

**Société de l'assurance  
automobile**  
**Québec**   
**Les perceptions des Québécois relativement à  
la sécurité routière**

**Janvier 2011**

**Rapport d'étude présenté à la  
Société de l'assurance automobile du Québec**

Dossier 77236-148



## Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Contexte, objectifs et méthodologie</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>Profil des répondants</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>Faits saillants et conclusions</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>1. Positionnement des accidents de la route en tant qu'enjeu social</b> .....  | <b>10</b> |
| 1.1 Priorités en matière d'enjeux sociaux .....   | 11        |
| 1.2 Nombre de décès causés par les accidents de la route par rapport au nombre de décès liés à d'autres problèmes de santé ou de sécurité ..... | 13        |
| <b>2. Gravité perçue de différents problèmes liés à la sécurité routière</b> .....  | <b>14</b> |
| <b>3. Sentiment de sécurité perçu sur les routes du Québec</b> .....  | <b>18</b> |
| 3.1 Sentiment de sécurité perçu .....   | 19        |
| 3.2 Probabilité perçue du risque d'avoir un accident avec dommages corporels .....  | 20        |
| <b>4. Estimation du nombre annuel de victimes d'accidents de la route et du coût annuel d'indemnisation</b> .....                               | <b>21</b> |
| 4.1 Estimation du nombre annuel de victimes d'accidents de la route et de l'évolution de leur nombre au cours des cinq dernières années .....   | 22        |
| 4.2 Estimation du coût annuel d'indemnisation .....   | 23        |
| <b>5. Principaux problèmes de sécurité routière</b> .....   | <b>24</b> |
| 5.1 Identification des principaux problèmes de sécurité routière.....   | 25        |
| 5.2 Usagers de la route perçus comme étant les plus dangereux.....  | 27        |
| <b>6. Moyens pour améliorer la sécurité routière</b> .....  | <b>28</b> |
| 6.1 Identification des moyens d'amélioration de la sécurité routière .....  | 29        |
| 6.2 Médias d'information à privilégier .....  | 31        |
| <b>7. Sécurité des véhicules</b> .....  | <b>32</b> |
| 7.1 Sources d'information à privilégier .....   | 33        |
| 7.2 Sujets d'intérêt.....   | 35        |
| 7.3 Prise en compte des éléments de sécurité lors de l'acquisition d'un véhicule .....  | 36        |
| <b>Annexe : Questionnaire</b> .....   | <b>38</b> |

# Contexte, objectifs et méthodologie

## Contexte et objectifs

Dans le cadre de son plan d'action en développement durable pour la période 2008 à 2010, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) veut connaître les besoins et les préoccupations de la population du Québec en matière de sécurité routière. C'est pourquoi elle a mandaté Léger Marketing pour réaliser un sondage téléphonique auprès de cette population.

Objectifs :

- ↳ Identifier les principaux besoins de la population québécoise en matière de sécurité routière;
- ↳ Connaître les principales préoccupations de la population en matière de sécurité routière.

Les principaux sous-objectifs sont les suivants :

- ↳ positionner les accidents de la route, en tant qu'enjeu social, parmi d'autres problématiques de santé ou de sécurité;
- ↳ mesurer le sentiment de sécurité perçu de la population lorsqu'elle circule sur les routes du Québec;
- ↳ identifier les principaux problèmes de sécurité routière, tels que perçus par la population;
- ↳ identifier les moyens à préconiser pour améliorer la sécurité routière;
- ↳ vérifier un certain nombre d'éléments en lien plus spécifiquement avec la sécurité des véhicules.

## Approche méthodologique

Cette section présente l'approche méthodologique utilisée afin d'atteindre les objectifs spécifiques poursuivis par l'étude.

### Population à l'étude

L'étude a été réalisée auprès de 1 152 répondants, âgés de 16 ans ou plus pouvant s'exprimer en français ou en anglais. 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 des ménages admissibles.

### Instrument de mesure

Le questionnaire a été élaboré par les professionnels de la SAAQ puis validé et traduit par les professionnels de Léger Marketing. Le questionnaire est composé de 41 variables, dont 5 ouvertes et 2 semi-ouvertes, et sa durée moyenne est de 13 minutes.

## Formation des intervieweurs et 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 officiellement la collecte des données, deux prétests ont été réalisés afin de valider le questionnaire et d'assurer son déroulement logique et la compréhension des questions par les répondants.

## Collecte des données

La collecte des données a été réalisée du 3 au 20 décembre 2010 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 branché. 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.

## Taux de réponse et précision statistique

Le tableau de la page suivante présente les données utilisées pour calculer le taux de réponse. Le taux de réponse obtenu dans le cadre de cette étude est de 50%. Par ailleurs, la taille de l'échantillon (n=1152) permet d'extrapoler les résultats globaux à l'ensemble de la population québécoise avec une marge d'erreur de  $\pm 2,9\%$  dans un intervalle de confiance de 95% (19 fois sur 20).

## 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. Afin de redresser les déséquilibres et garantir la représentativité des données avec celles de la population québécoise, la statisticienne de Léger Marketing a pondéré les données en fonction de la distribution réelle de la population selon la région, le sexe, l'âge et la langue maternelle (source : Statistiques Canada, 2006).

## Analyse des résultats

Pour chacune des variables à l'étude, les résultats globaux sont présentés dans un tableau. Quelques résultats sont comparés avec une ou des études antérieures. Lorsque requis, des tests de proportions ont été effectués pour identifier les différences statistiquement significatives et celles-ci sont relevées dans l'analyse des résultats.

| TABLEAU ADMINISTRATIF DES RÉSULTATS        |              |
|--|--------------|
| <b>Échantillon de base</b>                 | <b>3180</b>  |
| <b>Numéros non valides</b>                 | 631          |
| Pas de service                             | 408          |
| Non résidentiel                            | 101          |
| Fax / modem / cellulaire / téléavertisseur | 122          |
| <b>Numéros hors échantillon</b>            | 167          |
| Langue étrangère                           | 128          |
| Non qualifié                               | 39           |
| <b>Échantillon effectif</b>                | <b>2382</b>  |
| <b>Entrevues non complétées</b>            | 1230         |
| Refus                                      | 532          |
| Pas de réponse                             | 205          |
| Répondeur                                  | 392          |
| Occupé                                     | 40           |
| Incomplet                                  | 12           |
| Rendez-vous fixé <sup>1</sup>              | 49           |
| <b>Entrevues complétées</b>                | <b>1152</b>  |
| <b>Taux de réponse estimé :</b>            | <b>50,1%</b> |

### Lecture du rapport

- Dans les tableaux, le « n » représente le nombre réel de personnes interrogées.
- Le cas échéant, les totaux différents de 100% sont dus à la non-réponse ou à l'arrondissement à l'entier.
- Lorsque les répondants peuvent fournir plus d'une réponse à une question, le total des résultats excède 100%.
- Afin de faire ressortir les écarts entre les sous-groupes à l'étude, les proportions significativement supérieures sont présentées en **bleu** dans les tableaux, alors que les proportions significativement inférieures sont présentées en **rouge**.
- La forme masculine utilisée dans le texte désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle n'est utilisée qu'à la seule fin d'alléger le texte et d'en faciliter la compréhension.

<sup>1</sup> 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.

## Profil des répondants

Le tableau ci-dessous présente le profil des répondants de l'étude (après pondération des résultats).

| Profil des répondants    | n=1152 |
|--------------------------|--------|
| <b>Sexe</b>              |        |
| Homme                    | 48%    |
| Femme                    | 52%    |
| <b>Région</b>            |        |
| Montréal RMR             | 47%    |
| Québec RMR               | 9%     |
| Autres                   | 44%    |
| <b>Âge</b>               |        |
| 16-24 ans                | 14%    |
| 25-34 ans                | 16%    |
| 35-44 ans                | 18%    |
| 45-54 ans                | 20%    |
| 55-64 ans                | 15%    |
| 65 ans et plus           | 17%    |
| <b>Scolarité</b>         |        |
| Primaire / secondaire    | 44%    |
| Collégiale               | 28%    |
| Universitaire            | 27%    |
| <b>Revenu</b>            |        |
| 19 999 \$ et moins       | 10%    |
| 20 000 \$ à 39 999 \$    | 19%    |
| 40 000 \$ à 59 999 \$    | 17%    |
| 60 000 \$ à 79 999 \$    | 11%    |
| 80 000 \$ à 99 999 \$    | 8%     |
| 100 000 \$ et plus       | 13%    |
| Refus                    | 22%    |
| <b>Langue maternelle</b> |        |
| Français                 | 81%    |
| Anglais                  | 11%    |
| Autres                   | 8%     |

Note : Les NSP/NRP représentent le complément à 100%.

## Faits saillants et conclusions

### Faits saillants

#### Les accidents de la route considérés comme un problème important

- Les accidents de la route se positionnent comme une problématique importante. En effet, parmi six enjeux, ils se classent au premier rang des problèmes que la population considère qu'il est important de régler à court terme (48%). Fait digne de mention, c'est la première fois depuis janvier 2007 qu'ils obtiennent ce rang. Viennent ensuite, mais assez loin derrière, la violence conjugale et la toxicomanie (chacun 36%).
- Selon l'opinion de la population, le cancer (72%) et les maladies cardio-vasculaires (53%) causent plus de décès que les accidents de la route. Cependant, les gens sont d'avis que le suicide (59%), les accidents de travail (72%) et le virus de la grippe (76%) causent moins de décès que les accidents de la route. En réalité, le cancer, les maladies cardio-vasculaires et le suicide causent plus de décès que les accidents de la route.

#### Gravité perçue de différents problèmes liés à la sécurité routière

- Parmi treize problématiques liées à la sécurité routière, pour lesquelles les répondants devaient attribuer une note de 1 à 6, selon la gravité perçue du problème, ce sont la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (moyenne de 5,4 sur 6), la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (5,3), les conducteurs qui lisent ou envoient des *textos* en conduisant (5,2) et les excès de vitesse sur les routes (5) qui obtiennent les moyennes les plus élevées. Les problèmes obtenant les moyennes les plus faibles sont le comportement des piétons (3,3) et celui des cyclistes (3,5).

#### Sentiment de sécurité perçu sur les routes du Québec

- Une grande part de la population (74%) dit se sentir en sécurité lorsqu'elle circule sur les routes du Québec. En effet, 58% des répondants sont d'avis que le risque qu'ils soient impliqués dans un accident avec dommages corporels au cours de leur vie est faible alors que 40% pensent le contraire (risque élevé).

#### Niveau de connaissance de la population quant au nombre annuel de victimes sur les routes au Québec et au coût annuel de l'indemnisation

- Une forte proportion de la population (86%) sous-estime le nombre annuel de victimes blessées ou tuées dans les accidents de la route, 74% estimant ce nombre à 10 000 et moins. Notons que cette tendance se maintient depuis janvier 2007 et ce, malgré le fait que la moitié des gens interrogés croient que le nombre de victimes attribuable aux accidents de la route est en hausse depuis les cinq dernières années (52%). En réalité, en 2009, il y a eu 43 582 victimes tuées ou blessées sur les routes du Québec et ce nombre est en baisse depuis cinq ans.
- Ce sont 38% des répondants qui font une estimation juste du coût annuel d'indemnisation des victimes d'accidents de la route au Québec qu'ils situent entre 500 millions et un milliard de dollars. Les autres sous-estiment ce montant (27%) ou le surestiment (26%).

## Principaux problèmes et moyens d'amélioration de la sécurité routière

- Les principaux problèmes de sécurité routière perçus par la population sont la vitesse (50%) et l'alcool au volant (42%). Viennent ensuite le mauvais entretien des routes (17%), le manque d'expérience des jeunes conducteurs (16%) et le non-respect du Code de la sécurité routière (11%).
- Parmi différentes catégories d'usagers de la route, soient les jeunes conducteurs, les conducteurs âgés, les camionneurs, les motocyclistes, les cyclistes et les chauffeurs de taxi, ce sont les jeunes conducteurs qui sont perçus comme étant les plus dangereux (74%). Les conducteurs âgés ont été désignés comme étant les plus dangereux par 38% des gens interrogés et les camionneurs, par 23% d'entre eux.
- Les meilleurs moyens proposés par la population pour améliorer la sécurité sont d'augmenter la présence policière (34%), de faire davantage de sensibilisation (21%) et d'instaurer des sanctions ou des lois plus sévères (19%).
- Afin de sensibiliser la population aux problèmes de sécurité routière, le meilleur média à utiliser serait la télévision, que ce soit par le biais de publicités, de capsules d'information ou d'émissions (69%). La radio et les sites Internet (autres que les réseaux sociaux) recueillent la faveur de respectivement 20% et 19% des gens interrogés. Quant aux médias sociaux, ils ont été désignés par 5% des répondants.

## La sécurité des véhicules est un critère important à considérer lors de l'achat

- Si les gens avaient besoin d'information sur la sécurité des véhicules, ils iraient principalement la chercher auprès de la SAAQ (33%), sur Internet par le biais d'un moteur de recherche (19%), auprès des concessionnaires automobiles (16%) ou auprès des garagistes (15%). D'ailleurs, 75% de la population est d'avis que la SAAQ devrait l'informer à ce sujet.
- L'information que les gens aimeraient avoir sur la sécurité des véhicules porte sur une variété de sujets, mais les plus prisés sont l'entretien du véhicule (14%), les freins (11%), le choix des pneus (10%) et la manière de bien conduire (7%).
- Majoritairement (85%), les gens interrogés affirment que la sécurité ferait partie des critères qu'ils considéreraient lors de l'achat d'un nouveau véhicule automobile. Les principaux éléments de sécurité qu'ils prendraient en compte sont les coussins et rideaux gonflables (33%), les freins (30%), la solidité du véhicule (18%) et la qualité des pneus (11%).



## **En conclusion...**

### **Les accidents de la route : un enjeu important**

Assurément, les accidents de la route sont considérés comme une problématique importante par la population du Québec. D'autant plus qu'on la juge importante malgré le fait que l'on sous-estime le nombre de victimes et les coûts d'indemnisation qui y sont associés. De tels résultats n'en rendent que plus légitimes les efforts consacrés par la SAAQ à la sensibilisation à la sécurité routière.

### **L'alcool et la vitesse : des problématiques de sécurité routière toujours préoccupantes**

L'alcool et la vitesse constituent encore les deux problèmes de sécurité routière les plus importants aux yeux de la population. Ceci justifie donc la pertinence de continuer à consacrer des efforts importants pour lutter contre ces deux problématiques.

### **Le manque d'expérience des jeunes conducteurs : une préoccupation plus marquée cette année**

En 2010, presque deux fois plus de gens qu'en 2008 ont cité la problématique des jeunes conducteurs comme étant un problème à régler à court terme (24% versus 13% lorsqu'on exclut l'alcool et la vitesse comme réponses possibles). La forte médiatisation entourant des accidents impliquant des jeunes au cours des derniers mois n'est sûrement pas étrangère à de tels résultats de même que la propension du conducteur à chercher à transférer la responsabilité des problèmes de sécurité routière sur les autres conducteurs.

### **Les moyens pour améliorer la sécurité routière : la coercition perçue plus persuasive que la sensibilisation**

En effet, sur les trois principaux moyens identifiés pour améliorer la sécurité routière, deux sont des moyens coercitifs (augmentation de la présence policière et instaurer des sanctions, des lois plus sévères).

### **La sécurité des véhicules : un sujet d'intérêt pour la population**

Manifestement, les éléments de sécurité sont des critères importants dans le choix d'un véhicule automobile. Spontanément, s'ils avaient besoin d'information à ce sujet, le tiers des gens irait la chercher auprès de la SAAQ. De plus, les trois quarts sont d'avis que la SAAQ devrait informer la population sur la sécurité des véhicules. Aux yeux de la population, la SAAQ est assurément un organisme très crédible pour la diffusion de ce genre d'information.

# 1. Positionnement des accidents de la route en tant qu'enjeu social

Cette section présente le positionnement des accidents de la route parmi d'autres enjeux sociaux ainsi que l'estimation de l'importance du nombre des décès dus aux accidents de la route par rapport aux décès liés à d'autres problématiques de santé ou de sécurité.

## Plan de la section

---

- 1.1 Priorités en matière d'enjeux sociaux (Q1A et Q1B)
- 1.2.1 Nombre de décès causés par les accidents de la route par rapport au nombre de décès liés à d'autres problèmes de santé ou de sécurité
  - Le cancer (Q5A)
  - Le suicide (Q5B)
  - Les accidents de travail (Q5C)
  - Le virus de la grippe (Q5D)
  - Les maladies cardio-vasculaires (Q5E)

## 1.1 Priorités en matière d'enjeux sociaux

Six problèmes ou enjeux sociaux ont été proposés aux gens interrogés afin qu'ils indiquent lesquels, selon eux, sont les plus importants à régler à court terme. Chaque répondant pouvait identifier jusqu'à deux problèmes. Les résultats de cette question sont comparés avec ceux d'années antérieures et sont présentés au tableau de la page suivante.

Ce sont les accidents de la route qui arrivent au premier rang des enjeux désignés et ce, peu importe que l'on considère la première mention (27%) ou l'ensemble des mentions (48%). Ce résultat est en hausse de dix points de pourcentage par rapport à 2009 et il s'agit en fait du résultat le plus élevé depuis janvier 2007 pour cet enjeu.

Viennent ensuite la violence conjugale ainsi que la toxicomanie et les dépendances qui se situent nez à nez avec un résultat de 36%. On observe que la place qu'occupe la violence conjugale est stable par rapport à 2009 alors que celle de la toxicomanie est en hausse de six points de pourcentage (30% en 2009 contre 36% en 2010).

Le réchauffement climatique (32%) se situe cette année au quatrième rang des problèmes les plus importants à régler à court terme, en baisse de douze points de pourcentage par rapport à 2009 (44%). Le suicide (30%) suit de près le réchauffement climatique avec cette hausse de sept points de pourcentage par rapport à 2009 (23% en 2009). Quant aux infections transmissibles sexuellement, elles ont été désignées par 14% des répondants.

Selon les différentes variables sociodémographiques à l'étude, on observe que ce sont les personnes âgées de 65 ans et plus (61%), celles avec un niveau d'étude secondaire ou moins (52%) ainsi que celles dont le revenu familial annuel est de moins de 40 000 \$ qui sont les plus enclines à dire que les accidents de la route constituent un problème important à régler à court terme. Les plus jeunes et les universitaires font moins ce choix au profit d'une plus forte proportion d'entre eux davantage préoccupée par le réchauffement climatique (54% des 16-24 ans et 41% des universitaires contre 32% pour l'ensemble de l'échantillon).

**Q1A. Parmi les six (6) problèmes suivants, LEQUEL jugez-vous le plus important à régler à court terme, est-ce...? Q1B. Et quel serait le deuxième problème que vous jugez le plus important à régler à court terme, est-ce...?**

| Enjeux sociaux les plus importants                         | Problème le plus important<br>Première mention (Q1A) |                        |                        |                     |                     |                     | Les 2 problèmes les plus importants<br>Total des mentions (Q1A+Q1B) |                        |                        |                     |                     |                     |
|--|--|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|  | Janvier 2007<br>n=1001                               | Juillet 2007<br>n=1000 | Janvier 2008<br>n=1150 | Nov. 2008<br>n=1000 | Déc. 2009<br>n=1000 | Déc. 2010<br>n=1152 | Janvier 2007<br>n=1001  | Juillet 2007<br>n=1000 | Janvier 2008<br>n=1150 | Nov. 2008<br>n=1000 | Déc. 2009<br>n=1000 | Déc. 2010<br>n=1152 |
| Les accidents de la route                                  | 9%   | 16%                    | 25%                    | 16%                 | 19%                 | <b>27%</b>          | 27%   | 34%                    | 44%                    | 35%                 | 38%                 | <b>48%</b>          |
| La violence conjugale                                      | 11%  | 13%                    | 15%                    | 13%                 | 17%                 | 16%                 | 27%   | 31%                    | 33%                    | 28%                 | 38%                 | 36%                 |
| La toxicomanie et les dépendances (alcool, drogues et jeu) | 15%  | 14%                    | 15%                    | 12%                 | 13%                 | <b>17%</b>          | 35%   | 30%                    | 32%                    | 29%                 | 30%                 | <b>36%</b>          |
| Le réchauffement climatique                                | 44%  | 38%                    | 27%                    | 34%                 | 30%                 | <b>18%</b>          | 62%   | 52%                    | 44%                    | 49%                 | 44%                 | <b>32%</b>          |
| Le suicide   | 13%  | 11%                    | 9%                     | 13%                 | 11%                 | <b>15%</b>          | 27%   | 25%                    | 22%                    | 29%                 | 23%                 | <b>30%</b>          |
| Le sida / Les infections transmissibles sexuellement *     | 7%   | 8%                     | 8%                     | 8%                  | 6%                  | 5%                  | 18%   | 24%                    | 19%                    | 20%                 | 18%                 | <b>14%</b>          |
| Ne sait pas / Ne répond pas                                | 1%   | 1%                     | 1%                     | 4%                  | 4%                  | 2%                  | 1%  | 1%                     | 1%                     | 4%                  | 4%                  | 2%                  |

\* Jusqu'en 2009, le sida était proposé comme enjeu social. En 2010, ce choix a été remplacé par les infections transmissibles sexuellement.

## 1.2 Nombre de décès causés par les accidents de la route par rapport au nombre de décès liés à d'autres problèmes de santé ou de sécurité

Les gens interrogés ont eu à indiquer si, selon eux, les accidents de la route causent annuellement, au Québec, plus, moins ou autant de décès par rapport à chacune des problématiques suivantes : le cancer, le suicide, les accidents de travail, le virus de la grippe et les maladies cardio-vasculaires.

Presque les trois quarts des répondants (72%) estiment que le cancer cause plus de décès annuellement que les accidents de la route et la prévalence des maladies cardio-vasculaires est également jugée supérieure par un peu plus de la moitié d'entre eux (53%).

En ce qui concerne la comparaison avec le virus de la grippe et les accidents de travail, une forte majorité est plutôt d'avis que les accidents de la route sont plus meurtriers. En effet, 76% pensent qu'il y a moins de décès causés par le virus de la grippe et 72% partagent la même opinion en regard des accidents de travail. Quant au suicide, c'est 59% de la population interrogée qui croit qu'il cause moins de décès annuellement que les accidents de la route.

En réalité, le cancer, les maladies cardio-vasculaires et le suicide causent plus de décès que les accidents de la route.

| Q5A à Q5E. Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec ?<br>(n=1152) |      |                           |       |         |
|---|------|---------------------------|-------|---------|
| Problèmes de santé ou de sécurité   | Plus | À peu près le même nombre | Moins | NSP/NRP |
| Le cancer   | 72%  | 15%                       | 13%   | --      |
| Les maladies cardio-vasculaires   | 53%  | 24%                       | 22%   | 1%      |
| Le suicide  | 20%  | 19%                       | 59%   | 2%      |
| Les accidents de travail  | 12%  | 15%                       | 72%   | 1%      |
| Le virus de la grippe   | 13%  | 10%                       | 76%   | 1%      |

Il y a très peu de différences significatives selon les variables sociodémographiques à l'étude si ce n'est que l'opinion à l'effet que les maladies cardio-vasculaires causent plus de décès que les accidents de la route est plus répandue parmi les résidents de la région de Québec (72%), les universitaires (61%) et les gens dont le revenu familial est de 80 000 \$ et plus (62%).

## 2. Gravité perçue de différents problèmes liés à la sécurité routière

La présente section porte sur la gravité perçue de différents problèmes liés à la sécurité routière :

- La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (Q10A)
- La conduite avec les facultés affaiblies par les drogues (Q10B)
- Le comportement des jeunes conducteurs sur la route (Q10C)
- Le passage sur un feu rouge (Q10D)
- Les excès de vitesse sur les routes (Q10E)
- Les conducteurs qui utilisent un téléphone cellulaire (Q10F)
- Les conducteurs qui lisent ou envoient un *texto* en conduisant (Q10G)
- La fatigue au volant (Q10H)
- La distraction au volant (Q10I)
- Le manque de courtoisie des usagers de la route (Q10J)
- Le comportement des piétons (Q10K)
- Le comportement des cyclistes (Q10L)
- Le comportement des conducteurs âgés sur la route (Q10M)

Treize problèmes liés à la sécurité routière ont été soumis aux répondants qui ont eu à indiquer pour chacun d'eux, jusqu'à quel point il s'agit d'un problème sérieux, sur une échelle de 1 à 6, 1 signifiant que ce n'est pas un problème du tout, et 6, qu'il s'agit d'un problème extrêmement sérieux. Les résultats sont présentés au tableau de la page suivante ainsi que quelques données comparatives d'une étude réalisée en janvier 2008.

Les problèmes considérés les plus sérieux par la population sont la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (moyenne de 5,4 sur 6), la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues (moyenne de 5,3), les conducteurs qui lisent ou envoient un *texto* en conduisant (moyenne de 5,2) et les excès de vitesse sur les routes (moyenne de 5). Les problèmes obtenant les moyennes les plus faibles sont le comportement des piétons (moyenne de 3,3) et celui des cyclistes (moyenne de 3,5).

Sur presque tous les problèmes soumis à l'appréciation des répondants (à l'exception du passage sur un feu rouge et du manque de courtoisie des usagers de la route), les femmes se distinguent des hommes par une note moyenne plus élevée. Par exemple, en ce qui concerne les excès de vitesse sur les routes, la moyenne observée est de 5,2 sur 6 chez les femmes contre 4,8 chez les hommes. De même, la moyenne observée parmi les femmes en ce qui a trait à l'utilisation du téléphone cellulaire est de 4,9 contre 4,5 chez les hommes.

**Q10A à Q10M. Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.**  
(n=1152)

| Éléments en lien avec la sécurité routière                           | 1 à 2 | 3 à 4 | 5 à 6 | Moyenne sur 6 | NSP/NRP | Jan. 2008 (n=1150) Moyenne sur 6 |
|--|-------|-------|-------|---------------|---------|----------------------------------|
| La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool                | 2%    | 13%   | 84%   | 5,4           | 1%      | 5,2                              |
| La conduite avec les facultés affaiblies par les drogues             | 3%    | 19%   | 77%   | 5,3           | 1%      | <b>5,0</b>                       |
| Les conducteurs qui lisent ou envoient un <i>texto</i> en conduisant | 3%    | 18%   | 78%   | 5,2           | 1%      | --                               |
| Les excès de vitesse sur les routes                                  | 4%    | 25%   | 71%   | 5,0           | --      | 4,9                              |
| Les conducteurs qui utilisent un téléphone cellulaire                | 8%    | 30%   | 62%   | 4,7           | --      | 4,9                              |
| Le comportement des jeunes conducteurs sur la route                  | 5%    | 38%   | 56%   | 4,6           | 1%      | --                               |
| Le passage sur un feu rouge  | 12%   | 29%   | 58%   | 4,6           | 1%      | 4,6                              |
| La distraction au volant   | 8%    | 47%   | 44%   | 4,3           | 1%      | --                               |
| La fatigue au volant   | 9%    | 49%   | 41%   | 4,2           | 1%      | --                               |
| Le manque de courtoisie des usagers de la route                      | 12%   | 46%   | 41%   | 4,2           | 1%      | --                               |
| Le comportement des conducteurs âgés sur la route                    | 15%   | 53%   | 31%   | 3,8           | 1%      | --                               |
| Le comportement des cyclistes  | 24%   | 52%   | 24%   | 3,5           | --      | --                               |
| Le comportement des piétons  | 30%   | 51%   | 18%   | 3,3           | 1%      | --                               |

De manière détaillée, voici les sous-groupes qui se distinguent des autres par une plus forte propension à considérer comme sérieux les différents problèmes soumis à l'appréciation des répondants :

|  |  |
|--|--|
| <b>La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (moyenne de 5,4)</b>                | > les femmes (5,5 contre 5,3 chez les hommes).                           |
| <b>La conduite avec les facultés affaiblies par les drogues (moyenne de 5,3)</b>             | > les femmes (5,4 contre 5,1 chez les hommes).                           |
| <b>Les conducteurs qui lisent ou envoient un <i>texto</i> en conduisant (moyenne de 5,2)</b> | > les femmes (5,3 contre 5,1 chez les hommes);<br>> les 55-64 ans (5,4). |
| <b>Les excès de vitesse (moyenne de 5)</b>   | > les femmes (5,2 contre 4,8 chez les hommes).                           |

|   |  |
|---|--|
| <b>Les conducteurs qui utilisent un téléphone cellulaire (moyenne de 4,7)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (4,9 contre 4,5 chez les hommes);</li> <li>&gt; les 65 ans et plus (5,1 comparativement à 4,4 parmi les 16-34 ans);</li> <li>&gt; les gens dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ (4,9 contre 4,3 parmi les 80 000 \$ et plus).</li> </ul>   |
| <b>Le comportement des jeunes conducteurs sur la route (moyenne de 4,6)</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (4,7 contre 4,5 chez les hommes);</li> <li>&gt; les 65 ans et plus (4,9 contre 4,3 parmi les 16-34 ans);</li> <li>&gt; 16-24 ans (32%);</li> <li>&gt; les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (4,8 contre 4,4 parmi ceux détenant une scolarité de niveau collégial et plus).</li> </ul> |
| <b>Le passage sur un feu rouge (moyenne de 4,6)</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (4,7 contre 4,3 parmi les universitaires);</li> <li>&gt; les gens dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ (4,7 contre 4,3 parmi les 80 000 \$ et plus).</li> </ul>  |
| <b>La distraction au volant (moyenne de 4,3)</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (4,4 contre 4,1 chez les hommes);</li> <li>&gt; les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (4,4 contre 4,2 parmi les universitaires);</li> <li>&gt; les gens dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ (4,3 contre 4,1 parmi les 80 000 \$ et plus).</li> </ul>                     |
| <b>La fatigue au volant (moyenne de 4,2)</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (4,4 contre 4,1 chez les hommes);</li> <li>&gt; les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (4,3 contre 4,1 parmi les universitaires);</li> <li>&gt; les gens dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ (4,3 contre 4 parmi les 80 000 \$ et plus).</li> </ul>                       |
| <b>Le manque de courtoisie des usagers de la route (moyenne de 4,2)</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les 65 ans et plus (4,4 contre 3,7 parmi les 16-34 ans).</li> </ul>  |
| <b>Le comportement des conducteurs âgés sur la route (moyenne de 3,8)</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (4 contre 3,7 chez les hommes);</li> <li>&gt; les 65 ans et plus (3,6 contre 4 parmi les 16-34 ans);</li> <li>&gt; les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (4 contre 3,6 parmi les universitaires).</li> </ul>   |
| <b>Le comportement des cyclistes (moyenne de 3,5)</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (3,6 contre 3,4 chez les hommes);</li> <li>&gt; les 65 ans et plus (3,8 contre 3,2 parmi les 16-34 ans).</li> </ul>   |
| <b>Le comportement des piétons (moyenne de 3,3)</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les femmes (3,4 contre 3,1 chez les hommes);</li> <li>&gt; les 65 ans et plus (3,7 contre 2,9 parmi les 16-34 ans).</li> </ul>   |



On observe qu'à l'instar des femmes, les gens plus âgés (65 ans et plus), les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins et ceux dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ se distinguent par une plus forte propension à considérer comme sérieux plusieurs des problèmes de sécurité soumis à leur appréciation.

### **3. Sentiment de sécurité perçu sur les routes du Québec**

La présente section porte sur le sentiment de sécurité perçu par la population lorsqu'elle circule sur les routes du Québec ainsi que sur la probabilité perçue du risque d'avoir un accident avec dommages corporels au cours de sa vie.

#### **Plan de la section**

---

- 3.1 Sentiment de sécurité perçu (Q6)
- 3.2 Probabilité perçue du risque d'avoir un accident avec dommages corporels (Q7)

### 3.1 Sentiment de sécurité perçu

Les trois quarts des gens interrogés (74%) disent se sentir en sécurité lorsqu'ils circulent sur les routes du Québec alors que 25% disent ne pas se sentir en sécurité.

| <b>Q6. Lorsque vous circulez sur les routes du Québec, vous sentez-vous TRÈS, ASSEZ, PEU ou PAS DU TOUT en sécurité ?<br/>(n=1152)</b> |            |
|--|------------|
| Très   | 13%        |
| Assez  | 61%        |
| <b>TOTAL très et assez</b>   | <b>74%</b> |
| Peu  | 17%        |
| Pas du tout  | 8%         |
| <b>TOTAL peu et pas du tout</b>  | <b>25%</b> |
| <b>NSP/NRP</b>   | <b>1%</b>  |

Les sous-groupes suivants disent se sentir en sécurité dans une plus forte proportion que les autres lorsqu'ils circulent sur les routes du Québec :

- les hommes (77% contre 70% des femmes);
- les 25-34 ans (82% contre 64% des 65 ans et plus);
- les résidents de la région de Montréal (77% contre 60% de ceux des autres régions, excluant Québec);
- les détenteurs d'une scolarité de niveau collégial ou plus (82% contre 64% des détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins);
- les personnes dont le revenu familial est de 80 000 \$ et plus (86% contre 68% de ceux dont le revenu est de moins de 40 000 \$);
- les détenteurs d'un permis de conduire (76% contre 64% des non-détenteurs).

### 3.2 Probabilité perçue du risque d'avoir un accident avec dommages corporels

Près de six personnes sur dix (58%) estiment que le risque qu'elles soient impliquées dans un accident avec dommages corporels au cours de leur vie est faible alors que 40% croient qu'il est élevé.

| <b>Q7. Au cours de votre vie, le risque que vous soyez impliqué dans un accident avec dommages corporels (avec décès ou blessures) est-il... ?<br/>(n=1152)</b> |            |
|---|------------|
| Très élevé  | 7%         |
| Élevé   | 33%        |
| <b>TOTAL très élevé et élevé</b>  | <b>40%</b> |
| Faible  | 44%        |
| Très faible   | 14%        |
| <b>TOTAL faible et très faible</b>  | <b>58%</b> |
| NSP/NRP   | <b>2%</b>  |

Les sous-groupes suivants sont moins enclins que les autres à estimer que le risque d'avoir un accident avec dommages corporels au cours de leur vie est élevé :

- les hommes (36% contre 43% des femmes);
- les non-francophones (25% contre 43% des francophones);
- les résidents des régions de Montréal et Québec (35% contre 46% de ceux des autres régions);
- les détenteurs d'une scolarité de niveau collégial ou plus (37% contre 43% des détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins).

## 4. Estimation du nombre annuel de victimes d'accidents de la route et du coût annuel d'indemnisation

Les résultats de cette section présentent le niveau de connaissance de la population en ce qui a trait au nombre annuel de victimes d'accidents de la route et son évolution au cours des cinq dernières années ainsi que l'estimation du coût annuel d'indemnisation au Québec.

### Plan de la section

---

- 4.1 Estimation du nombre annuel de victimes d'accidents de la route et de l'évolution de leur nombre au cours des cinq dernières années
  - Estimation du nombre (Q2)
  - Évolution de ce nombre au cours des cinq dernières années (Q3)
- 4.2 Estimation du coût annuel d'indemnisation (Q4)

#### 4.1 Estimation du nombre annuel de victimes d'accidents de la route et de l'évolution de leur nombre au cours des cinq dernières années

En 2009 au Québec, il y a eu 43 582 victimes, tuées ou blessées, dans un accident de la route.

Comme par les années passées, une forte proportion des Québécois sous-estiment le nombre de victimes d'accidents de la route. En effet, 74 % estiment qu'il y aurait moins de 10 000 victimes de la route et 12 % évaluent ce nombre entre 10 000 et 25 000. Seulement 5 % des répondants pensent que le nombre de victimes se situe entre 25 000 et 50 000 alors que 6 % pensent qu'il y en aurait plus de 50 000.

| <b>Q2. Selon vous, combien dénombre-t-on de victimes tuées ou blessées dans les accidents de la route chaque année au Québec ?</b> |                                |                                |                                |                             |                             |                             |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | <b>Janvier 2007<br/>n=1001</b> | <b>Juillet 2007<br/>n=1000</b> | <b>Janvier 2008<br/>n=1150</b> | <b>Nov. 2008<br/>n=1000</b> | <b>Déc. 2009<br/>n=1000</b> | <b>Déc. 2010<br/>n=1152</b> |
| Moins de 1 000   | 26%                            | 22%                            | 25%                            | 28%                         | 27%                         | 29%                         |
| 1 000 à 10 000   | 49%                            | 52%                            | 49%                            | 41%                         | 43%                         | 45%                         |
| 10 000 à 25 000  | 13%                            | 14%                            | 14%                            | 13%                         | 15%                         | 12%                         |
| 25 000 à 50 000  | 4%                             | 4%                             | 6%                             | 5%                          | 5%                          | 5%                          |
| 50 000 à 75 000  | 2%                             | 3%                             | 1%                             | 4%                          | 2%                          | 3%                          |
| 75 000 et plus   | 1%                             | 2%                             | 1%                             | 2%                          | 1%                          | 3%                          |
| NSP/NRP  | 4%                             | 3%                             | 3%                             | 6%                          | 7%                          | 3%                          |

Un peu plus de la moitié des gens interrogés (52%) sont d'avis que le nombre de victimes attribuables aux accidents de la route est en hausse depuis les cinq dernières années, les autres pensant plutôt qu'il est demeuré stable (24%) ou qu'il est en baisse (23%). En réalité, entre 2005 et 2009, le nombre de victimes d'accidents de la route est passé de 52 188 à 43 582, soit une diminution de 16,5%.

| <b>Q3. Croyez-vous que le nombre de victimes attribuable aux accidents de la route est en hausse, est demeuré stable ou est en baisse depuis cinq (5) ans?<br/>(n=1152)</b> |     |
|---|-----|
| Est en hausse   | 52% |
| Est demeuré le même   | 24% |
| Est en baisse   | 23% |
| NSP/NRP   | 1%  |

Les sous-groupes suivants sont plus enclins que les autres à estimer que le nombre de victimes attribuables aux accidents de la route est en hausse depuis les cinq dernières années :

- les femmes (62% contre 41% des hommes);
- les détenteurs d'une scolarité de niveau secondaire ou moins (60% contre 45% des détenteurs d'une scolarité de niveau collégial ou plus);
- les gens dont le revenu familial est de moins de 40 000 \$ (56% contre 46% des 40 000 \$ et plus).

## 4.2 Estimation du coût annuel d'indemnisation

Lorsqu'interrogée sur ce qu'il en coûte pour indemniser les victimes de la route chaque année au Québec, la grande majorité de la population (65%) situe ce montant à 1 milliard de dollars et moins (moins de 500 millions : 27%, entre 500 millions et 1 milliard : 38%). Le quart (26%) situe ce montant à plus de 1 milliard et 9% se sont dits incapables de se prononcer. Le coût annuel de l'indemnisation au Québec se situant entre 500 millions et un milliard, il y a donc tout autant de gens qui sous-estiment (27%) ou surestiment (26%) ce montant.

| <b>Q4. Savez-vous ce qu'il en coûte pour indemniser les victimes de la route chaque année au Québec ?<br/>(n=1152)</b> |     |
|--|-----|
| Moins de 500 millions  | 27% |
| Entre 500 millions et 1 milliard   | 38% |
| Entre 1 milliard et 1,5 milliard   | 14% |
| Entre 1,5 et 2 milliards   | 5%  |
| Plus de 2 milliards  | 7%  |
| NSP/NRP  | 9%  |

Il y a peu de différences significatives selon les variables sociodémographiques à l'étude si ce n'est que les résidents de la région de Montréal ont plus tendance à situer le coût annuel de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route à moins de 500 millions (33% contre 22% de ceux de la région de Québec et des autres régions). Les gens de Québec et des autres régions font moins ce choix au profit d'un plus grand nombre optant pour de 500 millions à 1 milliard (49% des gens de la région de Québec et 43% de ceux des autres régions contre 32% à Montréal).

## 5. Principaux problèmes de sécurité routière

Cette section vise à identifier les principaux problèmes de sécurité routière, ainsi que les groupes d'utilisateurs de la route les plus dangereux, tels que perçus par la population.

### Plan de la section

---

- 5.1 Identification des principaux problèmes de sécurité routière (Q8)
- 5.2 Utilisateurs de la route perçus comme étant les plus dangereux (Q9)



## 5.1 Identification des principaux problèmes de sécurité routière

Selon les perceptions de la population québécoise, les principaux problèmes de sécurité routière à régler à court terme sont la vitesse (50%), l'alcool au volant (42%), le mauvais entretien des routes (17%), le manque d'expérience des jeunes conducteurs (16%) et le non-respect du Code de la sécurité routière (11%).

| Q8. Quels sont les problèmes de sécurité routière que vous jugez important à régler à court terme ?<br>(n=1152) |                          |                       |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Quatre mentions possibles   | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| La vitesse  | 35%                      | 50%                   |
| L'alcool au volant  | 23%                      | 42%                   |
| Le mauvais entretien des routes   | 10%                      | 17%                   |
| Le manque d'expérience des jeunes conducteurs   | 8%                       | 16%                   |
| Le non-respect du Code de la sécurité routière et/ou de la signalisation  | 5%                       | 11%                   |
| Le manque de courtoisie et/ou l'agressivité au volant   | 5%                       | 9%                    |
| La drogue au volant   | 2%                       | 6%                    |
| Le téléphone cellulaire et autres distractions (CD, radio, <i>textos</i> , etc.)                                | 2%                       | 6%                    |
| Le manque de surveillance policière   | 2%                       | 4%                    |
| La fatigue au volant  | 1%                       | 2%                    |
| Les conditions des routes en hiver  | 1%                       | 2%                    |
| Le non-port de la ceinture de sécurité  | 1%                       | 1%                    |
| Les travaux de construction et leur signalisation   | 1%                       | 1%                    |
| L'engorgement des routes  | 1%                       | 1%                    |
| Les pneus d'hiver qui ne sont pas installés   | --                       | 1%                    |
| Les camionneurs/cyclistes/motocyclistes/piétons   | --                       | 1%                    |
| Le mauvais état des véhicules   | --                       | 1%                    |
| Autres problèmes  | 3%                       | 6%                    |
| NSP/NRP   | 3%                       | 3%                    |

Il n'y a pas de différence significative selon les variables sociodémographiques à l'étude.

Une question relativement similaire a été posée lors d'études antérieures, mais dans laquelle on excluait la vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Afin de rendre comparables les résultats de cette année avec ceux de ces études antérieures, les pourcentages ont été recalculés en retirant ces deux catégories. Les résultats sont présentés, pour l'ensemble des mentions, au tableau de la page suivante.

Les principaux problèmes de sécurité routière à régler à court terme, en excluant la vitesse et l'alcool, sont le mauvais entretien des routes (26%), le manque d'expérience des jeunes conducteurs (24%), le non-respect du Code de la sécurité routière (17%), le manque de courtoisie et/ou l'agressivité au volant (14%), la drogue au volant (9%) et le téléphone cellulaire et autres distractions (9%).

Par rapport à janvier 2008, on observe que le manque d'expérience des jeunes conducteurs est en hausse de onze points de pourcentage (24% en 2010 contre 13% en 2009). Le non-respect du Code de la sécurité routière, la drogue au volant et le manque de surveillance policière sont également des problèmes qui sont cités dans de plus fortes proportions qu'en 2008. Ces hausses se font principalement au détriment de l'utilisation du téléphone cellulaire et autres distractions, ce problème subissant une baisse de dix-neuf points de pourcentage de 2008 (28%) à 2009 (9%).

| <b>Q8. Quels sont les problèmes de sécurité routière que vous jugez important à régler à court terme ?</b> |                             |                               |                             |                             |
|--|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>Ensemble des mentions</b>   | <b>Jan. 2007<br/>n=1001</b> | <b>Juill. 2007<br/>n=1000</b> | <b>Jan. 2008<br/>n=1150</b> | <b>Déc. 2010<br/>n=747*</b> |
| Le mauvais entretien des routes  | 28%                         | 23%                           | 25%                         | 26%                         |
| Le manque d'expérience des jeunes conducteurs  | 10%                         | 12%                           | 13%                         | <b>24%</b>                  |
| Le non-respect du Code de la sécurité routière et/ou de la signalisation                                   | 10%                         | 9%                            | 11%                         | <b>17%</b>                  |
| Le manque de courtoisie et/ou l'agressivité au volant  | 15%                         | 13%                           | 13%                         | 14%                         |
| La drogue au volant  | 9%                          | 8%                            | 5%                          | <b>9%</b>                   |
| Le téléphone cellulaire et autres distractions (CD, radio, <i>textos</i> , etc.)                           | 28%                         | 37%                           | 28%                         | <b>9%</b>                   |
| Le manque de surveillance policière  | 2%                          | 2%                            | 2%                          | <b>7%</b>                   |
| Les conditions des routes en hiver   | 6%                          | 2%                            | 4%                          | 4%                          |
| Le mauvais état des véhicules  | 2%                          | 3%                            | 4%                          | 2%                          |
| La fatigue au volant   | 2%                          | 5%                            | 2%                          | 2%                          |
| Le non-port de la ceinture de sécurité   | 3%                          | 3%                            | 3%                          | 2%                          |
| Les travaux de construction et leur signalisation  | --                          | --                            | --                          | 2%                          |
| L'engorgement des routes   | 1%                          | 1%                            | 2%                          | 2%                          |
| Les pneus d'hiver qui ne sont pas installés  | 2%                          | --                            | 2%                          | 1%                          |
| Les camionneurs/cyclistes/motocyclistes/piétons  | 2%                          | 3%                            | 3%                          | 1%                          |
| Les viaducs et les ponts   | --                          | 1%                            | --                          | 1%                          |
| Les mauvais conducteurs/Les conducteurs imprudents   | 14%                         | 10%                           | 14%                         | --                          |
| Les conducteurs âgés   | 8%                          | 6%                            | 6%                          | --                          |
| Les mauvaises signalisations   | 3%                          | 7%                            | 3%                          | --                          |
| La sécurité des piétons  | 2%                          | 1%                            | 1%                          | --                          |
| Autres problèmes   | 3%                          | 4%                            | 3%                          | 9%                          |
| NSP/NRP  | 9%                          | 8%                            | 8%                          | 4%                          |

\* Le nombre de répondants est inférieur à 1152 parce qu'un certain nombre d'entre eux n'ont pas donné de réponses autres que la vitesse et l'alcool au volant.

## 5.2 Usagers de la route perçus comme étant les plus dangereux

Les usagers de la route perçus comme étant les plus dangereux sont les jeunes conducteurs (74%). Viennent ensuite, mais loin derrière, les conducteurs âgés (38%), les camionneurs (23%), les motocyclistes (17%), les cyclistes (16%) et les chauffeurs de taxi (12%).

| Q9. Parmi les groupes d'usagers de la route suivants, lequel vous semble le plus dangereux, est-ce...? Et quel serait le deuxième groupe le plus dangereux ?<br>(n=1152) |                                      |                   |
|--|--------------------------------------|-------------------|
| 2 mentions possibles   | 1 <sup>ère</sup> mention<br>(n=1152) | TOTAL<br>(n=1152) |
| Les jeunes conducteurs   | 57%                                  | 74%               |
| Les conducteurs âgés   | 16%                                  | 38%               |
| Les camionneurs  | 10%                                  | 23%               |
| Les motocyclistes  | 4%                                   | 17%               |
| Les cyclistes  | 6%                                   | 16%               |
| Les chauffeurs de taxi   | 5%                                   | 12%               |
| Aucun groupe en particulier  | 2%                                   | 2%                |

Voici les sous-groupes présentant une plus forte propension à désigner comme les plus dangereux chacun des groupes d'usagers suivants :

|   |   |
|---|---|
| <b>Les jeunes conducteurs<br/>(74% de l'ensemble)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les 65 ans et plus (82% contre 63% des 16-24 ans);</li> <li>&gt; les résidents des régions autres que Montréal et Québec (78% contre 66% parmi ceux de la région de Québec).</li> </ul> |
| <b>Les conducteurs âgés<br/>(38% de l'ensemble)</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les 16-34 ans (50% contre 26% des 65 ans et plus);</li> <li>&gt; les résidents de la région de Québec (47% contre 33% de ceux de la région de Montréal).</li> </ul>                     |
| <b>Les camionneurs<br/>(23% de l'ensemble)</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les 55-64 ans (33%).</li> </ul>   |
| <b>Les motocyclistes<br/>(17% de l'ensemble)</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les hommes (21% contre 14% des femmes).</li> </ul>  |
| <b>Les cyclistes<br/>(16% de l'ensemble)</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; les 65 ans et plus (23% contre un résultat variant de 13% à 19% dans les autres catégories d'âge).</li> </ul>   |

## 6. Moyens pour améliorer la sécurité routière

La présente section porte sur les principaux moyens à privilégier pour améliorer la sécurité routière et les médias d'information à favoriser pour informer la population à cet égard.

### Plan de la section

---

- 6.1 Identification des moyens d'amélioration de la sécurité routière
  - De manière générale, pour l'ensemble de la population (Q11)
  - Meilleurs incitatifs sur le plan personnel (Q12)
- 6.2 Médias d'information à privilégier (Q13)

## 6.1 Identification des moyens d'amélioration de la sécurité routière

Les trois principaux moyens proposés par la population pour améliorer la sécurité routière sont l'augmentation de la présence policière (34%), l'intensification des efforts de sensibilisation et d'éducation (21%) ainsi que l'imposition de sanctions plus sévères (19%). Viennent ensuite, mais assez loin derrière, les quatre moyens suivants, soient l'augmentation de l'âge minimum pour l'obtention du permis de conduire (6%), faire davantage de publicités (6%), l'enseignement de la sécurité routière à l'école (6%) et l'amélioration du réseau routier (6%).

| Q11. Selon vous, quels moyens devraient être privilégiés pour améliorer la sécurité routière ?<br>(n=1152)    |                          |                       |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Trois mentions possibles  | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| Augmenter la présence policière   | 27%                      | 34%                   |
| Sensibiliser/Éduquer/Informer   | 15%                      | 21%                   |
| Mettre des sanctions (ou des lois) plus sévères   | 11%                      | 19%                   |
| Augmenter l'âge minimum pour l'obtention du permis  | 5%                       | 6%                    |
| Faire plus de publicités  | 3%                       | 6%                    |
| Enseigner la sécurité routière à l'école  | 4%                       | 6%                    |
| Améliorer le réseau routier   | 4%                       | 6%                    |
| Installer plus de radars photos   | 3%                       | 5%                    |
| Être plus sévère en ce qui concerne l'alcool au volant  | 1%                       | 3%                    |
| Donner une meilleure formation, un meilleur cours de conduite   | 1%                       | 2%                    |
| Réduire les limites de vitesse  | 2%                       | 2%                    |
| Faire plus de barrages routiers   | 1%                       | 2%                    |
| Rendre les cours de conduite obligatoires   | 1%                       | 2%                    |
| Limiter la vitesse des véhicules  | 1%                       | 2%                    |
| Passer des examens de contrôle fréquents aux personnes âgées  | 1%                       | 2%                    |
| Être plus sévère dans l'octroi du permis de conduire  | 0%                       | 1%                    |
| Améliorer la signalisation routière   | 1%                       | 1%                    |
| Sévir contre l'utilisation du téléphone cellulaire et des <i>textos</i> au volant                             | 1%                       | 1%                    |
| Repasser des examens de conduite après un certain temps   | 0%                       | 1%                    |
| Favoriser le transport en commun  | 1%                       | 1%                    |
| Imposer aux jeunes un couvre-feu/Limiter la période de la journée durant laquelle les jeunes peuvent conduire | 1%                       | 1%                    |
| Allonger le réseau des pistes cyclables   | 0%                       | 1%                    |
| Être plus sévère en ce qui concerne la drogue au volant   | 0%                       | 1%                    |
| Faire respecter les limites de vitesse  | 1%                       | 1%                    |
| Aucun moyen en particulier  | 4%                       | 4%                    |
| Autres moyens   | 5%                       | 7%                    |
| NSP/NRP   | 7%                       | 7%                    |

Il n'y a pas de différence significative selon les variables sociodémographiques à l'étude.

Les gens interrogés ont eu à répondre à une question relativement similaire mais les interpellant plus directement sur le plan personnel. À la question « Vous personnellement, qu'est-ce qui vous amènerait à modifier votre comportement sur la route ? », les principaux motifs invoqués sont l'augmentation de la présence policière (10%), l'imposition de sanctions plus sévères (9%), le fait d'avoir un accident de la route avec décès ou blessures (soi-même ou un proche) (7%) et l'intensification des efforts de sensibilisation et d'éducation (6%).

Il est à noter que 41% des répondants n'identifient aucun moyen en particulier pour améliorer leur comportement sur la route ce qui laisse à penser que les répondants sont enclins à donner des idées pour améliorer le comportement des autres conducteurs mais qu'ils n'estiment pas nécessaire de modifier le leur.

| <b>Q12. Vous personnellement, qu'est-ce qui vous amènerait à modifier votre comportement sur la route ?</b><br><b>Une seule mention possible</b><br><b>(n= 1152)</b> |     |
|--|-----|
| Augmenter la présence policière  | 10% |
| Mettre des sanctions (ou des lois) plus sévères  | 9%  |
| Un accident avec décès ou blessures à soi-même ou à un proche  | 7%  |
| Sensibiliser/Éduquer/Informer  | 6%  |
| Les conditions météorologiques/L'état de la route  | 3%  |
| Le fait d'avoir des passagers dans la voiture  | 1%  |
| Craindre pour ma vie et celle des autres   | 1%  |
| Le comportement des autres usagers de la route   | 1%  |
| N'a pas de voiture/pas de permis/ne conduit pas  | 1%  |
| Rien (j'ai un bon comportement, je respecte toujours les règles)   | 41% |
| Autres raisons   | 8%  |
| NSP/NRP  | 8%  |

Il n'y a pas de différence significative selon les variables sociodémographiques à l'étude.

## 6.2 Médias d'information à privilégier

Les principaux moyens d'information proposés par la population pour la sensibiliser à la sécurité routière réfèrent aux médias traditionnels : télévision (69%), radio (20%) et journaux (13%). Les sites Internet (ex. : SAAQ, MTO) sont mentionnés par 19% des gens interrogés alors que les médias sociaux obtiennent la faveur de 5% des répondants. Comme autres moyens proposés, mentionnons l'affichage dans les lieux publics (10%) et la sensibilisation dans les écoles (8%).

| Q13. Si la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) voulait vous sensibiliser aux problèmes de sécurité routière, quel moyen ou média d'information devrait-elle utiliser ?<br>(n=1152) |                          |                       |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Trois mentions possibles  | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| La télévision (publicités, capsules d'information, émissions)   | 57%                      | 69%                   |
| La radio (publicités, capsules d'information, émissions)  | 6%                       | 20%                   |
| Les sites Internet (autres que les réseaux sociaux)   | 6%                       | 19%                   |
| Les journaux (publicités, articles)   | 4%                       | 13%                   |
| L'affichage dans des lieux publics  | 3%                       | 10%                   |
| Aller dans les écoles   | 4%                       | 8%                    |
| Les médias sociaux (Facebook, Twitter, YouTube, blogues, etc.)  | 2%                       | 5%                    |
| Les dépliants   | 2%                       | 5%                    |
| Les barrages policiers  | 1%                       | 1%                    |
| Par la poste (Publisac)   | 1%                       | 1%                    |
| Publicités chocs (montrer des accidents)  | 1%                       | 1%                    |
| Par téléphone (messages texte)  | --                       | 1%                    |
| L'information avec le renouvellement du permis de conduire  | --                       | 1%                    |
| Lors des cours de conduite  | --                       | 1%                    |
| Les publicités (sans autre précision)   | --                       | 1%                    |
| Autres moyens   | 4%                       | 6%                    |
| NSP/NRP   | 7%                       | 9%                    |

Les jeunes se distinguent par une plus forte propension à privilégier les sites Internet, autres que les médias sociaux (28% des 16-34 ans contre 6% des 65 ans et plus), ainsi que l'affichage dans les lieux publics (22% contre un résultat qui varie de 7% à 9% dans les autres catégories d'âge).

Notons également que les résidents de la région de Montréal sont plus enclins que les autres à désigner la radio et les journaux comme étant les meilleurs moyens pour les sensibiliser à la sécurité routière. En ce qui concerne la radio, 23% d'entre eux ont fait ce choix contre 18% des résidents des autres régions incluant Québec. Quant aux journaux, ils recueillent la faveur de 16% des résidents de Montréal et de Québec contre un résultat de 8% dans les autres régions du Québec.

## 7. Sécurité des véhicules

Cette section traite de différents sujets en lien avec la sécurité des véhicules, soit les sources d'information qui seraient utilisées pour la recherche d'information à cet égard, les sujets présentant le plus d'intérêt en matière de sécurité des véhicules et la prise en compte d'éléments de sécurité lors de l'acquisition d'un véhicule.

### Plan de la section

---

- 7.1 Sources d'information à privilégier
  - Sources à privilégier (Q14)
  - La SAAQ devrait-elle informer la population ? (Q15)
- 7.2 Sujets d'intérêt (Q16)
- 7.3 Prise en compte des éléments de sécurité lors de l'acquisition d'un véhicule
  - La sécurité en tant que critère de choix (Q17)
  - Éléments de sécurité pris en compte (Q18)



## 7.1 Sources d'information à privilégier

Si les gens avaient besoin d'information sur la sécurité des véhicules, le tiers d'entre eux iraient s'informer auprès de la SAAQ (33%). Les autres moyens qui seraient privilégiés par la population sont principalement Internet par le biais d'un moteur de recherche (19%), les concessionnaires automobiles (16%) et les garagistes (15%). Les autres sources d'information citées recueillent des pourcentages de 8% et moins.

| Q14. Si vous aviez besoin d'information sur la sécurité des véhicules, où iriez-vous la chercher ?<br>(n=1152) |                          |                       |
|--|--------------------------|-----------------------|
| Trois mentions possibles   | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| Auprès de la SAAQ  | 27%                      | 33%                   |
| Sur un site Internet (par un moteur de recherche)  | 15%                      | 19%                   |
| Auprès des concessionnaires automobiles  | 13%                      | 16%                   |
| Auprès d'un garagiste  | 11%                      | 15%                   |
| Auprès de parents, amis, connaissances (incluant les réseaux sociaux)  | 6%                       | 8%                    |
| Auprès du CAA  | 5%                       | 7%                    |
| Auprès des fabricants de véhicules   | 3%                       | 4%                    |
| Auprès de Transports Canada  | 2%                       | 4%                    |
| Auprès de la police  | 2%                       | 4%                    |
| À la télévision (émissions, publicités)  | 1%                       | 2%                    |
| Le Guide de l'auto   | 1%                       | 1%                    |
| La revue Protégez-vous   | 1%                       | 1%                    |
| Auprès d'une association de consommateurs  | 1%                       | 1%                    |
| Dans les journaux (publicités, articles)   | --                       | 1%                    |
| Aucun endroit (ce sujet ne m'intéresse pas/n'a pas de voiture/ ne conduit pas)                                 | 6%                       | 6%                    |
| Autres moyens  | 3%                       | 5%                    |
| NSP/NRP  | 4%                       | 4%                    |

Les garagistes et le CAA sont des sources d'information davantage identifiées par les résidents de la région de Québec. En effet, 25% des gens de Québec citent le garagiste (contre un résultat de 6% dans les autres régions, incluant Montréal) et 15%, le CAA (contre 10% à Montréal et 17% dans les autres régions).

La majorité des gens interrogés (75%) estiment que la SAAQ devrait informer la population sur la sécurité des véhicules.

| <b>Q15. Croyez-vous que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait vous informer sur la sécurité des véhicules ?<br/>(n=1152)</b> |     |
|--|-----|
| Oui  | 75% |
| Non  | 23% |
| NSP/NRP  | 2%  |

L'opinion à l'effet que la SAAQ devrait informer la population sur la sécurité des véhicules est un peu plus marquée parmi les femmes (79%) que parmi les hommes (70%).

## 7.2 Sujets d'intérêt

Les gens considérant que la SAAQ devrait informer la population sur la sécurité des véhicules ont eu à indiquer sur quels sujets devrait porter cette information. Les réponses obtenues sont très diversifiées, mais les trois sujets les plus fréquemment cités sont l'entretien du véhicule (14%), les freins (11%) et le choix des pneus (10%). Notons que l'indécision est relativement élevée sur cette question avec un résultat de 26%.

| Q16. Sur quels sujets devrait porter cette information (sur la sécurité des véhicules) ?<br>(n=867) |                          |                       |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Base : Gens d'avis que la SAAQ devrait informer la population sur la sécurité des véhicules         |                          |                       |
| Trois mentions possibles  | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| L'entretien du véhicule   | 12%                      | 14%                   |
| Les freins (ex. : freins ABS)   | 6%                       | 11%                   |
| Le choix des pneus  | 6%                       | 10%                   |
| La manière de bien conduire   | 6%                       | 7%                    |
| Les effets ou l'impact de l'alcool, la drogue, la vitesse et l'agressivité                          | 4%                       | 6%                    |
| Les coussins gonflables/Les rideaux gonflables latéraux   | 3%                       | 5%                    |
| La cote de sécurité des véhicules   | 5%                       | 5%                    |
| Les défauts de fabrication/Les campagnes de rappel  | 5%                       | 5%                    |
| La fiabilité/qualité de fabrication des modèles   | 3%                       | 3%                    |
| La mécanique/Les problèmes mécaniques   | 1%                       | 3%                    |
| L'inspection d'un véhicule  | 1%                       | 2%                    |
| La ceinture de sécurité   | 1%                       | 2%                    |
| La conduite hivernale   | 1%                       | 2%                    |
| Les statistiques sur les accidents et leurs causes  | 1%                       | 2%                    |
| Le Code de la sécurité routière   | 2%                       | 2%                    |
| L'état général du véhicule  | 2%                       | 2%                    |
| Les conseils de sécurité  | 2%                       | 2%                    |
| Le poids/la puissance du véhicule   | 1%                       | 1%                    |
| La couleur des phares   | --                       | 1%                    |
| Les éléments de contrôle électronique : stabilité, régulateur de vitesse, maintien sur la voie      | --                       | 1%                    |
| Le contrôle de la traction (système antipatinage)   | 1%                       | 1%                    |
| Les sièges d'auto pour enfants  | 1%                       | 1%                    |
| Les nouvelles lois/Les changements de lois  | 1%                       | 1%                    |
| Que faire en cas d'accident   | --                       | 1%                    |
| L'impact des conditions routières (météo) et du type de route sur la conduite                       | 1%                       | 1%                    |
| Sur tous les sujets   | 2%                       | 2%                    |
| Autres sujets   | 5%                       | 8%                    |
| NSP/NRP   | 26%                      | 26%                   |

Il n'y a pas de différence significative selon les variables sociodémographiques à l'étude.

### 7.3 Prise en compte des éléments de sécurité lors de l'acquisition d'un véhicule

La majorité des gens interrogés (85%) disent que la sécurité ferait partie des critères qu'ils prendraient en compte s'ils avaient à acheter une automobile neuve ou usagée.

| <b>Q17. Si demain vous deviez acheter une automobile neuve ou usagée, est-ce que la sécurité ferait partie de vos critères dans le choix du véhicule ?<br/>(n=1152)</b> |     |
|---|-----|
| Oui   | 85% |
| Non   | 13% |
| NSP/NRP   | 2%  |

Les gens pour qui la sécurité ferait partie des critères qu'ils considéreraient lors de l'acquisition d'un véhicule ont eu à indiquer quels éléments de sécurité ils prendraient plus spécifiquement en considération. Les éléments identifiés sont de nature très diverse, mais quatre éléments sont ressortis plus particulièrement : les coussins et rideaux gonflables (33%), les freins (30%), la solidité du véhicule (18%) et la qualité des pneus (11%). Les autres éléments de sécurité cités recueillent des pourcentages de 7% et moins.

Les résultats détaillés, pour la première mention et l'ensemble des mentions, sont présentés au tableau de la page suivante.

| Q18. Quels éléments de sécurité prendriez-vous en compte ?<br>(n= 1001)<br>Base : Gens pour qui la sécurité ferait partie des critères de choix lors de l'achat d'un véhicule |                          |                       |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Trois mentions possibles  | 1 <sup>ère</sup> mention | Ensemble des mentions |
| Les coussins gonflables/Les rideaux gonflables latéraux   | 23%                      | 33%                   |
| Les freins (ex. : freins ABS)   | 15%                      | 30%                   |
| La solidité du véhicule   | 12%                      | 18%                   |
| La qualité des pneus  | 4%                       | 11%                   |
| La cote de sécurité des véhicules   | 4%                       | 7%                    |
| La traction (transmission) intégrale aux 4 roues  | 3%                       | 5%                    |
| Les éléments de contrôle électronique : stabilité, régulateur de vitesse, maintien sur la voie  | 1%                       | 5%                    |
| La condition générale du véhicule   | 4%                       | 5%                    |
| Les ceintures de sécurité   | 1%                       | 4%                    |
| La bonne visibilité   | 1%                       | 4%                    |
| Le moteur (qualité, état, puissance, nombre de cylindres)   | 2%                       | 4%                    |
| La taille, le poids du véhicule   | 2%                       | 4%                    |
| Une bonne tenue de route/Une bonne stabilité  | 1%                       | 3%                    |
| La carrosserie (intégrité, solidité, absence de rouille)  | 1%                       | 2%                    |
| Une mécanique en bon état   | 1%                       | 2%                    |
| La fiabilité  | 1%                       | 2%                    |
| L'inspection du véhicule  | 5%                       | 2%                    |
| La qualité de fabrication du véhicule   | 1%                       | 2%                    |
| La couleur des phares   | --                       | 1%                    |
| Le contrôle de la traction (système antipatinage)   | 1%                       | 1%                    |
| Les critiques positives sur la sécurité du véhicule/Réputation  | --                       | 1%                    |
| La structure et le châssis du véhicule  | 1%                       | 1%                    |
| L'âge, l'année du véhicule  | 1%                       | 1%                    |
| La qualité du véhicule (sans autre précision)   | 1%                       | 1%                    |
| La direction du véhicule  | --                       | 1%                    |
| Tout  | 1%                       | 1%                    |
| Autres sujets   | 3%                       | 6%                    |
| NSP/NRP   | 10%                      | 10%                   |

Il n'y a pas de différence significative selon les variables sociodémographiques à l'étude.

## Annexe : Questionnaire

## INTRO:

Date : \$D Heure : \$H

Bonjour (bon après-midi, bonsoir), mon nom est \$I de LÉGER MARKETING du bureau de Montréal. Nous effectuons présentement un sondage sur divers sujets d'intérêt général. Votre collaboration serait appréciée. Étant donné que nous devons parler à différentes catégories de personnes, j'aimerais sélectionner un répondant dans votre foyer. Dites-moi, combien de personnes de 16 ans ou plus- en vous incluant - habitent dans votre foyer et sont présente actuellement ?

ARGUMENTS: Votre opinion compte. Léger Marketing est une firme de renom au Canada. Le sondage d'aujourd'hui porte sur l'actualité et les tendances sociales. Sachez qu'il n'y a pas de mauvaise réponse. Quand puis-je vous contacter de nouveau ? Quel serait le meilleur moment pour vous contacter ? À qui dois-je demander de parler la prochaine fois que j'appellerai ? Y a t-il une autre personne dans le foyer à qui nous pouvons parler ?

|  |    |    |           |
|--|----|----|-----------|
| OUI, CONTINUER L'ENTREVUE .....  | 01 | D  | => /LASTQ |
| 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<br>(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<br>voulons parler à ce numéro)..... | WC | NO | => /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 ?

|   |    |  |         |
|---|----|--|---------|
| Oui.....                                | 01 |  |         |
| Non, refus - REMERCIEZ ET TERMINEZ..... | DR |  | => /FIN |

---

---

## PEOPL:

Tout d'abord, afin d'avoir des répondants de tous les âges, pouvez-vous me dire combien de personnes de 16 ans ou plus habitent chez-vous, en vous incluant ?

|                  |    |  |          |
|------------------|----|--|----------|
| \$E 1 12         |    |  |          |
| NSP / Refus..... | 99 |  | => INT51 |

---

---

## MEN:

Parmi ces <peopl> personnes, combien sont des hommes? ou (combien sont de sexe masculin)?

|                  |    |  |          |
|------------------|----|--|----------|
| \$E 0 12         |    |  |          |
| NSP / Refus..... | 99 |  | => INT51 |

**WOMEN:**

|                      |
|----------------------|
| => *<br>si PEOPL-MEN |
|----------------------|

**SEL:**

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Monsieur .....                     | 01 |
| Monsieur le plus agé .....         | 02 |
| Monsieur le second en age .....    | 03 |
| Monsieur le troisième en age ..... | 04 |
| Monsieur le quatrième en age ..... | 05 |
| Monsieur le cinquième en age.....  | 06 |
| Monsieur le plus jeune .....       | 07 |
| Madame.....                        | 08 |
| Madame la plus agée.....           | 09 |
| Madame la seconde en age.....      | 10 |
| Madame la troisième en age.....    | 11 |
| Madame la quatrième en age.....    | 12 |
| Madame la cinquième en age.....    | 13 |
| Madame la plus jeune.....          | 14 |

**INT51:**

Malheureusement, les quotas correspondant à votre profil sont atteints. Merci de votre collaboration.

|                                      |
|--------------------------------------|
| sinon => +1<br>si PEOPL=99 OU MEN=99 |
|--------------------------------------|

Refus (grille de sélection) ..... R1 D => /FIN

**INT52:**

*Date : \$D Heure : \$Z*

Dans ce cas, pourrais-je parler à <SEL> ? Bonjour( bonsoir) monsieur, madame. Je m'appelle \$I. Je vous appelle de la maison de sondages LÉGER MARKETING. Nous effectuons présentement une étude concernant la conduite automobile au Québec et nous apprécierions votre collaboration. Tout d'abord, êtes-vous âgé de 16 ans ou plus ?

|   |    |   |                 |
|---|----|---|-----------------|
| OUI, CONTINUER L'ENTREVUE .....               | 01 | D | => /LASTQ (ERR) |
| Rendez-vous (date et heure spécifiques) ..... | FX | O | => /RV          |
| Rappel (date et heure non précisées).....     | CB | O | => /RV          |
| Refus .....                                   | RE |   | => /FIN         |
| Refus catégorique.....                        | DR |   | => /FIN         |



### Q1A:

Parmi les six (6) problèmes suivants, lequel jugez-vous le plus important à régler à court terme, est-ce... ?

LIRE - 1 MENTION

|  |   |
|--|---|
| permutation -> 6.....  |   |
| ...le réchauffement climatique.....                                | 1 |
| ...les infections transmissibles sexuellement.....                 | 2 |
| ...la violence conjugale.....                                      | 3 |
| ...la toxicomanie et les dépendances (alcool, drogues et jeu)..... | 4 |
| ...les accidents de la route.....                                  | 5 |
| ...le suicide.....   | 6 |
| NSP/NRP.....   | 9 |

=> Q2

---

### Q1B:

Et quel serait le deuxième problème que vous jugez le plus important à régler à court terme, est-ce... ?

LIRE - 1 MENTION

|  |   |
|--|---|
| permutation -> 6.....  |   |
| élimination -> 6.....  |   |
| selon Q1A.....   |   |
| ...le réchauffement climatique.....                                | 1 |
| ...les infections transmissibles sexuellement.....                 | 2 |
| ...la violence conjugale.....                                      | 3 |
| ...la toxicomanie et les dépendances (alcool, drogues et jeu)..... | 4 |
| ...les accidents de la route.....                                  | 5 |
| ...le suicide.....   | 6 |
| NSP/NRP.....   | 9 |

---

### Q2:

Selon vous, combien dénombre-t-on de victimes tuées ou blessées dans les accidents de la route chaque année au Québec? Est-ce... ?  
\*\* Mettre la borne dans la catégorie inférieure

LIRE

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ... moins de 1 000.....          | 1 |
| ... entre 1 000 et 10 000.....   | 2 |
| ... entre 10 000 et 25 000.....  | 3 |
| ... entre 25 000 et 50 000.....  | 4 |
| ... entre 50 000 et 75 000.....  | 5 |
| ... entre 75 000 et 100 000..... | 6 |
| ... ou plus de 100 000.....      | 7 |
| (NE PAS LIRE) Refus.....         | 9 |

---

### Q3:

Croyez-vous que le nombre de victimes attribuable aux accidents de la route est... depuis cinq (5) ans?

LIRE

|                            |   |
|----------------------------|---|
| ... en hausse.....         | 1 |
| ... demeuré stable.....    | 2 |
| ... ou en baisse.....      | 3 |
| (NE PAS LIRE) NSP/NRP..... | 9 |

**Q4:**

Savez-vous ce qu'il en coûte pour indemniser les victimes de la route chaque année au Québec? Est-ce...?  
\*\* Mettre la borne dans la catégorie inférieure

LIRE

|   |   |
|---|---|
| ... moins de 500 millions \$ .....                | 1 |
| ... entre 500 millions \$ et 1 milliard \$ .....  | 2 |
| ... entre 1 milliard \$ et 1,5 milliard \$.....   | 3 |
| ... entre 1,5 milliard \$ et 2 milliards \$ ..... | 4 |
| ... ou plus de 2 milliards \$ .....               | 5 |
| (NE PAS LIRE) Refus .....                         | 9 |

**Q5A:**

écran [modèle 3] -> Q5E  
permutation -> Q5E

Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

Le cancer cause-t-il... de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| ... plus .....                     | 1 |
| ... à peu près le même nombre..... | 2 |
| ... ou moins.....                  | 3 |
| NSP/NRP .....                      | 9 |

**Q5B:**

Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

Le suicide cause-t-il... de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| ... plus .....                     | 1 |
| ... à peu près le même nombre..... | 2 |
| ... ou moins.....                  | 3 |
| NSP/NRP .....                      | 9 |

**Q5C:**

Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

Les accidents de travail causent-ils... de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| ... plus .....                     | 1 |
| ... à peu près le même nombre..... | 2 |
| ... ou moins.....                  | 3 |
| NSP/NRP .....                      | 9 |

**Q5D:**

Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

|  |   |
|--|---|
| Le virus de la grippe cause-t-il... de décès que les accidents de la route chaque année au Québec? |   |
| ... plus .....   | 1 |
| ... à peu près le même nombre .....  | 2 |
| ... ou moins .....   | 3 |
| NSP/NRP .....  | 9 |

---

**Q5E:**

Je vais vous poser quelques questions sur des problèmes de santé ou de sécurité. Pour chacun des problèmes, j'aimerais que vous me disiez si vous croyez qu'ils causent plus, à peu près le même nombre ou moins de décès que les accidents de la route chaque année au Québec?

|   |   |
|---|---|
| Les maladies cardio-vasculaires causent-elles... de décès que les accidents de la route chaque année au Québec? |   |
| ... plus .....  | 1 |
| ... à peu près le même nombre .....   | 2 |
| ... ou moins .....  | 3 |
| NSP/NRP .....   | 9 |

---

**Q6:**

Lorsque vous circulez sur les routes du Québec, vous sentez-vous TRÈS, ASSEZ, PEU ou PAS DU TOUT en sécurité?

|                   |   |
|-------------------|---|
| Très .....        | 1 |
| Assez .....       | 2 |
| Peu .....         | 3 |
| Pas du tout ..... | 4 |
| NSP/NRP .....     | 9 |

---

**Q7:**

Au cours de votre vie, le risque que vous soyez impliqué dans un accident avec dommages corporels (avec décès ou blessures) est-il...?

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| LIRE                        |   |
| ...très élevé .....         | 1 |
| ...élevé .....              | 2 |
| ...faible .....             | 3 |
| ...ou très faible .....     | 4 |
| (NE PAS LIRE) NSP/NRP ..... | 9 |

---

## Q8:

Quels sont les problèmes de SÉCURITÉ ROUTIÈRE que vous jugez important à régler à court terme?

\*\*\*NOTE : Faire préciser la réponse si trop générale (ex. : les autres conducteurs conduisent mal)

NE PAS LIRE - SONDEZ jusqu'à 4 mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|  |    |   |
|--|----|---|
| L'alcool au volant .....   | 01 |   |
| La vitesse.....  | 02 |   |
| Parler au téléphone cellulaire .....   | 03 |   |
| Lire ou /taper/envoyer des textos .....  | 04 |   |
| L'écoute de la radio/CD/DVD, etc. ....   | 05 |   |
| Le manque de courtoisie et/ou l'agressivité au volant (rage au volant) .....             | 06 |   |
| La drogue au volant.....   | 07 |   |
| La fatigue au volant.....  | 08 |   |
| Le non-port de la ceinture de sécurité .....   | 09 |   |
| La mauvaise ou non-utilisation des sièges d'auto pour enfants .....                      | 10 |   |
| Le non-respect du Code de la sécurité routière et/ou de la signalisation.....            | 11 | N |
| La mauvaise signalisation .....  | 12 | N |
| Le manque de surveillance policière .....  | 13 |   |
| Le mauvais entretien des routes (nid-de-poule, etc.).....                                | 14 | N |
| Les conditions des routes en hiver .....   | 15 | N |
| Les pneus d'hiver qui ne sont pas installés .....  | 16 | N |
| Les viaducs et les ponts.....  | 17 | N |
| Les travaux de construction et leurs signalisations .....                                | 18 | N |
| L'engorgement des routes.....  | 19 | N |
| Les piétons .....  | 20 | N |
| Les cyclistes .....  | 21 | N |
| Les motocyclistes .....  | 22 | N |
| Les véhicules lourds/camionneurs .....   | 23 | N |
| Le mauvais état des véhicules .....  | 24 | N |
| Les jeunes conducteurs .....   | 25 | N |
| Les conducteurs âgés.....  | 26 | N |
| Les mauvais conducteurs / les conducteurs imprudents .....                               | 27 | N |
| Les récidivistes.....  | 28 | N |
| Le car surfing .....   | 29 | N |
| Les courses de rue .....   | 30 | N |
| Les cours de conduite ne durent pas assez / Une formation inadéquate à la conduite ..... | 31 | N |
| Le manque de sensibilisation et de prévention.....                                       | 32 | N |
| Le manque d'expérience / Les conducteurs inexpérimentés.....                             | 33 | N |
| Autre (spécifiez).....   | 96 | O |
| NSP/NRP .....  | 99 | X |

---

---

**Q9:**

Parmi les groupes d'usagers de la route suivants, lequel vous semble le plus dangereux, est-ce...? Et quel serait le deuxième groupe le plus dangereux ?

LIRE - 2 MENTIONS

|  |     |
|--|-----|
| permutation -> 6.....                          | 6   |
| ... les jeunes conducteurs.....                | 1   |
| ... les conducteurs âgés.....                  | 2   |
| ... les camionneurs.....                       | 3   |
| ... les motocyclistes.....                     | 4   |
| ... les chauffeurs de taxi.....                | 5   |
| ... les cyclistes.....                         | 6   |
| (NE PAS LIRE) Aucun groupe en particulier..... | 7 X |
| NSP/NRP.....                                   | 9 X |

**Q10A:**

écran [modèle 3] -> Q10M

permutation -> Q10M

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP.....                          | 9 |

**Q10B:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

La conduite avec les facultés affaiblies par les drogues, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP.....                          | 9 |

**Q10C:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le comportement des jeunes conducteurs sur la route, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10D:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le passage sur un feu rouge, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10E:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Les excès de vitesse sur les routes, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10F:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Les conducteurs qui utilisent un téléphone cellulaire, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10G:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Les conducteurs qui lisent ou envoient un texto en conduisant, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10H:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

La fatigue au volant, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10I:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

La distraction au volant, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10J:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le manque de courtoisie des usagers de la route, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

**Q10K:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le comportement des piétons, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

---

---

**Q10L:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le comportement des cyclistes, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

---

---

**Q10M:**

Je vais vous lire des éléments en lien avec la sécurité routière. Pour chacun d'eux, dites-moi jusqu'à quel point, selon vous, il s'agit d'un problème sérieux de nos jours, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie que ce n'est pas du tout un problème et 6, que c'est un problème extrêmement sérieux.

Le comportement des conducteurs âgés sur la route, est-ce...?

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - Pas du tout un problème.....      | 1 |
| 2.....                                | 2 |
| 3.....                                | 3 |
| 4.....                                | 4 |
| 5.....                                | 5 |
| 6 - Problème extrêmement sérieux..... | 6 |
| NSP/NRP .....                         | 9 |

---

---



## Q11:

Selon vous, quels moyens devraient être privilégiés pour améliorer la sécurité routière?

NE PAS LIRE - SONDEZ jusqu'à 3 mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|   |    |   |
|---|----|---|
| Augmenter la présence policière .....   | 01 |   |
| Sensibiliser/éduquer/informer .....   | 02 |   |
| Faire plus de publicités.....   | 03 |   |
| Mettre des sanctions (lois) plus sévères .....  | 04 |   |
| Enseigner la sécurité routière à l'école .....  | 05 |   |
| Améliorer le réseau routier.....  | 06 |   |
| Augmenter l'âge minimum pour l'obtention du permis .....  | 07 | N |
| Installer plus de radars / Installer plus de radars photo .....   | 08 | N |
| Meilleure formation / Plus de cours de conduite.....  | 09 | N |
| Réduire les limites de vitesse .....  | 10 | N |
| Plus de barrages routiers .....   | 11 | N |
| Rendre les cours de conduite obligatoires .....   | 12 | N |
| Être plus sévère dans l'octroi des permis de conduire .....   | 13 | N |
| Être plus sévère contre l'alcool au volant / Zéro tolérance pour l'alcool au volant.                                  | 14 | N |
| Limiter la vitesse des véhicules.....   | 15 | N |
| Passer des examens de contrôle / des examens fréquents chez les personnes âgées.....                                  | 16 | N |
| Passer des examens médicaux aux personnes âgées .....   | 17 | N |
| Bannir / Sévir contre le téléphone cellulaire et les messages texte .....   | 19 | N |
| Repasser des examens de conduite après un certain temps .....   | 20 | N |
| Favoriser le transport en commun .....  | 21 | N |
| Être plus sévère contre la drogue au volant / Zéro tolérance pour la drogue au volant.....                            | 22 | N |
| Imposer un couvre-feu aux jeunes / Limiter la période de la journée durant laquelle les jeunes peuvent conduire ..... | 23 | N |
| Allonger le réseau des pistes cyclables .....   | 24 | N |
| Améliorer la courtoisie / Être plus courtois.....   | 25 | N |
| Améliorer la signalisation routière .....   | 26 | N |
| Chacun devrait se responsabiliser .....   | 27 | N |
| Faire respecter les limites de vitesse .....  | 28 | N |
| Autre (spécifiez).....  | 96 | O |
| Aucun moyen en particulier .....  | 97 | X |
| NSP/NRP .....   | 99 | X |

---

---

## Q12:

Vous personnellement, qu'est-ce qui vous amènerait à modifier votre comportement sur la route?

NE PAS LIRE - 1 MENTION

|  |    |   |
|--|----|---|
| Les publicités .....   | 01 |   |
| Un accident (décès ou blessures) à soi-même ou à un proche.....      | 02 |   |
| La présence policière.....   | 03 |   |
| Les amendes sévères .....  | 04 |   |
| Les points d'inaptitude.....   | 05 |   |
| Les sanctions/La perte du permis de conduire .....                   | 06 |   |
| Les conditions météo / L'état de la route.....                       | 07 | N |
| Avoir des passagers dans l'auto.....                                 | 08 | N |
| Être attentif / Être concentré sur la route.....                     | 09 | N |
| Avoir des enfants / Mes enfants .....                                | 10 | N |
| Crainte pour ma vie et celle des autres.....                         | 11 | N |
| Le comportement des autres usagers de la route .....                 | 12 | N |
| Réduire la vitesse / Respecter les limites de vitesse.....           | 14 | N |
| La courtoisie.....   | 15 | N |
| La patience .....  | 16 | N |
| La sensibilisation.....  | 20 | N |
| Je n'ai pas d'auto / Je n'ai pas de permis / Je ne conduis pas ..... | 95 | N |
| Autre (spécifiez).....   | 96 | O |
| Rien/J'ai un bon comportement/Je respecte toujours les règles.....   | 97 |   |
| NSP/NRP .....  | 99 |   |

---

## Q13:

Si la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) voulait vous sensibiliser aux problèmes de sécurité routière, quel moyen ou média d'information devrait-elle utiliser?

NE PAS LIRE - Sondez jusqu'à trois mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|   |    |   |
|---|----|---|
| Les médias sociaux (Facebook, Twitter, YouTube, blogues, etc.).....                               | 01 |   |
| Sites Internet (autre que les réseaux sociaux).....   | 02 |   |
| Radio (capsules, émissions, publicités, etc.) .....   | 03 |   |
| Télévision (capsules, émissions, publicités, etc.).....   | 04 |   |
| Journaux (quotidiens et hebdomadaires) (articles, publicités, etc.).....                          | 05 |   |
| Revue/magazines spécialisés (articles, publicités) .....  | 06 |   |
| Dépliants .....   | 07 |   |
| Affichage dans les lieux publics.....   | 08 |   |
| Aller dans les écoles.....  | 09 |   |
| Barrages policiers / Opérations policières.....   | 10 | N |
| Par la poste / Par le Publisac .....  | 11 | N |
| Publicités choc / Montrer des accidents .....   | 12 | N |
| Par téléphone / Par téléphone cellulaire (Incluant messages texte).....                           | 13 | N |
| Avec le renouvellement du permis / Avec le renouvellement de la carte<br>d'assurance maladie..... | 15 | N |
| Publicités (SAI).....   | 16 | N |
| Lors des cours de conduite / Donner des cours de conduite.....                                    | 17 | N |
| Avoir des sanctions / des lois plus sévères.....  | 19 | N |
| Augmenter le montant des amendes / Le montant des contraventions.....                             | 20 | N |
| Passer des tests / des examens fréquents .....  | 21 | N |
| Séances d'information / Contact direct.....   | 23 | N |
| Reprendre des cours / formation plus longue / cours de conduite obligatoires .....                | 24 | N |
| Rien en particulier .....   | 97 | N |
| Autre (spécifiez).....  | 96 | O |
| NSP/NRP .....   | 99 | X |

---

#### Q14:

Maintenant, je vais vous poser quelques questions concernant la SÉCURITÉ DES VÉHICULES. Si vous aviez besoin d'information sur la SÉCURITÉ des véhicules, où iriez-vous la chercher?

NE PAS LIRE - Sondez jusqu'à trois mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|   |    |   |
|---|----|---|
| Auprès du CAA.....  | 01 |   |
| Auprès des concessionnaires automobiles .....   | 02 |   |
| Auprès des fabricants de véhicules .....  | 03 |   |
| Auprès de Transports Canada .....   | 04 |   |
| Auprès du Ministère des Transports du Québec (MTQ).....   | 05 |   |
| Auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) .....                                 | 06 |   |
| Auprès de parents/amis/connaissances/médias sociaux (Facebook, Twitter, YouTube, blogues, etc.) ..... | 07 |   |
| Auprès d'un garagiste .....   | 08 |   |
| ***Sur Internet / Un site Internet (incluant Google).....   | 09 | N |
| ***La police / Un poste de police (incluant la SQ).....   | 10 | N |
| ***Télévision .....   | 11 | N |
| ***Dans les journaux (sans précisions) .....  | 12 | N |
| ***Le Guide de l'auto .....   | 13 | N |
| ***La revue Protégez-vous.....  | 15 | N |
| ***Le gouvernement (général) .....  | 16 | N |
| ***Auprès d'un Club automobile.....   | 17 | N |
| ***Par les médias (sans précisions) .....   | 18 | N |
| ***Lecture de livres (sans précisions) .....  | 19 | N |
| ***Les revues (sans précisions).....  | 20 | N |
| ***Associations de consommateurs (incluant APA ) .....  | 21 | N |
| ***Manuel d'instructions / d'entretien.....   | 22 | N |
| ***Au bureau des permis.....  | 23 | N |
| ***Auprès des écoles de conduite / moniteurs de conduite .....  | 24 | N |
| Autre (spécifiez).....  | 96 | O |
| Nulle part/je ne m'intéresse pas à ce sujet/je ne conduis pas/je n'ai pas de véhicule .....           | 97 | X |
| NSP/NRP .....   | 99 | X |

---

---

#### Q15:

Croyez-vous que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait vous informer sur la sécurité des véhicules?

|               |   |       |
|---------------|---|-------|
| Oui.....      | 1 |       |
| Non.....      | 2 | => +2 |
| NSP/NRP ..... | 9 | => +2 |

---

---

## Q16:

Sur quels sujets devrait porter cette information ? (Au besoin : ...sur la sécurité des véhicules ?)

NE PAS LIRE - Sondez jusqu'à trois mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|   |    |   |
|---|----|---|
| L'entretien du véhicule .....   | 01 |   |
| Le choix des pneus .....  | 02 |   |
| Le poids du véhicule / la puissance du véhicule.....  | 03 |   |
| Les vitres teintées .....   | 04 |   |
| La couleur des phares.....  | 05 |   |
| Les coussins gonflables.....  | 06 |   |
| Les freins.....   | 07 |   |
| Les rideaux gonflables latéraux.....  | 08 |   |
| L'appui-tête actif .....  | 09 |   |
| Le contrôle électronique de la stabilité (réduit les risques de dérapage) .....                                       | 10 |   |
| Le régulateur de vitesse intelligent (fait ralentir le véhicule lorsqu'il détecte un obstacle) .....                  | 11 |   |
| Le contrôle de la traction (système antipatinage).....  | 12 |   |
| La traction (transmission) intégrale (traction aux 4 roues).....  | 13 |   |
| La cote de sécurité des véhicules (IIHS, NHTSA).....  | 14 |   |
| Le système de freinage antiblocage (freins ABS) .....   | 15 |   |
| Le système de freinage de secours (électronique, d'urgence).....  | 16 |   |
| L'avertisseur (surveillance) d'angle mort.....  | 17 |   |
| Le système de maintien sur la voie .....  | 18 |   |
| Information sur la manière de bien conduire / La bonne façon de conduire .....  | 19 | N |
| La ceinture de sécurité .....   | 20 | N |
| Les défauts de fabrication/ Les campagnes de rappel .....   | 21 | N |
| La fiabilité des modèles .....  | 22 | N |
| La fabrication / La conception des modèles .....  | 24 | N |
| L'inspection du véhicule / La vérification du véhicule.....   | 25 | N |
| La mécanique / Les problèmes mécaniques .....   | 26 | N |
| Les sièges d'auto pour enfants / bébés.....   | 27 | N |
| La conduite hivernale .....   | 28 | N |
| L'âge du véhicule .....   | 29 | N |
| Les nouvelles lois / Les changements de lois.....   | 30 | N |
| Éliminer / Enlever les véhicules âgés de la circulation .....   | 31 | N |
| Donner des cours de conduite .....  | 32 | N |
| Le Code de la sécurité routière.....  | 33 | N |
| Les effets de l'alcool et de la drogue au volant.....   | 34 | N |
| Quoi faire si on a un accident / Que faire en cas d'accident .....  | 35 | N |
| L'effet de la vitesse / L'effet de l'excès de vitesse .....   | 36 | N |
| L'importance de la courtoisie au volant / Les dangers de l'agressivité au volant ...                                  | 38 | N |
| Statistiques sur les accidents et leurs causes .....  | 40 | N |
| La sécurité des véhicules (sans précisions) .....   | 41 | N |
| L'état général du véhicule.....   | 42 | N |
| La qualité de fabrication des véhicules (incluant : points forts et points faibles)...                                | 43 | N |
| La sécurité / conseils de sécurité (SAI).....   | 44 | N |
| La visibilité du véhicule (visibilité avant / arrière, visibilité 3/4 arrière, présence d'angles morts) .....         | 46 | N |
| L'impact des conditions routières / des types de routes sur la conduite (incluant l'impact des conditions météo)..... | 47 | N |
| Tout.....   | 95 | N |
| Autre (spécifiez).....  | 96 | O |
| NSP/NRP .....   | 99 | X |

**Q17:**

Si demain vous deviez acheter une automobile neuve ou usagée, est-ce que la sécurité ferait partie de vos critères dans le choix du véhicule?

|               |   |       |
|---------------|---|-------|
| Oui.....      | 1 |       |
| Non.....      | 2 | => +2 |
| NSP/NRP ..... | 9 | => +2 |

---

---

## Q18:

Quels éléments de sécurité prendriez-vous en compte?

NE PAS LIRE - Sondez jusqu'à trois mentions - RELANCEZ pour l'obtention de plus d'une mention

|  |    |   |
|--|----|---|
| La solidité du véhicule .....  | 01 |   |
| La qualité des pneus .....   | 02 |   |
| Bonne visibilité .....   | 03 |   |
| La couleur des phares.....   | 04 |   |
| Les coussins gonflables.....   | 05 |   |
| Les freins.....  | 06 |   |
| Les rideaux gonflables latéraux.....   | 07 |   |
| L'appui-tête actif .....   | 08 |   |
| Le contrôle électronique de la stabilité (réduit les risques de dérapage) .....  | 09 |   |
| Le régulateur de vitesse intelligent (fait ralentir le véhicule lorsqu'il détecte un obstacle).....                              | 10 |   |
| Le contrôle de la traction (système antipatinage).....   | 11 |   |
| La traction (transmission) intégrale (traction aux 4 roues).....   | 12 |   |
| La cote de sécurité des véhicules (IIHS, NHTSA).....   | 13 |   |
| Le système de freinage antiblocage (freins ABS).....   | 14 |   |
| Le système de freinage de secours (électronique, d'urgence).....   | 15 |   |
| L'avertisseur (surveillance) d'angle mort.....   | 16 |   |
| Le système de maintien sur la voie .....   | 17 |   |
| ***Les ceintures de sécurité .....   | 18 | N |
| ***La taille / le poids du véhicule .....  | 19 | N |
| ***L'intégrité et la solidité de la carrosserie / Carrosserie renforcée / Absence de rouille.....                                | 20 | N |
| ***Le moteur (la qualité / l'architecture / la cylindrée / la puissance / l'état / le son / incluant aussi la consommation)..... | 21 | N |
| ***Une bonne mécanique / Une mécanique en bon état.....  | 22 | N |
| ***Une bonne tenue de route / Une bonne stabilité (général).....   | 23 | N |
| ***La structure et le châssis du véhicule .....  | 24 | N |
| ***Critiques positives sur la sécurité du véhicule / Réputation .....  | 26 | N |
| ***Véhicule en bonne condition / Bon état général du véhicule (incluant : un véhicule qui n'a pas été accidenté) .....           | 28 | N |
| ***Le confort et espace intérieur (incluant les sièges).....   | 29 | N |
| ***La fiabilité en général.....  | 30 | N |
| ***L'inspection du véhicule / Vérification du véhicule .....   | 31 | N |
| ***La qualité de la construction / de l'assemblage / de la fabrication du véhicule .....   | 32 | N |
| ***L'âge / L'année / Le millésime du véhicule .....  | 33 | N |
| ***La qualité du véhicule .....  | 34 | N |
| ***La direction du véhicule.....   | 35 | N |
| ***La facilité de conduite du véhicule.....  | 36 | N |
| ***La sécurité du véhicule (sans précisions) .....   | 37 | N |
| ***Aides et dispositifs d'assistance pour la marche arrière (caméra, témoin sonore...).....                                      | 38 | N |
| ***Équipement de sécurité et installations pour enfants (points d'ancrages pour siège d'enfant, serrure de sécurité...) .....    | 39 | N |
| ***Les qualités hivernales du véhicule.....  | 40 | N |
| ***La marque du véhicule / Le constructeur automobile .....  | 42 | N |
| ***La vitesse du véhicule .....  | 43 | N |
| ***Tout (sans précisions) .....  | 95 | N |
| Autre (spécifiez).....   | 96 | O |
| NSP/NRP .....  | 99 | X |

**TITUL:**

Déterminez-vous un permis de conduire valide au Québec? (Incluant temporaire, probatoire)

|               |   |
|---------------|---|
| Oui.....      | 1 |
| Non.....      | 2 |
| NSP/NRP ..... | 9 |

**AGE:*****DONNÉES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES***

Nous terminons avec quelques questions pour classification, mais avant, je tiens à vous remercier du temps que vous m'avez consacré jusqu'à maintenant, votre collaboration est grandement appréciée.<br><br>Dans laquelle des catégories d'âge suivantes vous situez-vous? Est-ce...?

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

**SCOL:**

À quel niveau se situe la dernière année de scolarité que vous avez terminée ? Est-ce...?

|  |   |
|--|---|
| LIRE   |   |
| ... Primaire (7 ans ou moins) .....  | 1 |
| ... Secondaire (DES de formation générale ou professionnelle (8 à 12 ans)) .....   | 2 |
| ... Collégial (DEC de formation préuniversitaire, de formation technique, certificats (CEP), attestations (AEC) ou diplômes de perfectionnement (DEP)) ..... | 3 |
| ... Universitaire certificats et diplômes .....  | 4 |
| ... Universitaire 1<sup>er</sup> cycle Baccalauréat (incluant cours classique) .....   | 5 |
| ... Universitaire 2<sup>e</sup> cycle Maîtrise .....   | 6 |
| ... Universitaire 3<sup>e</sup> cycle Doctorat .....   | 7 |
| Refus .....  | 9 |

**LANGU:**

Quelle est la langue que vous parlez le plus souvent à la maison?

\*(Si deux également, mettre la langue d'entrevue)

|                |   |
|----------------|---|
| Anglais .....  | 1 |
| Français ..... | 2 |
| Autre .....    | 3 |
| Refus .....    | 9 |

**REVEN:**

Parmi les catégories suivantes, laquelle reflète le mieux le REVENU total avant impôt de tous les membres de votre foyer pour l'année 2009, est-ce...? Mettre la borne dans la catégorie inférieure.

LIRE

|   |   |
|---|---|
| ... moins de 20 000 \$ .....            | 1 |
| ... entre 20 000 \$ et 40 000 \$ .....  | 2 |
| ... entre 40 000 \$ et 60 000 \$ .....  | 3 |
| ... entre 60 000 \$ et 80 000 \$ .....  | 4 |
| ... entre 80 000 \$ et 100 000 \$ ..... | 5 |
| ... ou plus de 100 000 \$ .....         | 6 |
| (NE PAS LIRE) Refus .....               | 9 |

---

---

**SEXE:**

Indiquez le sexe du répondant:

|            |   |
|------------|---|
| Homme..... | 1 |
| Femme..... | 2 |

---

---

**INT99:**

LÉGER MARKETING VOUS REMERCIE 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."

Complété ..... CO D => /FIN

---

---