



**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

**Campagne « Vitesse 2011 »
Évaluation post-campagne**

Rapport d'analyse

Québec, septembre 2011
Dossier 77236-155

Leger
MARKETING

L'intelligence Marketing

Léger
MARKETING

- Léger Marketing est la plus importante firme de recherche marketing et de sondages à propriété canadienne avec plus de 600 professionnels travaillant à ses bureaux au Canada et aux États-Unis.
- Léger Marketing est le partenaire nord-américain du plus important réseau mondial de recherche Worldwide Independent Network (WIN) of Market Research.



WIN
Worldwide
Independent Network
Of Market Research



Canada

Montréal

Québec

Toronto

Ottawa

Edmonton

Calgary

États-Unis

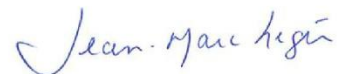
Philadelphie, PA

Denver, CO

Tampa, FL

**La plus importante
firme de recherche
marketing et de sondages
à propriété canadienne**

Nous sommes fiers de vous présenter ce rapport de recherche qui a été réalisé selon les normes rigoureuses de qualité de notre entreprise et de l'Association canadienne de recherche et d'intelligence marketing (ARIM). Nous sommes persuadés que cela répondra à vos préoccupations et nous espérons avoir le privilège de vous servir de nouveau dans un avenir rapproché.



Jean-Marc Léger
Président

TABLE DES MATIÈRES



Contexte et objectifs	8
Contexte et objectifs de l'étude	9
Historique des campagnes publicitaires sur la vitesse au volant	10
Plan média de la campagne	11
Méthodologie	14
Approche méthodologique	15
Notes de lecture du rapport	20
Profil des répondants	21
Profil sociodémographique des répondants	22
Distance parcourue annuellement	25
Faits saillants et conclusions	27
Analyse détaillée des résultats	38
1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse	39
1.1 La vitesse moyenne déclarée dans les zones de 50 km/h	39
1.2 La vitesse moyenne déclarée dans les zones de 90 km/h	42
1.3 Le risque perçu d'être arrêté pour excès de vitesse	45
1.4 Les contraventions pour excès de vitesse	49
1.5 Le risque perçu d'avoir un accident	51
1.6 Les endroits où les excès de vitesse sont les plus dangereux	59
1.7 La vitesse comparée à celle des autres	62
1.8 En contrôle du véhicule, même à haute vitesse	68
1.9 Les raisons pour dépasser les limites de vitesse permises	70
1.10 Rouler plus vite que la vitesse permise fait gagner du temps	72
1.11 Les raisons de ralentir sur la route	74
2. La perception de la législation sur la vitesse	77
2.1 La perception des limites de vitesse	77
2.2 La gravité des infractions pour excès de vitesse	81

TABLE DES MATIÈRES



3. La perception des moyens pour réduire la vitesse	88
3.1 La surveillance policière accrue	88
3.2 Les sanctions pour excès de vitesse	90
3.3 L'importance de rouler moins vite	94
3.4 L'efficacité perçue du photo-radar	96
3.5 L'opinion envers l'utilisation de photo-radars	97
3.6 La limitation de la vitesse maximale des véhicules	98
4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 »	101
4.1 Le rappel spontané des publicités sur la vitesse au volant	101
4.2 Les éléments de publicité retenus spontanément	102
4.3 La pénétration de la publicité radio francophone de la campagne 2011	105
4.4 La pénétration de la publicité radio anglophone de la campagne 2011	106
4.5 La pénétration de la publicité télévisée de la campagne 2011	108
4.6 La pénétration des messages Internet de la campagne 2011	111
4.7 La pénétration totale de la campagne 2011	114
4.8 La facilité à comprendre les publicités	116
4.9 Le réalisme des publicités	117
4.10 La notoriété spontanée des slogans de la campagne 2011	118
4.11 La pénétration des slogans de la campagne 2011	121
4.12 Le message véhiculé par les publicités	123
5. L'impact perçu des publicités	128
5.1 La conscientisation sur la vitesse au volant	128
5.2 L'incitation à réduire personnellement sa vitesse au volant	130
5.3 L'incitation à respecter les limites de vitesse	132
5.4 La conscientisation sur le risque encouru de tuer ou de blesser quelqu'un	134
5.5 La conscientisation sur le risque d'avoir un accident	136
5.6 La sensibilisation aux dangers et aux conséquences de la vitesse	138

TABLE DES MATIÈRES

6. La sensibilité à la publicité	139
6.1 Le type de publicité qui attire le plus l'attention	139
6.2 L'intérêt à l'égard des publicités présentées au cinéma avant les bandes-annonces	142
6.3 L'intérêt à l'égard de la publicité sur Internet	143
7. Les habitudes médias	144
7.1 Le nombre d'heures d'écoute de la télévision chaque semaine	144
7.2 Les stations de télévision regardées	145
7.3 La fréquence de visite au cinéma	152
7.4 L'utilisation d'un ordinateur à la maison	153
7.5 Les habitudes de navigation sur Internet	156
7.6 Les habitudes de navigation sur les médias sociaux	159
Annexes	160
Annexe 1 : Composition détaillée des cinq grandes régions administratives	161
Annexe 2 : Questionnaire	162



CONTEXTE ET OBJECTIFS



contexte
objectifs
contexte
objectifs



CONTEXTE ET OBJECTIFS

9

Contexte et objectifs de l'étude

« La vitesse, ça coûte cher. »

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a mandaté Léger Marketing afin de réaliser une étude auprès de la population québécoise, plus précisément auprès des titulaires d'un permis de conduire valide au Québec âgés de 16 ans ou plus. Le but de cette étude consiste à évaluer la problématique de la vitesse au volant, notamment suite à la diffusion de la campagne publicitaire 2011. L'étude visait d'abord à obtenir une série d'indicateurs concrets qui permettront d'assurer un suivi auprès des Québécois et Québécoises détenteurs d'un permis de conduire en regard de leurs comportements et de leurs attitudes concernant la vitesse au volant. On souhaitait également déterminer l'impact de la campagne publicitaire auprès de l'ensemble des titulaires de permis de conduire du Québec âgés de 16 ans ou plus.

De manière spécifique, les objectifs de l'étude consistaient à :

- assurer un suivi sur un certain nombre d'indicateurs en matière de vitesse au volant et suivre l'évolution des résultats;
- mesurer les attitudes et les perceptions en ce qui concerne la vitesse au volant ainsi que les moyens de la contrer;
- mesurer la notoriété générale et la compréhension de la campagne publicitaire;
- évaluer les impacts de la campagne sur les comportements et les attitudes des conducteurs.

**Quels sont les perceptions et les comportements des Québécois à l'égard de la vitesse au volant ?
De quelle façon performe la campagne de sensibilisation ?**

Le présent rapport expose les résultats obtenus auprès des Québécois titulaires d'un permis de conduire relativement aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

10

Historique des campagnes publicitaires sur la vitesse au volant

La présente étude s'inscrit en continuité avec les campagnes publicitaires « Vitesse » diffusées depuis plusieurs années. En effet, des campagnes publicitaires sur la vitesse au volant s'adressant aux conducteurs âgés de 25 à 45 ans sont mises en ondes depuis les années 1990.

En 2005, la SAAQ n'a pas diffusé de publicité destinée aux conducteurs de 25 à 45 ans, mais a rediffusé une publicité qui ciblait les jeunes de 16 à 24 ans (la publicité « Chaise » qui a fait l'objet d'un rapport d'évaluation spécifique en 2004). Cette note est importante, car la mise en scène et le traitement cinématographique de cette publicité ne visaient pas à sensibiliser les conducteurs de 25 à 45 ans. Cependant, la SAAQ en a tout de même profité pour sonder l'opinion des Québécois et Québécoises sur leurs connaissances, leurs attitudes et leurs comportements déclarés à l'égard de la vitesse au volant. Cette particularité peut expliquer certains écarts relatifs aux mesures de 2005.

En 2003, 2004 et 2006, la SAAQ a produit et diffusé simultanément deux messages télévisés s'adressant aux conducteurs de 25 à 45 ans. Notons qu'en 2007, un seul message télévisé s'adressant aux conducteurs de 25 à 45 ans en lien avec la vitesse au volant a été diffusé. Toutefois, deux autres messages ont été mis en ondes presque simultanément, soit celui sur la sécurité routière et celui sur l'alcool au volant.

En 2009, la SAAQ a produit et diffusé un message publicitaire de 60 secondes en lien avec la vitesse dans les zones de 90 km/h. En 2010, ce message et un nouveau message de 30 secondes en lien avec la vitesse en milieu urbain ont été diffusés simultanément.

En 2011, de nouvelles publicités mettant l'accent sur le coût des infractions pour excès de vitesse et pour grand excès de vitesse ont été diffusées au Québec. Il s'agissait d'une publicité télévisée, d'un message Internet et d'une publicité radiophonique (versions française et anglaise) Deux autres messages Internet visant les jeunes conducteurs ont également été mis en ligne.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

11

Plan média de la campagne

« Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, ça coûte vraiment cher, et une deuxième infraction pour grand excès de vitesse, ça coûte extrêmement cher! »



La campagne publicitaire 2011 portant sur la vitesse au volant comporte un message publicitaire télévisé, un message Internet, une publicité radiophonique francophone et une publicité radiophonique anglophone destinés aux conducteurs québécois. Deux messages Internet visant les jeunes conducteurs ont également été diffusés.

- **Description publicitaire**

Publicité télévisée francophone de 30 secondes diffusée sur les principaux réseaux de télévision francophones du Québec du 9 mai au 5 juin 2011. Le poids média était de 800 pebs. Cette publicité a été diffusée pour la première fois cette année.

Le message publicitaire télévisé met en scène un automobiliste qui vient d'être intercepté par un policier pour un excès de vitesse. Il appelle un de ses collègues avec son cellulaire pour lui signifier qu'il sera en retard pour la réunion et que cette infraction va lui coûter cher. En même temps qu'il donne ces informations à son collègue, un texte apparaît chaque fois à l'écran précisant respectivement le temps perdu, le montant de la contravention et le nombre de points d'inaptitude ajoutés à son dossier. Après qu'il eut raccroché, le policier lui rend ses papiers et un constat d'infraction. Le logo et le slogan de la SAAQ « Pensez-y, vous conduisez » apparaissent alors à l'écran sur fond noir.

Message Internet francophone de 90 secondes mis en ligne le 9 mai 2011. Ce message a été diffusé pour la première fois cette année et a été vu un peu plus de 350 fois entre le 9 mai et le 9 septembre 2011. Ce message Internet est le seul à avoir fait l'objet d'une promotion sur Internet (*big box*, *pop-up*, etc.), alors que les deux autres ont simplement été déposés sur la chaîne Youtube.

Le message publicitaire télévisé met en scène un automobiliste qui roule à haute vitesse dans un quartier résidentiel. Il se fait alors intercepter par un policier pour une deuxième infraction pour grand excès de vitesse dans une zone de 60 km/h ou moins. Le policier lui demande immédiatement de descendre de la voiture et l'informe des conséquences de cette récidive : permis de conduire suspendu immédiatement pour 30 jours, véhicule saisi pour 30 jours, amende de 534 \$, six points d'inaptitude inscrits au dossier, frais de remorquage et d'entreposage à payer. L'automobiliste, découragé, se retrouve alors contraint à se déplacer à pied. Le logo et le slogan de la SAAQ « Pensez-y, vous conduisez » apparaissent alors à l'écran sur fond noir.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

12

Plan média de la campagne (suite)

- **Description publicitaire (suite)**

Publicité radiophonique de 30 secondes (versions française et anglaise) diffusée sur la station francophone NRJ et sur la station anglophone Virgin du 9 mai au 5 juin 2011. Cette publicité a été diffusée pour la première fois cette année.

Le message publicitaire radiophonique débute avec l'interception d'un automobiliste par une policière. La narration énonce ensuite les conséquences d'une infraction pour excès de vitesse, soit les amendes et les points d'inaptitude. La voix hors champ enchaîne en disant : « Un excès de vitesse ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire ». La publicité se termine alors que le narrateur invite le public à visiter le site Web encorepire.ca, pour ensuite présenter le slogan «Pensez-y, vous conduisez » et l'annonceur, soit la SAAQ.



Message Internet francophone de 120 secondes mis en ligne le 9 mai 2011. Ce message a été diffusé pour la première fois cette année et a été vu un peu plus de 45 000 fois entre le 9 mai et le 9 septembre 2011.

Le message Internet débute par une route qui défile rapidement dans un tunnel, sur une musique rythmée. L'action se poursuit et on arrive sur les lieux d'une infraction. Il y a une auto-patrouille derrière une automobile; les véhicules sont immobilisés. Le policier explique à un jeune homme qu'il a commis un deuxième grand excès de vitesse. Il lui demande ensuite de sortir de son véhicule. On voit la dépanneuse qui s'accroche au véhicule du jeune homme. Celui-ci est debout sur le trottoir. Le jeune homme explique à quelqu'un au cellulaire qu'il vient de se fait suspendre son permis de conduire et saisir son véhicule pour 30 jours. Un train passe plus haut dans l'image. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. La dépanneuse part avec l'auto du jeune homme.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

13

Plan média de la campagne (suite)

- Description publicitaire (suite)



Message Internet francophone de 150 secondes mis en ligne le 17 mai 2011. Ce message a été diffusé pour la première fois cette année et a été vu un peu plus de 126 000 fois entre le 9 mai et le 9 septembre 2011.

Le message Internet débute par une route qui défile rapidement la nuit sur une musique douce. L'action se poursuit jusqu'au moment où l'on arrive sur les lieux d'un accident. La caméra avance lentement autour de la scène alors que toute l'image est figée. On observe des policiers, des pompiers et des ambulanciers. Et surtout, des jeunes qui sont morts ou gravement blessés dans une auto accidentée. Tout à coup, l'action reprend et on voit deux jeunes filles qui se mettent à hurler. Des policiers les prennent par le bras pour qu'elles se retirent de la scène d'accident. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. On entend les jeunes filles qui disent, en pleurant, « il va toujours trop vite ».



MÉTHODOLOGIE

Approche méthodologique

15

Sondage téléphonique auprès des Québécois titulaires d'un permis de conduire

Au total, 1 151 Québécois et Québécoises âgés de 16 ans ou plus ont participé à l'étude.

La population à l'étude

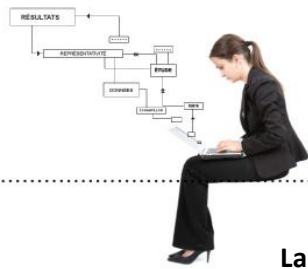
Les Québécois et les Québécoises âgés de 16 ans ou plus pouvant s'exprimer en français ou en anglais. Tous les répondants de l'étude devaient être détenteurs d'un permis de conduire valide au Québec.

La méthode de collecte des données et l'échantillonnage

L'échantillon a été sélectionné de manière aléatoire à l'aide du logiciel Échantillonneur Canada de la firme ASDE parmi toutes les régions administratives de la province de Québec. Les répondants ont été sélectionnés selon une grille de sélection aléatoire parmi les membres du ménage admissibles. Ainsi, l'intervieweur demandait à la personne rejointe lors de l'appel téléphonique combien de personnes âgées de 16 ans ou plus habitant au sein du ménage étaient détentrices d'un permis de conduire valide pour la conduite automobile au Québec. Si aucun membre du foyer n'était détenteur d'un permis de conduire valide au Québec, la personne était remerciée pour sa collaboration et l'entrevue téléphonique prenait fin. Sinon, l'intervieweur demandait à parler à la personne détentrices d'un permis de conduire valide au Québec qui était la prochaine à fêter son anniversaire. Lorsque rejointe, cette personne était invitée à participer à l'étude. Si la personne ciblée était absente, les intervieweurs s'informaient alors du meilleur moment pour joindre cette personne afin de la contacter ultérieurement. Notons finalement que, lors des appels téléphoniques, les répondants ont été informés que l'étude était conduite pour la SAAQ et que l'objectif principal était de réaliser un sondage sur la sécurité routière.

L'instrument de mesure

Le questionnaire a été élaboré par les professionnels de la SAAQ à partir des questionnaires des études antérieures. Il a, par la suite, été validé et traduit par les professionnels de Léger Marketing. Le questionnaire est composé de 68 variables, dont 16 semi-ouvertes, et sa durée moyenne est de 19 minutes.



MÉTHODOLOGIE

16

La formation des intervieweurs et le prétest du questionnaire

Les entrevues ont été réalisées par des intervieweurs expérimentés en collecte des données d'études à nature comportementale. Tous les intervieweurs ayant travaillé sur ce projet de recherche ont reçu une formation approfondie de la part de la chargée de projet de Léger Marketing et du superviseur du centre d'appels dans le but de maîtriser parfaitement le questionnaire avant d'entreprendre la collecte des données. De manière plus précise, les sujets abordés lors de la formation des intervieweurs étaient la nature du sujet, les objectifs du sondage et l'explication de chacune des questions de manière détaillée.

Avant de commencer la collecte des données officielle, un prétest a été réalisé afin de valider le questionnaire et d'assurer son déroulement logique ainsi que la compréhension des questions par les répondants.

La collecte des données

La collecte des données a été réalisée du 13 au 26 juin 2011 entre 18 h et 21 h en semaine et entre 10 h et 17 h le samedi. Toutes les entrevues téléphoniques ont été réalisées et surveillées en continu au centre d'appels de Léger Marketing. Les superviseurs étaient présents en tout temps afin d'assurer le contrôle et la qualité des entrevues. L'écoute monitoring en cours de sondage a été effectuée de façon constante avec surveillance simultanée des informations inscrites sur le fichier informatique. Les superviseurs contrôlaient ainsi non seulement la qualité de l'entrevue, mais aussi la bonne adéquation entre les réponses fournies et le code entré au fichier.

De manière à maximiser le taux de réponse, entre 5 et 10 rappels ont eu lieu à différents moments de la journée et de la semaine pour rejoindre une personne si la ligne était occupée, si on ne répondait pas ou si un répondeur était en fonction. Des rendez-vous ont été pris lorsque la personne préférait répondre à un autre moment. Ce nombre de rappels assure une meilleure représentativité de la population sondée.

Le taux de réponse et la précision statistique

Le tableau de la page 18 présente les données utilisées pour calculer le taux de réponse. Le taux de réponse obtenu dans le cadre de cette étude est de 43,5%. Par ailleurs, la taille de l'échantillon ($n=1151$) permet d'extrapoler les résultats globaux à l'ensemble de la population québécoise détentrice d'un permis de conduire avec une marge d'erreur maximale de +/- 2,9% dans un intervalle de confiance de 95% (19 fois sur 20), ce qui est très fiable.



MÉTHODOLOGIE

17

La pondération des données

Les données ont été pondérées pour corriger l'impact de la sous ou surreprésentation de certaines strates des populations ciblées par l'étude. Cela permet de redresser les déséquilibres et garantir la représentativité des données avec celles de la population québécoise. Ainsi, les statisticiens de Léger Marketing ont pondéré les données en fonction de la distribution réelle de la population titulaire d'un permis de conduire selon le sexe, l'âge, la langue maternelle et la région (source : SAAQ, 2008).

L'analyse des résultats

Pour chacune des variables à l'étude, les résultats globaux obtenus en 2011 ainsi que de 2006 à 2010 sont présentés dans un tableau ou un graphique. Des tests de proportion ont été effectués pour identifier les différences statistiquement significatives; ces différences sont d'ailleurs relevées dans l'analyse des résultats.

Dans le but d'alléger la présentation visuelle des résultats, seuls les résultats comparatifs de 2006 à 2010 ont été conservés dans le rapport.



MÉTHODOLOGIE

TABLEAU ADMINISTRATIF DES RÉSULTATS	
Échantillon de base	4746
Numéros non valides	901
Pas de service	629
Non résidentiel	106
Fax / modem / cellulaire / téléavertisseur	166
Numéros hors échantillon	520
Langue étrangère	78
Non qualifié	61
Non admissible	15
Pas de permis de conduire	366
Échantillon effectif	3325
Entrevues non complétées	2174
Refus	1158
Pas de réponse	421
Répondeur	452
Occupé	57
Incomplet	34
Rendez-vous fixé ¹	52
Entrevues complétées	1151
Taux de réponse estimé	43,5%

¹ Dans l'impossibilité de réaliser l'entrevue au moment de l'appel téléphonique, un rendez-vous a été fixé avec la personne du ménage jointe aléatoirement. Toutefois, l'étude a été complétée avant de contacter de nouveau ces personnes.



MÉTHODOLOGIE

19

Les normes publicitaires

La performance publicitaire de la campagne 2011 sur la vitesse au volant est comparée aux normes publicitaires de Léger Marketing et à celles de la SAAQ.

Les normes publicitaires de Léger Marketing sont construites à partir des sondages postcampagnes publicitaires réalisés au cours des cinq dernières années, et ce, tant auprès d'entreprises privées qu'auprès de ministères et d'organismes gouvernementaux ayant investi, pour leur campagne publicitaire, entre 200-300 pebs/semaine. Pour établir la norme, une moyenne de moyennes des résultats a été calculée. Les normes sont actualisées une fois par année.

Les normes de la Société de l'assurance automobile du Québec tiennent compte des publicités diffusées au cours des cinq dernières années (le cas échéant). Elles se divisent en cinq catégories selon les campagnes :

- Norme SAAQ des campagnes Vitesse : Le calcul de la moyenne des moyennes des résultats des cinq dernières années (les publicités de 2006 à 2010).
- Norme SAAQ des campagnes Alcool : Le calcul de la moyenne des moyennes des résultats des cinq dernières années (les publicités de 2006 à 2010).
- Norme SAAQ des campagnes Courtoisie : Le calcul de la moyenne des moyennes des résultats des trois dernières années (les publicités de 2008 à 2010).
- Norme SAAQ des campagnes Piétons : Le calcul de la moyenne des moyennes des résultats des trois publicités de cette campagne (les publicités de 2007, 2009 et 2010).
- Norme SAAQ des campagnes Sécurité à motocyclette : Le calcul de la moyenne des moyennes des résultats des trois dernières années (les publicités de 2008 à 2010).



PROFIL DES RÉPONDANTS



PROFIL DES RÉPONDANTS

1 151 Québécois et Québécoises âgés de 16 ans ou plus, titulaires d'un permis de conduire valide et pouvant s'exprimer en français ou en anglais ont participé à l'étude.

Profil sociodémographique des répondants (après pondération des résultats)	2011 (n=1151)	2010 (n=1150)	2009 (n=1153)	2008 (n=1152)	2007 (n=1149)	2006 (n=1150)
Sexe						
Homme	53%	53%	53%	53%	53%	53%
Femme	47%	47%	47%	47%	47%	47%
Âge						
16 à 19 ans	3%	3%	3%	3%	3%	3%
20 à 24 ans	7%	7%	7%	8%	8%	8%
25 à 34 ans	17%	17%	17%	17%	17%	17%
35 à 44 ans	19%	19%	21%	23%	23%	23%
45 à 54 ans	23%	23%	23%	22%	22%	22%
55 à 64 ans	17%	17%	17%	15%	15%	15%
65 ans ou plus	14%	13%	13%	12%	12%	12%
Scolarité						
Secondaire ou moins (12 années ou moins)	30%	33%	34%	35%	35%	37%
Collégiale (13 à 15 années)	31%	31%	33%	33%	33%	31%
Universitaire (16 années ou plus)	38%	35%	32%	32%	32%	32%
Occupation						
Travail à temps plein	54%	51%	53%	58%	57%	57%
Travail à temps partiel	9%	9%	9%	10%	9%	8%
Chômage / À la maison	8%	10%	9%	8%	8%	8%
Retraité	22%	21%	21%	19%	20%	20%
Étudiant	7%	7%	8%	4%	6%	6%

66%

Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



PROFIL DES RÉPONDANTS

Profil sociodémographique des répondants -- suite (après pondération des résultats)	2011 (n=1151)	2010 (n=1150)	2009 (n=1153)	2008 (n=1152)	2007 (n=1149)	2006 (n=1150)
Langue parlée à la maison						
Français	85%	85%	89%	89%	93%	91%
Anglais	10%	9%	7%	8%	5%	6%
Autres	5%	6%	4%	3%	2%	3%
Lieu de résidence ²						
Montréal RMR	43%	42%	40%	44%	44%	44%
Québec RMR	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Ailleurs au Québec	47%	48%	50%	46%	46%	46%
Revenu familial annuel brut						
Moins de 20 000 \$	7%	9%	7%	6%	8%	8%
20 000 \$ à 39 999 \$	19%	17%	19%	22%	21%	28%
40 000 \$ à 59 999 \$	20%	21%	18%	21%	21%	21%
60 000 \$ à 79 999 \$	13%	13%	11%	11%	16%	12%
80 000 \$ et plus	27%	23%	26%	19%	21%	20%
Préfère ne pas répondre (refus)	14%	17%	19%	21%	13%	11%

² Grandes régions de Montréal et de Québec : régions métropolitaines de recensement (RMR) de Montréal et de Québec. Une région métropolitaine de recensement (RMR) est formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'une grande région urbaine (appelée noyau urbain). Un noyau urbain doit compter au moins 100 000 habitants pour former une région métropolitaine de recensement. L'annexe 1 présente la composition détaillée des cinq grandes régions administratives (grandes régions de Montréal et de Québec, Est, Centre et Ouest). Les régions de l'Est, du Centre et de l'Ouest ont été regroupées sous l'appellation « Autres régions ».



PROFIL DES RÉPONDANTS

24

Le profil sociodémographique des détenteurs de permis de conduire interrogés est similaire à celui de l'an dernier, à l'exception de la distribution de ces derniers en fonction du revenu. En effet, les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 80 000 \$ et plus (27%) sont plus nombreuses qu'en 2010 (23%). Par ailleurs, une plus faible proportion des répondants ont dit préférer ne pas répondre à cette question par rapport à l'année dernière (14% contre 17% en 2010).

Les proportions d'hommes (53%) et de femmes (47%) demeurent les mêmes depuis 2004. En ce qui a trait à l'occupation principale, notons qu'un peu plus de la moitié des répondants sont des travailleurs à temps plein (54%).

Au regard de l'âge des personnes sondées, on observe que 66% sont âgées de 20 à 54 ans, alors que 3% sont âgées de 16 à 19 ans et 14% de 65 ans et plus. Notons que les proportions des différents groupes d'âge demeurent statistiquement stables d'une année à l'autre.

De plus, l'échantillon se répartit de façon relativement uniforme en fonction du niveau de scolarité. Effectivement, 30% des répondants détiennent une scolarité de niveau primaire ou secondaire, 31% de niveau collégial et 38% de niveau universitaire. Ces proportions sont sensiblement les mêmes que l'an dernier.

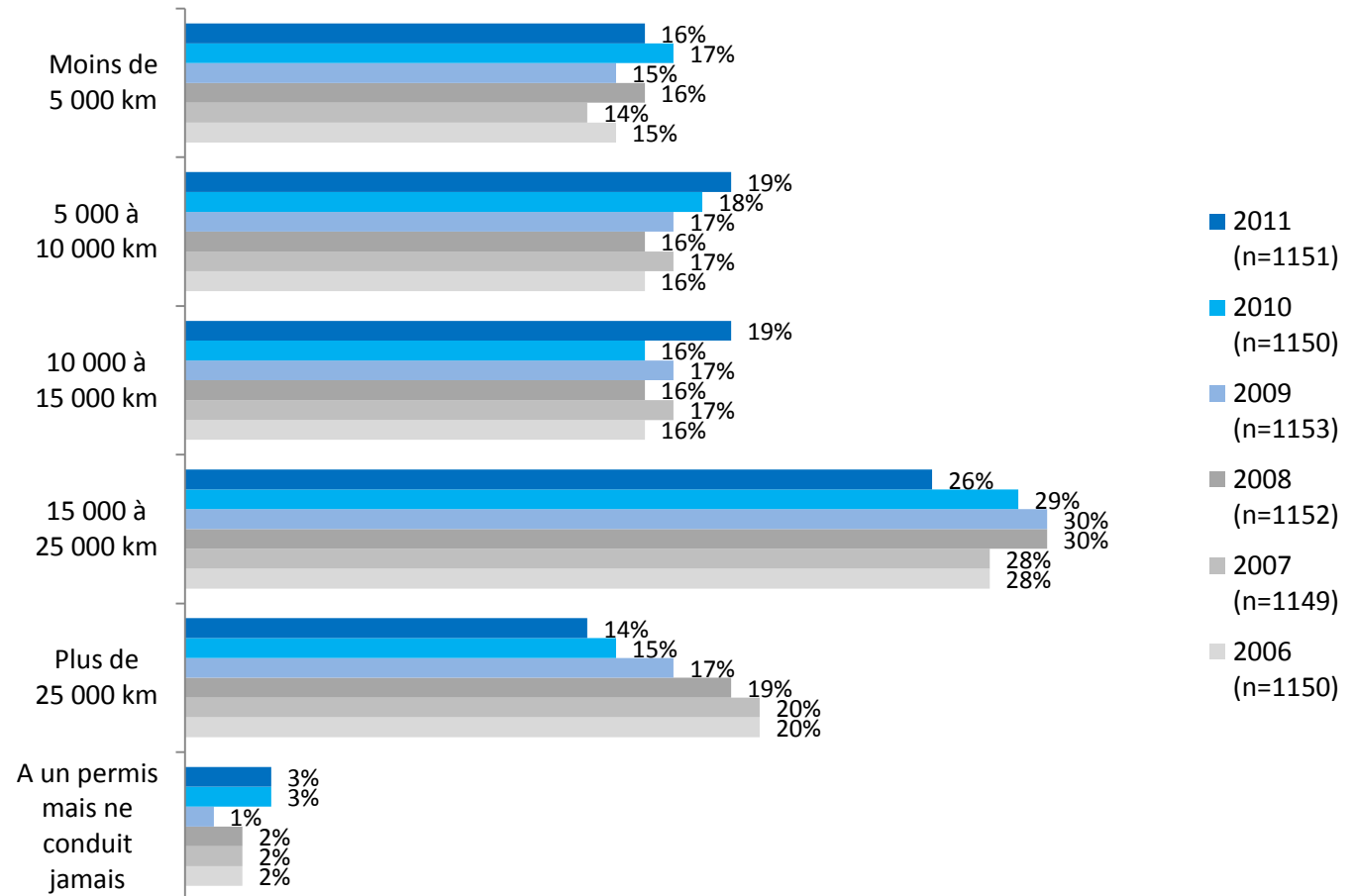
Enfin, la distribution des répondants en fonction du lieu de résidence et de la langue parlée à la maison s'inscrit en continuité avec celle de 2010.



PROFIL DES RÉPONDANTS

QA1. En tant que conducteur, environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur les routes au Québec ?

Base : L'ensemble des répondants



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



PROFIL DES RÉPONDANTS

Distance parcourue annuellement

En ce qui concerne la distance parcourue annuellement sur les routes du Québec, les résultats de 2011 sont statistiquement similaires à ceux des années passées. Parmi les individus titulaires d'un permis de conduire valide au Québec, quatre sur dix (40%) parcourent 15 000 km ou plus annuellement. On observe, par ailleurs, qu'il semble y avoir une tendance à la baisse quant à la proportion de répondants disant parcourir plus de 25 000 km annuellement, celle-ci étant passée de 20% en 2006 à 14% cette année.

Les titulaires de permis suivants sont plus nombreux à parcourir annuellement **plus de 25 000 km** (14% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui excèdent la vitesse autorisée en ville de plus de 10 km/h (30%);
- ceux qui excèdent la vitesse autorisée sur les routes secondaires de plus de 10 km/h (29%);
- les personnes qui ont un revenu familial supérieur à 80 000 \$ (22%);
- les 35-44 ans (21%);
- les conducteurs qui jugent trop basse la limite de vitesse permise sur les autoroutes (20%);
- les hommes (19%);
- les travailleurs (18%).

À l'opposé, les conducteurs suivants sont plus nombreux à parcourir peu de kilomètres annuellement, soit entre **5 000 et 10 000 km** (19% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui jugent trop élevée la limite autorisée sur les routes secondaires (29%);
- les retraités (29%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 90 km/h sur les routes secondaires (26%);
- les 55 ans et plus (25%);
- les personnes qui ont un revenu familial brut annuel se situant entre 40 000 \$ et 59 999 \$ (23%);
- les femmes (22%).



**FAITS SAILLANTS ET
CONCLUSIONS**



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

28

1. Attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse

La vitesse déclarée dans les zones de 50 km/h et celles de 90 km/h continue de diminuer

- Les conducteurs québécois circulent cette année à une vitesse moyenne de **52,2 km/h** en ville. La tendance à la baisse pour ce résultat se maintient donc, alors que la vitesse moyenne en zone urbaine se chiffrait plutôt à 54,6 km/h en 2005.
- Un constat similaire peut être dégagé en ce qui a trait à la vitesse moyenne sur les routes secondaires qui est passée de 96,2 km/h en 2005 à **93,6 km/h** en 2011. Cette diminution de la vitesse, qu'elle soit réelle ou non, indique peut-être que les conducteurs québécois sont de plus en plus conscientisés aux dangers de la vitesse dû à la répétition d'exécutions publicitaires.

Les principaux contrevenants en matière de vitesse au volant sont toujours les mêmes

- Tout d'abord, soulignons qu'il y a encore et toujours un plus grand nombre de conducteurs dont la vitesse moyenne excède la limite permise sur les routes secondaires (51%) que dans les zones urbaines (38%). Par contre, ces deux proportions ont diminué par rapport à 2010 (56% sur les routes secondaires et 43% en ville).
- Ce sont encore les 25-34 ans, les travailleurs, les hommes, ceux dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ ou plus et ceux qui parcourent plus de 15 000 km annuellement qui ont une plus forte propension à déclarer rouler à une vitesse excessive.
- De plus, on constate, encore cette année, que les fautifs excèdent les limites de vitesse dans toutes les zones, urbaines ou secondaires, et qu'ils trouvent généralement trop basses les limites permises sur les routes du Québec.

Le profil des conducteurs à risque en matière de vitesse au volant est présenté à la page suivante.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

29

1. Attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

PROFIL DES CONDUCTEURS À RISQUE EN MATIÈRE DE VITESSE AU VOLANT

Les conducteurs qui roulent à **plus de 60 km/h** dans les zones urbaines sont surtout (4% de l'ensemble) :

- des conducteurs qui excèdent de plus de 10 km/h la vitesse autorisée sur les routes secondaires (25%);
- ceux qui trouvent trop basses les limites de vitesse en ville (13%), sur les routes secondaires (9%) et sur les autoroutes (7%);
- des 25-34 ans (9%);
- des conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km par année (8%);
- des personnes qui détiennent une scolarité de niveau universitaire (7%);
- celles qui disposent d'un revenu familial brut supérieur à 100 000 \$ annuellement (7%);
- des hommes (5%);
- des travailleurs (5%).

Les conducteurs qui roulent à **plus de 100 km/h** sur les routes secondaires sont surtout (9% de l'ensemble) :

- des conducteurs dont la vitesse moyenne en ville excède la limite permise de plus de 10 km/h (54%) et d'au plus 10 km/h (12%);
- des 25-34 ans (18%);
- des personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (18%);
- des conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (18%);
- des conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (15%) et sur les autoroutes (15%);
- des répondants détenant une formation de niveau universitaire (12%);
- des hommes (11%);
- des travailleurs (11%).



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

30

1. Attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

C'est encore une minorité de conducteurs qui perçoivent un risque élevé d'être arrêté pour excès de vitesse

- De fait, le pourcentage de conducteurs qui croient qu'ils courent un risque élevé d'être arrêtés pour excès de vitesse en zone urbaine a reculé par rapport à 2010, passant de 23% à 19%. La proportion de ceux qui perçoivent un risque élevé d'être interceptés sur une route secondaire est un peu moindre, atteignant 16%. Sans surprise, les conducteurs qui considèrent courir un risque élevé d'être arrêtés sont plus nombreux au sein des sous-groupes à risque en matière de vitesse au volant : les hommes, ceux qui dépassent les limites de vitesse de plus de 10 km/h et ceux qui estiment trop basses les différentes limites de vitesse sur les routes du Québec. Il est toutefois à noter que le sexe ne ressort que pour le risque perçu d'être arrêté pour excès de vitesse dans les zones de 50 km/h.

Le taux de contraventions déclarées pour excès de vitesse se maintient, mais fluctue à l'intérieur des groupes d'âge

- Alors que 17% des conducteurs ont admis avoir reçu un constat d'infraction pour un excès de vitesse au cours des deux dernières années, proportion similaire à celle de 2010 (18%), des variations sont observables au sein de certains groupes d'âge. Ainsi, tandis que les 25-34 ans sont plus nombreux cette année à admettre s'être vu remettre une contravention (27% contre 18% en 2010), on remarque un effet inverse chez les 35-44 ans (19% contre 23% en 2010), les 55-64 ans (10% contre 16% en 2010) et les 65 ans et plus (8% contre 14% en 2010).

La perception des risques d'accident en roulant au-delà de la limite de vitesse a diminué cette année

- En effet, les répondants sont moins nombreux en 2011 à considérer qu'un excès de vitesse de 10 km/h en ville (36% contre 41% en 2010) et de 15 km/h sur une route secondaire (47% contre 52% en 2010) implique un risque élevé d'accident. Cependant, pour les excès de vitesse plus importants (rouler à 70 km/h en ville ou à 120 km/h sur une route secondaire), il y a encore et toujours plus de quatre conducteurs sur cinq qui y associent un risque élevé d'accident.
- À l'image des résultats des années précédentes, ce sont principalement les conducteurs qui excèdent de plus de 10 km/h les limites permises, que ce soit en ville ou sur les routes secondaires, qui sont les moins conscients du danger que représente une vitesse excessive.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

31

1. Attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

La perception de l'endroit où les excès de vitesse sont les plus dangereux a énormément changé cette année

- En 2011, 43% des conducteurs sont d'avis que les excès de vitesse sont autant dangereux en ville, sur les routes secondaires et sur les autoroutes. Cela représente une hausse majeure, alors que cette proportion n'avait jamais dépassé 18% par le passé. Un autre 39% pensent plutôt que la vitesse excessive est surtout source de danger dans les zones urbaines, ce qui constitue une chute importante de ce résultat (57% en 2010). Les campagnes de sécurité sur les nombreux chantiers routiers, principalement situés sur les autoroutes, peuvent peut-être expliquer cette perception.

La proportion de conducteurs estimant conduire plus vite que les autres dans les zones urbaines a diminué

- Comme par les années antérieures, la majorité des conducteurs (61% en ville et 56% sur les routes secondaires) considèrent qu'ils roulent à la même vitesse que les autres usagers de la route. Cela est notamment le cas de ceux circulant à 10 km/h et moins au-delà des limites de vitesse. Toutefois, la proportion des conducteurs affirmant rouler plus vite que les autres en ville (2%) a baissé de trois points de pourcentage par rapport à 2010. Ceux dont la vitesse moyenne serait plus élevée que celle des autres sur les routes secondaires représentent, quant à eux, 9% de l'ensemble des conducteurs québécois.
- Les conducteurs qui dépassent de 10 km/h et plus la limite en ville et celle sur les routes secondaires justifient encore leur écart de conduite principalement par le fait qu'ils suivent le trafic (29%), par habitude ou par inattention (21%). D'autres disent plutôt souhaiter gagner du temps (13%) ou encore à peine dépasser la limite (13%).

Les répondants s'entendent toujours pour dire qu'à haute vitesse, un conducteur ne conserve pas la maîtrise de son véhicule

- En fait, 71% des conducteurs sont de cet avis, résultat qui, bien qu'au même niveau que celui de l'an passé, suit la tendance à la hausse observée pour cette mesure depuis 2007.

Les conducteurs québécois ne croient pas que la vitesse puisse faire gagner du temps

- Ce sont, comme en 2010, trois répondants sur quatre (75%) qui sont en désaccord avec la possibilité de gagner du temps en circulant au-delà des limites permises par la loi.

Comme incitatif pour ralentir, le risque pour la vie des autres ressort toujours du lot

- De fait, un conducteur sur deux (50%) estime que le risque que les autres personnes pourraient courir serait le principal facteur pouvant l'amener à réduire sa vitesse sur les routes. Les répondants s'inquiètent ensuite de leur propre vie (23%) et du risque d'être arrêté et de se voir remettre un constat d'infraction (16%).



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

32

2. Perception de la législation sur la vitesse

La majorité des répondants trouvent adéquates les différentes limites de vitesse du réseau routier québécois

- La perception quant aux limites de vitesse n'a pas changé depuis 2010. Effectivement, la limite de 50 km/h en ville est encore celle qui recueille le plus haut taux d'approbation (88%). Suit ensuite la limite de vitesse sur les routes secondaires, considérée adéquate par 81% des conducteurs. La limite de vitesse sur les autoroutes est toujours celle qui est la plus contestée, 34% l'estimant trop basse, contre 63% qui la trouve adéquate.

Les conducteurs québécois continuent de considérer comme étant plus graves les excès de vitesse où l'écart avec la limite est plus grand

- En effet, un excès de vitesse de 10 km/h en ville est considéré comme très grave ou grave pour 28% des répondants et un excès de 15 km/h sur une route secondaire est très grave ou grave de l'avis de 37%. Cependant, lorsque l'on parle d'un écart plus important avec la limite de vitesse, soit 20 km/h en zone urbaine et 30 km/h sur une route secondaire, plus de trois conducteurs sur quatre y voient une faute très grave ou grave.

Les sanctions liées aux excès de vitesse sont bien connues des Québécois, mais moins celles liées aux grands excès de vitesse

- Ce sont 81% des personnes interrogées qui mentionnent qu'une amende sera remise à un conducteur circulant à 40 km/h au-dessus de la limite permise, alors que 67% évoquent les points d'inaptitudes.
- Par ailleurs, pour seulement 23%, la suspension du permis de conduire fait partie des conséquences d'un grand excès de vitesse.
- Tous ces résultats sont comparables à ceux de 2010.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

33

3. Mesures pour réduire la vitesse au volant

Les conducteurs continuent de privilégier une intensification de la surveillance policière pour amener les gens à ralentir

- Tout d'abord, soulignons que pour une majorité, il est important d'amener les conducteurs à ralentir en ville (83%) et sur les routes secondaires (71%).
- Pour y parvenir, 81% se disent favorables à une surveillance policière plus accrue afin que soient respectées les limites de vitesse.
- L'idée d'implanter des photo-radars obtient l'accord de trois répondants sur quatre (74%), ce qui est plus élevé qu'en 2010 (69%). D'ailleurs, ce sont 70% qui considèrent ces appareils comme étant efficaces.
- Enfin, une proportion un peu moins élevée (63%) est d'avis que des sanctions plus sévères en cas d'excès de vitesse devraient être introduites afin de lutter contre la vitesse au volant.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

34

4. Pénétration et évaluation de la campagne « Vitesse 2011 »

Le taux de pénétration totale de la campagne est plus bas cette année

- De fait, ce sont 62% des titulaires d'un permis de conduire qui ont été rejoints par l'une ou l'autre des composantes de la campagne publicitaire. Cela représente une chute de quinze points de pourcentage comparativement au niveau atteint en 2010 (77%). En 2010, le poids média des publicités télévisées était supérieur à celui de 2011, étant donné que la SAAQ a choisi de diffuser des publicités sur les médias sociaux en 2011.

Concernant les campagnes publicitaires précédentes, le taux de pénétration était de 74% en 2009, de 68% en 2008, de 79% en 2007 et de 73% en 2006.

- La publicité télévisée francophone diffusée cette année a été vue par 47% des détenteurs de permis. En 2010, deux publicités télévisées avaient été mises en ondes avec un poids média supérieur, recueillant respectivement un taux de notoriété assistée de 63% et de 56%.
- La publicité radiophonique anglophone a également eu une pénétration inférieure cette année, ayant rejoint 8% des résidents de la région métropolitaine de Montréal (contre 16% en 2010), dont 15% des non-francophones (contre 28% en 2010). En 2010, la publicité avait été diffusée sur plusieurs stations anglophones, alors qu'elle a été diffusée sur une seule station en 2011.
- La publicité radiophonique francophone a quant à elle mieux fait, ayant été entendue par 24% des titulaires d'un permis de conduire.
- Le message Internet destiné au 25-54 ans intitulé « Impensable » a réussi à rejoindre que 5% des répondants. Les messages Internet destinés aux jeunes ont été vus par 6% des internautes dans le cas du message « Le prix de l'auto » et par 16% en ce qui concerne le message « Le prix de la vie ». Soulignons d'ailleurs que cette dernière publicité a su rejoindre 33% des étudiants qui naviguent sur Internet.
- La notoriété spontanée de la campagne « Vitesse 2011 » est de 55%, ce qui est comparable au résultat de 2010 (58%). Cependant, une tendance à la baisse du bruit publicitaire est observable depuis 2007, année où il atteignait 79%. La multiplication des exécutions publicitaires par rapport à 2007 peut, peut-être, expliquer cette différence alors qu'en 2007, la SAAQ concentrait ses messages à la télévision seulement.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

35

4. Pénétration et évaluation de la campagne « Vitesse 2011 » (suite)

Les publicités sont faciles à comprendre et réalistes

- La quasi-totalité des répondants qui se souviennent avoir vu la publicité télévisée ou le message Internet « Impensable » de la campagne 2011 estiment que ces publicités sont très faciles ou faciles à comprendre (94%). De plus, 92% les qualifient de très (49%) ou d'assez (43%) réalistes.

Le message est bien capté du public

- Les principales idées véhiculées par la campagne « Vitesse 2011 » ont été saisies par les personnes y ayant été exposées. En fait, la plupart ont mentionné des objectifs visant la réduction de la vitesse au volant, le respect des limites de vitesse, la communication des conséquences et des dangers liés à la vitesse excessive et la responsabilisation du conducteur.

Les slogans ont eu une pénétration moindre que par le passé

- En fait, ce sont 69% des titulaires de permis qui ont vu la publicité télévisée et/ou le message Internet « Impensable » qui ont déjà vu ou entendu le slogan « La vitesse, ça coûte cher ». Toutefois, de façon spontanée, ce n'est que 1% qui l'ont évoqué.
- Le slogan « Pensez-y, vous conduisez » a, quant à lui, un taux de pénétration de 46% auprès des personnes exposées et n'a pas été mentionné de façon spontanée.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

36

5. Impact des publicités télévisées

Les publicités continuent de faire réfléchir les personnes qui y ont été exposées

Parmi ceux qui se souviennent d'une ou des publicités télévisées « Vitesse 2011 » ...

- 87% affirment que ces publicités leur ont fait prendre conscience que rouler plus vite que la limite permise augmente le risque d'accident pour gagner à peine deux minutes, un résultat similaire à celui de 2010 (88%).
- 81% disent qu'elles les ont fait réfléchir sur la vitesse au volant. Cette proportion est comparable à celle mesurée en 2010 (82%).
- 80% estiment qu'elles les ont fait réfléchir sur le risque de tuer ou de blesser quelqu'un. Il s'agit d'un résultat identique à celui de 2010.
- 70% considèrent qu'elles sont efficaces pour sensibiliser aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant. En 2010, une proportion semblable de répondants (73%) était de cet avis.
- 58% ont affirmé qu'ils respectent davantage les limites de vitesse suite à la visualisation des publicités.
- 41% ont déclaré avoir personnellement réduit leur vitesse au volant après les avoir vues.

À l'instar des conclusions des études antérieures, on remarque que les personnes les plus réceptives aux messages véhiculés par les publicités sont les personnes les moins à risque en ce qui a trait à la vitesse au volant. Malheureusement, les répondants qui présentent un profil plus à risque, notamment ceux qui ne respectent pas les limites de vitesse et qui trouvent celles-ci trop basses, sont les moins réceptifs à la campagne.



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

37

EN CONCLUSION

- Bien que la notoriété de la campagne « Vitesse 2011 » a diminué, il semble que le message global des campagnes « Vitesse » soit davantage assimilé par les détenteurs de permis, puisque, avec le temps, les attitudes et les comportements changent. De fait, on observe une baisse graduelle des vitesses rapportées. L'accumulation de messages, année après année, semble porter ses fruits en ce qui concerne le changement des attitudes des conducteurs.

De plus, l'impact des publicités auprès des personnes y ayant été exposées est manifeste, celle-ci incitant notamment à la réflexion et à la sensibilisation aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant. La campagne vitesse fut certes efficace considérant que le pourcentage de conducteurs disant rouler au-dessus de la limite a diminué depuis 2010 (de cinq points de pourcentage autant en ville que sur les routes secondaires), un résultat positif dans le cas d'un changement de comportement. La poursuite des efforts de communication en ce sens semble primordiale pour enrayer complètement ce comportement de conduite dangereux qui est toujours observé auprès de 44% des conducteurs.

- En 2011, on dénote une sensibilisation accrue des conducteurs par rapport au fait que la vitesse au volant est toujours dangereuse. Cette année, ce sont 43% des conducteurs québécois qui estiment que les excès de vitesse sont dangereux, peu importe qu'ils se produisent en ville, sur une route secondaire ou sur une autoroute. Jamais cette proportion n'avait dépassé 18%. La diffusion de publicité en lien avec la sécurité sur les chantiers routiers peuvent peut-être expliquer ce résultat.
- Les efforts sont à maintenir au niveau de la conscientisation, alors que les principaux contrevenants en matière de vitesse au volant ont tendance notamment à justifier leurs comportements fautifs, en minimisant le risque d'accident lié à la vitesse au volant. De plus, ces conducteurs sont plus nombreux à estimer que les limites de vitesse sont en fait trop basses et que, même à haute vitesse, un conducteur conserve la maîtrise de son véhicule. Certains conducteurs, parmi les plus récalcitrants, demeurent à convaincre.
- Il est clair que le risque pour la vie des autres et pour sa propre vie est la principale raison qui amènerait les conducteurs québécois à réduire leur vitesse sur les routes. On remarque d'ailleurs que le message Internet qui a le mieux performé était le message-choc « Le prix de la vie » qui mettait l'accent sur ce risque. La peur pour la vie des autres et sa propre vie a définitivement un impact plus grand que celle de se faire arrêter et de recevoir une contravention. Il semblerait que cet axe de communication soit à privilégier pour son efficacité en matière de notoriété et de capacité à sensibiliser, bien que les publicités-chocs déplaisent à certaines personnes.
- Excluant les quelques variations indiquées plus haut, les résultats de l'étude de 2011 sont comparables avec ceux des années passées.

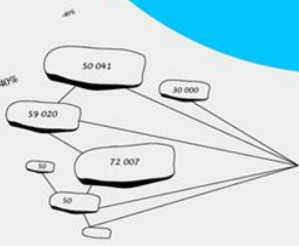
2005	25%
2006	35%
2007	36%
2008	48%
2009	55%
2010	80%
2011	85%



+40%

+10%

+30%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse

La vitesse moyenne en ville évaluée par 62% des conducteurs respecte la limite permise.

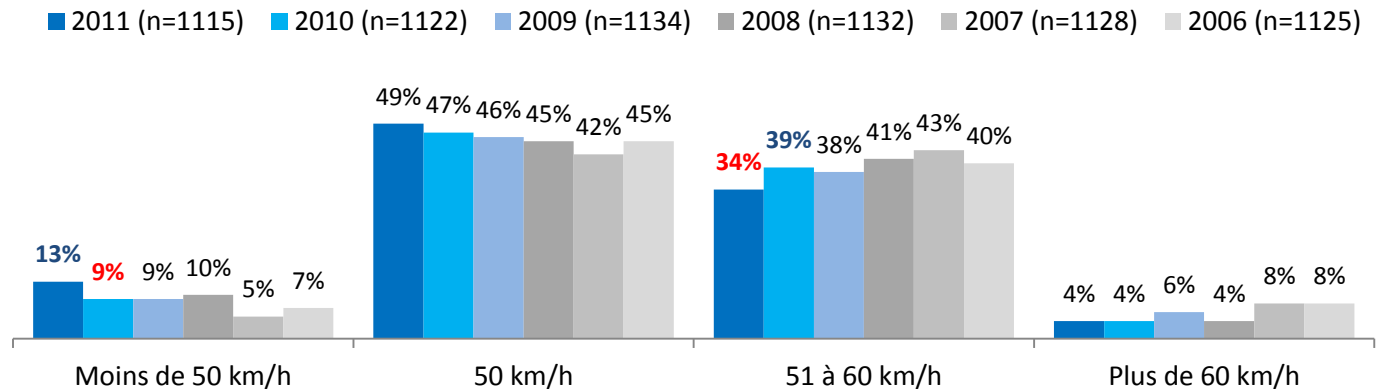
1.1 La vitesse moyenne déclarée dans les zones de 50 km/h

Concernant la vitesse moyenne déclarée dans les zones de 50 km/h, on observe quelques changements par rapport aux résultats de 2010. Alors qu'une proportion similaire à celle de l'an dernier dit circuler à la limite permise (49%), les conducteurs affirmant excéder la limite de vitesse d'au plus 10 km/h (34%) sont moins nombreux cette année (diminution de cinq points de pourcentage par rapport à 2010). De plus, 13% des conducteurs québécois disent circuler en deçà de la limite permise. Cette proportion est en hausse de quatre points de pourcentage par rapport à l'an dernier. Enfin, c'est encore une minorité (4%) qui estime conduire à plus de 60 km/h en ville. Notons que la vitesse moyenne en ville déclarée par les conducteurs est de 52,2 km/h, soit un résultat similaire à celui de 2010. Précisons qu'à Montréal, depuis le fin de l'année 2010, la limite de vitesse en ville est passée à 40 km/h dans la majorités des arrondissements.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées aux deux pages suivantes.

QA2. En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne en ville dans les zones de 50 km/h ?

Base : Les conducteurs



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.

Moyenne
2011 : 52,2 km/h
 2010 : 52,9 km/h
 2009 : 53,3 km/h
 2008 : 53,1 km/h
 2007 : 54,8 km/h
 2006 : 54,1 km/h



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

40

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Ce sont particulièrement les sous-groupes de conducteurs suivants qui affirment circuler en ville à ...

... **moins de 50 km/h** (13% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse permise en ville (43%), sur les autoroutes (33%) et sur les routes secondaires (23%);
- ceux qui circulent en deçà de la limite autorisée sur les routes secondaires (42%);
- les étudiants (22%);
- les non-francophones (22%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 20 000 \$ (21%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (21%);
- les 65 ans et plus (17%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (16%).

... **50 km/h** (49% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui circulent à la limite autorisée sur les routes secondaires (71%);
- les retraités (64%);
- les 55 ans et plus (62%);
- ceux qui détiennent une scolarité de niveau primaire ou secondaire (60%);
- ceux qui ont un revenu familial brut annuel se situant entre 20 000 \$ et 39 999 \$ (59%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (54%);
- ceux qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (51%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

41

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Ce sont particulièrement les sous-groupes de conducteurs suivants qui affirment circuler en ville ...

... à une vitesse excédant la limite d'au plus 10 km/h (51 à 60 km/h) (34% de l'ensemble) :

- les 25-34 ans (53%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite permise d'au plus 10 km/h (53%) et de plus de 10 km/h (47%);
- les personnes qui détiennent une scolarité de niveau collégial (43%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (42%);
- les conducteurs qui parcourent entre 15 000 et 25 000 km annuellement (42%);
- les travailleurs (39%);
- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (39%)
- ceux qui estiment adéquate la limite de vitesse en ville (36%) et sur les routes secondaires (36%);
- les francophones (36%).

... à plus de 60 km/h (4% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui excèdent de plus de 10 km/h la vitesse autorisée sur les routes secondaires (25%);
- ceux qui trouvent trop basses les limites de vitesse en ville (13%), sur les routes secondaires (9%) et sur les autoroutes (7%);
- les 25-34 ans (9%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km par année (8%);
- les personnes qui détiennent une scolarité de niveau universitaire (7%);
- celles qui disposent d'un revenu familial brut supérieur à 100 000 \$ annuellement (7%);
- les hommes (5%);
- les travailleurs (5%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les conducteurs qui avouent excéder la vitesse permise sur les routes secondaires (51%) sont moins nombreux qu'en 2010.

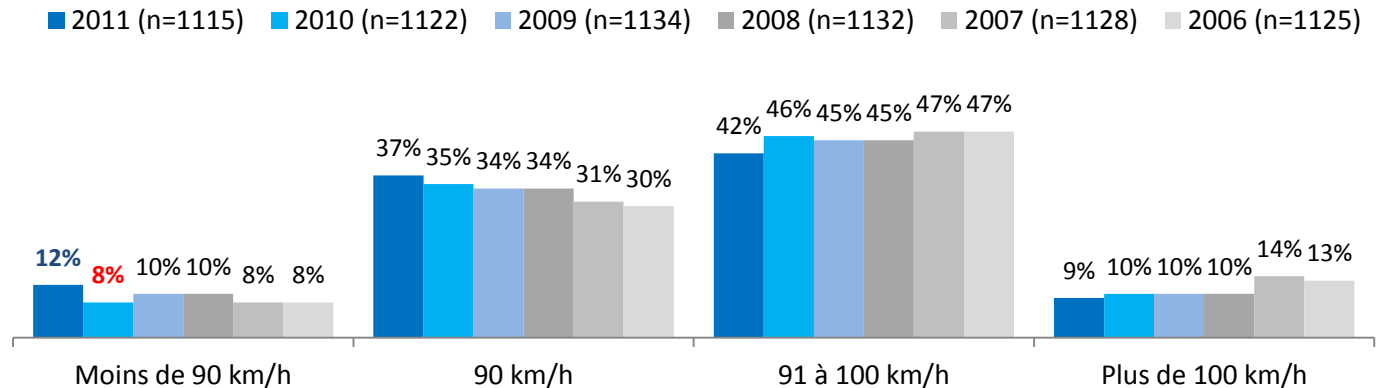
1.2 La vitesse moyenne déclarée dans les zones de 90 km/h

Par rapport à la vitesse moyenne déclarée sur les routes secondaires, c'est-à-dire dans les zones de 90 km/h, le portrait est similaire à celui des années passées, à deux exceptions près. D'une part, on remarque cette année une augmentation du nombre de conducteurs affirmant circuler à une vitesse inférieure à la limite permise (12% en 2011 contre 8% en 2010). D'autre part, 51% des conducteurs conduisent à plus de 90 km/h (42% entre 91 et 100 km/h et 9% à plus de 100 km/h) contre 56% en 2010, ce qui constitue une diminution significative de cinq points de pourcentage. Notons que c'est encore un peu plus du tiers des conducteurs québécois (37%) qui circulent à la limite prescrite par la loi et que la vitesse moyenne de 93,6 km/h sur les routes secondaires mesurée cette année est statistiquement équivalente à celle de l'an dernier.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées aux deux pages suivantes.

QA4. En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne dans les zones de 90 km/h sur les routes secondaires du Québec ?

Base : Les conducteurs



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.

Moyenne

2011 : 93,6 km/h

2010 : 94,8 km/h

2009 : 94,4 km/h

2008 : 94,9 km/h

2007 : 95,8 km/h

2006 : 95,9 km/h



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

43

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Ce sont particulièrement les sous-groupes de conducteurs suivants qui affirment circuler sur les routes secondaires à...

... **moins de 90 km/h** (12% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui circulent à moins de 50 km/h en ville (41%);
- les non-francophones (26%);
- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (43%), sur les routes secondaires (36%) et en ville (26%);
- ceux qui considèrent que la limite de vitesse en ville est trop basse (26%);
- ceux qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (23%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de moins de 40 000 \$ (19%);
- les 65 ans et plus (17%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (16%);
- les retraités (15%).

... **90 km/h** (37% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui roulent à 50 km/h en ville (53%);
- les 65 ans et plus (50%);
- les retraités (46%);
- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les routes secondaires (45%);
- ceux qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (43%);
- ceux qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (42%) et sur les routes secondaires (38%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (41%);
- les femmes (40%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

44

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Ce sont particulièrement les sous-groupes de conducteurs suivants qui affirment circuler sur les routes secondaires ...

... à une vitesse excédant la limite d'au plus 10 km/h (91 à 100 km/h) (42% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (68%) et sur les autoroutes (50%);
- ceux dont la vitesse moyenne en ville excède la limite permise d'au plus 10 km/h (64%);
- les 16-34 ans (52%);
- les conducteurs qui parcourent entre 15 000 et 25 000 km par année (52%);
- les francophones (43%);
- les conducteurs qui jugent adéquate la limite de vitesse en ville (43%).

... à plus de 100 km/h (9% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville excède la limite permise de plus de 10 km/h (54%) et d'au plus 10 km/h (12%);
- les 25-34 ans (18%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (18%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (18%);
- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (15%) et sur les autoroutes (15%);
- les répondants détenant une formation de niveau universitaire (12%);
- les hommes (11%);
- les travailleurs (11%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Pour la majorité des conducteurs (81%), le risque de se faire arrêter pour excès de vitesse en ville est faible.

1.3 Le risque perçu d'être arrêté pour excès de vitesse

1.3.1 Risque perçu d'être arrêté pour excès de vitesse en ville dans les zones de 50 km/h

De l'avis de 81% des conducteurs, le risque qu'ils soient arrêtés pour excès de vitesse en ville dans les zones de 50 km/h est assez (34%) ou très (47%) faible. Cela représente une augmentation de quatre points de pourcentage par rapport à 2010. Un conducteur sur cinq (19%) est plutôt d'avis que le risque qu'il se fasse intercepter pour excès de vitesse est élevé. Cette proportion revient donc au niveau atteint entre 2007 et 2009, après une légère hausse en 2010.

Les écarts significatifs entre les sous-groupes sont présentés à la page suivante.

QA6. Diriez-vous que le risque que vous courez d'être arrêté pour excès de vitesse en ville dans les zones de 50 km/h est ... ?

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1104)	Total 2010 (n=1110)	Total 2009 (n=1119)	Total 2008 (n=1117)	Total 2007 (n=1121)	Total 2006 (n=1118)
Total ÉLEVÉ	19%	23%	20%	21%	20%	23%
Très élevé	5%	6%	4%	4%	3%	4%
Assez élevé	14%	17%	16%	18%	17%	19%
Total FAIBLE	81%	77%	80%	79%	80%	77%
Assez faible	34%	33%	37%	36%	38%	35%
Très faible	47%	44%	43%	43%	42%	42%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

46

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les individus des sous-groupes suivants sont plus nombreux à considérer que le risque d'être arrêté en ville pour excès de vitesse est **assez ou très élevé** (19% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse dans les zones urbaines (42%) et sur les autoroutes (23%);
- les non-francophones (37%);
- les conducteurs qui dépassent de plus de 10 km/h la limite de vitesse sur les routes secondaires (31%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (24%);
- les hommes (23%);
- les travailleurs (21%).

Les sous-groupes suivants considèrent en plus grand nombre que ce risque est **assez ou très faible** (81% de l'ensemble) :

- les retraités (87%);
- les 55 ans et plus (86%);
- les femmes (85%);
- les gens habitant dans des régions autres que celles de Montréal et de Québec (85%);
- les francophones (84%);
- les conducteurs qui circulent à 90 km/h sur les routes secondaires (84%);
- ceux qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (83%) et en ville (82%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Plus de huit personnes sur dix (84%) considèrent faible le risque qu'elles se fassent intercepter pour un excès de vitesse sur une route secondaire.

1.3.2 Risque perçu d'être arrêté pour excès de vitesse en ville dans les zones de 90 km/h

Lorsqu'on demande aux conducteurs de se pencher sur le risque qu'ils courent d'être arrêtés pour excès de vitesse sur les routes secondaires du Québec dans les zones de 90 km/h, 84% estiment que ce risque est faible, tandis que 16% sont d'avis que le risque encouru est élevé. Notons que ces résultats sont stables par rapport à ceux de 2010.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QA7. Diriez-vous que le risque que vous courez d'être arrêté pour excès de vitesse sur les routes secondaires du Québec dans les zones de 90 km/h est ... ?

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1101)	Total 2010 (n=1107)	Total 2009 (n=1119)	Total 2008 (n=1113)	Total 2007 (n=1124)	Total 2006 (n=1115)
Total ÉLEVÉ	16%	18%	17%	19%	18%	18%
Très élevé	4%	4%	3%	3%	1%	2%
Assez élevé	12%	14%	14%	17%	17%	16%
Total FAIBLE	84%	82%	83%	81%	82%	82%
Assez faible	40%	39%	41%	41%	41%	43%
Très faible	44%	43%	42%	40%	41%	39%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

48

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à considérer que le risque d'être arrêté pour excès de vitesse sur une route secondaire est **assez ou très élevé** (16% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse dans les zones urbaines (40%), sur les routes secondaires (28%) et sur les autoroutes (21%);
- ceux qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (35%);
- ceux qui circulent à plus de 60 km/h (36%) et à moins de 50 km/h en ville (24%);
- ceux qui circulent à plus de 100 km/h (32%) et à moins de 90 km/h sur les routes secondaires (26%);
- les 16-24 ans (28%);
- les étudiants (28%);
- les non-francophones (26%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (19%).

À l'opposé, les sous-groupes suivants considèrent en plus grand nombre que ce risque est **assez ou très faible** (84% de l'ensemble) :

- les 65 ans et plus (91%);
- les retraités (90%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville excède d'au plus 10 km/h la limite permise (89%);
- ceux qui circulent à 90 km/h sur les routes secondaires (88%);
- ceux qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (87%), sur les routes secondaires (85%) et dans les zones urbaines (85%);
- les gens habitant dans des régions autres que celles de Montréal et de Québec (86%);
- les francophones (86%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

49

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Moins d'une personne sur cinq (17%) dit avoir reçu une contravention pour excès de vitesse au cours des deux dernières années.

1.4 Les contraventions pour excès de vitesse

En 2011, ce sont 17% des conducteurs québécois qui avouent avoir reçu une ou des contraventions pour excès de vitesse au cours des deux dernières années, un résultat stable par rapport à 2010.

En ventilant les résultats en fonction de l'âge des répondants (voir graphique de la page suivante), on observe qu'à l'instar des mesures antérieures, les conducteurs âgés de 20 à 34 ans sont plus susceptibles (27%) d'avoir reçu un constat d'infraction pour excès de vitesse au cours des 24 derniers mois. La proportion des 25-34 ans dans cette situation est d'ailleurs plus importante qu'en 2010 (27% contre 18%). À l'opposé, les 35-44 ans (19% contre 23% en 2010) et les 55 ans et plus (9% contre 15% en 2010) disent en plus faible nombre cette année avoir été pris en faute pour excès de vitesse au cours des deux dernières années.

L'analyse segmentée révèle des proportions de contraventions pour excès de vitesse significativement **plus élevées** chez (17% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (32%) et sur les autoroutes (22%);
- ceux qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (27%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de plus de 100 km/h (26%);
- ceux dont la vitesse moyenne excède la limite d'au plus 10 km/h en ville (24%) et sur les routes secondaires (22%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel se situe entre 40 000 \$ et 59 999 \$ (23%);
- les non-francophones (22%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (21%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (20%);
- les hommes (19%);
- les travailleurs (19%).

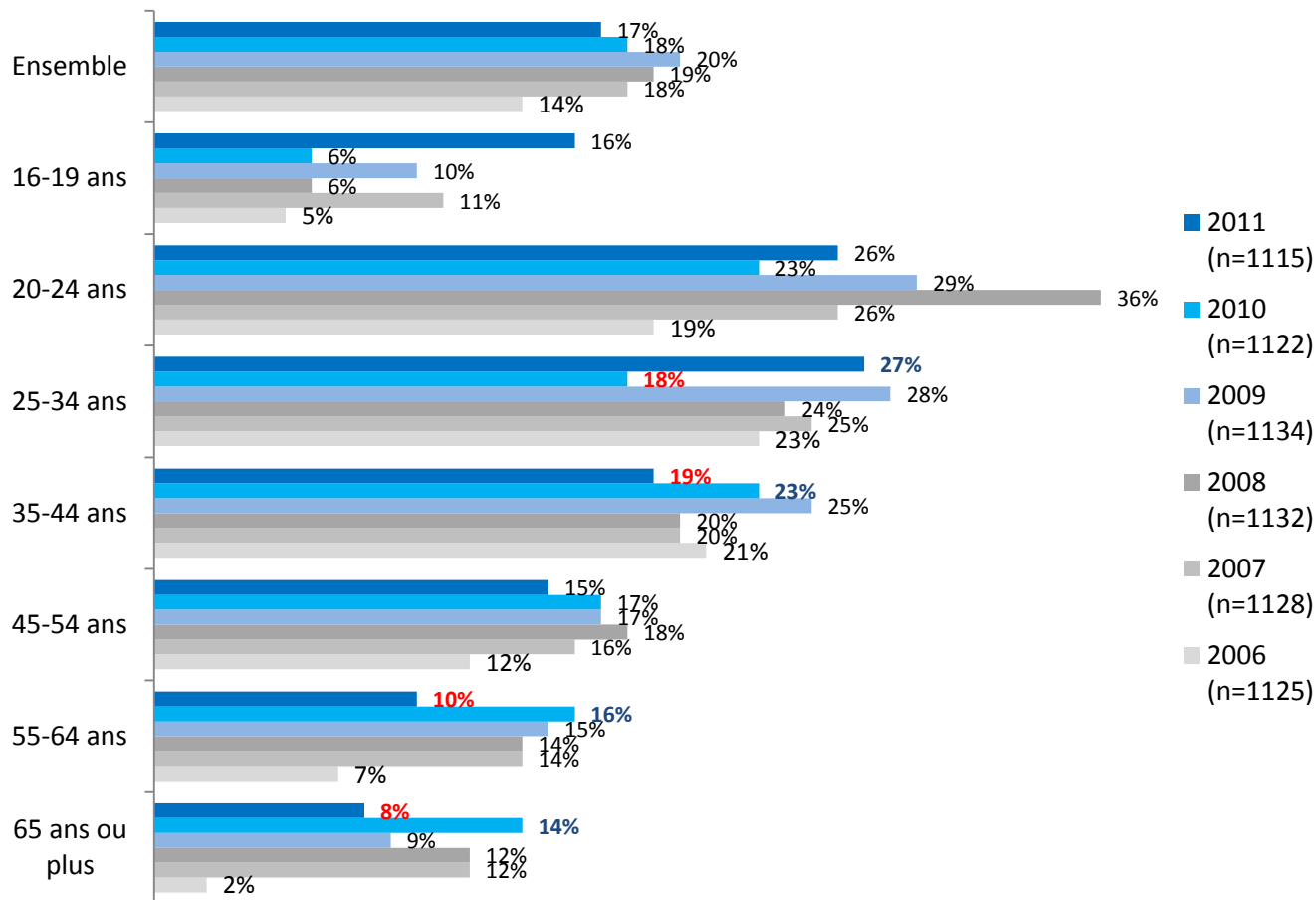


ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

QD6. Avez-vous déjà reçu une ou des contraventions pour excès de vitesse au cours des deux dernières années ?

Base : Les conducteurs
Pourcentage (%) Oui





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

La proportion de conducteurs québécois qui estiment faible le risque d'avoir un accident en roulant 10 km/h au-delà de la limite permise en ville a augmenté.

1.5 Le risque perçu d'avoir un accident

1.5.1 Risque perçu d'avoir un accident à 60 km/h dans une zone urbaine de 50 km/h

Selon 64% des conducteurs, le risque d'être impliqué dans un accident lorsque l'on roule 10 km/h au-delà de la limite permise en ville est faible. Cette proportion est cinq points de pourcentage plus élevée qu'en 2010 et cela est principalement dû à l'augmentation de la proportion de répondants estimant que le risque d'être impliqué dans un accident en roulant à 60 km/h dans les zones urbaines est très faible (19% contre 15% en 2010).

L'analyse segmentée est présentée à la page suivante.

QA8. Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 50 km/h en ville.

Si vous roulez à 60 km/h, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait ... ?

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1101)	Total 2010 (n=1122)	Total 2009 (n=1123)	Total 2008 (n=1127)	Total 2007 (n=1118)	Total 2006 (n=1119)
Total ÉLEVÉ	36%	41%	40%	38%	32%	35%
Très élevé	6%	7%	7%	8%	5%	6%
Assez élevé	30%	34%	33%	30%	27%	29%
Total FAIBLE	64%	59%	60%	62%	68%	65%
Assez faible	45%	44%	45%	47%	52%	50%
Très faible	19%	15%	15%	15%	16%	15%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

52

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à percevoir **un risque élevé** d'accident pour un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone urbaine de 50 km/h (36% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui roulent à moins de 50 km/h (58%) ou à 50 km/h (42%) en ville;
- ceux qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (59%), en ville (58%) et sur les routes secondaires (45%);
- les non-francophones (50%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 90 km/h (48%) ou à 90 km/h (44%) sur les routes secondaires;
- les femmes (40%);
- les conducteurs qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (39%).

Les sous-groupes suivants perçoivent en plus grand nombre **un risque faible** pour un tel excès de vitesse (64% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville excède de plus de 10 km/h (92%) ou d'au plus 10 km/h (77%) la limite permise;
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède de plus de 10 km/h (80%) ou d'au plus 10 km/h (71%) la limite permise;
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en zone urbaine (80%) et sur les autoroutes (71%);
- les hommes (68%);
- les travailleurs (66%);
- les francophones (66%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

C'est encore plus de huit conducteurs sur dix (85%) qui perçoivent comme élevé le risque d'avoir un accident en roulant à 70 km/h dans une zone de 50 km/h.

1.5.2 Risque perçu d'avoir un accident à 70 km/h dans une zone urbaine de 50 km/h

On obtient des résultats fort différents quant au risque perçu d'avoir un accident lorsque l'on fait mention d'un excès de vitesse de 20 km/h dans une zone urbaine de 50 km/h. En effet, 85% des conducteurs sont d'avis que le risque qu'ils courraient en circulant à une telle vitesse serait très (31%) ou assez (54%) élevé, ce qui est le plus haut pourcentage mesuré depuis 2006. À l'opposé, 15% pensent que rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h représente un faible risque d'être impliqué dans un accident de la route. Ces résultats sont similaires à ceux de l'année dernière, bien que se dessine une tendance à la hausse depuis 2007.

Les écarts entre les sous-groupes sont présentés à la page suivante.

**QA8B. Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 50 km/h en ville.
Si vous roulez à 70 km/h, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait ... ?**

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1034)	Total 2010 (n=1037)	Total 2009 (n=1046)	Total 2008 (n=1034)	Total 2007 (n=1061)	Total 2006 (n=1048)
Total ÉLEVÉ	85%	84%	83%	80%	80%	82%
Très élevé	31%	31%	31%	30%	24%	26%
Assez élevé	54%	53%	52%	50%	56%	56%
Total FAIBLE	15%	16%	17%	20%	20%	18%
Assez faible	11%	13%	14%	16%	18%	15%
Très faible	4%	3%	3%	3%	3%	3%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

54

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à percevoir **un risque élevé** d'accident pour un excès de vitesse de 20 km/h dans une zone de 50 km/h (85% de l'ensemble) :

- les 20-24 ans (97%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 50 km/h (92%) ou à 50 km/h (88%) en ville;
- les personnes détenant une scolarité de niveau collégial (88%);
- ceux qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (87%) et en ville (86%).

Les sous-groupes suivants estiment en plus grand nombre que le risque d'accident d'un tel excès de vitesse de est **faible** (15% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville excède de plus de 10 km/h la limite permise (49%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en zone urbaine (43%) et sur les autoroutes (18%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède de plus de 10 km/h la limite permise (28%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

55

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

En 2011, davantage de conducteurs québécois estiment faible le risque d'avoir un accident en roulant à 105 km/h sur une route secondaire.

1.5.3 Risque perçu d'avoir un accident à 105 km/h dans une zone de 90 km/h

En ce qui concerne la perception du risque d'accident pour les excès de vitesse à 105 km/h sur les routes secondaires dans les zones limitées à 90 km/h, la proportion de répondants d'avis que le risque serait faible (53%) est supérieure de cinq points de pourcentage à celle de 2010 (48%). Par ailleurs, 47% des conducteurs québécois sont d'avis contraire, estimant que le risque d'accident pour un tel excès de vitesse serait élevé, contre 52% l'année dernière.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont détaillées à la page suivante.

**QA9A. Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 90 km/h.
Si vous roulez à 105 km/h, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait ... ?**

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1107)	Total 2010 (n=1110)	Total 2009 (n=1121)	Total 2008 (n=1118)	Total 2007 (n=1117)	Total 2006 (n=1119)
Total ÉLEVÉ	47%	52%	53%	47%	45%	43%
Très élevé	12%	14%	16%	13%	9%	11%
Assez élevé	35%	38%	37%	34%	37%	32%
Total FAIBLE	53%	48%	47%	53%	55%	57%
Assez faible	43%	38%	38%	41%	45%	46%
Très faible	10%	10%	9%	12%	10%	11%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

56

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à percevoir un **risque élevé** d'accident pour un excès de vitesse de 15 km/h dans une zone de 90 km/h (47% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (80%), sur les routes secondaires (64%) et en ville (59%);
- ceux qui roulent à moins de 90 km/h (76%) ou à 90 km/h (60%) sur les routes secondaires;
- les non-francophones (62%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 50 km/h (57%) ou à 50 km/h (50%) en ville;
- les 65 ans et plus (56%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (54%);
- ceux qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (53%);
- les femmes (53%);
- les retraités (52%);
- les personnes ayant une formation de niveau primaire ou secondaire (52%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (49%).

Les sous-groupes suivants perçoivent en plus grand nombre un **risque faible** d'accident pour un tel excès de vitesse (53% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède de plus de 10 km/h (78%) ou d'au plus 10 km/h (68%) la limite permise;
- ceux dont la vitesse moyenne en ville excède de plus de 10 km/h (77%) ou d'au plus 10 km/h (59%) la limite permise;
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (74%) et sur les autoroutes (69%);
- les 25-34 ans (61%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (60%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (60%);
- les conducteurs qui parcourent entre 15 000 et 25 000 km annuellement (54%);
- les hommes (59%);
- les francophones (56%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

57

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Un excès de vitesse de 30 km/h sur une route secondaire comporte un risque élevé d'accident selon 88% des conducteurs.

1.5.4 Risque perçu d'avoir un accident à 120 km/h dans une zone de 90 km/h

Pour un excès de vitesse de 30 km/h au-delà de la vitesse permise de 90 km/h sur une route secondaire, près de neuf personnes sur dix (88%) considèrent que le risque qu'un accident se produise serait élevé. Inversement, 12% perçoivent ce risque comme faible. Ces résultats sont stables par rapport aux dernières années.

QA9B. Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 90 km/h. Si vous roulez à 120 km/h, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait ... ?

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=955)	Total 2010 (n=948)	Total 2009 (n=941)	Total 2008 (n=962)	Total 2007 (n=1008)	Total 2006 (n=986)
Total ÉLEVÉ	88%	89%	87%	84%	86%	85%
Très élevé	41%	42%	41%	35%	35%	35%
Assez élevé	47%	47%	46%	49%	51%	50%
Total FAIBLE	12%	11%	13%	16%	14%	15%
Assez faible	10%	9%	11%	14%	12%	13%
Très faible	2%	2%	2%	2%	2%	2%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

58

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à percevoir un **risque élevé** d'accident pour un tel excès de vitesse (88% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (93%) et sur les routes secondaires (89%);
- les femmes (92%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 90 km/h (92%) sur les routes secondaires.

Les sous-groupes suivants estiment en plus grand nombre que le risque d'accident d'un excès de vitesse de 30 km/h dans une zone de 90 km/h est **faible** (12% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède de plus de 10 km/h la limite permise (28%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en zone urbaine (21%), sur les autoroutes (20%) et sur les routes secondaires (19%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (18%);
- les 35-44 ans (17%);
- les hommes (15%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

En 2011, on observe une hausse très marquée de la proportion de répondants qui estiment que les excès de vitesse sont dangereux, peu importe qu'ils se produisent en ville, sur les routes secondaires ou sur les autoroutes.

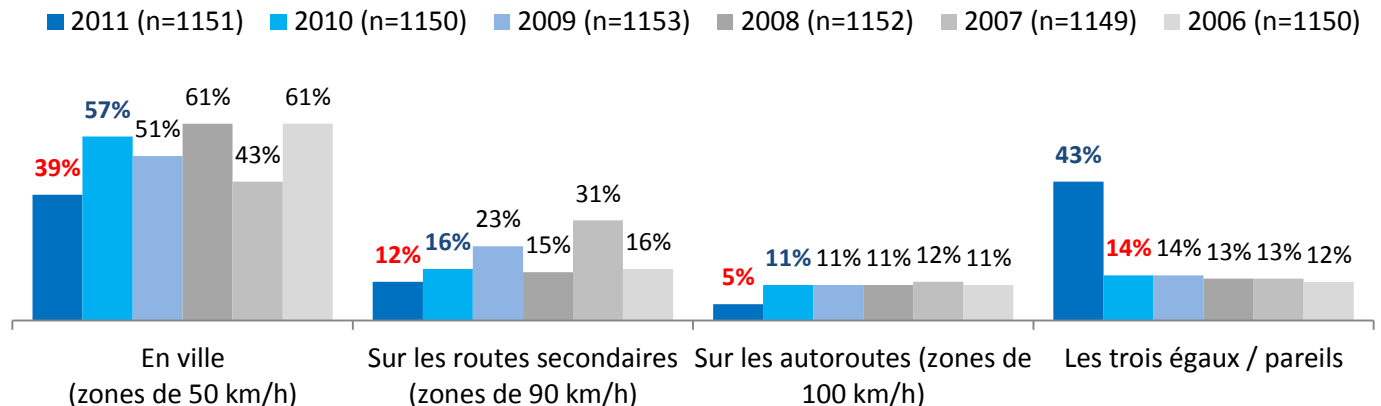
1.6 Les endroits où les excès de vitesse sont les plus dangereux

Alors qu'en 2010 des changements avaient été observés quant à la perception des endroits où les excès de vitesse sont les plus dangereux, les résultats de 2011 représentent une évolution plus qu'importante. Effectivement, en 2011, 43% des titulaires d'un permis de conduire interrogés soutiennent que les excès de vitesse sont autant dangereux en ville, sur les routes secondaires et sur les autoroutes, proportion qui n'avait jamais dépassé 18% depuis 2001. De fait, cela constitue une hausse de vingt-neuf points de pourcentage par rapport à 2010. Par conséquent, les proportions de détenteurs d'un permis de conduire qui estiment que les excès de vitesse sont plus dangereux en ville (39%), sur les routes secondaires (12%) et sur les autoroutes (5%) sont en baisse par rapport à l'année dernière. Cette importante fluctuation pourrait s'expliquer par la diffusion de plusieurs publicités en lien avec la sécurité sur les chantiers routiers, notamment sur les autoroutes.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées aux deux pages suivantes.

QD2. À votre avis, est-ce que les excès de vitesse sont plus dangereux ... ?

Base : L'ensemble des répondants



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer, qui ont préféré ne pas répondre à la question ou qui considèrent que les excès de vitesse ne constituent pas du tout un problème.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

60

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Voici le profil des conducteurs les plus enclins à juger que les excès de vitesse sont plus dangereux ...

... **en ville** (39% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui trouvent trop basses les limites de vitesse sur les autoroutes (53%) et sur les routes secondaires (51%);
- ceux qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (48%);
- les hommes (46%);
- les personnes qui ont un revenu familial brut annuel de 60 000 \$ ou plus (45%);
- les conducteurs qui excèdent la limite permise sur les routes secondaires d'au plus 10 km/h (45%);
- ceux qui excèdent de 10 km/h ou moins la limite permise en ville (44%);
- les 25-44 ans (44%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (43%);
- les travailleurs (42%).

... **sur les routes secondaires** (12% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui trouvent trop basse la limite de vitesse en ville (21%);
- ceux qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les routes secondaires (18%);
- les 65 ans et plus (18%);
- les résidents d'une région autre que Québec RMR ou Montréal RMR (15%);
- les francophones (13%).

Par ailleurs, les non-francophones ont une plus grande tendance à penser que les excès de vitesse sont plus dangereux **sur les autoroutes** (10%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

61

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus enclins à être d'avis que les excès de vitesse sont **autant dangereux en ville, sur les routes secondaires et sur les autoroutes** (43% de l'ensemble) :

- les détenteurs d'un permis de conduite qui ne conduisent jamais (64%) et les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km par année (56%);
- les conducteurs qui trouvent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (61%) et sur les routes secondaires (53%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (53%);
- les femmes (50%);
- les 55-64 ans (50%);
- les personnes qui ont un revenu familial annuel brut inférieur à 40 000 \$ (50%);
- les conducteurs qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (49%);
- les retraités (48%);
- les conducteurs qui circulent à 50 km/h en ville (47%) et à 90 km/h sur les routes secondaires (47%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

62

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

La quasi-totalité des conducteurs (97%) affirment rouler à la même vitesse ou moins vite que les autres conducteurs dans les zones de 50 km/h.

1.7 La vitesse comparée à celle des autres

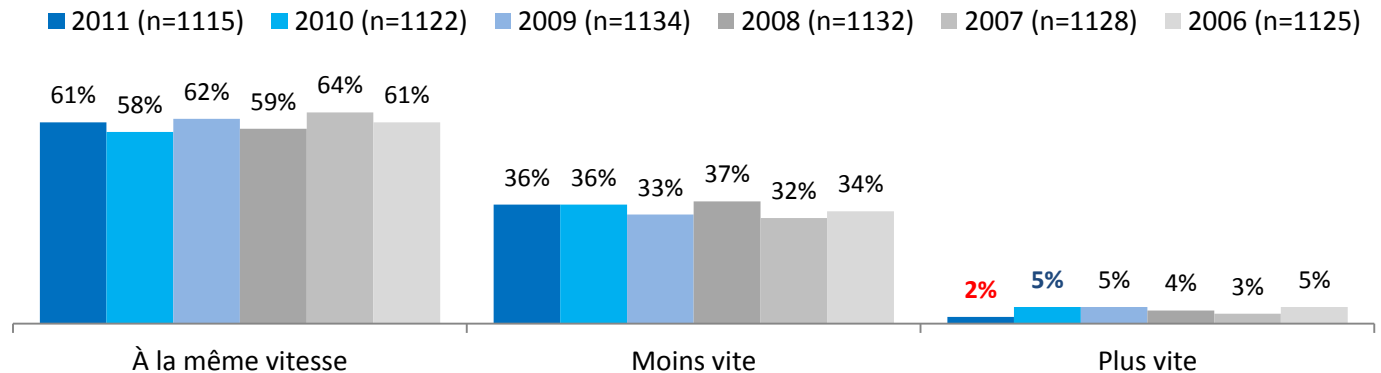
1.7.1 Comparaison de la vitesse de conduite du répondant avec les autres conducteurs, zone de 50 km/h

Comme en 2010, ce sont approximativement six conducteurs sur dix (61%) qui disent conduire à la même vitesse que les autres conducteurs dans les zones de 50 km/h. Une proportion équivalente à celle de 2010 estime plutôt circuler à plus basse vitesse que les autres usagers de la route (36%). Cependant, les conducteurs sont moins nombreux cette année à affirmer rouler plus vite que les autres en ville (2%) qu'en 2010 (5%).

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées aux deux pages suivantes.

QA10. En général, conduisez-vous moins vite, à la même vitesse ou plus vite que les autres conducteurs dans les zones de 50 km/h ?

Base : Les conducteurs



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

63

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre circuler à la **même vitesse** que les autres conducteurs en ville (61% de l'ensemble) :

- les 16-34 ans (72%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville se situe entre 51 et 60 km/h (71%);
- ceux qui, en moyenne, dépassent la limite de vitesse permise sur les routes secondaires de 10 km/h et moins (69%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (67%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (66%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (65%);
- les hommes (64%);
- les conducteurs qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les routes secondaires (63%) et en ville (62%).

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à affirmer rouler **moins vite** que les autres dans les zones de 50 km/h (36% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (59%), en ville (58%) et sur les routes secondaires (51%);
- ceux qui circulent à moins de 50 km/h (56%) ou à 50 km/h (40%) en ville;
- ceux qui circulent à moins de 90 km/h (54%) ou à 90 km/h (42%) sur les routes secondaires;
- ceux qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (47%);
- les 55-64 ans (46%);
- les retraités (44%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (41%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (40%);
- les femmes (40%);
- les conducteurs qui trouvent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (39%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

64

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre rouler **plus vite** que les autres conducteurs en ville (2% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui circulent à plus de 60 km/h en ville (15%) et à plus de 100 km/h sur les routes secondaires (9%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (13%), sur les routes secondaires (7%) et sur les autoroutes (5%);
- ceux qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (6%);
- les 35-44 ans (6%);
- les non-francophones (5%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (4%);
- les hommes (3%);
- les travailleurs (3%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Comme en 2010, un conducteur sur dix (9%) avoue rouler plus vite que les autres sur les routes secondaires.

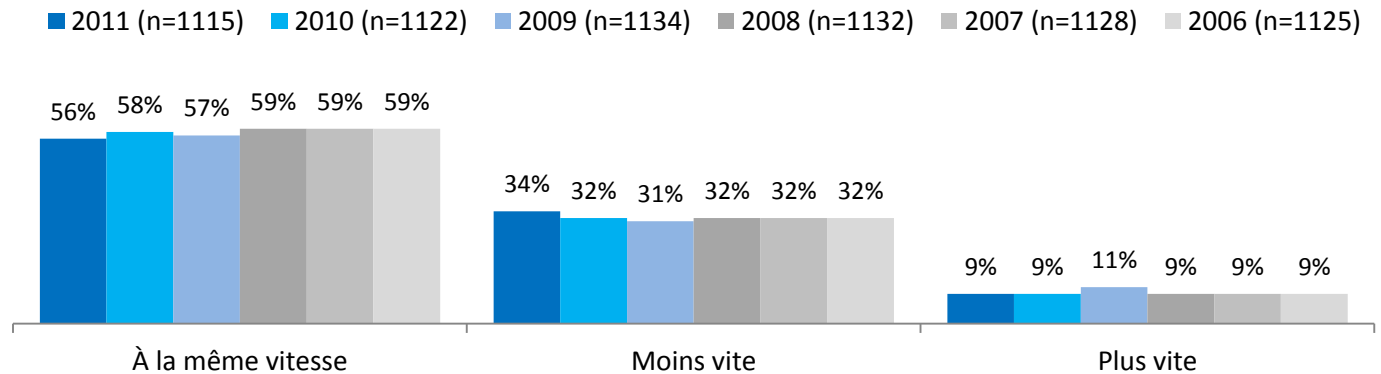
1.7.2 Comparaison de la vitesse de conduite du répondant avec les autres conducteurs, zone de 90 km/h

Invités à comparer leur vitesse sur les routes secondaires par rapport à celle des autres conducteurs, un peu plus de la moitié des conducteurs québécois (56%) disent conduire à la même vitesse que les autres usagers de la route, alors que le tiers (34%) affirme circuler moins vite. Enfin, un répondant sur dix (9%) avoue rouler plus vite que les autres conducteurs. Ces résultats sont stables par rapport à ceux de 2010.

Les écarts entre les sous-groupes sont présentés aux deux pages qui suivent.

QA11. En général, conduisez-vous moins vite, à la même vitesse ou plus vite que les autres conducteurs dans les zones de 90 km/h ?

Base : Les conducteurs



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

66

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre circuler à la **même vitesse** que les autres conducteurs sur les routes secondaires (56% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville se situe entre 51 et 60 km/h (62%);
- ceux qui, en moyenne, dépassent la limite de vitesse sur les routes secondaires de 10 km/h ou moins (62%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (61%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (61%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (61%);
- les conducteurs qui trouvent adéquate la limite de vitesse sur les routes secondaires (59%) et en ville (57%);
- les travailleurs (58%).

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à affirmer rouler **moins vite** que les autres dans les zones de 90 km/h (34% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop élevée la limite de vitesse en ville (62%), sur les routes secondaires (61%) et sur les autoroutes (60%);
- ceux qui circulent à moins de 90 km/h (60%) ou à 90 km/h (40%) sur les routes secondaires;
- ceux qui circulent à moins de 50 km/h en zones urbaines (50%);
- les 55 ans et plus (40%);
- les retraités (43%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (42%);
- les conducteurs qui trouvent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (40%);
- les femmes (39%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (38%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

67

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre rouler **plus vite** que les autres conducteurs sur les routes secondaires du Québec (9% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite de plus de 10 km/h (31%) ou d'au plus 10 km/h (11%);
- ceux qui circulent à plus de 60 km/h en ville (29%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (21%), sur les routes secondaires (20%) et sur les autoroutes (17%);
- les 16-24 ans (16%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (15%);
- les hommes (11%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

68

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Un conducteur qui roule vite ne conserve pas la maîtrise de son véhicule selon 71% des conducteurs.

1.8 En contrôle du véhicule, même à haute vitesse

En 2011, 71% des conducteurs québécois ne croient pas qu'un conducteur qui roule vite garde tout de même la maîtrise de son véhicule. Ce résultat est stable depuis 2007, c'est-à-dire depuis que cette question vise les conducteurs en général et non le répondant en tant que tel. Soulignons que 29% d'entre eux pensent au contraire qu'un conducteur qui roule vite demeure en contrôle de son véhicule. Cette proportion connaît d'ailleurs une tendance à la baisse depuis 2007.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QA15. Degré d'accord avec l'affirmation : Un conducteur qui roule vite garde tout de même la maîtrise de son véhicule.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1085)	Total 2010 (n=1076)	Total 2009 (n=1099)	Total 2008 (n=1102)	Total 2007 (n=1101)	Total 2006* (n=1111)
Total EN ACCORD	29%	32%	33%	34%	37%	68%
Tout à fait d'accord	7%	8%	8%	7%	7%	34%
Plutôt d'accord	22%	24%	25%	27%	30%	34%
Total EN DÉSACCORD	71%	68%	67%	66%	63%	32%
Plutôt en désaccord	44%	43%	46%	40%	43%	23%
Tout à fait en désaccord	27%	25%	21%	26%	20%	9%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.

* De 2001 à 2006, l'énoncé de la question était le suivant : « Même si vous roulez vite, vous demeurez en parfait contrôle de votre véhicule ».



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

69

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus susceptibles d'être **d'accord** avec le fait qu'un conducteur qui roule vite garde tout de même la maîtrise de son véhicule (29% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (50%), sur les routes secondaires (44%) et sur les autoroutes (41%);
- ceux qui roulent à plus de 60 km/h en ville (49%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite de plus de 10 km/h (40%) ou d'au plus 10 km/h (33%);
- les non-francophones (40%);
- les 65 ans et plus (39%);
- les retraités (34%).

Par ailleurs, les sous-groupes suivants sont plus enclins à être **en désaccord** avec cet énoncé (71% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui roulent à moins de 90 km/h (79%) ou à 90 km/h (75%) sur les routes secondaires;
- ceux qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (77%) et sur les routes secondaires (73%);
- les francophones (73%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

70

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les conducteurs affirment principalement dépasser les limites de vitesse pour suivre la circulation (29%) et par habitude, par inattention (21%).

1.9 Les raisons pour dépasser les limites de vitesse permises

Les conducteurs québécois dont la vitesse moyenne excède de 10 km/h ou plus la limite autorisée dans les zones urbaines ou sur les routes secondaires (44% de l'ensemble) ont été interrogés sur les motifs les amenant à dépasser les limites prescrites par la loi.

À l'instar des résultats des années passées, la raison qui a été mentionnée par le plus grand nombre de conducteurs fautifs est le fait qu'ils suivent la circulation (29%). Suit ensuite le fait de dépasser les limites par habitude, par inattention (21%) et pour gagner du temps (13%). De plus, 13% se justifient en affirmant qu'ils dépassent de très peu la limite permise, alors que 12% font valoir que la route est dégagée. Enfin, des limites de vitesse trop peu élevées constituent un motif énoncé par 10% des répondants.

Le détail des mentions est présenté au tableau de la page suivante.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

71

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

QD7A. Vous m'avez dit plus tôt rouler plus vite que la vitesse autorisée dans les zones de 50 km/h ou de 90 km/h, pourquoi dépassez-vous les limites de vitesse ? Y a-t-il une autre raison ?

Base : Les conducteurs qui dépassent de 10 km/h et plus la limite autorisée dans les zones urbaines ou sur les routes secondaires

Total des deux mentions possibles	Total 2011 (n=438)	Total 2010 (n=488)	Total 2009 (n=499)	Total 2008 (n=533)	Total 2007 (n=601)	Total 2006 (n=602)
Suit la circulation	29%	26%	28%	31%	33%	31%
Par habitude / Inattention / Ne se rend pas compte de son excès de vitesse	21%	19%	20%	14%	18%	19%
Pour gagner du temps / Tout le temps pressé	13%	11%	13%	17%	12%	15%
Dépasse de très peu la limite permise	13%	9%	12%	10%	11%	8%
Route dégagée / Peu de trafic / Pas de piéton / La route est belle / La connaît	12%	11%	10%	12%	16%	15%
Limites ne sont pas assez élevées	10%	11%	9%	10%	9%	14%
Police tolère plus que la limite	6%	7%	7%	7%	6%	6%
Est bon conducteur / A un bon contrôle	4%	2%	2%	4%	3%	4%
Aime la vitesse	3%	2%	2%	3%	2%	3%
C'est une vitesse confortable	1%	2%	3%	n.d.	n.d.	n.d.
A un bon véhicule / Ne sent pas la vitesse	1%	2%	2%	2%	1%	3%
Pour dépasser quelqu'un qui roule lentement	1%	1%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ce n'est pas dangereux / C'est plus dangereux de ne pas rouler vite	0%	1%	2%	n.d.	n.d.	n.d.
Autres	4%	7%	4%	6%	10%	3%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%	4%	3%	3%	2%	2%
Nie dépasser les limites de vitesse	2%	3%	3%	3%	2%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

72

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Comme en 2010, le quart des conducteurs (25%) estiment que rouler plus vite que la limite permise fait gagner du temps.

1.10 Rouler plus vite que la vitesse permise fait gagner du temps

Trois conducteurs sur quatre (75%) sont en désaccord avec l'énoncé selon lequel rouler plus vite que la limite permise fait gagner du temps. Il y a tout de même 25% des conducteurs qui sont au contraire en accord avec cette affirmation. Ces résultats sont stables depuis 2009.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QD8. Degré d'accord avec l'affirmation : Rouler plus vite que la limite permise fait gagner du temps.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1115)	Total 2010 (n=1122)	Total 2009 (n=1134)
Total EN ACCORD	25%	24%	24%
Tout à fait d'accord	5%	8%	6%
Plutôt d'accord	20%	16%	18%
Total EN DÉSACCORD	75%	75%	74%
Plutôt en désaccord	33%	32%	34%
Tout à fait en désaccord	42%	43%	40%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	0%	1%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

73

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre être **d'accord** avec le fait que rouler plus vite fait gagner du temps (25% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite de plus de 10 km/h (54%) ou d'au plus 10 km/h (31%);
- ceux dont la vitesse moyenne en ville excède la limite de plus de 10 km/h (42%) ou d'au plus 10 km/h (38%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (37%), sur les routes secondaires (37%) et sur les autoroutes (33%);
- les 25-34 ans (40%);
- les non-francophones (36%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (34%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 15 000 km par année (30%);
- les hommes (29%);
- les travailleurs (28%);
- les personnes qui détiennent une scolarité de niveau universitaire (28%).

Par ailleurs, les sous-groupes de conducteurs suivants sont plus nombreux à être **en désaccord** avec cet énoncé (75% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui roulent à 90 km/h (87%) ou à moins de 90 km/h (83%) sur les routes secondaires;
- ceux qui jugent trop élevée la limite de vitesse en ville (87%);
- ceux qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (84%);
- les 65 ans et plus (84%);
- les conducteurs qui roulent à 50 km/h (83%) ou à moins de 50 km/h (82%) en ville;
- les retraités (83%);
- les personnes qui détiennent une scolarité de niveau primaire ou secondaire (81%);
- les femmes (80%);
- les conducteurs qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (79%);
- les francophones (77%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (77%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

74

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Le risque pour la vie des autres est la principale raison de ralentir sur la route pour la moitié des conducteurs québécois (50%).

1.11 Les raisons de ralentir sur la route

1.11.1 Raisons incitant le plus les conducteurs à ralentir

Les conducteurs ont été invités à se prononcer sur les raisons qui les feraient ralentir sur la route. Tout comme en 2010, six raisons principales ont été proposées aux conducteurs :

- Le risque pour la vie des autres (ceux qui m'accompagnent et les autres personnes sur la route)
- Le risque pour ma vie
- Le risque d'être arrêté et de recevoir une contravention
- Le gaspillage d'essence, donc d'argent
- L'augmentation de gaz à effet de serre relâché dans l'atmosphère lorsque j'accélère
- Le jugement des autres (ex. : la peur du ridicule)

Ainsi, une constante demeure : pour la moitié des conducteurs sondés (50%), le risque pour la vie des autres est la raison qui serait la plus susceptible de les faire ralentir. Le risque pour leur propre vie serait le motif le plus influent pour 22% des conducteurs, alors que 16% s'inquiètent principalement du risque d'être arrêtés et de recevoir une contravention pour excès de vitesse.

Les autres raisons proposées aux répondants n'ont pas autant d'effet pour les inciter à ralentir. Soulignons par contre que le gaspillage d'essence est la principale raison de ralentir de 6% des conducteurs cette année, résultat qui est en hausse de deux points de pourcentage, mais qui demeure marginal. Outre cette fluctuation, les résultats obtenus cette année se comparent à ceux de 2010.

L'ensemble des mentions est présenté au tableau de la page suivante.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

QF1. Honnêtement, parmi les six raisons suivantes, laquelle est la plus susceptible de vous inciter à ralentir, est-ce ... ?

Base : Les conducteurs

Une seule mention possible	Total 2011 (n=1115)	Total 2010 (n=1122)
Le risque pour la vie des autres (ceux qui m'accompagnent et les autres personnes sur la route)	50%	50%
Le risque pour ma vie	23%	22%
Le risque d'être arrêté et de recevoir une contravention	16%	16%
Le gaspillage d'essence, donc d'argent	6%	4%
Le jugement des autres (ex. : la peur du ridicule)	2%	3%
L'augmentation de gaz à effet de serre relâché dans l'atmosphère lorsque j'accélère	1%	2%
Toutes les raisons mentionnées	0%	1%
Autres	0%	1%
Rien de m'inciterait à ralentir	1%	1%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	0%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

L'augmentation de gaz à effet de serre et le jugement des autres ne sont pas des arguments très efficaces pour faire ralentir les conducteurs.

1.11.2 Raisons incitant le moins les conducteurs à ralentir

Dans le même esprit, il a été demandé aux conducteurs quelle raison, parmi la même liste, serait au contraire la moins susceptible de les inciter à ralentir. L'augmentation de gaz à effet de serre relâchée dans l'atmosphère lors d'une accélération est cette année la raison la moins susceptible d'entraîner un changement de comportement sur la route (29%, soit une augmentation de cinq points de pourcentage par rapport à 2010). Le jugement des autres arrive au deuxième rang (25%), suivi du gaspillage d'essence (19%).

QF2. Maintenant, parmi les cinq raisons suivantes, laquelle est la moins susceptible de vous inciter à ralentir, est-ce ... ?

Base : Les conducteurs

Une seule mention possible	Total 2011 (n=1115)	Total 2010 (n=1122)
L'augmentation de gaz à effet de serre relâché dans l'atmosphère lorsque j'accélère	29%	24%
Le jugement des autres (ex. : la peur du ridicule)	25%	27%
Le gaspillage d'essence, donc d'argent	19%	20%
Le risque pour ma vie	9%	9%
Le risque d'être arrêté et de recevoir une contravention	8%	10%
Le risque pour la vie des autres (ceux qui m'accompagnent et les autres personnes sur la route)	7%	6%
Autres	0%	1%
Rien de m'inciterait à ralentir	1%	2%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%	2%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

77

2. La perception de la législation sur la vitesse

Les Québécois continuent, de façon générale, à trouver adéquates les différentes limites de vitesse.

2.1 La perception des limites de vitesse

En 2011, selon plus de huit conducteurs sur dix, la limite de vitesse en ville (88%) et sur les routes secondaires (81%) est adéquate, ce qui s'inscrit en continuité avec les études des années antérieures. De plus, c'est encore sur les autoroutes où la limite de vitesse est la plus contestée, 63% la trouvant adéquate et 34% la jugeant trop basse. Cette dernière proportion connaît cependant une tendance à la baisse depuis 2005, année où elle atteignait 46%. Par ailleurs, 9% considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires du Québec et 5% celle en ville.

Par rapport aux résultats de 2010, aucune différence significative n'est observée.

Le tableau de la page suivante présente les résultats détaillés pour cette question. Les deux pages subséquentes présentent quant à elles les résultats de l'analyse segmentée.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

78

2. La perception de la législation sur la vitesse (suite)

QA16-QA18. Considérez-vous que la limite de vitesse est
présentement trop élevée, adéquate ou trop basse ... ?

Base : Les conducteurs

Une seule mention possible		QA16. En ville (50 km/h) (n=1101)	QA18. Routes secondaires (90 km/h) (n=1102)	QA17. Autoroutes (100 km/h) (n=1112)
Trop élevée	2011	7%	10%	3%
	2010 (n=1117)	7%	11%	3%
	2009 (n=1125)	7%	11%	3%
	2008 (n=1126)	9%	12%	3%
	2007 (n=1120)	5%	11%	3%
	2006 (n=1120)	6%	8%	3%
Adéquate	2011	88%	81%	63%
	2010 (n=1117)	87%	80%	64%
	2009 (n=1125)	86%	79%	61%
	2008 (n=1126)	85%	77%	59%
	2007 (n=1120)	88%	80%	57%
	2006 (n=1120)	86%	80%	54%
Trop basse	2011	5%	9%	34%
	2010 (n=1117)	6%	10%	33%
	2009 (n=1125)	7%	10%	36%
	2008 (n=1126)	7%	11%	38%
	2007 (n=1120)	7%	9%	40%
	2006 (n=1120)	8%	12%	43%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

79

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les individus des sous-groupes suivants sont statistiquement plus nombreux à affirmer que les limites de vitesse sont **trop basses** ...

... **en ville** (5% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui roulent à plus de 60 km/h en ville (17%);
- ceux qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (17%) et sur les autoroutes (9%);
- ceux qui jugent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (13%) et sur les routes secondaires (9%);
- ceux qui roulent à moins de 90 km/h sur les routes secondaires (12%);
- les non-francophones (10%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (9%);
- les 45-54 ans (8%);
- les hommes (7%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (7%).

... **sur les routes secondaires** (9% de l'ensemble) :

- les répondants qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (28%) et sur les autoroutes (17%);
- les étudiants (26%);
- les conducteurs qui roulent à plus de 60 km/h en ville (21%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite de plus de 10 km/h (15%) et d'au plus 10 km/h (14%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (11%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

80

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les individus des sous-groupes suivants sont statistiquement plus nombreux à affirmer que les limites de vitesse sont **trop basses** ...

... **sur les autoroutes** (34% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (67%) et en ville (55%);
- ceux dont la vitesse moyenne en ville dépasse la limite de plus de 10 km/h (60%) et d'au plus 10 km/h (39%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite de plus de 10 km/h (58%) et d'au plus 10 km/h (41%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km par année (47%);
- les 35-44 ans (44%);
- les répondants dont le revenu familial brut est de 60 000 \$ et plus annuellement (43%);
- les hommes (42%);
- les personnes détenant une formation de niveau universitaire (41%);
- les travailleurs (39%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

2. La perception de la législation sur la vitesse (suite)

Les conducteurs ont tendance à banaliser un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone urbaine.

2.2 La gravité des infractions pour excès de vitesse

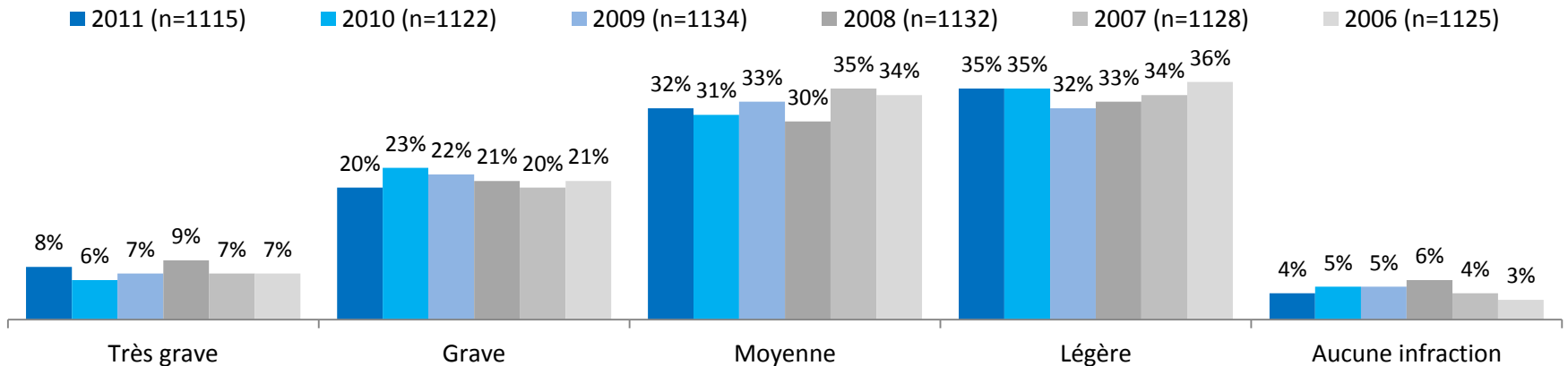
2.2.1 Niveau de gravité perçue d'un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone de 50 km/h

La perception des conducteurs par rapport à la gravité d'un excès de vitesse de 10 km/h en ville est stable par rapport aux dernières années. En effet, seulement 28% considèrent qu'une telle infraction est une faute très grave (8%) ou grave (20%). Inversement, 32% font état d'une faute moyenne et 35% d'une faute légère. Une minorité (4%) est plutôt d'avis qu'un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone de 50 km/h ne constitue pas une infraction.

Les sous-groupes les plus susceptibles de banaliser une telle infraction sont présentés à la page suivante.

**QA19A. Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) très grave, grave, moyenne ou légère ?
Un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone où le maximum est de 50 km/h ?**

Base : Les conducteurs



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

82

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants ont davantage tendance à estimer qu'un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone de 50 km/h est **une faute légère ou pas du tout une infraction** (39% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville dépasse la limite de plus de 10 km/h (79%) et d'au plus 10 km/h (56%);
- les 25-34 ans (59%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite de plus de 10 km/h (58%) et d'au plus 10 km/h (48%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (58%), sur les routes secondaires (54%) et sur les autoroutes (49%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 80 000 \$ et plus (53%);
- les hommes (43%);
- les travailleurs (43%);
- les francophones (41%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

2. La perception de la législation sur la vitesse (suite)

Un excès de vitesse de 20 km/h en ville est perçu comme une faute très grave ou grave.

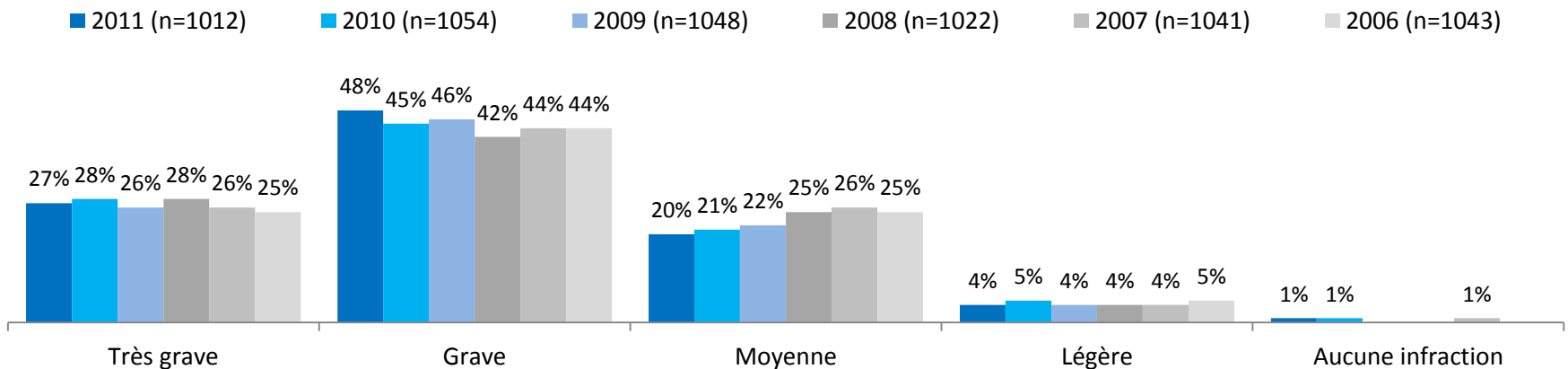
2.2.2 Niveau de gravité perçu d'un excès de vitesse de 20 km/h dans une zone de 50 km/h

Les conducteurs québécois considérant qu'un excès de 10 km/h est une faute grave, moyenne, légère ou pas une infraction ont été interrogés sur la gravité d'un excès de 20 km/h dans une zone de 50 km/h. Ainsi, trois répondants sur quatre considèrent (75%) qu'un tel excès de vitesse est une faute très grave (27%) ou grave (48%). Alors qu'une personne sur cinq perçoit cette infraction comme une faute moyenne (20%), 5% disent que rouler à une telle vitesse en ville est une faute légère (4%) ou que ce n'est pas une infraction (1%).

Les écarts significatifs entre les sous-groupes sont présentés à la page suivante.

QA19B. Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) très grave, grave, moyenne ou légère ? Un excès de vitesse de 20 km/h dans une zone où le maximum est de 50 km/h ?

Base : Les conducteurs considérant qu'un excès de 10 km/h est une faute grave, moyenne, légère ou pas une infraction



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

84

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants ont davantage tendance à estimer qu'un excès de vitesse de 20 km/h dans une zone de 50 km/h est **une faute légère ou pas du tout une infraction** (5% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (19%), sur les routes secondaires (14%) et sur les autoroutes (8%);
- ceux qui roulent à plus de 60 km/h en ville (13%);
- les étudiants (12%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de moins de 20 000 \$ (10%);
- les 25-34 ans (9%);
- les hommes (7%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

2. La perception de la législation sur la vitesse (suite)

Le quart des conducteurs (25%) banalisent un excès de vitesse de 15 km/h sur une route secondaire.

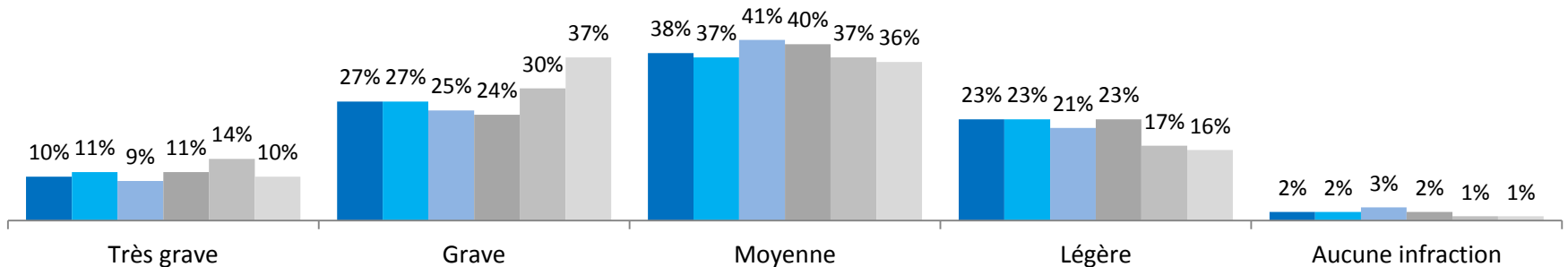
2.2.3 Niveau de gravité perçue d'un excès de vitesse de 15 km/h dans une zone de 90 km/h

La perception des répondants quant à la gravité d'un excès de vitesse de 15 km/h dans une zone de 90 km/h est sensiblement la même qu'en 2010. De fait, 37% s'entendent pour dire qu'il s'agit d'une faute très grave (10%) ou grave (27%), tandis que 38% estiment plutôt qu'un tel excès de vitesse est une faute moyenne. Enfin, un conducteur québécois sur quatre (25%) est d'avis que c'est une faute légère (23%) ou pas une infraction (2%). Les sous-groupes plus nombreux à partager cette opinion sont présentés à la page qui suit.

**QA19C. Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) très grave, grave, moyenne ou légère ?
Un excès de vitesse de 15 km/h dans une zone où le maximum est de 90 km/h ?**

Base : Les conducteurs

■ 2011 (n=1115) ■ 2010 (n=1122) ■ 2009 (n=1134) ■ 2008 (n=1132) ■ 2007 (n=1128) ■ 2006 (n=1125)



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

86

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants ont davantage tendance à estimer qu'un excès de vitesse de 15 km/h dans une zone de 90 km/h est **une faute légère ou pas du tout une infraction** (25% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville dépasse la limite de plus de 10 km/h (64%) et d'au plus 10 km/h (30%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite de plus de 10 km/h (61%) et d'au plus 10 km/h (29%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (50%), en ville (44%) et sur les autoroutes (37%);
- les 25-34 ans (40%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 80 000 \$ et plus (33%);
- les hommes (31%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (31%);
- les travailleurs (27%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

2. La perception de la législation sur la vitesse (suite)

Un excès de vitesse de 30 km/h sur une route secondaire est perçu comme une faute très grave ou grave.

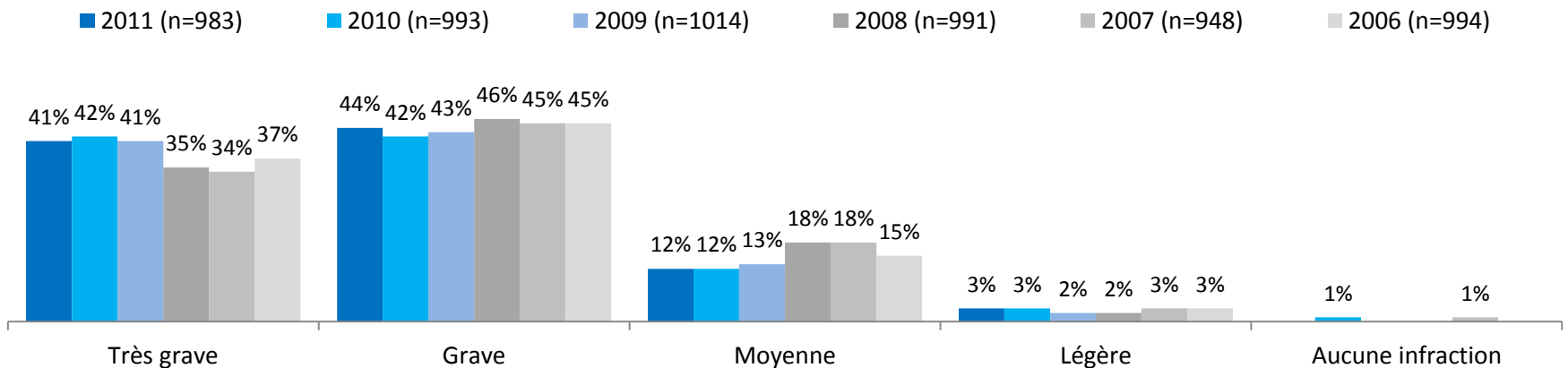
2.2.4 Niveau de gravité perçue d'un excès de vitesse de 30 km/h dans une zone de 90 km/h

De façon générale, 85% des répondants considérant qu'un excès de 15 km/h est une faute grave, moyenne, légère ou pas une infraction sont d'avis que dépasser la limite de vitesse de 30 km/h sur une route secondaire est une faute très grave (41%) ou grave (44%). Ce sont seulement 12% des conducteurs qui qualifient un tel geste de faute moyenne.

Une minorité (4%) est d'avis que c'est une faute légère (3%) ou pas une infraction (1%). Notons que cette opinion est partagée de façon plus importante par les personnes qui jugent trop basses les limites de vitesse en ville (14%), sur les routes secondaires (9%) et sur les autoroutes (6%).

**QA19D. Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) très grave, grave, moyenne ou légère ?
Un excès de vitesse de 30 km/h dans une zone où le maximum est de 90 km/h ?**

Base : Les conducteurs considérant qu'un excès de 15 km/h est une faute grave, moyenne, légère ou pas une infraction



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse

Plus de huit conducteurs sur dix (81%) souhaitent une intensification de la surveillance policière afin de contrer la vitesse au volant.

3.1 La surveillance policière accrue

Afin de faire respecter les limites de vitesse, 81% des conducteurs sont en faveur d'une surveillance policière intensifiée, ce qui fait écho aux résultats des années antérieures. Notons que la proportion de répondants se disant plutôt en désaccord avec une telle mesure (13%) a diminué de trois points de pourcentage.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QA14. Degré d'accord avec l'affirmation : La surveillance policière sur les routes devrait être intensifiée pour faire respecter les limites de vitesse.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1110)	Total 2010 (n=1122)	Total 2009 (n=1125)	Total 2008 (n=1125)	Total 2007 (n=1122)	Total 2006 (n=1123)
Total EN ACCORD	81%	78%	79%	82%	86%	84%
Tout à fait d'accord	45%	45%	42%	47%	51%	46%
Plutôt d'accord	36%	33%	37%	35%	36%	38%
Total EN DÉSACCORD	19%	22%	21%	18%	14%	16%
Plutôt en désaccord	13%	16%	16%	13%	10%	12%
Tout à fait en désaccord	6%	6%	5%	6%	3%	4%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

89

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants ont davantage tendance à être **en accord** avec une surveillance policière plus accrue (81% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km par année (90%);
- ceux qui jugent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (89%);
- les 65 ans et plus (89%);
- les conducteurs qui roulent à moins de 90 km/h sur les routes secondaires (88%);
- les retraités (88%);
- les femmes (86%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (86%);
- celles habitant dans une région autre que les grandes régions de Montréal et de Québec (85%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (85%);
- les conducteurs qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (85%).

À l'inverse, les sous-groupes suivants sont plus nombreux à être **en désaccord** avec une intensification de la surveillance policière sur les routes (19% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (31%), en ville (30%) et sur les autoroutes (27%);
- les personnes dont le revenu familial brut est de 80 000 \$ et plus annuellement (26%);
- celles détenant une scolarité de niveau universitaire (25%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 15 000 km annuellement (23%);
- les hommes (23%);
- les travailleurs (22%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (22%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

Des sanctions plus sévères en cas d'excès de vitesse obtiennent l'appui de 63% des répondants.

3.2 Les sanctions pour excès de vitesse

3.2.1 Degré d'accord avec une plus grande sévérité des sanctions encourues pour les excès de vitesse

Les conducteurs québécois sont cependant un peu plus froids à l'idée de voir une augmentation de la sévérité des sanctions encourues pour les excès de vitesse. N'empêche qu'un peu moins de deux répondants sur trois (63%) se disent en faveur d'une telle approche, soit une proportion similaire à celle des dernières années. On remarque que les conducteurs qui sont plutôt en désaccord avec cette idée (24%) sont un peu moins nombreux qu'en 2010.

Les différences entre les sous-groupes sont présentées aux deux pages qui suivent.

QA20. Degré d'accord avec l'affirmation : Les sanctions encourues pour les excès de vitesse devraient être plus sévères.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1073)	Total 2010 (n=1090)	Total 2009 (n=1089)	Total 2008* (n=1099)	Total 2007* (n=1090)	Total 2006* (n=1088)
Total EN ACCORD	63%	59%	58%	61%	64%	57%
Tout à fait d'accord	32%	30%	27%	34%	32%	30%
Plutôt d'accord	31%	29%	31%	27%	33%	27%
Total EN DÉSACCORD	37%	41%	42%	39%	36%	43%
Plutôt en désaccord	24%	28%	27%	24%	26%	29%
Tout à fait en désaccord	13%	13%	15%	15%	10%	14%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.

De 2001 à 2008, l'énoncé se lisait : « Les **peines** encourues pour les excès de vitesse devraient être plus sévères ».



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

91

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants ont davantage tendance à être **en accord** avec une augmentation de la sévérité des sanctions encourues en cas d'excès de vitesse (63% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui jugent trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (85%), en ville (83%) et sur les routes secondaires (79%);
- ceux qui roulent à moins de 90 km/h (81%) ou à 90 km/h (67%) sur les routes secondaires;
- les 65 ans et plus (80%);
- les retraités (75%);
- les conducteurs qui parcourent moins de 5 000 km par année (74%);
- ceux qui roulent à moins de 50 km/h (72%) ou à 50 km/h (66%) en ville;
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (72%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 40 000 \$ (70%);
- les conducteurs qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (69%);
- les femmes (67%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

92

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus enclins à se prononcer **contre** des sanctions plus sévères en cas d'excès de vitesse (37% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui dépassent la limite de vitesse de plus de 10 km/h (63%) et d'au plus 10 km/h (41%) sur les routes secondaires;
- les 20-24 ans (60%);
- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (55%) et sur les autoroutes (51%);
- ceux qui parcourent plus de 15 000 km annuellement (44%);
- les personnes dont le revenu familial brut est de 60 000 \$ et plus annuellement (44%);
- celles détenant une scolarité de niveau universitaire (43%);
- les conducteurs qui dépassent de 10 km/h et moins la limite de vitesse en ville (43%);
- les 45-54 ans (43%);
- les hommes (41%);
- les travailleurs (41%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

93

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

Les sanctions pour grands excès de vitesse sont connues des conducteurs.

3.2.2 Principales sanctions qu'un conducteur reçoit à la suite d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h au-dessus de la limite permise

Afin d'évaluer les connaissances des conducteurs québécois par rapport aux conséquences d'une infraction pour grand excès de vitesse, il leur a été demandé d'indiquer quelles sont, à leur avis, les sanctions encourues dans le cas d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h au-dessus de la limite permise. Ainsi, la grande majorité des conducteurs interrogés (81%) sont conscients qu'un conducteur intercepté pour un grand excès de vitesse se voit remettre une amende. De plus, deux conducteurs sur trois (67%) mentionnent que des points d'inaptitude sont prévus pour ce type d'infraction. Par contre, seulement 23% savent que la sanction peut aller jusqu'à la suspension du permis de conduire et 4% pensent que le véhicule peut être saisi.

Ces résultats sont stables par rapport à 2010, année où l'on avait mesuré une amélioration des connaissances des répondants à cet effet.

QA20B. Selon-vous quelles sont les principales sanctions qu'un conducteur reçoit à la suite d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h au-dessus de la limite permise, par exemple, rouler à 90 km/h dans une zone de 50 km/h ?

Base : Les conducteurs

Mentions spontanées	Total 2011 (n=945)	Total 2010 (n=908)	Total 2009 (n=903)
Amendes	81%	80%	50%
Points d'inaptitude	67%	66%	35%
Suspension du permis de conduire	23%	21%	11%
Saisie du véhicule	4%	3%	1%
Autres	4%	3%	3%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

Plus de huit conducteurs sur dix (83%) croient en l'importance d'amener les gens à ralentir en zones urbaines.

3.3 L'importance de rouler moins vite

À l'instar des années passées, plus de huit conducteurs sur dix (83%) estiment qu'il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de 50 km/h. Par ailleurs, 17% ne sont pas d'accord avec une telle idée, soit une opinion partagée de façon plus importante par les sous-groupes suivants :

- les conducteurs qui jugent trop basse la limite de vitesse en ville (38%), sur les routes secondaires (30%) et sur les autoroutes (22%);
- ceux qui circulent en moyenne à plus de 60 km/h dans les zones urbaines (34%);
- les non-francophones (27%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (23%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 15 000 km annuellement (21%);
- les résidents de la région métropolitaine de Québec (24%) et de celle de Montréal (20%);
- les hommes (20%).

QA21. Degré d'accord avec l'affirmation : Il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de 50 km/h.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1104)	Total 2010 (n=1108)	Total 2009 (n=1121)	Total 2008 (n=1124)	Total 2007 (n=1121)	Total 2006 (n=1117)
Total EN ACCORD	83%	81%	80%	83%	87%	83%
Tout à fait d'accord	51%	53%	48%	54%	53%	51%
Plutôt d'accord	32%	28%	32%	29%	33%	32%
Total EN DÉSACCORD	17%	19%	20%	17%	13%	17%
Plutôt en désaccord	12%	13%	14%	12%	11%	11%
Tout à fait en désaccord	5%	6%	6%	5%	3%	6%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

95

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

Sept personnes sur dix (71%) jugent très important le fait d'amener les gens à rouler moins vite sur les routes secondaires.

L'importance d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de 90 km/h fait un peu moins l'unanimité, mais il demeure que 71% des conducteurs sont en accord avec l'affirmation proposée. Parmi les personnes ayant une opinion contraire, on retrouve principalement les sous-groupes suivants (29% de l'ensemble):

- les conducteurs qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (54%) et sur les autoroutes (46%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite de plus de 10 km/h (46%) ou d'au plus 10 km/h (36%);
- ceux qui parcourent plus de 15 000 km annuellement (35%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (35%);
- les hommes (34%);
- les travailleurs (31%).

QA22. Degré d'accord avec l'affirmation : Il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de 90 km/h.

Base : Les conducteurs

	Total 2011 (n=1097)	Total 2010 (n=1102)	Total 2009 (n=1116)	Total 2008 (n=1112)	Total 2007 (n=1111)	Total 2006 (n=1119)
Total EN ACCORD	71%	69%	67%	69%	72%	64%
Tout à fait d'accord	34%	34%	32%	32%	33%	29%
Plutôt d'accord	37%	35%	35%	37%	38%	35%
Total EN DÉSACCORD	29%	31%	33%	31%	28%	36%
Plutôt en désaccord	22%	21%	25%	22%	21%	26%
Tout à fait en désaccord	7%	9%	8%	10%	7%	10%

Ces résultats excluent les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

96

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

Le photo-radar est un moyen efficace de faire ralentir les conducteurs selon 70% des titulaires d'un permis de conduire.

3.4 L'efficacité perçue du photo-radar

L'efficacité du photo-radar comme moyen pour réduire la vitesse sur les routes trouve encore cette année l'appui d'environ sept personnes sur dix (70%). Toutefois, 26% doutent de l'efficacité du photo-radar et c'est plus particulièrement le cas des sous-groupes suivants :

- les étudiants (48%);
- les conducteurs roulant à plus de 60 km/h en ville (46%);
- ceux qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (37%) et sur les autoroutes (31%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau collégial (35%);
- les conducteurs parcourant plus de 15 000 km par année (34%);
- les 16-44 ans (33%).

QD3. À votre avis, l'utilisation du photo-radar est-il un moyen ... pour réduire la vitesse sur les routes ?

Base : L'ensemble des répondants

	Total 2011 (n=1151)	Total 2010 (n=1150)	Total 2009 (n=1153)	Total 2008 (n=1152)	Total 2007 (n=1149)	Total 2006 (n=1150)
Total EFFICACE	70%	69%	71%	68%	71%	72%
Très efficace	28%	29%	30%	31%	29%	34%
Assez efficace	42%	40%	41%	37%	42%	38%
Total INEFFICACE	26%	27%	27%	28%	26%	27%
Peu efficace	16%	16%	19%	16%	16%	15%
Pas du tout efficace	10%	9%	8%	12%	10%	12%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	4%	5%	2%	3%	3%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

97

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

L'installation de photo-radars : une mesure plus populaire que par le passé.

3.5 L'opinion envers l'utilisation de photo-radars

Par rapport à 2010, les détenteurs d'un permis de conduire qui se disent en faveur de l'installation de photo-radars sur les routes du Québec sont plus nombreux (74% comparativement à 69% en 2010). Cependant, le quart des personnes (24%) sont contre cette proposition. Les individus des sous-groupes suivants sont d'ailleurs plus nombreux à être défavorables à cette idée :

- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (39%), en ville (36%) et sur les autoroutes (34%);
- ceux parcourant plus de 15 000 km par année (31%);
- les hommes (30%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau collégial (28%).

QD3B. Êtes-vous personnellement ... à l'installation de photo-radars sur les routes du Québec ?

Base : L'ensemble des répondants

	Total 2011 (n=1151)	Total 2010 (n=1150)	Total 2009 (n=1153)
Total FAVORABLE	74%	69%	68%
Très favorable	35%	33%	32%
Plutôt favorable	39%	36%	36%
Total DÉFAVORABLE	24%	30%	30%
Plutôt défavorable	12%	15%	15%
Très défavorable	12%	15%	15%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%	1%	2%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

98

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

La vitesse maximale des véhicules devrait être limitée lors de leur fabrication selon 63% des répondants.

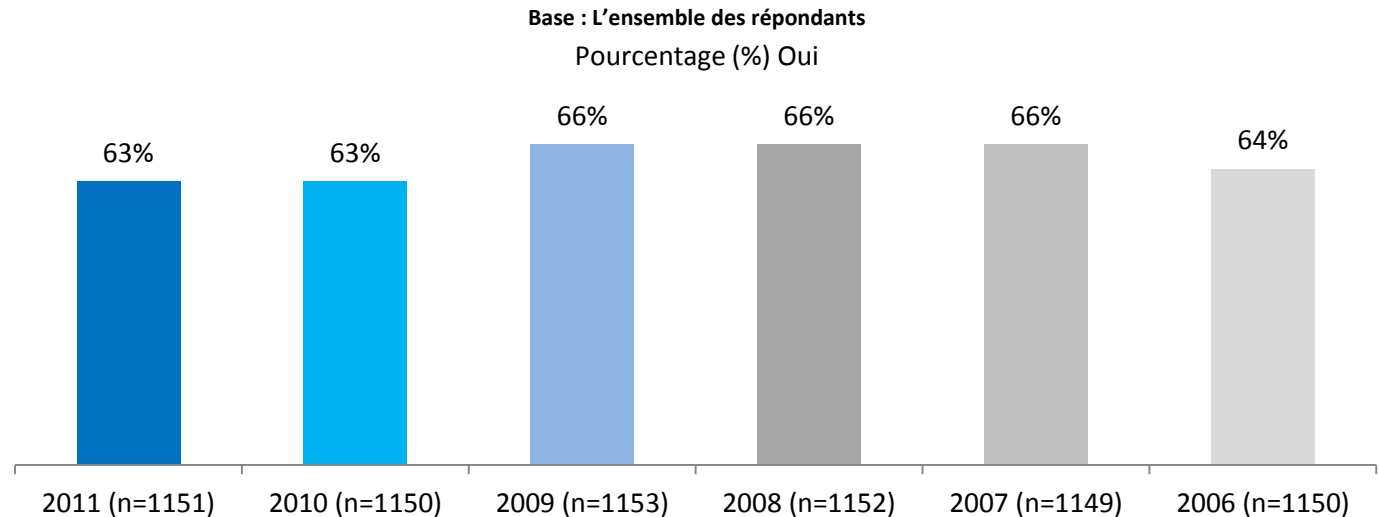
3.6 La limitation de la vitesse maximale des véhicules

3.6.1 Limitation de la vitesse maximale des véhicules lors de la fabrication

En ce qui concerne la limitation de la vitesse maximale des véhicules lors de la fabrication, environ deux répondants sur trois (63%) s'affichent en faveur d'une telle mesure. Inversement, 35% des détenteurs d'un permis de conduire s'opposent à cette limitation. Ces résultats sont similaires à ceux de 2010.

Les sous-groupes les plus nombreux à être contre la limitation de la vitesse maximale des véhicules lors de leur fabrication sont présentés à la page suivante.

QD4. Selon vous, la vitesse maximale des véhicules devrait-elle être limitée lors de leur fabrication ?





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

99

1. Les attitudes et perceptions à l'égard de la vitesse (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus enclins à se prononcer **contre** la limitation de la vitesse maximale des véhicules (35% de l'ensemble) :

- les 20-24 ans (54%);
- les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (48%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite de plus de 10 km/h (46%) ou de moins de 10 km/h (39%);
- ceux qui parcourent plus de 25 000 km par année (45%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 80 000 \$ et plus (43%);
- les hommes (43%);
- les non-francophones (43%);
- les résidents de la région métropolitaine de Montréal (39%);
- les travailleurs (38%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

100

3. La perception des moyens pour réduire la vitesse (suite)

3.6.2 Vitesse maximale souhaitée lors de la fabrication des véhicules

Parmi les répondants en faveur d'une limitation de la vitesse maximale des véhicules lors de leur fabrication (63% de l'ensemble), les deux tiers (67%) institueraient un plafond se situant entre 101 et 140 km/h. Une personne sur cinq (19%) est plutôt d'avis que la limite devrait être fixée à 100 km/h ou moins et une personne sur dix (9%) à plus de 140 km/h.

La vitesse moyenne à laquelle les répondants souhaiteraient voir limiter les véhicules est de 121,6 km/h. Ces résultats sont comparables à ceux des dernières années.

QD5. À quelle vitesse devrait-on limiter (barrer) les véhicules lors de la fabrication ?

Base : Les répondants souhaitant que la vitesse maximale des véhicules soit restreinte

	Total 2011 (n=757)	Total 2010 (n=755)	Total 2009 (n=797)	Total 2008 (n=792)	Total 2007 (n=810)	Total 2006 (n=769)
100 km/h ou moins	19%	18%	20%	20%	21%	14%
De 101 à 125 km/h	45%	43%	45%	43%	40%	45%
De 126 à 140 km/h	22%	25%	19%	21%	24%	26%
Plus de 140 km/h	9%	11%	12%	13%	13%	14%
Moyenne	121,6 km/h	122,7 km/h	123,1 km/h	122,0 km/h	123,0 km/h	124,9 km/h



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

101

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 »

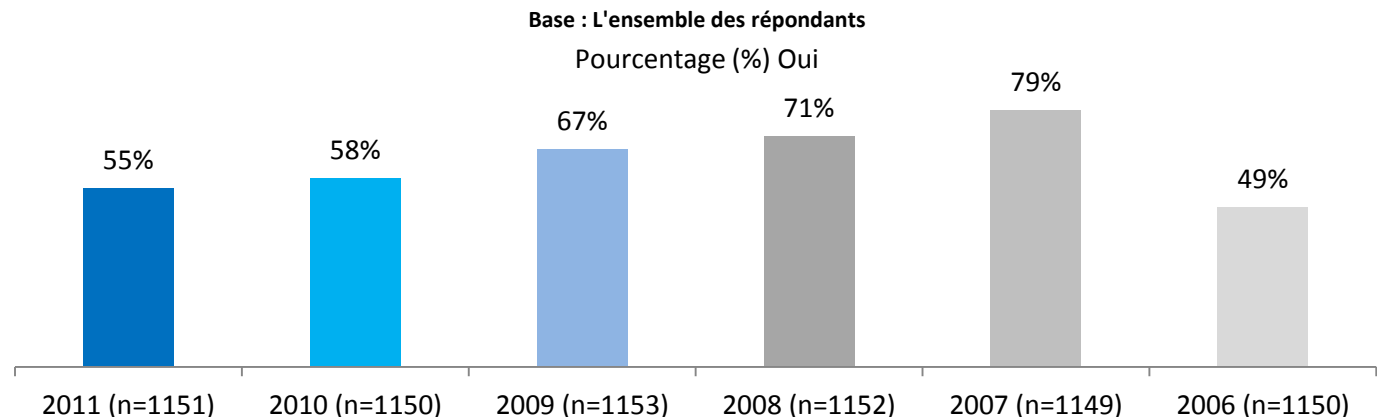
La notoriété spontanée de la campagne « Vitesse 2011 » est de 55%.

4.1 Le rappel spontané des publicités sur la vitesse au volant

De façon spontanée, 55% des titulaires d'un permis de conduire se souviennent avoir vu, lu ou entendu de la publicité contre la vitesse au volant au cours des dernières semaines. Bien que ce résultat soit comparable à celui de 2010, on remarque une tendance à la baisse de cette mesure depuis 2007 (diminution de vingt-quatre points de pourcentage). D'ailleurs, au cours des deux dernières années, la SAAQ semble avoir opté pour un ton plus léger pour ses publicités télévisées. Cela pourrait expliquer la tendance à la baisse de la notoriété spontanée de la campagne « Vitesse ». Notons que les sous-groupes suivants sont plus nombreux à affirmer avoir été exposés à de la publicité contre la vitesse au volant :

- les personnes qui ne conduisent jamais (76%);
- celles dont la scolarité est de niveau primaire ou secondaire (64%);
- les 65 ans et plus (63%);
- les répondants habitant dans une région autre que celles de Montréal et de Québec (62%);
- ceux dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (60%);
- les francophones (58%).

QB1. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous avoir vu, lu ou entendu de la publicité contre la vitesse au volant ?





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

102

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La notoriété spontanée de la publicité télévisée de la campagne « Vitesse 2011 » est de seulement 12%.

4.2 Les éléments de publicité retenus spontanément

Parmi les personnes exposées à de la publicité contre la vitesse au volant, 12% se sont spontanément rappelés de la publicité télévisée de la campagne 2011 et 5% du message Internet « Le prix de la vie » s'adressant aux jeunes conducteurs. Les autres publicités de la campagne « Vitesse 2011 » ont été citées par des plus faibles proportions de répondants : 3% pour la publicité radiophonique francophone, 1% pour le message Internet « Impensable », 1% pour la publicité radiophonique anglophone et 1% pour le message Internet « Le prix de l'auto ».

C'est également une minorité des personnes sondées qui ont évoqué les slogans de la campagne 2011 : 1% pour le slogan « La vitesse, ça coûte cher » et 1% pour le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer ». Le slogan « La vitesse tue » demeure le slogan le plus connu, avec un taux de notoriété spontanée de 5% (9% en 2010 et 2009, 8% en 2008, 7% en 2007 et 11% en 2006 et 2004).

Parmi les autres mentions, 11% ont dit se souvenir de reportages dans les médias et 8% de panneaux sur la route. Soulignons que 23% n'ont pas été en mesure de se prononcer ou ont préféré ne pas répondre à la question.

Notons enfin que le slogan « La vitesse tue », que la SAAQ n'utilise plus depuis plus de 12 ans, est encore mentionné spontanément par 5% des répondants.

L'ensemble des mentions se retrouve dans le tableau des deux pages suivantes.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

103

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB2A. Dites-moi ce dont vous vous rappelez comme publicité à ce propos ?

Y a-t-il autre chose dont vous vous souvenez ?

Base : Les répondants se souvenant avoir vu, lu ou entendu de la publicité sur la vitesse au volant

Ensemble des cinq premières mentions		Total 2011 (n=635)
PUBLICITÉ	Publicité télévisée « Vitesse 2011 »	12%
	Publicité ou événement impliquant des jeunes	9%
	Message Internet « Le prix de la vie » « Vitesse 2011 »	5%
	Publicité télévisée « Sécurité à motocyclette 2011 »	4%
	Publicité radiophonique francophone « Vitesse 2011 »	3%
	Publicité télévisée du Ministère des transports du Québec (sécurité sur les chantiers routiers)	2%
	Publicité (autre ou sans précision)	2%
	Message Internet « Impensable » « Vitesse 2011 »	1%
	Publicité radiophonique anglophone « Vitesse 2011 »	1%
	Message Internet « Le prix de l'auto » « Vitesse 2011 »	1%
Publicité télévisée « Zone de 90 km/h » « Vitesse 2010 »	1%	
SLOGAN	Slogan « La vitesse tue »	5%
	Slogan « La vitesse, ça coûte cher »	1%
	Slogan « La vitesse, il y a un prix à payer »	1%
	Reportage dans les médias (radio, télé, journaux, etc.)	11%
AUTRES	Panneaux sur la route	8%
	Médias en général (télévision, journaux, radio, Internet)	8%

Suite à la page suivante →



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

104

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

**QB2A. Dites-moi ce dont vous vous rappelez comme publicité à ce propos ?
Y a-t-il autre chose dont vous vous souvenez ? (suite)**

Base : Les répondants se souvenant avoir vu, lu ou entendu de la publicité sur la vitesse au volant

Ensemble des cinq premières mentions		Total 2011 (n=635)
	Conduite avec facultés affaiblies	6%
	Accidents / Blessés / Morts	5%
	Vitesse au volant	4%
	Ralentissez! / Ralentir / Ne pas rouler vite	3%
	Ralentir près des chantiers routiers	3%
	Affichage du montant des contraventions et du nombre de points d'inaptitude	2%
	Distraction au volant	2%
	La route n'est pas une piste de course	1%
	Rouler vite peut causer des accidents / décès	1%
	Conducteur désigné	1%
	Autres	6%
	Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	23%

AUTRES



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

105

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La notoriété assistée de la publicité radio francophone est de 24%.

4.3 La pénétration de la publicité radio francophone de la campagne 2011

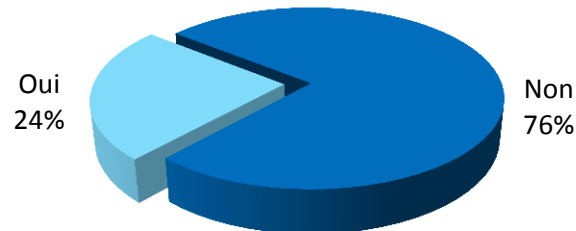
Cette année, en plus de diffuser une publicité radio anglophone, la SAAQ a décidé d'en diffuser une en français. Après avoir entendu une description de la publicité francophone, le quart des répondants (24%) disent se souvenir l'avoir entendu à la radio au cours des dernières semaines. Le taux de pénétration de cette publicité est en outre supérieure auprès :

- des conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km par année (31%);
- des personnes dont la scolarité est de niveau primaire ou secondaire (31%);
- des résidents d'une région autre que Montréal et Québec (30%);
- des 25-44 ans (29%);
- des hommes (28%);
- des travailleurs (26%);
- des francophones (25%).

QBX. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu, sur une station de radio francophone, une publicité où le narrateur explique que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix? Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire.

Vous souvenez-vous de cette publicité à la radio ?

Base : L'ensemble des répondants
(n=1151)





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

106

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Une publicité radiophonique anglophone qui performe moins bien que par le passé.

4.4 La pénétration de la publicité radio anglophone de la campagne 2011

La publicité radiophonique de la campagne 2011 diffusée en anglais auprès des résidents de la région métropolitaine de Montréal a rejoint 8% d'entre eux, soit la moitié moins qu'en 2010 (16%, voir graphique de la page suivante). Cependant, il est important de souligner qu'en 2011, la publicité a été diffusée par une seule station de radio. Notons par ailleurs que le taux de pénétration de cette publicité est supérieur chez les sous-groupes suivants :

- les répondants dont le revenu familial brut annuel se situe entre 80 000 \$ et 99 999 \$ (15%);
- les non-francophones (15%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (13%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires se situe entre 91 et 100 km/h (11%);
- les hommes (10%).

Notons que la notoriété assistée de la publicité radiophonique anglophone de la campagne « Vitesse 2011 » (8%) est inférieure à la fois à la norme de l'industrie de Léger Marketing pour une publicité radio au Québec de 100-200 pebs/semaine (entre 10% et 20%) et à la norme SAAQ pour les campagnes « Vitesse » (11%).

NORMES SAAQ Notoriété assistée d'un message radio en anglais dans la région de Montréal RMR	
Campagne « Vitesse 2011 »	8%
Norme SAAQ des campagnes « Vitesse »	11%
Norme SAAQ des campagnes « Alcool »	32%
Norme SAAQ des campagnes « Piétons »	10%
Norme provinciale Léger Marketing (100-200 pebs/semaine)	10%-20%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

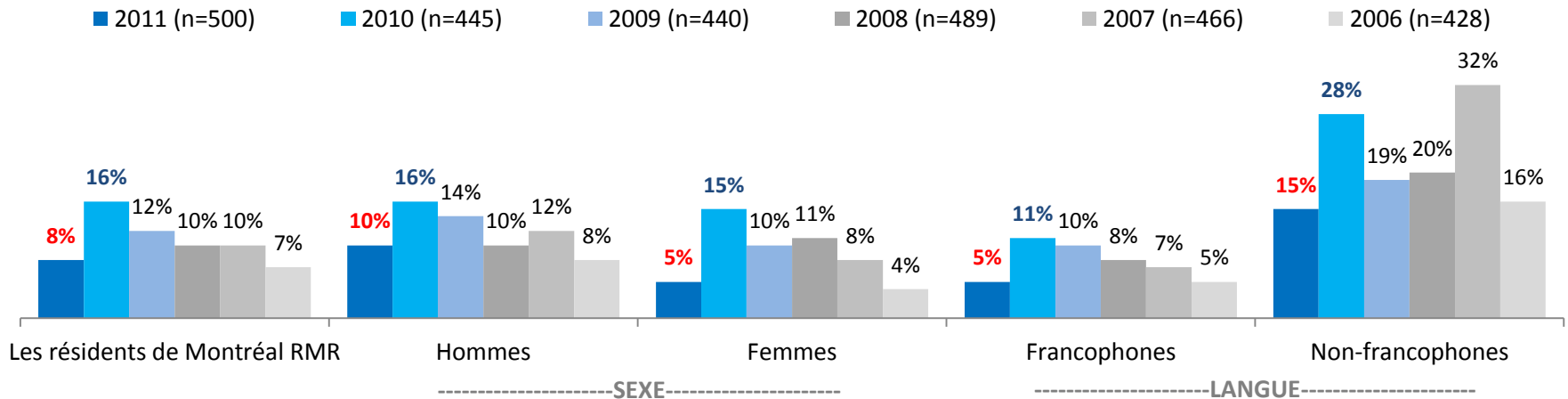
107

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QBY. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu, sur une station de radio anglophone, une publicité où le narrateur explique que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix ? Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire. Vous souvenez-vous de cette publicité à la radio ?

Base : Les résidents de Montréal RMR

- TAUX DE NOTORIÉTÉ TOTALE -



Note : Titre des publicités radio (2005 à 2010)

- Publicité radio de la campagne 2011 : "Interception" (une seule station)
- Publicité radio de la campagne 2010 : "Slow Motion"
- Publicité radio de la campagne 2009 : "It's Ridiculous"
- Publicité radio de la campagne 2008 : "Anything can happen in a 50 km/h zone, slow down"
- Publicité radio de la campagne 2007 : "We are all responsible for our conduct on the road"
- Publicité radio de la campagne 2006 : "Slow the Drive, Stay Alive"
- Publicité radio de la campagne 2005 : "Speed can slow you down for life"



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

108

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

**La publicité
télévisée à rejoint
47% des titulaires
d'un permis de
conduire.**

4.5 La pénétration de la publicité télévisée de la campagne 2011

De son côté, la publicité télévisée de la campagne 2011 a été vue par 47% des titulaires d'un permis de conduire au Québec. La performance de cette publicité en ce qui a trait à sa notoriété assistée se conforme à la norme de l'industrie de Léger Marketing pour une publicité télévisée de 200 à 300 pebs/semaine qui se situe entre 45% et 60%. Cependant, ce résultat est en deçà de la norme SAAQ des campagnes « Vitesse » qui est de 65%.

D'ailleurs, depuis 2007, il y a une tendance à la baisse du taux de pénétration des publicités télévisées des différentes campagnes « Vitesse », telle qu'illustrée dans le graphique de la page suivante. Remarquons que les deux plus hautes notoriétés assistées (2007 et 2009) ont été atteintes par des publicités-chocs.

Les différences significatives entre les sous-groupes en ce qui a trait de la notoriété assistée de la publicité télévisée sont présentées à la suite du graphique de la page suivante.

NORMES SAAQ Notoriété assistée d'une publicité télévisée au Québec	
Campagne « Vitesse 2011 »	47%
Norme SAAQ des campagnes « Vitesse »	65%
Norme SAAQ des campagnes « Alcool »	72%
Norme SAAQ des campagnes « Courtoisie »	65%
Norme SAAQ des campagnes « Sécurité à motocyclette »	65%
Norme SAAQ des campagnes « Piétons »	52%
Norme provinciale Léger Marketing (200-300 pebs/semaine)	45%-60%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

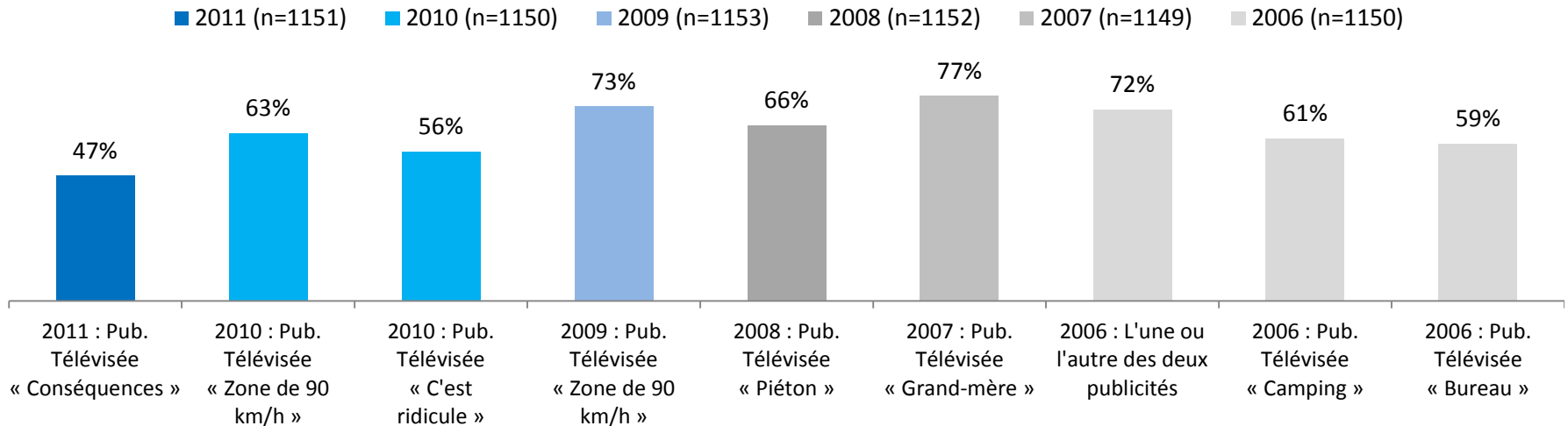
109

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB3A. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir vu à la télévision une publicité qui ouvre sur une auto-patrouille de police derrière une automobile ? Les deux véhicules sont immobilisés. L'homme qui est assis dans sa voiture explique à quelqu'un au cellulaire qu'il vient de se faire intercepter par la police, qu'il arrivera en retard à la réunion, que l'amende lui coûtera cher et qu'il aura des points d'inaptitude. À l'écran apparaissent en même temps des écritures qui indiquent 20 minutes de retard, une amende de 252 \$ et 3 points d'inaptitude.

Base : L'ensemble des répondants

- TAUX DE NOTORIÉTÉ TOTALE -





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

110

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La publicité télévisée a rejoint en plus grand nombre les individus des sous-groupes suivants (47% de l'ensemble) :

- les résidents de la région métropolitaine de Québec (58%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel se situe entre 40 000 \$ et 59 999 \$ (56%);
- les 45-64 ans (55%);
- les francophones (53%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne dépasse la limite d'au plus 10 km/h en ville (52%) et sur les routes secondaires (51%);
- les répondants demeurant dans une région autre que Montréal RMR et Québec RMR (51%);
- les conducteurs qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les routes secondaires (50%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

111

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

**Le message Internet
« Impensable » a
été vu par 5% des
répondants.**

4.6 La pénétration des messages Internet de la campagne 2011

4.6.1 La pénétration du message Internet « Impensable »

De façon générale, 5% des détenteurs d'un permis de conduire se souviennent avoir vu le message Internet « Impensable » au cours des semaines précédant la tenue du sondage. Ce message a plus particulièrement rejoint :

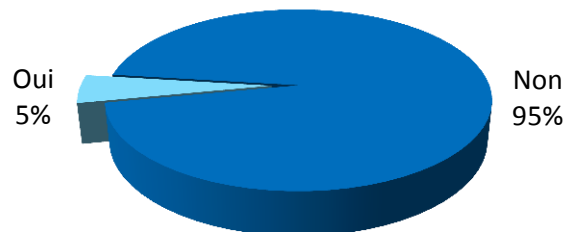
- les conducteurs qui circulent à moins de 90 km/h sur les routes secondaires (11%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel se situe entre 80 000 \$ et 99 999 \$ (9%);
- les hommes (6%);
- les répondants demeurant dans une région autre que celles de Montréal RMR et de Québec RMR (6%).

Notons également que 5% des répondants qui naviguent sur Internet ont été exposés à ce message.

QB3B. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir vu sur Internet une publicité où l'on voit un homme qui roule vite dans un quartier résidentiel ? Dans son rétroviseur, il constate qu'une auto-patrouille de police le suit. L'homme, inquiet, immobilise son véhicule. Le policier débarque de son auto-patrouille et demande à l'homme de sortir de son véhicule. L'homme est surpris et le policier lui ordonne de sortir immédiatement. Le policier lui explique alors que son amende est de 534 \$, qu'il aura 6 points d'inaptitude à son dossier, que son permis est suspendu pour 30 jours, que son véhicule est saisi pour 30 jours et qu'une dépanneuse s'en vient pour remorquer son véhicule. À la fin, la dépanneuse part avec son véhicule et l'homme, découragé, se retrouve seul sur le trottoir.

Base : L'ensemble des répondants

(n=1151)





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

112

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La notoriété assistée du message Internet « Le prix de l'auto » est de 6%.

4.6.2 La pénétration du message Internet « Le prix de l'auto »

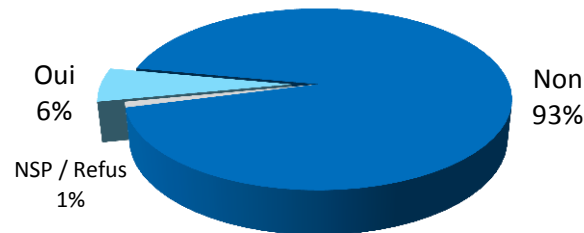
Le message Internet « Le prix de l'auto » qui était destiné aux jeunes conducteurs a, quant à lui, rejoint 6% des répondants. Cette proportion est notamment plus élevée chez les personnes dont le revenu familial brut se situe entre 20 000 \$ et 39 999 \$ par année (14%), chez celles détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (10%) et chez les hommes (8%).

Les jeunes ne sont donc pas statistiquement plus nombreux que les autres à avoir vu ce message qui leur était destiné.

QG1. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir vu sur Internet une publicité qui débute par une route qui défile rapidement dans un tunnel, sur une musique rythmée ? L'action se poursuit et on arrive sur les lieux d'une infraction. Il y a une auto-patrouille derrière une automobile; les véhicules sont immobilisés. Le policier explique à un jeune homme qu'il a commis un deuxième grand excès de vitesse. Il lui demande ensuite de sortir de son véhicule. On voit la dépanneuse qui s'accroche au véhicule du jeune homme. Celui-ci est debout sur le trottoir. Le jeune homme explique à quelqu'un au cellulaire qu'il vient de se faire suspendre son permis de conduire et saisir son véhicule, pour 30 jours. Un train passe plus haut dans l'image. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. La dépanneuse part avec l'auto du jeune homme.

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet

(n=868)





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

113

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Un étudiant sur trois (33%) a vu le message Internet « Le prix de la vie ».

4.6.3 La pénétration du message Internet « Le prix de la vie »

En ce qui a trait à la pénétration du message-choc « Le prix de la vie », on remarque qu'il s'agit du message Internet qui a le mieux performé, avec une notoriété assistée de 16%. Les sous-groupes suivants se souviennent en plus grand nombre avoir vu ce message Internet :

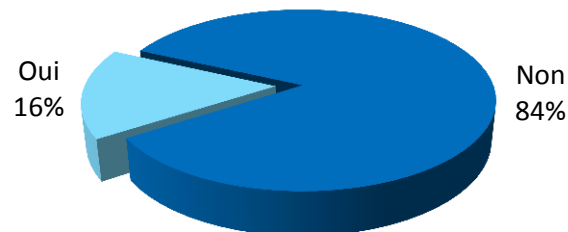
- les étudiants (33%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau collégial (20%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires excède la limite d'au plus 10 km/h (20%);
- ceux dont la vitesse moyenne en ville se situe entre 51 et 60 km/h (19%);
- les francophones (17%).

Soulignons que des trois messages Internet, c'est celui le plus choc qui a été le plus vu des répondants.

QG2. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir vu sur Internet une publicité qui débute par une route qui défile rapidement la nuit, sur une musique douce ? L'action se poursuit jusqu'au moment où l'on arrive sur les lieux d'un accident. La caméra avance lentement autour de la scène alors que toute l'image est figée. On observe des policiers, des pompiers et des ambulanciers. Et surtout, des jeunes qui sont morts ou gravement blessés dans une auto accidentée. Tout à coup, l'action reprend et on voit deux jeunes filles qui se mettent à hurler. Des policiers les prennent par le bras pour qu'elles se retirent de la scène d'accident. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. On entend les jeunes filles qui disent, en pleurant, « il va toujours trop vite ».

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet

(n=868)





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

114

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La notoriété
globale de la
campagne
« Vitesse 2011 »
s'élève à 62%.

4.7 La pénétration totale de la campagne 2011

Globalement, les diverses composantes de la campagne « Vitesse 2011 » ont rejoint 62% des titulaires d'un permis de conduire au Québec, ce qui est un résultat inférieur à la performance des campagnes des dernières années. En effet, lors des études précédentes, le taux de pénétration globale de la campagne était de 77% en 2010, de 74% en 2009, de 68% en 2008, de 79% en 2007 et de 73% en 2006.

Parmi les sous-groupes les plus nombreux à avoir été exposés à au moins une des composantes de la campagne 2011 se trouvent :

- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (73%);
- les répondants dont le revenu familial brut annuel se situe entre 40 000 \$ et 59 999 \$ (73%);
- les francophones (67%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires se situe entre 91 et 100 km/h (67%);
- les résidents de régions autres que celles de Montréal et de Québec (67%);
- les travailleurs (65%).

Les résultats segmentés selon le sexe, l'occupation et l'âge des participants sont présentés dans le graphique de la page suivante.

Pénétration des principales composantes

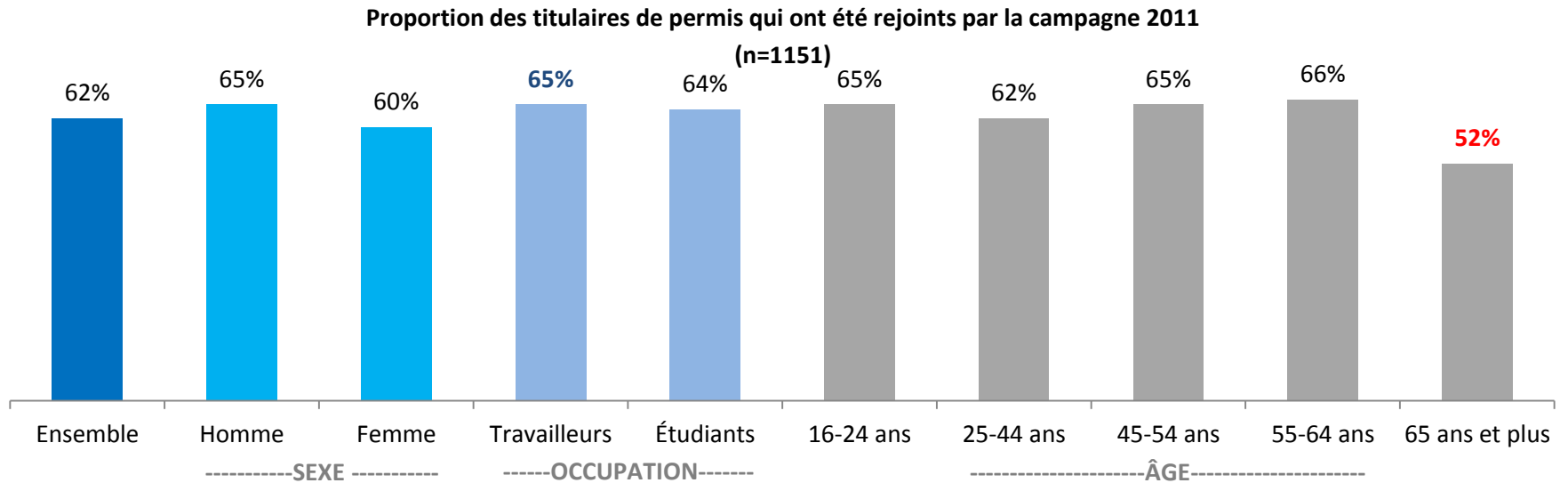
	2011
Publicité radiophonique francophone (n=1151)	24%
Publicité radiophonique anglophone (n=500)	8%
Publicité télévisée francophone (n=1151)	47%
Message Internet « Impensable » (n=1151)	5%
Message Internet « Le prix de l'auto » (n= 868)	6%
Message Internet « Le prix de la vie » (n=868)	16%
NOTORIÉTÉ TOTALE	62%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

115

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

116

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Plus de neuf personnes sur dix (94%) trouvent les publicités 2011 faciles à comprendre.

4.8 La facilité à comprendre les publicités

Les répondants se souvenant avoir vu la publicité télévisée et le message Internet « Impensable »* ont été interrogés sur différents aspects des publicités de la campagne 2011.

Tout d'abord, on a cherché à savoir si les publicités étaient, à leur avis, faciles à comprendre. Ainsi, on remarque que la quasi-totalité des personnes exposées à ces deux publicités (94%) les considèrent très faciles (51%) ou faciles (43%) à comprendre. Ce résultat est inférieur de trois points de pourcentage à celui de 2010.

Soulignons que les titulaires de permis de conduire dont le revenu familial brut annuel se situe entre 40 000 \$ et 59 999 \$ sont plus nombreux à trouver les publicités faciles à comprendre (98%), alors que les conducteurs qui roulent à plus de 100 km/h sur les routes secondaires ont davantage tendance à les trouver difficiles à comprendre (8%).

QB4. Trouvez-vous que cette(ces) publicité(e) est(sont) ... ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)
Total FACILE	94%	97%	97%
Très facile à comprendre	51%	63%	62%
Facile à comprendre	43%	34%	35%
Total DIFFICILE	3%	3%	3%
Difficile à comprendre	2%	3%	2%
Très difficile à comprendre	1%	0%	1%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	3%	0%	0%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

117

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Les publicités sont réalistes selon 92% des répondants.

4.9 Le réalisme des publicités

En 2011, 49% des personnes exposées à la campagne estiment que les publicités sont très réalistes, soit une diminution de six points de pourcentage par rapport à 2010 (55%). Par ailleurs, 43% considèrent les publicités assez réalistes, tandis que seulement 6% les estiment peu ou pas du tout réalistes.

Les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de 91 à 100 km/h ont davantage tendance que les autres à considérer les publicités **très ou assez réalistes** (95%). À l'inverse, les conducteurs qui circulent à plus de 100 km/h sur les routes secondaires (17%), les 65 ans et plus (13%) et ceux qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (10%) sont plus nombreux à qualifier les publicités de **peu ou de pas du tout réalistes**.

QB5. Selon vous, ces publicités sont-elles ... ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Très réalistes	49%	55%	53%	59%	52%	55%
Assez réalistes	43%	41%	41%	37%	44%	38%
Peu ou pas du tout réalistes	6%	4%	4%	4%	4%	7%

Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

118

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

La notoriété spontanée du slogan « La vitesse, ça coûte cher » est de 7%.

4.10 La notoriété spontanée des slogans de la campagne 2011

Lorsque l'on demande aux personnes exposées à la campagne « Vitesse 2011 » quel était le slogan utilisé dans ces publicités, 7% mentionnent avec justesse le slogan « La vitesse, ça coûte cher » et 2% le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer ». Toutefois, les slogans « Pensez-y, vous conduisez » et « On est tous responsables de notre conduite » n'ont pas été évoqués de façon spontanée.

Le slogan le plus cité est « La vitesse tue » (21%), dont la notoriété spontanée a augmenté de onze points de pourcentages comparativement au résultat de 2010.

On observe également que 69% des répondants ne sont pas en mesure de se prononcer ou préfèrent ne pas répondre, alors que cette proportion s'élevait à 80% l'an dernier.

Le détail des mentions est présenté dans le tableau des deux pages suivantes.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

119

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB10. Pouvez-vous me dire le slogan qui était utilisé dans ces publicités sur la vitesse au volant ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Ensemble des trois premières mentions	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
La vitesse tue.	21%	10%	8%	14%	12%	10%
La vitesse, ça coûte cher.	7%	--	--	--	--	--
La vitesse, il y a un prix à payer.	2%	--	--	--	--	--
Prendre quelques minutes de plus pour vivre. / Ne pas se presser pour être en vie.	1%	--	1%	n.a.	n.a.	n.a.
Pensez-y, vous conduisez.	--	--	--	--	--	--
Rouler plus vite pour gagner du temps c'est ridicule.	--	3%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rouler plus vite augmente le risque d'accident.	--	1%	6%	n.a.	n.a.	n.a.
Pensez-y. Ralentissez. « Vitesse 2003 et 2004 »	--	1%	1%	2%	2%	1%
Un accident, ça frappe beaucoup de monde. « Vitesse 2007 »	--	--	--	--	2%	n.a.
On est tous responsables de notre conduite	--	--	--	--	1%	n.a.

Suite à la page suivante →



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

120

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB10. Pouvez-vous me dire le slogan qui était utilisé dans ces publicités sur la vitesse au volant ? (suite)

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Ensemble des trois premières mentions	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Tout peut arriver dans une zone de 50 km/h, ne l'oubliez jamais. Ralentissez. « Vitesse 2008 »	--	--	--	2%	n.a.	n.a.
Maintenant vous le savez.	--	--	1%	n.a.	n.a.	n.a.
Ça ne vaut pas la peine de risquer sa vie afin de gagner quelques minutes.	--	1%	2%	n.a.	n.a.	n.a.
Ça ne donne rien de rouler plus vite.	--	1%	--	--	--	--
Ralentissez / Roulez moins vite.	--	--	--	--	--	1%
Sur la route, ralentissez. « Vitesse 2006 »	--	--	--	--	3%	1%
Le stress peut causer des accidents.	--	--	--	--	--	7%
À partir de ce moment, vous êtes dangereux. « Vitesse 2006 »	--	--	--	--	--	4%
L'impatience peut tuer.	--	--	--	--	--	3%
Le stress (sans précision).	--	--	--	--	--	2%
Il y a des limites à être pressé.	--	--	--	--	--	2%
Autres	4%	5%	4%	4%	4%	4%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	69%	80%	69%	79%	80%	68%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

121

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Sept répondants sur dix (69%) ayant été exposés à la campagne se souviennent du slogan « La vitesse, ça coûte cher » de façon assistée.

4.11 La pénétration des slogans de la campagne 2011

De façon assistée, 46% des personnes exposées aux publicités de la campagne se souviennent du slogan « Pensez-y, vous conduisez ». Ce résultat est significativement plus élevé auprès des conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires dépasse la limite d'au plus 10 km/h (52%) et des personnes qui demeurent dans des régions autres que celles de Montréal et de Québec (50%).

Le slogan « La vitesse, ça coûte cher » a, quant à lui, rejoint 69% des personnes ayant vu la publicité télévisée et/ou le message Internet « Impensable ». Le taux de pénétration de ce slogan est notamment plus élevé auprès des retraités (80%) et des 65 ans et plus (79%).

Si l'on rapporte ces résultats à l'ensemble des titulaires d'un permis de conduire, la notoriété assistée du slogan « Pensez-y, vous conduisez » est de 39% et celle du slogan « La vitesse, ça coûte cher » est de 60%.

Les résultats détaillés sont présentés dans le graphique de la page suivante.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

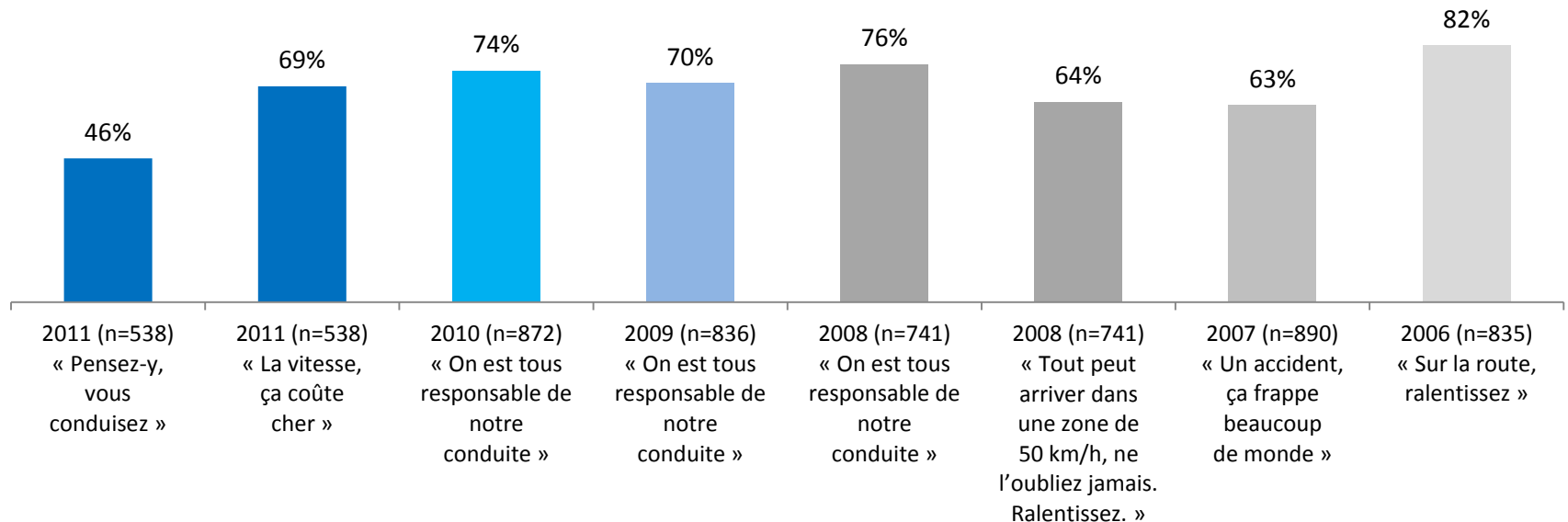
122

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QBZ1-QBZ2. Vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu le slogan
« Pensez-y, vous conduisez » / « La vitesse, ça coûte cher » ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Pourcentage (%) Oui





ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

123

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

Le message des publicités a bien été compris par les Québécois exposés à la campagne.

4.12 Le message véhiculé par les publicités

Les principaux messages véhiculés par les publicités de la campagne 2011 ont bien été saisis par le public. De fait, 30% des personnes exposées à la campagne ont mentionné l'incitation à réduire sa vitesse (en hausse de six points de pourcentage par rapport à 2010) et 19% la communication des conséquences monétaires des excès de vitesse. De plus, 11% ont souligné qu'il y a un prix à payer en cas d'excès de vitesse et 11% ont évoqué la dangerosité de la vitesse.

De manière générale, les principaux messages soulevés par les répondants sont en lien avec la réduction de la vitesse, les conséquences des excès de vitesse et la responsabilité du conducteur.

L'ensemble des mentions est présenté dans le tableau des quatre pages suivantes.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

124

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB13A. D'après vous, quelle est l'idée principale qu'on essaie de communiquer par ces publicités ? Y a-t-il autre chose ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Inciter à réduire sa vitesse de conduite / Réduire sa vitesse au volant	30%	24%	26%	28%	32%	50%
Un excès de vitesse a des conséquences monétaires (amendes, points d'inaptitude, etc.)	19%	--	--	--	--	--
Si vous dépassez les limites de vitesse, il y a un prix à payer	11%	--	--	--	--	--
La vitesse, c'est dangereux / La vitesse au volant est dangereuse	11%	8%	5%	7%	9%	8%
Respecter les limites de vitesse	10%	15%	14%	17%	13%	10%
Être prudent / Faire attention sur les routes	8%	13%	7%	14%	13%	13%
La vitesse tue	7%	4%	4%	5%	13%	6%
Prendre son temps / Aller moins vite	5%	7%	6%	3%	12%	10%
On peut tuer quelqu'un si on roule trop vite	4%	2%	3%	1%	2%	3%
On est tous responsables de notre conduite	3%	26%	24%	19%	13%	--

Suite à la page suivante →



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS


125

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB13A. D'après vous, quelle est l'idée principale qu'on essaie de communiquer par ces publicités ? Y a-t-il autre chose ? (suite)

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Rouler plus vite pour gagner du temps c'est ridicule	3%	10%	14%	--	--	--
Rouler plus vite augmente le risque d'accident	3%	5%	12%	--	--	--
Avertir et sensibiliser les gens à la vitesse au volant	3%	5%	--	--	--	--
Un accident, ça frappe beaucoup de monde	3%	2%	2%	3%	4%	--
Un deuxième grand excès de vitesse a des conséquences encore pires (suspension immédiate du permis de conduire, saisie du véhicule, etc.)	2%	--	--	--	--	--
On peut blesser quelqu'un si on roule trop vite	2%	2%	4%	2%	1%	3%
Ne pas conduire en état d'ébriété / Pas d'alcool au volant / Ne pas boire et conduire	2%	1%	1%	2%	3%	2%

Suite à la page suivante 



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS


126

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

QB13A. D'après vous, quelle est l'idée principale qu'on essaie de communiquer par ces publicités ? Y a-t-il autre chose ? (suite)

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
La police peut intercepter les gens qui dépassent les limites de vitesse	1%	--	--	--	--	--
Pensez aux autres / Pas seuls sur la route	1%	5%	3%	8%	2%	--
Notre comportement / État d'esprit peut nuire à notre conduite	1%	1%	2%	9%	4%	10%
La vitesse peut faire perdre le contrôle	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Mieux planifier ses déplacements	1%	1%	1%	--	1%	2%
Être attentif en conduisant	1%	1%	--	4%	--	--
Réduire son stress	1%	1%	--	1%	1%	16%
Ça cause moins d'accidents sur les routes	1%	1%	--	--	--	--
Ça ne sert à rien de se presser et de risquer sa vie / Vaut mieux arriver en retard et en vie	1%	--	--	--	4%	--
Ça ne donne rien de conduire vite	--	2%	--	--	--	--
On se fait toujours rattraper aux feux rouges	--	1%	--	--	--	--
Les zones de 50 km/h sont particulièrement dangereuses	--	--	1%	8%	--	--

Suite à la page suivante 



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

127

4. La notoriété, l'évaluation et la compréhension de la campagne publicitaire « Vitesse 2011 » (suite)

**QB13A. D'après vous, quelle est l'idée principale qu'on essaie de
communiquer par ces publicités ? Y a-t-il autre chose ? (suite)**

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Un accident, ça peut arriver à tout le monde	--	--	--	1%	n/a	n/a
Un accident a des conséquences sur d'autres personnes de l'entourage	--	--	--	--	8%	--
Éviter, diminuer les accidents, la mortalité sur les routes	--	--	--	--	--	2%
Les dangers du cellulaire au volant	--	--	--	--	--	1%
Faire prendre conscience des risques liés à la vitesse	--	--	--	--	--	--
Autres	8%	6%	4%	3%	10%	8%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	4%	2%	4%	3%	2%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

5. L'impact perçu des publicités

Les publicités ont amené 81% des personnes qui se souviennent y avoir été exposées à réfléchir sur la vitesse au volant.

5.1 La conscientisation sur la vitesse au volant

Les titulaires de permis se souvenant avoir été exposés à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable » ont ensuite été interrogés sur les impacts de celles-ci. Dans un premier temps, on observe que 81% des répondants estiment que les publicités les ont fait réfléchir sur la vitesse au volant. Il s'agit d'un résultat comparable à celui de 2010 (82%).

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QC2A. Degré d'accord avec l'affirmation : Ces publicités vous ont fait réfléchir sur la vitesse au volant.

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Total EN ACCORD	81%	82%	83%	85%	86%	83%
Tout à fait d'accord	49%	51%	50%	58%	54%	49%
Plutôt d'accord	32%	31%	33%	27%	31%	34%
Total EN DÉSACCORD	18%	17%	16%	13%	14%	17%
Plutôt en désaccord	9%	9%	10%	8%	9%	13%
Tout à fait en désaccord	9%	8%	6%	6%	4%	4%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%	1%	1%	1%	--



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

129

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les sous-groupes suivants sont proportionnellement **plus nombreux à affirmer que les publicités les ont fait réfléchir sur la vitesse au volant** (81% de l'ensemble) :

- les retraités (92%);
- les 65 ans et plus (89%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (86%);
- les résidents d'une région autre que Québec RMR ou Montréal RMR (86%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 60 000 \$ (85%);
- les conducteurs qui considèrent que la limite de vitesse est adéquate sur les autoroutes (83%).

À l'inverse, les personnes qui sont **en désaccord** avec cet énoncé sont plus particulièrement (18% de l'ensemble) :

- les 25-34 ans (30%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ à 79 999 \$ (29%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (26%);
- les personnes qui jugent que la limite de vitesse sur les autoroutes est trop basse (26%);
- les résidents de Montréal RMR (24%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville se situe entre 51 et 60 km/h (24%);
- les travailleurs (22%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

130

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Ce sont 41% des répondants rejoints par les publicités qui ont réduit leur vitesse au volant.

5.2 L'incitation à réduire personnellement sa vitesse au volant

Parmi les titulaires de permis qui se souviennent avoir été exposés à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable », 41% affirment avoir personnellement réduit leur vitesse au volant suite à ces publicités, 34% affirment le contraire et 23% estiment conduire déjà à basse vitesse. Notons que le choix « conduit déjà à basse vitesse » a été ajouté en 2011. Ainsi, à titre indicatif, rappelons qu'en 2010, 48% des répondants étaient en accord et 49% en désaccord.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QC2B. Degré d'accord avec l'affirmation : Suite à ces publicités, vous avez personnellement réduit votre vitesse au volant.

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)
Total EN ACCORD	41%
Tout à fait d'accord	22%
Plutôt d'accord	19%
Total EN DÉSACCORD	34%
Plutôt en désaccord	19%
Tout à fait en désaccord	15%
Conduit déjà à basse vitesse	23%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

131

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les personnes qui **ont réduit leur vitesse** au volant suite à ces publicités sont plus particulièrement (41% de l'ensemble) :

- celles qui détiennent une scolarité de niveau primaire ou secondaire (48%);
- celles ayant un revenu familial brut annuel inférieur à 60 000 \$ (46%);
- celles qui jugent adéquate la vitesse sur les autoroutes (45%).

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à **ne pas avoir réduit leur vitesse** au volant suite à ces publicités (34% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de plus de 100 km/h (81%);
- les personnes détenant un revenu familial brut annuel de 100 000 \$ et plus (46%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville se situe entre 51 et 60 km/h (46%);
- les 25-44 ans (45%);
- les conducteurs qui parcourent 15 000 à 25 000 km annuellement (45%);
- ceux qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (45%);
- les travailleurs (41%).

Par ailleurs, les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre **conduire déjà à basse vitesse** (23% de l'ensemble) :

- les conducteurs qui jugent trop élevée la limite de vitesse en ville (43%);
- ceux qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (34%);
- les retraités (32%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de 90 km/h (31%);
- ceux dont la vitesse moyenne en ville est de 50 km/h (30%);
- les 55 ans et plus (29%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

132

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Suite aux publicités, 58% des conducteurs exposés aux publicités affirment respecter davantage les limites de vitesse.

5.3 L'incitation à respecter les limites de vitesse

Suite à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable », 58% des titulaires de permis qui se souviennent y avoir été exposés disent respecter davantage les limites de vitesse, 20% affirment le contraire et 20% estiment respecter déjà les limites de vitesse. Notons que le choix « respecte déjà les limites de vitesse » a été ajouté en 2011. Ainsi, à titre indicatif, rappelons qu'en 2010, 65% des répondants étaient en accord et 34% en désaccord.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QC2C. Degré d'accord avec l'affirmation : Suite à ces publicités, vous respectez davantage les limites de vitesse.

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)
Total EN ACCORD	58%
Tout à fait d'accord	31%
Plutôt d'accord	27%
Total EN DÉSACCORD	20%
Plutôt en désaccord	13%
Tout à fait en désaccord	7%
Respecte déjà les limites de vitesse	20%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

133

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les sous-groupes suivants disent en plus grand nombre **respecter davantage les limites de vitesse** suite aux publicités (58% de l'ensemble) :

- les non-francophones (76% contre 57% pour les francophones);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (70%);
- les retraités (67%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est inférieure à 50 km/h (71%) ou de 50 km/h (63%);
- ceux qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (62%).

À l'inverse, les sous-groupes suivants sont plus nombreux à être **en désaccord** avec l'énoncé (20% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est supérieure à 100 km/h (51%);
- les personnes qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (32%);
- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ ou plus (31%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 51 à 60 km/h (31%);
- les 25-34 ans (29%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (26%);
- les travailleurs (25%).

Notons que les personnes qui affirment **respecter déjà les limites de vitesse** sont plus particulièrement celles qui parcourent moins de 5 000 km annuellement (32%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les publicités ont fait réfléchir 80% des personnes qui se souviennent y avoir été exposées.

5.4 La conscientisation sur le risque encouru de tuer ou de blesser quelqu'un

Parmi les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable », 80% sont d'avis que ces publicités les ont fait réfléchir au risque de tuer ou blesser quelqu'un à cause de la vitesse, soit un résultat identique à celui de 2010 (80%).

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QC2D. Degré d'accord avec l'affirmation : Ces publicités vous ont fait réfléchir sur le risque de tuer ou blesser quelqu'un à cause de la vitesse.

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Total EN ACCORD	80%	80%	83%	88%	84%	83%
Tout à fait d'accord	51%	53%	56%	66%	58%	52%
Plutôt d'accord	29%	27%	27%	23%	26%	31%
Total EN DÉSACCORD	19%	19%	15%	11%	15%	17%
Plutôt en désaccord	9%	10%	9%	6%	11%	11%
Tout à fait en désaccord	10%	9%	6%	5%	5%	6%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%	2%	1%	1%	--



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

135

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les personnes qui affirment que les publicités **les ont fait réfléchir** sur le risque de tuer ou de blesser quelqu'un sont plus particulièrement (80% de l'ensemble) :

- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 20 000 \$ à 39 999 \$ (90%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (87%);
- les retraités (86%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de 90 km/h (85%);
- les résidents d'une région autre que Québec RMR ou Montréal RMR (84%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 50 km/h (84%);
- les personnes qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (84%).

À l'inverse, les sous-groupes suivants sont plus nombreux à affirmer que les publicités **ne les ont pas incités à la réflexion** sur le risque de tuer ou de blesser quelqu'un (19% de l'ensemble) :

- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ ou plus (31%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (30%);
- les personnes qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (29%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (26%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 51 à 60 km/h (26%);
- les 25-44 ans (24%);
- les résidents de Montréal RMR (24%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de 91 à 100 km/h (23%);
- les travailleurs (22% de l'ensemble).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

136

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les publicités ont conscientisé 87% des personnes qui se souviennent y avoir été exposées.

5.5 La conscientisation sur le risque d'avoir un accident

Parmi les titulaires de permis qui se souviennent avoir été exposés à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable », 87% sont d'avis que ces publicités leur ont fait prendre conscience que rouler plus vite que la limite permise pour gagner du temps augmente le risque d'avoir un accident pour à peine deux minutes. Il s'agit d'un résultat comparable à celui de 2010 (88%).

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la page suivante.

QC2E. Degré d'accord avec l'affirmation : Ces publicités vous ont fait prendre conscience que rouler plus vite que la limite permise pour gagner du temps augmente le risque d'avoir un accident et qu'on risque notre vie pour à peine deux minutes.

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)
Total EN ACCORD	87%	88%	89%
Tout à fait d'accord	61%	62%	64%
Plutôt d'accord	26%	26%	25%
Total EN DÉSACCORD	12%	11%	10%
Plutôt en désaccord	4%	5%	6%
Tout à fait en désaccord	8%	6%	4%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

137

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à affirmer que les publicités **leur ont fait prendre conscience** que rouler plus vite que la limite permise pour gagner du temps augmente le risque d'avoir un accident pour à peine deux minutes (87% de l'ensemble) :

- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (93%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de 90 km/h (92%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 50 km/h (90%);
- les personnes qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (90%).

À l'inverse, les personnes qui sont **en désaccord** avec l'énoncé sont plus particulièrement (12% de l'ensemble) :

- les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ ou plus (25%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de plus de 100 km/h (25%);
- les personnes qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (21%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau universitaire (19%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 51 à 60 km/h (19%);
- les travailleurs (15%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

5. L'impact perçu des publicités (suite)

Sept personnes sur dix qui se souviennent avoir été exposées aux publicités (70%) sont d'avis que celles-ci sont efficaces pour les sensibiliser aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant.

5.6 La sensibilisation aux dangers et aux conséquences de la vitesse

Parmi les titulaires de permis qui se souviennent avoir été exposés à la publicité télévisée et/ou au message Internet « Impensable », 70% jugent que ces publicités sont assez ou très efficaces pour les sensibiliser aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant. Il s'agit du plus faible niveau depuis 2006. Cela pourrait peut-être s'expliquer par le fait qu'en 2011, les publicités diffusées aient été en lien avec les infractions et non avec les accidents.

L'efficacité des publicités à cet égard est plus particulièrement reconnue par les personnes qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les routes secondaires (72% assez ou très efficaces).

À l'inverse, les sous-groupes suivants sont plus nombreux à considérer que ces publicités sont peu ou pas du tout efficaces (29% de l'ensemble) :

- les travailleurs (32%);
- les personnes qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les routes secondaires (49%);
- celles qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (36%).

QC4. Diriez-vous que cette (ces) publicité(s) est (sont) ... pour vous sensibiliser aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant ?

Base : Les répondants se souvenant de la publicité télévisée et/ou du message Internet « Impensable »

	Total 2011 (n=538)	Total 2010 (n=872)	Total 2009 (n=836)	Total 2008 (n=741)	Total 2007 (n=890)	Total 2006 (n=835)
Total EFFICACE	70%	73%	75%	84%	78%	72%
Très efficace	18%	21%	27%	39%	26%	19%
Assez efficace	52%	52%	48%	45%	52%	53%
Total INEFFICACE	29%	27%	23%	15%	21%	28%
Peu efficace	24%	22%	17%	10%	17%	21%
Pas du tout efficace	5%	5%	6%	5%	4%	7%

Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

6. La sensibilité à la publicité

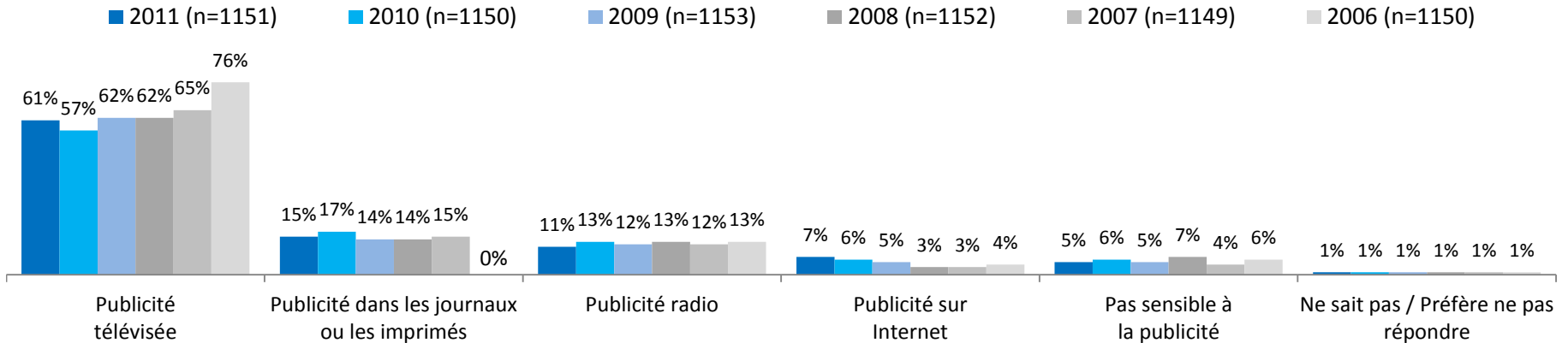
La publicité télévisée demeure le type de publicité qui attire le plus l'attention des titulaires de permis.

6.1 Le type de publicité qui attire le plus l'attention

Comme par les années passées, on constate que la publicité télévisée est le type de publicité qui attire le plus l'attention des répondants (61%). Viennent ensuite la publicité dans les journaux ou les imprimés (15%), la publicité radio (11%) et la publicité sur Internet (7%). Notons que 5% des répondants estiment ne pas être sensibles à la publicité.

QE5. Dans l'ensemble, quel type de publicité attire LE PLUS votre attention ? Est-ce ... ?

Base : L'ensemble des répondants



Note : En 2007, la mention « Publicité dans les journaux ou les imprimés » a été ajoutée.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

140

6. La sensibilité à la publicité (suite)

Les sous-groupes suivants ont eu **une plus grande propension** à mentionner un de ces types de publicité en tant que celui qui attire le plus leur attention :

... la publicité télévisée (61% de l'ensemble) :

- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité télévisée (72%);
- les conducteurs qui parcourent 15 000 à 25 000 km annuellement (67%);
- les femmes (65%);
- les personnes qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (65%);
- les francophones (63%).

... la publicité dans les journaux ou les imprimés (15% de l'ensemble) :

- les 55 ans et plus (23%);
- les retraités (22%);
- les personnes qui jugent trop élevée la limite de vitesse sur les routes secondaires (22%).

... la publicité radio (11% de l'ensemble) :

- les 35-44 ans (19%);
- les conducteurs qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (18%);
- les non-francophones (15%);
- les personnes qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (14%);
- les travailleurs (13%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

141

6. La sensibilité à la publicité (suite)

Les sous-groupes suivants ont été plus nombreux à mentionner **la publicité Internet** comme étant la forme de publicité attirant le plus leur attention (7% de l'ensemble) :

- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité Internet (31%);
- les 16 à 24 ans (17%) et les 25-34 ans (13%);
- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité radio anglophone (16%);
- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité radio francophone (11%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 51 à 60 km/h (9%);
- les travailleurs (8%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

142

6. La sensibilité à la publicité (suite)

Seulement le quart des répondants (24%) aiment regarder les publicités présentées au cinéma.

6.2 L'intérêt à l'égard des publicités présentées au cinéma avant les bandes-annonces

Interrogés à savoir s'ils aiment regarder les publicités présentées avant les films au cinéma, 24% des répondants affirment aimer cela beaucoup ou assez tandis que 61% aiment peu ou pas du tout regarder ce type de publicités. Notons que 15% des répondants ne se sont pas prononcés.

Parmi les sous-groupes **les plus enclins à apprécier** les publicités présentées avant les films au cinéma, on retrouve les 16-24 ans (41%), les étudiants (41%) ainsi que les non-francophones (30%).

**QE4. De façon générale, diriez-vous que vous aimez regarder les publicités présentées avant le film principal ?
On parle bien ici des publicités présentées avant le film et non pas des bandes-annonces.**

Base : L'ensemble des répondants

	Total 2011 (n=1151)	Total 2010 (n=1150)	Total 2009 (n=1153)	Total 2008 (n=1152)	Total 2007 (n=1149)	Total 2006 (n=1150)
Total OUI	24%	27%	24%	29%	31%	29%
Beaucoup	6%	8%	7%	9%	8%	7%
Assez	18%	19%	17%	20%	23%	22%
Total NON	61%	57%	59%	52%	60%	61%
Peu	22%	20%	22%	20%	23%	26%
Pas du tout	39%	37%	37%	32%	37%	35%
Ne se souvient pas d'en avoir vu / Ne va jamais au cinéma / Ne sait pas	15%	16%	17%	19%	6%	10%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

6. La sensibilité à la publicité (suite)

L'intérêt pour les publicités sur les sites Internet a un peu augmenté, passant de 30% en 2010 à 38% en 2011.

6.3 L'intérêt à l'égard de la publicité sur Internet

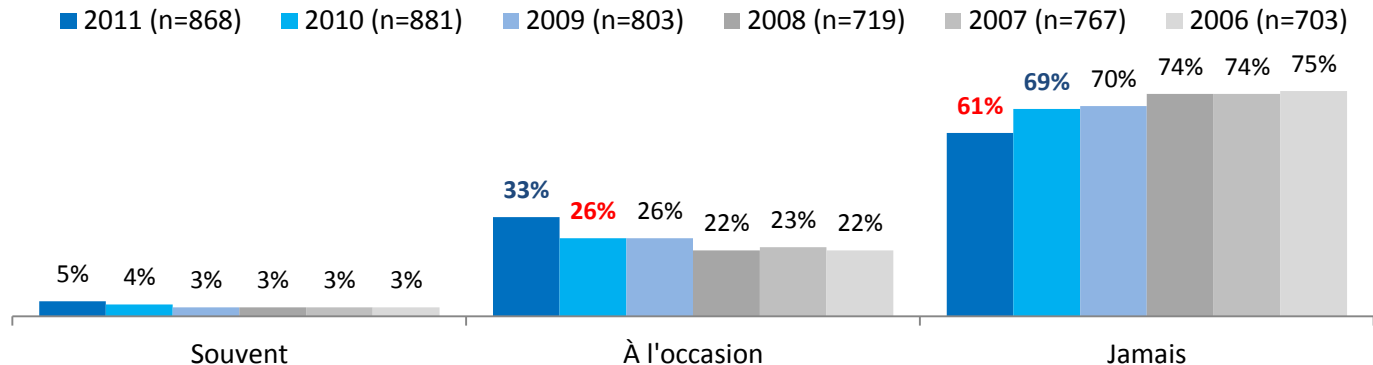
Parmi les titulaires de permis qui naviguent sur Internet (81% de l'ensemble), 61% affirment ne jamais regarder les publicités qui apparaissent sur les sites Internet (pop up, bandeau ou autre type de publicité). Toutefois, le tiers des personnes interrogées (33%) affirment les regarder à l'occasion, ce qui représente une augmentation de sept points de pourcentage comparativement à 2010 (26%). Seulement 5% affirment les regarder souvent.

Les personnes les plus enclines à regarder les publicités sur les sites Internet (souvent ou à l'occasion) sont (38% de l'ensemble) :

- les personnes qui se souviennent avoir été exposées au message Internet « Impensable » (60%);
- les 16-34 ans (50%);
- les répondants qui ont entendu la publicité radiophonique francophone (47%);
- les travailleurs (41%);
- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la campagne (41%).

QE7. Habituellement, regardez-vous les publicités qui apparaissent sur les sites Internet (pop up, bandeau ou autre type de publicité) ?

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer, qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias

En 2011, le temps d'écoute de la télévision des titulaires de permis demeure élevé, même si inférieur à celui de 2010 (moyenne de 12,5 heures en 2011 comparativement à 13,8 heures en 2010).

7.1 Le nombre d'heures d'écoute de la télévision chaque semaine

En 2011, 42% des titulaires de permis regardent la télévision plus de 10 heures par semaine, 27% de six à 10 heures et 30% cinq heures ou moins. Ainsi, les répondants passent en moyenne 12,5 heures devant le petit écran chaque semaine, soit une moyenne significativement inférieure à 2010 (13,8 heures). Ceci confirme donc que la télévision demeure un média très important pour les Québécois.

Les sous-groupes qui consacrent **davantage de temps** à l'écoute de la télévision sont plus particulièrement (moyenne de 12,5 heures par semaine) :

- les retraités (20,0 heures);
- les personnes qui jugent trop élevée la limite sur les autoroutes (18,6 heures);
- les 55 ans et plus (17,5 heures);
- les personnes ayant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (15,2 heures);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est inférieure à 90 km/h (14,8 heures);
- les personnes ayant un revenu familial brut annuel inférieur à 60 000 \$ (14,2 heures);
- les résidents d'une région autre que Québec RMR ou Montréal RMR (13,9 heures);
- les personnes qui se souviennent avoir été exposées à la publicité télévisée (13,9 heures);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville est de 50 km/h (13,1 heures).

QE1. En moyenne, combien d'heures d'écoute de la télévision faites-vous chaque semaine ?

Base : L'ensemble des répondants

	Total 2011 (n=1151)	Total 2010 (n=1150)	Total 2009 (n=1153)	Total 2008 (n=1152)	Total 2007 (n=1149)	Total 2006 (n=1150)
5 heures ou moins	30%	26%	33%	28%	27%	29%
6 à 10 heures	27%	26%	25%	27%	29%	26%
Plus de 10 heures	42%	46%	41%	44%	44%	44%
Moyenne	12,5	13,8	12,2	12,8	13,0	13,6



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

TVA et Radio-Canada demeurent les chaînes télévisées les plus regardées par les détenteurs d'un permis de conduire.

7.2 Les stations de télévision regardées

7.2.1 Les stations de télévision regardées par l'ensemble des répondants

La station de télévision la plus regardée par les titulaires de permis demeure TVA, 50% des répondants l'ayant mentionnée parmi les trois stations qu'ils regardent le plus fréquemment. Radio-Canada (SRC) occupe la seconde place avec 39% des mentions totales. Suivent ensuite, plus loin derrière, RDS (17%), V (14%), RDI (13%) et Canal D (12%).

TVA et Radio-Canada (SRC) sont également les chaînes les plus souvent citées en première mention.

Les différences significatives entre les sous-groupes sont présentées à la suite du tableau qui suit.

QE2. Quelles sont les trois stations de télévision que vous regardez personnellement le plus souvent ?

Base : L'ensemble des répondants

Trois mentions possibles	Total (n=1151)	1 ^{ère} mention (n=1151)	2 ^e mention (n=989)	3 ^e mention (n=799)
TVA	50%	28%	19%	9%
Radio-Canada (SRC)	39%	19%	15%	10%
RDS (Réseau des sports)	17%	7%	6%	7%
V (anciennement TQS)	14%	2%	8%	7%
RDI	13%	5%	5%	5%
Canal Découverte / Canal D	12%	4%	5%	6%
LCN	9%	4%	4%	4%
Canal Vie	9%	2%	4%	5%
Série Plus	8%	2%	2%	5%
CTV	6%	3%	2%	2%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

146

7. Les habitudes médias (suite)

QE2. Quelles sont les trois stations de télévision que vous regardez personnellement le plus souvent ? (suite)

Base : L'ensemble des répondants

Trois mentions possibles	Total (n=1151)	1 ^{ère} mention (n=1151)	2 ^e mention (n=989)	3 ^e mention (n=799)
CBC	6%	2%	2%	3%
Canal Z	6%	2%	3%	2%
Télé Québec	5%	1%	3%	4%
Super Écran	5%	1%	2%	3%
Historia	4%	1%	2%	2%
TV5	3%	1%	1%	2%
Discovery	3%	1%	2%	1%
Télétoon	3%	1%	1%	1%
CNN	2%	1%	1%	1%
ABC	2%	1%	1%	--
NBC	2%	1%	--	1%
Global	2%	--	1%	--
TSN	2%	--	1%	1%
Musique Plus	2%	1%	1%	2%
CBS	2%	--	1%	1%
Canal Évasion	2%	--	1%	2%

Suite à la page suivante →



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

147

7. Les habitudes médias (suite)

QE2. Quelles sont les trois stations de télévision que vous regardez personnellement le plus souvent ? (suite)

Base : L'ensemble des répondants

Trois mentions possibles	Total (n=1151)	1 ^{ère} mention (n=1151)	2 ^e mention (n=989)	3 ^e mention (n=799)
Art TV	1%	--	1%	1%
Fox	1%	1%	--	1%
MeteoMedia	1%	--	--	1%
Vrak TV, Canal famille	1%	--	1%	1%
TLC	1%	--	--	1%
Space	1%	--	--	--
HGTV (Home & Garden television)	1%	--	--	--
AddikTV / Mystère	1%	--	--	1%
Autres	13%	4%	4%	8%
Aucun canal en particulier	4%	4%	--	--
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%	--	--



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

148

7. Les habitudes médias (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à mentionner, parmi les trois stations de télévision qu'ils regardent le plus ...

... **TVA** (50% de l'ensemble) :

- les personnes ayant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (61%);
- celles demeurant dans des régions autres que celles de Montréal et de Québec (59%);
- les 65 ans et plus (59%);
- les retraités (59%);
- les francophones (57%);
- les répondants dont le revenu familial brut annuel se situe entre 40 000 \$ et 59 999 \$ (57%);
- les femmes (56%);
- les conducteurs qui considèrent adéquate la limite de vitesse sur les routes secondaires (52%) et en ville (51%).

... **Radio-Canada** (39% de l'ensemble) :

- les 55 ans et plus (50%);
- les personnes ayant une formation de niveau universitaire (48%);
- les retraités (47%);
- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (46%);
- les francophones (44%);
- les répondants dont le revenu familial brut annuel est de 60 000 \$ et plus (44%);
- les conducteurs qui roulent à 90 km/h sur les routes secondaires (44%);
- les femmes (43%);
- les personnes demeurant dans des régions autres que celles de Montréal et de Québec (43%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

149

7. Les habitudes médias (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à mentionner, parmi les trois stations de télévision qu'ils regardent le plus ...

... **RDS** (17% de l'ensemble) :

- les conducteurs dont la vitesse moyenne en ville dépasse la limite de plus de 10 km/h (37%) ou d'au plus 10 km/h (20%);
- ceux qui jugent trop basse la limite de vitesse en ville (27%);
- ceux qui roulent à plus de 100 km/h sur les routes secondaires (27%);
- ceux qui parcourent plus de 25 000 km annuellement (26%);
- les hommes (26%);
- les 35-44 ans (22%);
- les travailleurs (20%);
- les francophones (18%).

... **V** (14% de l'ensemble) :

- les personnes qui ne conduisent jamais (25%);
- les répondants dont le revenu familial brut se situe entre 80 000 \$ et 99 999 \$ annuellement (23%);
- les résidents de la région métropolitaine de Québec (21%);
- les personnes dont la scolarité est de niveau collégial (17%);
- les femmes (16%);
- les francophones (15%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

150

7. Les habitudes médias (suite)

Notons également que les conducteurs qui excèdent de plus de 10 km/h la limite autorisée en ville sont significativement plus nombreux à regarder Vrak TV (6%) et TLC (5%). Ceux qui commettent cette infraction sur les routes secondaires sont, pour leur part, plus nombreux à regarder Canal D (20%), LCN (16%) et Vrak TV (5%).

Les conducteurs qui sont d'avis que la limite de vitesse en ville est trop basse sont plus nombreux à regarder CTV (15%), TSN (6%) et Vrak TV (5%). Ceux qui partagent la même opinion au sujet des routes secondaires sont proportionnellement plus nombreux à regarder Série Plus (20%), NBC (5%) et TLC (4%). Enfin, ceux qui jugent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes sont plus nombreux à regarder TSN (3%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

La popularité de V auprès des hommes a diminué (de 18% en 2010 à 11% en 2011)

7.2.2 Les stations de télévision regardées par les hommes

Chez les hommes, TVA (44%) et Radio-Canada (36%) demeurent également les stations les plus populaires. RDS se retrouve au troisième rang avec 26% des mentions. Ayant été évoqué par 11% des répondants, V a connu cette année un recul de sept points de pourcentages par rapport à 2010. Ainsi, RDI (15%) et Canal D (14%) sont en 2011 plus regardés par les hommes que cette station généraliste. Excluant cette variation, les résultats sont comparables à ceux des années antérieures.

Stations de télévision les plus regardées par les hommes

Total des trois mentions	Total 2011 (n=487)	Total 2010 (n=479)	Total 2009 (n=464)	Total 2008 (n=457)	Total 2007 (n=449)	Total 2006 (n=473)
TVA	44%	45%	47%	56%	54%	49%
Radio-Canada (SRC)	36%	39%	38%	37%	43%	41%
RDS (Réseau des sports)	26%	26%	28%	25%	29%	21%
V (anciennement TQS)	11%	18%	20%	30%	39%	38%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

La proportion de répondants n'allant jamais au cinéma est plus élevée qu'en 2010, mais est au même niveau qu'en 2009 et 2008.

7.3 La fréquence de visite au cinéma

En 2011, chez les titulaires d'un permis de conduire, on observe un accroissement de la proportion de répondants disant ne jamais aller au cinéma (43% contre 37% en 2010). Le tiers des répondants (33%) dit plutôt aller au cinéma une à trois fois par année, ce qui est stable par rapport à l'an dernier. La proportion des détenteurs d'un permis de conduire qui vont au cinéma plus de trois fois par année (24%) a diminué de quatre points de pourcentage comparativement à 2010.

Les sous-groupes suivants sont plus enclins que les autres à aller au cinéma **plus de 10 fois par année** (7% de l'ensemble) :

- les 16-24 ans (25%);
- les étudiants (21%);
- les répondants qui se souviennent avoir entendu la publicité radio anglophone (20%);
- les conducteurs qui estiment trop basse la limite de vitesse en ville (16%);
- les personnes détenant une formation universitaire (10%);
- les résidents de la grande région de Montréal (9%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires se situe entre 91 et 100 km/h (9%).

QE3. Au cours des 12 derniers mois, combien de fois environ êtes-vous allé au cinéma ?

Base : L'ensemble des répondants

	Total 2011 (n=1151)	Total 2010 (n=1150)	Total 2009 (n=1153)	Total 2008 (n=1152)	Total 2007 (n=1149)	Total 2006 (n=1150)
Plus de 20 fois	3%	2%	3%	4%	4%	4%
11 à 20 fois	4%	7%	6%	5%	6%	8%
4 à 10 fois	17%	19%	17%	20%	23%	25%
1 à 3 fois	33%	35%	31%	30%	33%	35%
Jamais	43%	37%	42%	40%	34%	29%

Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer ou qui ont préféré ne pas répondre à la question.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

Les répondants utilisent principalement l'ordinateur à la maison pour naviguer sur Internet (47%).

7.4 L'utilisation d'un ordinateur à la maison

En 2011, 84% des détenteurs d'un permis de conduire possèdent un ordinateur à la maison, soit une proportion tout à fait similaire à celle de 2010 (83%). Ces personnes utilisent principalement un ordinateur à la maison pour la navigation sur Internet (47%), l'échange de courriels (37%) et l'accomplissement de tâches liées au travail ou aux études (29%).

Parmi les motifs d'utilisation les plus populaires, on retrouve également le fait de faire des achats sur Internet (13%), de jouer à des jeux vidéo (12%) et de participer à des blogues ou à des forums de discussion (10%). Ces trois motifs sont en hausse depuis l'an dernier.

QE6A. Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un ordinateur à la maison ?

Base : Les répondants qui ont un ordinateur à la maison

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=927)	Total 2010 (n=907)	Total 2009 (n=859)
Navigaison sur Internet (recherche documentaire, écouter la radio sur Internet, écouter des émissions de télévision)	47%	50%	50%
Courriel	37%	34%	41%
Devoir / Travail	29%	31%	34%
Faire des achats sur Internet (payer des comptes, acheter des disques, livres, etc.)	13%	10%	12%
Jeux vidéo (sur Internet ou sur l'ordinateur)	12%	9%	10%
Participation à des blogues, des forums, des sites de rencontre, des sites de profils personnels	10%	7%	3%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

154

7. Les habitudes médias (suite)

QE6A. Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un ordinateur à la maison ? (suite)

Base : Les répondants qui ont un ordinateur à la maison

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=927)	Total 2010 (n=907)	Total 2009 (n=859)
Messagerie instantanée	6%	6%	11%
Loisir et divertissement (en général)	4%	6%	4%
Film / Vidéo	4%	2%	2%
Lecture des nouvelles (journaux en ligne)	2%	3%	--
Musique	2%	2%	3%
Télécharger des fichiers sur Internet (film, musique, livre, logiciel, etc.)	2%	2%	3%
Finances / Transactions financières	1%	4%	--
Pour communiquer (SAI)	1%	2%	--
Traitement de texte	1%	1%	--
Photos	1%	1%	--
Autres	2%	3%	1%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	2%	3%	4%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

155

7. Les habitudes médias (suite)

Les sous-groupes suivants sont plus nombreux à **ne pas avoir d'ordinateur à leur domicile** (16% de l'ensemble) :

- les personnes qui ne conduisent jamais (43%);
- les retraités (37%);
- les 55 ans et plus (33%);
- les personnes détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (33%);
- celles dont le revenu familial brut annuel est inférieur à 40 000 \$ (29%);
- les conducteurs qui estiment trop élevée la limite de vitesse sur les autoroutes (27%) et sur les routes secondaires (25%);
- ceux dont la vitesse moyenne sur les routes secondaires est inférieure (22%) ou égale (18%) à 90 km/h;
- les répondants demeurant dans une région autre que Montréal RMR et Québec RMR (20%);
- les conducteurs qui roulent à 50 km/h en ville (19%);
- ceux qui estiment adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (18%);
- les francophones (17%).



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

Un peu plus de la moitié (56%) des titulaires d'un permis qui naviguent sur Internet sont fidèles aux sites qu'ils visitent.

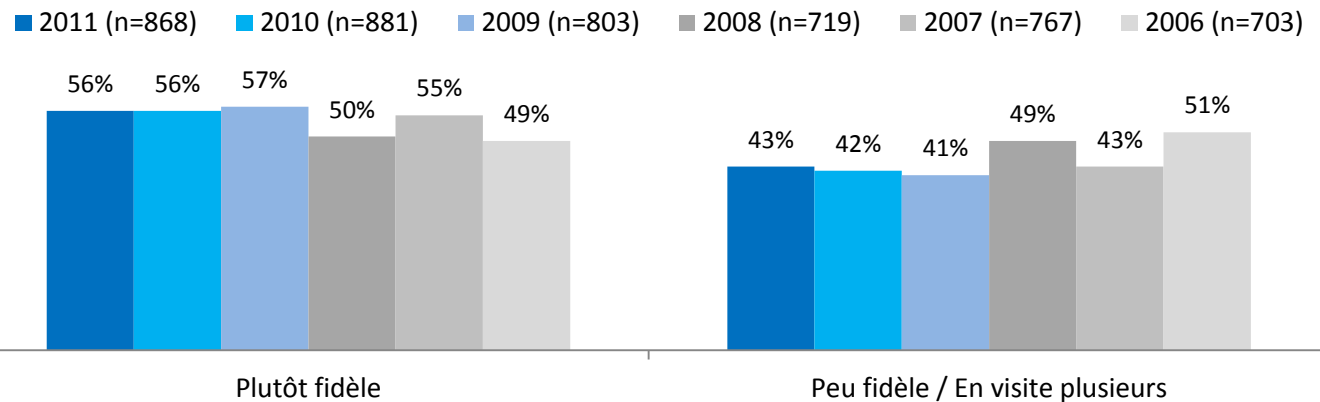
7.5 Les habitudes de navigation sur Internet

7.5.1 Les habitudes de navigation sur Internet

Les résultats sont partagés en ce qui a trait à la fidélité aux sites visités par les répondants qui naviguent sur Internet. De fait, 56% se disent plutôt fidèles et 43% peu fidèles. Ces résultats sont comparables à ceux des deux dernières années. Soulignons que les 25-34 ans (66%), les personnes dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ et plus (64%) et les conducteurs qui considèrent trop basse la limite de vitesse sur les autoroutes (62%) ont davantage tendance à être fidèles aux sites qu'ils visitent. À l'opposé, les 45-54 ans (56%), les répondants dont le revenu familial brut annuel se situe entre 60 000 \$ et 79 999 \$ (51%) et les conducteurs qui jugent adéquate la limite de vitesse sur les autoroutes (46%) disent en plus grand nombre visiter plusieurs sites.

QE6B. De façon générale lorsque vous naviguez sur Internet, diriez-vous que vous êtes fidèle à des sites ou plutôt que vous avez tendance à en visiter plusieurs, sans vraiment être fidèle à l'un d'eux ?

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet



Le complément à 100% représente les répondants qui ne sont pas en mesure de se prononcer, qui ont préféré ne pas répondre à la question ou qui considèrent que les excès de vitesse ne constituent pas du tout un problème.



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

157

7. Les habitudes médias (suite)

Les sites Internet gouvernementaux dédiés à la prévention de la santé et des problèmes sociaux sont visités par 42% des personnes sondées.

7.5.2 La fréquentation de sites Internet gouvernementaux dédiés à la prévention de la santé et des problèmes sociaux

Plus de la moitié des répondants ne visitent jamais de sites Internet gouvernementaux visant la prévention de la santé ou des problèmes sociaux (57%), alors qu'environ une personne sur trois (35%) les visite à l'occasion. Notons que les femmes (40%) et les conducteurs qui circulent à 90 km/h sur les routes secondaires (40%) sont plus enclins à visiter ces sites gouvernementaux à l'occasion.

Enfin, une minorité (7%) visite ces sites souvent. C'est d'ailleurs plus particulièrement le cas des répondants qui considèrent trop basse la limite de vitesse en ville (27%).

QE6C. Visitez-vous souvent, à l'occasion ou jamais des sites Internet gouvernementaux visant la prévention de la santé ou des problèmes sociaux (ex. port du condom, violence conjugal, drogue, infections transmises sexuellement, sécurité routière, sécurité au travail) ?

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet

	Total 2011 (n=868)	Total 2010 (n=881)	Total 2009 (n=803)
Souvent	7%	7%	7%
À l'occasion	35%	36%	37%
Jamais	57%	56%	54%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%	1%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

Les principaux motifs pour ne pas visiter de façon régulière les sites Internet gouvernementaux visant la prévention de la santé ou des problèmes sociaux demeurent le manque d'intérêt (50%), le fait de ne pas se sentir concerné par ces sites (17%) et le manque de temps (13%). L'ensemble des mentions est présenté dans le tableau ci-dessous.

QE6D. Pourquoi ne visitez-vous pas régulièrement ces sites ?

Base : Les répondants qui ne naviguent pas souvent sur les sites gouvernementaux

Trois mentions possibles	Total 2011 (n=810)	Total 2010 (n=817)	Total 2009 (n=737)
Pas d'intérêt	50%	47%	57%
Ne me concerne pas	17%	18%	15%
Pas le temps	13%	10%	12%
Je visite ces sites au besoin / Je visite ces sites pour des informations spécifiques	6%	6%	5%
Ne les connaît pas	6%	4%	5%
Je n'utilise pas Internet souvent / Je n'utilise pas les ordinateurs souvent	4%	5%	3%
J'ai d'autres sources d'informations	4%	4%	2%
J'oublie / Je n'y pense pas	2%	2%	--
La navigation sur ces sites est compliquée	1%	1%	--
J'y vais seulement dans le cadre de mon travail	1%	1%	--
Trop moralisateur	1%	--	1%
Je n'en ai pas eu l'occasion	--	1%	--
Autres	1%	3%	4%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	6%	6%	6%



ANALYSE DÉTAILLÉE DES RÉSULTATS

7. Les habitudes médias (suite)

Les répondants qui discutent et échangent du contenu lié à la vitesse au volant via les médias sociaux (15%) sont plus nombreux cette année.

7.6 Les habitudes de navigation sur les médias sociaux

En ce qui a trait à l'utilisation des médias sociaux pour discuter et échanger du contenu en lien avec la vitesse, on observe une évolution intéressante depuis l'an dernier par rapport aux habitudes des répondants naviguant sur Internet quant à. De fait, 15% des répondants qui naviguent sur Internet affirment avoir eu recours au cours du dernier mois à des médias sociaux, tels que Facebook ou Twitter, pour partager avec des proches du contenu lié à la vitesse au volant. Il s'agit d'une augmentation de l'ordre de quatre points de pourcentage comparativement à 2010. Ceci s'explique peut-être par la présence de la SAAQ dans les médias sociaux (youtube, facebook et twitter) depuis le mois de juin et par la diffusion de contenu spécifique à l'Internet.

Parmi les sous-groupes les plus actifs sur les médias sociaux concernant la vitesse au volant, notons :

- les répondants qui ont vu le message Internet « Impensable » (33%);
- ceux qui ont entendu la publicité radiophonique francophone (29%);
- les 16-24 ans (24%);
- les résidents de la région métropolitaine de Québec (24%);
- les conducteurs qui considèrent que la limite de vitesse sur les routes secondaires est trop basse (24%);
- les répondants dont le revenu familial brut se situe entre 80 000 \$ et 99 999 \$ annuellement (23%);
- les conducteurs dont la vitesse moyenne excède d'au plus 10 km/h la limite en ville (19%) et sur les routes secondaires (18%).

TWIT. Au cours du dernier mois, vous est-il arrivé de discuter ou d'échanger du contenu en lien avec la vitesse au volant avec des amis, des parents ou des proches par l'intermédiaire des médias sociaux, tels que Facebook ou Twitter, ou en visitant et donnant des commentaires sur des blogues ?

Base : Les répondants qui naviguent sur Internet

	Total 2011 (n=868)	Total 2010 (n=881)
Oui	15%	11%
Non	84%	88%
Ne sait pas / Préfère ne pas répondre	1%	1%



ANNEXES



ANNEXES

Annexe 1 : Composition détaillée des cinq grandes régions administratives

À des fins d'analyse, les régions du Québec ont été regroupées en cinq grandes régions administratives

MONTRÉAL (région métropolitaine de recensement [RMR])
Montréal
Laval
Lanaudière (partie Montréal RMR)
Laurentides (partie Montréal RMR)
Montérégie (partie Montréal RMR)
QUÉBEC (région métropolitaine de recensement [RMR])
Capitale-Nationale (partie Québec RMR)
Chaudière-Appalaches (partie Québec RMR)
EST DU QUÉBEC
Bas-Saint-Laurent
Saguenay / Lac-Saint-Jean
Côte-Nord
Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine
CENTRE DU QUÉBEC
Mauricie
Estrie
Capitale-Nationale (partie non RMR)
Chaudière-Appalaches (partie non RMR)
Centre du Québec
OUEST DU QUÉBEC
Outaouais
Abitibi-Témiscamingue
Lanaudière (partie non RMR)
Laurentides (partie non RMR)
Montérégie (partie non RMR)



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 1

CIBLE (I):

ÉCHANTILLON CIBLÉ ANGLO/ALLO1

CODEP (I):

Code postal

VILLE (I):

Ville

NOMX (I):

NOM. REGIONS ADMINISTRATIVES DU QUÉBEC: 21 SOUS-GROUPES

BAS-SAINT-LAURENT	01
SAGUENAY/LAC-SAINT-JEAN	02
QUEBEC - RMR	03
MAURICIE	04
ESTRIE	05
MONTREAL	06
OUTAOUAIS	07
ABITIBI/TEMISCAMINGUE	08
COTE-NORD	09
GASPESIE	11
CHAUDIERE-APPALACHES - RMR	12
LAVAL	13
LANAUDIERE - RMR	14
LAURENTIDES - RMR	15
MONTEREGIE - RMR	16
LANAUDIERE-AUTRES	24
LAURENTIDE-AUTRES	25
MONTEREGIE-AUTRES	26
CHAUDIÈRES-APPALACHES AUTRES	32
QUEBEC AUTRES	33
CENTRE-DU-QUEBEC	17

NNX (I):

514	514
450	450
819	819
418	418

REGIO (I):

MTL RMR	1
QC RMR	2
AUTRES RÉGIONS	3

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 2

TEL01 (I):

INDICATIF RÉGIONAL ET NUMÉRO DE TÉLÉPHONE:

INTRO:

Date : SD Heure : SH

Bonjour (bon après-midi, bonsoir), mon nom est \$I de LÉGER MARKETING du bureau de Montréal. Nous complétons aujourd'hui une importante étude sur la sécurité routière et nous apprécierions votre collaboration. Tout d'abord, êtes-vous âgé de 16 ans ou plus?

OUI, CONTINUER L'ENTREVUE	01	D
Répondeur	AM	=> /FIN
Ligne occupée	BU	=> /FIN
Pas de service	NS	=> /FIN
Pas de réponse	NA	=> /FIN
Télécopieur/modem	FM	=> /FIN
Rendez-vous (date et heure spécifiques)	FX	O => /RV
Rappel (date et heure non précisées)	CB	=> /RV
Refus	RE	=> /FIN
Refus catégorique	DR	=> /FIN
Barrière linguistique	LB	=> /FIN
Non-résidentiel ou résidentiel	NR	=> /FIN
Répondant est incapable de compléter le sondage (troubles auditifs ou d'élocution, etc.)	NC	=> /FIN
Numéro en double	DN	=> /FIN
Téléphone cellulaire / téléavertisseur	CE	=> /FIN
La personne à contacter est décédée	CD	N => /FIN
La personne à contacter n'est pas disponible pour la durée du projet	AD	N => /FIN
Mauvais contact (il est impossible de joindre la personne à qui nous voulons parler à ce numéro)	WC	N => /FIN

FLAG:

FLAG POUR CIBLER LES COMPLÉTÉS APRÈS PT

=> *
si 1

COMPLÉTÉS APRÈS PRÉ-TEST1

SEXE:

Indiquez le sexe du répondant:

Homme	1
Femme	2



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 3

AGE:

À quel groupe d'âge appartenez-vous? Est-ce ...?

LIRE	
... 16-19 ans	1
... 20-24 ans	2
... 25-34 ans	3
... 35-44 ans	4
... 45-54 ans	5
... 55-64 ans	6
... ou 65 ans et plus.....	7
Refus.....	9

LANGU:

Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison?
(Si deux également, mettre la langue d'entrevue).

Français.....	1
Anglais	2
Autre.....	3
NSP/NRP	9

INT04:

QUESTION FILTRE

Combien de personnes de 16 ans ou plus habitant chez vous présentement détiennent un permis de conduire valide pour la conduite d'une automobile au Québec?

=> /+3**ERR	
si INT04>0	
1 personne.....	01
2 personnes	02
3 personnes	03
4 personnes	04
5 personnes	05
6 personnes ou plus.....	06
Aucune ; Remerciez et terminez.....	N1 => /FIN
Refus ; Insistez sur la confidentialité et l'importance de la participation au sondage avant d'enregistrer ce code!.....	RD => /FIN

INT05:

Pourrais-je parler à cette personne s'il-vous-plait?

=> +1	
si NON INT04=#1	
Oui - poursuivre avec la personne actuellement en ligne.....	01 => INT50
Oui - poursuivre avec la personne sélectionnée ***CHANGEMENT DE RÉPONDANT***	03 => /SEXE
Personne sélectionnée absente ou non-disponible - ; RETOUR A L'INTRO ET PRENDRE RENDEZ-VOUS	02 => /
Refus ; Insistez sur la confidentialité et l'importance de la participation au sondage avant d'enregistrer ce code!.....	RD => /FIN

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 4

INT06:

QUESTION DE SÉLECTION

De ces <INT04> qui détiennent un permis de conduire, combien sont actuellement présentes à la maison? Pourrais-je parler à celle qui sera la prochaine à fêter son anniversaire?

=> +1
si INT04=#1

Oui - poursuivre avec la personne actuellement en ligne.....	01	
Oui - poursuivre avec la personne sélectionnée ***CHANGEMENT DE RÉPONDANT***	03	=> /SEXE
Personne sélectionnée non-disponible - ; RETOUR A L'INTRO ET PRENDRE RENDEZ-VOUS	02	=> /INTRO
Refus ; Insistez sur la confidentialité et l'importance de la participation au sondage avant d'enregistrer ce code!	RD	=> /FIN

INT50 (I):

Avant de commencer l'entrevue, je tiens à vous mentionner que pour des fins de contrôle de la qualité, il est possible que cette entrevue soit enregistrée. Est-ce qu'on peut débiter?

SPRINTO RECORD	
filename=\$P\$Q.WAV	
fileformat=WAVE_6	
Oui	01 => /FIN
Non, refus - REMERCIER ET TERMINEZ	DR => /FIN

QA1:

En tant que conducteur, environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur les routes au Québec?

LIRE AU BESOIN - Mettre la limite dans la catégorie inférieure	
A un permis mais ne conduit jamais.....	0 => QB1
Moins de 5 000 km (moins de 3 000 milles).....	1
5 000 km à 10 000 km (3 000 - 5 999 milles).....	2
10 000 km à 15 000 km (6 000 - 8 999 milles).....	3
15 000 km à 20 000 km (9 000 - 11 999 milles).....	4
20 000 km à 25 000 km (12 000 - 14 999 milles).....	5
25 000 km à 30 000 km (15 000 - 17 999 milles).....	6
30 000 km et plus (18 000 milles et plus).....	7
NSP/NRP	9

QA2:

En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne EN VILLE dans les zones de 50 KM/H? (Approximativement)

NOTEZ LA VITESSE MOYENNE	
\$E 020 200	
NSP/NRP	999



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 5

QA4:

En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne dans les zones de 90 KM/H sur LES ROUTES SECONDAIRES du Québec? (Approximativement)

NOTEZ LA VITESSE MOYENNE

SE 030 200
NSP/NRP999

QA6:

LIRE
Diriez-vous que le risque que vous courez d'être arrêté pour excès de vitesse...
...EN VILLE dans les zones de 50 KM/H est...?

... très élevé1
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible4
NSP/NRP9

QA7:

LIRE
Diriez-vous que le risque que vous courez d'être arrêté pour excès de vitesse...
...SUR LES ROUTES SECONDAIRES du Québec dans les zones de 90 KM/H est...?

... très élevé1
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible4
NSP/NRP9

QA8:

LIRE
Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 50 KM/H en ville.
...Si vous roulez à 60 KM/H, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait...?

... très élevé1 => QA9A
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible ou nul4
NSP/NRP9

QA8B:

LIRE
Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 50 KM/H en ville.
...Si vous roulez à 70 KM/H, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait...?

... très élevé1
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible ou nul4
NSP/NRP9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 6

QA9A:

LIRE
Imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 90 KM/H.
...Si vous roulez à 105 KM/H, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait...?

... très élevé1 => QA10
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible ou nul4
NSP/NRP9

QA9B:

LIRE
Et, imaginons que vous êtes dans une zone de limite de vitesse de 90 KM/H.
...Si vous roulez à 120 KM/H, diriez-vous que le risque d'avoir un accident serait...?

... très élevé1
... assez élevé2
... assez faible3
... très faible ou nul4
NSP/NRP9

QA10:

En général, conduisez-vous MOINS VITE, À LA MÊME VITESSE ou PLUS VITE que les autres conducteurs dans les zones de 50 KM/H?

LIRE
Moins vite1
À la même vitesse2
Plus vite3
NSP/NRP9

QA11:

En général, conduisez-vous MOINS VITE, À LA MÊME VITESSE ou PLUS VITE que les autres conducteurs dans les zones de 90 KM/H?

LIRE
Moins vite1
À la même vitesse2
Plus vite3
NSP/NRP9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 7

QA14:

écran [modèle 3] ->

QA15

permutation -> QA15

LIRE

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants.

...La surveillance policière sur les routes devrait être intensifiée pour faire respecter les limites de vitesse

... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QA15:

LIRE

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants.

...Un conducteur qui roule vite garde tout de même la maîtrise de son véhicule.

... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QA16:

LIRE

Considérez-vous que la limite de vitesse est présentement trop élevée, adéquate ou trop basse...

...EN VILLE dans les zones de 50 KM/H?

Trop élevée	1
Adéquate	2
Trop basse	3
NSP/NRP	9

QA17:

LIRE

Considérez-vous que la limite de vitesse est présentement trop élevée, adéquate ou trop basse...

...Dans les zones de 100 KM/H sur LES AUTOROUTES du Québec?

Trop élevée	1
Adéquate	2
Trop basse	3
NSP/NRP	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 8

QA18:

LIRE

Considérez-vous que la limite de vitesse est présentement trop élevée, adéquate ou trop basse...

...Dans les zones de 90 KM/H sur LES ROUTES SECONDAIRES du Québec?

Trop élevée	1
Adéquate	2
Trop basse	3
NSP/NRP	9

QA19A:

LIRE

Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) TRÈS GRAVE, GRAVE, MOYENNE ou LÉGÈRE...

...Un excès de vitesse de 10 KM/H dans une zone où le maximum est de 50 KM/H?

Très grave	1	=> QA19C
Grave	2	
Moyenne	3	
Légère	4	
Aucune infraction	5	
NSP/NRP	9	

QA19B:

LIRE

Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) TRÈS GRAVE, GRAVE, MOYENNE ou LÉGÈRE...

...Un excès de vitesse de 20 KM/H dans une zone où le maximum est de 50 KM/H?

Très grave	1
Grave	2
Moyenne	3
Légère	4
Aucune infraction	5
NSP/NRP	9

QA19C:

LIRE

Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) TRÈS GRAVE, GRAVE, MOYENNE ou LÉGÈRE...

...Un excès de vitesse de 15 KM/H dans une zone où le maximum est de 90 KM/H? (Sur une route secondaire)

Très grave	1	=> QA20
Grave	2	
Moyenne	3	
Légère	4	
Aucune infraction	5	
NSP/NRP	9	



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 9

QA19D:

LIRE

Diriez-vous que les faits suivants représentent une infraction (faute) TRÈS GRAVE, GRAVE, MOYENNE ou LÉGÈRE...

...Un excès de vitesse de 30 KM/H dans une zone où le maximum est de 90 KM/H? (Sur une route secondaire)

Très grave	1
Grave	2
Moyenne	3
Légère	4
Aucune infraction	5
NSP/NRP	9

QA20:

LIRE

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants.

...Les sanctions encourues pour les excès de vitesse devraient être plus sévères

... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QA20B:

Selon-vous quelles sont les principales sanctions qu'un conducteur reçoit à la suite d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h au-dessus de la limite permise, par exemple, rouler à 90 km/h dans une zone de 50 km/h?

NE PAS LIRE

Amendes .....	.01	N
Points d'inaptitude .....	.02	N
Suspension du permis de conduire .....	.03	N
Saisie du véhicule .....	.04	N
***Des frais supplémentaires (renouvellement de permis, assurance...)	05	N
***L'aspect judiciaire: inscrit au dossier, aller en Cour/ en prison .....	.06	N
***Sanctions sévères/ plus élevées (Sans précision) .....	.94	N
Noter la réponse : .....	.96	O
NSP/NRP .....	.99	X

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 10

QA21:

écran [modèle 3] ->

QA22

permutation -> QA22

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants.

...Il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de <u>50 KM/H</u>

... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QA22:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants.

...Il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de <u>90 KM/H</u>

... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QB1:

Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous avoir vu, lu ou entendu de la publicité contre la vitesse au volant?

Oui	1	
Non	2	=> QBX
NSP/NRP	9	=> QBX



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 11

QB2A:

Dites-moi ce dont vous vous rappelez comme publicité à ce propos? Y a-t-il autre chose dont vous vous souvenez?

NE PAS LIRE - SONDEZ UNE RÉPONSE CLAIRE - 5 MENTIONS POSSIBLES

Publicité télévisée avec un policier sur les lieux d'une infraction qui remet un constat d'infraction à un homme qui a commis un excès de vitesse. On présente de façon écrite le temps de son retard, son amende et le nombre de points d'inaptitude qu'il aura à son dossier..01		
Publicité sur Internet avec un policier sur les lieux d'une infraction qui remet un constat d'infraction à un homme qui a commis un deuxième grand excès de vitesse. L'homme se fait suspendre son permis de conduire immédiatement, saisir son véhicule immédiatement; la dépanneuse quitte avec son véhicule.02		
Publicité radio française où on entend un narrateur expliquer que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix. Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire.....03		
Publicité radio anglaise où on entend un narrateur expliquer que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix. Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire.....04		
Publicité sur Internet qui démontre que la vitesse, ça peut paraître " trippant ". Mais arrivé sur les lieux d'une infraction, on constate que les conséquences pour un jeune contrevenant intercepté une deuxième fois pour grand excès de vitesse, c'est pas mal moins " trippant ". Il se fait saisir son véhicule. 05		
Publicité sur Internet qui démontre que faire de la vitesse en pleine nuit, ça peut sembler " cool ". Mais arrivé sur les lieux d'un accident, on constate les conséquences, tragiques, pour les trois jeunes qui étaient à bord d'un véhicule. Deux jeunes filles, leurs amies, sont en pleurs sur les lieux du drame. 06		
Slogan " Pensez-y, vous conduisez "	07	
Slogan " Remember, you're driving "	30	
Slogan " La vitesse, ça coûte cher "	31	
Slogan " Speeding is expensive "	32	
Slogan " La vitesse, il y a un prix à payer "	33	
Slogan " Speeding, Too High a Price to Pay! "	34	
Microsite " encorepire.ca "	35	
Microsite " evenworse.ca "	36	
Site Internet SAAQ.....	37	
Slogan "La vitesse tue".....	08	
Reportage dans les médias (radio, télé, journaux, etc.).....	09	
Ralentissez!/ralentir/Ne pas rouler vite	10	N
La vitesse au volant	11	N
Réduire sa vitesse fait économiser de l'essence	12	N
Panneaux sur la route.....	13	N
Publicité de la SAAQ.....	14	N
Ralentir près des chantiers / Ralentir près des sites de construction	15	N
Accidents / Morts / Blessés	16	N
Les policiers vont être plus vigilants / plus présents lors des vacances de construction	17	N
Publicité montrant une collision entre une moto et une automobile.....	18	N
Affichage du nombre des points et du montant de la contravention correspondant à chaque niveau d'excès de vitesse	19	N
Surveillance radar / photo-radars	20	N
Conduite avec facultés affaiblies (Alcool, drogue...)	21	N
Slogan "Attention à nos enfants".....	22	N
La route n'est pas une piste de course (Et variantes).....	23	N
Publicité avec un jeune qui entre à la maison en taxi et demande de l'argent à son père	24	N
Publicités (Général)	25	N
Publicités / événements impliquant des jeunes.....	26	N
Distractions au volant (Cellulaire, ipod...)	27	N

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 12

Excès de vitesse / Vitesse au volant	28	N
Rouler vite peut causer des accidents / peut causer des décès.....	29	N
**La publicité montrant un jeune aux funérailles de son père.....	38	N
**Pour sauver seulement quelques minutes, le risque d'accident est plus élevé	39	N
**Conducteur désigné (Général).....	40	N
Mentions de médias (journaux, télévision, Internet, radio).....	95	N
Autre (PRÉCISER)	96	O
NSP/NRP	99	X

QBX:

Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu, sur une STATION DE RADIO FRANCOPHONE, une publicité où le narrateur explique que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix. Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire. Vous souvenez-vous de cette publicité à la radio?

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

QBY:

Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu, sur une STATION DE RADIO ANGLOPHONE, une publicité où le narrateur explique que lorsque nous dépassons les limites de vitesse, nous risquons d'en payer le prix. Un excès de vitesse, ça coûte cher, un grand excès de vitesse, c'est encore pire. Vous souvenez-vous de cette publicité à la radio?

=> +1

si NON REGIO=#1

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

QB3A:

AU COURS DES DERNIÈRES SEMAINES, vous souvenez-vous d'avoir vu à LA TÉLÉVISION une publicité qui ouvre sur une auto-patrouille de police derrière une automobile; les deux véhicules sont immobilisés. L'homme qui est assis dans sa voiture explique à quelqu'un au cellulaire qu'il vient de se faire intercepter par la police, qu'il arrivera en retard à la réunion, que l'amende lui coûtera cher et qu'il aura des points d'inaptitude. À l'écran apparaissent en même temps des écritures qui indiquent 20 minutes de retard, une amende de 252 \$ et 3 points d'inaptitude.

...Vous souvenez-vous de cette publicité à la télévision?

=> +1

si QB2A=#1

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 13

QB3B:

AU COURS DES DERNIÈRES SEMAINES, vous souvenez-vous d'avoir vu SUR INTERNET une publicité où l'on voit un homme qui roule vite dans un quartier résidentiel. Dans son rétroviseur, il constate qu'une auto-patrouille de police le suit. L'homme, inquiet, immobilise son véhicule. Le policier débarque de son auto-patrouille et demande à l'homme de sortir de son véhicule. L'homme est surpris et le policier lui ordonne de sortir immédiatement. Le policier lui explique alors que son amende est de 534 \$, qu'il aura 6 points d'inaptitude à son dossier, que son permis est suspendu pour 30 jours, que son véhicule est saisi pour 30 jours et qu'une dépanneuse s'en vient pour remorquer son véhicule. À la fin, la dépanneuse part avec son véhicule et l'homme, découragé, se retrouve seul sur le trottoir.

...Vous souvenez-vous de cette publicité sur Internet?

=> +1	
si QB2A=#2	
Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

QB4:

Maintenant, je vais vous lire deux énoncés en lien avec cette(ces) publicité(s). Tout d'abord, trouvez-vous que cette(ces) publicité(e) est(sont)...

LIRE - UNE SEULE MENTION POSSIBLE

=> QBZ1	
si QB3A=#2-#3 ET QB3B=#2-#3; ON SAUTE A QBXY SI NON/REFUS AUX DEUX PUBS	
...Très facile(s) à comprendre	1
...Facile(s) à comprendre	2
...Difficile(s) à comprendre	3
...Très difficile(s) à comprendre	4
NSP/NRP	9

QB5:

Selon vous, ces publicités sont-elles TRÈS, ASSEZ, PEU ou PAS DU TOUT RÉALISTES?

Très réaliste	1
Assez réaliste	2
Peu réaliste	3
Pas du tout réaliste	4
NSP/NRP	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 14

QB10:

Pouvez-vous me dire le slogan qui était utilisé dans ces publicités sur la vitesse au volant?

NE PAS LIRE - 3 MENTIONS POSSIBLES

Rouler plus vite pour gagner du temps c'est ridicule	01	
Rouler plus vite augmente le risque d'accident	02	
"La vitesse tue"	03	
"Pensez-y, ralentissez"	04	
"Un accident ça frappe beaucoup de monde"	05	
"On est tous responsables de notre conduite"	06	
"Pensez-y, vous conduisez"	12	
"Remember, you're driving"	13	
"La vitesse, ça coûte cher"	14	
"Speeding is expensive"	15	
"La vitesse, il y a un prix à payer"	16	
"Speeding, Too High a Price to Pay!"	17	
Prendre quelques minutes de plus/ Ne pas se presser pour être en vie07 N		
"Tout peut arriver dans une zone de 50 km/h, ne l'oubliez jamais. Ralentissez"	08	N
"Maintenant vous le savez"	09	N
Ca ne vaut pas la peine de risquer sa vie afin de gagner quelques minutes 10 N		
Ca ne donne rien de rouler plus vite	11	N
*** "Pensez-y" (Sans précision)	18	N
*** "Ça va coûter cher" (Sans précision)	19	N
*** Encore pire/ Encore pire.ca	20	N
*** La vitesse (sans précision)	21	N
*** "Ralentissez" (sans précision)	22	N
*** "Vous n'avez pas idée"	23	N
***Perte de points/ amendes/ saisie de véhicule (Sans précision)	24	N
Autres (PRÉCISER)	96	O
NSP/NRP	99	X

QBZ1:

Vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu le slogan " Pensez-y, vous conduisez " (ou sa déclinaison anglaise "Remember, you're driving") ?

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

QBZ2:

Vous souvenez-vous d'avoir vu ou entendu le slogan "La vitesse, ça coûte cher " (ou sa déclinaison anglaise « Speeding is expensive ») ?

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 15

QB13A:

D'après vous, quelle est l'idée principale qu'on essaie de communiquer par ces publicités? Y a-t-il autre chose?

NE PAS LIRE - SONDEZ - 3 MENTIONS POSSIBLES

=> QD2

si QB3A=#2,#3 ET QB3B=#2,#3 ; ON SAUTE A QD2 SI NON/REFUS AUX DEUX PUBS

Un excès de vitesse = des conséquences monétaires (amende + point d'inaptitude)	27		
Un deuxième grand excès de vitesse = des conséquences encore pires (suspension immédiate du permis de conduire + saisie immédiate du véhicule + frais de remorquage + frais de garde du véhicule)28			
Si vous dépassez les limites de vitesse, il y a un prix à payer	29		
La police peut m'intercepter si je dépasse les limites de vitesse	30		
Rouler plus vite pour gagner du temps c'est ridicule	01		
Rouler plus vite pour gagner du temps augmente le risque d'accident02			
Les zones de 50 km/h sont particulièrement dangereuses	03		
Un accident ça frappe beaucoup de monde	04		
On est tous responsable de notre conduite	05		
Inciter à réduire sa vitesse de conduite	06		
Notre comportement/état d'esprit peu nuire à notre conduite	07		
Mieux planifier ses déplacements	08		
Réduire son stress	09		
La vitesse au volant est dangereuse	10		
Qu'on peut tuer quelqu'un si on roule trop vite	11		
La vitesse tue	12		
Qu'on doit prendre son temps/aller moins vite	13		
Qu'on peut blesser quelqu'un si on roule trop vite	14		
De respecter les limites de vitesse	15		
La vitesse fait perdre le contrôle	16		
Être prudent sur la route/faire attention sur la route	17	N	
Pas d'alcool au volant/ne pas boire et conduire	18	N	
Ça ne sert à rien de se presser et de risquer sa vie/vaut mieux arriver en retard et en vie	19	N	
On n'est pas seul sur la route/penser aux autres	20	N	
D'être attentif sur la route / lorsqu'on conduit	21	N	
Un accident ça peut arriver à tout le monde / à n'importe qui	22	N	
Ça cause moins d'accident	23	N	
Ça ne donne rien de conduire vite	24	N	
Avertir les gens / Sensibiliser les gens	25	N	
On se fait toujours rattraper (Aux feux, aux Stops)	26	N	
***Il faut respecter le code de la route (pour éviter les accidents)	31	N	
***Ça peut causer des accidents (graves)	32	N	
***Finalement, on perd du temps à conduire plus vite (on peut se faire arrêter, avoir un accident...)	33	N	
***Il y a des conséquences au fait de rouler trop vite (Sans précision)	34	N	
Autre, précisez	96	O	
NSP/NRP	99	X	

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 16

QC2A:

permutation -> QC2E

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants en lien avec ces publicités.

...Ces publicités vous ont fait réfléchir sur la vitesse au volant...	
... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

QC2B:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants en lien avec ces publicités.

...Suite à ces publicités, vous avez personnellement réduit votre vitesse au volant	
... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
...ou vous conduisez déjà à basse vitesse	7
NSP/NRP	9

QC2C:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants en lien avec ces publicités.

...Suite à ces publicités, vous respectez davantage les limites de vitesse	
... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
...ou vous respectez déjà les limites de vitesse	7
NSP/NRP	9

QC2D:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants en lien avec ces publicités.

...Ces publicités vous ont fait réfléchir sur le risque de tuer ou blesser quelqu'un à cause de la vitesse	
... Tout à fait d'accord	1
... Plutôt d'accord	2
... Plutôt en désaccord	3
... Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9



ANNEXES

170

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 17

QC2E:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec les énoncés suivants en lien avec ces publicités.

...Ces publicités vous ont fait prendre conscience que rouler plus vite que la limite permise pour gagner du temps augmente le risque d'avoir un accident et qu'on risque notre vie pour une peine de deux minutes

... Tout à fait d'accord.....	1
... Plutôt d'accord.....	2
... Plutôt en désaccord.....	3
... Tout à fait en désaccord.....	4
NSP/NRP.....	9

QC4:

Diriez-vous que cette(s) publicité(s) est(sont) TRÈS EFFICACE(S), ASSEZ EFFICACE(S), PEU ou PAS DU TOUT EFFICACE(S) pour vous sensibiliser aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant?

Très efficace(s).....	1
Assez efficace(s).....	2
Peu efficace(s).....	3
Pas du tout efficace(s).....	4
NSP/NRP.....	9

QD2:

À votre avis, est-ce que les excès de vitesse sont plus dangereux...?

LIRE - UNE SEULE MENTION POSSIBLE

...En ville dans les zones de 50 KM/H.....	1
...Sur les routes secondaires dans les zones de 90 KM/H.....	2
...Sur les autoroutes (100 KM/H).....	3
...les trois sont aussi dangereux.....	5
...ou ce n'est pas du tout un problème.....	7
NSP/NRP.....	9

QD3:

À votre avis, l'utilisation du photo-radar est-il un moyen TRÈS efficace, ASSEZ efficace, PEU ou PAS DU TOUT efficace pour réduire la vitesse sur les routes?

* (Le photo-radar est un dispositif de caméra jumelé à un radar qui prend automatiquement des photos des licences des véhicules qui roulent à vitesse excessive.)

Très efficace.....	1
Assez efficace.....	2
Peu efficace.....	3
Pas du tout efficace.....	4
NSP/NRP.....	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 18

QD3B:

Êtes-vous personnellement TRÈS FAVORABLE, PLUTÔT FAVORABLE, PLUTÔT DÉFAVORABLE ou TRÈS DÉFAVORABLE à l'installation de photo-radar sur les routes du Québec?

LIRE

...Très favorable.....	1
...Plutôt favorable.....	2
...Plutôt défavorable.....	3
...Très défavorable.....	4
NSP/NRP.....	9

QD4:

Selon vous, la vitesse maximale des VÉHICULES devrait-elle être limitée lors de leur fabrication?

Oui.....	1	
Non.....	2	=> QD6
NSP/NRP.....	3	=> QD6

QD5A:

À quelle vitesse devrait-on limiter (barrer) les VÉHICULES lors de la fabrication? VÉRIFIER SI LA RÉPONSE EST EN KM/H ou EN MILLE/H.

CODEZ ICI L'UNITÉ DE RÉPONSE selon KM/H ou MILLE/H

KM/H.....	1	
MILLE/H.....	2	
À la limite maximale permise sur les routes.....	7	=> QD6
NSP/NRP.....	9	=> QD6

QD5B:

CODEZ ICI LA VITESSE en <QD5A>

SE 50 300.....	999
NSP/NRP.....	999

QD6:

Avez-vous déjà reçu une ou des contraventions pour excès de vitesse au cours des deux dernières années?

=> QE1

si QA1=#1; A UN PERMIS MAIS NE CONDUIT JAMAIS

Oui.....	1
Non.....	2
NSP/NRP.....	9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 19

QD7A:

Vous m'avez dit plus tôt rouler plus vite que la vitesse autorisée dans les zones de 50 KM/H ou de 90 KM/H, pourquoi dépassez-vous les limites de vitesse? Y a-t-il une autre raison?

NE PAS LIRE - 2 MENTIONS

=> +1

si NON QA2>=60 ET NON QA4>=100

Les limites sont pas assez élevées	01
Pour gagner du temps / tout le temps pressé	02
J'ai un bon véhicule / je ne sens pas que je vais vite	03
Je suis bon conducteur / j'ai un bon contrôle	04
J'aime la vitesse	05
Pour suivre la circulation, le trafic	06
Route dégagée/peu de trafic/pas de piétons/la route est belle	07
Par habitude/par inattention/ne se rend pas compte qu'il/elle dépasse la vitesse permise	08
Un certain excès de vitesse est toléré (par les policiers, par la loi)	09
Dépasse de très peu la vitesse permise (15km/h, 10km/h,...)	10
J'ai l'impression de ne pas avancer	11 N
Ce n'est pas dangereux/c'est plus dangereux de ne pas rouler vite	12 N
C'est une vitesse confortable	13 N
Pour dépasser quelqu'un qui roule lentement	14 N
Autre (PRÉCISER)	96 O
Aucune autre	97 X
Nie dépasser les limites de vitesse	98 X
NSP/NRP	99 X

QD8:

Diriez-vous que vous êtes TOUT À FAIT D'ACCORD, PLUTÔT D'ACCORD, PLUTÔT EN DÉSACCORD ou TOUT À FAIT EN DÉSACCORD avec l'énoncé suivant :
...Rouler plus vite que la limite permise fait gagner du temps

...Tout à fait d'accord	1
...Plutôt d'accord	2
...Plutôt en désaccord	3
...Tout à fait en désaccord	4
NSP/NRP	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 20

QF1:

Honnêtement, parmi les six raisons suivantes, laquelle est LA PLUS susceptible de VOUS inciter à ralentir, est-ce...?

LIRE (rotation)

rotation -> 6	
...Le risque pour ma vie	01
...Le risque pour la vie des autres (ceux qui m'accompagnent et les autres personnes sur la route)	02
...Le gaspillage d'essence, donc d'argent	03
...L'augmentation de gaz à effet de serre relâché dans l'atmosphère lorsque j'accélère	04
...Le jugement des autres (ex. la peur du ridicule)	05
...Le risque d'être arrêté et de recevoir une contravention	06
Toutes les raisons mentionnées	95 N
(NE PAS LIRE) Autre, précisez :	96 O
(NE PAS LIRE) Rien ne m'inciterait à ralentir	97
NSP/NRP	99

QF2:

Maintenant, parmi les cinq raisons suivantes, laquelle est LA MOINS susceptible de VOUS inciter à ralentir, est-ce...?

LIRE (rotation)

rotation -> 6	
élimination -> 6	
selon QF1	
...Le risque pour ma vie	01
...Le risque pour la vie des autres (ceux qui m'accompagnent et les autres personnes sur la route)	02
...Le gaspillage d'essence, donc d'argent	03
...L'augmentation de gaz à effet de serre relâché dans l'atmosphère lorsque j'accélère	04
...Le jugement des autres (ex. la peur du ridicule)	05
...Le risque d'être arrêté et de recevoir une contravention	06
(NE PAS LIRE) Autre, précisez :	96 O
(NE PAS LIRE) Rien ne m'inciterait à ralentir	97
NSP/NRP	99

QE1:

En moyenne, combien d'heures d'écoute de la télévision faites-vous chaque SEMAINE? ***Arrondir à l'heure près...(Exemple : pour 1h30 inscrire 2 heures)

Bornes: 001 à 150

***ATTENTION! Au total, une semaine compte 168 heures

SE 1 150

Moins d'une heure

NSP/NRP



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 21

QE2:

Quelles sont les TROIS STATIONS de télévision que vous regardez PERSONNELLEMENT LE PLUS SOUVENT?
NE PAS LIRE - 3 MENTIONS POSSIBLES

Radio-Canada (SRC)	01
V (anciennement TQS).....	02
TVA	03
Télé Québec.....	04
RDS (réseau de sport).....	05
Global	06
CTV.....	07
Canal Découverte / Canal D.....	08
Canal Vie.....	09
Musique Plus.....	10
Much Musique.....	11
Vrak TV, Canal famille.....	12
Télétoon	13
LCN	14
RDI	15
TVS.....	16
Super Écran.....	17
Canal Z.....	18
Série Plus	19
Fox	20
TLC	21
ABC	22
NBC.....	23
CNN.....	24
CBC	25
CBS.....	26
Historia.....	27
CFCF.....	28
Space	29
Discovery.....	30
Canal Évasion.....	31
Art TV.....	32
TSN	33 N
MeteoMedia.....	34 N
HGTV / Home & Garden television.....	35 N
Mystère	36 N
***PBS.....	37 N
***AddikTV.....	38 N
Autre (PRÉCISER)	96 O
Aucun canal en particulier.....	97 X
Ne sait pas (relancer).....	98 X
Refus.....	99 X

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 22

QE3:

AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS, combien de fois environ êtes-vous allé au cinéma?

LIRE AU BESOIN	
Jamais	0
1 à 3 fois	1
4 à 10 fois	2
11 à 20 fois	3
Plus de 20 fois.....	4
NSP/NRP	9

QE4:

De façon générale, diriez-vous que vous aimez BEAUCOUP, ASSEZ, PEU ou PAS DU TOUT REGARDER les publicités présentées AVANT le film principal ? On parle bien ici des publicités présentées avant le film et non pas des bandes-annonces.

Beaucoup	1
Assez.....	2
Peu.....	3
Pas du tout.....	4
Il n'y en a pas / Je ne me souviens pas d'en avoir vu	7
Ne va jamais au cinéma.....	5
NSP/NRP	9

QE5:

Dans l'ensemble, quel type de publicité attire LE PLUS votre attention ? Est-ce...?
LIRE LES 4 CHOIX (en rotation) - UNE MENTION POSSIBLE

permutation -> 4	
...la publicité télévisée ?	1
...la publicité radio ?	2
...la publicité sur Internet ?	3
...la publicité dans les journaux ou les imprimés ?	4
(NE PAS LIRE) N'est pas sensible à la publicité	7
NSP/NRP	9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 23

QE6A:

Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un ordinateur à la maison? NOTE : si le répondant dit pour Usage personnelle, demander de préciser
NE PAS LIRE - 3 MENTIONS POSSIBLES

Courriel.....	01
Messagerie instantanée.....	02
Musique.....	03
Film / vidéo.....	04
Devoir/travail.....	05
Navigation sur Internet (recherche documentaire/écouter la radio sur Internet / écouter des émissions de télévision).....	06
Faire des achats sur Internet (payer des comptes / acheter des disques, livres, etc.).....	07
Télécharger des fichiers sur Internet (film, musique, livre, logiciel, etc.).....	08
Participation à des blogues, des forums, des sites de rencontre, des sites de profils personnels.....	09
Jeux vidéo (sur Internet ou sur l'ordinateur).....	10
Loisir et divertissement (En général).....	11 N
Finance / Transactions bancaires.....	12 N
Lire les nouvelles / Lire les journaux en ligne.....	13 N
Traitement de texte.....	14 N
Photo.....	15 N
Pour communiquer (SAI).....	16 N
Internet (SAI).....	17 N
***Pour mon usage personnel (SAI).....	18 N
N'utilise pas d'ordinateur.....	95 N
Autre (PRÉCISER).....	96 O
N'a pas d'ordinateur.....	97 X
NSP/NRP (relancer pour 1 raison).....	99 X

QE6B:

De façon générale lorsque vous naviguez sur Internet, diriez-vous que vous êtes fidèle à des sites ou plutôt que vous avez tendance à en visiter plusieurs, sans vraiment être fidèle à l'un d'eux?

Plutôt fidèle.....	1
Peu fidèle / En visite plusieurs.....	2
Ne navigue pas sur Internet.....	7 ==> +5
NSP/NRP.....	9

QE6C:

Visitez-vous souvent, à l'occasion ou jamais des sites internet gouvernementaux visant la prévention de la santé ou des problèmes sociaux (ex. port du condom, violence conjugal, drogue, infections transmises sexuellement, sécurité routière, sécurité au travail)?

Souvent.....	1 ==> +2
À l'occasion.....	2
Jamais.....	7
NSP/NRP.....	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 24

QE6D:

Pourquoi ne visitez-vous pas régulièrement ces sites?
NE PAS LIRE - 3 MENTIONS POSSIBLES

Pas d'intérêt.....	01
Pas le temps.....	02
Ne les connaît pas.....	03
Ne me concerne pas.....	04
Trop moralisateur.....	05
Je visite ces sites au besoin / Je visite ces sites pour des informations spécifiques.....	06 N
Je n'utilise pas Internet souvent / Je n'utilise pas les ordinateurs souvent.....	07 N
J'ai d'autres sources d'informations.....	08 N
Le site est compliqué / Navigation compliquée.....	09 N
J'oublie / Je n'y pense pas.....	10 N
J'y vais seulement dans le cadre de mon travail.....	11 N
**Pas assez de publicités/ Pas de publicité accrocheuse/ ne m'intéresse pas.....	12 N
Je n'en ai pas eu l'occasion.....	95 N
Autre (PRÉCISER).....	96 O
NSP/NRP.....	99 X

QE7:

Habituellement, regardez-vous SOUVENT, À L'OCCASION ou JAMAIS les publicités qui apparaissent sur les sites Internet (pop up, bandeau, ou autre type de publicité)?

Souvent.....	1
À l'occasion.....	2
Jamais.....	3
NSP/NRP.....	9

TWIT:

Au cours du dernier mois, vous est-il arrivé de discuter ou d'échanger du contenu en lien avec la vitesse au volant avec des amis, des parents ou des proches par L'INTERMÉDIAIRE DES MÉDIAS SOCIAUX tels que Facebook ou Twitter, ou en visitant et donnant des commentaires sur des blogues?

Oui.....	1
Non.....	2
NSP/NRP.....	9



ANNEXES

Annexe 2 : Questionnaire (suite)

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 25

QG1:

AU COURS DES DERNIÈRES SEMAINES, vous souvenez-vous d'avoir vu SUR INTERNET une publicité qui débute par une route qui défile rapidement dans un tunnel, sur une musique rythmée. L'action se poursuit et on arrive sur les lieux d'une infraction. Il y a une auto-patrouille derrière une automobile; les véhicules sont immobilisés. Le policier explique à un jeune homme qu'il a commis un deuxième grand excès de vitesse. Il lui demande ensuite de sortir de son véhicule. On voit la dépanneuse qui s'accroche au véhicule du jeune homme. Celui-ci est debout sur le trottoir. Le jeune homme explique à quelqu'un au cellulaire qu'il vient de se fait suspendre son permis de conduire et saisir son véhicule, pour 30 jours. Un train passe plus haut dans l'image. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. La dépanneuse part avec l'auto du jeune homme.
 ...Vous souvenez-vous de cette publicité SUR INTERNET?

=> +1
 si QB2A=#5 OU QE6B=#3

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

QG2:

AU COURS DES DERNIÈRES SEMAINES, vous souvenez-vous d'avoir vu SUR INTERNET une publicité qui débute par une route qui défile rapidement la nuit, sur une musique douce. L'action se poursuit jusqu'au moment où l'on arrive sur les lieux d'un accident. La caméra avance lentement autour de la scène alors que toute l'image est figée. On observe des policiers, des pompiers et des ambulanciers. Et surtout, des jeunes qui sont morts ou gravement blessés dans une auto accidentée. Tout à coup, l'action reprend et on voit deux jeunes filles qui se mettent à hurler. Des policiers les prennent par le bras pour qu'elles se retirent de la scène d'accident. Le slogan « La vitesse, il y a un prix à payer » apparaît. On entend les jeunes filles qui disent, en pleurant, « il va toujours trop vite ».
 ...Vous souvenez-vous de cette publicité SUR INTERNET?

=> +1
 si QB2A=#6 OU QE6B=#3

Oui	1
Non	2
NSP/NRP	9

SCOL:

Au total, combien d'années d'études avez-vous complétées? Est-ce...?
 LIRE

... 12 ans et moins (secondaire ou moins)	1
... 13 à 15 ans (collégial)	2
... ou 16 ans et plus (universitaire)	3
NSP/NRP	9

MC77236_155A 2011-07-29 15:08 26

OCCUP:

Laquelle des activités suivantes décrit le mieux votre situation actuelle?
 LIRE

... Vous travaillez à temps plein (25 heures ou plus par semaine)	01
... Vous travaillez à temps partiel	02
... Vous êtes en chômage ou à la recherche d'un emploi	03
... Vous êtes à la maison sans chercher d'emploi	04
... Vous êtes retraité (rentier)	05
... Vous êtes étudiant(e)	06
... Vous êtes en congé de maladie/maternité/invalidité	07 N
Autre	96 O
NSP/NRP	99

REVE:

Dans quelle catégorie se situe le REVENU TOTAL avant impôts de tous les membres de votre foyer, est-ce...? (Toujours mettre la borne dans la catégorie inférieure)
 LIRE

...19,999\$ et moins	1
...entre 20,000\$ et 39,000\$	2
...entre 40,000\$ et 59,000\$	3
...entre 60,000\$ et 79,000\$	4
...entre 80,000\$ et 99,000\$	5
...100,000\$ et plus	6
NSP/NRP	9

INT99:

Fin de l'entrevue. Durée: \$T Date: \$D Heure: \$H Questionnaire: \$Q
 LÉGER MARKETING VOUS REMERCE DE VOTRE PARTICIPATION

----- En terminant l'entrevue ("CO"), l'intervieweur atteste ce qui suit: " Je déclare que cette entrevue a été effectuée avec la personne mentionnée, en conformité avec l'échantillon généré et que toutes les questions exigeant une réponse ont été posées au répondant."

ComplétéCO D => /FIN

