grande majorité enclins à surestimer leurs aptitudes et à se croire moins à risque que les autres (cf. p. 15-16). Dans ce contexte, il n'est pas surprenant de constater que seule une infime portion des détenteurs de permis de conduire interrogés (3%) ont répondu que le risque qu'ils soient un jour responsables d'un accident de la route leur semble

plus grand pour eux que pour les autres. Que la partie restante des répondants se divise à peu près à part égale – 48% ont répondu qu'ils courent à peu près le même risque que les autres d'être responsables d'un accident et 49% que ce risque est moins grand pour eux que pour les autres – s'avère cependant un résultat des plus inattendus.

Les avis sur cette question varient quelque peu en fonction de la scolarité, de la langue et du vécu accidentel. Les personnes davantage scolarisées sont, toutes proportions gardées, un peu plus nombreuses à croire qu'elles sont moins à risque que les autres (55% des gens ayant fréquenté l'université – contre 49% de ceux ayant atteint le niveau collégial et 45% de ceux ayant atteint le niveau secondaire – ont répondu que le risque d'être eux-mêmes un jour responsable d'un accident est moins grand pour eux que pour les autres; $\chi^2(4) = 22,857$; $p < 0,001$). Les anglophones apparaissent eux aussi davantage portés à croire qu'ils sont moins à risque que les autres (66% des anglophones partagent cette opinion contre 47% des francophones; $\chi^2(2) = 22,994$; $p < 0,001$), tout comme ceux qui n'ont à leur actif des cinq dernières années aucun accident avec dommages matériels (53% d'entre eux ont répondu être moins à risque contre 42% de ceux qui ont été impliqués dans un seul accident avec dommages matériels et 35% de ceux qui ont été impliqués dans deux accidents ou plus; $\chi^2(4) = 20,864$; $p < 0,001$). Ces quelques différences n'empêchent pas cependant que demeure, même dans ces catégories particulières de détenteurs de permis de conduire, une portion non négligeable de personnes qui estiment être autant à risque d'être responsables d'un accident de la route que les autres conducteurs de la province (c'est le cas pour 45% de ceux qui n'ont été impliqués dans aucun accident « dms »⁵⁶, 45% des universitaires et, un peu plus loin derrière, 33% des anglophones).

On peut assez facilement imaginer que le vécu accidentel contribue à façonner le jugement que les détenteurs de permis de conduire portent sur leur risque d'être responsables d'un accident de la route. De fait, les gens qui ont été impliqués dans un ou plusieurs accident(s) au cours des dernières années sont peut-être un peu moins enclins à se considérer à l'abri de ce risque parce que l'expérience leur a en quelque sorte prouvé que l'accident n'arrive pas qu'aux autres. Une autre piste d'explication s'est au surplus présentée dans les commentaires recueillis :

« Drôle de question. Tout le monde est à risque. Un accident est un accident. » (répondant no 618)

« On ne sait jamais ce qui peut arriver malheureusement. » (répondant no 198)

⁵⁶ C'est-à-dire avec dommages matériels seulement.

« Moi je fais attention mais il faut toujours surveiller les autres conducteurs. » (répondant no 1468)

« Qui suis-je pour penser être exempté ? » (répondant no 1560)

Se retrouveraient donc, derrière cette idée qu'ils courent à peu près le même risque que les autres d'être un jour responsables d'un accident de la route, un certain fatalisme (on ne peut pas le contrôler; un accident est un accident) ou du moins une certaine résignation (on ne peut pas tout contrôler; nous ne sommes pas à l'abri des erreurs des autres ou de celles que l'on peut soi-même commettre). La prochaine section de résultats, qui porte sur les croyances relatives aux accidents de la route, nous permettra d'examiner plus avant cette hypothèse. Il faut toutefois auparavant relever que les deux conceptions qui s'affrontent dans le cadre de cette question – être autant à risque ou moins à risque que les autres – ne sont pas sans impact sur le sentiment de sécurité. Les personnes qui estiment qu'elles sont tout autant susceptibles que les autres d'être un jour responsables d'un accident de la route sont en effet apparues davantage enclines à penser à l'accident (score moyen de 4,14⁵⁷ contre 3,59 chez ceux qui se croient moins à risque que les autres; $F(2,1678) = 10,235$; $p < 0,001$) et songeraient plus souvent au risque qu'elles courent d'endommager leur voiture ($\chi^2(3) = 12,973$; $p < 0,01$), au risque d'être elles-mêmes blessées ($\chi^2(3) = 8,643$; $p < 0,05$) et au risque de blesser quelqu'un d'autre ($\chi^2(4) = 41,928$; $p < 0,001$). Les détenteurs de permis de conduire qui jugent être autant à risque que les autres – et qui seraient peut-être un peu plus fatalistes ou résignés – n'occultent donc pas pour autant le risque accidentel. En fait, ce sont ceux qui se croient moins à risque que les autres qui ont davantage tendance à le faire.

⁵⁷ On observe un score similaire (4,17) chez ceux qui croient qu'ils courent un plus grand risque que les autres.

**LES CROYANCES ET OPINIONS RELATIVES AUX CAUSES ET À LA PRÉVENTION
DES ACCIDENTS DE LA ROUTE**

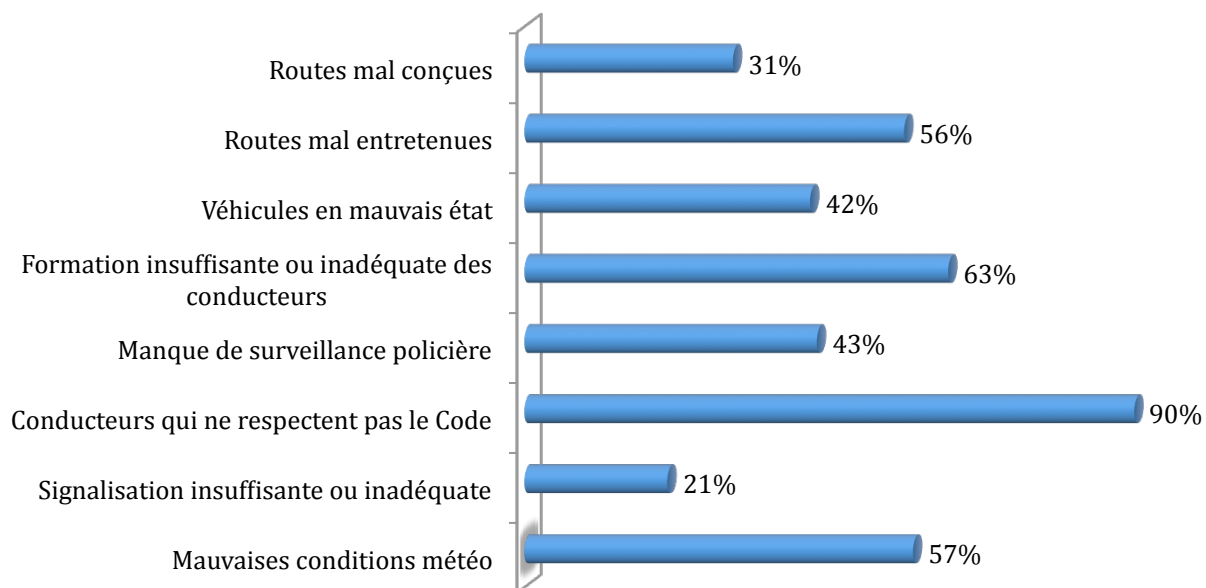
Le premier aspect que nous avons examiné au chapitre des croyances ayant trait aux causes et à la prévention des accidents de la route renvoie à une interrogation que nous avons déjà soulevée : Quels sont, aux yeux des détenteurs de permis de conduire, les facteurs les plus souvent à l'origine des accidents de la route ? Le tableau 13 et la figure 7 (page suivante) présentent les résultats obtenus en ce qui concerne cette question.

Tableau 13 : L'importance relative qu'accordent les détenteurs de permis de conduire du Québec à différentes causes d'accident

« Les accidents de la route sont dus à plusieurs causes. Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ? »

	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Les routes mal conçues (pentes, courbes, etc.)	15%	54%	23%	8%
Les routes mal entretenues (nids-de-poule, déneigement, etc.)	5%	39%	38%	18%
Les véhicules en mauvais état (mécanique, pneus, etc.)	9%	49%	32%	10%
La formation insuffisante ou inadéquate des conducteurs	6%	32%	37%	25%
Le manque de surveillance policière	16%	41%	30%	13%
Les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière	0,3%	10%	34%	56%
La signalisation routière insuffisante ou inadéquate	25%	54%	16%	5%
Les mauvaises conditions météo	3%	39%	37%	20%

Figure 7 : Pourcentages de gens ayant répondu que les causes présentées sont souvent ou très souvent responsables d'accidents



Un assez fort consensus se dégage à l'effet que ce sont les causes directement reliées aux comportements des conducteurs qui sont le plus fréquemment à l'origine des accidents de la route. 90% des détenteurs de permis de conduire interrogés ont en effet répondu qu'à leur avis, les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière sont souvent ou très souvent causes d'accidents. Plus de la moitié d'entre eux (56%) ont plus précisément jugé que ce facteur est « très souvent » à l'origine des accidents de la route, ce qui le place nettement à l'avant de toutes les autres causes potentielles d'accidents présentées. Arrive au second rang la formation insuffisante ou inadéquate des conducteurs – qui induirait elle aussi des comportements inappropriés, « particulièrement chez les jeunes conducteurs » (répondant no 1470) – et qui a été évaluée par près des deux tiers des répondants (63%) comme étant un facteur souvent ou très souvent responsable d'accidents.

Parmi les six autres facteurs à l'examen se démarquent principalement les mauvaises conditions météo et les routes mal entretenues, qui ont toutes deux été considérées comme étant souvent ou très souvent responsables d'accidents par un peu plus de la moitié des détenteurs de permis de

conduire (respectivement 57% et 56%).⁵⁸ Le manque de surveillance policière, les véhicules en mauvais état, les routes mal conçues et les carences dans la signalisation routière ont quant à eux été davantage classés au rang des problèmes épisodiques (ils sont principalement perçus comme étant parfois responsables d'accidents).

Les opinions quant à la fréquence à laquelle ces différents facteurs peuvent être responsables d'accidents varient selon le sexe (sur 6 des 8 causes présentées), selon l'âge (sur 6 causes), selon la langue (sur 4 causes), selon la scolarité (sur 3 causes), selon la région (sur 3 causes), selon le type de conducteurs (sur 1 cause) et selon le vécu accidentel des cinq dernières années (sur 1 cause). Les femmes sont par exemple un peu plus portées que les hommes à estimer que sont souvent ou très souvent à l'origine d'accidents les routes mal conçues ($\chi^2 (3) = 14,341$; $p < 0,01$), les routes mal entretenues ($\chi^2 (3) = 21,401$; $p < 0,001$), les véhicules en mauvais état ($\chi^2 (3) = 11,069$; $p < 0,05$), le manque de surveillance policière ($\chi^2 (3) = 16,792$; $p < 0,01$), et les mauvaises conditions météo ($\chi^2 (3) = 14,373$; $p < 0,01$). Elles sont également un peu plus nombreuses que les hommes à juger que la signalisation routière insuffisante ou inadéquate est parfois responsable d'accident (alors que davantage d'hommes penchent du côté du rarement) ($\chi^2 (3) = 20,351$; $p < 0,001$). Il faut par contre préciser que les différences observées entre les hommes et les femmes – tout comme celles observées sur plusieurs des autres variables identifiées ci-haut – s'avèrent relativement minimales (de l'ordre de 4 à 10 points de pourcentage, au grand maximum). En fait, la plupart de ces différences ne sont pas suffisamment importantes pour jouer sur le portrait d'ensemble (ex.: si les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à estimer que les routes mal conçues sont souvent ou très souvent causes d'accidents, il n'en demeure pas moins que seulement 34% d'entre elles partagent cette opinion (contre 28% des hommes)). Des écarts plus marqués sont cependant apparus sur quatre différentes causes :

- 72% des anglophones considèrent que le mauvais entretien des routes est souvent ou très souvent à l'origine d'accidents. Chez les francophones, ils sont plutôt 54% à être de cet avis ($\chi^2 (3) = 29,346$; $p < 0,001$).

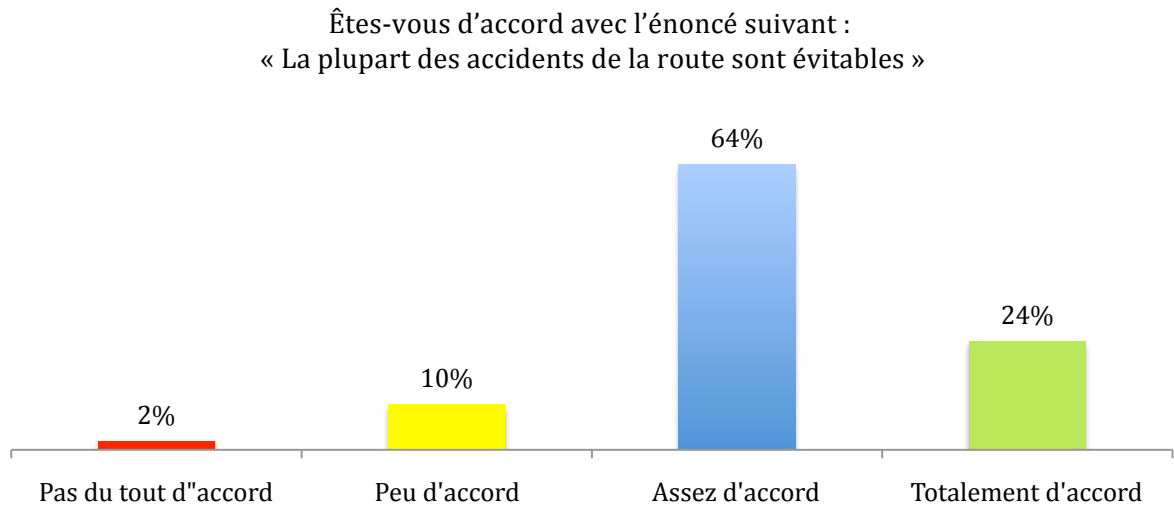
⁵⁸ Il n'est pas impossible que le fait que le sondage ait été tenu l'hiver ait en partie influencé ces deux derniers résultats. Il faut cependant noter que les conditions météo du mois de janvier 2011 – qui est celui au cours duquel ont été expédiés les questionnaires – ont été particulièrement clémentes et que les difficultés de la conduite en situation hivernale n'ont véritablement commencé à se manifester qu'à partir du mois de février. Or, au tout début du mois de février, nous avons déjà reçu près de 1 500 questionnaires complétés.

- La formation insuffisante ou inadéquate des conducteurs est jugée comme étant souvent ou très souvent responsable d'accidents par 70% des personnes âgées de 65 ans et plus. Les 16 à 24 ans, qui sont probablement les plus visés par cette question, sont tout juste un peu plus de la moitié (54%) à porter le même jugement ($\chi^2(15) = 28,922$; $p < 0,05$). Ce pourcentage est encore un peu plus bas (51%) chez ceux qui ne détiennent qu'un permis probatoire.
- L'adhésion à l'idée voulant que le manque de surveillance policière constitue souvent ou très souvent une cause d'accidents croît avec l'avancée en âge, passant de 28% chez les 16 à 24 ans à 58% chez les 65 ans et plus (proportions de ceux qui ont répondu que le manque de surveillance policière est souvent ou très souvent responsable d'accidents : 16-24 ans = 28% / 25-34 ans = 36% / 35-44 ans = 39% / 45-54 ans = 44% / 55-64 ans = 51% / 65 ans et plus = 58%; $\chi^2(15) = 66,927$; $p < 0,001$).
- À l'inverse, on note une certaine tendance à l'effet que plus ils avancent en âge, moins ils sont nombreux à considérer que les conditions météo sont souvent ou très souvent causes d'accidents (proportions de ceux qui ont répondu que les mauvaises conditions météo sont souvent ou très souvent responsables d'accidents : 16-24 ans = 71% / 25-34 ans = 69% / 35-44 ans = 53% / 45-54 ans = 58% / 55-64 ans = 47% / 65 ans et plus = 49%; $\chi^2(15) = 65,906$; $p < 0,001$).

Le constat le plus intéressant est sans doute celui relatif à la surveillance policière. Les détenteurs de permis de conduire interrogés partagent assez unanimement l'idée voulant que les comportements contrevenant au Code de la sécurité routière représentent l'une des causes les plus fréquentes d'accidents. On aurait pu dès lors s'attendre à ce que le manque de surveillance policière soit lui aussi considéré comme une cause importante d'accidents. Les résultats globaux ont plutôt montré que ces deux aspects ne sont pas nécessairement appariés. Il s'agirait donc davantage, pour bon nombre des personnes sondées, d'un problème d'auto-discipline que de contrôle policier. Les différences qui sont apparues entre les sous-groupes indiquent cependant que cette façon de voir les choses évolue graduellement avec l'âge. Les conducteurs qui ne respectent pas le Code demeurent toujours au sommet de la pyramide des sources d'insécurité mais avec l'avancée en âge, on aurait de moins en moins tendance à considérer que les conducteurs sont les seuls responsables de cet état de fait.

En plus de la question portant sur les différentes causes d'accidents, nous avons présenté aux participants cinq énoncés, sur lesquels ils devaient indiquer leur degré d'accord.

Figure 8 : Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « La plupart des accidents de la route sont évitables »

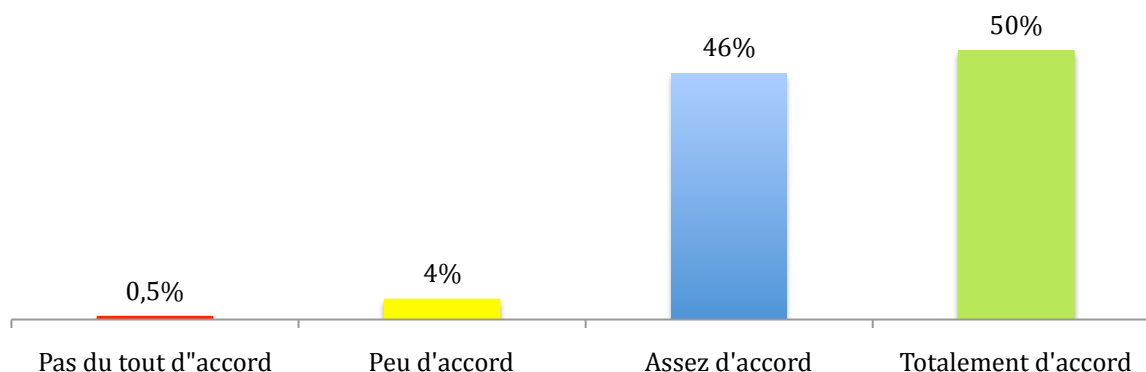


88% des détenteurs de permis de conduire interrogés se sont dits assez ou totalement d'accord avec l'énoncé stipulant que la plupart des accidents de la route sont évitables. La majorité d'entre eux n'adhèrent cependant pas à cette affirmation sans restriction puisque 64% ont répondu n'être qu'« assez » d'accord avec cette idée.

Les pourcentages de gens totalement en accord avec cet énoncé sont un peu plus élevés chez les hommes (28% des hommes ont répondu être totalement d'accord contre 20% des femmes; $\chi^2(2) = 17,004$; $p < 0,001$), chez les anglophones (36% contre 23% des francophones; $\chi^2(2) = 14,965$; $p < 0,01$), de même que chez les conducteurs professionnels (35% contre 20% de ceux qui conduisent régulièrement dans le cadre du travail et 24% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2(4) = 12,380$; $p < 0,05$). À l'inverse, ce sont chez les 16 à 24 ans et chez ceux qui ont une scolarité de niveau secondaire que l'on observe les plus fortes proportions d'individus en désaccord (pas du tout ou peu d'accord) avec l'idée voulant que la plupart des accidents sont évitables (17% des 16 à 24 ans ont répondu être en désaccord ($\chi^2(10) = 22,042$; $p < 0,05$) et 16% des gens ayant une scolarité de niveau secondaire ($\chi^2(4) = 34,397$; $p < 0,001$). Il faut toutefois relever que ces deux derniers taux de désaccord demeurent malgré tout très bas.

Figure 9 : Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents »

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
« Si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents »

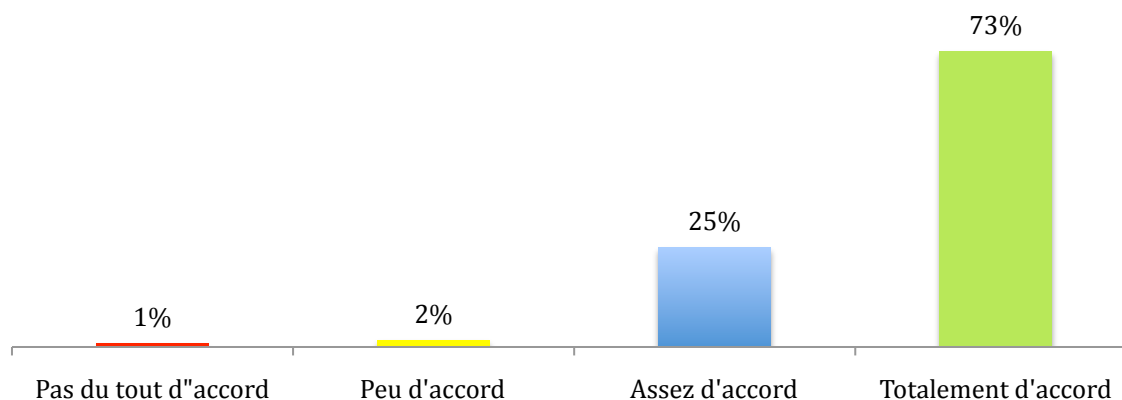


Une plus forte majorité encore des détenteurs de permis de conduire (96%) ont répondu être assez ou totalement d'accord avec l'idée que l'on pourrait éviter la plupart des accidents de la route si les conducteurs étaient plus prudents. Et dans ce cas-ci, jusqu'à la moitié des personnes interrogées se sont dites totalement d'accord avec cette affirmation.

Les anglophones sont, toutes proportions gardées, davantage nombreux à adhérer entièrement à l'idée que l'on pourrait éviter la plupart des accidents si les conducteurs étaient plus prudents (67% d'entre eux ont répondu être totalement d'accord contre 47% des francophones; $\chi^2 (2) = 23,716; p < 0,001$). Le même constat apparaît chez les personnes âgées de 65 ans et plus (58% d'entre elles ont répondu être totalement d'accord contre en moyenne 49% des personnes des autres groupes d'âge; $\chi^2 (10) = 19,493; p < 0,05$).

Figure 10 : Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « On peut mourir ou être blessé dans un accident même si on conduit toujours de façon prudente »

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
« On peut mourir ou être blessé dans un accident même si on conduit toujours de façon prudente »



L'énoncé avançant que l'on peut mourir ou être blessé dans un accident même si l'on conduit toujours de façon prudente s'avère sans conteste celui qui obtient le plus fort taux d'adhésion. De fait, 98% des détenteurs de permis de conduire se sont dits en accord avec cette idée et près des trois quarts (73%) ont même répondu être totalement d'accord.

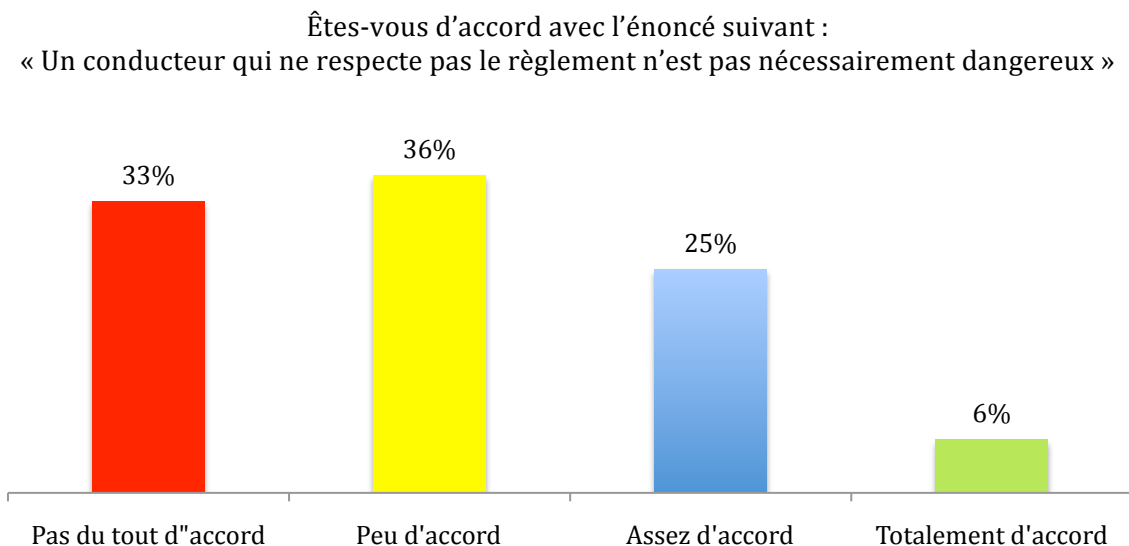
Les femmes sont plus que les hommes encore sensibles à cet énoncé (75% d'entre elles ont répondu être totalement d'accord contre 71% des hommes; $\chi^2 (2) = 10,079$; $p < 0,01$), tout comme le sont les personnes qui sont âgées de moins de 45 ans (les proportions d'individus totalement en accord oscillent autour de 75% chez les 16-24 ans, les 25-34 ans et les 35-44 ans et autour de 70% chez les 45-54 ans, les 55-64 ans et les 65 ans et plus; $\chi^2 (10) = 25,690$; $p < 0,01$).

Placés côte à côte, les résultats des deux derniers énoncés peuvent à prime abord sembler quelque peu contradictoires. 96% des détenteurs de permis de conduire pensent que si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents. En même temps, ils s'entendent quasi unanimement sur le fait que l'on peut mourir ou être blessé dans un accident même si l'on conduit toujours de façon prudente. On revient en fait ici à la conviction, manifestement très largement partagée par les détenteurs de permis de conduire du Québec, que l'on ne peut pas tout contrôler; même si l'on se comporte correctement sur la route, on demeure toujours jusqu'à un certain point à la merci de l'imprudence des autres.

L'hypothèse que nous avons précédemment soulevée à l'effet que les détenteurs de permis de conduire qui estiment courir à peu près le même risque que les autres d'être un jour responsables d'un accident de la route seraient peut-être un peu plus fatalistes ou résignés ne trouve donc pas de véritable confirmation dans ces énoncés. En fait, on observe effectivement qu'une plus faible proportion de ces personnes se montrent totalement d'accord avec l'énoncé avançant que la plupart des accidents de la route sont évitables (19% d'entre elles ont opté pour cette réponse contre 29% de ceux qui se croient moins à risque que les autres d'être responsables d'un accident; $\chi^2(2) = 25,118$; $p < 0,001$). Au final cependant, elles sont tout de même 87% à adhérer (assez ou totalement) à l'idée que la plupart des accidents sont évitables. Et un groupe comme l'autre (risque équivalent / risque moindre) croit tout autant que l'on peut mourir ou être blessé dans un accident même si l'on fait toujours preuve d'un comportement exemplaire.

Pour la très grande majorité des détenteurs de permis de conduire interrogés, une large part des accidents de la route pourrait être éliminée si les (autres) conducteurs faisaient davantage preuve de prudence. Cette prudence souhaitée se trouverait-elle essentiellement dans le respect des règlements routiers ? Deux derniers énoncés avaient pour objectif d'explorer cette question.

Figure 11 : Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux »



69% des détenteurs de permis de conduire interrogés ne sont pas d'accord avec l'idée voulant qu'un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux.

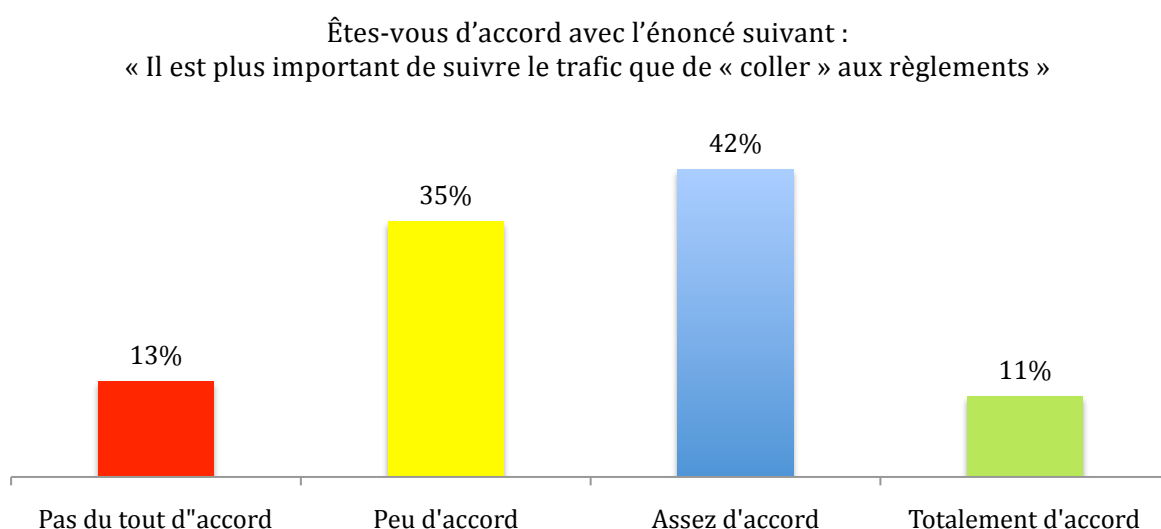
Contrairement à ce que l'on a pu constater dans les précédents énoncés, les avis se sont cependant avérés ici un peu plus divisés. De nombreuses différences inter-groupes sont d'ailleurs apparues à ce chapitre :

- Le tiers (33%) des hommes et des femmes ne sont pas du tout d'accord avec l'idée qu'un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux. Toutefois, davantage d'hommes que de femmes sont au contraire assez ou totalement d'accord avec cette idée (36% des hommes contre 27% des femmes; $\chi^2 (3) = 21,312$; $p < 0,001$).
- De manière générale, la proportion d'individus qui ne sont pas du tout d'accord croît avec l'âge, passant de 25% chez les 16 à 24 ans à 51% chez les 65 ans et plus. À l'inverse, plus ils sont jeunes, plus ils sont nombreux à être assez ou totalement d'accord avec l'idée qu'un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux (pourcentages qui ont répondu être assez ou totalement d'accord : 16-24 ans = 40% / 25-34 ans = 37% / 35-44 ans = 37% / 45-54 ans = 30% / 55-64 ans = 23% / 65 ans et plus = 21%; $\chi^2 (15) = 92,595$; $p < 0,001$).
- Le pourcentage d'individus qui ne sont pas du tout d'accord diminue avec la scolarité (niveau secondaire = 37% / niveau collégial = 33% / niveau universitaire = 26%), alors qu'augmente avec la scolarité le pourcentage de personnes qui sont au contraire assez ou totalement d'accord (niveau secondaire = 28% / niveau collégial = 31% / niveau universitaire = 35%; $\chi^2 (6) = 19,665$; $p < 0,01$).
- Un plus fort pourcentage d'anglophones que de francophones ne sont pas du tout d'accord avec cette affirmation (41% contre 31%; $\chi^2 (3) = 8,995$; $p < 0,05$). Le pourcentage d'adhésion (assez ou totalement d'accord) est cependant similaire chez les anglophones et les francophones.
- Les conducteurs professionnels et les personnes qui ont souvent à conduire dans le cadre de leur travail sont davantage en accord avec cet énoncé que les conducteurs dits ordinaires (proportions de ceux qui ont répondu être assez ou totalement d'accord : conducteurs professionnels = 45% / conducteurs dans le cadre du travail = 38% / conducteurs ordinaires = 30%; $\chi^2 (6) = 17,299$; $p < 0,01$).

- Finalement, et sans grande surprise, les détenteurs de permis de conduire qui se sont fait intercepter au moins une fois par la police au cours des cinq dernières années pour une infraction au Code de la sécurité routière sont proportionnellement moins nombreux à n'être pas du tout d'accord, et au contraire plus nombreux à adhérer assez ou totalement à cette affirmation (proportions de ceux qui ont répondu être assez ou totalement d'accord : aucune interception = 27% / 1 interception = 37% / 2 interceptions ou plus = 40%; $\chi^2(6) = 33,105$; $p < 0,001$).

Les opinions relatives à la dangerosité d'un conducteur qui ne respecte pas le règlement varient donc dans différents sous-groupes de la population des détenteurs de permis de conduire en se polarisant davantage (ex.: la moitié des 65 ans et plus ne sont pas du tout d'avis qu'un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux) et/ou en se déplaçant sur l'échiquier (une partie bascule du côté de l'accord plutôt que du désaccord). Il faut toutefois bien relever que dans tous les cas – quel que soit le sexe, l'âge, etc. – la majorité des personnes (au minimum 55%) se maintiennent toujours du côté du désaccord.

Figure 12 : Degré d'adhésion des détenteurs de permis de conduire du Québec à l'énoncé « Il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements »



L'assertion selon laquelle il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements obtient un appui encore bien plus divisé. Globalement, 52,5% des détenteurs de permis de conduire interrogés se sont dits d'accord avec cette idée et 47,5% se sont au contraire montrés en désaccord. Le plus grand nombre est soit assez d'accord (42%), soit peu d'accord (35%).

Les avis diffèrent quelque peu selon le groupe d'âge. Alors que les plus jeunes (16 à 54 ans) sont environ pour la moitié en désaccord avec cette idée et pour l'autre moitié en accord, les aînés penchent plutôt du côté de l'acceptation (56% des 55 à 64 ans et 59% des 65 ans et plus ont répondu qu'ils sont assez ou totalement d'accord avec cet énoncé; $\chi^2 (15) = 36,904$; $p < 0,01$). C'est d'ailleurs chez les 65 ans et plus que l'on retrouve le plus fort pourcentage d'individus (19%) totalement d'accord avec l'idée qu'il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements. C'est cependant en fonction du sexe que les opinions se départagent le plus nettement. « Seulement » 45% des femmes se sont dites assez ou totalement d'accord avec cet énoncé. Chez les hommes, le taux d'adhésion grimpe à 60% ($\chi^2 (3) = 42,428$; $p < 0,001$).

La plus grande hétérogénéité que l'on observe dans les énoncés relatifs aux règlements routiers relève certainement en partie des divergences d'opinion qui se présentent dans la population des détenteurs de permis de conduire quant au caractère dangereux, ou non, du non respect du Code. Mais elle peut également être pour une certaine part attribuable au fait que ces énoncés traitent des règlements routiers dans l'absolu, sans évoquer de comportement particulier, et/ou sans préciser l'importance de l'infraction commise. Certains participants ont d'ailleurs indiqué avoir eu du mal à se prononcer sur ces questions pour cette raison (ex.: Un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux ? « C'est entre peu et assez d'accord. Ça dépend de ce qu'il fait » (répondant no 935)). C'est toutefois un commentaire recueilli lors des prétests qui rend le mieux compte de l'ambivalence que peut susciter ce type d'énoncé : Il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements ? « C'est difficile de répondre à cette question là. Oui c'est important de suivre le trafic mais d'un autre côté, si tout le monde se met à conduire à 130 km/h demain matin, ça ne marche pas ». Le prochain bloc de questions, qui porte sur les normes comportementales, devait justement nous permettre d'évaluer avec plus de précision les comportements qui s'avèrent acceptables pour les détenteurs de permis de conduire du Québec et ceux qui au contraire ne « marchent pas ».

LES NORMES COMPORTEMENTALES

LES COMPORTEMENTS DE CONDUITES ADOPTÉS (LES NORMES ACTUALISÉES)

Quinze comportements de conduite ont été présentés aux détenteurs de permis de conduire. Ces derniers devaient indiquer à quelle fréquence ils adoptent l'un et l'autre de ces comportements (jamais / rarement / parfois / souvent / très souvent).

Les différents comportements que nous avons choisi d'évaluer représentent soit des infractions formelles au Code de la sécurité routière (ex.: conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité, circuler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h), soit des incartades par rapport aux règles optimales de bonne conduite (ex.: changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder, conduire en étant fatigué). Un comportement qui se veut au contraire conforme au règlement (conduire en adoptant la vitesse maximale autorisée) a également été inclus dans la liste.

Deux questions portaient sur la conduite consécutive à la consommation de boissons alcoolisées. En vue de nuancer les réponses obtenues à ce chapitre, nous avons demandé aux participants, à la toute fin du questionnaire, de nous indiquer à quelle fréquence ils consomment de l'alcool (régulièrement / de temps à autre / très rarement ou jamais).⁵⁹ Il faut préciser que 44% des détenteurs de permis de conduire ont répondu qu'ils n'en consomment que très rarement ou jamais. Ce pourcentage « d'abstinents » nous a semblé relativement élevé. De fait, d'après le relevé d'enquêtes effectué par l'Institut national de santé publique du Québec, en 2005, 84% des Québécois âgés de 15 ans ou plus consommaient (à des degrés divers) de l'alcool (INSPQ, 2010b). Les quelques commentaires qui ont été inscrits sur les questionnaires donnent en fait à penser que certains ont répondu à cette question en ayant toujours en tête le sujet de la conduite automobile (je ne consomme que très rarement ou jamais *avant de conduire*). Il est donc fort probable qu'une partie d'entre eux ne sont pas véritablement des non consommateurs. Nous pouvons cependant être assurés que ceux qui ont répondu qu'ils en boivent régulièrement (9%) ou de temps à autre (47%) peuvent effectivement être identifiés comme étant des consommateurs d'alcool.

⁵⁹ Une personne peut en effet répondre qu'il ne lui arrive jamais de conduire après avoir bu pour la simple et bonne raison qu'elle ne consomme pas d'alcool. Une semblable réponse n'a pas la même portée lorsqu'elle est donnée par un consommateur régulier.

Une toute autre question portait sur l'utilisation du téléphone cellulaire. Toujours dans l'optique de pouvoir nuancer les réponses, nous avons demandé aux participants de nous indiquer : 1) s'ils possèdent un téléphone cellulaire, et 2) s'ils sont équipés d'un dispositif mains libres. 74% des personnes qui ont répondu au sondage ont déclaré posséder un téléphone cellulaire. Et parmi celles-ci, 41% ont indiqué être en possession d'un dispositif mains libres. Les autres ont répondu qu'ils n'en n'ont pas (51%) ou qu'ils en possèdent un mais qu'ils ne l'utilisent pas (8%).

Le tableau 14 (page suivante) expose le détail des réponses obtenues pour chacun des quinze comportements. Les deux figures qui le suivent synthétisent ces résultats en présentant, en ordre décroissant, les réponses enregistrées aux deux extrémités du spectre (c'est-à-dire les pourcentages de gens ayant indiqué qu'ils n'adoptent jamais ou que rarement les comportements évalués (figure 13) et ceux des gens ayant au contraire indiqué qu'ils les adoptent souvent ou très souvent (figure 14). Les réponses qui figurent dans ce tableau et ces illustrations proviennent de l'ensemble des répondants, y incluant donc les quelques personnes (1% de l'ensemble) qui ont signalé qu'elles ne conduisent que très peu, voire pas du tout (cf. fréquence de conduite = jamais ou très rarement). Bien entendu, la fréquence à laquelle un comportement de conduite est adopté demeure jusqu'à un certain point liée à la fréquence de conduite. Il faut cependant préciser que les individus ont tendance à estimer cette fréquence non pas tellement en fonction d'un référent temporel qu'en fonction des déplacements qu'ils effectuent (*lorsque je conduis*, il m'arrive jamais, rarement, parfois, etc. de me comporter de cette façon). C'est d'ailleurs ce qui explique que même ceux qui ne conduisent que très rarement ont pu dans certains cas répondre qu'il leur arrive souvent ou même très souvent d'adopter l'un ou l'autre des comportements évalués.

Signalons finalement que la consistance interne de la mesure des comportements de conduite adoptés s'est avérée tout à fait satisfaisante (alpha de cronbach sur les 15 items = 0,787; alpha de cronbach après retrait du seul item qui ne représente pas une faute ou une infraction⁶⁰ = 0,846).

⁶⁰ C'est-à-dire conduire en adoptant la vitesse maximale autorisée. Cette idée était libellée dans le questionnaire de la manière suivante : Vous arrive-t-il de rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau ?

Tableau 14 : La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire du Québec adoptent différents comportements

« VOUS ARRIVE-T-IL DE... »	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Conduire sans avoir attaché votre ceinture de sécurité	80%	13%	5%	1%	1%
Conduire après avoir bu 1 ou 2 verre(s) d'alcool au cours d'une même occasion	41%	29%	25%	4,5%	0,5%
<i>Chez ceux qui consomment (n = 958)</i>	19%	33%	39%	8%	1%
Conduire en étant fatigué	16%	41%	36%	7%	1%
Suivre de très près le véhicule qui est devant vous, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic	45%	36%	16%	3%	0,5%
Ne pas faire un arrêt complet (un « stop à l'américaine »)	24%	35%	29%	9%	3%
Prendre le volant en vous disant que votre taux d'alcool est probablement proche de la limite (« le 0,08 »)	72%	19%	8%	1%	0,2%
<i>Chez ceux qui consomment (n = 955)</i>	56%	28%	13%	2%	0,3%
Dépasser par la droite sur une autoroute	57%	28%	13%	2%	0,3%
Conduire en parlant au téléphone (appareil mains libres ou non)	61%	19%	13%	5%	2%
<i>Chez ceux qui possèdent un appareil (n = 1245)</i>	46%	26%	18%	7%	3%
<i>Chez ceux qui possèdent un dispositif mains libres (n = 500)</i>	34%	26%	25%	11%	4%
<i>Chez ceux qui n'ont pas de dispositif ou qui ne l'utilisent pas (n = 713)</i>	57%	25%	13%	4%	2%
Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h	17%	23%	26%	21%	13%
Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h	13%	25%	30%	21%	11%
Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h	10%	25%	28%	23%	14%

Tableau 14 : La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire du Québec adoptent différents comportements – suite et fin

« VOUS ARRIVE-T-IL DE... »	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	8%	21%	26%	30%	15%
Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie	54%	33%	10%	3%	0,8%
Passer sur un feu qui devient rouge avant que vous ayez fini de traverser (un feu « jaune orange » ou « jaune brûlé »)	24%	51%	22%	3%	0,3%
Changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour de vous	67%	28%	4%	1%	0,3%

Figure 13 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils n'adoptent jamais ou que rarement les comportements présentés

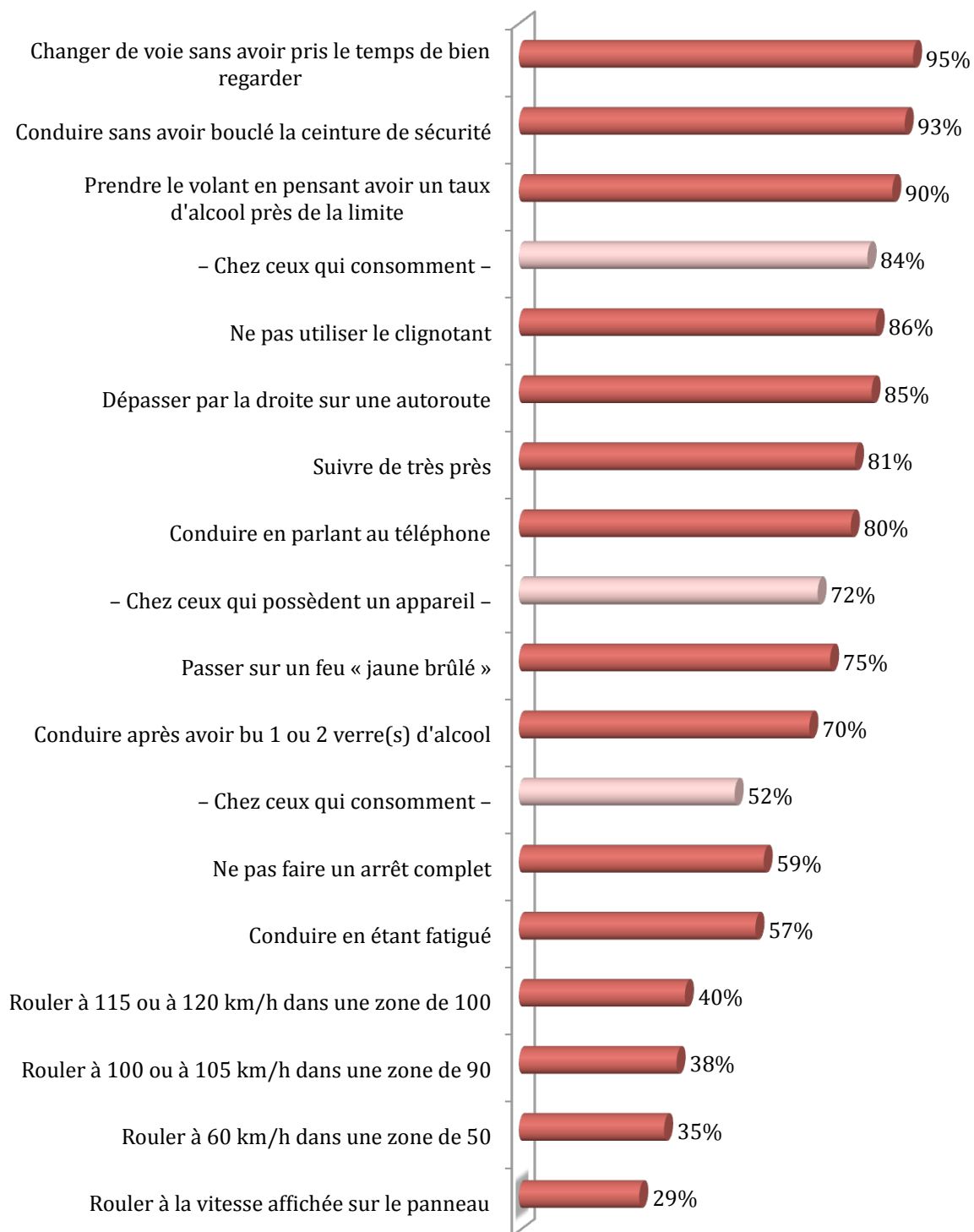
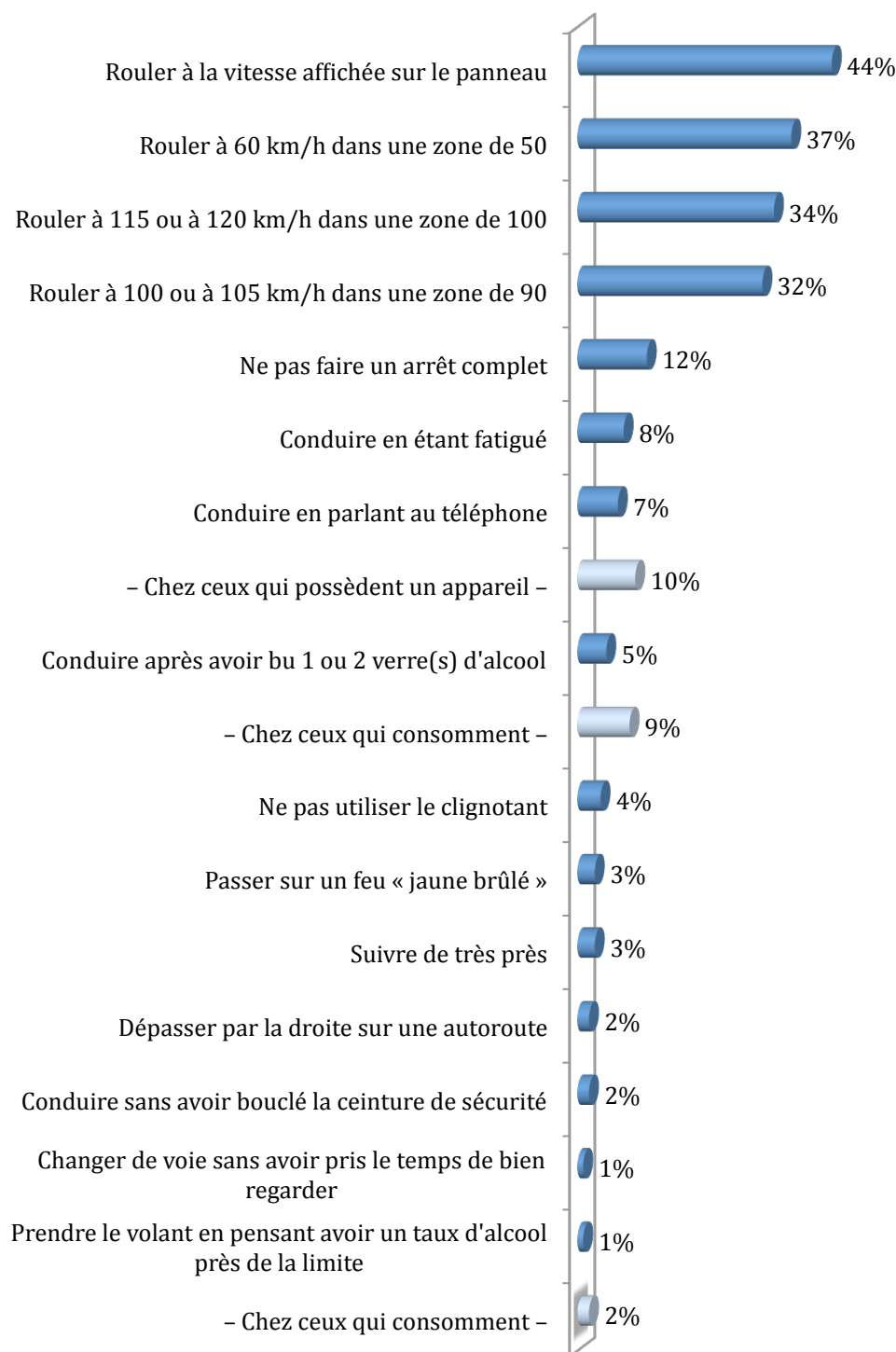


Figure 14 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils adoptent souvent ou très souvent les comportements présentés



Huit des quinze comportements de conduite à l'examen ne sont jamais ou que rarement adoptés par une très forte majorité – au minimum les trois quarts – des détenteurs de permis de conduire interrogés : changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder (95%), conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité (93%), prendre le volant en suspectant avoir un taux d'alcool près de la limite légale (90% – 84% si l'on ne considère que les consommateurs d'alcool⁶¹), ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie (86%), dépasser par la droite sur une autoroute (85%), suivre de très près le véhicule qui est devant soi (81%), conduire en parlant au téléphone (80%) et passer sur un feu qui devient rouge avant la fin de la traversée de l'intersection (un feu « jaune brûlé ») (75%). Une part un peu plus faible des répondants – mais néanmoins toujours supérieure à la moitié – ont au surplus indiqué qu'il ne leur arrive jamais ou que rarement d'adopter trois autres des comportements à l'étude : conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool (70% – 52% chez les consommateurs), ne pas faire un arrêt complet (59%) et conduire en étant fatigué (57%). En fait, les seuls comportements qui se situent sous la barre du 50% sont ceux ayant trait aux vitesses de circulation.

Le portrait n'est cependant pas tout à fait le même si l'on ne prend uniquement en compte que les personnes ayant répondu qu'il ne leur arrive *jamais* d'adopter ces comportements. On constate alors que le port de la ceinture de sécurité se démarque comme étant de loin le comportement le plus largement partagé (80% des répondants ont déclaré ne jamais conduire sans avoir bouclé leur ceinture de sécurité). Figurent ensuite parmi les comportements auxquels ne se livrent jamais une bonne partie des conducteurs interrogés le fait de prendre le volant même si l'on pense que son taux d'alcool est probablement proche de la limite (72% – 56% chez les consommateurs), de changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder (67%), de parler au téléphone en conduisant (61%), de dépasser par la droite sur une autoroute (57%) et de ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie (54%). Les majorités apparaissent donc bien moins fortes et ne concernent que six des quinze comportements. Au surplus, lorsqu'on ne considère que ceux qui possèdent un téléphone cellulaire, et qui ont donc la possibilité de parler au téléphone en conduisant, le pourcentage de « jamais » chute à 46%. Les détenteurs de permis

⁶¹ Il faut prendre avec beaucoup de réserve l'ensemble des pourcentages spécifiquement relatifs aux consommateurs d'alcool. Nous avons en effet déjà mentionné que cette variable n'est pas parfaitement fiable puisqu'il y a tout lieu de croire que certains participants se sont incorrectement identifiés comme étant des non consommateurs (cf. p. 85). Or, se trouvent vraisemblablement parmi ceux-ci des personnes qui dans les faits ne conduisent pas (ou que rarement) après avoir consommé. Les pourcentages auraient donc probablement été différents si ces individus avaient pu être correctement inclus dans la liste des consommateurs d'alcool. Les tendances observées chez ceux qui se sont clairement identifiés comme étant des consommateurs demeurent néanmoins assez fortes pour que l'on puisse au minimum soutenir que les pourcentages de non adoption des comportements relatifs à l'alcool baissent lorsqu'on considère l'aspect de la consommation.

de conduire qui disposent d'un équipement mains libres sont en fait les moins nombreux (34%) à avoir déclaré ne jamais conduire en parlant au téléphone.⁶²

En contrepartie, on ne peut pas conclure qu'il y a dans la liste des comportements examinés des conduites qui seraient largement répandues. Pour 11 des 15 comportements, le pourcentage de gens ayant répondu qu'il leur arrive souvent ou très souvent de se comporter de cette façon s'avère inférieur à 15%. Les comportements liés aux excès de vitesse apparaissent un peu plus courants, mais le fait demeure que seulement le tiers environ des participants ont indiqué s'y adonner régulièrement (37% ont répondu circuler souvent ou très souvent à 60 km/h dans une zone de 50 km/h, 34% circuler souvent ou très souvent à 115 ou 120 km/h dans une zone de 100, et 32% circuler souvent ou très souvent à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90). Il faut de surcroît relever que le plus fort pourcentage observé (44%) au chapitre des comportements fréquemment adoptés a trait au suivi de la vitesse maximale autorisée (cf. rouler à la vitesse affichée sur le panneau). Même dans un pareil cas toutefois, ils sont moins de la moitié à avoir indiqué qu'il s'agit pour eux d'un comportement régulier.

À défaut d'être tous massivement bannis, les comportements que nous avons évalués ne représenteraient donc que des pratiques que les détenteurs de permis de conduire se permettent d'adopter de façon exceptionnelle (ex.: 51% ont répondu qu'il leur arrive rarement de franchir un feu jaune « brûlé ») ou occasionnelle (ex.: 30% ont indiqué qu'il leur arrive parfois de circuler à 100 ou à 105 km/h dans une zone dont la vitesse est limitée à 90 km/h). La seule exception à cette règle concerne le respect de la vitesse maximale autorisée – l'unique item « positif » dans la liste des quinze comportements – où la plus forte proportion de réponses enregistrée se situe au niveau du « souvent » (elle ne s'élève par contre qu'à 30%).

On retrouve dans ces résultats une première indication quant à l'acceptabilité dont font l'objet ces différents comportements dans la population des détenteurs de permis de conduire du Québec. Bien entendu, on ne peut automatiquement conclure que *tous* ceux qui n'adoptent pas un comportement s'en abstiennent uniquement parce qu'ils considèrent que cette conduite s'avère inacceptable. Le fait de ne pas posséder de téléphone cellulaire, ou encore de ne pas consommer d'alcool, constituent d'ailleurs des exemples assez patents des autres motifs qui peuvent être à l'origine de l'abstention. À l'opposé par contre, l'adoption d'un comportement, particulièrement si

⁶² Rappelons qu'au Québec, l'utilisation du téléphone cellulaire au volant n'est prohibée que lorsqu'il s'agit d'un appareil tenu en main.

elle se répète sur une base régulière, s'avère généralement un signe assez net de son acceptation; « it is most frequently the case that what is done and what is approved in a social group are the same » (Cialdini et al., 1991). Dans ce contexte, il nous faut donc conclure qu'aucun des quinze comportements que nous avons évalués ne semble faire l'objet d'un assentiment généralisé. Tout au plus une certaine tolérance prévaudrait-elle en ce qui a trait aux vitesses de circulation et, dans une moindre mesure, à la conduite en état de fatigue et à la façon de se comporter aux arrêts. Cette conclusion ne demeure cependant valable que pour la population des détenteurs de permis de conduire prise dans son ensemble. De très nombreuses différences inter-groupes se sont en effet présentées sur la plupart des comportements de conduite à l'examen. Nous commencerons par exposer les principales variations qui ont pu être observées, puis nous verrons les nuances qui doivent conséquemment être apportées au constat général.

Mentionnons qu'en vue de ne pas alourdir indûment le compte-rendu des variations inter-groupes, nous avons mis de côté quelques variables sociodémographiques. Parmi celles-ci figurent, entre autres, la scolarité, le nombre d'années de détention du permis de conduire, et l'implication dans un ou des accident(s) avec décès ou blessures, ou avec dommages matériels seulement. Cette décision nous apparaissait d'autant plus justifiée que ces variables recourent en partie certaines des dimensions déjà analysées (dont celle de l'âge, notamment).

Les variations observées en fonction du sexe

Les réponses des hommes et des femmes sont similaires en ce qui a trait au franchissement des feux de circulation (cf. passer sur un feu « jaune brûlé ») et à la vigilance (cf. changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder). Sur chacun des treize autres items, on constate qu'à une exception près, les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à avoir répondu qu'ils adoptent le comportement (ne serait-ce que rarement). Dans la plupart des cas cependant, les différences ne s'avèrent pas d'une grande ampleur (moins de 10 points de pourcentage) de telle sorte que les constats d'ensemble ne s'en trouvent pas véritablement modifiés. Par exemple, 76% des hommes, contre 84% des femmes, ont indiqué qu'il ne leur arrive jamais de conduire sans avoir bouclé leur ceinture de sécurité. Si l'on ajoute à cela ceux qui ont répondu qu'il leur arrive rarement de conduire sans avoir bouclé leur ceinture, les pourcentages passent à 90% (hommes) et à 96% (femmes); $\chi^2 (3) = 24,436$; $p < 0,001$). Des écarts un peu plus importants sont par contre apparus dans trois cas :

- *Conduire après avoir bu 1 ou 2 verre(s) d'alcool.* Environ le tiers des hommes (32%), mais la moitié des femmes (50%), ont déclaré ne jamais conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool (jamais ou rarement = 61% contre 78%; $\chi^2 (3) = 73,689$; $p < 0,001$). Une différence aussi marquée demeure même lorsqu'on contrôle la consommation.
 - ➔ Les réponses des hommes et des femmes diffèrent également en ce qui concerne le fait de prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement proche de la limite, bien que l'écart s'avère dans ce cas un peu moins élevé (jamais = 65% (hommes) contre 79% (femmes) / jamais ou rarement = 86% contre 94%; $\chi^2 (3) = 48,443$; $p < 0,001$).
- *Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h.* Environ le tiers des hommes (34%) ont indiqué ne jamais ou que rarement adopter de telles vitesses contre 46% des femmes. À l'inverse, plus d'hommes que de femmes circuleraient souvent ou très souvent à 115 ou à 120 km/h (42% contre 27%; $\chi^2 (4) = 52,385$; $p < 0,001$).
- *Rouler à la vitesse affichée sur le panneau.* Lorsqu'il s'agit de circuler à la vitesse maximale autorisée toutefois, c'est au contraire chez les femmes que l'on retrouve le plus d'adeptes. La moitié d'entre elles (52%) ont déclaré qu'il leur arrive souvent ou très souvent de rouler à la vitesse affichée. Chez les hommes, ils ne sont que 38% ($\chi^2 (4) = 43,874$; $p < 0,001$).

Les variations observées en fonction de l'âge

L'âge influe sur les réponses qui ont été données pour chacun des comportements évalués. Les différences que l'on observe ne sont cependant pas toutes très marquées et surtout, elles ne suivent pas toutes nécessairement le même pattern.

Pour cinq des quinze comportements, les différences se situent principalement du côté des aînés (55 ans et plus) qui s'avèrent plus nombreux que les autres à avoir déclaré ne jamais adopter le comportement en question. C'est le cas en ce qui a trait aux faits de prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement proche de la limite, de ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie, de dépasser par la droite sur une autoroute, de suivre de très près le véhicule qui est devant soi, et de conduire en parlant au téléphone. Ce n'est cependant que sur les trois derniers comportements que l'on constate des différences relativement importantes :

- Environ la moitié des détenteurs de permis de conduire âgés entre 16 et 54 ans ont indiqué qu'il ne leur arrive jamais de dépasser par la droite sur une autoroute. Chez les aînés, ils sont 65% (55-64 ans) et 73% (65 ans et plus) ($\chi^2 (10) = 53,269; p < 0,001$).
- Un peu plus du tiers (en moyenne 37%) des 16 à 54 ans ne suivraient jamais de très près le véhicule qui est devant eux. Chez les aînés, les pourcentages passent à 55% (55-64 ans) et à 64% (65 ans et plus) ($\chi^2 (15) = 116,890; p < 0,001$).
- Environ la moitié des 16 à 54 ans ne parleraient jamais au téléphone en conduisant. Ces pourcentages grimpent à 73% (55-64 ans) et à 89% (65 ans et plus) chez leurs aînés ($\chi^2 (15) = 182,025; p < 0,001$). Une différence tout aussi importante subsiste si l'on ne tient compte que de ceux qui possèdent un téléphone cellulaire (en moyenne, 39% des 16 à 54 ans qui possèdent un cellulaire ont indiqué ne jamais parler au téléphone en conduisant contre 60% des 55 à 64 ans et 78% des 65 ans et plus; $\chi^2 (15) = 115,206; p < 0,001$).

Il faut toutefois préciser que pour la majorité des personnes, ces trois comportements demeurent tout au plus adoptés de façon exceptionnelle. Lorsqu'on considère les autres réponses qui ont été données, on constate en effet que dans tous les cas – et dans tous les groupes d'âge – les pourcentages de ceux qui ont répondu ne jamais *ou que rarement* adopter ces comportements excèdent 70%.⁶³

⁶³ Ce pourcentage est toutefois un peu moins élevé en ce qui concerne le fait de parler au téléphone en conduisant, lorsqu'on ne prend en compte que ceux qui possèdent un appareil (de 64% à 69% des personnes âgées entre 16 et 54 ans, et qui possèdent un appareil, ont déclaré ne jamais ou que rarement conduire en parlant au téléphone).

Il faut par ailleurs relever que les 55 ans et plus s'avèrent au contraire un peu plus nombreux que les autres à avoir indiqué qu'ils circulent souvent ou très souvent à la vitesse affichée. La différence que l'on observe en ce qui a trait au suivi de la vitesse maximale réglementaire n'est cependant pas très élevée (52% des 55 à 64 ans et 49% des 65 ans et plus adopteraient souvent ou très souvent cette vitesse contre en moyenne 42% des 16 à 54 ans; $\chi^2 (20) = 46,907; p < 0,01$).

Pour cinq autres comportements, la tendance est à l'effet que plus les répondants avancent en âge, moins ils sont nombreux à avoir indiqué qu'ils n'adoptent tout au plus qu'exceptionnellement le comportement (c'est-à-dire à avoir indiqué que cela ne leur arrive jamais ou que rarement). C'est le cas en ce qui concerne le fait de changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder, de passer sur un feu jaune « brûlé », de ne pas faire un arrêt complet, de conduire en étant fatigué, et de circuler à 60 km/h dans une zone de 50. Le deux premiers de ces comportements (vigilance et feux de circulation) demeurent néanmoins majoritairement « bannis »; quel que soit l'âge des personnes, les pourcentages de ceux qui ont répondu ne jamais ou que rarement se conduire de la sorte s'avèrent supérieurs à 70% (feux de circulation) ou même à 90% (vigilance). Ce n'est pas le cas cependant pour les trois autres comportements :

- *Ne pas faire un arrêt complet.* Pourcentages à qui cela n'arrive jamais ou que rarement :
16-24 ans = 47% / 25-34 ans = 51% / 35-44 ans = 55% / 45-54 ans = 59% /
55-64 ans = 65% / 65 ans et plus = 79% ($\chi^2 (15) = 142,303; p < 0,001$).
- *Conduire en étant fatigué.* Pourcentages à qui cela n'arrive jamais ou que rarement :
16-24 ans = 36% / 25-34 ans = 35% / 35-44 ans = 52% / 45-54 ans = 59% /
55-64 ans = 70% / 65 ans et plus = 85% ($\chi^2 (15) = 286,312; p < 0,001$).
 - ➔ 44% des 16 à 24 ans et 54% des 25 à 34 ans ont indiqué qu'il leur arrive *parfois* de conduire en étant fatigués.
- *Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h.* Pourcentages à qui cela n'arrive jamais ou que rarement : 16-24 ans = 23% / 25-34 ans = 17% / 35-44 ans = 29% / 45-54 ans = 38% /
55-64 ans = 39% / 65 ans et plus = 60% ($\chi^2 (20) = 221,562; p < 0,001$).
 - ➔ 57% des 16 à 24 ans et 58% des 25 à 34 ans ont répondu qu'il leur arrive *souvent* ou *très souvent* de circuler à 60 km/h dans une zone dont la vitesse est limitée à 50 km/h. Ils sont moins de la moitié dans les autres groupes d'âge (39% des 35 à 44 ans, 31% des 45 à 54 ans, 29% des 55 à 64 ans et 15% des 65 ans et plus).

Des particularités se dessinent finalement sur quatre autres des quinze comportements évalués. On constate tout d'abord que c'est dans le groupe des 25 à 34 ans que l'on retrouve la plus forte proportion de personnes enclines à circuler à 115 ou à 120 km/h sur autoroute, de même qu'à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h⁶⁴ :

- *Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h.* Pourcentages à qui cela arrive souvent ou très souvent : 16-24 ans = 40% / 25-34 ans = 53% / 35-44 ans = 43% / 45-54 ans = 32% / 55-64 ans = 24% / 65 ans et plus = 14% ($\chi^2 (20) = 201,908$; $p < 0,001$).
- *Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h.* Pourcentages à qui cela arrive souvent ou très souvent : 16-24 ans = 42% / 25-34 ans = 51% / 35-44 ans = 37% / 45-54 ans = 27% / 55-64 ans = 25% / 65 ans et plus = 14% ($\chi^2 (20) = 211,697$; $p < 0,001$).

Il appert en second lieu que c'est dans le groupe des 16 à 24 ans que l'on observe la plus *faible* proportion d'individus ne conduisant jamais sans avoir bouclé la ceinture de sécurité :

- Pourcentages à qui cela n'arrive jamais de conduire sans avoir bouclé la ceinture : 16-24 ans = 69% / 25-34 ans = 76% / 35-44 ans = 80% / 45-54 ans = 82% / 55-64 ans = 82% / 65 ans et plus = 84% ($\chi^2 (10) = 29,415$; $p < 0,01$).
- ➔ Le pourcentage grimpe à 86% chez les 16 à 24 ans lorsqu'on ajoute ceux à qui il n'arrive que rarement de ne pas boucler leur ceinture de sécurité.

À l'inverse, c'est dans le groupe des 16 à 24 ans que l'on observe l'une des plus fortes proportions d'individus ne conduisant jamais après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool :

- Pourcentages à qui cela n'arrive jamais de conduire après avoir bu un ou deux verre(s) : 16-24 ans = 54% / 25-34 ans = 29% / 35-44 ans = 35% / 45-54 ans = 36% / 55-64 ans = 41% / 65 ans et plus = 57% ($\chi^2 (15) = 88,029$; $p < 0,001$).

Que les 16 à 24 ans se comportent à cet égard de façon analogue aux 65 ans et plus s'explique principalement du fait qu'une partie d'entre eux (40%) ne détiennent qu'un permis probatoire, et qu'ils sont par le fait même soumis à la règle de la tolérance zéro. En effet, 77% des détenteurs de permis probatoire âgés entre 16 et 24 ans ont répondu qu'ils ne conduisent jamais après avoir bu

⁶⁴ À prime abord, les réponses des 16 à 24 ans se rapprochent davantage de celles des 35 à 44 ans que de celles des 25 à 34 ans.

un ou deux verre(s) d'alcool (jamais ou rarement = 92%). Chez les 16 à 24 ans qui détiennent un permis de conduire régulier, ce pourcentage chute à 32% (jamais ou rarement = 57%).⁶⁵

- ➔ Un peu par voie de conséquence, on constate également que 90% des jeunes détenteurs de permis probatoire ont déclaré ne jamais prendre le volant en pensant que leur taux d'alcool est probablement proche de la limite, contre 61% des jeunes détenteurs de permis de conduire régulier (jamais ou rarement = 96% contre 84%; $\chi^2 (3) = 20,439$; $p < 0,001$).

Le type de permis que détiennent les jeunes âgés entre 16 et 24 ans permet également de nuancer d'autres constats. Pour neuf des quinze comportements évalués, les réponses des détenteurs de permis probatoire et de permis régulier ne diffèrent pas significativement (6 cas), ou alors elles ne diffèrent qu'assez légèrement (3 cas où les détenteurs de permis probatoire sont un peu plus nombreux que les détenteurs de permis régulier à avoir répondu qu'il ne leur arrive jamais ou que rarement d'adopter le comportement).⁶⁶ Des écarts importants se sont par contre présentés en ce qui a trait à la conduite consécutive à la consommation d'alcool, comme nous l'avons déjà signalé, mais également en ce qui a trait aux excès de vitesse et au port de la ceinture de sécurité :

- *Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h.* ($\chi^2 (4) = 34,508$; $p < 0,001$)
Jamais ou rarement = 49% (probatoire) contre 17% (régulier)
Souvent ou très souvent = 24% (probatoire) contre 56% (régulier)
- *Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h.* ($\chi^2 (4) = 32,281$; $p < 0,001$)
Jamais ou rarement = 48% (probatoire) contre 13% (régulier)
Souvent ou très souvent = 26% (probatoire) contre 57% (régulier)
- *Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h.* ($\chi^2 (4) = 14,760$; $p < 0,01$)
Jamais ou rarement = 28% (probatoire) contre 12% (régulier)
Souvent ou très souvent = 53% (probatoire) contre 66% (régulier)
- *Conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité.* ($\chi^2 (3) = 13,507$; $p < 0,01$)
Jamais = 81% (probatoire) contre 58% (régulier)
Jamais ou rarement = 92% (probatoire) contre 80% (régulier)

⁶⁵ Ces derniers pourcentages sont similaires à ceux enregistrés chez les 25 à 34 ans.

⁶⁶ Il s'agit plus précisément de conduire en parlant au téléphone, de ne pas faire un arrêt complet, et de ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie.

En fait, au chapitre des excès de vitesse, les réponses des jeunes détenteurs d'un permis de conduire régulier s'avèrent finalement assez semblables à celles qu'ont données les 25 à 34 ans (alors que les réponses des détenteurs d'un permis probatoire sont presque identiques à celles des 55 à 64 ans, sauf en ce qui concerne la vitesse adoptée dans les zones de 50 km/h où leurs réponses s'apparentent quand même davantage à celles des autres jeunes (16 à 34 ans)). En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité par contre, l'écart devient encore plus manifeste puisque 42% des jeunes détenteurs de permis de conduire régulier interrogés se permettraient de ne pas toujours boucler leur ceinture de sécurité, alors qu'ils ne sont tout au plus que 24% dans les autres groupes d'âge (moins de 20% à partir de 35 ans, tout comme chez les jeunes détenteurs d'un permis probatoire).

Les variations observées en fonction de la langue

Les réponses des francophones et des anglophones sont à peu près les mêmes dans sept cas sur quinze.

Pour trois des comportements examinés, il appert que les anglophones sont proportionnellement plus nombreux que les francophones à avoir déclaré qu'il ne leur arrive jamais de se comporter de cette façon : suivre de très près le véhicule qui est devant soi (62% des anglophones contre 43% des francophones; $\chi^2 (3) = 24,228$; $p < 0,001$), prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement proche de la limite (86% contre 70%; $\chi^2 (2) = 21,210$; $p < 0,001$), et conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool (50% contre 39%; $\chi^2 (3) = 16,539$; $p < 0,01$).⁶⁷ Ces écarts s'amenuisent grandement cependant lorsqu'on ajoute à cela ceux qui n'adopteraient que rarement ces comportements, sauf en ce qui a trait au dernier item où l'écart se creuse un peu plus encore (83% des anglophones ont répondu ne jamais ou que rarement conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool contre 68% des francophones).

Des dissemblances sont également apparues au chapitre des excès de vitesse. En cette matière, les différences se situent principalement au niveau de la fréquence d'adoption, les anglophones étant un peu plus nombreux à avoir répondu qu'il leur arrive parfois de circuler aux vitesses indiquées, alors que davantage de francophones ont indiqué que cela leur arrive souvent ou très souvent. L'écart n'est cependant jamais très élevé de telle sorte qu'au final, les réponses des uns et des

⁶⁷ Pour les deux comportements relatifs à l'alcool, une différence toute aussi importante demeure même lorsqu'on contrôle la consommation.

autres ne s'écartent pas fortement du portrait d'ensemble. Par exemple, 34% des anglophones ont indiqué circuler parfois à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 contre 25% des francophones. En contrepartie, 22% des anglophones ont répondu circuler souvent ou très souvent à cette vitesse contre 36% des francophones ($\chi^2 (4) = 17,866; p < 0,01$). Il faut par ailleurs relever que les anglophones sont au contraire un peu plus nombreux que les francophones à avoir indiqué qu'il leur arrive souvent ou très souvent de circuler à la vitesse affichée. La différence n'est cependant pas très marquée (53% contre 43% des francophones; $\chi^2 (4) = 10,396; p < 0,05$).

La tendance est également inversée pour un dernier comportement (dépasser par la droite sur une autoroute) puisque dans ce cas, ce sont les francophones qui sont les plus nombreux à avoir indiqué qu'ils n'adoptent jamais ce comportement (59% contre 46% des anglophones; jamais ou rarement = 87% contre 74%; $\chi^2 (2) = 20,938; p < 0,001$).

Les variations observées en fonction de la région d'habitation

Les réponses ne varient pas significativement, d'une région à l'autre du Québec, en ce qui concerne huit des quinze comportements évalués. Des différences minimales ont par ailleurs pu être observées sur trois autres comportements : suivre de très près le véhicule qui est devant soi (un peu plus adopté par les conducteurs de la grande région de Québec), circuler à la vitesse affichée sur le panneau (un peu moins fréquemment adopté par les conducteurs de la grande région de Québec et par ceux résidant dans l'Est de la province), et conduire en parlant au téléphone (un peu plus adopté par les conducteurs des régions de Montréal, de Québec et de l'Ouest de la province). Des variations plus importantes sont cependant apparues dans quatre cas.

Tout d'abord, la grande région de Québec se distingue des autres du fait que c'est dans cette région que l'on observe la plus forte proportion de personnes qui se sont montrées enclines à circuler à 115 ou à 120 km/h sur autoroute, de même qu'à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 :

- *Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h.* ($\chi^2 (16) = 43,916; p < 0,001$)
 Jamais ou rarement : Montréal = 40% / Québec = 22% / Est = 46% / Centre = 42% /
 Ouest = 43%
 Souvent ou très souvent : Montréal = 32% / Québec = 48% / Est = 33% / Centre = 35% /
 Ouest = 34%

- Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h. ($\chi^2 (16) = 31,427; p < 0,05$)

Jamais ou rarement : Montréal = 41% / Québec = 27% / Est = 36% / Centre = 38% /
Ouest = 39%

Souvent ou très souvent : Montréal = 29% / Québec = 44% / Est = 38% / Centre = 29% /
Ouest = 33%

La région de l'Est du Québec se démarque quant à elle du fait que l'on y retrouve une plus faible proportion d'individus ne bouclant pas toujours la ceinture de sécurité :

- Pourcentages à qui cela n'arrive jamais de conduire sans avoir bouclé la ceinture :
Montréal = 84% / Québec = 80% / Est = 67% / Centre = 76% / Ouest = 81%
($\chi^2 (8) = 46,096; p < 0,001$)

↳ Lorsqu'on ajoute à cela ceux à qui il n'arrive que rarement de ne pas boucler la ceinture, le pourcentage dans l'Est passe à 83%.

Il importe de préciser que la différence observée dans la région de l'Est n'est pas attribuable à une surreprésentation des jeunes de 16 à 24 ans puisque dans notre échantillon, la répartition par groupes d'âge est équivalente d'une région à l'autre (l'Est comprend 11% de 16-24 ans). En fait, les jeunes de 16 à 24 ans qui habitent dans la région de l'Est sont effectivement assez nombreux (57%) à avoir répondu qu'ils ne bouclent pas toujours leur ceinture, mais on retrouve également dans cette région une semblable réponse dans les autres groupes d'âge, dont notamment celui des 25 à 34 ans (47% d'entre eux ont indiqué ne pas toujours boucler leur ceinture de sécurité). On se doit par ailleurs de mentionner que les « congés de ceinture » ne se sont pas révélés plus courants dans l'une ou l'autre des régions administratives qui composent la grande région de l'Est.⁶⁸

Finalement, la région de Montréal, puis celle de Québec, sont celles où l'on observe les plus faibles proportions de conducteurs ayant répondu qu'il ne leur arrive jamais de dépasser par la droite sur une autoroute :

- Pourcentages à qui cela n'arrive jamais de dépasser par la droite sur une autoroute :
Montréal = 46% / Québec = 54% / Est = 69% / Centre = 66% / Ouest = 65%
($\chi^2 (8) = 66,427; p < 0,001$).

↳ Lorsqu'on ajoute à cela ceux à qui il n'arrive que rarement de dépasser par la droite, les pourcentages grimpent à 79% (Montréal) et à 86% (Québec).

⁶⁸ Rappelons que cette grande région comprend la partie Est des régions administratives de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, de même que les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Ce comportement est le seul où une différence significative a été observée en fonction de la taille de l'agglomération dans laquelle réside les personnes (et plus particulièrement dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus), ce qui suggère que les dépassements dont il est question ici se réfèrent surtout aux dépassements qui sont effectués sur autoroutes urbaines.

Les variations observées en fonction du profil de conduite

La fréquence de conduite n'a pas d'incidence notable sur les réponses relatives au franchissement des feux de circulation et à la vigilance. Dans les autres cas cependant, on constate que les personnes qui conduisent tous les jours sont un peu plus nombreuses que les autres à avoir répondu qu'elles adoptent – ne serait-ce que rarement – l'un et l'autre des comportements évalués.⁶⁹ Une exception demeure toutefois : lorsqu'il s'agit de circuler à la vitesse affichée, ce sont au contraire ceux qui conduisent le moins fréquemment qui sont les plus nombreux à avoir indiqué qu'il s'agit pour eux d'un comportement régulier (53% de ceux qui ne conduisent que quelques fois par mois ou moins et 52% de ceux qui conduisent quelques fois par semaine ont indiqué qu'ils adoptent souvent ou très souvent cette vitesse contre 41% de ceux qui conduisent tous les jours; $\chi^2 (8) = 32,753; p < 0,001$).

Des résultats similaires ont également pu être observés en ce qui a trait au kilométrage parcouru. En fait, à une exception près – toujours celle relative au suivi de la vitesse maximale réglementaire – la tendance est à l'effet que plus le kilométrage que les individus parcourent est élevé, plus ils sont nombreux à avoir répondu qu'ils adoptent l'un et l'autre des comportements. Il faut toutefois préciser qu'en règle générale, les différences les plus marquées se situent entre ceux qui parcourent moins de 10 000 kilomètres, et ceux qui à l'opposé en parcourent chaque année plus de 25 000. Parmi ceux qui font partie de cette dernière catégorie de répondants se retrouvent une bonne majorité des conducteurs professionnels et des conducteurs ayant à se déplacer régulièrement dans le cadre de leur travail. Or, il s'avère justement que ces conducteurs se distinguent des autres sur de nombreux aspects.

Les conducteurs professionnels et les conducteurs souvent appelés à se déplacer dans le cadre de leur travail adopteraient davantage que les conducteurs dits ordinaires sept des quinze comportements évalués : ne pas faire un arrêt complet, dépasser par la droite sur une autoroute, conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité, conduire en étant fatigué, conduire en parlant

⁶⁹ Les écarts enregistrés se situent approximativement entre 7 et 20 points de pourcentage, selon le cas.

au téléphone, circuler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100, et circuler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90. Des écarts relativement importants sont apparus plus particulièrement sur quatre de ces comportements :

- *Conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité.* ($\chi^2 (4) = 38,103; p < 0,001$)
Jamais : Professionnels = 67% / Pour le travail = 67% / Ordinaires = 82%
➔ Si on ajoute à cela ceux à qui il n'arrive que rarement de ne pas boucler la ceinture, les pourcentages atteignent respectivement 85%, 87% et 94%.
- *Conduire en étant fatigué.* ($\chi^2 (6) = 47,603; p < 0,001$)
Jamais ou rarement : Professionnels = 36% / Pour le travail = 43% / Ordinaires = 60%
➔ 52% des conducteurs professionnels et 44% de ceux ayant souvent à se déplacer dans le cadre de leur travail ont indiqué qu'il leur arrive *parfois* de conduire en étant fatigués.
- *Circuler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100.* ($\chi^2 (8) = 60,734; p < 0,001$)
Jamais ou rarement : Professionnels = 36% / Pour le travail = 27% / Ordinaires = 42%
Souvent ou très souvent : Professionnels = 44% / Pour le travail = 51% / Ordinaires = 31%
- *Conduire en parlant au téléphone.* ($\chi^2 (6) = 157,094; p < 0,001$)
Jamais : Professionnels = 39% / Pour le travail = 34% / Ordinaires = 66%
Jamais ou rarement : Professionnels = 53% / Pour le travail = 57% / Ordinaires = 85%
➔ Lorsqu'on ne considère que ceux qui possèdent un téléphone cellulaire, ces derniers pourcentages (jamais ou rarement) passent respectivement à 48%, 51% et 78%.

Cinq autres comportements ne seraient par ailleurs davantage adoptés que par les conducteurs ayant souvent à se déplacer dans le cadre de leur travail (à ces chapitres, les réponses des conducteurs professionnels se rapprochent davantage de celles des conducteurs dits ordinaires). C'est plus précisément le cas en ce qui concerne le fait de circuler à 60 km/h dans une zone de 50, de suivre de très près le véhicule qui est devant soi, de ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie, de conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool, et de prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement près de la limite. Les comportements relatifs à l'alcool sont toutefois ceux où les conducteurs souvent appelés à conduire dans le cadre de leur travail se distinguent le plus des autres :

- *Conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool.* ($\chi^2 (4) = 39,274; p < 0,001$)
Jamais : Professionnels = 41% / Pour le travail = 24% / Ordinaires = 43%
Jamais ou rarement : Professionnels = 68% / Pour le travail = 53% / Ordinaires = 72%

- *Prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement près de la limite.*

$$(\chi^2 (4) = 31,457; p < 0,001)$$

Jamais : Professionnels = 72% / Pour le travail = 58% / Ordinaires = 74%

Jamais ou rarement : Professionnels = 91% / Pour le travail = 81% / Ordinaires = 92%

Signalons finalement que pour l'un des comportements examinés, soit celui qui consiste à changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder, ce sont plutôt les conducteurs professionnels qui se distinguent du fait qu'ils sont plus nombreux que les autres à avoir indiqué qu'il ne leur arrive jamais de se comporter de cette façon (85% des conducteurs professionnels ont répondu que cela ne leur arrive jamais contre 64% des conducteurs souvent appelés à conduire dans le cadre du travail et 67% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (6) = 22,129; p < 0,01$).

En résumé

Bien que l'on ait pu observer des variations sur l'ensemble des quinze comportements évalués, les réponses des différents sous-groupes de conducteurs interrogés se sont tout de même avérées relativement stables en ce qui concerne la vigilance et le franchissement des feux « jaunes brûlés ». Quel que soit leur sexe, leur âge, etc. ils sont toujours plus de 90% à déclarer qu'il ne leur arrive jamais, ou tout au plus que rarement, de changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder; pour au moins les deux tiers d'entre eux, cela n'arriverait en fait jamais (consciemment du moins, peut-on présumer). De même, quel que soit leur sexe, leur âge, ils sont toujours entre 70 et 80% à partager la conviction qu'il ne leur arrive jamais, ou que rarement, de passer sur un feu « jaune brûlé »; pour environ la moitié d'entre eux, il s'agirait en fait là d'une conduite qu'ils ne se permettent d'adopter qu'exceptionnellement (par exemple, « in cases when it avoids needless emergency breaking » (répondant no 1653)).

Une bien plus grande variabilité caractérise chacun des treize autres comportements. Trois principaux cas de figure se sont cependant présentés.

Pour cinq comportements, un changement s'opère principalement dans la part des personnes qui ont répondu qu'il ne leur arrive jamais de se comporter de cette façon, et dans celle des personnes qui ont plutôt répondu que cela ne leur arrive que rarement. Une pareille nuance indique évidemment que certains groupes de conducteurs se permettraient un peu plus que d'autres de commettre, exceptionnellement, quelques « écarts de conduite ». Au final cependant, les cinq

comportements en question demeurent relativement « proscrits » par une assez forte majorité des conducteurs interrogés et ce, peu importe leur profil sociodémographique. C'est le cas en ce qui a trait aux faits de :

- ♦ Prendre le volant en suspectant avoir un taux d'alcool près de la limite (où dans tous les cas le pourcentage cumulé des réponses jamais ou rarement s'avère égal ou supérieur à 81%);
- ♦ Conduire sans avoir bouclé la ceinture de sécurité (jamais-rarement $\geq 80\%$);
- ♦ Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie (jamais-rarement $\geq 79\%$);
- ♦ Dépasser par la droite sur une autoroute (jamais-rarement $\geq 74\%$);
- ♦ Suivre de très près le véhicule qui est devant soi (jamais-rarement $\geq 69\%$).

Pour deux autres comportements, les variations sont telles que dans certains sous-groupes de la population des conducteurs, ils ne sont plus qu'une très faible majorité à avoir déclaré qu'il ne leur arrive jamais ou que rarement d'adopter le comportement. C'est le cas pour :

- ♦ Conduire après avoir bu 1 ou 2 verre(s) d'alcool (jamais-rarement $> 50\%$ mais $< 60\%$ chez les 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier, les 25 à 34 ans, et les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail);
- ♦ Conduire en parlant au téléphone (jamais-rarement $> 50\%$ mais $< 60\%$ chez les conducteurs professionnels et les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail).

Il faut au surplus relever que dans ces deux cas, les majorités seraient encore un peu plus faibles (et que d'autres sous-groupes s'ajouteraient à ceux qui ont déjà été identifiés) si l'on prenait en compte la consommation d'alcool et la possession d'un téléphone cellulaire.⁷⁰

Pour six autres comportements finalement, les variations sont telles que certains sous-groupes de la population des conducteurs basculent du côté de la non adoption (plus de 50% de réponses jamais ou rarement dans les questions relatives aux excès de vitesse) ou, à l'inverse, de l'adoption (moins de 50% de réponses jamais ou rarement), voire de l'adoption fréquente du comportement (plus de 50% de réponses souvent ou très souvent). C'est le cas pour :

- ♦ Les différents excès de vitesse (jamais-rarement $\geq 60\%$ chez les 65 ans et plus);

⁷⁰ Peut-être même que certains sous-groupes ne pencheraient plus majoritairement du côté du « jamais ou rarement » en ce qui concerne la conduite consécutive à la consommation d'alcool. En raison de la fragilité de notre variable, nous ne pouvons toutefois vérifier cette hypothèse avec assurance.

- ♦ Ne pas faire un arrêt complet (jamais-rarement < 40% chez les jeunes de 16 à 24 ans qui détiennent un permis de conduire régulier);
- ♦ Conduire en étant fatigué (jamais-rarement < 40% chez les 16 à 24 ans, les 25 à 34 ans et les conducteurs professionnels, et < 50% chez les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail);
- ♦ Circuler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h (souvent-très souvent > 50% chez les jeunes de 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier, les 25 à 34 ans et les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail);
- ♦ Circuler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h (souvent-très souvent > 50% chez les jeunes de 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier et chez les 25 à 34 ans);
- ♦ Circuler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h (souvent-très souvent > 50% chez les jeunes de 16 à 24 ans et les 25 à 34 ans);
- ♦ Circuler à la vitesse affichée (souvent-très souvent ≥ 50% chez les femmes, les aînés (55 ans et plus) et les anglophones).

En somme, il faudrait ajouter au constat d'ensemble que nous avons déjà présenté (cf. p. 93) que dans certains sous-groupes de la population des détenteurs de permis de conduire du Québec, une certaine tolérance prévaudrait également en ce qui a trait à la conduite consécutive à la consommation d'alcool et à l'usage du téléphone cellulaire. Il s'avère au surplus assez manifeste que dans quelques sous-groupes, les comportements relatifs à la vitesse, la conduite en état de fatigue et les « stops à l'américaine » se rapprochent davantage de la norme que de l'exception. Il faut cependant relever que dans tous les cas, le pourcentage de gens ayant déclaré qu'ils adoptent sur une base régulière (souvent-très souvent) l'un ou l'autre de ces derniers comportements n'est jamais très élevé; il atteint jusqu'à 65% en ce qui concerne le fait de circuler à 60 km/h dans une zone de 50, mais il est sous la barre du 60% pour les autres comportements relatifs à la vitesse et sous la barre du 50% pour les « stops à l'américaine » et la conduite en état de fatigue. Même à l'intérieur de ces différents sous-groupes, on ne peut donc pas conclure que ces comportements apparaissent très largement répandus.

Avant de passer à la section de l'enquête portant sur les normes descriptives (c'est-à-dire sur la perception des comportements que les autres conducteurs adoptent), il nous faut présenter les résultats d'une question que nous avons laissée en suspens. La question visant à évaluer la fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire pensent, lorsqu'ils conduisent, aux risques qu'ils peuvent potentiellement encourir incluait en effet un quatrième type de risque : celui de recevoir une contravention.

Tableau 15 : La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire pensent au risque de recevoir une contravention

« Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser... »

	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT
Que vous risquez de recevoir une contravention (un « ticket ») ?	17%	43%	30%	10%

43% des détenteurs de permis de conduire interrogés n'ont que rarement à l'idée qu'ils pourraient peut-être recevoir une contravention (jamais ou rarement = 60%). En fait, globalement, ils ne pensent pas plus souvent au risque de recevoir une contravention qu'à celui d'être eux-mêmes blessés dans un accident (cf. p. 69).

Quelques catégories de personnes sont cependant un peu plus portées que les autres à songer à l'idée qu'elles pourraient possiblement avoir un « ticket ». C'est le cas des hommes (43% d'entre eux, contre 37% des femmes, pensent parfois ou souvent au risque de recevoir une contravention; $\chi^2(3) = 9,950$; $p < 0,05$), des personnes âgées entre 16 et 44 ans (45% d'entre elles y pensent parfois ou souvent contre 36-37% des 45 à 64 ans et 32% des 65 ans et plus; $\chi^2(15) = 37,939$; $p < 0,01$), et des personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail (49% d'entre elles y pensent parfois ou souvent contre 39% des conducteurs dits ordinaires et 35% des conducteurs professionnels; $\chi^2(6) = 13,149$; $p < 0,05$). Il faut par contre préciser que bon nombre de ces personnes ne pensent à la possibilité de recevoir une contravention que sur une base occasionnelle; quel que soit leur sexe, leur âge ou leur profil de conduite, ils ne sont jamais plus de 13% ou 14% à avoir indiqué qu'il leur arrive souvent lorsqu'ils conduisent de songer au fait qu'ils pourraient peut-être recevoir un « ticket ». Mais il faut surtout noter qu'ils sont toujours un peu plus de la moitié (entre 51% et 57%, selon le sous-groupe) à avoir déclaré qu'ils ne pensent jamais, ou que rarement, au risque de se voir remettre une contravention.

Évidemment, le risque que l'on court de recevoir une contravention s'avère en bonne partie lié aux comportements que l'on adopte sur la route. Les personnes ayant indiqué qu'il leur arrive régulièrement de ne pas boucler leur ceinture de sécurité, de faire un « stop à l'américaine », ou encore d'enfreindre les limites de vitesse (rouler à 115-120 km/h dans une zone de 100, à 100-105 km/h dans une zone de 90, et à 60 km/h dans une zone de 50) sont effectivement un peu plus nombreuses que les autres, toutes proportions gardées, à avoir répondu qu'il leur arrive parfois ou souvent de songer au risque de recevoir un « ticket ». Il est toutefois apparu que le facteur qui amène le plus les individus à penser à ce risque c'est le fait d'avoir déjà été l'objet de contrôles policiers. Les conducteurs qui, au cours de cinq dernières années, se sont fait arrêter par la police pour une infraction au Code de la sécurité routière sont en effet ceux qui ont davantage à l'idée qu'ils pourraient éventuellement se « faire pincer » : 59% des répondants qui se sont fait arrêter deux fois ou plus pensent parfois ou souvent au risque de recevoir une contravention, et 49% de ceux qui se sont fait arrêter une seule fois, contre 31% de ceux qui n'ont pas été contrôlés par la police au cours des cinq dernières années ($\chi^2 (6) = 96,807$; $p < 0,001$). Relevons cependant que ce risque ne s'avère pas pour autant très prégnant; seulement 13% des individus qui ont été ainsi pris en faute (une fois ou plus) ont indiqué qu'il leur arrive souvent lorsqu'ils conduisent de songer à un éventuel « ticket ».

LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE ADOPTÉS PAR LES AUTRES (LES NORMES DESCRIPTIVES)

Les mêmes comportements de conduite ont été à nouveau évalués, mais cette fois-ci dans l'objectif de déterminer s'ils sont perçus, ou non, comme correspondant à des normes sociales bien établies. Les détenteurs de permis de conduire du Québec ont-ils l'impression que ces différents comportements de conduite s'avèrent des pratiques assez courantes chez les autres conducteurs de la province ? Ont-ils tendance à en surévaluer ou, au contraire, à en sous-évaluer la récurrence ?

En vue de pouvoir répondre à ces interrogations, nous avons demandé aux détenteurs de permis de conduire d'indiquer à quelle fréquence ils *observent* ces comportements de conduite chez les autres conducteurs (jamais / rarement / parfois / souvent / très souvent).

Rappelons qu'une telle évaluation repose jusqu'à un certain point sur des considérations objectives – ce que les personnes constatent, effectivement, dans leur entourage et sur la route – mais qu'elle est parallèlement tributaire de leur *perception* des comportements adoptés par autrui. Or, cette perception peut parfois être biaisée, notamment parce qu'elle se construit non pas tellement en fonction de l'ensemble des comportements auxquels les individus sont exposés qu'en fonction de ce qu'ils *remarquent* sur la route (on prête davantage attention, par exemple, à la conduite de la personne qui nous dépasse à haute vitesse qu'à celle de tous les autres conducteurs qui nous côtoient en circulant à la même vitesse que nous). Il ne faut donc pas considérer cette question comme une mesure pleinement objective de la fréquence à laquelle ces différents comportements sont observés sur la route; il s'agit bien davantage d'un relevé de ce que les détenteurs de permis de conduire ont *l'impression* d'observer fréquemment ou non.

En choisissant d'examiner les normes descriptives sous l'angle des comportements observés, nous n'avons cependant eu d'autre option que de retirer trois des comportements précédemment évalués (en l'occurrence : conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool, prendre le volant en pensant que son taux d'alcool est probablement près de la limite et conduire en étant fatigué) puisqu'ils ne peuvent, à strictement parler, être observés de l'extérieur. Le tableau 16 et les figures 15 et 16 (pages suivantes) présentent donc les résultats obtenus pour chacun des douze comportements restants.

Tableau 16 : La fréquence à laquelle les détenteurs de permis de conduire du Québec observent, chez les autres conducteurs, les différents comportements évalués

« VOUS ARRIVE-T-IL D'OBSERVER CHEZ LES AUTRES CONDUCTEURS LES COMPORTEMENTS SUIVANTS : »*	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Conduire sans avoir attaché leur ceinture de sécurité	23%	33%	33%	9%	2%
Suivre de très près le véhicule qui est devant eux, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic	3%	8%	33%	42%	14%
Ne pas faire un arrêt complet (un « stop à l'américaine »)	2%	7%	30%	43%	18%
Dépasser par la droite sur une autoroute	8%	23%	39%	22%	9%
Conduire en parlant au téléphone (appareil mains libres ou non)	3%	7%	24%	40%	26%
Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h	1%	4%	11%	41%	43%
Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h	1%	4%	13%	40%	42%
Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h	1%	5%	13%	38%	43%
Rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	5%	31%	36%	21%	7%
Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie	3%	9%	31%	37%	20%
Passer sur un feu qui devient rouge avant qu'ils aient fini de traverser (un feu « jaune orange » ou « jaune brûlé »)	2%	11%	35%	36%	16%
Changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour d'eux	4%	16%	41%	28%	11%

* Alpha de cronbach sur les 12 items = 0,854; alpha de cronbach après retrait de l'item relatif au suivi de la vitesse maximale réglementaire = 0,872.

Figure 15 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils n'observent jamais ou que rarement ces différents comportements chez les autres conducteurs

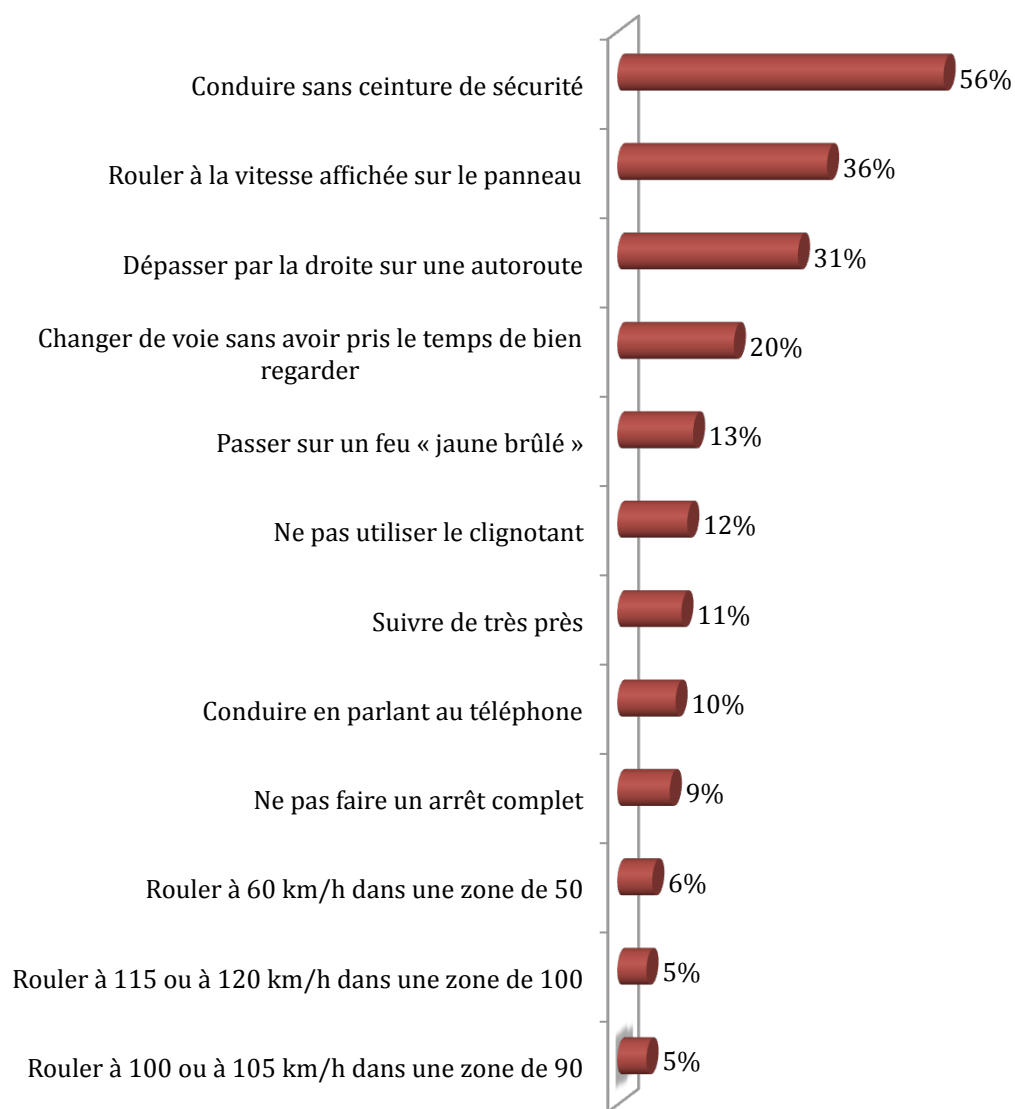
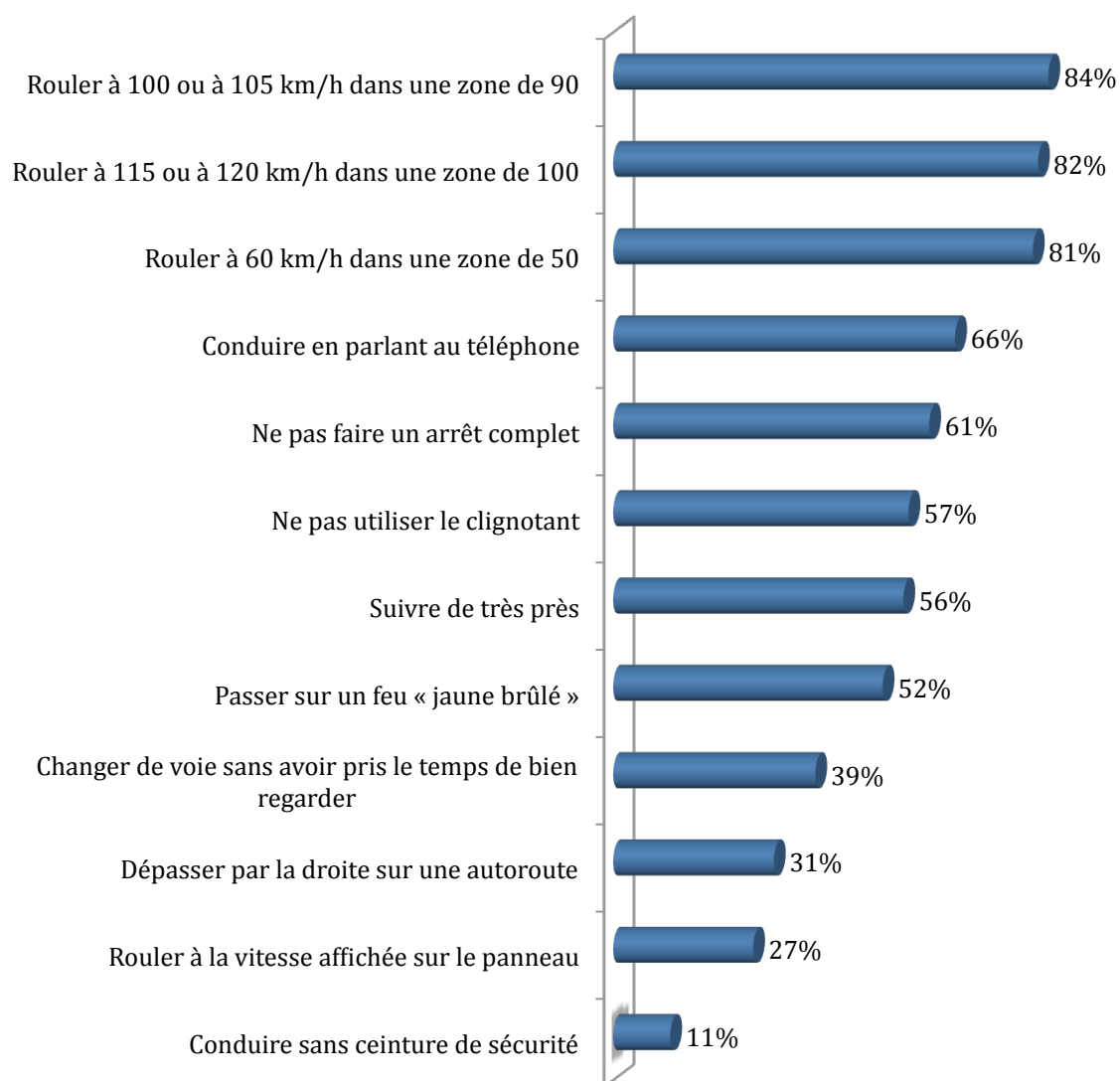


Figure 16 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils observent souvent ou très souvent ces différents comportements chez les autres conducteurs



On constate assez rapidement à la lecture des figures 15 et 16 que le portrait des comportements observés s'avère en bonne partie inverse à celui des comportements adoptés. Seul le non port de la ceinture de sécurité ne serait jamais ou tout au plus que rarement observé par une faible majorité (56%) des détenteurs de permis de conduire interrogés. Il s'agit d'ailleurs du comportement où la proportion de réponses « jamais » est la plus élevée, quoique seulement 23% des répondants ont indiqué qu'il ne leur arrive jamais d'observer un tel comportement (dans tous les autres cas, le pourcentage de réponses « jamais » est inférieur à 10%, voire même le plus souvent à 5%). Les trois autres comportements qui seraient le moins observés sont ceux qui consistent à circuler à la vitesse affichée, à dépasser par la droite sur une autoroute, et à changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder. Il faut toutefois relever que moins de 40% des personnes interrogées ont déclaré qu'elles ne voient jamais ou que rarement ces comportements sur la route. Dans chacun de ces trois cas, les plus forts taux de réponses enregistrés se situent en fait au niveau du « parfois ».

À l'opposé, plus de la moitié des détenteurs de permis de conduire ont indiqué qu'il leur arrive souvent ou très souvent d'observer les huit autres comportements qui leur ont été soumis. Les comportements qui seraient fréquemment observés par le plus grand nombre sont ceux relatifs aux excès de vitesse (plus des trois quarts (entre 81% et 84%) des personnes sondées ont déclaré voir souvent ou même très souvent des conducteurs circuler aux vitesses indiquées), et à l'usage du téléphone cellulaire (les deux tiers (66%) des personnes sondées verraient souvent ou très souvent des gens conduire en parlant au téléphone). Ne pas faire un arrêt complet, ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie, suivre de très près le véhicule qui est devant soi, et passer sur un feu « jaune brûlé » sont eux aussi des comportements qu'une majorité de répondants jugent observer assez régulièrement, bien qu'à une fréquence un peu moindre que les comportements précédents (dans ces quatre derniers cas, les plus fortes proportions de réponses enregistrées se situent aux niveaux du « souvent », puis du « parfois », alors qu'elles se situent aux niveaux du « souvent » et du « très souvent » dans le cas des excès de vitesse et de l'usage du téléphone cellulaire).

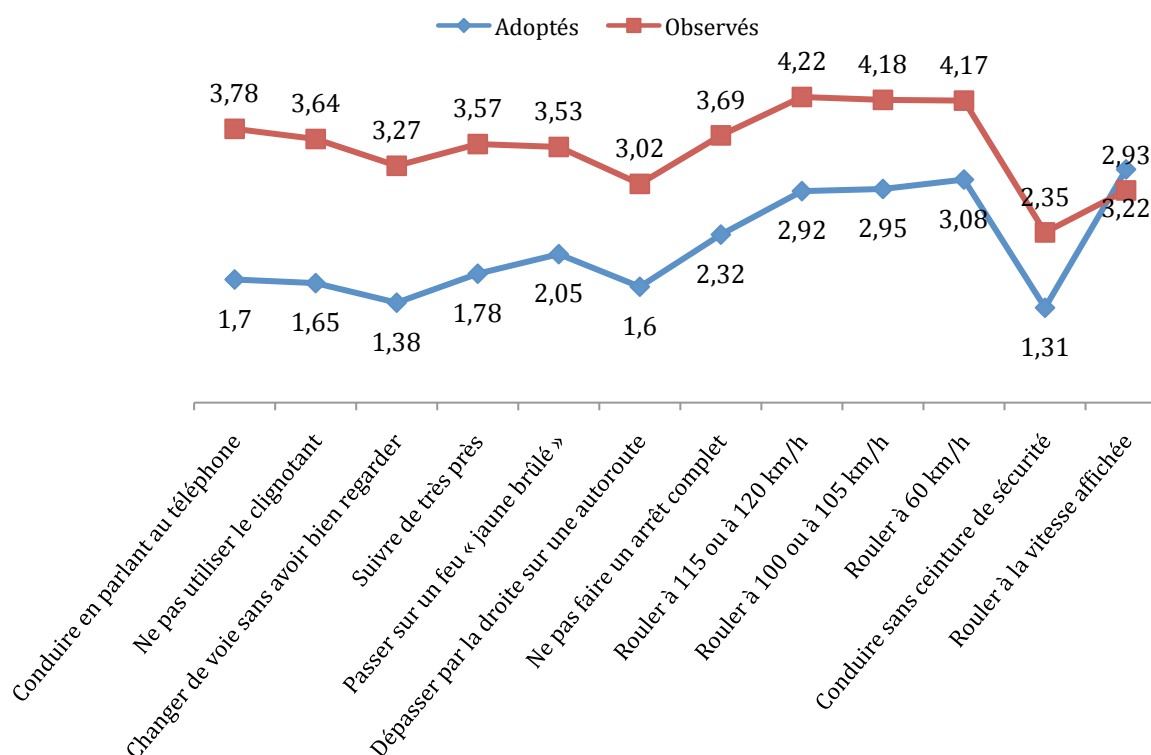
Évidemment, on ne peut pas s'attendre à ce qu'il y ait une correspondance parfaite entre les comportements que les détenteurs de permis de conduire déclarent adopter et ceux qu'ils disent observer sur la route. Un unique conducteur qui ne boucle pas sa ceinture de sécurité, par exemple, est susceptible d'être remarqué par un certain nombre de personnes. En toute logique cependant, il demeure difficile de concevoir que seulement 23% des détenteurs de permis de conduire ne constatent jamais qu'un conducteur n'a pas bouclé sa ceinture, alors même que 80%

d'entre eux affirment toujours boucler leur ceinture lorsqu'ils prennent le volant, et qu'un autre 13% d'entre eux affirment qu'il ne leur arrive que rarement de conduire sans être attachés.

Mais il ne faudrait pas non plus trop rapidement conclure que la récurrence de ces conduites s'avère dans tous les cas fortement surestimée. On se doit notamment de considérer que ces comportements sont, dans les faits, bel et bien adoptés – parfois, souvent, voire même très souvent – par un certain nombre de conducteurs québécois.

Afin d'avoir un aperçu un peu plus net du décalage qu'il peut y avoir entre ce que les répondants déclarent faire et ce qu'ils déclarent observer, nous avons ramené chacun des comportements à leur moyenne.⁷¹ La figure 17 présente les courbes de moyennes calculées au chapitre des comportements adoptés, et à celui des comportements observés. Les comportements y sont classés en fonction de l'étendue de la différence qui sépare les deux moyennes (de la plus grande à la plus petite différence).

Figure 17 : La moyenne des comportements que les détenteurs de permis de conduire déclarent adopter comparée à celle des comportements qu'ils déclarent observer



⁷¹ Cette moyenne est tout simplement calculée en accordant 1 point à la réponse « jamais », 2 points à la réponse « rarement », 3 points à la réponse « parfois », et ainsi de suite. La moyenne théorique maximale est de 5,00.

On ne peut certainement pas affirmer que les détenteurs de permis de conduire ont une perception complètement « distorsionnée » des comportements adoptés par les autres compte tenu de l'assez grande similarité que l'on peut constater dans le tracé de ces deux courbes. Il s'avère néanmoins assez manifeste que les conducteurs interrogés sont portés à surévaluer la récurrence de ces comportements – et/ou à sous-évaluer la fréquence à laquelle ils adoptent eux-mêmes ces comportements ? – à l'exclusion toutefois du suivi de la vitesse maximale réglementaire (cf. rouler à la vitesse affichée sur le panneau) où la tendance apparaît inversée (dans ce cas en effet, le comportement serait un peu plus souvent adopté qu'observé chez les autres). Tous les comportements ne semblent cependant pas « frappés » d'une surévaluation d'égale importance.

Le comportement où se dessine l'écart le plus net entre ce qui serait fait et ce qui serait observé chez les autres est celui qui consiste à parler au téléphone en conduisant (différence entre les moyennes = 2,08; 80% des personnes interrogées ont indiqué qu'il ne leur arrive jamais ou que rarement de conduire en parlant au téléphone mais 66% d'entre elles verraient souvent ou très souvent ce comportement sur la route). Suivent ensuite d'assez près les comportements qui consistent à ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie (différence de moyennes = 1,99), à changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder (différence = 1,89), à suivre de très près le véhicule qui est devant soi (différence = 1,79) puis, un peu plus loin derrière, ceux qui consistent à passer sur un feu « jaune brûlé » (différence = 1,48) et à dépasser par la droite sur une autoroute (différence = 1,42). Le fait que nous ayons eu recours à une méthode d'interrogation indirecte afin d'évaluer les normes descriptives⁷² ne nous permet évidemment pas de déterminer avec précision le seuil à partir duquel on pourrait considérer que la surestimation des comportements adoptés par autrui devient un peu plus négligeable. On peut cependant relever que les cinq comportements qui ferment la marche – à savoir les « stops à l'américaine », les différents excès de vitesse et le port de la ceinture de sécurité – s'avèrent selon toute vraisemblance ceux où la perception des gens interrogés se rapproche le plus de la réalité (c'est-à-dire de la norme qui a réellement cours dans la population des conducteurs).

⁷² Rappelons que la norme descriptive correspond à la perception du comportement adopté par autrui (ce que l'on pense que la majorité des gens font; voir les pages 18 à 20).

Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants

Les réponses quant à la fréquence à laquelle ces comportements seraient observés chez les autres ne sont pas parfaitement homogènes d'un groupe de personnes à l'autre. Des variations sont apparues en fonction du sexe des individus interrogés (dans 4 cas sur 12), de leur âge (9 cas), de leur langue (4 cas), de leur région d'habitation (8 cas), du type de conducteurs qu'ils sont (5 cas) et du type de permis de conduire qu'ils possèdent (2 cas). Quelques variations se sont au surplus présentées en relation avec la fréquence de conduite et le kilométrage parcouru mais elles s'avèrent en définitive très marginales, ce qui peut entre autres s'expliquer du fait que ces différents comportements peuvent être observés à titre de conducteur, mais également à titre de passager, de piéton, de cycliste, etc.

Précisons d'emblée que dans la majorité des cas, les différences que l'on constate s'avèrent relativement mineures. Par exemple, les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à avoir indiqué qu'il leur arrive souvent ou très souvent de voir des conducteurs qui suivent de très près, qui ne font pas un arrêt complet, qui passent sur un feu « jaune brûlé » et qui changent de voie sans avoir pris le temps de bien regarder. Les écarts dans les réponses des femmes et des hommes ne s'élèvent par contre jamais à plus de 8 points de pourcentage (ex.: 64% des femmes, contre 57% des hommes, observeraient souvent ou très souvent des conducteurs qui font un « stop à l'américaine »; $\chi^2(3) = 9,356$; $p < 0,05$). Des variations d'assez faibles ampleur ont également été constatées chez les anglophones – qui, globalement, observeraient un peu plus souvent que les francophones que des conducteurs n'ont pas bouclé leur ceinture, qu'ils parlent au téléphone en conduisant, qu'ils effectuent un dépassement par la droite sur autoroute et qu'ils changent de voie sans avoir pris le temps de bien regarder –, de même que chez les conducteurs professionnels – qui observeraient quant à eux un peu plus souvent que les autres que des conducteurs passent sur un feu « jaune brûlé », qu'ils omettent d'utiliser le clignotant ou de bien regarder avant de tourner ou de changer de voie, et qu'ils circulent à la vitesse affichée. À l'inverse, les personnes qui résident dans la grande région de l'Est de la province observeraient un peu moins souvent que les autres quatre des douze comportements évalués (ne pas utiliser le clignotant, changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder, circuler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h, et à 60 km/h dans une zone de 50 km/h). Ces différentes variations – outre qu'elles ne sont que de faibles ampleurs – semblent à prime abord plus anecdotiques que révélatrices d'une tendance ou d'une réalité particulière.

D'autres variations peuvent être plus directement mises en relation avec les comportements que les répondants ont déclaré adopter. Par exemple, c'est dans la région de l'Est – là où l'on retrouve la plus forte proportion de conducteurs (33%) ne bouclant pas toujours leur ceinture de sécurité – que le pourcentage de gens ayant indiqué qu'il ne leur arrive jamais de voir un conducteur qui ne s'est pas attaché est le plus faible (16% de ceux qui habitent dans la région de l'Est ont répondu qu'ils n'observent jamais un tel comportement contre en moyenne 24% des répondants des autres régions du Québec; $\chi^2 (12) = 21,650$; $p < 0,05$). C'est par ailleurs dans les régions de Montréal, de Québec et de l'Ouest de la province – qui sont celles où l'on retrouve les plus fortes proportions de conducteurs à qui il arrive de parler au téléphone en conduisant – que les pourcentages de gens ayant indiqué qu'il leur arrive souvent ou très souvent de voir des personnes conduire en parlant au téléphone sont les plus élevés (Montréal = 72% / Québec = 65% / Est = 53% / Centre = 57% / Ouest = 69%; $\chi^2 (12) = 65,274$; $p < 0,001$).

Les détenteurs de permis de conduire des grandes régions de Québec et de Montréal se distinguent également du fait qu'ils sont plus nombreux à avoir indiqué qu'il leur arrive souvent ou très souvent d'observer des conducteurs passant sur un feu « jaune brûlé » (Montréal = 55% / Québec = 63% / Est = 38% / Centre = 49% / Ouest = 48%; $\chi^2 (12) = 44,603$; $p < 0,001$). Ce dernier résultat n'apparaît cependant pas en concordance avec les comportements que les répondants de ces deux régions ont déclaré adopter.

Le constat le plus intéressant provient toutefois des variations observées en fonction de l'âge des répondants. Dans les neuf cas où des différences statistiquement significatives sont apparues⁷³, on remarque qu'une part importante de la variation réside dans les réponses des personnes âgées de 65 ans et plus, en ce qu'elles s'avèrent toujours moins nombreuses que les autres à avoir indiqué qu'il leur arrive assez régulièrement d'observer ces comportements (ex.: 50% des 65 ans et plus, contre en moyenne 68% des répondants des autres groupes d'âge, observeraient souvent ou très souvent des personnes qui conduisent en parlant au téléphone; $\chi^2 (15) = 61,444$; $p < 0,001$). La tendance que l'on constate chez les 65 ans et plus semble indiquer que ces personnes seraient peut-être un peu moins portées que les autres à surévaluer la récurrence de ces comportements, mais il est possible également qu'elle résulte en partie du fait que leurs déplacements (comme conducteurs, passagers, piétons, etc.) s'avèrent un peu plus réduits, et qu'elles ont par le fait même moins régulièrement l'occasion d'observer les agissements des autres conducteurs québécois.

⁷³ Le port de la ceinture de sécurité, le dépassement par la droite, et le suivi de la vitesse maximale réglementaire sont les trois seuls items où les réponses ne varient pas en fonction de l'âge.

Il faut toutefois ajouter que pour quatre des douze comportements évalués, un ou deux autre(s) sous-groupe(s) de répondants se distingue(nt) au surplus des autres :

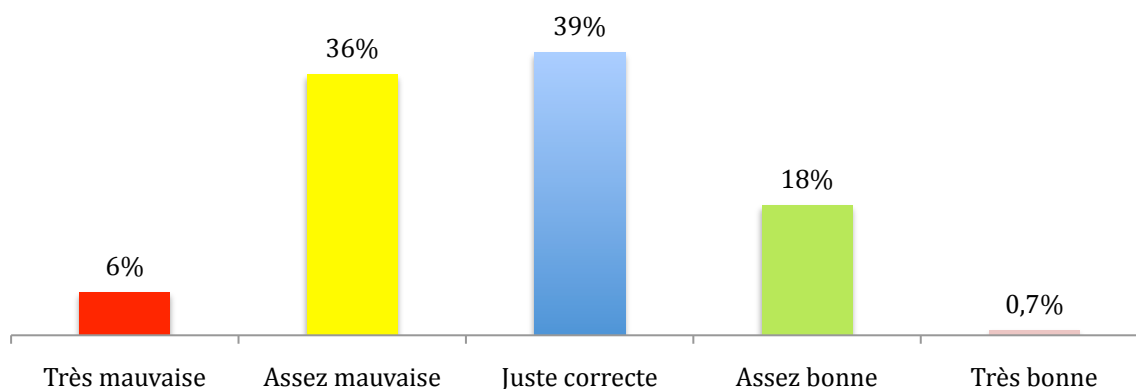
- *Observer des conducteurs qui ne font pas un arrêt complet.* Pourcentages à qui cela arrive souvent ou très souvent : **16-24 ans** = 75% / 25-64 ans = 60% / 65 ans et plus = 51% ($\chi^2 (15) = 70,305; p < 0,001$).
- *Observer des conducteurs qui roulent à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100.* Pourcentages à qui cela arrive très souvent : **16-24 ans** = 52% / **25-34 ans** = 58% / 35-64 ans = 41% / 65 ans et plus = 28% ($\chi^2 (15) = 92,022; p < 0,001$).
 - ➔ Chez les jeunes de 16 à 24 ans qui détiennent un permis de conduire régulier, le pourcentage grimpe à 64% (contre 37% chez les détenteurs d'un permis probatoire; $\chi^2 (3) = 15,899; p < 0,01$).
- *Observer des conducteurs qui roulent à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90.* Pourcentages à qui cela arrive très souvent : **16-24 ans** = 51% / **25-34 ans** = 56% / 35-64 ans = 40% / 65 ans et plus = 26% ($\chi^2 (15) = 98,949; p < 0,001$).
 - ➔ Chez les jeunes de 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier, le pourcentage s'élève à 62% (contre 38% chez les détenteurs d'un permis probatoire; $\chi^2 (3) = 15,899; p < 0,01$).
- *Observer des conducteurs qui roulent à 60 km/h dans une zone de 50.* Pourcentages à qui cela arrive très souvent : **16-24 ans** = 58% / **25-34 ans** = 57% / 35-64 ans = 39% / 65 ans et plus = 28% ($\chi^2 (15) = 92,022; p < 0,001$).
 - ➔ Aucune différence significative entre les jeunes détenteurs de permis de conduire régulier et probatoire.

Ce qu'il est intéressant de noter dans ces derniers résultats, c'est que les sous-groupes de détenteurs de permis de conduire qui observeraient le plus régulièrement ces quatre comportements chez les autres sont également ceux qui se sont montrés les plus enclins à les adopter, eux-mêmes, lorsqu'ils prennent le volant (voir les pages 97 à 99 et la page 106). Évidemment, il ne s'agit là que de tendances très fragmentaires. Ces résultats appuient néanmoins l'idée voulant que les conducteurs – les plus jeunes d'entre eux à tout le moins – puissent effectivement une partie de leur norme personnelle dans ce qu'ils *croient* être la norme du groupe.

Une toute autre question s'intéressait à savoir comment les détenteurs de permis de conduire évaluent, globalement, ce qu'ils observent sur la route. Considèrent-ils que la façon de conduire des Québécois est plutôt bonne ou, au contraire, plutôt mauvaise ?

Figure 18 : Le jugement que les détenteurs de permis de conduire portent sur la façon de conduire des Québécois

« Vous considérez que la façon de conduire des Québécois est en général : »



L'appréciation des détenteurs de permis de conduire à propos de la façon de conduire des Québécois n'est à la fois ni très critique – seulement 6% la jugent très mauvaise –, ni très favorable – moins de 1% la jugent très bonne; de surcroît, seulement 18% estiment qu'elle est assez bonne. En fait, le jugement qu'ils portent quant à la façon de conduire des Québécois balance principalement entre le « juste correcte » (39%) et le « assez mauvaise » (36%). Il est d'ailleurs à noter que certains répondants ont eu du mal à choisir entre ces deux options du fait qu'il leur apparaissait difficile de juger uniformément de cette question. Quelques exemples de commentaires témoignent de leur ambivalence :

« J'hésite entre assez mauvaise ou juste correcte. Ça dépend de la région. » (répondant no 1025);

« Assez mauvaise chez les jeunes. Juste correcte pour les autres. » (répondant no 1209);

« Juste correcte. Si la police est présente. Assez mauvaise sinon. » (répondant no 1675)

À remarquer toutefois que, même si ces répondants estiment que certaines situations ou certains groupes de conducteurs posent davantage problème, leur évaluation de la façon de conduire des autres conducteurs québécois ne parvient tout au plus qu'à s'élever au niveau du « juste correcte ».

Il faut par ailleurs mentionner que le jugement qui est porté quant à la façon de conduire des Québécois diffère, assez légèrement, selon le sexe, selon la langue et selon l'âge des répondants. Globalement, les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à avoir indiqué que la façon de conduire des Québécois leur semble mauvaise (45% des femmes estiment qu'elle est assez ou très mauvaise, contre 39% des hommes; $\chi^2 (2) = 6,357; p < 0,05$). Les anglophones sont quant à eux encore un peu plus critiques que les femmes : 51% d'entre eux, contre 41% des francophones, jugent que la façon de conduire des Québécois est assez ou très mauvaise; au surplus, ils ne sont que 12% à croire qu'elle est bonne (contre 20% chez les francophones; $\chi^2 (2) = 8,919; p < 0,05$). Les opinions se départagent un peu plus au chapitre de l'âge. C'est dans le groupe des 25 à 34 ans que l'on retrouve la plus forte proportion de gens qui estiment que la façon de conduire des Québécois est plutôt mauvaise (49% d'entre eux sont de cet avis, contre en moyenne 40% des répondants des autres groupes d'âge). Les 16 à 24 ans, pour leur part, ont davantage tendance à penser qu'elle est juste correcte (c'est le cas pour 48% d'entre eux, contre en moyenne 37% des répondants des autres groupes d'âge). Il est à souligner, finalement, que c'est du côté des aînés que l'on observe la plus forte proportion de personnes jugeant que la façon de conduire des Québécois est plutôt bonne. Cette opinion n'est toutefois partagée que par 31% des 65 ans et plus, et que par 26% des 55 à 64 ans (contre en moyenne 14% des 16 à 54 ans; $\chi^2 (10) = 58,273; p < 0,001$).

LES COMPORTEMENTS ACCEPTABLES POUR SOI (LES NORMES MORALES)

Le bloc de questions portant sur les comportements adoptés nous livrait déjà des indications quant au caractère acceptable, ou non, que ces différentes conduites revêtent aux yeux des détenteurs de permis de conduire du Québec. C'est pourquoi, plutôt que d'interroger les participants sur l'acceptabilité de ces mêmes quinze comportements, nous avons plutôt choisi de leur présenter une liste de quinze nouveaux comportements, qui prolongent l'examen des conduites précédemment évaluées (ex.: conduire en étant fatigué $\Rightarrow$ conduire en étant tellement fatigué que vous « cognez des clous ») ou qui en abordent une dimension complémentaire (ex.: conduire sans avoir attaché votre ceinture de sécurité $\Rightarrow$ conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché).

Pour chacun de ces quinze nouveaux comportements, les détenteurs de permis de conduire interrogés devaient indiquer s'ils considèrent qu'il serait acceptable, ou non, *pour eux* de conduire en se comportant de cette façon (pas du tout acceptable / peu acceptable / assez acceptable / totalement acceptable).

Le tableau 17 et la figure 19 exposent les résultats qui ont été obtenus.

Tableau 17 : Le niveau d'acceptabilité que les détenteurs de permis de conduire du Québec accordent à différents comportements

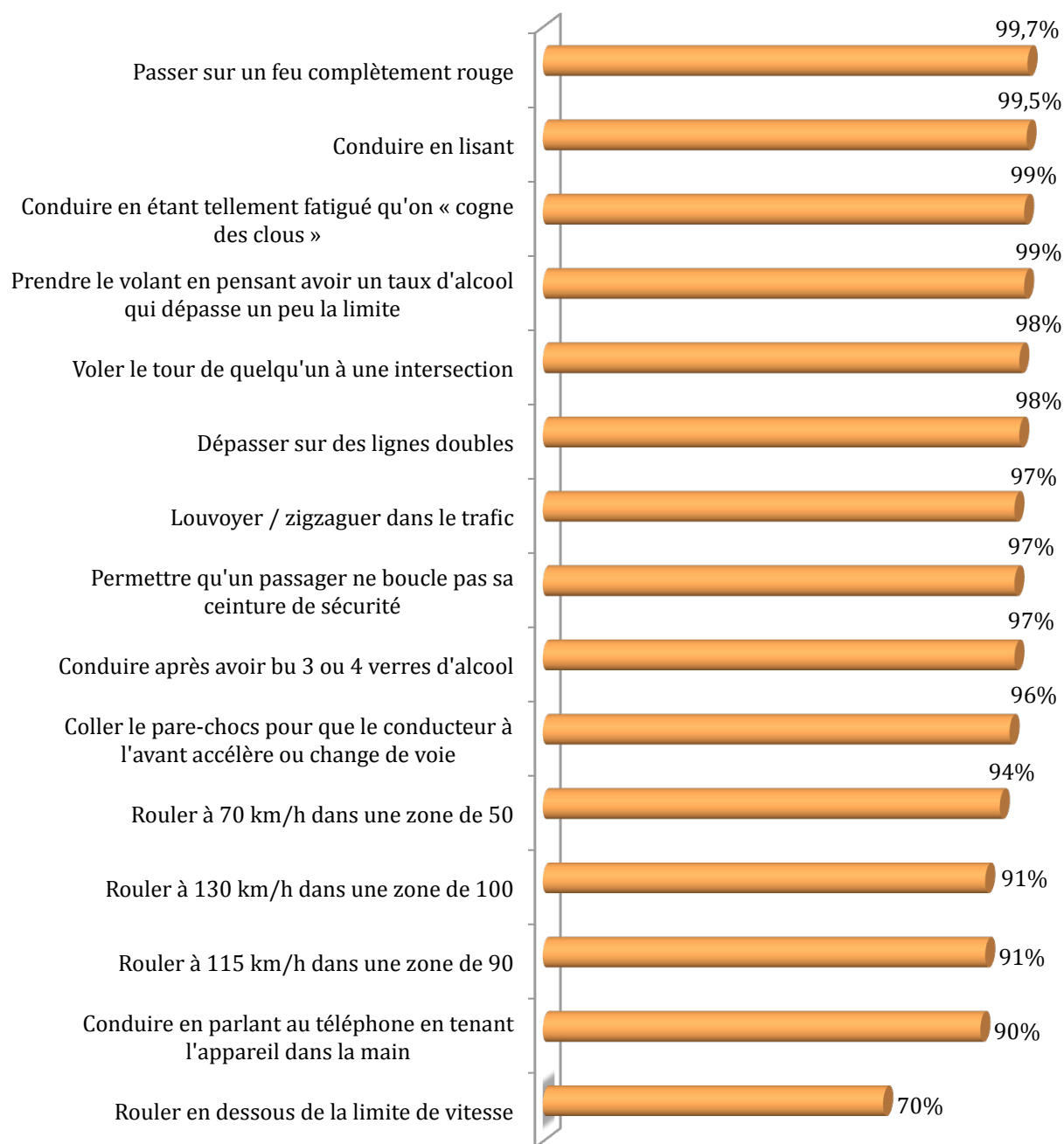
« À QUEL POINT CONSIDÉREZ-VOUS QU'IL SERAIT ACCEPTABLE, OU NON, POUR VOUS DE CONDUIRE EN ADOPTANT LES COMPORTEMENTS SUIVANTS ? »	PAS DU TOUT ACCEPTABLE	PEU ACCEPTABLE	ASSEZ ACCEPTABLE	TOTALEMENT ACCEPTABLE
Conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché	78%	19%	2%	0,7%
Conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion	80%	17%	3%	0,2%
<i>Chez ceux qui consomment (n = 960)</i>	70%	25%	4%	0,3%
Conduire en étant tellement fatigué que vous « cognez des clous »	81%	18%	0,7%	0,1%

Tableau 17 : Le niveau d'acceptabilité que les détenteurs de permis de conduire du Québec accordent à différents comportements – suite et fin

À QUEL POINT CONSIDÉREZ-VOUS QU'IL SERAIT ACCEPTABLE, OU NON, POUR VOUS DE CONDUIRE EN ADOPTANT LES COMPORTEMENTS SUIVANTS ? *	PAS DU TOUT ACCEPTABLE	PEU ACCEPTABLE	ASSEZ ACCEPTABLE	TOTALEMENT ACCEPTABLE
Coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie	74%	23%	3%	0,4%
Voler le tour de quelqu'un à une intersection (« 4 stops »)	63%	35%	2%	0,2%
Prendre le volant en vous disant que vous avez sûrement un peu dépassé la limite d'alcool	86%	13%	0,9%	0,2%
<i>Chez ceux qui consomment (n = 961)</i>	80%	18%	1%	0,3%
Louvoyer / zigzaguer dans le trafic	76%	21%	3%	0,2%
Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans votre main	59%	31%	8%	1%
<i>Chez ceux qui possèdent un appareil (n = 1253)</i>	52%	36%	11%	1%
<i>Chez ceux qui possèdent un dispositif mains libres (n = 506)</i>	52%	37%	10%	1%
<i>Chez ceux qui n'ont pas de dispositif ou qui ne l'utilisent pas (n = 716)</i>	52%	35%	11%	2%
Rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h	61%	30%	7%	2%
Rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h	55%	36%	7%	2%
Rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h	62%	32%	5%	1%
Rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	26%	44%	22%	8%
Dépasser sur des lignes doubles	79%	19%	2%	0,3%
Passer sur un feu complètement rouge	97%	3%	0,1%	0,2%
Conduire en lisant (un message texte, un journal, un magazine, etc.)	93%	7%	0,2%	0,3%

* Alpha de cronbach sur les 15 items = 0,778; alpha de cronbach après retrait de l'item relatif à la conduite à une vitesse inférieure à la vitesse maximale prescrite = 0,804.

Figure 19 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'il serait plutôt inacceptable (pas du tout ou peu acceptable) pour eux de conduire en adoptant ces comportements



La figure 19 est on ne peut plus claire : aucun des quinze comportements évalués ne reçoit l'assentiment des détenteurs de permis de conduire du Québec. Dans quatorze cas sur quinze, au moins 90% des personnes interrogées ont jugé qu'il serait totalement inacceptable, ou du moins peu acceptable, de se comporter de cette façon. Les réponses cumulées frôlent même le 100% dans plus de la moitié des cas. Le seul comportement qui ne fait pas l'objet d'une évaluation aussi unanime (« seulement » 70% des participants) est celui qui consiste à circuler à une vitesse inférieure à la vitesse maximale prescrite.

Les quinze comportements ne sont cependant pas tous aussi fortement réprouvés. Neuf comportements ont été jugés « pas du tout acceptables » par la grande majorité des répondants (au moins les trois quarts). Il s'agit, dans l'ordre, de : passer sur un feu complètement rouge (97%), conduire en lisant (93%), prendre le volant en suspectant que l'on a sûrement un peu dépassé la limite d'alcool (86% – 80% chez les consommateurs d'alcool), conduire en étant tellement fatigué que l'on « cogne des clous » (81%), conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool (80% – 70% chez les consommateurs), dépasser sur des lignes doubles (79%), conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché (78%), zigzaguer dans le trafic (76%) et coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie (74%). Une part un peu plus faible des répondants – mais néanmoins toujours supérieure à la moitié – ont par ailleurs indiqué qu'ils considèrent qu'il s'avère totalement inacceptable de voler le tour de quelqu'un à une intersection (63%), de circuler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h (62%), de circuler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h (61%), de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main (59% – 52% chez ceux qui possèdent un téléphone cellulaire), et de circuler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h (55%). En fait, seul le choix qui peut être fait de « rouler en dessous de la limite de vitesse » n'est pas majoritairement perçu comme étant une conduite totalement inacceptable (26% trouvent que ce comportement n'est pas du tout acceptable; 44% jugent plutôt qu'il est peu acceptable).

On constate donc, encore une fois, que les comportements où se manifeste un certain « flottement » sont ceux qui ont trait aux vitesses de circulation, à la façon de se comporter aux arrêts, et à l'usage du téléphone cellulaire. Il est par contre intéressant de noter à ce dernier égard que les personnes qui possèdent un téléphone cellulaire mais qui ne se sont pas dotées d'un système mains libres jugent ce comportement (parler au téléphone *en tenant l'appareil dans la main*) de la même façon que celles qui ont vu à faire l'acquisition d'un tel système; dans l'un et l'autre groupe en effet, 52% des répondants ont indiqué qu'ils trouvent cette conduite totalement

inacceptable et 35%-37% qu'ils la trouvent peu acceptable. Il faut par ailleurs relever que le comportement aux arrêts que l'on proposait – voler le tour de quelqu'un à une intersection de type « 4 stops » – se retrouve peut-être parmi les comportements les moins fortement réprouvés du fait que certains répondants l'ont davantage jugé à l'aune de la mobilité qu'à celle de la sécurité (ex.: « là-dessus je réponds peu acceptable plutôt que pas du tout parce qu'il y en a que ça leur prend du temps » (répondant no 631)).

Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants

Les opinions quant à l'acceptabilité de ces conduites diffèrent un peu selon le profil sociodémographique des répondants mais dans presque tous les cas, les différences ne s'expriment qu'au regard de la force avec laquelle ces comportements sont condamnés (autrement dit, l'essentiel de la variation se trouve dans les parts de réponses « pas du tout » et « peu » acceptable). En aucun temps les variations observées n'ont eu pour effet de faire basculer l'un ou l'autre des comportements évalués du côté de l'acceptation. En fait, dans dix cas sur quinze, il y a toujours plus de 90% des personnes – et ce, peu importe leurs caractéristiques socio-démographiques –, qui ont indiqué qu'il ne serait pas vraiment acceptable (pas du tout ou peu) pour elles de se comporter de cette façon. Et dans les cinq cas restants, quel que soit le sexe, l'âge, etc. des individus interrogés, ils sont toujours plus de la moitié – voire même plus de 70% dans quatre cas sur cinq – à avoir indiqué qu'il s'agit pour eux d'une conduite qui ne s'avérerait pas vraiment acceptable.⁷⁴ Le résumé des principales variations qui figure ci-dessous met donc uniquement en lumière ceux qui s'opposent le plus fortement – ou, à l'inverse, le moins fortement – à ces différentes conduites.

Les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à avoir indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable, pour elles, d'adopter onze des quinze comportements évalués.⁷⁵ Les écarts que l'on constate dans les réponses des femmes et des hommes s'avèrent toutefois de faibles ampleurs (moins de 8 points de pourcentage dans la majorité des cas). Les comportements où les écarts sont les plus élevés sont ceux qui ont trait à la conduite après consommation de 3 ou 4 verres d'alcool, à la conduite en état de très grande fatigue, et aux excès de vitesse dans les zones dont la vitesse

⁷⁴ Toutes catégories de répondants confondues, le comportement qui obtient le plus faible taux de réponses cumulées (57%) est celui qui consiste à rouler en dessous de la limite de vitesse. Apparaissent, ensuite, le fait de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main (72%), de circuler à 130 km/h dans une zone de 100 (79%), de circuler à 115 km/h dans une zone de 90 (80%), et de circuler à 70 km/h dans une zone de 50 (84%).

⁷⁵ Les réponses des femmes et des hommes sont similaires lorsqu'il s'agit de voler le tour de quelqu'un à une intersection, de dépasser sur des lignes doubles, de passer sur un feu complètement rouge et de conduire en lisant.

maximale autorisée est limitée à 100 km/h et à 90 km/h. On retrouve donc ici des tendances similaires à celles antérieurement observées au chapitre des comportements adoptés (cf. p. 94), bien que les différences ne sont ici au maximum que de 13 points de pourcentage (87% des femmes, contre 74% des hommes, ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable pour elles de conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool; $\chi^2 (2) = 44,446$; $p < 0,001$).

Les réponses des anglophones et des francophones varient quant à elles sur huit des quinze comportements : conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool, conduire en étant tellement fatigué que l'on « cogne des clous », prendre le volant en pensant avoir sûrement un peu dépassé la limite d'alcool, zigzaguer dans le trafic, conduire en parlant au téléphone avec l'appareil en main, dépasser sur des lignes doubles, circuler à 130 km/h (zone de 100), et à 115 km/h (zone de 90). Dans sept de ces huit cas, les anglophones sont un peu plus nombreux que les francophones à avoir jugé qu'il ne serait pas du tout acceptable pour eux de se comporter de cette façon. Ici aussi cependant, les différences que l'on constate dans les réponses des uns et des autres s'avèrent d'ampleur plutôt limitée (autour de 9 points de pourcentage). Les comportements où les écarts sont les plus élevés sont ceux ayant trait à la conduite consécutive à la consommation d'alcool – comme c'était d'ailleurs le cas au chapitre des comportements observés (cf. p. 99) – et à la conduite en état de très grande fatigue. Les différences s'élèvent par contre au maximum à 12 points de pourcentage (97% des anglophones, contre 85% des francophones, ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable de prendre le volant en pensant avoir sûrement un peu dépassé la limite d'alcool; $\chi^2 (2) = 18,675$; $p < 0,001$). Il faut par ailleurs noter que les anglophones sont au contraire un peu plus « cléments » que les francophones lorsqu'il s'agit d'effectuer un dépassement sur des lignes doubles (71% des anglophones, contre 80% des francophones, ont jugé que cette conduite n'est pas du tout acceptable; $\chi^2 (2) = 6,649$; $p < 0,05$). On peut dans ce dernier cas établir un rapprochement avec les résultats relatifs au dépassement par la droite sur autoroute (cf. p. 100).

La région d'habitation n'a d'impact que sur deux des quinze comportements. Globalement, il est apparu que les résidents de la grande région de Québec évaluent moins sévèrement que les autres le fait de coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie (66% des gens qui habitent dans la grande région de Québec ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable de se comporter de cette façon contre en moyenne 75% des gens qui habitent dans les autres régions du Québec; $\chi^2 (8) = 17,974$; $p < 0,05$). Et comme on pouvait un peu s'y attendre, les personnes qui résident dans l'Est du Québec évaluent moins sévèrement que les autres le fait

de permettre qu'un passager ne boucle pas sa ceinture de sécurité (68% des personnes qui résident dans l'Est de la province ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable de permettre qu'un passager ne soit pas attaché contre en moyenne 78% des personnes qui habitent dans les autres régions du Québec; $\chi^2 (8) = 27,321$; $p < 0,01$).

Les conducteurs professionnels et les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail, pour leur part, ne jugent pas exactement de la même façon que les conducteurs dits ordinaires quatre des quinze comportements évalués. Ils sont un peu moins nombreux à s'opposer fortement aux comportements qui consistent à conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main (42% des conducteurs professionnels et 46% des conducteurs dans le cadre du travail ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable d'agir ainsi contre 63% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (4) = 69,000$; $p < 0,001$), à circuler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h (55% des conducteurs professionnels et 47% des conducteurs dans le cadre du travail contre 63% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (4) = 20,164$; $p < 0,001$) et à circuler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h (50% des conducteurs professionnels et 44% des conducteurs dans le cadre du travail contre 58% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (4) = 32,154$; $p < 0,001$). Les individus souvent appelés à conduire dans le cadre de leur travail évaluent par ailleurs un peu moins sévèrement que les autres la conduite après consommation de 3 ou 4 verres d'alcool (70% d'entre eux ont indiqué qu'il ne serait pas du tout acceptable de conduire après avoir bu une telle quantité d'alcool contre 81% des conducteurs professionnels et 81% des conducteurs dits ordinaires; $\chi^2 (4) = 11,221$; $p < 0,05$). On retrouve donc, ici aussi, des tendances similaires à celles déjà observées au chapitre des comportements adoptés (cf. p. 102 à 104).

Sans grande surprise, c'est au chapitre de l'âge que se manifestent les plus importantes variations. Seuls quatre comportements ne sont pas évalués différemment selon l'âge des répondants : conduire en étant tellement fatigué que l'on « cogne des clous », prendre le volant en pensant avoir sûrement un peu dépassé la limite d'alcool, passer sur un feu complètement rouge et conduire en lisant. Trois principaux cas de figure se sont présentés dans les onze autres cas.

Tout d'abord, les jeunes de 16 à 24 ans se distinguent des autres du fait qu'ils sont moins nombreux à considérer qu'il ne serait pas du tout acceptable pour eux de conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché (66% des 16-24 ans contre 75-76% des 25 à 44 ans et 83% des 45 ans et plus; $\chi^2 (10) = 40,852$; $p < 0,001$). Ils sont également moins nombreux que les autres à considérer qu'il ne serait pas du tout acceptable d'effectuer un dépassement sur des lignes doubles

(57% des 16-24 ans contre 71-72% des 25 à 44 ans, 83% des 45-54 ans et 92% des 55 ans et plus; $\chi^2 (10) = 135,519$; $p < 0,001$).

Les jeunes de 16 à 24 ans – mais aussi ceux âgés de 25 à 34 ans – se démarquent ensuite des autres en ce qu'ils sont moins nombreux à considérer qu'il ne serait pas du tout acceptable pour eux de conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool (74% des 16-24 et 71% des 25-34 ans contre en moyenne 83% des répondants des autres groupes d'âge; $\chi^2 (10) = 36,068$; $p < 0,001$). Il faut préciser à cet égard que les jeunes de 16 à 24 ans qui ne détiennent qu'un permis probatoire évaluent plus sévèrement cette conduite que leurs pairs qui détiennent un permis régulier (82% des jeunes détenteurs d'un permis probatoire ont indiqué qu'il ne leur semblerait pas du tout acceptable de conduire après avoir bu une telle quantité d'alcool contre 64% des jeunes détenteurs de permis régulier; $\chi^2 (2) = 7,419$; $p < 0,05$).

Dans huit autres cas finalement, la tendance est à l'effet que plus les individus avancent en âge, plus ils sont nombreux à considérer qu'il ne serait pas du tout acceptable pour eux d'adopter ces comportements. À noter dans les résultats qui sont présentés ci-dessous que les réponses des 25 à 34 ans se rapprochent toujours davantage de celles des 16 à 24 ans que de celles des 35 à 44 ans, bien que pour quatre des comportements, un écart s'y creuse « par la bande » en raison des différences d'opinions importantes qui sont apparues chez les jeunes détenteurs d'un permis probatoire⁷⁶ :

- *Louvoyer / zigzaguer dans le trafic.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 67% / 25-34 ans = 61% / 35-44 ans = 72% / 45-54 ans = 80% / 55-64 ans = 86% / 65 ans et plus = 91% ($\chi^2 (10) = 118,650$; $p < 0,001$).

- *Coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 63% / 25-34 ans = 59% / 35-44 ans = 68% / 45-54 ans = 76% / 55-64 ans = 87% / 65 ans et plus = 87% ($\chi^2 (10) = 102,937$; $p < 0,001$).

- *Voler le tour de quelqu'un à une intersection.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 53% / 25-34 ans = 52% / 35-44 ans = 60% / 45-54 ans = 64% / 55-64 ans = 73% / 65 ans et plus = 76% ($\chi^2 (10) = 60,915$; $p < 0,001$).

⁷⁶ Les jeunes détenteurs d'un permis probatoire sont toujours un peu plus nombreux que les détenteurs d'un permis de conduire régulier à avoir indiqué que ces comportements ne leur apparaissent pas du tout acceptables mais dans la majorité des cas (10 sur 15), la différence n'est pas très marquée et n'atteint pas le seuil de signification statistique.

- *Rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 49% / 25-34 ans = 44% / 35-44 ans = 55% / 45-54 ans = 64% / 55-64 ans = 71% / 65 ans et plus = 79% ($\chi^2 (10) = 124,326; p < 0,001$).

➔ 16-24 ans avec permis probatoire = 68% / 16-24 ans avec permis régulier = 30% ($\chi^2 (2) = 28,794; p < 0,001$).

- *Rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 45% / 25-34 ans = 43% / 35-44 ans = 52% / 45-54 ans = 56% / 55-64 ans = 62% / 65 ans et plus = 73% ($\chi^2 (10) = 84,890; p < 0,001$).

➔ 16-24 ans avec permis probatoire = 65% / 16-24 ans avec permis régulier = 29% ($\chi^2 (2) = 26,219; p < 0,001$).

- *Rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 47% / 25-34 ans = 53% / 35-44 ans = 60% / 45-54 ans = 65% / 55-64 ans = 67% / 65 ans et plus = 74% ($\chi^2 (10) = 70,044; p < 0,001$).

➔ 16-24 ans avec permis probatoire = 64% / 16-24 ans avec permis régulier = 34% ($\chi^2 (2) = 19,348; p < 0,001$).

- *Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main.*

Pas du tout acceptable pour soi : 16-24 ans = 39% / 25-34 ans = 39% / 35-44 ans = 49% / 45-54 ans = 64% / 55-64 ans = 75% / 65 ans et plus = 86% ($\chi^2 (10) = 213,408; p < 0,001$).

➔ 16-24 ans avec permis probatoire = 42% / 16-24 ans avec permis régulier = 30% ($\chi^2 (2) = 6,466; p < 0,05$).

Il ne faut pas perdre de vue que ces différents comportements demeurent malgré tout majoritairement réprouvés. À défaut d'être jugés totalement inacceptables, ils sont à tout le moins considérés comme étant peu acceptables par la grande majorité des individus interrogés et ce, quel que soit leur âge. Une plus grande tolérance se profile cependant chez les plus jeunes d'entre eux (16 à 34 ans), particulièrement au regard des vitesses de circulation et de l'usage du téléphone cellulaire où les proportions de répondants estimant que ces comportements ne sont pas du tout acceptables passent sous la barre du 50%; il est à noter que ce dernier constat vaut également pour les conducteurs professionnels (usage du téléphone) et les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail (usage du téléphone et vitesses de circulation dans les zones de 90 et de 100 km/h).

Il faut par ailleurs souligner que les plus jeunes sont de surcroît ceux qui s'opposent le moins au comportement qui consiste à circuler à une vitesse inférieure à la limite de vitesse maximale prescrite. En fait, plus les individus avancent en âge, plus ils sont nombreux à considérer qu'adopter un tel comportement ne serait pas acceptable :

- *Rouler en dessous de la limite de vitesse.*

Pas du tout ou peu acceptable pour soi⁷⁷ : 16-24 ans = 57% / 25-34 ans = 58% / 35-44 ans = 65% / 45-54 ans = 76% / 55-64 ans = 73% / 65 ans et plus = 84% ($\chi^2 (15) = 79,441; p < 0,001$).

On peut supposer que ces derniers résultats témoignent en partie du fait que les conducteurs plus âgés s'avèrent davantage rébarbatifs à l'idée d'adopter une vitesse de circulation qui ne semble pas vraiment « en phase » avec celle du trafic environnant. Rappelons d'ailleurs que c'est dans le groupe des aînés (les 55 à 64 ans, mais plus encore les 65 ans et plus) que l'on a pu observer les pourcentages les plus élevés de personnes en accord avec l'assertion selon laquelle il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements.

En résumé

L'ensemble des variations qui ont été observées concordent assez bien avec celles déjà relevées au chapitre des comportements adoptés; on y retrouve en effet des résultats similaires tant au regard des tendances caractérisant les différents sous-groupes de détenteurs de permis de conduire – par exemple, l'un peu plus grande « opposition » des femmes et des anglophones aux comportements de conduite proposés, ou encore l'un peu plus grande « ouverture » des jeunes et des résidents de l'Est de la province au non port de la ceinture de sécurité – qu'à celui des comportements particuliers faisant l'objet des plus nombreuses et des plus importantes variations.

On se doit par contre de rappeler, encore une fois, que les comportements que nous avons soumis aux détenteurs de permis de conduire dans ce troisième grand bloc de questions s'avèrent beaucoup plus fermement condamnés que les premiers que nous avons évalués. La question du port de la ceinture de sécurité est jugée à peu près de la même façon, qu'il s'agisse de voir à s'attacher soi-même ou de veiller à ce que les personnes que l'on véhicule prennent elles aussi cette précaution (80% des personnes interrogées ne conduisent jamais sans avoir bouclé leur

⁷⁷ Les pourcentages de gens qui estiment que ce comportement n'est pas du tout acceptable oscillent autour de 23%, sauf chez les 65 ans et plus où il s'élève à 34%.

ceinture et 78% considèrent qu'il ne serait pas du tout acceptable de conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché). Dans la majorité des autres cas cependant, il semble assez manifeste que le comportement que l'on a proposé aux détenteurs de permis de conduire atteignait le « point de rupture ». Par exemple, si une bonne partie des conducteurs interrogés (51%) semblent estimer qu'ils peuvent se permettre – exceptionnellement – de franchir un feu « jaune brûlé », pratiquement tous (97%) s'entendent sur le fait qu'il serait par contre totalement inacceptable de passer sur un feu complètement rouge. Le « resserrement » des conduites suggérées a ainsi pour conséquence que deux comportements qui se situaient dans une zone grise – conduire en étant fatigué et conduire après avoir consommé de l'alcool – ne trouvent plus véritablement d'assentiment. Les conducteurs qui sont apparus plus disposés que les autres à conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool et à conduire en étant fatigué (tels que les 16 à 34 ans, ou encore les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail) se montrent en effet beaucoup plus réfractaires à l'idée de conduire après avoir bu jusqu'à trois ou quatre verres d'alcool, tout comme à celle de conduire en étant tellement fatigués qu'ils courraient le risque de s'endormir au volant. En fait, les seuls comportements où subsistent malgré tout une certaine division sont ceux qui ont trait aux vitesses de circulation, à l'utilisation du téléphone cellulaire, et à la façon de se comporter aux arrêts. Il faut toutefois de nouveau préciser que le comportement que nous avons retenu à ce dernier sujet – voler le tour de quelqu'un à une intersection (« 4 stops ») – a sans doute bien davantage été considéré par nos répondants comme un acte d'incivilité ou d'impolitesse que comme une conduite pouvant potentiellement s'avérer dangereuse.

LES COMPORTEMENTS ACCEPTABLES POUR AUTRUI (LES NORMES INJONCTIVES)

La très grande majorité des détenteurs de permis de conduire du Québec rejettent – voire condamnent – les quinze comportements de conduite que nous leur avons présentés. Mais ont-ils l'impression que les autres conducteurs de la province partagent leurs points de vue ? Ont-ils tendance à surestimer ou, au contraire, à sous-estimer l'acceptabilité dont font l'objet ces différents comportements dans la population des conducteurs du Québec ?

Afin de pouvoir répondre à ces interrogations, nous avons choisi cette fois-ci de recourir à une méthode d'investigation relativement directe, en soumettant à nouveau aux détenteurs de permis de conduire la même liste de quinze comportements, et en leur posant la question suivante : « De manière générale, avez-vous l'impression que **les autres conducteurs** trouvent acceptable, ou non, de conduire en adoptant les comportements suivants ? ». Les participants devaient indiquer leurs réponses en suivant la même échelle d'évaluation (les autres conducteurs trouvent ce comportement... pas du tout acceptable / peu acceptable / assez acceptable / totalement acceptable).

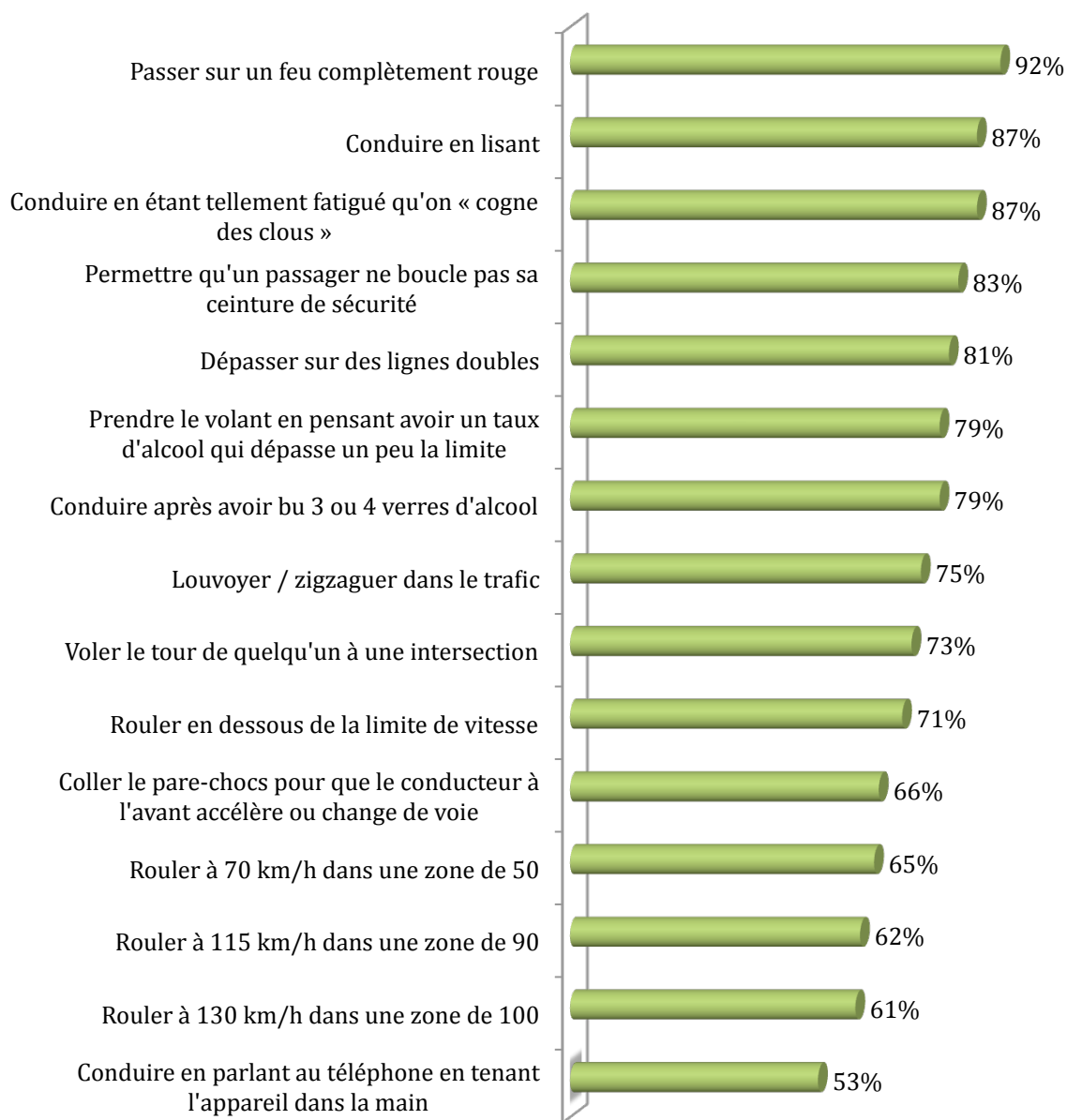
Le tableau 18 et la figure 20 (pages suivantes) exposent les résultats obtenus.

Tableau 18 : Le niveau d'acceptabilité des différents comportements de conduite que les détenteurs de permis de conduire ont le sentiment de retrouver chez les autres conducteurs

<i>DE MANIÈRE GÉNÉRALE, AVEZ-VOUS L'IMPRESSION QUE LES AUTRES CONDUCTEURS TROUVENT ACCEPTABLE, OU NON, DE CONDUIRE EN ADOPTANT LES COMPORTEMENTS SUIVANTS ? *</i>	PAS DU TOUT ACCEPTABLE	PEU ACCEPTABLE	ASSEZ ACCEPTABLE	TOTALEMENT ACCEPTABLE
Conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché	37%	46%	16%	1%
Conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion	39%	40%	20%	1%
Conduire en étant tellement fatigué qu'on « cogne des clous »	42%	45%	12%	0,8%
Coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie	31%	35%	29%	5%
Voler le tour de quelqu'un à une intersection (« 4 stops »)	28%	45%	24%	3%
Prendre le volant en se disant qu'on a sûrement un peu dépassé la limite d'alcool	42%	38%	18%	2%
Louvoyer / zigzaguer dans le trafic	36%	39%	22%	3%
Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main	23%	30%	38%	9%
Rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h	24%	37%	33%	6%
Rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h	22%	40%	32%	6%
Rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h	25%	40%	30%	5%
Rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	27%	44%	24%	5%
Dépasser sur des lignes doubles	42%	39%	17%	2%
Passer sur un feu complètement rouge	65%	27%	7%	1%
Conduire en lisant (un message texte, un journal, un magazine, etc.)	58%	29%	11%	2%

* Alpha de cronbach sur les 15 items = 0,930; alpha de cronbach après retrait de l'item relatif à la conduite à une vitesse inférieure à la vitesse maximale prescrite = 0,940.

Figure 20 : Pourcentages de gens ayant répondu qu'ils ont l'impression que les autres conducteurs trouvent plutôt inacceptable (pas du tout ou peu acceptable) de conduire en adoptant ces comportements



On constate à l'examen de la figure 20 que dans tous les cas, plus de la moitié des répondants ont indiqué qu'à leur avis, les autres conducteurs de la province jugent ces comportements plutôt inacceptables (pas du tout ou peu acceptables). Et bien que les majorités apparaissent ici moins grandes – il faut en effet se souvenir que les pourcentages sont presque tous supérieurs à 90% lorsqu'il s'agit d'indiquer comment l'on juge, pour soi-même, ces différents comportements (cf. p. 123) – elles atteignent ou dépassent tout de même le cap du 75% pour huit des quinze comportements évalués.

Les réponses cumulées (pas du tout + peu) ont toutefois pour effet de masquer le glissement important qui s'est opéré. Rappelons que la quasi totalité des comportements – exception faite de celui qui consiste à circuler à une vitesse inférieure à la limite affichée – ont été jugés *totale*ment inacceptables par une assez bonne majorité – souvent plus des trois quarts – des personnes interrogées. Il n'y a cependant que deux comportements qui sont majoritairement perçus comme étant tout aussi fermement condamnés par autrui : passer sur un feu complètement rouge (65% des répondants ont indiqué avoir l'impression que les autres conducteurs de la province trouvent cette façon de se comporter pas du tout acceptable) et conduire en lisant (58% des répondants).⁷⁸ La plus forte proportion de réponses enregistrée se situe également au niveau du « pas du tout » pour deux autres comportements (prendre le volant en se disant qu'on a sûrement un peu dépassé la limite d'alcool et dépasser sur des lignes doubles), bien que dans ces deux cas, seulement 42% des personnes ont indiqué avoir l'impression que les autres jugent ces conduites totalement inacceptables. Pour chacun des onze autres comportements, soit que les réponses penchent davantage du côté du « peu acceptable » (c'est le cas pour sept des comportements), soit qu'elles se distribuent principalement entre le « peu acceptable » et le « assez acceptable » (c'est le cas pour les comportements ayant trait aux excès de vitesse et à l'usage du téléphone cellulaire). La plus forte proportion de réponses enregistrée (38%) se retrouve même au niveau du « assez acceptable » en ce qui concerne l'utilisation du téléphone cellulaire (avec l'appareil tenu en main).

La perception des détenteurs de permis de conduire ne s'avère donc pas entièrement fausse; au bout du compte, ils n'ont quand même pas l'impression, pour la majorité d'entre eux du moins, que les autres conducteurs de la province trouvent ces comportements acceptables. Ces résultats laissent néanmoins assez clairement entendre qu'une bonne partie des détenteurs de permis de

⁷⁸ Dans les faits, respectivement 97% et 92% des individus ont indiqué qu'ils estiment, personnellement, qu'il ne serait pas du tout acceptable d'adopter ces comportements.

conduire ont tendance à penser que les autres conducteurs ne condamnent pas ces comportements aussi sévèrement qu’eux-mêmes.

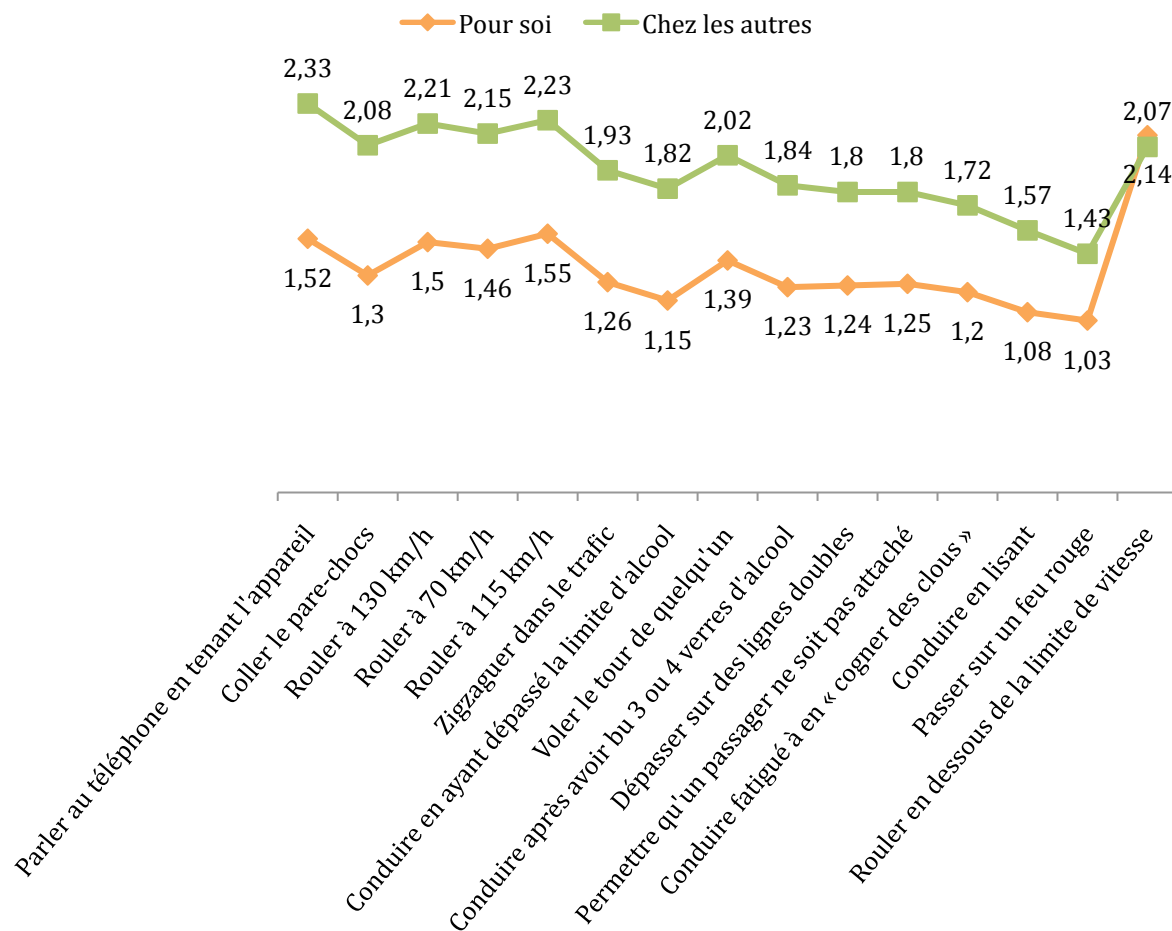
Le croisement des deux variables (acceptabilité pour soi / acceptabilité perçue chez autrui) nous amène toutefois à nuancer cette première conclusion. Précisons tout d’abord qu’il n’y a que 148 personnes – soit 9% de l’ensemble – qui semblent considérer que le jugement des autres s’avère en tout point identique au leur (pour chacun des quinze comportements, les réponses qu’elles ont données dans l’un et l’autre cas (acceptabilité pour soi / acceptabilité pour autrui) sont les mêmes). Mais cela ne veut pas dire pour autant que toutes les autres personnes interrogées estiment systématiquement que le jugement des autres diffère du leur; en réalité, elles ne sont que 115 – soit 7% de l’ensemble – à avoir inscrit un niveau d’acceptabilité pour soi / pour autrui différent pour chacun des quinze comportements. Les réponses quant au niveau d’acceptabilité perçu chez les autres conducteurs varient en fait passablement d’un comportement à l’autre, et même d’un sous-groupe d’individus à l’autre (nous y reviendrons). Près des deux tiers des participants (65%) ont l’impression que les autres conducteurs de la province partagent leur point de vue en ce qui concerne le passage sur feu rouge – alors que 34% ont plutôt l’impression que les autres jugent ce comportement moins sévèrement qu’eux. Ils sont moins de la moitié (41%) par contre à penser que les autres épousent leur opinion lorsqu’il s’agit de coller le pare-chocs d’un autre véhicule – dans ce cas, 55% des participants considèrent que les autres conducteurs acceptent davantage ce comportement qu’eux.⁷⁹

La façon la plus simple d’identifier les comportements qui font l’objet de la plus grande surévaluation reste encore de comparer les moyennes. La figure 21 (page suivante) présente les deux courbes de moyennes qui ont été calculées.⁸⁰ Les comportements situés à la gauche de cette figure sont ceux où l’on observe les écarts les plus marqués entre la norme morale réelle (c’est-à-dire le niveau d’acceptabilité que les détenteurs de permis de conduire accordent, pour eux-mêmes, au comportement) et la norme perçue chez autrui (le niveau d’acceptabilité qu’ils pensent que les autres conducteurs accordent au comportement).

⁷⁹ Les proportions restantes de participants – respectivement de 1% (passage sur feu rouge) et de 4% (coller le pare-chocs) – se trouvent quant à elles à être composées de personnes ayant répondu qu’il leur semble que les autres conducteurs jugent ces comportements de manière plus sévère qu’elles.

⁸⁰ Ces moyennes ont tout simplement été calculées en attribuant 1 point à la réponse « pas du tout », 2 points à la réponse « peu », etc. La moyenne théorique maximale est de 4,00.

Figure 21 : La comparaison des niveaux d'acceptabilité moyens des quinze comportements, tels qu'attribués pour soi et tels que perçus chez les autres



Le comportement où l'on observe la plus grande différence entre les moyennes (soit 0,81) est, encore une fois, celui qui est relatif à l'utilisation du téléphone cellulaire (conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main); globalement, 90% des personnes interrogées trouvent ce comportement plutôt inacceptable mais seulement 53% d'entre elles pensent que les autres conducteurs partagent cette opinion. Il est suivi de cinq comportements que l'on peut tous lier – directement ou indirectement – aux vitesses de circulation : coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie (différence = 0,78), circuler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h (différence = 0,71), circuler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h (différence = 0,69), circuler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h (différence = 0,68) et louvoyer / zigzaguer dans le trafic (différence 0,67). Les comportements relatifs à la consommation d'alcool et à la façon de se comporter aux arrêts figurent tout juste derrière

(prendre le volant en pensant avoir sûrement un peu dépassé la limite d'alcool (différence = 0,67), voler le tour de quelqu'un à une intersection (différence = 0,63), conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool (différence = 0,61)). Évidemment, même les comportements qui figurent en fin de liste font eux aussi, jusqu'à un certain point, l'objet d'une surévaluation. Il faut cependant préciser que le seul comportement où les évaluations du niveau d'acceptabilité pour soi / pour autrui *semblent* relativement concordantes (rouler en dessous de la limite de vitesse; différence entre les moyennes de seulement - 0,07) s'avère en réalité moins bien estimé qu'il n'y paraît. La moitié des personnes interrogées (52%) se trouvent à avoir indiqué qu'elles ont l'impression que les autres conducteurs jugent ce comportement de la même façon qu'elles. Si les deux moyennes se rapprochent malgré tout, c'est que la partie restante des répondants se divisent en deux parts à peu près égales : 23% pensent que les autres conducteurs trouvent plus acceptable qu'eux le fait de rouler en dessous de la limite de vitesse, alors que 26% pensent à l'inverse que les autres trouvent moins acceptable qu'eux le fait d'adopter une telle vitesse.⁸¹ Les détenteurs de permis de conduire n'ont donc pas tous l'impression qu'il y a un certain consensus quant au niveau d'acceptabilité qu'il peut y avoir à circuler à une vitesse inférieure à la limite affichée; en fait, ils apparaissent un peu plus divisés sur cette question.

Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants

Les opinions quant au niveau d'acceptabilité que les autres conducteurs de la province accorderaient à ces quinze comportements diffèrent selon le sexe (dans 13 cas sur 15), selon la langue (14 cas), selon la région d'habitation (15 cas), selon l'âge (15 cas) et selon le type de permis de conduire possédé (1 cas). Les réponses des trois types de conducteurs (professionnels, dans le cadre du travail, « ordinaires ») s'avèrent par contre semblables dans tous les cas.

Une partie des différences observées résulte manifestement du rapport qui est établi entre soi et autrui. En effet, si plusieurs des personnes interrogées semblent portées à croire que les autres conducteurs évaluent moins sévèrement qu'elles au moins l'un ou l'autre – voire plusieurs – de ces comportements, il est toutefois apparu que ce penchant s'avère plus présent (ou à l'inverse moins présent) chez certains sous-groupes particuliers d'individus. La présentation des résultats relatifs aux variations inter-groupes inclura donc aussi ce deuxième aspect de la question.

⁸¹ Dans chacun des quatorze autres cas, les pourcentages de gens qui estiment que les autres conducteurs jugent ces comportements moins acceptables qu'eux se situent entre 1% et 6%.

Les variations observées en fonction du sexe

Les réponses des hommes et des femmes ne diffèrent pas significativement pour deux des comportements évalués (conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché et conduire en lisant). Dans presque tous les autres cas, on constate que les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à avoir indiqué qu'elles ont l'impression que les autres conducteurs ne condamnent pas très fortement – voire même qu'ils trouvent assez ou totalement acceptables – ces différents comportements. Les écarts que l'on observe dans les réponses des hommes et des femmes ne sont cependant jamais très élevés (entre 4 et 10 points de pourcentage). Par exemple, 44% des femmes, contre 34% des hommes, ont le sentiment que les autres conducteurs trouvent acceptable – assez ou totalement – de circuler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h ($\chi^2(3) = 19,708$; $p < 0,001$). La tendance est cependant inversée lorsqu'il s'agit de rouler à une vitesse inférieure à la limite affichée puisque dans ce cas, ce sont les hommes qui sont les plus nombreux à avoir l'impression que les autres conducteurs trouvent cette conduite acceptable (32% des hommes contre 26% des femmes; $\chi^2(3) = 10,852$; $p < 0,05$).

Une certaine surévaluation de l'acceptabilité pour autrui apparaît tant chez les femmes que chez les hommes. Les femmes semblent cependant davantage enclines à penser que les autres conducteurs jugent moins sévèrement qu'elles ces différents comportements. Si l'on exclut les comportements qui consistent à passer sur un feu rouge, à conduire en lisant et à rouler à une vitesse inférieure à la vitesse affichée – qui tous trois constituent en quelque sorte des cas à part⁸² –, on constate en effet qu'elles sont toujours un peu plus de la moitié (entre 51% et 63%, selon le comportement) à avoir indiqué qu'il leur semble que les autres conducteurs acceptent davantage qu'elles ces conduites – alors que les proportions d'hommes qui ont cette même impression varient, selon le comportement, entre 39% et 48%. Bien entendu, si l'on part de l'hypothèse, par exemple, que les femmes se comparent essentiellement aux hommes lorsqu'elles répondent à cette question, on se doit de convenir qu'elles ne sont pas complètement dans l'erreur puisque *une petite partie* des hommes ont effectivement tendance à juger ces comportements un peu moins sévèrement qu'elles (cf. p. 125-126). Il ne fait pas de doute cependant que le point de vue des autres – y compris celui des hommes – se rapproche bien davantage du leur qu'elles ne le supposent.

⁸² Les réponses relatives à ces trois comportements sont beaucoup plus stables, notamment parce que bon nombre des participants s'entendent sur le fait que le passage sur feu rouge et la lecture au volant s'avèrent des conduites relativement inacceptables, y compris pour les autres conducteurs de la province.

Il faut toutefois préciser que les femmes ne surévaluent pas les choses au point d'être nombreuses à penser que les autres trouvent ces comportements clairement acceptables. Dans presque tous les cas, elles sont en bonne majorité d'avis que les autres conducteurs jugent, tout au plus, qu'il s'agit là de conduites peu acceptables; le même constat se vérifie chez les hommes, mais pour l'ensemble des quinze comportements évalués. Le seul comportement où les femmes apparaissent un peu plus partagées et où leur évaluation tend à basculer du côté de l'approbation est celui qui consiste à conduire en parlant au téléphone avec l'appareil tenu en main. Dans ce cas en effet, elles sont jusqu'à la moitié (51%) à avoir indiqué qu'elles ont l'impression que les autres conducteurs trouvent cette façon de se comporter assez, voire totalement acceptable.

Les variations observées en fonction de la langue

Il n'y a qu'un comportement où les réponses des anglophones et des francophones ne diffèrent pas significativement (conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool). Dans chacun des autres cas, il est apparu que les anglophones sont toujours un peu plus nombreux que les francophones à avoir indiqué qu'ils ont l'impression que les autres conducteurs ne jugent pas très sévèrement – voire même qu'ils trouvent assez ou totalement acceptable – le comportement en question. Les écarts que l'on observe dans les réponses des anglophones et des francophones se situent généralement entre 11 et 21 points de pourcentage. Par exemple, près des deux tiers des anglophones (64%) sont d'avis que les autres conducteurs trouvent assez ou totalement acceptable de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main. Chez les francophones, ils ne sont que 45% à avoir semblable opinion ($\chi^2 (3) = 38,064; p < 0,001$). En fait, même les comportements qui, globalement, se rapprochent le plus d'une certaine impression de consensus s'avèrent évalués de façon différente par les anglophones. Relevons notamment que « seulement » 47% des anglophones – contre 68% des francophones – ont indiqué avoir le sentiment que les autres conducteurs jugent « pas du tout acceptable » le fait de passer sur un feu complètement rouge ($\chi^2 (3) = 37,949; p < 0,001$).

Les anglophones semblent en fait bien plus enclins encore que les femmes à penser que les autres conducteurs de la province évaluent ces différentes conduites moins sévèrement qu'ils ne le font eux-mêmes. Abstraction faite du comportement qui consiste à rouler à une vitesse inférieure à la vitesse affichée, ils sont toujours plus de la moitié (entre 53% et 73%, selon le comportement; au moins les deux tiers ($\geq 66\%$) huit fois sur quatorze) à avoir indiqué qu'il leur semble que les autres conducteurs acceptent davantage qu'eux ces différentes façons de se comporter. Cette impression ne s'avère partagée que par une faible majorité des francophones (entre 51% et 53%),

et encore cela n'est vrai que pour cinq des comportements évalués (en l'occurrence, conduire en parlant au téléphone avec l'appareil tenu en main, coller le pare-chocs d'un autre véhicule, et rouler à 130 km/h, à 115 km/h, et à 70 km/h).

Bien que les anglophones apparaissent relativement enclins à surévaluer le niveau d'acceptabilité que les autres accordent à ces différentes conduites, leur évaluation ne se situe clairement du côté de l'approbation que dans un seul cas (comme nous l'avons déjà mentionné, 64% des anglophones ont l'impression que les autres conducteurs trouvent assez ou totalement acceptable le fait de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main). Les anglophones s'avèrent par ailleurs passablement partagés dans quatre autres cas : 52% d'entre eux estiment que les autres conducteurs de la province trouvent assez ou totalement acceptable le fait de coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie, et 49%-50% que les autres conducteurs trouvent assez ou totalement acceptable le fait de circuler à 130 km/h dans une zone de 100, de circuler à 115 km/h dans une zone de 90, et de circuler à 70 km/h dans une zone de 50. Les francophones, quant à eux, sont toujours majoritairement d'avis que les autres conducteurs trouvent chacun de ces quinze comportements au maximum « peu acceptables ».

Les variations observées en fonction de la région d'habitation

Les personnes qui résident dans la grande région de Montréal sont, elles aussi, un peu plus nombreuses que les autres à avoir indiqué qu'elles ont l'impression que les autres conducteurs ne condamnent pas très sévèrement ces quinze comportements. Les différences que l'on observe dans les réponses des individus qui habitent cette région sont de l'ordre de 7 à 15 points de pourcentage. Par exemple, 43% des résidents de la grande région de Montréal ont l'impression que les autres conducteurs trouvent assez ou totalement acceptable le fait de coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie, contre en moyenne 28% des personnes qui résident dans les autres régions du Québec ($\chi^2(12) = 50,639$; $p < 0,001$). Il importe de préciser que cette tendance subsiste pour au moins dix des quinze comportements évalués lorsqu'on n'inclut dans l'analyse que les répondants de langue française.⁸³

⁸³ Rappelons en effet que dans notre échantillon, les trois quarts des répondants anglophones proviennent de la grande région de Montréal. En ne tenant compte que des francophones qui habitent dans chacune des régions du Québec, la tendance observée dans la grande région de Montréal demeure, bien que les écarts constatés entre les réponses des uns et des autres s'amenuisent un peu.

Sans grande surprise, on constate parallèlement que plus de la moitié des répondants qui habitent dans la grande région de Montréal (entre 52% et 64%, selon le comportement) se trouvent à avoir indiqué que les autres conducteurs ne jugent pas aussi sévèrement qu'eux la plupart de ces comportements – exceptions faites du passage sur feu rouge, de la lecture au volant, et de la conduite à une vitesse inférieure à la limite affichée où ils sont moins de la moitié à avoir indiqué un niveau d'acceptabilité pour autrui plus élevé que le leur. La seule autre région où semblable constat apparaît est celle de Québec, mais pour une partie seulement des comportements évalués (à savoir : conduire en parlant au téléphone avec l'appareil tenu en main, coller le pare-chocs d'un autre véhicule, zigzaguer dans le trafic, rouler à 130 km/h, à 115 km/h, et à 70 km/h, et prendre le volant en pensant avoir sûrement un peu dépassé la limite d'alcool).

Si les habitants de la grande région de Montréal sont un peu plus portés encore que les autres à surévaluer le niveau d'acceptabilité que les autres conducteurs accordent à ces comportements, au final, leur évaluation ne penche du côté de l'approbation que dans un seul cas (conduire en parlant au téléphone avec l'appareil tenu en main; 54% des résidents de la grande région de Montréal – et 48% des résidents de la grande région de Québec – ont déclaré avoir l'impression que les autres conducteurs trouvent cette façon de se comporter assez ou totalement acceptable). Dans tous les autres cas – et dans toutes les autres régions du Québec – la bonne majorité des répondants sont plutôt d'avis que les autres conducteurs trouvent ces différents comportements au maximum « peu acceptables ».

Les variations observées en fonction de l'âge

De manière générale, on observe une tendance à l'effet que plus les individus avancent en âge, moins ils sont nombreux à penser que les autres conducteurs ne condamnent pas très sévèrement ces différents comportements. Il faut cependant spécifier que l'opinion des aînés (65 ans et plus) diffère tout particulièrement de celle des plus jeunes. Dix fois sur quinze, plus de la moitié des personnes âgées de 65 ans et plus ont répondu avoir le sentiment que les autres conducteurs jugent qu'il ne s'avère « pas du tout acceptable » de se comporter de semblable façon.⁸⁴ Dans les autres groupes d'âge, un tel constat ne se vérifie qu'au regard du passage sur feu rouge et de la conduite en lisant, et encore faut-il préciser que dans ce dernier cas, « seulement » 43-44% des

⁸⁴ Et dans quatre autres cas (voler le tour de quelqu'un à une intersection, circuler à 130 km/h, à 115 km/h et à 70 km/h), ils sont tout juste un peu moins de la moitié (48-49%) à avoir donné cette réponse (pas du tout acceptable). En fait, seul le comportement qui consiste à circuler à une vitesse inférieure à la limite affichée demeure principalement perçu par les 65 ans et plus comme étant un comportement « peu acceptable » aux yeux des autres.

individus âgés de 16 à 34 ans ont déclaré avoir l'impression que les autres trouvent cette façon de se comporter pas du tout acceptable. À l'inverse, les 16 à 34 ans – auxquels groupes s'ajoute dans bien des cas celui des 35 à 44 ans – sont toujours plus nombreux que les autres à avoir indiqué que les autres conducteurs trouvent ces conduites relativement acceptables (assez ou totalement). Deux exemples permettent d'illustrer les divergences d'opinion qui se présentent chez les plus jeunes et les plus âgés :

- *Louvoyer / zigzaguer dans le trafic.* ($\chi^2 (10) = 138,227; p < 0,001$).

Pas du tout acceptable pour les autres : 16-24 ans = 25% / 25-34 ans = 22% / 35-44 ans = 23% / 45-54 ans = 39% / 55-64 ans = 43% / 65 ans et plus = 62%

Assez ou totalement acceptable pour les autres : 16-24 ans = 30% / 25-34 ans = 35% / 35-44 ans = 31% / 45-54 ans = 21% / 55-64 ans = 22% / 65 ans et plus = 16%

- *Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main.* ($\chi^2 (10) = 217,631; p < 0,001$).

Pas du tout acceptable pour les autres : 16-24 ans = 11% / 25-34 ans = 8% / 35-44 ans = 13% / 45-54 ans = 26% / 55-64 ans = 29% / 65 ans et plus = 53%

Assez ou totalement acceptable pour les autres : 16-24 ans = 57% / 25-34 ans = 59% / 35-44 ans = 57% / 45-54 ans = 47% / 55-64 ans = 38% / 65 ans et plus = 24%

Il est également à noter que dans presque tous les cas, les jeunes détenteurs de permis probatoire évaluent l'acceptabilité pour autrui de la même façon que ceux qui détiennent un permis de conduire régulier. Le seul comportement où leurs réponses diffèrent un peu est celui qui consiste à conduire en lisant : 32% des jeunes qui détiennent un permis probatoire, contre 17% des jeunes qui détiennent un permis de conduire régulier, ont en fait l'impression que les autres conducteurs trouvent cette conduite assez ou totalement acceptable ($\chi^2 (2) = 6,351; p < 0,05$). La pratique du « texto », qui s'avère particulièrement populaire chez les 16 à 18 ans, explique peut-être ce dernier résultat.

Les assez fortes différences que l'on observe dans les réponses des plus jeunes et des plus âgés trouvent une grande partie de leur explication dans le rapport qui est établi entre soi et autrui. Les 65 ans et plus s'avèrent en effet – et de loin – ceux qui ont le moins tendance à penser que le jugement des autres diffère du leur. Quel que soit le comportement considéré, ils sont toujours plus de la moitié (entre 56% et 77%) à avoir inscrit un niveau d'acceptabilité pour autrui identique à celui qu'ils ont attribué pour eux-mêmes. Les 16 à 44 ans, à l'inverse, apparaissent davantage enclins à penser que les autres conducteurs n'évaluent pas ces comportements aussi

sévèrement qu'eux-mêmes. Si l'on exclut les comportements qui consistent à passer sur un feu rouge, à conduire en lisant et à rouler à une vitesse inférieure à la vitesse affichée, on constate effectivement qu'ils sont toujours plus de la moitié (entre 51% et 66%) à avoir inscrit un niveau d'acceptabilité plus élevé pour les autres que pour eux-mêmes. Pareil constat n'apparaît chez les 45 à 64 ans que pour les comportements ayant trait à l'utilisation du téléphone cellulaire et aux différents excès de vitesse. On fait donc face au paradoxe suivant : les personnes qui ont le plus tendance à penser que les autres conducteurs partagent leur point de vue – les 65 ans et plus – se trouvent à être, dans les faits, celles qui condamnent le plus fortement ces différents comportements alors que les personnes qui ont le plus tendance à penser que les autres conducteurs portent un jugement moins sévère que le leur – les plus jeunes – s'avèrent en réalité celles qui condamnent le moins fortement l'un et l'autre de ces comportements (cf. p. 127 à 129). Il faut par contre relever que les jeunes qui détiennent un permis probatoire sont particulièrement nombreux (entre 68% et 77%) – et significativement plus nombreux que les jeunes qui détiennent un permis de conduire régulier – à avoir indiqué que les autres acceptent davantage qu'eux les comportements qui sont relatifs à l'usage du téléphone cellulaire et aux différents excès de vitesse. Or, ces comportements sont justement ceux où le jugement de ces deux groupes de jeunes diffère le plus (les détenteurs de permis probatoire sont passablement plus nombreux à avoir répondu qu'il ne serait pas du tout acceptable, pour eux, de conduire en adoptant ces comportements; cf. p. 129). À ces chapitres, les jeunes qui détiennent un permis probatoire ne semblent donc pas faire totalement erreur (s'ils se comparent essentiellement aux autres jeunes de leur âge, du moins).

Bien que les plus jeunes apparaissent relativement enclins à surévaluer le niveau d'acceptabilité que les autres accordent à ces différentes conduites, il n'y a finalement qu'un seul comportement où leur évaluation tend distinctement du côté de l'approbation (conduire en parlant au téléphone avec l'appareil tenu en main; 57% à 59% des répondants âgés entre 16 et 44 ans ont le sentiment que les autres conducteurs trouvent cette façon de se comporter assez ou totalement acceptable). Ils s'avèrent par ailleurs un peu plus partagés en ce qui concerne le fait de coller le pare-chocs d'un autre véhicule (52% des 16 à 24 ans et 45% des 25 à 34 ans sont d'avis que les autres conducteurs trouvent cette conduite assez ou totalement acceptable), et en ce qui concerne les excès de vitesse dans les zones dont la vitesse maximale est limitée à 100 km/h et à 90 km/h (46% à 48% des 16 à 44 ans pensent que les autres trouvent assez ou totalement acceptable le fait de rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h, et 43% à 50% que les autres trouvent assez ou totalement acceptable le fait de rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h).

En résumé

On ne peut pas considérer qu'un biais d'estimation s'est systématiquement présenté chez l'ensemble des détenteurs de permis de conduire interrogés. Le fait demeure cependant que de nombreuses personnes semblent portées à croire que les autres acceptent davantage qu'elles l'un et/ou l'autre des comportements évalués. Il est d'ailleurs à remarquer que le phénomène inverse – c'est-à-dire croire que les autres conducteurs jugent l'un ou l'autre de ces comportements plus sévèrement qu'on ne le fait soi-même – s'est avéré beaucoup plus rare. On le retrouve dans le cas particulier de la conduite à une vitesse inférieure à la limite affichée : globalement, 26% des personnes interrogées ont l'impression que les autres conducteurs trouvent ce comportement moins acceptable qu'elles; chez les 16 à 24 ans, la proportion de ceux qui ont cette impression grimpe même jusqu'à 39%. Pour tous les autres comportements évalués cependant, ils ne sont au grand maximum que 10%, toutes catégories sociodémographiques confondues, à avoir indiqué qu'ils ont le sentiment que les autres portent un jugement plus sévère que le leur. On se doit de surcroît de relever que même le groupe de personnes qui semble le moins enclin à penser que le jugement des autres diffère du leur (les 65 ans et plus), en vient néanmoins à surévaluer, quelque peu, l'acceptabilité de ces comportements. À titre d'exemple, mentionnons que « seulement » 63% des aînés ont répondu avoir le sentiment que les autres conducteurs de la province trouvent qu'il n'est pas du tout acceptable de conduire en étant tellement fatigué que l'on « cogne » des clous. Dans les faits, jusqu'à 81% des détenteurs de permis de conduire du Québec estiment qu'il ne serait pas du tout acceptable, pour eux, de se comporter de cette façon.

Bien qu'il y ait manifestement surévaluation de l'acceptabilité pour autrui, dans plusieurs cas, la bonne majorité des personnes interrogées restent quand même d'avis que les autres conducteurs jugent, tout au plus, que les comportements en question s'avèrent peu acceptables. Cinq comportements franchissent cependant la frontière du « peu acceptable » aux yeux de certaines catégories de répondants : conduire en parlant au téléphone avec l'appareil en main, coller le pare-chocs d'un autre véhicule, circuler à 130 km/h, à 115 km/h et à 70 km/h. Dans certains sous-groupes en effet, on a pu constater qu'ils sont plus de la moitié – ou du moins tout près de la moitié – à penser que les autres conducteurs trouvent ces comportements assez ou totalement acceptables. Pour démontrer à quel point cette perception s'avère incorrecte, rappelons qu'en réalité, moins de 10% des détenteurs de permis de conduire considèrent qu'il serait assez ou totalement acceptable pour eux d'adopter semblables comportements. En fait, la majorité des détenteurs de permis de conduire du Québec sont tout au contraire d'avis que ces cinq comportements ne s'avèrent pas du tout acceptables.

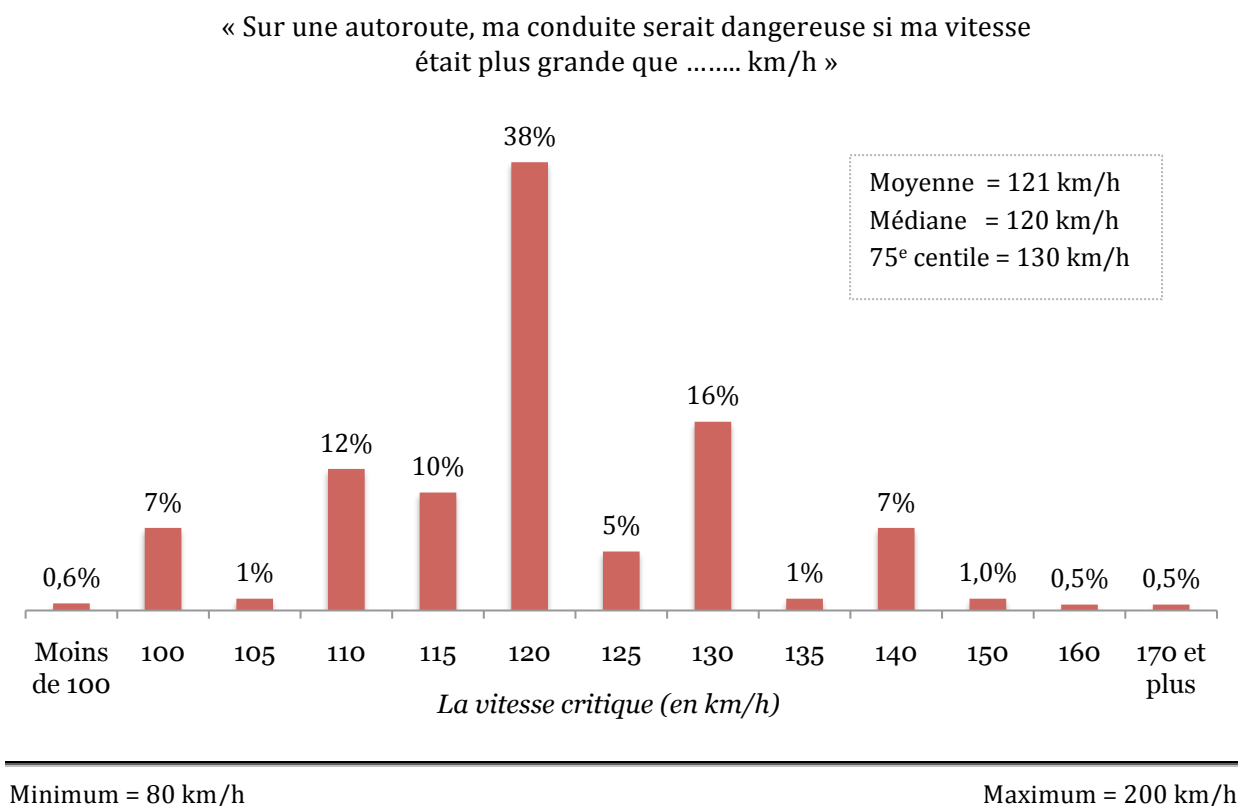
LES VITESSES INSÉCURITAIRES

Les questions relatives aux normes comportementales nous permettaient de savoir si les vitesses de circulation que nous proposons (ex.: 115-120 km/h et 130 km/h dans une zone de 100 km/h), apparaissent acceptables, ou non, aux yeux des détenteurs de permis de conduire du Québec. Il nous semblait cependant opportun d'identifier avec plus de précision encore les vitesses que les détenteurs de permis de conduire jugent dangereuses. Quel est le seuil de vitesse qu'il vaut mieux ne pas dépasser ? À partir de quelle vitesse ont-ils l'impression que leur sécurité – ou celle des autres – pourrait être menacée ?

Une brève mise en situation était présentée aux répondants : « Il fait beau et il n'y a pas beaucoup de trafic. Vous conduisez sur une autoroute dont la vitesse est limitée à 100 km/h. Dans ces conditions, à partir de quelle vitesse pensez-vous que votre conduite pourrait devenir dangereuse ? Les participants devaient inscrire leur réponse directement sur le questionnaire. La même formule était ensuite reprise pour une route dont la vitesse est limitée à 90 km/h (« Toujours dans ces mêmes conditions, à partir de quelle vitesse pensez-vous que votre conduite pourrait devenir dangereuse sur une route de campagne limitée à 90 km/h ? »), de même que pour une route limitée à 50 km/h se situant dans une ville ou dans un village.

Les figures 22 à 25 (pages suivantes) exposent les résultats obtenus pour chacune des trois zones. Signalons que les réponses ont été partiellement regroupées afin d'alléger un peu le contenu de ces figures. Les vitesses un peu plus particulières (ex.: 122 km/h), ou encore celles qui correspondent à un intervalle (ex.: 110-115 km/h), ont notamment été placées dans l'une ou l'autre des catégories de réponse principales (par exemple, la réponse 122 km/h se retrouve dans la catégorie de 120 km/h, alors que la réponse 110-115 km/h se retrouve dans celle de 115 km/h). Les réponses détaillées figurent dans la distribution de fréquences présentée en annexe.

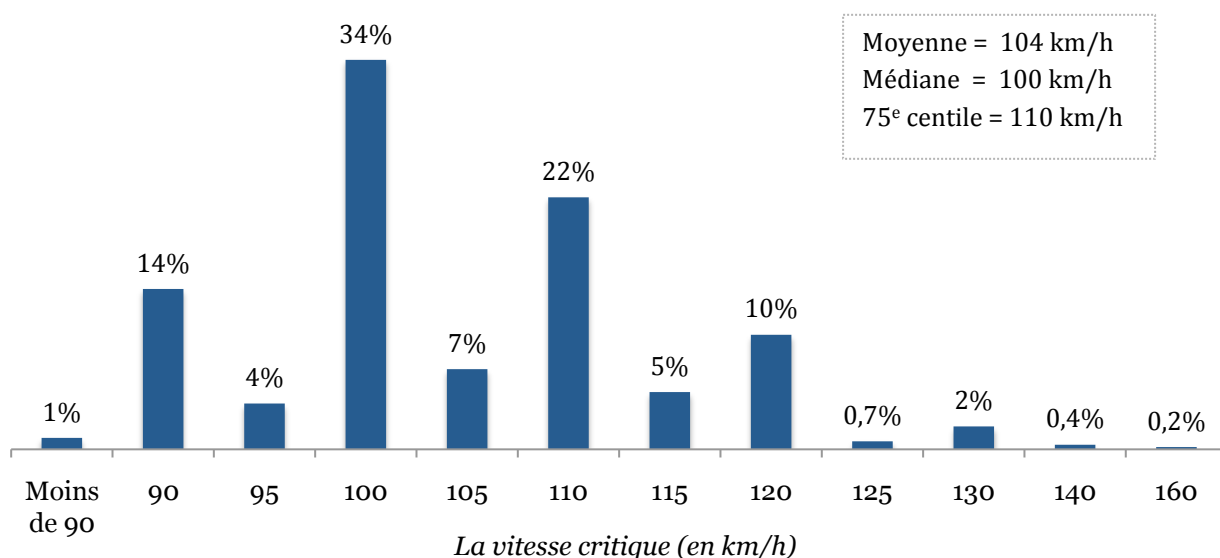
Figure 22 : La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une autoroute dont la vitesse est limitée à 100 km/h



Comme on pouvait un peu s'y attendre, seule une petite part des personnes interrogées (7%) considèrent que la vitesse maximale autorisée sur autoroute (100 km/h) représente le seuil critique de vitesse. La gamme des vitesses que les détenteurs de permis de conduire jugent potentiellement dangereuses sur autoroute s'avère toutefois pour le moins étendue, partant d'un seuil aussi bas que 80 km/h, pour atteindre des seuils aussi élevés que 180 et même 200 km/h. En fait, on ne peut pas conclure qu'il y a un fort consensus quant à la vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire ont le sentiment que leur sécurité pourrait être mise en péril. La réponse la plus récurrente, soit 120 km/h, n'a d'ailleurs été donnée que par un peu plus du tiers des personnes interrogées (38%). On peut néanmoins établir que pour la grande majorité des détenteurs de permis de conduire (soit 81%), la vitesse critique sur autoroute se situe quelque part entre 110 km/h et 130 km/h. Relevons par ailleurs que 68% des détenteurs de permis de conduire ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 120 km/h, et 90% une vitesse égale ou inférieure à 130 km/h.

Figure 23 : La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une route de campagne dont la vitesse est limitée à 90 km/h

« Dans une zone de 90, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que km/h »

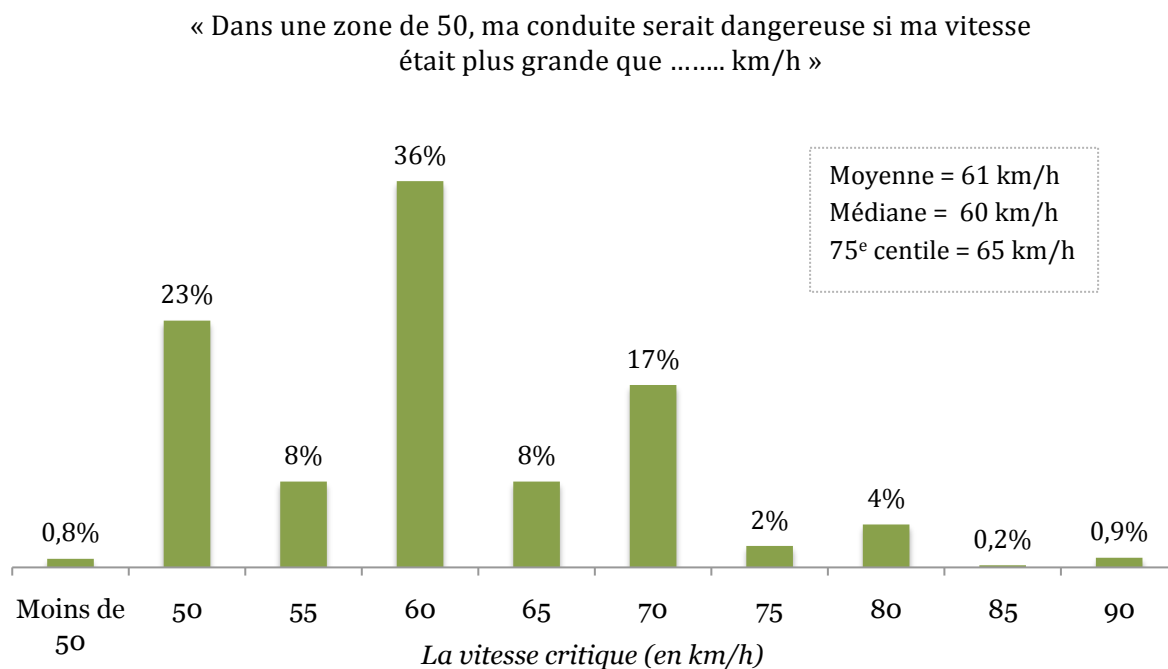


Minimum = 60 km/h

Maximum = 160 km/h

Bien que les routes secondaires présentent généralement un niveau de difficulté et de dangerosité plus élevé que les autoroutes, il n'y a pas davantage consensus quant à la vitesse qui pourrait s'avérer périlleuse sur ce type de route. Seuls 15% des personnes interrogées se sont dites d'avis que leur conduite pourrait devenir dangereuse passé le cap de la limite légale (90 km/h). Pour la plupart des autres répondants, la zone d'insécurité ne serait atteinte que passé le seuil du 100 km/h (34% des répondants), du 110 km/h (22% des répondants) ou même du 120 km/h (10% des répondants). Il apparaît toutefois que pour la majorité des détenteurs de permis de conduire (soit 81%), la vitesse critique sur un tel type de route se situe quelque part entre 90 km/h et 110 km/h. Il est à souligner également que la moitié d'entre eux (53%) ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 100 km/h, et un peu plus des trois quarts (82%) une vitesse égale ou inférieure à 110 km/h.

Figure 24 : La vitesse à partir de laquelle les détenteurs de permis de conduire estiment que leur conduite pourrait devenir dangereuse sur une route située dans une ville ou dans un village et dont la vitesse est limitée à 50 km/h



Minimum = 30 km/h

Maximum = 90 km/h

Davantage de gens considèrent que la vitesse maximale autorisée de 50 km/h correspond au seuil de vitesse critique. Au final cependant, ils ne sont que 23% à avoir indiqué qu'il leur semblerait dangereux d'excéder cette vitesse. Il est d'ailleurs à noter qu'une proportion toute aussi importante des détenteurs de permis de conduire (24%) semblent croire que leur conduite ne deviendrait dangereuse dans une zone de 50 km/h qu'à partir d'une vitesse aussi élevée que 70 km/h, ou même davantage (jusqu'à 90 km/h !). En fait, la zone de 50 km/h ne fait pas elle non plus l'objet d'une évaluation très uniforme. La réponse la plus fréquente, soit 60 km/h, n'a été donnée que par un peu plus du tiers (36%) des personnes interrogées. Relevons néanmoins que pour la bonne majorité des détenteurs de permis de conduire (soit 75%), la vitesse critique dans une zone de 50 km/h se situe quelque part entre 50 km/h et 65 km/h. Ajoutons que les deux tiers (68%) ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 60 km/h, et les trois quarts (76%) une vitesse égale ou inférieure à 65 km/h.

On ne peut dire que les détenteurs de permis de conduire s'entendent de façon très unanime sur le seuil *exact* de l'insécurité dans les zones de 100 km/h, de 90 km/h et de 50 km/h. Deux principales conclusions se dégagent toutefois de ces résultats.

La vitesse maximale autorisée n'est généralement pas considérée comme étant l'indicateur véritable du seuil de danger. Mais cela en soi ne constitue pas réellement une grande surprise. On peut cependant pousser la réflexion un peu plus loin. Comme nous avons pu le constater précédemment, la bonne majorité des détenteurs de permis de conduire (70%) jugent qu'il est plutôt inacceptable de circuler à une vitesse inférieure à la limite affichée, et seule une fraction d'entre eux (44%) ont pour habitude régulière de circuler à la vitesse réglementaire. Ces résultats montrent bien en fait que pour un grand nombre des détenteurs de permis de conduire, la vitesse légale représente bien davantage le seuil *minimal* – que le seuil maximal – des vitesses à adopter.

Quel est alors pour eux le seuil maximal ? Des valeurs extrêmes ont été enregistrées mais elles ne représentent l'opinion que d'une assez petite partie des détenteurs de permis de conduire.⁸⁵ En fait, les vitesses charnières – celles à partir desquelles on comptabilise plus de la moitié des réponses – se situent, sur autoroute, à 120 km/h, sur route secondaire à 100-110 km/h, et sur route « urbaine » à 60 km/h. Il semble donc que pour une bonne partie des détenteurs de permis de conduire, le seuil maximal de vitesse – celui à partir duquel ils estiment qu'ils pourraient mettre leur sécurité ou celle des autres en péril – correspond finalement à la limite de vitesse *informelle* (c'est-à-dire à la vitesse que l'on présume autorisée par la police).⁸⁶ Ce constat illustre bien que la loi et le contrôle contribuent malgré tout à façonner la perception des conducteurs quant aux vitesses susceptibles de s'avérer dangereuses.

⁸⁵ On peut certainement s'inquiéter du fait que près du quart des personnes interrogées ont indiqué, pour la zone limitée à 50 km/h, une vitesse égale ou supérieure à 70 km/h. Il n'est pas impossible toutefois que la configuration très variable des zones de 50 km/h ait joué un rôle dans ces réponses. Une limite de 50 km/h peut en effet être imposée aussi bien sur une route étroite, au bâti rapproché, et située dans un quartier très achalandé, que sur une route à quatre voies, avec un grand dégagement visuel et dans un secteur assez peu densément peuplé. Ces personnes avaient-elles en tête ce dernier type de situation lorsqu'elles ont répondu à la question ?

⁸⁶ La plupart des conducteurs sont convaincus que la police leur accorde une certaine marge de tolérance. Une recherche antérieure (Beaulieu, 2009) a permis de constater que les croyances à ce propos peuvent être variées. Certains sont d'avis que la police tolère un écart à la limite de 10 km/h sur tous les types de route, d'autres pensent que cette tolérance est partout de l'ordre de 15 km/h ou de 20 km/h, et d'autres encore qu'elle est de 10 km/h ou de 15 km/h à l'exception du cas des autoroutes où elle atteindrait le 18 ou le 20 km/h. Quel que soit le cas de figure cependant, il semble généralement que la marge de tolérance que l'on présume accordée par la police n'excède jamais 20 km/h.

Les variations observées en fonction des caractéristiques des répondants

Les variations observées en fonction du sexe

Les réponses des hommes et des femmes ne diffèrent pas significativement en ce qui concerne la zone limitée à 50 km/h. Dans chacun des deux autres cas, il est apparu que les femmes situent généralement le seuil du danger à une vitesse un peu moins élevée que les hommes (en moyenne, à 119 km/h sur autoroute, contre 123 km/h pour les hommes ($T\text{-test}$ (1600,88) = 6,724; $p < 0,001$) et à 103 km/h sur la route limitée à 90 km/h, contre 106 km/h pour les hommes ($T\text{-test}$ (1668,21) = 5,066; $p < 0,001$)).

Tableau 19 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon le sexe

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 100 km/h					
Femmes	119	120	120	80	170
Hommes	123	120	130	80	200
Zone de 90 km/h					
Femmes	103	100	110	70	140
Hommes	106	105	110	60	160
Zone de 50 km/h	n.s.				

Bien que l'on retrouve des valeurs extrêmes à la fois chez les hommes et chez les femmes, les réponses de ces dernières se sont quand même avérées un peu plus homogènes que celles des hommes (écarts-types pour la zone de 100 km/h de 9,73 (femmes) et de 13,12 (hommes), et de 9,78 (femmes) et 11,25 (hommes) pour la zone de 90 km/h).

75% des femmes – contre 60% des hommes – ont placé le seuil de l'insécurité sur autoroute à 120 km/h ou moins. Au final, 94% d'entre elles – contre 85% des hommes – ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 130 km/h.

Par ailleurs, 59% des femmes – contre 47% des hommes – ont placé le seuil de l'insécurité sur une route secondaire à 100 km/h ou moins. 86% d'entre elles – contre 78% des hommes – ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 110 km/h.

Les variations observées en fonction de la langue

Les réponses des anglophones et des francophones sont similaires en ce qui concerne la zone de 50 km/h. Dans chacun des deux autres cas, on observe que les anglophones situent généralement le seuil du danger à un niveau un peu moins élevé que les francophones (en moyenne, à 119 km/h sur autoroute, contre 121 km/h pour les francophones ($T\text{-test}$ (1646) = 2,490; $p < 0,05$), et à 103 km/h sur la route limitée à 90 km/h, contre 105 km/h pour les francophones ($T\text{-test}$ (1647) = 2,270; $p < 0,05$)). En fait, les réponses des anglophones suivent d'assez près celles des femmes.

Tableau 20 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon la langue

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 100 km/h					
Anglophones	119	120	125	90	200
Francophones	121	120	130	80	200
Zone de 90 km/h					
Anglophones	103	100	110	70	140
Francophones	105	100	110	60	160
Zone de 50 km/h	n.s.				

74% des anglophones – contre 66% des francophones – ont placé le seuil de l'insécurité sur autoroute à 120 km/h ou moins. 95% d'entre eux – contre 89% des francophones – ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 130 km/h.

56% des anglophones – contre 52% des francophones – ont placé le seuil de l'insécurité sur la route secondaire à 100 km/h ou moins. 84% d'entre eux – contre 81% des francophones – ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 110 km/h.

Les variations observées en fonction du profil de conduite

Aucune différence statistiquement significative n'a été observée dans les réponses des différents types de conducteur relativement à la zone de 50 km/h. Il est par contre apparu dans chacun des autres cas que les personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail situent généralement le seuil du danger à un niveau un peu plus élevé que les conducteurs professionnels et que les conducteurs dits ordinaires (moyenne de 125 km/h pour la zone d'autoroute contre 123 km/h pour les conducteurs professionnels et 120 km/h pour les conducteurs ordinaires ($Welch-F(2, 168.32) = 15,020; p < 0,001$), et de 108 km/h pour la zone limitée à 90 km/h contre 104 km/h pour les conducteurs professionnels et ordinaires ($F(2,1671) = 11,624; p < 0,001$).

Tableau 21 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon le profil de conduite

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 100 km/h					
Professionnels	123	120	130	90	180
Pour le travail	125	120	130	90	200
Ordinaires	120	120	125	80	200
Zone de 90 km/h					
Professionnels	104	105	110	80	130
Pour le travail	108	110	115	70	160
Ordinaires	104	100	110	60	160
Zone de 50 km/h	n.s.				

Tout juste 50% des personnes souvent appelées à conduire pour le travail – contre 61% des conducteurs professionnels et 70% des conducteurs ordinaires – ont placé le seuil de l'insécurité sur autoroute à 120 km/h ou moins. La grande majorité d'entre eux ont cependant indiqué une vitesse égale ou inférieure à 130 km/h (c'est le cas pour 85% des personnes ayant à conduire dans le cadre du travail, 84% des conducteurs professionnels et 91% des conducteurs ordinaires).

En ce qui concerne la zone de 90 km/h, on constate que seulement 39% des personnes ayant souvent à conduire pour le travail, et 44% des conducteurs professionnels – contre 56% des conducteurs dits ordinaires – ont inscrit une vitesse égale ou inférieure à 100 km/h. En fait, le

premier groupe place plus généralement le seuil de l'insécurité sur ce type de route à 110 km/h, et le second groupe (les conducteurs professionnels) à 105 km/h. Au final cependant, l'assez grande majorité d'entre eux se trouve à avoir indiqué une vitesse qui n'excède pas le 110 km/h (c'est le cas pour 82% des conducteurs professionnels, 83% des conducteurs ordinaires et 73% des personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail).

Les variations observées en fonction de la région d'habitation

La région d'habitation n'a pas d'incidence sur les réponses qui ont été données pour la zone de 100 km/h et pour celle de 90 km/h. Une différence, très légère, s'est par contre présentée en ce qui concerne la zone de 50 km/h. Il semble en effet que les personnes qui résident dans la grande région de Québec, tout comme celles qui résident dans l'Est de la province, situent généralement le seuil du danger dans cette zone à un niveau un peu plus élevé que les autres (moyenne de 62 km/h contre 60 km/h pour les résidents de la grande région de Montréal et de l'Ouest de la province, et 61 km/h pour les résidents du Centre de la province (*Welch-F* (4, 601.55) = 3,366; $p < 0,01$)).

Tableau 22 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon la région d'habitation

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 100 km/h	n.s				
Zone de 90 km/h	n.s				
Zone de 50 km/h					
Montréal	60	60	65	30	90
Québec	62	60	70	30	90
Est du Québec	62	60	70	40	90
Centre du Québec	61	60	65	30	90
Ouest du Québec	60	60	65	40	90

Relevons que 61% des résidents de la grande région de Québec et 65% des résidents de l'Est – contre 68-70% des résidents des autres régions de la province – ont placé le seuil de l'insécurité dans une telle zone à 60 km/h ou moins. Les proportions de ceux qui ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 65 km/h s'élèvent par ailleurs à 71% (région de Québec), à 69% (région de l'Est) et à 76-78% (régions de l'Ouest, du Centre et de Montréal).

Les variations observées en fonction de l'âge

L'âge s'est encore une fois avéré être la variable la plus discriminante. Globalement, on constate que plus les personnes avancent en âge, plus elles ont tendance à situer le seuil du danger à une vitesse un peu moins élevée. Les réponses se scindent cependant en trois ou quatre grandes catégories. En ce qui a trait à la vitesse insécuritaire sur autoroute, il est apparu que les sous-groupes qui se distinguent entre eux sont ceux des jeunes de 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier (qui situent le seuil du danger sur autoroute, en moyenne, à 125 km/h), des 25 à 44 ans (moyennes de 123-124 km/h), des jeunes détenteurs de permis probatoire et des 45 à 54 ans (moyennes de 121 km/h) et des 55 ans et plus (moyennes de 118-116 km/h) (*Welch-F* (5, 747.73) = 20,277; $p < 0,001$). Dans les deux autres cas, les groupes d'âge qui se distinguent sont ceux des 16 à 34 ans, de 35 à 54 ans et des 55 ans et plus (vitesses jugées critiques pour une route limitée à 90 km/h en moyenne de 107 km/h (16-34 ans), de 106-105 km/h (35-54 ans) et de 102-99 km/h (55 ans et plus) (*Welch-F* (5, 744.65) = 25,691; $p < 0,001$), et pour une route limitée à 50 km/h de 63-62 km/h (16-34 ans), de 61 km/h (35-54 ans) et de 59-58 km/h (55 ans et plus) (*Welch-F* (5, 750.43) = 14,89; $p < 0,001$).

Tableau 23 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon l'âge

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 100 km/h					
16-24 ans	123	120	130	100	160
<i>Permis probatoire</i>	121	120	130	100	150
<i>Permis régulier</i>	125	125	130	100	160
25-34 ans	124	120	130	90	200
35-44 ans	123	120	130	100	200
45-54 ans	121	120	130	95	200
55-64 ans	118	120	120	90	160
65 ans et plus	116	120	120	80	150

Tableau 23 : Les mesures de la vitesse insécuritaire selon l'âge – suite et fin

	Moyenne (en km/h)	Médiane (en km/h)	75^e centile (en km/h)	Minimum (en km/h)	Maximum (en km/h)
Zone de 90 km/h					
16-24 ans	107	110	115	90	160
<i>Probatoire vs Régulier</i>	n.s.				
25-34 ans	107	110	115	80	140
35-44 ans	106	100	110	80	160
45-54 ans	105	100	110	80	140
55-64 ans	102	100	110	70	130
65 ans et plus	99	100	105	60	140
Zone de 50 km/h					
16-24 ans	63	60	70	50	90
<i>Probatoire vs Régulier</i>	n.s.				
25-34 ans	62	60	70	40	85
35-44 ans	61	60	70	50	90
45-54 ans	61	60	70	40	90
55-64 ans	59	60	60	40	90
65 ans et plus	58	60	60	30	85

Tout juste la moitié (48%) des jeunes détenteurs de permis de conduire régulier ont placé le seuil de l'insécurité sur autoroute à 120 km/h ou moins. Dans les autres groupes, les proportions de ceux qui ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 120 km/h passent à 59% (25 à 44 ans), à 66% (permis probatoire et 45 à 54 ans) et à 80% (55 ans et plus). La grande majorité ont cependant inscrit une vitesse qui ne dépasse pas le cap du 130 km/h (c'est le cas pour 80% des jeunes détenteurs de permis de conduire régulier et pour 85 à 95% des personnes des autres groupes d'âge (90% des jeunes détenteurs de permis probatoire)).

Les 16 à 34 ans ont par ailleurs davantage tendance à placer le seuil de l'insécurité, sur une route secondaire, à 110 km/h plutôt qu'à 100 km/h (seulement 39% d'entre eux ont indiqué une vitesse égale ou inférieure à 100 km/h, contre 50% des 35 à 54 ans et 69% des 55 ans et plus). La bonne

majorité des 16 à 34 ans (73%) n'ont toutefois pas inscrit une vitesse supérieure à 110 km/h (dans les autres groupes d'âge, ils sont entre 76% et 93% à avoir inscrit une vitesse égale ou inférieure à 110 km/h).

Relevons finalement que les jeunes de 16 à 34 ans sont, de tous les groupes, ceux qui ont été les moins nombreux à avoir placé le seuil de l'insécurité dans la zone « urbaine » à 60 km/h ou moins (56% d'entre eux ont inscrit une vitesse égale ou inférieure à 60 km/h, contre 65% des 35 à 54 ans et jusqu'à 79% des 55 ans et plus). Sept jeunes sur dix (70%) s'en sont cependant tenus à une vitesse qui n'excède pas le seuil du 65 km/h (ils sont également tout juste un peu moins des trois quarts (73%) dans le groupe des 35 à 54 ans, et 85% dans le groupe des 55 ans et plus).

En résumé

Comme les tableaux 19 à 23 l'indiquent, les vitesses que l'on peut qualifier d'extrêmes ne sont pas l'apanage d'une catégorie particulière de répondants. On en recense dans tous les sous-groupes et pour chacune des trois zones, y inclut celle dont la vitesse maximale est limitée à 50 km/h. Qu'ils soient hommes ou femmes, anglophones ou francophones, etc., dans tous les cas il se trouve parmi eux des personnes ayant indiqué qu'il leur semble que leur conduite ne deviendrait dangereuse dans une zone limitée à 50 km/h qu'à partir d'une vitesse aussi élevée que 90 km/h (les groupes des 65 ans et plus et des 25 à 34 ans font cependant exception puisque dans leur cas, la plus haute valeur enregistrée s'élève « seulement » à 85 km/h (!)). En fait, la zone limitée à 50 km/h est celle où les réponses se sont avérées les plus stables. Mais cela signifie du même coup qu'il y a toujours au moins entre 15% et 30% des individus, selon le sous-groupe considéré, qui estiment que la vitesse insécuritaire dans une telle zone n'est atteinte que passé le seuil du 70 km/h, ou même davantage. On observe un peu moins de vitesses extrêmes, dans certains sous-groupes particuliers, en ce qui concerne les zones limitées à 90 km/h et à 100 km/h, mais on en retrouve néanmoins toujours une certaine proportion. Par exemple, 7% des 65 ans et plus croient que leur vitesse ne deviendrait dangereuse sur une route secondaire qu'au-delà de 115 km/h, ou un peu plus encore (120, 130, voire même 140 km/h). Si de tels résultats montrent bien que les opinions varient, y compris à l'intérieur des différents sous-groupes de détenteurs de permis de conduire, il n'en demeure pas moins cependant que la bonne majorité des gens, quelles que soient leurs caractéristiques sociodémographiques, se rallient autour de certains seuils de vitesse principaux.

Quelques groupes de détenteurs de permis de conduire se rallient davantage, en ce qui a trait à la vitesse insécuritaire sur autoroute, autour de la valeur du 120 km/h (voire même légèrement en dessous de cette valeur; c'est le cas des femmes, des anglophones et des 55 ans et plus). D'autres sont davantage portés à situer le seuil de l'insécurité sur autoroute à un niveau plus élevé (c'est le cas des 16 à 24 ans détenteurs d'un permis de conduire régulier et des personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail). Dans tous les cas toutefois, la très grande majorité des personnes – entre 80% et 95%, selon le sous-groupe considéré – s'en sont tenues à une vitesse qui ne s'élève pas au-delà de la valeur du 130 km/h.

Sur route secondaire également, il est apparu que certains groupes se « resserrent » davantage autour de la valeur du 100 km/h (c'est le cas des 55 ans et plus) alors que d'autres tendent un peu plus vers la valeur du 110 km/h (c'est le cas des 16 à 34 ans et des personnes souvent appelées à conduire dans le cadre de leur travail). Mais ils sont toujours au moins entre 73% et 93%, selon le sous-groupe considéré, à avoir situé le seuil de l'insécurité sur un tel type de route à une vitesse qui ne s'élève pas au-delà de la valeur du 110 km/h.

La zone de 50 km/h n'est évaluée différemment que selon l'âge (et, dans une moindre mesure, selon la région d'habitation). Les 55 ans et plus se rallient davantage autour de la valeur du 60 km/h, alors que les 16 à 34 ans au contraire s'en éloignent un peu plus. La bonne majorité des personnes – entre 70% et 85%, selon le sous-groupe considéré – s'en sont toutefois tenues à une vitesse qui ne s'élève pas au-delà de la valeur du 65 km/h.

On se doit de souligner, en tout dernier lieu, que les réponses qui ont été données pour chacune des questions relatives aux vitesses de circulation sont apparues d'une cohérence remarquable, tel qu'en témoigne, par exemple, le croisement des réponses enregistrées pour la zone de 100 km/h.

Vitesse à partir de laquelle ma conduite pourrait devenir dangereuse (en moyenne)	
Ne circulent jamais à 115-120 km/h	113 km/h
Circulent rarement à 115-120 km/h	118 km/h
Circulent parfois à 115-120 km/h	121 km/h
Circulent souvent à 115-120 km/h	125 km/h
Circulent très souvent à 115-120 km/h	130 km/h

	Vitesse à partir de laquelle ma conduite pourrait devenir dangereuse (en moyenne)
Ne trouvent pas du tout acceptable de rouler à 130 km/h	117 km/h
Trouvent peu acceptable de rouler à 130 km/h	125 km/h
Trouvent assez acceptable de rouler à 130 km/h	132 km/h
Trouvent totalement acceptable de rouler à 130 km/h	147 km/h

Le plus grand départage que l'on a pu observer au chapitre des vitesses de circulation – si on les compare du moins aux autres comportements évalués dans notre sondage – reflète donc en quelque sorte la variabilité des opinions quant aux vitesses qui peuvent potentiellement être dangereuses.

CONCLUSION

Trois principales questions sous-tendaient notre enquête : Sommes-nous bien certains que la population minimise l'importance de l'accidentalité routière ? Qu'elle considère généralement que la mort et les blessures sur la route sont inéluctables ? Qu'elle manifeste de l'indulgence vis-à-vis les comportements dangereux sur la route, voire même qu'elle les approuve ?

Avant de discuter des réponses qui se sont dégagées de nos résultats et des pistes d'intervention qu'elles suggèrent, nous commencerons par un rappel des principaux constats.

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS

Les détenteurs de permis de conduire ne savent pas combien de personnes sont tuées et gravement blessées chaque année sur les routes du Québec. Mais cela ne signifie pas forcément qu'ils considèrent l'accidentalité routière comme une cause négligeable de mortalité et de blessure.

La plupart des détenteurs de permis de conduire n'ont pas été à même d'évaluer correctement le nombre de personnes qui ont été tuées et gravement blessées sur les routes du Québec l'an dernier – 83% se sont trompés quant au nombre de décès et 78% quant au nombre de blessures graves. Plus souvent qu'autrement, ils sous-estiment assez largement l'ampleur du bilan routier (d'au moins la moitié). Toutefois, lorsqu'on leur demande de comparer le nombre de décès provoqués par des accidents de la route à celui des décès consécutifs à d'autres causes (cancer, maladies du cœur, suicide, etc.), on constate que la mortalité routière s'avère davantage surévaluée que sous-évaluée. Il y a tout lieu de croire en fait que les statistiques d'accidents demeurent pour eux une référence quelque peu ambiguë et qu'elles ne sont vraisemblablement pas ce qui influence le plus leur perception de la gravité du phénomène. D'ailleurs, bien que dans les faits le bilan s'améliore d'année en année, la majorité des détenteurs de permis de conduire (61%) n'ont pas l'impression qu'il est plus sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec qu'il y a cinq ans, et le quart d'entre eux (26%) se sentent même en moins grande sécurité qu'auparavant.

Les détenteurs de permis de conduire sont pour la plupart d'avis que les accidents de la route entravent significativement le mieux-être de la population et qu'il s'agit d'un problème qui mérite investissements.

La grande majorité des détenteurs de permis de conduire (77%) considèrent que les accidents de la route représentent une menace sérieuse pour le bien-être et la sécurité de la population du Québec. L'insécurité routière est peut-être vue comme un problème un peu moins important que l'état du système de soins de santé, mais elle devance toutes les autres problématiques suggérées (telles que, par exemple, la situation économique, le réchauffement climatique et les accidents du travail). La moitié des détenteurs de permis de conduire jugent au surplus que de rendre les routes du Québec plus sécuritaires s'avère un objectif suffisamment important pour qu'il soit justifié que les municipalités et le gouvernement du Québec y consacrent dès maintenant beaucoup plus d'argent.

Les détenteurs de permis de conduire n'envisagent pas l'accidentalité routière comme un problème irrémédiable. Ceci notamment parce qu'ils estiment qu'une grande partie des accidents de la route sont attribuables aux comportements fautifs des conducteurs.

La très forte majorité des personnes (88%) adhèrent à l'idée que la plupart des accidents de la route sont évitables. L'accident ne relève évidemment pas d'une cause unique – les mauvaises conditions météo ou les routes mal entretenues, notamment, leur semblent être des causes d'accident relativement fréquentes – mais un assez fort consensus se dégage à l'effet que ce sont les conducteurs eux-mêmes qui sont le plus régulièrement à l'origine des accidents. 90% des détenteurs de permis de conduire sont d'avis que les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière sont souvent, voire même très souvent, à la base des accidents routiers. Au surplus, ils se sont presque tous (96%) montrés d'accord avec l'idée que l'on pourrait éviter la plupart des accidents si les conducteurs étaient plus prudents. Le seul indice qui semble confirmer l'existence d'un certain fatalisme au sein de la population des détenteurs de permis de conduire se trouve dans l'énoncé ayant obtenu le plus fort taux d'adhésion (98%, dont 73% de « totalement d'accord ») : On peut mourir ou être blessé dans un accident même si l'on conduit toujours de façon prudente. Les personnes qui périssent ou qui sont blessées ne sont pas toujours celles qui ont commis la faute de conduite. Une conviction, manifestement très largement partagée par les détenteurs de permis de conduire du Québec, est donc à l'effet que l'on ne peut quand même pas tout contrôler; même si l'on se comporte correctement sur la route, on demeure toujours jusqu'à un certain point à la merci de l'imprudence des autres, notamment.

Si les détenteurs de permis de conduire reconnaissent que les accidents de la route posent un problème à l'échelle de la société québécoise, ils ne se sentent pas pour autant personnellement très inquiétés par la menace de l'accident.

Pour la majorité, il ne leur arrive que rarement, sinon jamais, de penser lorsqu'ils conduisent aux risques qu'ils peuvent potentiellement encourir (être soi-même blessé dans un accident, blesser quelqu'un d'autre ou encore, plus simplement, endommager son véhicule). On avance généralement dans la littérature scientifique que cette relative quiétude s'explique du fait que les conducteurs ont pour la plupart tendance à croire qu'ils sont moins susceptibles que les autres de provoquer un accident. Notre enquête a cependant montré – et il s'agit là du résultat le plus inattendu – que les conducteurs québécois sont pour le moins divisés à ce propos. Environ la moitié (48%) d'entre eux pensent qu'ils courent à peu près le même risque que les autres d'être un jour eux-mêmes responsables d'un accident de la route, et l'autre moitié (49%) que ce risque est moins grand pour eux que pour les autres. Une assez bonne partie des détenteurs de permis de conduire semblent donc estimer qu'il n'est pas du tout impossible qu'ils commentent eux-mêmes quelques imprudences, ou du moins quelques erreurs de conduite. On peut toutefois se demander s'ils n'ont pas surtout à l'idée qu'ils pourraient peut-être un jour être à l'origine d'un accident mineur (un banal accrochage).

Les détenteurs de permis de conduire ne considèrent pas sans équivoque que le non respect du Code de la sécurité routière peut s'avérer dangereux. Le Code demeure néanmoins pour eux un repère important.

Les deux tiers (69%) des détenteurs de permis de conduire rejettent l'idée voulant qu'un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux. Certains groupes de personnes s'opposent un peu moins fortement à cette assertion que les autres mais malgré ce fait, ils demeurent quand même tous majoritairement d'avis que le non respect du Code comporte une certaine part de danger. La situation est moins claire cependant quand on aborde la question des vitesses de circulation. Environ la moitié des détenteurs de permis de conduire (52%) sont d'accord avec l'idée qu'il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements, alors que l'autre moitié (47%) sont au contraire en désaccord. La plus grande division que l'on observe dans les opinions relatives au non respect des règlements routiers relève de toute évidence en partie du fait que pour les détenteurs de permis de conduire, tous les écarts à la règle ne sont pas également acceptables (ex.: il peut être souhaitable de s'adapter à la vitesse des autres et, ce faisant, d'enfreindre la limite légale, mais dans la mesure seulement où l'on juge que la vitesse des autres n'est pas trop élevée).

Les détenteurs de permis de conduire ne s'entendent pas de façon très unanime sur les vitesses susceptibles de s'avérer dangereuses dans les zones de 100 km/h, de 90 km/h et de 50 km/h. La grande majorité d'entre eux situent cependant le seuil du danger à l'intérieur des cadres de la limite de vitesse informelle (c'est-à-dire celle incluant la marge de tolérance accordée par la police).

La vitesse maximale autorisée n'est généralement pas considérée comme étant l'indicateur véritable du seuil de danger. En fait, nos résultats suggèrent plutôt que pour un grand nombre des détenteurs de permis de conduire, la vitesse légale représente bien davantage le seuil *minimal* – que le seuil maximal – des vitesses à adopter. À partir de quelle vitesse, dès lors, ont-ils l'impression que leur conduite pourrait devenir dangereuse dans les zones de 100 km/h, de 90 km/h et de 50 km/h ? Les opinions sur cette question varient grandement, allant de 80 km/h à 200 km/h pour les autoroutes, de 60 km/h à 160 km/h pour les routes secondaires, et de 30 km/h à 90 km/h pour les routes limitées à 50 km/h. Les vitesses que l'on peut qualifier d'extrêmes (par exemple 80 km/h, voire même 90 km/h pour une zone de 50 km/h) – et qui, faut-il le souligner, se retrouvent dans les réponses de toutes les tranches de la population des détenteurs de permis de conduire – ne représentent par contre le point de vue que d'une assez faible partie des conducteurs québécois. On ne peut dire cependant que la majorité restante des conducteurs s'entendent unanimement sur un chiffre. Si l'on ne peut pas identifier, pour chacune des trois différentes zones, une vitesse particulière faisant largement consensus, on peut néanmoins établir que pour la très grande majorité des détenteurs de permis de conduire (entre 75% et 81%, selon la zone), la vitesse critique – celle à partir de laquelle ils ont le sentiment que leur sécurité pourrait être menacée – se situe, sur autoroute, quelque part entre 110 km/h et 130 km/h, celle sur route secondaire quelque part entre 90 km/h et 110 km/h, et celle en milieu « urbain » quelque part entre 50 km/h et 65 km/h. Rappelons par ailleurs que pour au moins les deux tiers des détenteurs de permis de conduire, la vitesse jugée dangereuse sur autoroute s'élève tout au plus à 120 km/h, celle sur route secondaire tout au plus à 110 km/h, et celle sur route « urbaine » tout au plus à 60 km/h. On se retrouve donc ici assez clairement dans les marges de la limitation de vitesse informelle.

La plupart des trente comportements de conduite que nous avons évalués ne sont pas approuvés par les détenteurs de permis de conduire du Québec.

Bien qu'une bonne partie des quinze premiers comportements que nous avons choisi d'évaluer ne peuvent réellement être considérés comme étant hautement dangereux (ex.: faire « un stop à l'américaine », circuler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h, ne pas utiliser le clignotant), pas un seul de ces comportements ne semble correspondre à une norme très généralement admise par les détenteurs de permis de conduire québécois. Il y a bien entendu de nombreuses variantes. Certains comportements sont assez catégoriquement bannis (ex.: le non port de la ceinture de sécurité), alors que d'autres sont admis à titre exceptionnel (ex.: le franchissement des feux « jaunes brûlés »), et d'autres encore admis à titre un peu plus fréquent. Dans l'ensemble toutefois, aucun des quinze comportements ne s'est affiché comme faisant partie des pratiques régulières des détenteurs de permis de conduire. En fait, la bonne majorité des gens (entre 57% et 95%, selon le comportement) n'adopteraient jamais, ou tout au plus que rarement, la plupart de ces conduites. Les comportements liés aux vitesses de circulation se sont révélés un peu plus courants mais le fait demeure que seule une minorité des conducteurs québécois – entre 32% et 44%, selon la vitesse proposée – ont reconnu circuler régulièrement aux vitesses qu'on leur suggérait. Et encore faut-il rappeler que le comportement le plus courant parmi ceux-ci est celui qui consiste à circuler à la vitesse maximale autorisée (!). Si l'on part du principe que l'adoption fréquente d'un comportement témoigne de son acceptation, on se doit de conclure qu'aucun des quinze comportements évalués ne reçoit un assentiment généralisé. Il faut bien entendu tenir compte du fait que quelques comportements se sont avérés un peu plus présents dans certaines tranches de la population des détenteurs de permis de conduire (c'est le cas notamment pour les différentes vitesses de circulation proposées, conduire en parlant au téléphone (appareil mains libres ou non), conduire en étant fatigué, conduire après avoir bu un ou deux verre(s) d'alcool, et faire un « stop à l'américaine »). Mais le pourcentage de gens, dans chacun de ces sous-groupes, qui adopteraient sur une base régulière l'un ou l'autre de ces comportements s'est dans presque tous les cas avéré relativement limité (en fait, il est la plupart du temps sous la barre du 60%, voire même du 50%). Même à l'intérieur des différents sous-groupes de conducteurs, on ne peut donc pas conclure que ces comportements apparaissent très largement répandus.

Lorsque l'on « resserre » les quinze comportements initialement évalués (ex.: rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h $\Rightarrow$ rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h), on constate un rejet encore bien plus fort. Dans la quasi totalité des cas, au moins 90% des

détenteurs de permis de conduire ont jugé qu'il serait inacceptable, pour eux, de se comporter d'une telle façon. Le seul comportement qui ne fait pas l'objet d'une évaluation aussi unanime est celui qui consiste à circuler à une vitesse inférieure à la vitesse maximale prescrite (« seulement » 70% trouvent ce comportement inacceptable). À strictement parler, les quinze comportements ne sont cependant pas tous aussi fortement condamnés. Certaines conduites sont jugées totalement inacceptables de façon presque unanime (ex.: passer sur un feu complètement rouge), alors que d'autres ne le sont que par une majorité un peu plus réduite des détenteurs de permis de conduire (c'est le cas notamment en ce qui a trait aux vitesses de circulation, et au fait de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main). Il appert également que quelques catégories de personnes jugent un peu moins sévèrement que les autres un certain nombre de ces comportements. Au final cependant, pas un seul des comportements évalués ne bascule du côté de l'acceptation. Quel que soit leur sexe, leur âge, etc., la très vaste majorité des détenteurs de permis de conduire sont d'avis qu'il serait plutôt inacceptable (pas du tout ou peu acceptable), pour eux, de se comporter de semblables façons.

Les détenteurs de permis de conduire n'ont pas une perception complètement erronée de leurs paires. Il s'avère assez manifeste cependant qu'ils ont tendance à croire que les autres conducteurs de la province tolèrent davantage qu'eux – voire même qu'ils acceptent – les comportements que nous leur avons présentés. Ce constat transparait de la surévaluation qu'ils font des comportements adoptés par les autres, mais surtout de la surévaluation qu'ils font du niveau d'acceptabilité que les autres accorderaient à ces comportements.

Si la plupart des détenteurs de permis de conduire n'ont pas pour habitude régulière d'adopter l'un ou l'autre des comportements que nous avons évalués, ils sont nombreux par contre à mentionner qu'il leur arrive assez fréquemment d'observer ces comportements sur la route. Quelques comportements ne leur semblent pas faire partie des pratiques très courantes des conducteurs québécois (tels que le non port de la ceinture de sécurité, le suivi de la vitesse réglementaire, et le dépassement par la droite sur autoroute). Mais ils sont plus de la moitié à considérer qu'il leur arrive souvent, voire même très souvent, d'observer des conducteurs adoptant chacun des autres comportements. Lorsqu'on met en parallèle ce que les détenteurs de permis de conduire disent faire et ce qu'ils disent observer chez les autres conducteurs, on constate que le comportement dont la récurrence serait la plus surévaluée est celui qui consiste à conduire en parlant au téléphone. À l'opposé, les « stops à l'américaine », les différents excès de vitesse, et le non port de la ceinture de sécurité seraient les comportements où la perception

des gens se rapproche le plus de la réalité. Selon toute logique cependant, il y a lieu de penser que même le non port de la ceinture de sécurité demeure jusqu'à un certain point surévalué.

La démonstration la plus convaincante provient cependant de la question dans laquelle on demandait aux détenteurs de permis de conduire de nous indiquer le niveau d'acceptabilité que, selon eux, les autres conducteurs de la province accorderaient aux quinze comportements « resserrés ». En règle générale, les détenteurs de permis de conduire n'ont quand même pas l'impression que les autres conducteurs trouvent ces comportements clairement acceptables. Bon nombre d'entre eux ont néanmoins tendance à penser que les autres ne condamnent pas ces comportements aussi sévèrement qu'eux-mêmes (les autres les jugeraient peu acceptables, plutôt que pas du tout acceptables, par exemple). Il y a bien entendu quelques variantes. Certains comportements sont davantage perçus comme faisant l'objet d'une condamnation sociale (le passage sur feux rouges et le fait de conduire en lisant, notamment, sont généralement vus comme des comportements totalement inacceptables à la fois pour soi et pour autrui), alors que d'autres sont davantage perçus comme jouissant d'un certain niveau d'acceptation sociale. En outre, ce ne sont pas tous les individus qui sont pareillement enclins à penser que les autres ne jugent pas ces comportements aussi sévèrement qu'eux (ce penchant s'avère beaucoup moins présent chez les 65 ans et plus et, à l'inverse, plus présent chez les anglophones, les femmes, les 16 à 34 ans, et les résidents de la grande région de Montréal). Une certaine surévaluation de l'acceptabilité pour autrui se présente néanmoins chez la plupart des détenteurs de permis de conduire, et pour la quasi totalité des comportements examinés. Le comportement où l'on observe globalement la plus grande surévaluation est, encore une fois, celui qui est relatif à l'utilisation du téléphone cellulaire. Il est suivi de quatre comportements que l'on peut tous lier – directement ou indirectement – aux vitesses de circulation : coller le pare-chocs d'un autre véhicule afin que son conducteur accélère ou change de voie, circuler à 130 km/h (zone de 100), circuler à 70 km/h (zone de 50), et circuler à 115 km/h (zone de 90). Dans certains sous-groupes de la population des détenteurs de permis de conduire, la surévaluation est telle qu'ils sont plus de la moitié – ou du moins tout près de la moitié – à penser que les autres conducteurs de la province trouvent ces quatre comportements assez, voire même totalement acceptables.

Notre enquête avait également pour objectif d'examiner systématiquement les variations entre groupes, de manière à repérer l'existence de sous-cultures particulières dans la population des détenteurs de permis de conduire. Les principaux constats à ce chapitre sont les suivants :

Les femmes sont peut-être un peu plus sensibles à l'insécurité routière et à l'importance d'adopter de bonnes pratiques de conduite, mais l'on ne peut certainement pas conclure que leur opinions et leurs comportements diffèrent radicalement de ceux des hommes.

Les réponses des femmes et des hommes se différencient sur un grand nombre de questions. Globalement, les femmes sont un peu plus nombreuses à considérer que les accidents de la route représentent une menace importante pour la société, à se sentir personnellement inquiétées par le risque accidentel, et à adhérer à l'idée que le non respect des règlements peut s'avérer dangereux. Elles sont un peu moins portées que les hommes à adopter les comportements suggérés, et au contraire davantage portées à juger qu'il ne serait pas du tout acceptable, pour elles, d'adopter l'un ou l'autre des comportements « resserrés ». Dans la vaste majorité des cas cependant, les différences que l'on observe dans les réponses des hommes et des femmes ne s'avèrent pas d'une grande ampleur (moins de 10 points de pourcentage). Des distinctions un peu plus marquées apparaissent au regard de quelques comportements particuliers (la conduite consécutive à la consommation d'alcool, les vitesses adoptées sur autoroutes et routes secondaires, et les vitesses jugées insécuritaires sur ces deux derniers types de route) mais même dans ces cas précis, l'écart que l'on observe dans les réponses des hommes et des femmes n'est que de l'ordre de 10 à 20 points de pourcentage, tout au plus. On ne peut donc pas prétendre qu'un fossé culturel sépare les femmes et les hommes. Précisons au surplus que ce constat se vérifie à l'intérieur même des différents groupes d'âge (par exemple, on note effectivement que, sur un certain nombre d'aspects, les réponses des femmes âgées entre 16 et 24 ans diffèrent de celles des hommes du même âge, mais jamais de façon très importante).

Les anglophones sont eux aussi un peu plus sensibles à l'insécurité routière et à l'importance d'adopter de bonnes pratiques de conduite. Ce n'est cependant que dans leur rapport aux autres qu'ils se distinguent un peu plus nettement des francophones.

Les anglophones sont, entre autres, un peu plus nombreux à considérer que les accidents de la route représentent une menace importante pour la société, à avoir le sentiment qu'il est moins sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec, et à s'opposer à l'idée qu'un conducteur qui enfreint le règlement n'est pas nécessairement dangereux. Ils sont un peu

moins portés que les francophones à adopter quelques-uns des comportements suggérés (environ la moitié), et au contraire davantage portés à juger qu'il ne serait pas du tout acceptable, pour eux, d'adopter un certain nombre des comportements « resserrés ». Les vitesses qu'ils jugent potentiellement insécuritaires sur autoroutes et routes secondaires s'avèrent par ailleurs un peu moins élevées. En fait, sur un certain nombre de points, les opinions et les conduites des anglophones tendent à se rapprocher de celles des femmes. Mais cela a également pour corollaire que l'on ne peut conclure que les anglophones se distinguent radicalement des francophones (les écarts que l'on observe dans les réponses des uns et des autres sont la plupart du temps d'ampleur relativement limitée). Un certain clivage apparaît toutefois à deux chapitres. Les anglophones sont bien plus nombreux que les francophones à avoir le sentiment que les autres conducteurs de la province acceptent davantage qu'eux les comportements que nous leur avons présentés. Ajoutons à cela qu'ils ont davantage tendance à adhérer totalement à l'idée que l'on pourrait éviter la plupart des accidents si les conducteurs étaient plus prudents, et à juger que la façon de conduire des Québécois est mauvaise. Par ailleurs, 66% des anglophones – contre « seulement » 47% des francophones – sont d'avis qu'ils courent moins de risque que les autres d'être un jour eux-mêmes responsables d'un accident de la route. S'il y a un certain trait culturel qui semble se profiler de façon un peu plus marquée chez les anglophones, c'est donc celui de penser que « l'enfer c'est les autres ».

L'âge intervient principalement au niveau des normes comportementales. Les 65 ans et plus sont de toute évidence ceux qui adhèrent le plus aux bonnes pratiques de conduite. Mais contrairement à ce que l'on pourrait être tenté de croire, les jeunes ne s'avèrent pas leur parfait pendant opposé. En fait, seuls quelques comportements particuliers obtiennent davantage l'aval des jeunes de 16 à 34 ans.

L'âge influe assez peu sur la perception du phénomène de l'accident routier. On constate bien quelques différences. Par exemple, les 65 ans et plus sont, de loin, ceux qui ont le plus tendance à penser que le manque de surveillance policière contribue en large part à la survenue des accidents. Le groupe des 65 ans et plus est d'ailleurs celui qui s'oppose le plus massivement à l'idée que d'enfreindre le règlement ne s'avère pas nécessairement dangereux. Il est par ailleurs intéressant de noter que les 16 à 24 ans sont, de tous les groupes, ceux qui se sont montrés les plus sensibles à la menace que représente, pour la société, le phénomène des accidents de la route (globalement, ils y sont même davantage sensibles que les femmes et les anglophones). Dans l'ensemble toutefois, on ne peut pas considérer que l'âge s'accompagne de croyances et d'opinions réellement très distinctes en ce qui concerne le phénomène même de l'accident.

Des variations ont par contre été systématiquement enregistrées au chapitre des normes comportementales. Il serait hautement réducteur d'avancer qu'un schéma unique s'est dégagé de ces observations. Différents cas de figure se sont présentés, selon le comportement examiné. Le constat le plus clair et le plus récurrent est à l'effet que les aînés – les 55 ans et plus, mais plus particulièrement encore les 65 ans et plus – apparaissent beaucoup moins portés que les autres à adopter les comportements suggérés, et au contraire bien davantage portés à juger que les différents comportements « resserrés » s'avèrent totalement inacceptables. La conclusion est bien plus variable en ce qui concerne les autres groupes d'âge. Il appert néanmoins que les plus jeunes ne se distinguent pas toujours très nettement de leurs aînés (c'est-à-dire des 35 à 54 ans). Dans la plupart des cas, la bonne majorité des jeunes ont indiqué qu'ils n'adoptent jamais – ou tout au plus que rarement – les comportements suggérés. Et s'ils ne condamnent pas aussi sévèrement que les autres un certain nombre des comportements « resserrés », ils demeurent quand même tous très majoritairement d'avis que ces conduites s'avèrent plutôt inacceptables. En fait, les deux seuls cas où l'on observe un clivage assez net du côté des plus jeunes concernent la conduite en état de fatigue – les deux tiers des 16 à 34 ans conduisent en étant fatigué, ce qui résulte vraisemblablement de leur style de vie particulier –, et les différents excès de vitesse proposés – un peu plus de la moitié d'entre eux disent adopter régulièrement ces vitesses; les jeunes de 16 à 34 ans ont d'ailleurs tendance à situer le seuil du danger dans les zones de 100, de 90 et de 50 km/h à un niveau un peu plus élevé que les autres. On peut ajouter à cela que les 16 à 34 ans se montrent tout de même un peu plus « ouverts » que leurs aînés à l'usage du téléphone cellulaire (avec l'appareil tenu en main), à la conduite consécutive à la consommation d'un ou deux verre(s) d'alcool et, mais uniquement chez les 16 à 24 ans, aux « stops à l'américaine », de même qu'au non port de la ceinture de sécurité.

Il importe de souligner que le groupe des jeunes dont il est question ici se réfère bien à la catégorie des 16 à 24 ans, mais également à celle des 25 à 34 ans. Par ailleurs, le groupe des 16 à 24 ans n'est pas parfaitement homogène en lui-même. Les jeunes de cet âge qui détiennent un permis probatoire se sont en effet montrés beaucoup moins enclins que ceux qui détiennent un permis de conduire régulier à adopter et à approuver un certain nombre de comportements – en l'occurrence, les différents excès de vitesses proposés, la conduite consécutive à la consommation d'alcool, l'usage du téléphone cellulaire (avec l'appareil tenu en main), et le non port de la ceinture de sécurité. On se doit toutefois de relever que parmi les différentes conduites suggérées, ces derniers comportements sont justement ceux qui sont les plus susceptibles de mener à un constat d'infraction. Il y a donc tout lieu de croire que le régime

particulier auquel sont soumis les détenteurs de permis probatoire – tolérance zéro en matière d'alcool et seulement 4 points d'inaptitude, notamment – conditionne en bonne partie leurs pratiques et leurs jugements sur ces questions. On peut dès lors se demander si leurs positions demeureront vraiment les mêmes lorsqu'ils auront acquis les pleins privilèges d'un permis de conduire régulier.

Les conducteurs professionnels et les personnes ayant régulièrement à conduire dans le cadre de leur travail se montrent un peu plus ouverts à certains comportements, mais l'on ne peut pas pour autant conclure qu'ils se distinguent radicalement des conducteurs « ordinaires ».

L'essentiel des variations observées parmi les différents types de conducteurs concerne les comportements que nous leur avons soumis. Globalement, on constate que les personnes qui ont régulièrement à conduire dans le cadre de leur travail et, dans une mesure un peu moindre, les conducteurs professionnels, apparaissent un peu plus enclins que les autres à adopter les divers comportements suggérés. Dans la majorité des cas cependant, leurs réponses ne se distinguent pas de façon très marquée de celles des conducteurs « ordinaires ». Des différences un peu plus importantes ne se sont en fait présentées qu'au regard de cinq comportements particuliers : la conduite en état de fatigue (ce qui est manifestement la conséquence du fait qu'ils peuvent passer de nombreuses heures sur la route), l'usage du téléphone cellulaire (lui aussi sans doute en bonne partie lié à leurs conditions de travail), la conduite à 115-120 km/h sur autoroute, le non port de la ceinture de sécurité et, mais uniquement chez les personnes ayant souvent à conduire dans le cadre de leur travail, la conduite consécutive à la consommation d'un ou deux verre(s) d'alcool. Les questions relatives à l'acceptabilité des comportements « resserrés » et aux vitesses potentiellement insécuritaires montrent qu'au final, ces deux groupes de conducteurs ont surtout tendance à être un peu plus favorables que les autres à l'usage du téléphone cellulaire et aux différentes vitesses proposées sur autoroutes et routes secondaires (ce dernier point s'appliquant plus particulièrement encore aux personnes conduisant régulièrement dans le cadre de leur travail).

Les opinions et les comportements sont à peu près les mêmes d'une région à l'autre du Québec.

Ce n'est qu'au chapitre des comportements que des différences ont été observées entre régions, et encore ces différences s'avèrent-elles très marginales. On constate par exemple que l'usage du téléphone cellulaire au volant est légèrement plus répandu dans les grandes régions de Montréal, de Québec et de l'Ouest de la province, ce qui s'explique sans doute en bonne partie du fait que la téléphonie mobile y est un peu plus présente.⁸⁷ Quelques particularités régionales ont également été enregistrées. Le non port de la ceinture de sécurité – bien que surtout sur une base exceptionnelle – apparaît notamment un peu plus « pratiqué » dans l'Est de la province. Les vitesses de circulation que nous proposons sur autoroutes et routes secondaires (respectivement de 115-120 km/h et de 100-105 km/h) semblent par ailleurs un peu plus courantes dans la grande région de Québec. Dans l'ensemble toutefois, les variations qui se sont présentées entre les régions demeurent très peu nombreuses et presque toujours d'ampleur relativement négligeable.

DISCUSSION

On ne peut sûrement pas conclure que les détenteurs de permis de conduire du Québec ont montré les signes d'une grande tolérance à l'insécurité routière. Il ne fait plus de doute maintenant qu'ils ne sont réellement pas bien informés du nombre de décès et de blessures graves que les accidents de la route engendrent chaque année. Cela n'empêche pas cependant qu'ils considèrent qu'il s'agit là d'un problème social d'importance, qui mérite que l'on s'y attaque et surtout, qui n'est pas nécessairement irrémédiable. Si cette « conscience sociale » ne parvient pas à se traduire par un mouvement de mobilisation citoyenne, c'est de toute évidence en bonne partie en raison du fait que la menace de l'accident ne les atteint pas personnellement. Tel que nous le présumons, les détenteurs de permis de conduire ont assez peu à l'esprit qu'ils pourraient eux-mêmes faire les frais de l'insécurité routière. Un sondage mené pour le compte de la SAAQ appuie d'ailleurs notre constat puisque 87% des personnes qui y ont été interrogées ont indiqué qu'elles se sentent en sécurité lorsqu'elles conduisent sur les routes du Québec (Léger Marketing, 2010).

⁸⁷ Dans notre échantillon, les trois quarts des personnes habitant ces régions possèdent un téléphone cellulaire (contre environ les deux tiers des personnes qui habitent dans l'Est et le Centre du Québec). Une distribution relativement similaire du taux de possession de téléphone mobile a également été observée dans une enquête du CEFRIQ (2010).

En fait, les seules questions où l'on voit poindre, au plan personnel, une certaine forme de tolérance sont celles ayant trait aux comportements de conduite. On se doit de rappeler cependant que cette tolérance s'exprime bien davantage au regard du non respect de certaines règles de conduite qu'à celui de l'insécurité. Il y a sans doute quelques individus que la prise de risque excite mais la très vaste majorité des gens ne souhaitent vraisemblablement pas mettre leur sécurité en péril, et encore moins celle des autres. Les comportements pour lesquels on a pu constater une plus grande « ouverture » – chez un assez grand nombre des détenteurs de permis de conduire ou chez une petite partie d'entre eux seulement – ne sont fort probablement pas tolérés (voire même acceptés) au détriment de la sécurité. Il se peut que ceux qui les adoptent ne soient tout simplement pas conscients du danger auquel ils s'exposent. Il se peut également qu'ils soient conscients du risque, mais qu'ils aient l'impression qu'ils sont à même de bien le contrôler. White et al. (2004) par exemple ont observé que les personnes qui utilisent leur téléphone cellulaire en conduisant ont généralement tendance à penser qu'elles sont moins susceptibles de causer un accident que les autres conducteurs qui adoptent le même comportement.

Mais il faut surtout rappeler que la plupart des comportements que nous avons évalués ne reçoivent pas une très grande approbation de la part des détenteurs de permis de conduire. À l'évidence, la bonne majorité des conducteurs québécois adhèrent assez bien aux préceptes généraux d'une conduite responsable et sécuritaire. La réponse classique face à un tel constat voudrait dès lors que l'on se concentre sur la minorité « déviante » – ceux qui ne bouclent pas toujours leur ceinture de sécurité, ceux qui, ne serait-ce qu'à l'occasion, suivent de très près le véhicule qui est devant eux, ceux qui parlent au téléphone en conduisant, particulièrement s'ils le font avec l'appareil tenu en main, etc. –, que l'on travaille à convaincre ces personnes que de telles conduites s'avèrent potentiellement dangereuses. Ce n'est toutefois pas la seule réponse possible, ni même probablement la plus adéquate.

Le premier obstacle qui entrave l'efficacité d'une telle démarche se trouve dans le fait que les conducteurs fondent leur jugement sur leurs expériences personnelles bien davantage que sur les arguments que leur présentent les experts. L'enseignement de la sécurité routière ne les rejoint qu'épisodiquement alors qu'ils peuvent quotidiennement tirer des leçons de la route. Or, ce que les gens expérimentent sur le terrain leur indique que leur conduite s'avère la plupart du temps sécuritaire; ils enfreignent les limites de vitesse, parlent au téléphone, passent sur un feu « jaune brûlé » sans que ne survienne la moindre conséquence négative. Chaque déplacement qui se termine sans incident leur fait en quelque sorte la démonstration qu'ils sont aptes à maîtriser les

risques potentiels. Les interventions qui ont pour effet de « personnaliser le risque », de prouver aux conducteurs – en recourant par exemple à l’emploi d’un simulateur de conduite – qu’ils ne contrôlent pas leur conduite aussi bien qu’ils ne le pensent peuvent à cet égard s’avérer d’une certaine utilité. De telles techniques ne peuvent cependant qu’avoir une portée relativement limitée.⁸⁸

La seconde limite que présente ce type de démarche c’est qu’elle mise encore et toujours sur la seule crainte de l’accident. Or, il y a de plus en plus de signes à l’effet qu’il vaudrait peut-être mieux tabler sur l’action d’autres types d’émotions telles que la honte, la gêne, ou la culpabilité (Beaulieu, 2009; Fleiter et al., 2010; Wolff, 2006). En d’autres termes, la stratégie devrait consister à mettre de l’avant non pas le risque d’accident, mais bien le risque de nuire à son image et à sa réputation personnelle, le risque d’être jugé négativement parce que l’on se comporte d’une manière (que l’on pense) que les autres ne trouvent pas normale, pas correcte, pas « cool », pas admissible. Chercher à instaurer un sentiment de désapprobation sociale s’avère une stratégie d’autant plus attirante que, même si la plupart des gens peuvent y être sensibles, les jeunes apparaissent plus que tous les autres susceptibles de réagir à une telle « menace » (Durkin et Tolmie, 2010; Fleiter et al., 2010). On revient donc à la question des normes, et plus spécifiquement encore à celle de la surévaluation des normes. On ne peut se sentir honteux de se comporter de la façon X ou Y si l’on croit que nos paires considèrent qu’il s’agit là d’un comportement normal. Pour qu’une telle stratégie fonctionne, il faut que les individus aient l’impression que les mauvaises conduites X et Y ne sont généralement pas approuvées dans la société. Mais manifestement, à l’heure actuelle, ce n’est pas vraiment le cas.

Sans être critiques à l’extrême, les détenteurs de permis de conduire n’ont assurément pas une opinion très positive du comportement des autres. Rappelons que le jugement qu’ils portent quant à la façon de conduire des Québécois balance principalement entre le « juste correcte » et le « assez mauvaise ». Quelques sondages menés pour le compte de la SAAQ montrent eux aussi le plutôt piètre sentiment qu’ils ont à propos de la conduite de leurs congénères. À titre d’exemple, 98% des personnes interrogées dans l’un de ces sondages se considèrent elles-mêmes généralement courtoises sur la route, mais seulement 46% d’entre elles sont d’avis que les autres conducteurs de la province font preuve de courtoisie (Léger Marketing, 2010).

⁸⁸ Sans compter qu’il n’est pas du tout impossible que, dans certains cas, on obtienne l’effet contraire à celui voulu (c’est-à-dire qu’on renforce le sentiment de contrôle au lieu de l’affaiblir).

Un peu paradoxalement, les stratégies de prévention classiques s'avèrent en partie responsables de cette situation. Dans l'intention de sensibiliser la population au danger, on en vient à ne traquer et à ne discuter que de ce qui pose problème sur la route (les conducteurs agressifs, les jeunes qui commettent de grands excès de vitesse, les personnes qui malgré toutes nos interventions se permettent encore de conduire en état d'ébriété, etc.). Sans le vouloir, on se trouve ainsi à renforcer l'idée que les (autres) conducteurs se comportent mal, que les mauvaises conduites sont relativement courantes, que la « délinquance » sur la route se rapproche peut-être davantage de la norme que de l'exception. Plutôt que d'orienter le regard vers la majorité qui approuve les règles de bonne conduite, on attire essentiellement l'attention sur la minorité déviante. On choisit tout naturellement de mettre de l'avant que « 17% des conducteurs qui utilisent un téléphone cellulaire avouent qu'il leur arrive d'écrire ou lire des messages textes en conduisant et [que] parmi eux, près du quart (23%) le font très ou assez souvent » (Léger Marketing, 2011b, p. 26). Le message véhiculé serait tout autre cependant s'il l'on choisissait plutôt de souligner que la plupart des conducteurs québécois (89%) ne se servent jamais de la messagerie texte lorsqu'ils sont au volant.⁸⁹

Il apparaît d'autant plus important de voir à réorienter les perceptions lorsqu'on considère que les normes présumées – ce que l'on *pense* que la majorité des autres font et acceptent – peuvent finir par devenir les normes réelles. Si un certain nombre de jeunes ont tendance à conduire plus vite et à faire des « stops à l'américaine », par exemple, ce n'est sans doute pas tellement parce que cela est inscrit dans leur nature qu'en raison du fait que le message qui est véhiculé depuis longtemps dans la société – y compris, implicitement, dans le discours de la prévention – est à l'effet qu'il est fréquent, et donc normal et attendu, que les jeunes aient une conduite plus rapide que celle de leurs aînés. Plus généralement, les individus peuvent également faire appel aux normes présumées pour justifier un premier écart de conduite (ex.: je peux bien me permettre, pour cette fois, de passer sur un feu « jaune brûlé »; de toute façon il y a plein de gens qui ne se gênent pas pour le faire). Lorsque de plus en plus de conducteurs se font ce type de réflexion, la norme initialement mal évaluée tend progressivement à s'instituer en véritable norme.

⁸⁹ Il n'y a pas ici erreur de calcul. Le pourcentage (17%) relevé dans le rapport de Léger Marketing porte uniquement sur les conducteurs qui ont indiqué posséder et utiliser un téléphone cellulaire. Si on reporte le calcul à l'ensemble des conducteurs interviewés, on constate que 11% des répondants ont mentionné qu'il leur arrive de texter au volant. De surcroît, sur cette même base, la conclusion serait à l'effet que moins de 3% des personnes interrogées texteraient assez ou très souvent en conduisant (le pourcentage restant d'individus le feraient rarement (5%) ou occasionnellement (4%)).

Il y a donc plus d'une raison de croire qu'il pourrait s'avérer tout à fait souhaitable et bénéfique de travailler à corriger les fausses perceptions quant aux comportements qui sont adoptés et approuvés par la bonne majorité des conducteurs québécois.⁹⁰ Évidemment, il ne s'agit pas d'une panacée. L'entreprise peut se révéler plus complexe qu'il n'y paraît à prime abord, et il est assez peu probable qu'elle ait un impact auprès de l'ensemble des détenteurs de permis de conduire (certaines personnes ne se soucient guère d'être éventuellement jugées par leurs paires comme étant « hors normes »). Éduquer et informer les gens de manière à rediriger leurs perceptions à propos du jugement et de la conduite des autres s'avère néanmoins une piste suffisamment prometteuse pour qu'il soit justifié de commencer à travailler dans cette direction.

Nous avons déjà relevé dans la première partie du rapport que des campagnes d'information destinées à corriger les perceptions erronées des individus quant aux normes ayant cours dans leur communauté – au regard du port de la ceinture de sécurité et de la conduite consécutive à la consommation d'alcool, notamment – ont déjà été réalisées aux États-Unis, avec un certain succès (précisons que ces campagnes ciblaient principalement les jeunes conducteurs). Les voies d'information traditionnelles (campagnes d'information, discussions de groupe, conférences, etc.) ne sont cependant pas les seules envisageables. Des études ont montré par exemple qu'une signalisation installée en bord de route indiquant le pourcentage de conducteurs qui se conforment au règlement – c'est-à-dire, par exemple, le pourcentage de conducteurs qui respectent la vitesse autorisée ou celui des conducteurs qui maintiennent une distance intervéhiculaire adéquate – peut contribuer grandement à la réduction des comportements fautifs (Groeger et Chapman, 1997). Toutefois, ces études ont également révélé qu'un tel stratagème ne peut s'avérer efficace qu'en autant que le pourcentage affiché demeure plausible (une semblable signalisation n'a pas d'effet lorsque les comportements qui sont observés autour de soi invalident le message affiché sur le dispositif).

Cette dernière précision soulève l'une des difficulté qui peut se présenter. Quelle que soit la méthode utilisée, pour que de telles interventions fonctionnent il faut que le message apparaisse crédible. La perception de la norme repose pour une bonne partie sur les comportements qui sont observés sur la route (ex.: « Parler au téléphone en tenant l'appareil ça doit être assez acceptable pour les autres parce qu'en ville on en voit beaucoup » (répondant 459)). Or, ce que les gens remarquent sur la route, ce sont justement les mauvais comportements, ce qui les insécurise, les

⁹⁰ D'autres considérations militant en faveur d'une telle stratégie d'action ont également déjà été présentées dans la première partie du rapport (voir p. 20).

irrite, les dérange (ex.: « Ne pas utiliser le clignotant, même la police le fait ! » (répondant no 663)). Comme le soulignait Medevielle (1999), « en matière de comportement, la moyenne n'existe pas. Les comportements extrêmes cachent la part [...] des conducteurs qui se conforment à la norme. » (p. 60). Les comportements corrects ne sont pas rares, et sont même certainement beaucoup plus nombreux que les mauvais. Le problème, c'est que les bons comportements passent le plus souvent inaperçus. Il apparaît donc nécessaire, parallèlement, d'éduquer les gens à voir et à prendre conscience de tout ce qui se fait de bien sur la route. Sans cette prise de conscience, le message à l'effet que la plupart des conducteurs québécois n'endossent pas les mauvaises conduites risque fort de ne pas être cru.

Le message véhiculé ne devrait par ailleurs pas se confiner uniquement à des généralités. Notre enquête indique que les comportements dont le niveau d'acceptation sociale est le plus surévalué sont ceux relatifs à l'usage du téléphone cellulaire et aux vitesses de circulation. Ces deux thématiques s'avèrent certainement appropriées, mais elles ne sont pas des plus simples à traiter.

La vitesse est sans conteste l'élément qui joue le plus grand rôle dans l'accidentalité routière (comme cause d'accident mais aussi comme facteur aggravant).⁹¹ Nul besoin de convaincre les Québécois à ce propos; différents sondages montrent en effet qu'ils considèrent invariablement la vitesse comme étant l'un des plus importants problèmes de sécurité routière (Léger Marketing, 2006, 2009b et 2011a). Il est assez manifeste cependant que les détenteurs de permis de conduire ne perçoivent généralement pas le respect *strict* des limitations de vitesse comme une condition *sine qua non* de prudence et de sécurité. On pourrait dès lors être tenté de croire que le nœud du problème se situe dans le fait que les vitesses que les détenteurs de permis de conduire jugent insécuritaires dévient trop des standards officiels. Mais, comme le faisait remarquer Peretti-Watel (2010), les seuils que les gens associent au risque se situent généralement au-delà de leurs habitudes personnelles. Que certains individus aient l'impression qu'ils pourraient sans danger conduire à 120 km/h dans une zone de 90, par exemple, ne signifie pas qu'ils ont déjà circulé à cette vitesse, ni même qu'ils le feront peut-être un jour (ils peuvent s'en empêcher, notamment, par crainte d'être contrôlés). En fait, ce qui rend cette thématique difficile à traiter, c'est bien davantage parce qu'elle concerne l'un des comportements pour lequel les perceptions sont le plus fortement ancrées. L'un de nos participants résume sans doute assez bien un sentiment relativement général : « Il y a trop de gens qui roulent trop vite » (répondant no 131). Il serait

⁹¹ Sans compter qu'elle peut conditionner d'autres types de comportement. Par exemple, le choix que l'individu peut faire de franchir un feu « jaune brûlé » s'avère en partie fonction de la vitesse à laquelle il arrive à l'intersection.

certainement utopique de penser que l'on pourrait parvenir, par la seule voie de l'information et de l'éducation, à changer radicalement la perception des gens, à instaurer un fort sentiment à l'effet qu'au Québec la population désapprouve massivement les excès de vitesse (d'autant plus que ce n'est pas le cas, dans les faits). Il demeure néanmoins possible de faire un premier pas dans la bonne direction en relevant que la très grande majorité des gens, y incluant parmi les plus jeunes, ne cautionnent pas les excès de vitesse qui sortent des cadres de la limitation de vitesse informelle.

Il peut sans doute s'avérer un peu plus facile de corriger les perceptions d'une partie de la population quant à l'usage du téléphone cellulaire au volant. À ce chapitre, la difficulté se trouve davantage dans le fait que les groupes chez qui cette pratique s'avère quand même un peu plus répandue et acceptée sont notamment ceux pour qui le cellulaire représente un outil de travail (conducteurs professionnels, représentants et techniciens sur la route, hommes et femmes d'affaires, etc.). L'acceptabilité des comportements adoptés sur la route n'est pas façonnée et supportée qu'à l'intérieur même du système routier. L'environnement social, le contexte culturel plus large peut constituer un frein important aux différentes initiatives de changement. D'ailleurs, à l'heure actuelle, les conversations téléphoniques au volant n'incarnent fort probablement que la pointe de l'iceberg :

As new technologies are incorporated into vehicles, drivers will face new behavioral and attention demands (...). Distractions such as cell phones, invehicle entertainment systems, and vehicle-equipped Internet and global positioning systems pose problems that could undermine a culture of safety. (...) Safety gains derived from making cars safer, reducing alcohol-impaired driving and speeding, and increasing safety belt use may be offset by new hazards related to driver distraction, fatigue, or sensory overload. The cry for more efficient mobility will have to be tempered with the need for more safety as the culture of technology (gadgets) begins to overtake the culture of safety. (Sleet et al., 2007, p. 52)

Et les résistances que l'on pourra rencontrer à ce niveau sont vraisemblablement appelées à croître, surtout si l'on considère que les générations futures de conducteurs seront composées de personnes qui sont nées et ont grandi dans la culture de la technologie mobile.

Il ne s'agit pas de dire ici que la partie est perdue d'avance. Simplement faut-il reconnaître que de travailler sur la correction des normes perçues, quel que soit le comportement visé, nécessite à coup sûr une bonne dose de réflexion et d'inventivité.

Vers quel groupe, finalement, devrait-on se tourner en priorité ? Les jeunes de 16 à 34 ans semblent tout naturellement les cibles privilégiés, d'autant plus qu'ils figurent parmi ceux qui ont le plus tendance à surévaluer le niveau d'acceptabilité sociale des comportements que nous leur avons présentés. Il ne fait pas de doute cependant que pratiquement tous les détenteurs de permis de conduire gagneraient à mieux connaître le point de vue de leurs congénères. Faut-il rappeler, d'ailleurs, que l'insécurité routière ne résulte pas que des écarts de conduite de certains jeunes. Si les 16 à 24 ans sont effectivement surreprésentés dans le bilan routier, il n'en demeure pas moins que les 3/4 des accidents avec dommages corporels (décès et blessures) qui surviennent chaque année au Québec impliquent des conducteurs âgés de plus de 25 ans. Ce constat fait de toute évidence lui aussi partie des choses qui ont plutôt tendance à passer inaperçues.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AAA Foundation for Traffic Safety. 2007. *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, 378 p.
Disponible sur Internet :
www.aaafoundation.org/pdf/SafetyCultureSummaryAndSynthesis.pdf
- AAA Foundation for Traffic Safety. 2008. *2008 Traffic Culture Safety Index*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, 65 p.
Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/pdf/2008TSCIndexFinalReport.pdf
- AAA Foundation for Traffic Safety. 2009. *2009 Traffic Culture Safety Index*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, 22 p.
Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/pdf/2009TSCIndexFS.pdf
- AAA Foundation for Traffic Safety. 2010. *2010 Traffic Culture Safety Index*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, 22 p.
Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/pdf/2010TSCIndexFinalReport.pdf
- Åberg, L., G. Afram et M. Nilsson. 2005a. « Perception of other drivers' errors and violations and easiness of error detection ». Dans *The ICTCT-Workshop of 2005 in Helsinki*. Compte-rendus de la 18^e conférence intitulée « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety », Helsinki, Finlande, 7 p.
- Åberg, L., G. Afram et M. Nilsson. 2005b. *Perception of drivers' errors and violations and easiness of error detection*. Document PowerPoint présenté dans le cadre du 18^e conférence intitulée « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety », Helsinki, Finlande, 27 et 28 octobre 2005, 39 p.
- Allen, P. et G. W. Mercer. 2007. « The role of public surveys in measuring program effectiveness and improving road safety ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 93-111.
- Aven, T. 2009. « Safety is the antonym of risk for some perspectives of risk ». *Safety Science*, vol. 47, no 7, p. 925-930.
- Bastid-Brugière, M. et C. Deschamps. 2003. *L'insécurité routière. Les accidents de la route sont-ils une fatalité ?* Paris, France : Académie des Sciences morales et politiques, 108 p.

- Beaulieu, N. 2009. *L'habitude en matière de conduite automobile : une analyse de ses composantes et du rôle qu'elle joue dans le maintien et la régulation des comportements de conduite*. Thèse de doctorat, Montréal, Université de Montréal, 539 p. Disponible sur Internet : <http://hdl.handle.net/1866/3207>
- Böcher, W. 1989. « Principes et méthodes d'une formation adéquate à la sécurité routière ». Dans *La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité*. Rapports introductifs et synthèse des discussions, Séminaire international de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Hambourg, Allemagne, 1 au 3 juin 1988, p. 91-104.
- Bordeleau, B. 2003. *Évolution du bilan routier : Comparaison entre le Québec, l'Ontario, le Canada et les États-Unis – 1970 à 2000*. Québec, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 83 p.
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). 2010. *Sommaire statistique des événements aéronautiques – 2009*. Gatineau, Canada : Bureau de la sécurité des transports du Canada, 19 p.
- CEFRIQ. 2010. « Un fort potentiel pour l'Internet mobile au Québec ». *Netendances 2010*, vol. 1, no 3, 14 p.
- Cialdini, R. B., C. A. Kallgren et R. R. Reno. 1991. « A focus theory of normative conduct : A theoretical refinement and reevaluation of the role of norms in human behavior ». *Advances in Experimental Social Psychology*, vol. 24, p. 201-234.
- Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST). 2010. *Statistiques annuelles 2009*. Québec, Canada : Commission de la santé et de la sécurité au travail, Service de la statistique, Direction de la comptabilité et de la gestion de l'information, 155 p.
- Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST). 2011. *Communiqués. En 2010, 213 travailleurs ont perdu la vie au Québec*. Communiqué de presse en date du 28 avril 2011. Disponible en ligne : http://www.csst.qc.ca/salle_de_presse/actualites/2011/28_avril_deuil.htm
- Comité directeur de la Société canadienne du cancer. 2011. *Statistiques canadiennes sur le cancer 2011*. Toronto, Canada : Société canadienne du cancer, 144 p.
- Cooper, M. D. 2000. « Towards a model of safety culture ». *Safety Science*, vol. 36, no 2, p. 111-136.
- Durkin, K. et A. Tolmie. 2010. *The Development of children's and young people's attitudes to driving : A critical review of the literature*. Road Safety Web Publication no 18. Londres, Royaume-Uni : Department for Transport, 127 p.

- Eby, D. W. et C. R. Bingham. 2007. « Customized driver feedback and traffic-safety culture ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 227-240.
- Factor, R., D. Mahalel, et G. Yair. 2007. « The social accident : A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 39, no 5, p. 914-921.
- Fleiter, J. J., A. Lennon et B. Watson. 2010. « How do other people influence your driving speed ? Exploring the “who” and the “how” of social influences on speeding from a qualitative perspective ». *Transportation Research –Part F*, vol. 13, no 1, p. 49-62.
- Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR). 2006. *Sondage sur la sécurité routière. Connaissances et préoccupations du public en matière de sécurité routière*. Ottawa, Ontario, 19 p.
- Fuller, R., H. Bates, M. Gormley, B. Hannigan, S. Stradling, P. Broughton, N. Kinnear et C. O'Dolan. 2008. *The Conditions for Inappropriate High Speed: A Review of the Research Literature from 1995 to 2006*. Road Safety Research Report 92. Londres, Royaume-Uni : Department for Transport, 96 p.
- Georgiev, N et K. Nolan. 2009. « Understanding and improving safety culture as a part of the overall process of transport safety management ». *Mechanics Transport Communications*, vol. 3, no 0392, p. IV-5 à IV-9.
- Girasek, D. C. 2006. « Would society pay more attention to injuries if the injury control community paid more attention to risk communication science ? ». *Injury Prevention*, vol. 12, no 2, p. 71-73.
- Girasek, D. C. 2007. « Moving America towards evidence-based approaches to traffic safety ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 131-148.
- Gosselin, D., S. Gagnon, A. Stinchcombe et M. Joannisse. 2010. « Comparative optimism among drivers : an intergenerational portrait ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 42, no 2, p. 734-740.
- Groeger, J. A. et P. R Chapman. 1997. « Normative influences on decisions to offend ». *Applied Psychology : an International Review*, vol. 46, no 3, p. 265-285.
- Hale, A. R. 2000. « Culture's confusions ». *Safety Science*, vol. 34, no 1-3, p. 1-14.

- Haukelid, K. 2008. « Theories of (safety) culture revisited – an anthropological approach ». *Safety Science*, vol. 46, no 3, p. 413-426.
- Institut de la statistique du Québec. 2010a. *Population de 15 ans et plus, selon le plus haut degré de scolarité atteint, Canada et provinces, 2006*. Disponible en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolr/tab4_niv_sco_2006.htm
- Institut de la statistique du Québec. 2010b. *Répartition de la population de 15 ans et plus selon le niveau de scolarité, le sexe et le groupe d'âge, Québec, 2006*. Disponible en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolarisation/scol_pop_15_sex_a_qc.htm
- Institut de la statistique du Québec. 2010c. *Population de 25 ans et plus sans diplôme et population avec certificat ou diplôme universitaire, selon le sexe, la langue maternelle et le groupe d'âge, Québec, 2006*. Disponible en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolr/tab2_niv_sco_2006.htm
- Institut de la statistique du Québec. 2010d. *Population de 15 ans et plus selon le plus haut certificat, diplôme ou grade acquis, régions administratives du Québec, 2006*. Disponible en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolarisation/scol_pop_15_diplome_region.htm
- Institut de la statistique du Québec. 2010e. *Taux d'activité selon certains groupes d'âge, moyennes annuelles, Québec, Ontario, Canada, 1976 à 2009*. Disponible en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/march_travl_remnr/parnt_etudn_march_travl/pop_active/a004_1976-2009.htm
- Institut de la statistique du Québec. 2011. *Bref regard sur les nouveaux retraités au Québec et ailleurs au Canada. Résultats cumulés pour 2008 et 2009*. Direction des statistiques du travail et de la rémunération. Montréal, Canada : Institut de la statistique du Québec, 3 p.
- Institut national de santé publique. 2010a. *La mortalité par suicide au Québec : tendances et données récentes. 1981 à 2008*. Québec, Canada : Institut national de santé publique, Direction de la recherche, formation et développement, 19 p.
- Institut national de santé publique. 2010b. *La consommation d'alcool et la santé publique au Québec*. Québec, Canada : Institut national de santé publique, Direction du développement des individus et des communautés, 100 p.
- Johnston, I. 2010. « Beyond “best practice” road safety thinking and systems management – a case for culture change research ». *Safety Science*, vol. 48, no 9, p. 1175-1181.

- Jonasson, M. 1999. « The ritual of courtesy – creating complex or unequivocal places ? ». *Transport Policy*, vol. 6, no 1, p. 47-55.
- Kissinger, J. P. 2007. « Preface ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. i-ii.
- Kissinger, J. P. 2009. « Traffic safety petition ». Dans *Proceedings of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009*, p. 2-4. Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceedings.pdf
- Laberge-Nadeau, C., U. Maag et R. Bourbeau. 1992. « The effects of age and experience on accidents with injuries : should the licensing age be raised? ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 24, no 2, p. 107-116.
- Le Breton, D. 1995. *La sociologie du risque*. Collection « Que sais-je », no 3016. Paris, France : Presses Universitaires de France, 128 p.
- Lee, J. 2009. « Panelists comments ». Dans *Proceedings of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009*, p. 13-15. Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceedings.pdf
- Léger, J.-M. 2010. « Techniques de sondage : la précision d'Internet ». *Le Devoir*, vendredi 9 avril 2010.
- Léger Marketing. 2006. *Étude omnibus. Rapport d'étude sur l'intérêt et les principaux problèmes perçus en matière de sécurité routière au Québec*. Québec, 14 p.
- Léger Marketing. 2009a. *Rapport d'un sondage Omnibus. La perception des Québécois relativement à la sécurité routière*. Rapport final, Québec, 14 p.
- Léger Marketing. 2009b. *Les Québécois et la fatigue au volant. Étude auprès des conducteurs québécois*. Québec, 39 p.
- Léger Marketing. 2010. *Les Québécois et la courtoisie sur la route*. Rapport d'étude présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec. Québec, 73 p.
- Léger Marketing. 2011a. *Les perceptions des Québécois relativement à la sécurité routière*. Rapport d'étude présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec. Québec, 56 p.
- Léger Marketing. 2011b. *Évaluation postcampagne Textos au volant 2011*. Rapport d'analyse. Québec, 142 p.

- Lonero, L. P. 2007. « Finding the next cultural paradigm for road safety ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 1-20.
- Lonero, L. P. 2009. « Panelists comments ». Dans *Proceedings of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009*, p. 13. Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceedings.pdf
- Lund, J. et L. E. Aaro. 2004. « Accident prevention. Presentation of a model placing emphasis on human, structural and cultural factors ». *Safety Science*, vol. 42, no 2, p. 271-324.
- Maag, U., G. Dionne, C. Laberge-Nadeau, R. Bourbeau, D. Desjardins et S. Messier. 1999. *Les effets de la réforme de 1991 sur l'évolution de la prise d'un premier permis de conduire au Québec, 1985-1995*. Montréal, Canada : Université de Montréal, Centre de recherche sur les transports.
- Manfreda, K. L., M. Bosnjak, J. Berzelak, I. Haas et V. Vehovar. 2008. « Web surveys versus other survey modes : A meta-analysis comparing response rates ». *International Journal of Market Research*, vol. 50, no 1, p. 79-104.
- Mannering, F. 2009. « An empirical analysis of driver perceptions of the relationship between speed limits and safety ». *Transportation Research Part F*, vol. 12, no 2, p. 99-106.
- Medevielle, J.-P. 1999. « Véhicule et infrastructure : quels gains de sécurité sont encore possibles ? », dans *La prévention des accidents de la route est-elle une affaire de culture, de formation ou de dissuasion ?*, Actes du colloque organisé à l'occasion du cinquantième anniversaire de La Prévention Routière, Paris, France, 3 et 4 mai 1999, p. 53-64.
- Moeckli, J. et J. D. Lee. 2007. « The making of driving cultures ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 59-76.
- Office québécois de la langue française. 2008. *Rapport sur l'évolution de la situation linguistique au Québec – 2002-2007*. Montréal, Canada : Office québécois de la langue française, 191 p.
- Organisation mondiale de la Santé (OMS). 2004. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé*. M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. Hyder, E. Jarawan et C. Mathers (Dir.). Genève, Suisse : OMS, 62 p.
- Peretti-Watel, P. 2001. « La conduite automobile : un objet de recherche sociologique ». *Archives européennes de sociologie / European Journal of Sociology*, vol. 42, no 2, p. 391-427.
- Peretti-Watel, P. 2010. *La Société du risque*. Collection « Repères ». Paris, France : Éditions La Découverte, 126 p.

- Pichette, F. 1991. *Enquête sur le kilométrage des conducteurs québécois*. Québec, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec, Direction de la statistique, 80 p.
- Pichette, F. et A. Bisson. 1994. *Profils d'accès à un premier permis de conduire : Québec, 1989-1993*. Québec, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des études et analyses.
- Redshaw, S. 2001. « Changing driving behaviour – a cultural approach ». *Australian Journal of Social Issues*, vol. 36, no 4, p. 315-331.
- Régie des rentes du Québec. 2010. *La transition travail-retraite. Données de 1991 à 2007 (2^e édition)*. Québec, Canada : Régie des rentes du Québec, 45 p.
- Sjöberg, L. 2000. « Factors in risk perception ». *Risk Analysis*, vol. 20, no 1, p. 1-11.
- Sleet, D. A., T. B. Dinh-Zarr et A. M. Dellinger. 2007. « Traffic safety in the context of public health and medicine ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States: The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 41-58.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2005. *Dossier statistique. Bilan 2004 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec, Canada : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 209 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2010. *Dossier statistique. Bilan 2009 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec, Canada : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 213 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2011a. *Bilan routier 2010*. 23 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2011b. *Dossier statistique. Bilan 2010 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec, Canada : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 215 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2011c. *Dossier statistique. Bilan routier régional 2010*. Québec, Canada : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 301 p.
- Statistique Canada. 2007. *Région métropolitaine de recensement (RMR) et agglomération de recensement (AR)*. Disponible en ligne : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/ref/dict/geo009-fra.cfm>.
- Statistique Canada. 2009. *Population selon la langue parlée à la maison, par province et territoire (Recensement de 2006 – Québec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan)*. Disponible en ligne : <http://www40.statcan.ca/l02/cst01/demo61b-fra.htm>

- Statistique Canada. 2010a. *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle. 2009*. Ottawa, Canada : Statistique Canada, Division des transports, 47 p.
- Statistique Canada. 2010b. « Principales causes de décès, population totale, selon le sexe, Canada, provinces et territoires, annuel ». Tableau extrait de Statistique Canada, *Tableau 102-0563 : Principales causes de décès, population totale, selon le sexe, Canada, provinces et territoires, annuel, CANSIM (base de données)*. Disponible en ligne : <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/home-accueil?lang=fra>
- Statistique Canada. 2010c. *Homicides et taux d'homicide, par province et territoire*. Disponible en ligne : <http://www40.statcan.ca/l02/cst01/legal12a-fra.htm>
- Summala, H. 1988. « Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications ». *Ergonomics*, vol. 31, no 4, p. 491-506.
- Tardif, F. 2010. *Dossier statistique. Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier – 2000-2009*. Québec, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 203 p.
- Taylor-Gooby, P. 2004. *Psychology, social psychology and risk*. Working Paper no 3. Canterbury, Royaume-Uni : Social Contexts and Responses to Risk Network (SCARR), 26 p.
- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. 2007. *Pratiques exemplaires en recherche sur l'opinion publique. Améliorer la participation des répondants aux sondages téléphoniques*. Ottawa, Canada : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 64 p.
- Trimpop, R. et B. Zimolong. 1998. « Risk Acceptance ». *Encyclopedia of Occupational Health and Safety* (4^e édition). J. M Stellman (Dir.). Genève, Suisse : International Labour Office. Volume II, p. 59.28-59.34.
- U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration (FHWA). 2005. *Traveler Opinion and Perception (TOP) Survey*. Disponible en ligne : <http://www.fhwa.dot.gov/reports/traveleropinions/index.htm>
- Ward, N. 2009. « Traffic safety culture introduction ». Dans *Proceedings of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009*, p. 5-8. Disponible sur Internet : www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceedings.pdf
- Ward, N. J., J. Linkenbach, S. N. Keller et J. Otto. 2010. *White Paper on Traffic Safety Culture* (Draft). White Paper no 2, préparé dans le cadre du programme intitulé « Toward Zero Deaths : A National Strategy on Highway Safety ». Bozeman, MT : Western Transportation Institute, College of Engineering Montana State University, 36 p.

- White, M. P., J. R. Eiser et P. R. Harris. 2004. « Risk perceptions of mobile phone use while driving ». *Risk Analysis*, vol 24, no 2, p. 323-334.
- Wiegmann, D. A., T. L. von Thaden et A. M. Gibbons. 2007. « A review of safety culture theory and its potential application to traffic safety ». Dans *Improving Traffic Safety Culture in the United States : The Journey Forward*. Washington, DC : AAA Foundation for Traffic Safety, p. 113-129.
- Wolff, J. 2006. « Risk, fear, blame, shame and the regulation of public safety ». *Economics and Philosophy*, vol. 22, no 3, p. 409-427.
- World Health Organization (WHO). 2009a. *Global Status Report on Road Safety : Time for Action*. Genève, Suisse : OMS, 287 p.
- World Health Organization (WHO). 2009b. *Changing cultural and social norms supportive of violent behaviour. Series of briefings on violence prevention : The evidence*. Genève, Suisse : OMS, 15 p.
- Zaidel, D. M. 1992. « A modeling perspective on the culture of driving ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 24, no 6, p. 585-597.

ANNEXES

- ♦ Lettre de la Société de l'assurance automobile du Québec (version française)
 - ♦ Lettre de la Fondation CAA-Québec (version française)
 - ♦ Coupon de participation au tirage (version française)
 - ♦ Questionnaire (version française)
 - ♦ Distribution de fréquences (données pondérées)
-

Québec, le 10 janvier 2011

« PRÉNOM NOM »
« NO CIVIQUE, RUE »
« MUNICIPALITÉ, QC »
« CODE POSTAL »

Madame,
Monsieur,

La Fondation CAA-Québec a sollicité la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec dans le but de contacter un certain nombre de personnes pouvant participer à une étude sur la sécurité routière.

Votre nom a été tiré au hasard de nos listes de titulaires de permis de conduire. Nous vous assurons qu'aucune information à votre sujet n'a été communiquée à la Fondation CAA-Québec puisque nous avons procédé nous-mêmes à l'envoi des questionnaires pour le compte de la Fondation qui en assume les frais. De plus, la Fondation nous a assuré que les réponses au questionnaire demeureront anonymes.

Évidemment, vous êtes entièrement libre de participer ou non à cette étude. Néanmoins, nous sommes convaincus que votre participation contribuera à l'amélioration de la sécurité routière au Québec.

La Société de l'assurance automobile du Québec vous remercie à l'avance de votre collaboration.

La directrice des études et
des stratégies en sécurité routière,

Lyne Vézina



Québec, le 10 janvier 2011

Madame,
Monsieur,

La Fondation CAA-Québec a besoin de votre aide afin de réaliser une étude sur la conduite automobile.

Mise en place par CAA-Québec, la Fondation CAA-Québec est un organisme autonome dont la mission première consiste à favoriser la réalisation de recherches, dans l'objectif ultime de contribuer à l'amélioration du bilan routier québécois.

L'enquête que mène actuellement la Fondation vise à mieux connaître les opinions et les habitudes des Québécois et des Québécoises en matière de conduite automobile. Votre collaboration nous apparaît très importante, car votre point de vue pourra nous aider à cibler des pistes d'intervention et à formuler toutes les recommandations d'intérêt public nécessaires.

Vous trouverez ci-joint un questionnaire que nous vous demandons de remplir au meilleur de votre connaissance. Il est essentiel que vous répondiez franchement et spontanément à chacune des questions. Seulement quelques minutes vous seront nécessaires pour compléter l'ensemble du sondage. Vous n'aurez ensuite qu'à retourner le tout, dans les meilleurs délais possibles, à l'aide de l'enveloppe-réponse affranchie ci-jointe.

En guise de remerciement, la Fondation remettra 10 prix de participation de 250 \$. Le tirage au sort de ces 10 prix sera effectué le 25 février 2011 parmi les personnes qui nous auront retourné le coupon de participation qui accompagne également la présente lettre.

Nous tenons à vous préciser que votre questionnaire demeurera anonyme et que seule la Fondation CAA-Québec aura accès aux réponses que vous y inscrirez. Au besoin, vous pourrez obtenir toute l'information concernant cette enquête en communiquant avec la Fondation, au 418 626-6222.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Yvon Lapointe, directeur
Fondation CAA-Québec
444, rue Bouvier
Québec (Québec) G2J 1E3
Tél. : 418 626-6222
Téléc. : 418 626-2345



COUPON DE PARTICIPATION

Si vous désirez participer au tirage des prix de 250 \$, veuillez nous indiquer votre nom de même que le numéro de téléphone où l'on peut facilement vous joindre. Nous pourrons ainsi vous contacter si vous êtes l'un des gagnants.*

Nom : _____

Téléphone : () _____

* Soyez assuré que la Fondation ne communiquera pas votre nom ni votre numéro de téléphone à qui que ce soit. Ces informations nous serviront uniquement à joindre les gagnants.

Remarque : Afin que votre questionnaire demeure anonyme, veuillez nous retourner votre coupon de participation dans l'enveloppe-réponse affranchie ci-jointe.

SONDAGE SUR
LA CONDUITE AUTOMOBILE

COMMENT RÉPONDRE AUX QUESTIONS ?

- ⓐ Vous n'avez qu'à cocher ou à noircir la réponse de votre choix.
- ⓑ Pour les questions où il n'y a pas de choix à cocher ou à noircir, inscrivez simplement votre réponse sur la ligne prévue à cet effet.

- À votre avis, à quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

	PAS DU TOUT	UN PEU	ASSEZ	BEAUCOUP
Le réchauffement climatique	☐	☐	☐	☐
Les accidents d'avion	☐	☐	☐	☐
La situation économique	☐	☐	☐	☐
Le danger d'une attaque terroriste	☐	☐	☐	☐
Les accidents de la route	☐	☐	☐	☐
L'état du système de soins de santé	☐	☐	☐	☐
Les accidents du travail	☐	☐	☐	☐

- Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ?

	NON, CE N'EST PAS UNE PRIORITÉ	ILS DEVRAIENT DÈS MAINTENANT INVESTIR UN PEU PLUS D'ARGENT	ILS DEVRAIENT DÈS MAINTENANT INVESTIR BEAUCOUP PLUS D'ARGENT
Protéger l'environnement	☐	☐	☐
Prévenir les accidents du travail	☐	☐	☐
Rendre les routes plus sécuritaires	☐	☐	☐
Faciliter l'accès aux soins de santé	☐	☐	☐
Stimuler la création d'emploi	☐	☐	☐
Réduire la criminalité	☐	☐	☐

- Les accidents de la route sont dus à plusieurs causes. Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?



	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Les routes mal conçues (pentes, courbes, etc.)	☐	☐	☐	☐
Les routes mal entretenues (nids-de-poule, déneigement, etc.)	☐	☐	☐	☐
Les véhicules en mauvais état (mécanique, pneus, etc.)	☐	☐	☐	☐
La formation insuffisante ou inadéquate des conducteurs	☐	☐	☐	☐
Le manque de surveillance policière	☐	☐	☐	☐
Les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière	☐	☐	☐	☐
La signalisation routière insuffisante ou inadéquate	☐	☐	☐	☐
Les mauvaises conditions météo	☐	☐	☐	☐



• Vous arrive-t-il de...

	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Conduire sans avoir attaché votre ceinture de sécurité ?	☐	☐	☐	☐	☐
Conduire après avoir bu 1 ou 2 verre(s) d'alcool (bière, vin, etc.) au cours d'une même occasion ?	☐	☐	☐	☐	☐
Conduire en étant fatigué ?	☐	☐	☐	☐	☐
Suivre de très près le véhicule qui est devant vous, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic ?	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas faire un arrêt complet (un « stop à l'américaine ») ?	☐	☐	☐	☐	☐
Prendre le volant en vous disant que votre taux d'alcool est probablement proche de la limite (« le 0,08 ») ?	☐	☐	☐	☐	☐
Dépasser par la droite sur une autoroute ?	☐	☐	☐	☐	☐
Conduire en parlant au téléphone (appareil mains libres ou non) ?	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h ?	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h ?	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h ?	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau ?	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie ?	☐	☐	☐	☐	☐
Passer sur un feu qui devient rouge avant que vous ayez fini de traverser (un feu « jaune orange » ou « jaune brûlé ») ?	☐	☐	☐	☐	☐
Changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour de vous ?	☐	☐	☐	☐	☐

• Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?

	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT	TRÈS SOUVENT
Conduire sans avoir attaché leur ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐	☐
Suivre de très près le véhicule qui est devant eux, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas faire un arrêt complet (un « stop à l'américaine »)	☐	☐	☐	☐	☐
Dépasser par la droite sur une autoroute	☐	☐	☐	☐	☐
Conduire en parlant au téléphone	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie	☐	☐	☐	☐	☐
Passer sur un feu qui devient rouge avant qu'ils aient fini de traverser (un feu « jaune orange » ou « jaune brûlé »)	☐	☐	☐	☐	☐
Changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour d'eux	☐	☐	☐	☐	☐

- À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire en adoptant les comportements suivants ?

	PAS DU TOUT ACCEPTABLE	PEU ACCEPTABLE	ASSEZ ACCEPTABLE	TOTALEMENT ACCEPTABLE
Conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché	☐	☐	☐	☐
Conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion	☐	☐	☐	☐
Conduire en étant tellement fatigué que vous « cognez des clous »	☐	☐	☐	☐
Coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie	☐	☐	☐	☐
Voler le tour de quelqu'un à une intersection (« 4 stops »)	☐	☐	☐	☐
Prendre le volant en vous disant que vous avez sûrement un peu dépassé la limite d'alcool	☐	☐	☐	☐
Louvoyer / zigzaguer dans le trafic	☐	☐	☐	☐
Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans votre main	☐	☐	☐	☐
Rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	☐	☐	☐	☐
Dépasser sur des lignes doubles	☐	☐	☐	☐
Passer sur un feu complètement rouge	☐	☐	☐	☐
Conduire en lisant (un message texte, un journal, un magazine, etc.)	☐	☐	☐	☐

- Il fait beau et il n'y a pas beaucoup de trafic. Vous conduisez sur une autoroute dont la vitesse est limitée à 100 km/h. Dans ces conditions, à partir de quelle vitesse pensez-vous que votre conduite pourrait devenir dangereuse ?

Sur une autoroute, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que _____ km/h

- Toujours dans ces mêmes conditions, à partir de quelle vitesse pensez-vous que votre conduite pourrait devenir dangereuse sur une route de campagne limitée à 90 km/h ?

Dans une zone de 90, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que _____ km/h

- Et à partir de quelle vitesse pensez-vous que votre conduite pourrait devenir dangereuse sur une route limitée à 50 km/h dans une ville ou dans un village ?

Dans une zone de 50, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que _____ km/h

- En comparaison avec les autres conducteurs, diriez-vous que le risque que vous soyez un jour **vous-même responsable** d'un accident de la route est :

Plus grand pour vous que pour les autres	À peu près le même	Moins grand pour vous que pour les autres
☐	☐	☐

- De manière générale, avez-vous l'impression que **les autres conducteurs** trouvent acceptable, ou non, de conduire en adoptant les comportements suivants ?

	PAS DU TOUT ACCEPTABLE	PEU ACCEPTABLE	ASSEZ ACCEPTABLE	TOTALEMENT ACCEPTABLE
Conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché	☐	☐	☐	☐
Conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion	☐	☐	☐	☐
Conduire en étant tellement fatigué qu'on « cogne des clous »	☐	☐	☐	☐
Coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie	☐	☐	☐	☐
Voler le tour de quelqu'un à une intersection (« 4 stops »)	☐	☐	☐	☐
Prendre le volant en se disant qu'on a sûrement un peu dépassé la limite d'alcool	☐	☐	☐	☐
Louvoyer / zigzaguer dans le trafic	☐	☐	☐	☐
Conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main	☐	☐	☐	☐
Rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h	☐	☐	☐	☐
Rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau	☐	☐	☐	☐
Dépasser sur des lignes doubles	☐	☐	☐	☐
Passer sur un feu complètement rouge	☐	☐	☐	☐
Conduire en lisant (un message texte, un journal, un magazine, etc.)	☐	☐	☐	☐



- Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser...

	JAMAIS	RAREMENT	PARFOIS	SOUVENT
Que vous risquez d'endommager votre voiture dans un accident ?	☐	☐	☐	☐
Que vous risquez de recevoir une contravention (un « ticket ») ?	☐	☐	☐	☐
Que vous risquez d'être blessé dans un accident ?	☐	☐	☐	☐
Que vous risquez de blesser quelqu'un d'autre dans un accident ?	☐	☐	☐	☐

- Dans l'ensemble, avez-vous l'impression qu'il est plus sécuritaire aujourd'hui de conduire sur les routes du Québec qu'il y a cinq ans ?

Non, je me sens moins en sécurité	C'est à peu près la même chose	Oui, je me sens plus en sécurité	Je ne sais pas, je conduis depuis moins de cinq ans
☐	☐	☐	☐

- Vous considérez que la façon de conduire des Québécois est en général :

Très mauvaise	Assez mauvaise	Juste correcte	Assez bonne	Très bonne
☐	☐	☐	☐	☐

- Êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants ?

	PAS DU TOUT D'ACCORD	PEU D'ACCORD	ASSEZ D'ACCORD	TOTALEMENT D'ACCORD
La plupart des accidents de la route sont évitables	☐	☐	☐	☐
Il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements	☐	☐	☐	☐
Si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents	☐	☐	☐	☐
Un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux	☐	☐	☐	☐
On peut mourir ou être blessé dans un accident même si on conduit toujours de façon prudente	☐	☐	☐	☐

- À votre avis, les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route?

	PLUS DE DÉCÈS QUE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE	À PEU PRÈS LE MÊME NOMBRE DE DÉCÈS	MOINS DE DÉCÈS QUE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE
Le cancer	☐	☐	☐
Les accidents du travail	☐	☐	☐
Le suicide	☐	☐	☐
Les meurtres	☐	☐	☐
Les maladies du cœur	☐	☐	☐

- D'après vous, environ combien de personnes **ont été tuées** au Québec l'année dernière dans un accident de la route ? (Même si vous ne connaissez pas le nombre exact, s'il vous plaît inscrivez le chiffre qui vous vient spontanément à l'esprit.)

_____ personnes ont été tuées l'année dernière

- Environ combien de personnes **ont été gravement blessées** dans un accident de la route au Québec l'année dernière ? (Encore une fois, inscrivez le chiffre qui vous vient spontanément à l'esprit.)

_____ personnes ont été gravement blessées l'année dernière



• Quel est votre sexe ?

☐ Féminin

☐ Masculin

• Dans quel groupe d'âge vous situez-vous ?

☐ 16 à 24 ans

☐ 35 à 44 ans

☐ 55 à 64 ans

☐ 25 à 34 ans

☐ 45 à 54 ans

☐ 65 ans et plus

• Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez atteint ?

☐ Primaire

☐ Secondaire

☐ Collégial (Cégep)

☐ Universitaire

• Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison ?

☐ Français

☐ Anglais

☐ Autre

• Dans quel(le) ville ou village habitez-vous ? _____

• Dans quelle région administrative se trouve la ville ou le village où vous habitez ?

☐ Bas-Saint-Laurent (01)

☐ Nord-du-Québec (10)

☐ Saguenay-Lac-Saint-Jean (02)

☐ Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (11)

☐ Capitale-Nationale (03)

☐ Chaudière-Appalaches (12)

☐ Mauricie (04)

☐ Laval (13)

☐ Estrie (05)

☐ Lanaudière (14)

☐ Montréal (06)

☐ Laurentides (15)

☐ Outaouais (07)

☐ Montérégie (16)

☐ Abitibi-Témiscamingue (08)

☐ Centre-du-Québec (17)

☐ Côte-Nord (09)

☐ Je ne sais pas

• Quelle situation s'applique le mieux à vous ?

☐ Je suis un conducteur professionnel (camionneur, chauffeur de taxi ou d'autobus, livreur, ambulancier, policier)

☐ J'ai assez souvent besoin de conduire dans le cadre de mon travail

☐ Je conduis pour faire l'aller-retour au travail ou à l'école, ou pour les sorties, les commissions ou les vacances

☐ Autre : _____

• Quelle est votre occupation ?

☐ Agriculteur, pêcheur ou éleveur

☐ Étudiant

☐ Artisan, commerçant ou chef d'entreprise

☐ Sans emploi (en chômage ou à la recherche d'emploi)

☐ Cadre supérieur ou profession libérale

☐ À la retraite

☐ Professionnel ou cadre

☐ À la maison à temps plein

☐ Employé de bureau ou de commerce

☐ Autre : _____

☐ Ouvrier



• Depuis combien de temps (approximativement) avez-vous votre permis de conduire ? _____ ans

• S'agit-il d'un permis :

☐ Régulier

☐ d'Apprenti

☐ Probatoire

• En général, vous conduisez :

☐ Tous les jours

☐ Quelques fois par mois

☐ Quelques fois par semaine

☐ Jamais ou très rarement

• Approximativement, combien de kilomètres conduisez-vous par année ?

☐ Moins de 1 000 km

☐ Entre 25 000 et 39 999 km

☐ Entre 1 000 et 9 999 km

☐ Entre 40 000 et 60 000 km

☐ Entre 10 000 et 14 999 km

☐ Plus de 60 000 km

☐ Entre 15 000 et 24 999 km

• Êtes-vous membre de CAA-Québec ?

☐ Non
☐ Oui

☐ Je ne sais pas
☐ Je refuse de répondre

• Avez-vous déjà été impliqué, en tant que conducteur ou passager, dans un accident de la route où il y a eu des morts ou des blessés ?

☐ Non
☐ Oui, une fois

☐ Oui, deux ou trois fois
☐ Oui, quatre fois ou plus

• Au cours des cinq dernières années, avez-vous été impliqué, en tant que conducteur ou passager, dans un accident de la route ayant occasionné des dommages matériels (de la « tôle froissée », mais sans qu'il n'y ait eu de mort ou de blessé) ?

☐ Non
☐ Oui, une fois

☐ Oui, deux ou trois fois
☐ Oui, quatre fois ou plus

• Au cours des cinq dernières années, vous êtes-vous fait arrêter par la police pour une infraction au Code de la sécurité routière (que vous ayez reçu ou non une contravention) ?

☐ Non
☐ Oui, une fois

☐ Oui, deux ou trois fois
☐ Oui, quatre fois ou plus

• Possédez-vous un téléphone cellulaire ?

☐ Non

☐ Oui

• Si oui, êtes-vous équipé d'un dispositif mains libres ?

☐ Non

☐ Oui

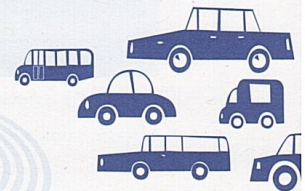
☐ Oui, mais je ne l'utilise pas

• En général, vous consommez de l'alcool (bière, vin, « fort », etc.) :

☐ Régulièrement

☐ De temps à autre

☐ Très rarement ou jamais



100 % de fibres recyclées postconsommation

MERCI DE VOTRE COLLABORATION !

Langue du questionnaire

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Français	1534	89,6	89,6	89,6
	Anglais	178	10,4	10,4	100,0
	Total	1712	100,0	100,0	

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– Le réchauffement climatique –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	152	8,9	9,1	9,1
	Un peu	498	29,1	29,6	38,7
	Assez	563	32,9	33,5	72,2
	Beaucoup	466	27,2	27,8	100,0
	Total	1678	98,0	100,0	
Manquante		34	2,0		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– Les accidents d'avion –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	704	41,1	42,5	42,5
	Un peu	789	46,1	47,5	90,0
	Assez	132	7,7	7,9	97,9
	Beaucoup	35	2,0	2,1	100,0
	Total	1659	96,9	100,0	
Manquante		53	3,1		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– La situation économique –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	78	4,6	4,7	4,7
	Un peu	410	23,9	24,6	29,3
	Assez	735	42,9	44,1	73,3
	Beaucoup	445	26,0	26,7	100,0
	Total	1668	97,4	100,0	
Manquante		44	2,6		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– Le danger d’une attaque terroriste –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	495	28,9	29,8	29,8
	Un peu	837	48,9	50,4	80,3
	Assez	227	13,3	13,7	94,0
	Beaucoup	100	5,8	6,0	100,0
	Total	1659	96,9	100,0	
Manquante		53	3,1		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– Les accidents de la route –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	47	2,7	2,8	2,8
	Un peu	333	19,5	19,9	22,7
	Assez	729	42,6	43,6	66,3
	Beaucoup	564	33,0	33,7	100,0
	Total	1674	97,8	100,0	
Manquante		38	2,2		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– L’état du système de soins de santé –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	45	2,6	2,7	2,7
	Un peu	219	12,8	13,0	15,7
	Assez	583	34,0	34,7	50,4
	Beaucoup	832	48,6	49,6	100,0
	Total	1679	98,1	100,0	
Manquante		33	1,9		
Total		1712	100,0		

À quel point les problèmes suivants menacent-ils le bien-être et la sécurité de la population du Québec ?

– Les accidents du travail –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout	149	8,7	8,9	8,9
	Un peu	860	50,2	51,4	60,4
	Assez	529	30,9	31,7	92,0
	Beaucoup	133	7,8	8,0	100,0
	Total	1672	97,6	100,0	
Manquante		40	2,4		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Protéger l'environnement –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	120	7,0	7,2	7,2
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	858	50,1	51,2	58,4
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	698	40,8	41,6	100,0
	Total	1677	97,9	100,0	
Manquante		35	2,1		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Prévenir les accidents du travail –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	448	26,2	27,0	27,0
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	981	57,3	59,0	86,0
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	233	13,6	14,0	100,0
	Total	1663	97,1	100,0	
Manquante		49	2,9		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Rendre les routes plus sécuritaires –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	115	6,7	6,9	6,9
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	723	42,2	43,3	50,1
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	833	48,7	49,9	100,0
	Total	1671	97,6	100,0	
Manquante		41	2,4		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Faciliter l'accès aux soins de santé –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	40	2,3	2,4	2,4
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	451	26,4	26,8	29,2
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	1191	69,6	70,8	100,0
	Total	1683	98,3	100,0	
Manquante		29	1,7		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Stimuler la création d'emploi –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	137	8,0	8,1	8,1
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	964	56,3	57,4	65,6
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	578	33,7	34,4	100,0
	Total	1679	98,1	100,0	
Manquante		33	1,9		
Total		1712	100,0		

Les municipalités et le gouvernement du Québec devraient-ils investir plus d'argent afin d'atteindre les objectifs suivants ? – Réduire la criminalité –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, ce n'est pas une priorité	305	17,8	18,2	18,2
	Ils devraient dès maintenant investir un peu plus d'argent	896	52,4	53,5	71,7
	Ils devraient dès maintenant investir beaucoup plus d'argent	475	27,7	28,3	100,0
	Total	1677	97,9	100,0	
Manquante		35	2,1		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Les routes mal conçues –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	257	15,0	15,3	15,3
	Parfois	901	52,6	53,8	69,1
	Souvent	391	22,9	23,3	92,5
	Très souvent	126	7,4	7,5	100,0
	Total	1676	97,9	100,0	
Manquante		36	2,1		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Les routes mal entretenues –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	78	4,6	4,7	4,7
	Parfois	658	38,4	39,2	43,9
	Souvent	640	37,4	38,1	82,0
	Très souvent	302	17,6	18,0	100,0
	Total	1678	98,0	100,0	
Manquante		34	2,0		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Les véhicules en mauvais état –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	153	8,9	9,2	9,2
	Parfois	811	47,4	48,6	57,7
	Souvent	542	31,6	32,4	90,2
	Très souvent	164	9,6	9,8	100,0
	Total	1670	97,6	100,0	
Manquante		42	2,4		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– La formation insuffisante ou inadéquate des conducteurs –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	97	5,7	5,8	5,8
	Parfois	529	30,9	31,6	37,4
	Souvent	622	36,3	37,1	74,5
	Très souvent	427	25,0	25,5	100,0
	Total	1676	97,9	100,0	
Manquante		36	2,1		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Le manque de surveillance policière –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	272	15,9	16,3	16,3
	Parfois	676	39,5	40,5	56,8
	Souvent	500	29,2	30,0	86,8
	Très souvent	220	12,8	13,2	100,0
	Total	1668	97,4	100,0	
Manquante		44	2,6		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	6	0,3	0,3	0,3
	Parfois	162	9,5	9,6	9,9
	Souvent	582	34,0	34,4	44,3
	Très souvent	943	55,1	55,7	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– La signalisation routière insuffisante ou inadéquate –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	425	24,8	25,4	25,4
	Parfois	895	52,3	53,5	78,9
	Souvent	262	15,3	15,6	94,5
	Très souvent	92	5,4	5,5	100,0
	Total	1674	97,8	100,0	
Manquante		38	2,2		
Total		1712	100,0		

Dans quelle mesure croyez-vous que les causes suivantes sont responsables d'accidents ?

– Les mauvaises conditions météo –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Rarement	55	3,2	3,2	3,2
	Parfois	661	38,6	39,3	42,5
	Souvent	629	36,7	37,3	79,9
	Très souvent	339	19,8	20,1	100,0
	Total	1683	98,3	100,0	
Manquante		29	1,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de conduire sans avoir attaché votre ceinture de sécurité ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1354	79,1	79,5	79,5
	Rarement	227	13,3	13,3	92,8
	Parfois	90	5,3	5,3	98,1
	Souvent	17	1,0	1,0	99,1
	Très souvent	15	0,9	0,9	100,0
	Total	1704	99,5	100,0	
Manquante		8	0,5		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de conduire après avoir bu 1 ou 2 verre(s) d'alcool au cours d'une même occasion ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	691	40,4	40,7	40,7
	Rarement	491	28,7	28,9	69,5
	Parfois	434	25,3	25,5	95,0
	Souvent	76	4,4	4,5	99,5
	Très souvent	8	0,5	0,5	100,0
	Total	1700	99,3	100,0	
Manquante		12	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de conduire en étant fatigué ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	272	15,9	16,1	16,1
	Rarement	688	40,2	40,7	56,7
	Parfois	602	35,2	35,6	92,3
	Souvent	114	6,7	6,7	99,0
	Très souvent	16	1,0	1,0	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de suivre de très près le véhicule qui est devant vous, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	763	44,6	44,8	44,8
	Rarement	617	36,0	36,2	81,1
	Parfois	264	15,4	15,5	96,6
	Souvent	49	2,8	2,9	99,5
	Très souvent	9	0,5	0,5	100,0
	Total	1702	99,4	100,0	
Manquante		10	0,6		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de ne pas faire un arrêt complet ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	406	23,7	23,9	23,9
	Rarement	603	35,2	35,5	59,4
	Parfois	492	28,7	29,0	88,4
	Souvent	153	8,9	9,0	97,4
	Très souvent	44	2,6	2,6	100,0
	Total	1698	99,2	100,0	
Manquante		14	0,8		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de prendre le volant en vous disant que votre taux d'alcool est probablement proche de la limite ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1277	71,1	71,7	71,7
	Rarement	317	18,5	18,7	90,3
	Parfois	141	8,2	8,3	98,6
	Souvent	20	1,2	1,2	99,8
	Très souvent	3	0,2	0,2	100,0
	Total	1698	99,2	100,0	
Manquante		14	0,8		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de dépasser par la droite sur une autoroute ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	973	56,8	57,2	57,2
	Rarement	476	27,8	28,0	85,2
	Parfois	216	12,6	12,7	97,9
	Souvent	30	1,7	1,8	99,7
	Très souvent	5	0,3	0,3	100,0
	Total	1700	99,3	100,0	
Manquante		12	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de conduire en parlant au téléphone ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1026	60,0	60,5	60,5
	Rarement	326	19,0	19,2	79,7
	Parfois	226	13,2	13,3	93,0
	Souvent	85	4,9	5,0	98,0
	Très souvent	34	2,0	2,0	100,0
	Total	1697	99,1	100,0	
Manquante		15	0,9		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	287	16,8	16,9	16,9
	Rarement	389	22,7	22,9	39,9
	Parfois	435	25,4	25,7	65,6
	Souvent	363	21,2	21,4	87,0
	Très souvent	220	12,9	13,0	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	215	12,6	12,7	12,7
	Rarement	424	24,8	25,0	37,7
	Parfois	507	29,6	29,9	67,7
	Souvent	359	21,0	21,2	88,9
	Très souvent	189	11,0	11,1	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	169	9,9	10,0	10,0
	Rarement	414	24,2	24,5	34,5
	Parfois	476	27,8	28,1	62,6
	Souvent	396	23,1	23,4	86,0
	Très souvent	236	13,8	14,0	100,0
	Total	1691	98,8	100,0	
Manquante		21	1,2		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	133	7,8	7,9	7,9
	Rarement	364	21,3	21,4	29,3
	Parfois	447	26,1	26,4	55,7
	Souvent	501	29,2	29,5	85,2
	Très souvent	252	14,7	14,8	100,0
	Total	1697	99,1	100,0	
Manquante		15	0,9		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	911	53,2	53,6	53,6
	Rarement	555	32,4	32,6	86,2
	Parfois	174	10,2	10,2	96,4
	Souvent	48	2,8	2,8	99,2
	Très souvent	13	0,8	0,8	100,0
	Total	1701	99,3	100,0	
Manquante		11	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de passer sur un feu qui devient rouge avant que vous ayez fini de traverser ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	407	23,8	24,0	24,0
	Rarement	863	50,4	50,8	74,8
	Parfois	370	21,6	21,8	96,6
	Souvent	54	3,1	3,2	99,7
	Très souvent	4	0,2	0,3	100,0
	Total	1697	99,1	100,0	
Manquante		15	0,9		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il de changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour de vous ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1151	67,2	67,6	67,6
	Rarement	473	27,6	27,8	95,3
	Parfois	60	3,5	3,5	98,9
	Souvent	15	0,9	0,9	99,7
	Très souvent	4	0,3	0,3	100,0
	Total	1704	99,5	100,0	
Manquante		8	0,5		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Conduire sans avoir attaché leur ceinture de sécurité –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	381	22,2	22,5	22,5
	Rarement	559	32,7	33,0	55,5
	Parfois	565	33,0	33,4	88,9
	Souvent	151	8,8	8,9	97,8
	Très souvent	37	2,2	2,2	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Suivre de très près le véhicule qui est devant eux, même s'il n'y a pas beaucoup de trafic –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	46	2,7	2,7	2,7
	Rarement	144	8,4	8,5	11,2
	Parfois	559	32,6	32,8	44,0
	Souvent	720	42,0	42,3	86,3
	Très souvent	233	13,6	13,7	100,0
	Total	1702	99,4	100,0	
Manquante		10	0,6		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Ne pas faire un arrêt complet –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	39	2,3	2,3	2,3
	Rarement	114	6,6	6,7	9,0
	Parfois	510	29,8	30,0	39,0
	Souvent	726	42,4	42,6	81,6
	Très souvent	313	18,3	18,4	100,0
	Total	1702	99,4	100,0	
Manquante		10	0,6		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Dépasser par la droite sur une autoroute –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	133	7,8	7,9	7,9
	Rarement	385	22,5	22,7	30,6
	Parfois	658	38,4	38,8	69,3
	Souvent	367	21,4	21,6	91,0
	Très souvent	153	9,0	9,0	100,0
	Total	1696	99,1	100,0	
Manquante		16	0,9		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Conduire en parlant au téléphone –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	57	3,3	3,4	3,4
	Rarement	125	7,3	7,4	10,7
	Parfois	403	23,6	23,7	34,5
	Souvent	679	39,7	40,0	74,4
	Très souvent	434	25,4	25,6	100,0
	Total	1699	99,3	100,0	
Manquante		13	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Rouler à 115 ou à 120 km/h dans une zone de 100 km/h –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	25	1,5	1,5	1,5
	Rarement	60	3,5	3,5	5,0
	Parfois	186	10,9	11,0	16,0
	Souvent	696	40,7	41,0	56,9
	Très souvent	732	42,7	43,1	100,0
	Total	1699	99,3	100,0	
Manquante		13	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Rouler à 100 ou à 105 km/h dans une zone de 90 km/h –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	21	1,2	1,3	1,3
	Rarement	66	3,8	3,9	5,1
	Parfois	229	13,4	13,5	18,6
	Souvent	673	39,3	39,6	58,1
	Très souvent	711	41,5	41,9	100,0
	Total	1700	99,3	100,0	
Manquante		12	0,7		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Rouler à 60 km/h dans une zone de 50 km/h –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	24	1,4	1,4	1,4
	Rarement	79	4,6	4,7	6,1
	Parfois	227	13,3	13,4	19,5
	Souvent	642	37,5	37,9	57,4
	Très souvent	721	42,1	42,6	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Rouler à la vitesse affichée sur le panneau même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	88	5,2	5,2	5,2
	Rarement	526	30,7	31,1	36,3
	Parfois	616	36,0	36,4	72,6
	Souvent	354	20,7	20,9	93,5
	Très souvent	109	6,4	6,5	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

**Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Ne pas utiliser le clignotant avant de tourner ou de changer de voie –**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	44	2,6	2,6	2,6
	Rarement	152	8,9	8,9	11,5
	Parfois	532	31,1	31,4	42,9
	Souvent	635	37,1	37,4	80,3
	Très souvent	335	19,5	19,7	100,0
	Total	1698	99,2	100,0	
Manquante		14	0,8		
Total		1712	100,0		

**Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Passer sur un feu qui devient rouge avant qu'ils aient fini de traverser –**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	34	2,0	2,0	2,0
	Rarement	188	11,0	11,0	13,1
	Parfois	603	35,2	35,4	48,5
	Souvent	610	35,6	35,8	84,3
	Très souvent	267	15,6	15,7	100,0
	Total	1703	99,5	100,0	
Manquante		9	0,5		
Total		1712	100,0		

**Vous arrive-t-il d'observer chez les autres conducteurs les comportements suivants ?
– Changer de voie sans avoir pris le temps de bien regarder ce qui se passe autour d'eux –**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	63	3,7	3,7	3,7
	Rarement	267	15,6	15,8	19,6
	Parfois	699	40,9	41,4	60,9
	Souvent	476	27,8	28,2	89,1
	Très souvent	184	10,8	10,9	100,0
	Total	1691	98,8	100,0	
Manquante		21	1,2		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1338	78,2	78,4	78,4
	Peu acceptable	320	18,7	18,7	97,1
	Assez acceptable	38	2,2	2,2	99,3
	Totalement acceptable	11	0,7	0,7	100,0
	Total	1707	99,7	100,0	
Manquante		5	0,3		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1364	79,7	80,0	80,0
	Peu acceptable	292	17,0	17,1	97,1
	Assez acceptable	45	2,7	2,7	99,8
	Totalement acceptable	4	0,2	0,2	100,0
	Total	1706	99,6	100,0	
Manquante		6	0,4		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire en étant tellement fatigué que « vous cognez des clous » ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1378	80,5	80,7	80,7
	Peu acceptable	315	18,4	18,5	99,2
	Assez acceptable	12	0,7	0,7	99,9
	Totalement acceptable	2	0,1	0,1	100,0
	Total	1707	99,7	100,0	
Manquante		5	0,3		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1261	73,7	73,8	73,8
	Peu acceptable	386	22,6	22,6	96,3
	Assez acceptable	56	3,3	3,3	99,6
	Totalement acceptable	6	0,4	0,4	100,0
	Total	1710	99,9	100,0	
Manquante		2	0,1		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de voler le tour de quelqu'un à une intersection ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1079	63,0	63,3	63,3
	Peu acceptable	591	34,5	34,6	97,9
	Assez acceptable	33	1,9	1,9	99,8
	Totalement acceptable	3	0,2	0,2	100,0
	Total	1705	99,6	100,0	
Manquante		7	0,4		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de prendre le volant en vous disant que vous avez sûrement un peu dépassé la limite d'alcool ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1472	86,0	86,3	86,3
	Peu acceptable	215	12,5	12,6	98,8
	Assez acceptable	16	0,9	0,9	99,8
	Totalement acceptable	4	0,2	0,2	100,0
	Total	1706	99,7	100,0	
Manquante		6	0,3		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de louvoyer / zigzaguer dans le trafic ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1304	76,2	76,4	76,4
	Peu acceptable	358	20,9	21,0	97,4
	Assez acceptable	42	2,5	2,5	99,8
	Totalement acceptable	3	0,2	0,2	100,0
	Total	1706	99,7	100,0	
Manquante		6	0,3		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans votre main ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1013	59,2	59,4	59,4
	Peu acceptable	530	30,9	31,1	90,5
	Assez acceptable	143	8,4	8,4	98,9
	Totalement acceptable	19	1,1	1,1	100,0
	Total	1705	99,6	100,0	
Manquante		7	0,4		
Total		1712	100,0		

**À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de
rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1034	60,4	60,6	60,6
	Peu acceptable	518	30,3	30,4	91,0
	Assez acceptable	127	7,4	7,4	98,5
	Totalement acceptable	26	1,5	1,5	100,0
	Total	1705	99,6	100,0	
Manquante		7	0,4		
Total		1712	100,0		

**À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de
rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	946	55,3	55,4	55,4
	Peu acceptable	610	35,6	35,8	91,2
	Assez acceptable	124	7,3	7,3	98,5
	Totalement acceptable	25	1,5	1,5	100,0
	Total	1706	99,6	100,0	
Manquante		6	0,4		
Total		1712	100,0		

**À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de
rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1051	61,4	61,8	61,8
	Peu acceptable	544	31,8	32,0	93,8
	Assez acceptable	89	5,2	5,2	99,0
	Totalement acceptable	17	1,0	1,0	100,0
	Total	1701	99,3	100,0	
Manquante		11	0,7		
Total		1712	100,0		

**À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de
rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	439	25,6	25,7	25,7
	Peu acceptable	747	43,6	43,8	69,5
	Assez acceptable	374	21,8	21,9	91,4
	Totalement acceptable	146	8,5	8,6	100,0
	Total	1706	99,7	100,0	
Manquante		6	0,3		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de dépasser sur des lignes doubles ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1339	78,2	78,6	78,6
	Peu acceptable	326	19,1	19,2	97,7
	Assez acceptable	34	2,0	2,0	99,7
	Totalement acceptable	4	0,3	0,3	100,0
	Total	1704	99,5	100,0	
Manquante		8	0,5		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de passer sur un feu complètement rouge ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1659	96,9	97,1	97,1
	Peu acceptable	44	2,6	2,6	99,7
	Assez acceptable	1	0,1	0,1	99,8
	Totalement acceptable	3	0,2	0,2	100,0
	Total	1708	99,8	100,0	
Manquante		4	0,2		
Total		1712	100,0		

À quel point considérez-vous qu'il serait acceptable, ou non, pour vous de conduire en lisant ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1577	92,1	92,5	92,5
	Peu acceptable	120	7,0	7,0	99,5
	Assez acceptable	4	0,2	0,2	99,7
	Totalement acceptable	4	0,3	0,3	100,0
	Total	1705	99,6	100,0	
Manquante		7	0,4		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de conduire en permettant qu'un passager ne soit pas attaché ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	632	36,9	37,3	37,3
	Peu acceptable	780	45,5	46,0	83,3
	Assez acceptable	265	15,5	15,6	99,0
	Totalement acceptable	18	1,0	1,0	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de conduire après avoir bu 3 ou 4 verres d'alcool au cours d'une même occasion ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	661	38,6	39,1	39,1
	Peu acceptable	675	39,4	39,9	78,9
	Assez acceptable	337	19,7	19,9	98,9
	Totalement acceptable	19	1,1	1,1	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de conduire en étant tellement fatigué qu'on « cogne de clous » ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	709	41,4	42,0	42,0
	Peu acceptable	756	44,2	44,8	86,7
	Assez acceptable	211	12,3	12,5	99,2
	Totalement acceptable	13	0,8	0,8	100,0
	Total	1689	98,7	100,0	
Manquante		23	1,3		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de coller le pare-chocs d'un autre véhicule pour que le conducteur accélère ou change de voie ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	527	30,8	31,1	31,1
	Peu acceptable	592	34,6	34,9	66,1
	Assez acceptable	490	28,6	28,9	95,0
	Totalement acceptable	85	5,0	5,0	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de voler le tour de quelqu'un à une intersection ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	476	27,8	28,1	28,1
	Peu acceptable	763	44,6	45,1	73,3
	Assez acceptable	398	23,2	23,5	96,8
	Totalement acceptable	54	3,2	3,2	100,0
	Total	1691	98,8	100,0	
Manquante		21	1,2		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de prendre le volant en se disant qu'on a sûrement un peu dépassé la limite d'alcool ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	703	41,1	41,6	41,6
	Peu acceptable	636	37,1	37,6	79,1
	Assez acceptable	311	18,2	18,4	97,5
	Totalement acceptable	42	2,5	2,5	100,0
	Total	1692	98,8	100,0	
Manquante		20	1,2		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de louvoyer / zigzaguer dans le trafic ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	605	35,3	35,8	35,8
	Peu acceptable	653	38,2	38,7	74,5
	Assez acceptable	371	21,7	22,0	96,5
	Totalement acceptable	59	3,5	3,5	100,0
	Total	1688	98,6	100,0	
Manquante		24	1,4		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de conduire en parlant au téléphone en tenant l'appareil dans la main ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	393	23,0	23,3	23,3
	Peu acceptable	505	29,5	29,9	53,2
	Assez acceptable	632	36,9	37,4	90,7
	Totalement acceptable	157	9,2	9,3	100,0
	Total	1686	98,5	100,0	
Manquante		26	1,5		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de rouler à 130 km/h dans une zone de 100 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	412	24,1	24,3	24,3
	Peu acceptable	624	36,4	36,8	61,2
	Assez acceptable	551	32,2	32,5	93,7
	Totalement acceptable	106	6,2	6,3	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de rouler à 115 km/h dans une zone de 90 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	375	21,9	22,2	22,2
	Peu acceptable	670	39,2	39,6	61,8
	Assez acceptable	537	31,4	31,7	93,5
	Totalement acceptable	110	6,4	6,5	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	425	24,8	25,2	25,2
	Peu acceptable	667	39,0	39,5	64,7
	Assez acceptable	509	29,8	30,2	94,9
	Totalement acceptable	86	5,0	5,1	100,0
	Total	1688	98,6	100,0	
Manquante		24	1,4		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de rouler en dessous de la limite de vitesse même s'il n'y a pas beaucoup de trafic et qu'il fait beau ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	461	26,9	27,2	27,2
	Peu acceptable	740	43,2	43,7	71,0
	Assez acceptable	402	23,5	23,8	94,7
	Totalement acceptable	89	5,2	5,3	100,0
	Total	1692	98,8	100,0	
Manquante		20	1,2		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de dépasser sur des lignes doubles ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	707	41,3	41,8	41,8
	Peu acceptable	666	38,9	39,3	81,1
	Assez acceptable	279	16,3	16,5	97,6
	Totalement acceptable	41	2,4	2,4	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de passer sur un feu complètement rouge ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	1104	64,5	65,3	65,3
	Peu acceptable	458	26,8	27,1	92,3
	Assez acceptable	111	6,5	6,5	98,9
	Totalement acceptable	19	1,1	1,1	100,0
	Total	1691	98,8	100,0	
Manquante		21	1,2		
Total		1712	100,0		

Avez-vous l'impression que les autres conducteurs trouvent acceptable, ou non, de conduire en lisant ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout acceptable	975	57,0	57,9	57,9
	Peu acceptable	497	29,0	29,5	87,3
	Assez acceptable	183	10,7	10,8	98,2
	Totalement acceptable	31	1,8	1,8	100,0
	Total	1686	98,5	100,0	
Manquante		26	1,5		
Total		1712	100,0		

Sur une autoroute, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que...

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	80 km/h	1	0,1	0,1	0,1
	90 km/h	7	0,4	0,4	0,5
	92,5* km/h	1	0,1	0,1	0,5
	95 km/h	1	0,0	0,0	0,6
	100 km/h	111	6,5	6,5	7,1
	102 km/h	1	0,0	0,0	7,2
	102,5 km/h	1	0,1	0,1	7,2
	105 km/h	18	1,1	1,1	8,3
	107,5 km/h	2	0,1	0,1	8,4
	108 km/h	1	0,0	0,0	8,4
	109 km/h	1	0,0	0,0	8,5
	110 km/h	198	11,5	11,7	20,1
	112 km/h	1	0,0	0,0	20,2
	112,5 km/h	1	0,1	0,1	20,2
	115 km/h	160	9,3	9,4	29,7
	117 km/h	1	0,0	0,0	29,7
	117,5 km/h	2	0,1	0,1	29,8
	118 km/h	12	0,7	0,7	30,5
	120 km/h	625	36,5	36,9	67,5
	122 km/h	2	0,1	0,1	67,6
	125 km/h	92	5,4	5,4	73,0
	127 km/h	1	0,1	0,1	73,1
	127,5 km/h	2	0,1	0,1	73,2
	130 km/h	278	16,3	16,4	89,6
	135 km/h	17	1,0	1,0	90,6
	140 km/h	123	7,2	7,3	97,9
	145 km/h	3	0,2	0,2	98,1
	150 km/h	16	0,9	1,0	99,0
	160 km/h	9	0,5	0,5	99,5
	170 km/h	1	0,1	0,1	99,6
	180 km/h	3	0,2	0,2	99,8
	200 km/h	4	0,2	0,2	100,0
	Total	1693	98,9	100,0	
Manquante		19	1,1		
Total		1712	100,0		

* Les réponses qui correspondaient à un intervalle (ex.: « Entre 90 et 95 km/h ») ont été ramenées à la moyenne de l'intervalle (ex.: 92,5 km/h).

Dans une zone de 90, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que...

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	60 km/h	1	0,0	0,0	0,0
	70 km/h	4	0,2	0,2	0,3
	75 km/h	2	0,1	0,1	0,4
	80 km/h	16	0,9	0,9	1,3
	85 km/h	1	0,0	0,0	1,4
	87,5 km/h	1	0,0	0,0	1,4
	90 km/h	236	13,8	13,9	15,3
	92 km/h	2	0,1	0,1	15,4
	95 km/h	61	3,6	3,6	19,0
	97 km/h	3	0,2	0,2	19,2
	97,5 km/h	4	0,2	0,2	19,4
	98 km/h	1	0,1	0,1	19,5
	100 km/h	565	33,0	33,3	52,8
	102 km/h	1	0,1	0,1	52,9
	102,5 km/h	1	0,1	0,1	53,0
	103 km/h	1	0,0	0,0	53,0
	105 km/h	113	6,6	6,6	59,7
	107 km/h	1	0,1	0,1	59,7
	107,5 km/h	1	0,0	0,0	59,8
	108 km/h	4	0,2	0,2	60,0
	110 km/h	368	21,5	21,7	81,7
	112 km/h	2	0,1	0,1	81,8
	112,5 km/h	1	0,1	0,1	81,8
	115 km/h	86	5,0	5,1	86,9
	117,5 km/h	2	0,1	0,1	87,0
	120 km/h	168	9,8	9,9	96,9
	125 km/h	12	0,7	0,7	97,7
	130 km/h	29	1,7	1,7	99,4
	140 km/h	7	0,4	0,4	99,8
	160 km/h	4	0,2	0,2	100,0
	Total	1694	98,9	100,0	
Manquante		18	1,1		
Total		1712	100,0		

Dans une zone de 50, ma conduite serait dangereuse si ma vitesse était plus grande que...

			Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	30	km/h	2	0,1	0,1	0,1
	35	km/h	1	0,1	0,1	0,2
	40	km/h	8	0,5	0,5	0,7
	45	km/h	3	0,2	0,2	0,8
	47,5	km/h	1	0,1	0,1	0,9
	50	km/h	395	23,1	23,3	24,2
	52	km/h	1	0,1	0,1	24,3
	52,5	km/h	1	0,1	0,1	24,3
	53	km/h	1	0,1	0,1	24,4
	54	km/h	1	0,1	0,1	24,5
	55	km/h	129	7,5	7,6	32,1
	57,5	km/h	5	0,3	0,3	32,4
	58	km/h	1	0,0	0,0	32,5
	60	km/h	593	34,6	35,0	67,5
	62	km/h	3	0,2	0,2	67,6
	62,5	km/h	2	0,1	0,1	67,7
	65	km/h	138	8,0	8,1	75,9
	67,5	km/h	1	0,1	0,1	75,9
	70	km/h	290	16,9	17,1	93,0
	75	km/h	31	1,8	1,9	94,9
	80	km/h	67	3,9	4,0	98,9
	85	km/h	4	0,2	0,2	99,1
	90	km/h	15	0,9	0,9	100,0
	Total		1694	98,9	100,0	
Manquante			18	1,1		
Total			1712	100,0		

En comparaison avec les autres conducteurs, diriez-vous que le risque que vous soyez un jour vous-même responsable d'un accident de la route est :

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus grand pour vous que pour les autres	42	2,5	2,5	2,5
	À peu près le même	819	47,9	48,3	50,8
	Moins grand pour vous que pour les autres	833	48,7	49,2	100,0
	Total	1695	99,0	100,0	
Manquante		17	1,0		
Total		1712	100,0		

**Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser
que vous risquez d'endommager votre voiture dans un accident ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	456	26,6	26,7	26,7
	Rarement	573	33,5	33,6	60,3
	Parfois	488	28,5	28,6	88,9
	Souvent	188	11,0	11,1	100,0
	Total	1706	99,6	100,0	
Manquante		6	0,4		
Total		1712	100,0		

**Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser
que vous risquez de recevoir une contravention ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	294	17,2	17,3	17,3
	Rarement	732	42,8	43,0	60,2
	Parfois	514	30,0	30,2	90,4
	Souvent	164	9,6	9,6	100,0
	Total	1704	99,5	100,0	
Manquante		8	0,5		
Total		1712	100,0		

**Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser
que vous risquez d'être blessé dans un accident ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	314	18,3	18,5	18,5
	Rarement	641	37,4	37,7	56,1
	Parfois	545	31,9	32,0	88,2
	Souvent	202	11,8	11,8	100,0
	Total	1702	99,4	100,0	
Manquante		10	0,6		
Total		1712	100,0		

**Quand vous conduisez, vous arrive-t-il de penser
que vous risquez de blesser quelqu'un d'autre dans un accident ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	424	24,8	24,9	24,9
	Rarement	636	37,2	37,3	62,1
	Parfois	442	25,8	25,9	88,1
	Souvent	204	11,9	11,9	100,0
	Total	1706	99,6	100,0	
Manquante		6	0,4		
Total		1712	100,0		

**Avez-vous l'impression qu'il est plus sécuritaire aujourd'hui de conduire
sur les routes du Québec qu'il y a cinq ans ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non, je me sens moins en sécurité	418	24,4	24,5	24,5
	C'est à peu près la même chose	969	56,6	56,9	81,5
	Oui, je me sens plus en sécurité	194	11,3	11,4	92,9
	Je ne sais pas, je conduis depuis moins de cinq ans	122	7,1	7,1	100,0
	Total	1702	99,4	100,0	
Manquante		10	0,6		
Total		1712	100,0		

Vous considérez que la façon de conduire des Québécois est en général...

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Très mauvaise	94	5,5	5,6	5,6
	Assez mauvaise	605	35,4	36,2	41,9
	Juste correcte	653	38,1	39,0	80,9
	Assez bonne	307	18,0	18,4	99,3
	Très bonne	12	0,7	0,7	100,0
	Total	1672	97,6	100,0	
Manquante		40	2,4		
Total		1712	100,0		

**Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
La plupart des accidents de la route sont évitables**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout d'accord	33	1,9	2,0	2,0
	Peu d'accord	170	9,9	10,1	12,1
	Assez d'accord	1066	62,3	63,6	75,7
	Totalement d'accord	408	23,8	24,3	100,0
	Total	1677	98,0	100,0	
Manquante		35	2,0		
Total		1712	100,0		

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
Il est plus important de suivre le trafic que de « coller » aux règlements

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout d'accord	216	12,6	12,9	12,9
	Peu d'accord	578	33,8	34,6	47,5
	Assez d'accord	695	40,6	41,6	89,1
	Totalement d'accord	182	10,6	10,9	100,0
	Total	1672	97,7	100,0	
Manquante		40	2,3		
Total		1712	100,0		

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
Si les conducteurs étaient plus prudents, on pourrait éviter la plupart des accidents

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout d'accord	8	0,5	0,5	0,5
	Peu d'accord	62	3,6	3,7	4,2
	Assez d'accord	773	45,1	45,9	50,0
	Totalement d'accord	841	49,1	50,0	100,0
	Total	1684	98,4	100,0	
Manquante		28	1,6		
Total		1712	100,0		

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
Un conducteur qui ne respecte pas le règlement n'est pas nécessairement dangereux

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout d'accord	554	32,4	32,9	32,9
	Peu d'accord	604	35,3	35,9	68,7
	Assez d'accord	425	24,8	25,2	94,0
	Totalement d'accord	102	5,9	6,0	100,0
	Total	1685	98,4	100,0	
Manquante		27	1,6		
Total		1712	100,0		

Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant :
On peut mourir ou être blessé dans un accidents même si on conduit toujours de façon prudente

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout d'accord	14	0,8	0,8	0,8
	Peu d'accord	28	1,6	1,7	2,5
	Assez d'accord	413	24,1	24,5	27,0
	Totalement d'accord	1232	71,9	73,0	100,0
	Total	1687	98,6	100,0	
Manquante		25	1,4		
Total		1712	100,0		

Les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? – Le cancer –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus de décès que les accidents de la route	1258	73,5	74,9	74,9
	À peu près le même nombre de décès	310	18,1	18,5	93,4
	Moins de décès que les accidents de la route	110	6,4	6,6	100,0
	Total	1679	98,1	100,0	
Manquante		33	1,9		
Total		1712	100,0		

Les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? – Les accidents du travail–

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus de décès que les accidents de la route	63	3,7	3,8	3,8
	À peu près le même nombre de décès	341	19,9	20,5	24,3
	Moins de décès que les accidents de la route	1259	73,5	75,7	100,0
	Total	1663	97,1	100,0	
Manquante		49	2,9		
Total		1712	100,0		

Les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? – Le suicide –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus de décès que les accidents de la route	232	13,6	14,0	14,0
	À peu près le même nombre de décès	463	27,1	27,9	41,8
	Moins de décès que les accidents de la route	968	56,5	58,2	100,0
	Total	1663	97,2	100,0	
Manquante		49	2,8		
Total		1712	100,0		

Les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? – Les meurtres –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus de décès que les accidents de la route	82	4,8	5,0	5,0
	À peu près le même nombre de décès	266	15,6	16,0	21,0
	Moins de décès que les accidents de la route	1313	76,7	79,0	100,0
	Total	1662	97,1	100,0	
Manquante		50	2,9		
Total		1712	100,0		

Les causes de mortalité suivantes provoquent-elles chaque année au Québec plus, autant ou moins de décès que les accidents de la route ? – Les maladies du cœur –

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Plus de décès que les accidents de la route	800	46,7	47,8	47,8
	À peu près le même nombre de décès	575	33,6	34,4	82,2
	Moins de décès que les accidents de la route	297	17,3	17,8	100,0
	Total	1672	97,7	100,0	
Manquante		40	2,3		
Total		1712	100,0		

Environ combien de personnes ont été tuées au Québec l'année dernière dans un accident de la route ?

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
7	1	0,1	0,1	76	1	0,1	13,8
10	1	0,1	0,1	77	1	0,1	13,8
12	1	0,1	0,2	78	1	0,1	13,9
15	1	0,0	0,2	80	9	0,6	14,5
16	1	0,0	0,3	82	1	0,1	14,6
18	1	0,0	0,3	85	1	0,1	14,6
19	1	0,1	0,4	87	2	0,1	14,7
20	14	0,8	1,2	89	1	0,1	14,8
21	1	0,1	1,3	90	12	0,7	15,5
22	1	0,1	1,4	92	2	0,1	15,6
23	4	0,3	1,6	95	2	0,1	15,8
24	2	0,1	1,7	96	4	0,3	16,0
25	15	0,9	2,6	99	1	0,0	16,1
27	3	0,2	2,8	100	150	9,0	25,1
27,5	1	0,0	2,8	102	1	0,1	25,1
28	2	0,1	3,0	104	1	0,1	25,2
29	2	0,1	3,1	105	1	0,1	25,3
30	18	1,1	4,2	109	1	0,1	25,4
31	1	0,0	4,2	110	3	0,2	25,6
32	1	0,1	4,3	111	1	0,1	25,7
33	2	0,1	4,4	112	1	0,1	25,7
35	11	0,6	5,1	114	1	0,1	25,8
36	3	0,2	5,3	115	6	0,3	26,2
37	1	0,1	5,3	116	1	0,0	26,2
39	1	0,0	5,4	118	1	0,1	26,3
40	18	1,1	6,4	120	22	1,3	27,6
42	3	0,2	6,6	123	1	0,1	27,6
45	1	0,0	6,7	125	12	0,7	28,4
48	1	0,0	6,7	127	1	0,1	28,4
49	1	0,1	6,8	130	13	0,8	29,2
50	56	3,4	10,2	133	1	0,0	29,2
54	1	0,0	10,2	134	1	0,0	29,3
55	3	0,2	10,4	136	1	0,1	29,3
56	1	0,0	10,4	140	4	0,2	29,6
57	1	0,1	10,5	141	1	0,1	29,6
60	19	1,2	11,7	145	3	0,2	29,8
65	2	0,1	11,8	150	93	5,6	35,4
69	1	0,1	11,9	159	1	0,0	35,4
70	14	0,9	12,8	160	2	0,1	35,5
73	1	0,1	12,8	163	2	0,1	35,7
75	14	0,9	13,7	165	1	0,1	35,7

Environ combien de personnes ont été tuées ? – suite

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
170	1	0,0	35,8	397	1	0,1	61,4
171	1	0,1	35,9	400	60	3,6	65,0
175	6	0,4	36,2	420	1	0,0	65,0
180	3	0,2	36,4	423	1	0,0	65,1
185	2	0,1	36,5	425	1	0,0	65,1
187	1	0,0	36,5	428	1	0,1	65,2
190	1	0,1	36,6	430	1	0,0	65,2
200	160	9,6	46,2	435	2	0,1	65,3
220	2	0,1	46,4	438	1	0,0	65,3
225	5	0,3	46,7	440	1	0,1	65,4
230	1	0,0	46,7	450	13	0,8	66,2
231	1	0,1	46,8	459	1	0,1	66,3
232	1	0,0	46,8	475	1	0,0	66,3
235	1	0,0	46,8	496	1	0,1	66,4
240	1	0,0	46,9	500	131	7,9	74,3
245	2	0,1	47,0	502	1	0,1	74,3
250	76	4,6	51,6	512	1	0,0	74,4
260	2	0,1	51,7	515	2	0,1	74,5
270	1	0,0	51,8	520	1	0,1	74,6
272	1	0,1	51,9	525	1	0,0	74,6
275	6	0,3	52,2	530	1	0,0	74,7
280	3	0,2	52,4	550	11	0,7	75,3
286	2	0,1	52,5	560	2	0,1	75,4
289	1	0,0	52,5	575	2	0,1	75,5
300	94	5,7	58,2	580	1	0,0	75,6
310	1	0,1	58,3	600	40	2,4	78,0
317	2	0,1	58,4	613	1	0,0	78,0
320	1	0,0	58,4	620	1	0,0	78,0
325	2	0,1	58,5	625	1	0,1	78,1
330	4	0,2	58,7	630	1	0,1	78,2
335	1	0,1	58,8	650	3	0,2	78,3
342	1	0,1	58,9	685	1	0,1	78,4
350	28	1,7	60,6	700	20	1,2	79,6
358	1	0,1	60,7	750	8	0,5	80,1
360	4	0,2	60,9	760	1	0,1	80,2
365	2	0,1	61,0	762	1	0,1	80,3
375	1	0,0	61,0	800	28	1,7	82,0
380	1	0,0	61,1	806	1	0,0	82,0
385	2	0,1	61,2	825	1	0,0	82,0
390	1	0,1	61,3	826	1	0,0	82,1
395	1	0,0	61,3	830	1	0,1	82,1

Environ combien de personnes ont été tuées ? – suite et fin

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
850	3	0,2	82,3
854	1	0,0	82,3
880	1	0,1	82,4
900	3	0,2	82,6
950	3	0,2	82,7
1000	82	4,9	87,7
1095	1	0,0	87,7
1100	1	0,1	87,8
1147	1	0,1	87,8
1187	1	0,1	87,9
1200	16	0,9	88,8
1250	1	0,1	88,9
1305	1	0,0	89,0
1400	1	0,1	89,0
1490	1	0,1	89,1
1500	30	1,8	90,9
1600	1	0,1	91,0
1700	2	0,1	91,1
1750	1	0,1	91,2
1898	1	0,0	91,2
2000	45	2,7	93,9
2300	1	0,1	94,0
2500	11	0,6	94,7
2600	1	0,0	94,7
2670	1	0,1	94,8
2800	1	0,0	94,8

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
3000	9	0,5	95,3
3400	1	0,0	95,4
3500	4	0,2	95,6
4000	3	0,2	95,8
4258	1	0,1	95,8
5000	19	1,2	97,0
5384	1	0,1	97,1
6000	3	0,2	97,3
8000	2	0,1	97,4
8659	1	0,1	97,5
10 000	15	0,9	98,3
12 532	1	0,1	98,4
15 000	6	0,3	98,8
20 000	2	0,1	98,8
23 000	2	0,1	98,9
25 000	3	0,2	99,1
35 000	1	0,1	99,2
40 000	1	0,0	99,2
50 000	4	0,2	99,4
100 000	6	0,3	99,8
120 000	1	0,1	99,9
200 000	1	0,1	99,9
1 000 000	1	0,1	100,0
Total	1667		
Manquante	45		

**Environ combien de personnes ont été gravement blessées dans un accident de la route
au Québec l'année dernière ?**

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
9	1	0,0	0,0	150	45	2,7	13,9
10	3	0,2	0,2	153	1	0,1	13,9
15	2	0,1	0,4	155	1	0,0	14,0
16	1	0,1	0,4	165	1	0,1	14,1
20	7	0,4	0,8	175	5	0,3	14,4
23	1	0,1	0,9	180	4	0,2	14,6
25	2	0,1	1,0	200	72	4,3	18,9
27,5	1	0,0	1,1	202	1	0,1	19,0
30	4	0,2	1,3	204	1	0,1	19,1
35	1	0,1	1,4	210	1	0,0	19,1
40	10	0,6	2,0	215	1	0,0	19,2
45	4	0,2	2,2	220	1	0,0	19,2
48	1	0,1	2,3	222	1	0,0	19,3
50	17	1,0	3,3	225	3	0,2	19,4
54	1	0,1	3,4	230	1	0,1	19,5
55	2	0,1	3,5	240	3	0,2	19,7
56	1	0,0	3,6	246	1	0,0	19,7
60	9	0,5	4,1	250	27	1,6	21,4
66	1	0,0	4,1	275	2	0,1	21,5
69	1	0,1	4,2	280	1	0,1	21,6
70	2	0,1	4,4	288	1	0,1	21,7
75	10	0,6	4,9	298	1	0,0	21,7
78	1	0,1	5,0	300	77	4,6	26,3
80	9	0,5	5,5	320	1	0,1	26,4
85	1	0,1	5,6	330	1	0,1	26,5
90	1	0,1	5,7	333	1	0,0	26,5
93	1	0,1	5,8	340	1	0,1	26,6
95	1	0,1	5,8	345	1	0,0	26,7
99	1	0,1	5,9	350	33	2,0	28,6
100	51	3,0	9,0	375	2	0,1	28,8
101	1	0,1	9,0	380	2	0,1	28,9
104	1	0,1	9,1	386	1	0,1	29,0
110	4	0,3	9,4	400	55	3,3	32,3
113	1	0,1	9,4	428	1	0,1	32,4
118	1	0,1	9,5	450	7	0,4	32,8
120	15	0,9	10,4	460	1	0,1	32,9
123	1	0,1	10,5	475	1	0,0	32,9
124	2	0,1	10,5	486	1	0,1	33,0
125	6	0,4	10,9	500	116	7,0	40,0
130	3	0,2	11,1	515	1	0,0	40,0
141	2	0,1	11,2	550	3	0,2	40,2

Environ combien de personnes ont été gravement blessées ? – suite

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
580	1	0,0	40,2	1500	87	5,2	67,9
600	41	2,4	42,7	1550	2	0,1	68,0
650	2	0,1	42,8	1580	1	0,1	68,0
675	1	0,0	42,8	1600	1	0,1	68,1
680	1	0,1	42,9	1607	1	0,0	68,2
700	27	1,7	44,5	1632	2	0,1	68,3
703	1	0,0	44,6	1660	1	0,1	68,3
725	1	0,0	44,6	1700	1	0,1	68,4
749	1	0,1	44,7	1750	3	0,2	68,6
750	17	1,0	45,7	1800	11	0,7	69,2
760	1	0,1	45,7	1849	1	0,0	69,3
800	38	2,3	48,1	1850	1	0,1	69,3
814	1	0,1	48,1	1852	1	0,0	69,4
815	1	0,1	48,2	1900	1	0,0	69,4
850	8	0,5	48,7	2000	133	8,0	77,4
862	1	0,1	48,7	2100	6	0,4	77,8
870	1	0,1	48,8	2200	4	0,2	78,0
875	1	0,1	48,9	2250	1	0,1	78,1
895	2	0,1	49,0	2300	1	0,0	78,1
900	8	0,5	49,5	2400	3	0,2	78,3
965	1	0,1	49,5	2450	1	0,1	78,4
1000	163	9,8	59,3	2500	39	2,3	80,7
1013	2	0,1	59,4	2600	2	0,1	80,8
1028	1	0,1	59,5	2700	1	0,1	80,9
1050	2	0,1	59,6	2853	1	0,1	81,0
1097	1	0,1	59,7	2900	1	0,1	81,1
1100	5	0,3	60,0	3000	59	3,5	84,6
1111	1	0,0	60,1	3017	1	0,0	84,6
1147	1	0,1	60,1	3098	1	0,1	84,7
1200	27	1,6	61,7	3110	1	0,0	84,7
1215	1	0,0	61,8	3200	1	0,1	84,8
1235	1	0,1	61,9	3400	1	0,0	84,9
1250	4	0,2	62,1	3405	1	0,1	84,9
1253	1	0,1	62,1	3440	1	0,0	85,0
1260	1	0,0	62,2	3482	1	0,1	85,0
1300	4	0,2	62,4	3500	5	0,3	85,4
1350	1	0,0	62,4	3700	1	0,1	85,4
1400	1	0,1	62,5	3750	1	0,0	85,5
1450	1	0,0	62,5	3800	1	0,0	85,5
1460	1	0,1	62,6	4000	23	1,4	86,9
1477	1	0,1	62,7	4200	1	0,0	86,9

Environ combien de personnes ont été gravement blessées ? – suite et fin

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
4500	1	0,1	87,0	30 000	2	0,1	98,0
5000	59	3,5	90,5	35 000	1	0,0	98,0
5300	1	0,0	90,6	40 000	1	0,1	98,1
5500	1	0,1	90,6	43 000	1	0,1	98,2
6000	5	0,3	90,9	45 000	1	0,1	98,3
6400	1	0,1	91,0	50 000	9	0,5	98,8
6500	2	0,1	91,2	54 750	1	0,1	98,9
7000	10	0,6	91,8	55 000	1	0,0	98,9
7500	3	0,2	91,9	60 000	2	0,1	99,0
8000	9	0,6	92,5	70 000	1	0,1	99,1
8245	1	0,1	92,6	75 000	1	0,1	99,2
9000	2	0,1	92,7	80 000	2	0,1	99,3
9800	1	0,1	92,8	100 000	3	0,2	99,4
10 000	39	2,3	95,1	125 000	1	0,0	99,5
10 500	1	0,0	95,1	150 000	1	0,1	99,5
12 000	4	0,2	95,3	200 000	1	0,1	99,6
12 750	1	0,1	95,4	250 000	1	0,1	99,7
15 000	13	0,8	96,2	300 000	3	0,2	99,9
15 700	1	0,1	96,3	500 000	1	0,1	99,9
16 000	1	0,0	96,3	700 000	1	0,1	100,0
20 000	13	0,8	97,1				
23 000	2	0,1	97,2	Total	1661		
24 000	1	0,1	97,3	Manquante	51		
25 000	9	0,6	97,8				

Quel est votre sexe ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Féminin	817	47,8	48,2	48,2
	Masculin	878	51,3	51,8	100,0
	Total	1695	99,0	100,0	
Manquante		17	1,0		
Total		1712	100,0		

Dans quel groupe d'âge vous situez-vous?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	16 à 24 ans	207	12,1	12,2	12,2
	25 à 34 ans	282	16,5	16,6	28,8
	35 à 44 ans	296	17,3	17,4	46,2
	45 à 54 ans	366	21,4	21,6	67,8
	55 à 64 ans	296	17,3	17,4	85,2
	65 ans et plus	252	14,7	14,8	100,0
	Total	1699	99,2	100,0	
Manquante		13	0,8		
Total		1712	100,0		

Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez atteint ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Primaire	60	3,5	3,6	3,6
	Secondaire	567	33,1	33,5	37,1
	Collégial	525	30,6	31,0	68,1
	Universitaire	538	31,5	31,9	100,0
	Total	1690	98,7	100,0	
Manquante		22	1,3		
Total		1712	100,0		

Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Français	1496	87,4	88,3	88,3
	Anglais	171	10,0	10,1	98,4
	Autre	27	1,6	1,6	100,0
	Total	1694	99,0	100,0	
Manquante		18	1,0		
Total		1712	100,0		

Dans quel(le) ville ou village habitez-vous ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	438 municipalités répertoriées (non détaillées ici)	1600	93,5	100,0	100,0
	Total	1600	93,5	100,0	
Manquante		112	6,5		
Total		1712	100,0		

Taille de la municipalité de résidence

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	0 à 999 habitants	69	4,0	4,3	4,3
	1 000 à 4 999 habitants	239	14,0	14,9	19,2
	5 000 à 9 999 habitants	118	6,9	7,4	26,6
	10 000 à 49 999 habitants	372	21,7	23,2	49,8
	50 000 à 99 999 habitants	145	8,5	9,0	58,8
	100 000 habitants et plus	660	38,5	41,2	100,0
	Total	1603	93,6	100,0	
Manquante		109	6,4		
Total		1712	100,0		

Dans quelle région administrative se trouve la ville ou le village où vous habitez ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Bas-Saint-Laurent (01)	58	3,4	3,4	3,4
	Saguenay-Lac-Saint-Jean (02)	75	4,4	4,4	7,8
	Capitale-Nationale (03)	193	11,3	11,4	19,2
	Mauricie (04)	67	3,9	3,9	23,2
	Estrie (05)	84	4,9	4,9	28,1
	Montréal (06)	272	15,9	16,0	44,1
	Outaouais (07)	78	4,6	4,6	48,8
	Abitibi-Témiscamingue (08)	27	1,6	1,6	50,4
	Côte-Nord (09)	18	1,0	1,0	51,4
	Nord-du-Québec (10)	4	0,2	0,2	51,7
	Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (11)	19	1,1	1,1	52,8
	Chaudière-Appalaches (12)	108	6,3	6,4	59,1
	Laval (13)	74	4,3	4,4	63,5
	Lanaudière (14)	99	5,8	5,8	69,3
	Laurentides (15)	122	7,1	7,2	76,5
	Montérégie (16)	324	19,0	19,1	95,7
	Centre-du-Québec (17)	73	4,3	4,3	100,0
	Total	1695	99,0	100,0	
Manquante		17	1,0		
Total		1712	100,0		

Grande région d'habitation

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Montréal RMR	644	37,6	39,1	39,1
	Québec RMR	189	11,0	11,5	50,5
	Est du Québec	202	11,8	12,3	62,8
	Centre du Québec	293	17,1	17,8	80,6
	Ouest du Québec	320	18,7	19,4	100,0
	Total	1647	96,2	100,0	
Manquante		65	3,8		
Total		1712	100,0		

Quelle situation s'applique le mieux à vous ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Je suis un conducteur professionnel	78	4,6	4,6	4,6
	J'ai assez souvent besoin de conduire dans le cadre de mon travail	220	12,9	13,0	17,6
	Je conduis pour faire l'aller-retour au travail ou à l'école, ou pour les sorties, les commissions ou les vacances	1394	81,4	82,4	100,0
	Total	1692	98,9	100,0	
Manquante		20	1,1		
Total		1712	100,0		

Quelle est votre occupation ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Agriculteur, pêcheur ou éleveur	19	1,1	1,1	1,1
	Artisan, commerçant ou chef d'entreprise	51	3,0	3,1	4,2
	Cadre supérieur ou profession libérale	47	2,8	2,8	7,0
	Professionnel ou cadre	342	20,0	20,5	27,5
	Employé de bureau, de commerce ou d'entreprise de service	281	16,4	16,9	44,4
	Ouvrier ou technicien	157	9,2	9,4	53,8
	Étudiant	181	10,6	10,9	64,6
	Sans emploi (en chômage ou à la recherche d'emploi)	38	2,2	2,3	66,9
	À la retraite	368	21,5	22,1	89,0
	À la maison à temps plein	55	3,2	3,3	92,3
	Conducteur professionnel, représentant ou technicien sur la route	87	5,1	5,2	97,6
	Autres	41	2,4	2,4	100,0
	Total	1669	97,5	100,0	
Manquante		43	2,5		
Total		1712	100,0		

Depuis combien d'années avez-vous votre permis de conduire ?

Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé	Réponse inscrite	Effectifs	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
0,5	4	0,2	0,2	32	33	1,9	61,7
0,75	10	0,6	0,8	33	28	1,7	63,4
1	48	2,9	3,7	34	43	2,6	65,9
1,25	6	0,4	4,1	35	66	3,9	69,8
1,5	11	0,6	4,7	36	31	1,8	71,7
1,75	1	0,1	4,8	37	37	2,2	73,9
2	26	1,5	6,3	38	39	2,3	76,2
2,5	1	0,1	6,4	39	12	0,7	76,9
2,75	12	0,7	7,1	40	86	5,1	82,1
3	25	1,5	8,6	41	15	0,9	82,9
3,5	1	0,1	8,7	42	22	1,3	84,2
4	31	1,8	10,5	43	20	1,2	85,4
5	30	1,8	12,3	44	24	1,4	86,8
6	19	1,1	13,4	45	44	2,6	89,4
7	26	1,5	14,9	46	18	1,1	90,5
8	32	1,9	16,9	47	20	1,2	91,7
9	25	1,5	18,3	48	12	0,7	92,4
10	61	3,6	21,9	49	5	0,3	92,7
11	15	0,9	22,9	50	40	2,4	95,1
12	24	1,4	24,3	51	2	0,1	95,2
13	25	1,5	25,7	52	10	0,6	95,8
14	22	1,3	27,1	53	7	0,4	96,2
15	56	3,3	30,4	54	6	0,4	96,5
16	17	1,0	31,4	55	17	1,0	97,5
17	29	1,7	33,1	56	4	0,2	97,7
18	29	1,7	34,8	57	2	0,1	97,9
19	14	0,8	35,7	58	3	0,2	98,1
20	54	3,2	38,9	59	1	0,0	98,1
21	25	1,5	40,4	60	16	0,9	99,0
22	27	1,6	41,9	61	4	0,3	99,3
23	28	1,7	43,6	62	3	0,2	99,4
24	23	1,4	45,0	63	4	0,2	99,7
25	54	3,2	48,2	64	1	0,1	99,7
26	25	1,5	49,7	65	3	0,2	99,9
27	15	0,9	50,6	66	1	0,1	100,0
28	33	2,0	52,6	67	1	0,0	100,0
29	12	0,7	53,3	Total	1685		
30	90	5,4	58,7	Manquante	27		
31	18	1,1	59,7				

De quel type de permis s'agit-il ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Régulier	1602	93,6	94,0	94,0
	Apprenti	19	1,1	1,1	95,1
	Probatoire	84	4,9	4,9	100,0
	Total	1705	99,6	100,0	
Manquante		7	0,4		
Total		1712	100,0		

En général, vous conduisez :

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tous les jours	1237	72,2	72,8	72,8
	Quelques fois par semaine	375	21,9	22,1	94,8
	Quelques fois par mois	70	4,1	4,1	98,9
	Jamais ou très rarement	18	1,1	1,1	100,0
	Total	1699	99,3	100,0	
Manquante		13	0,7		
Total		1712	100,0		

Combien de kilomètres conduisez-vous par année?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Moins de 1 000 km	113	6,6	6,7	6,7
	Entre 1 000 et 9 999 km	352	20,5	20,7	27,4
	Entre 10 000 et 14 999 km	350	20,5	20,7	48,0
	Entre 15 000 et 24 999 km	488	28,5	28,7	76,8
	Entre 25 000 et 39 999 km	257	15,0	15,1	91,9
	Entre 40 000 et 60 000 km	94	5,5	5,5	97,4
	Plus de 60 000 km	44	2,6	2,6	100,0
	Total	1697	99,1	100,0	
Manquante		15	0,9		
Total		1712	100,0		

Êtes-vous membre de CAA-Québec ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	1132	66,1	66,4	66,4
	Oui	526	30,7	30,8	97,2
	Je ne sais pas	36	2,1	2,1	99,3
	Je refuse de répondre	12	0,7	0,7	100,0
	Total	1706	99,7	100,0	
Manquante		6	0,3		
Total		1712	100,0		

**Avez-vous déjà été impliqué, en tant que conducteur ou passager,
dans un accident de la route où il y a eu des morts ou des blessés ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	1501	87,7	88,5	88,5
	Oui, une fois	166	9,7	9,8	98,3
	Oui, deux ou trois fois	27	1,6	1,6	99,9
	Oui, quatre fois ou plus	2	0,1	0,1	100,0
	Total	1696	99,1	100,0	
Manquante		16	0,9		
Total		1712	100,0		

**Au cours des cinq dernières années, avez-vous été impliqué, en tant que conducteur ou passager,
dans un accident de la route ayant occasionné des dommages matériels ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	1225	71,5	71,8	71,8
	Oui, une fois	389	22,7	22,8	94,6
	Oui, deux ou trois fois	91	5,3	5,3	99,9
	Oui, quatre fois ou plus	1	0,1	0,1	100,0
	Total	1706	99,6	100,0	
Manquante		6	0,4		
Total		1712	100,0		

**Au cours des cinq dernières années, vous êtes-vous fait arrêter par la police
pour une infraction au Code de la sécurité routière ?**

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	973	56,8	58,1	58,1
	Oui, une fois	506	29,5	30,2	88,3
	Oui, deux ou trois fois	175	10,2	10,5	98,8
	Oui, quatre fois ou plus	21	1,2	1,2	100,0
	Total	1675	97,8	100,0	
Manquante		37	2,2		
Total		1712	100,0		

Possédez-vous un téléphone cellulaire ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	450	26,3	26,3	26,3
	Oui	1257	73,5	73,7	100,0
	Total	1707	99,7	100,0	
Manquante		5	0,3		
Total		1712	100,0		

Si oui, êtes-vous équipé d'un dispositif mains libres ?

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	619	36,1	50,5	50,5
	Oui	506	29,5	41,2	91,7
	Oui, mais je ne l'utilise pas	102	5,9	8,3	100,0
	Total	1226	71,6	100,0	
Manquante	Ne s'applique pas	450	26,3		
	Absence de réponse	36	2,1		
	Total	486	28,4		
Total		1712	100,0		

En général, vous consommez de l'alcool :

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Régulièrement	161	9,4	9,4	9,4
	De temps à autre	802	46,9	47,0	56,4
	Très rarement ou jamais	743	43,4	43,6	100,0
	Total	1707	99,7	100,0	
Manquante		5	0,3		
Total		1712	100,0		