



Résultats de 2007 à 2015 de l'enquête sur la distraction au volant et le port de la ceinture de sécurité

Mario Montégiani, stat. ASSQ
Service de la recherche en sécurité routière
Direction de la recherche et du développement en sécurité routière
Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière | SAAQ

Décembre 2016

Légende

ND : Donnée non disponible

--- : Information inexistante

∴ : Strate exclue de la production des résultats, information n'ayant pas lieu de figurer ($n < 5$)

99,9 % : Résultats donnés à titre indicatif seulement, parce que le nombre d'observations pour cette strate est inadéquat ($5 \leq n < 30$)

Notez que la somme des proportions associées à une question peut différer de 100 % en raison des arrondis.

Estimation et rédaction du rapport : Mario Montégiani, stat. ASSQ

Laurence Dubois, stagiaire

Révision du texte : Sylvie Drapeau

RÉSULTATS DE 2007 À 2016 DE L'ENQUÊTE SUR LA DISTRACTION AU VOLANT ET LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

INTRODUCTION

Même si la distraction au volant demeure un phénomène difficilement quantifiable, il est possible d'affirmer qu'elle est la cause de plusieurs accidents. Au Québec, la distraction est très souvent mentionnée comme « cause principale » des accidents avec dommages corporels. La distraction au volant peut se produire chaque fois que l'attention du conducteur est déviée de la conduite, activité à laquelle il doit consacrer toute sa vigilance. L'évolution de ce phénomène de 2007 à 2015 sera présentée dans ce rapport.

Encore aujourd'hui, plus de 30 % des conducteurs et des passagers morts dans des accidents de la route n'étaient pas attachés. Le port de la ceinture de sécurité contribue à sauver des vies et à diminuer la gravité des blessures. Comment évolue cette mesure de sécurité au Québec? La comparaison des résultats des enquêtes menées de 2007 à 2015 donnera un aperçu de l'évolution du taux de port de la ceinture de sécurité.

Les taux de distraction au volant et de port de la ceinture seront analysés selon différents regroupements : régions, environnements, périodes de la journée et moments de la semaine.

Notons qu'au cours des années, plusieurs modifications ont été apportées aux informations collectées, principalement en ce qui concerne la nature des sources de distraction. Le nombre de sites, les régions visitées et la durée de l'enquête sont aussi des paramètres qui ont varié dans le temps.

1 Méthodologie

Les huit éditions des enquêtes sur la distraction au volant et le port de la ceinture de sécurité ont eu lieu pendant le mois de juillet. Le nombre de journées d'observation a varié d'une édition à l'autre; les plus longues enquêtes ont duré 15 jours et les plus courtes, 5 jours. À chaque édition, il y a eu entre quatre et huit observateurs. La première édition, en 2007, s'est déroulée dans 5 régions du Québec, les éditions 2008, 2009, 2011, 2013 et 2015, dans 10 régions, et celles de 2010 et de 2012, dans 6 régions. Pour toutes les versions des enquêtes, les observations ont été faites du mercredi au dimanche de 8 h à 21 h, ce qui a permis de recueillir de l'information sur l'ensemble des moments de la semaine jugés intéressants pour l'analyse.

1.1 Population étudiée

Les enquêtes sur la distraction au volant visent l'ensemble des automobilistes qui circulent sur les routes du Québec. L'enquête sur le port de la ceinture de sécurité vise l'ensemble des personnes de plus de cinq ans occupant les sièges avant des véhicules. Pour les deux enquêtes, on a exclu de la population les occupants des véhicules suivants : les taxis, les autobus, les camions et les motocyclettes.

Pour chacune des enquêtes, des estimations sont produites pour chaque région visitée et une estimation globale est faite pour l'ensemble du Québec. En ce qui concerne l'enquête sur le port de la ceinture de sécurité, on estime le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs et celui des passagers. De plus, on estime le taux global, c'est-à-dire le taux de port de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des deux groupes.

Notons que certaines des 17 régions administratives qui composent le Québec n'ont pas été visitées à chaque édition et que quelques-unes n'ont jamais été visitées. Par conséquent, il n'est pas toujours possible de comparer certains résultats régionaux sur plusieurs années. Cela implique également que les estimations provinciales présentent une grande variation.

1.2 Collecte des données

Pour ces enquêtes, la collecte des données a été faite par observation des automobilistes et des passagers (siège avant). La durée d'observation à un même site s'est limitée à 1 h 30 min. Les personnes qui ont fait la collecte des observations (observateurs) ne posaient aucune question directement aux automobilistes et aux passagers. Cette méthode évite de faire face au refus de collaboration des personnes observées. Par contre, elle augmente l'imprécision de certaines estimations, comme celle du taux de conducteurs distraits par une oreillette (un dispositif difficile à voir).

Pour les enquêtes sur la distraction au volant et le port de la ceinture de sécurité, l'unité que l'on échantillonne est le site d'observation. Les données que l'on collecte sont les suivantes : la proportion de conducteurs soumis à certaines sources de distraction et les proportions de conducteurs et de passagers qui portent la ceinture de sécurité. Par exemple, on calcule la

proportion de conducteurs soumis à certaines sources de distraction pour un site d'observation en divisant le nombre de conducteurs distraits que l'on y observe par le nombre total de conducteurs qui y sont observés.

1.3 Estimation

On a observé que les comportements des conducteurs et des passagers varient en fonction d'un ensemble de facteurs (environnement, période de la journée, moment de la semaine, etc.), mais les tests d'indépendance (khi carré) ont montré que c'est en fonction du facteur région qu'ils varient le plus fortement. Ainsi, le présent rapport présentera les formules permettant d'estimer les taux provinciaux pondérés selon le facteur région. Mentionnons qu'une approche pour produire les estimations régionales pondérées selon l'environnement (autoroute, milieu rural, milieu urbain) a été envisagée. Toutefois, elle a été rejeté puisque cette méthode était plus complexe et que les gains de précision étaient très faibles, voire nuls.

Les formules sont les mêmes pour les deux enquêtes. Ainsi, afin que la présentation soit allégée, la variable y_j représentera, pour un site d'observation j , soit la proportion de distraction au volant, soit la proportion de port de la ceinture de sécurité.

1.3.1 *Plan d'échantillonnage*

Le plan de sondage est un plan par grappes à deux niveaux avec échantillonnage aléatoire simple aux deux niveaux. L'unité primaire d'échantillonnage est la région et l'unité secondaire d'échantillonnage est le site d'observation. Comme cela est mentionné plus haut, les résultats seront pondérés selon la population des régions visitées. La variable α_i représente le rapport entre la population de la région i et la population du Québec. On suppose que la proportion du nombre de sites d'observation dans la région i est égale à α_i .

1.3.2 *Estimation régionale*

Tous les sites d'observation d'une même région ont la même probabilité d'être sélectionnés (le même poids). On remarque que cette estimation est simplement une moyenne des taux observés dans la région. La formule de l'estimateur du taux régional et la formule de la variance de ce taux se trouvent ci-dessous :

$$\bar{y}_i = \frac{1}{m_i} \sum_{j \in S_i} y_{ij}$$

$$v(\bar{y}_i) = \frac{1 - f_2}{m_i} \sum_{j \in S_i} \frac{(y_{ij} - \bar{y}_i)^2}{m_i - 1}$$

où

- y_{ij} est le taux observé au site d'observation j qui se trouve dans la région i
- m_i est le nombre de sites échantillonnés dans la région i
- f_2 est la fraction de sondage au deuxième niveau (on peut l'approximer par zéro)
- S_i est l'ensemble des m_i sites qui composent l'échantillon dans la région i

1.3.3 Estimation globale

Le poids de chaque unité d'échantillonnage varie en fonction de la région où elle se trouve. On obtient le poids d'un site d'observation avec la formule ci-dessous :

$$w_{ij} = \frac{\alpha_i N M}{n m_i}$$

Pour entrer les poids dans un logiciel de traitement de données, puisqu'on estime la moyenne, on peut fixer la valeur du nombre total de sites (par exemple $M = 100\,000$). La variance de l'estimateur du taux moyen sera estimée à l'aide d'une formule où l'on suppose que les unités primaires sont tirées « avec remise ». Cette méthode surestime la variance. La formule de l'estimateur du taux global et la formule de la variance (estimée) de ce taux sont indiquées ci-dessous :

$$\bar{y} = \frac{\sum_{i \in S} \alpha_i \bar{y}_i}{\sum_{i \in S} \alpha_i}$$

$$\hat{v}(\bar{y}) = \frac{n(1 - f_1)}{(n - 1)(\sum_{i \in S} \alpha_i)^2} \sum_{i \in S} \left(\alpha_i (\bar{y}_i - \bar{y}) - \frac{1}{n} \sum_{i \in S} \alpha_i (\bar{y}_i - \bar{y}) \right)^2$$

où

- \bar{y}_i est le taux moyen estimé dans la région i
- m_i est le nombre de sites échantillonnés dans la région i
- M est le nombre total de sites donnés par la formule
- n est le nombre de régions échantillonnées
- N est le nombre total de régions au Québec
- f_1 est la fraction de sondage au premier niveau
- S est l'ensemble des n régions qui composent l'échantillon

1.4 Caractéristiques de l'échantillon

Le nombre de sites observés varie à chaque version de l'enquête. L'édition de 2007 est celle où le nombre de sites est le plus petit (94) et celle de 2011, celle où le nombre de sites est le plus grand (230).

À chaque version des enquêtes, le nombre de sites d'observation échantillonnés n'est pas homogène dans toutes les régions. Généralement, les régions de la Capitale-Nationale, de Montréal et de Chaudière-Appalaches fournissent le nombre de sites d'observation le plus élevé. Par ailleurs, la région de la Capitale-Nationale est celle où l'on observe le plus grand nombre de conducteurs et de passagers, et cela, à chaque édition. L'édition de 2012 est celle où l'on observe le moins de conducteurs et de passagers, cela en raison du petit nombre de jours qu'a duré l'enquête (cinq). Les sites d'observation sont rarement en milieu rural.

Tableau 1.1 – Caractéristiques de l'échantillon des conducteurs

	Nombre de conducteurs observés							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015
Région								
Bas-Saint-Laurent	---	8 254	8 113	---	9 885	---	7 018	15 611
Saguenay–Lac-Saint-Jean	7 266	4 142	8 698	5 017	13 237	5 857	8 437	10 051
Capitale-Nationale	31 669	29 584	23 587	28 473	28 374	20 659	32 126	24 363
Mauricie	7 950	6 069	10 974	---	22 013	---	16 482	17 978
Estrie	5 270	6 112	5 996	---	6 822	---	12 585	7 431
Montréal	8 360	5 290	14 068	7 872	11 292	3 678	12 899	12 870
Outaouais	---	6 506	12 733	6 083	11 895	3 219	12 457	16 249
Chaudière-Appalaches	---	23 436	9 476	20 909	21 436	11 298	22 637	18 340
Montréal	---	4 343	12 020	---	20 638	---	20 742	15 468
Centre-du-Québec	---	11 176	14 942	12 908	7 508	9 445	12 886	7 643
Environnement								
Urbain	42 476	73 788	90 787	54 759	102 156	37 660	111 323	103 121
Rural	403	7 732	3 076	---	4 836	---	4 359	5 187
Autoroute	17 636	23 392	26 744	26 503	46 108	16 496	42 587	37 696
Période de la journée								
8 h – 10 h	9 909	10 249	13 764	5 772	14 734	6 242	14 299	16 144
11 h – 13 h	9 742	21 540	32 363	18 790	37 684	8 706	38 769	37 760
13 h – 15 h	17 527	30 122	21 545	22 072	34 487	13 572	35 543	29 469
17 h – 19 h	13 499	33 255	41 346	20 916	47 595	13 586	52 409	47 003
19 h – 21 h	9 838	9 746	11 589	13 712	18 600	12 050	17 249	15 628
Moment de la semaine								
Semaine	36 448	65 396	82 802	47 257	108 195	34 122	113 260	96 028
Fin de semaine	24 067	39 516	37 805	34 005	44 905	20 034	45 009	49 976
Total	60 515	104 912	120 607	81 262	153 100	54 156	158 269	146 004

Tableau 1.2 – Caractéristiques de l'échantillon des sites de collecte

	Nombre de sites de collecte							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015
Région								
Bas-Saint-Laurent	---	12	22	---	22	---	22	24
Saguenay–Lac-Saint-Jean	14	12	24	12	26	12	26	23
Capitale-Nationale	39	42	34	24	34	24	32	32
Mauricie	14	12	24	---	24	---	24	23
Estrie	12	12	12	---	12	---	12	12
Montréal	14	12	26	12	26	12	25	23
Outaouais	---	12	22	10	22	12	21	20
Chaudière-Appalaches	---	36	16	22	28	24	28	28
Montérégie	---	12	26	---	26	---	26	25
Centre-du-Québec	---	12	24	12	12	12	12	11
Environnement								
Urbain	80	132	185	76	180	76	182	175
Rural	1	26	13	---	14	---	13	11
Autoroute	12	16	32	16	38	20	36	35
Période de la journée								
8 h – 10 h	19	22	29	16	28	19	27	27
11 h – 13 h	13	30	61	18	60	17	63	59
13 h – 15 h	22	46	50	18	52	18	49	51
17 h – 19 h	20	52	69	20	68	21	67	63
19 h – 21 h	19	24	21	20	24	21	22	21
Moment de la semaine								
Semaine	54	120	144	56	144	63	144	135
Fin de semaine	39	54	86	36	88	33	84	86
Total	93	174	230	92	232	96	228	221

2 Résultats de l'enquête sur la distraction au volant

Les taux globaux de distraction au volant sont pondérés selon la population de chaque région. Étant donné que les régions visitées ne sont pas les mêmes à chaque version de l'enquête, il n'est pas possible de comparer toutes les estimations régionales sur plusieurs années. En plus, certains éléments concernant l'observation des conducteurs ont évolué au fil des enquêtes.

En effet, les observateurs ont commencé à noter la distraction « oreillette » à partir de la version 2009 de l'enquête et la distraction « texto » indépendamment de la distraction « téléphone » à partir de 2012. De plus, la façon de noter les sources de distraction autres que les quatre principales (téléphone, cigarette, manger et boire) a varié au fil du temps. Lors de la première version de l'enquête (2007), les observateurs notaient seulement que la source de distraction était « autre », sans la décrire. De 2008 à 2010, ils devaient prendre des notes pour déterminer les plus fréquentes, et les informations étaient recodées par la suite. Finalement, depuis 2011, des codes structurés facilitent l'identification des autres sources de distraction.

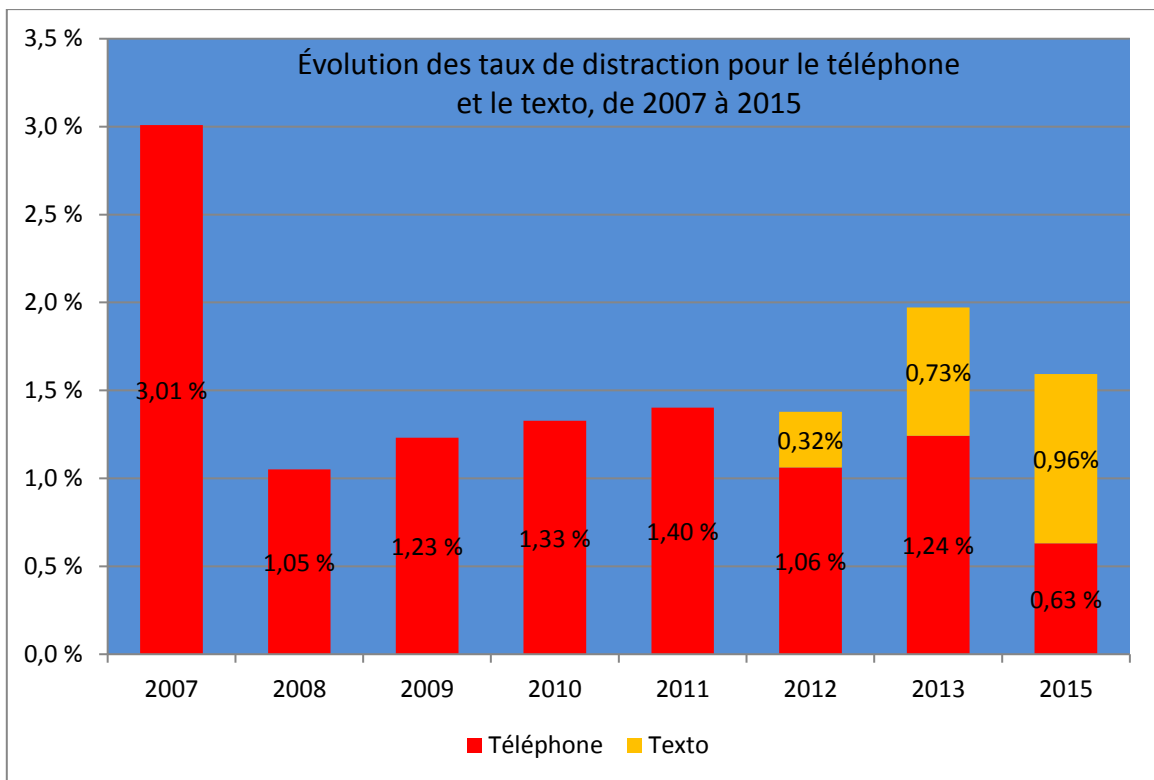
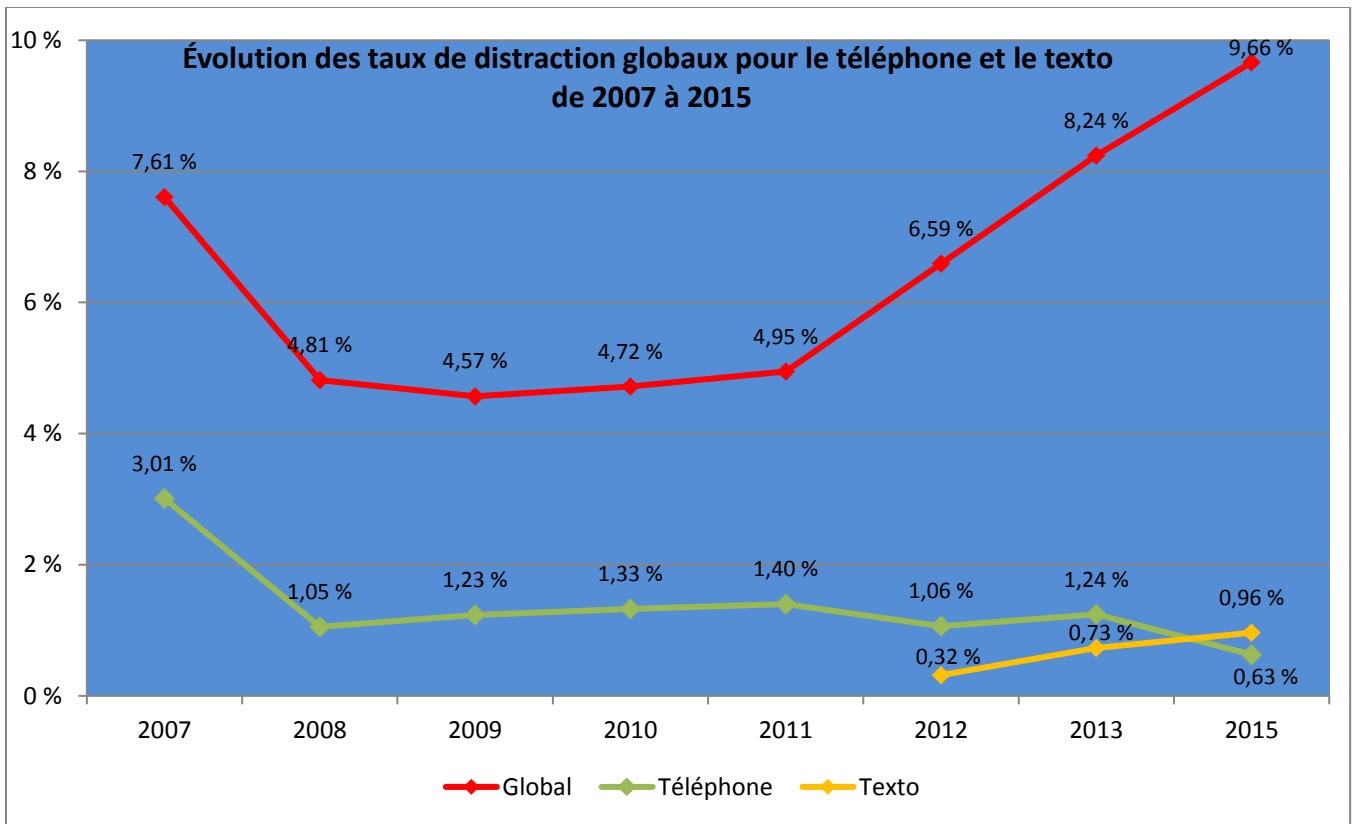
2.1 Résultats globaux

Le tableau 2.1 présente les résultats pondérés selon les régions de l'enquête sur la distraction au volant pour l'ensemble du Québec de 2007 à 2015. Les principaux taux de distraction, selon la source, sont indiqués dans ce tableau.

Tableau 2.1 – Estimation des taux de distraction au volant, de 2007 à 2015

Année	Taux de distraction							
	Global	Téléphone	Cigarette	Boire	Manger	Autre	Oreillette	Texto
2007	7,61 %	3,01 %	2,15 %	0,55 %	0,48 %	1,30 %	---	---
2008	4,81 %	1,05 %	2,30 %	0,36 %	0,48 %	0,60 %	---	---
2009	4,57 %	1,23 %	1,63 %	0,29 %	0,40 %	0,42 %	---	--
2010	4,72 %	1,33 %	1,69 %	0,45 %	0,34 %	0,66 %	0,23 %	---
2011	4,95 %	1,40 %	1,94 %	0,46 %	0,37 %	0,47 %	0,22 %	---
2012	* 6,59 %	1,06 %	1,67 %	0,54 %	0,39 %	2,14 %	0,44 %	0,32 %
2013	8,24 %	1,24 %	1,40 %	0,39 %	0,39 %	3,84 %	0,21 %	0,73 %
2015	9,66 %	0,63 %	1,22 %	0,44 %	0,46 %	5,52 %	0,23 %	0,96 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.



2.2 Résultats régionaux

Tableau 2.2 – Estimation des taux de distraction globaux au volant selon la région, de 2007 à 2015

Région	Taux de distraction								Moyenne 2011-2015
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	
Bas-Saint-Laurent	---	3,42 %	4,66 %	---	6,46 %	---	4,88 %	4,77 %	5,37 %
Saguenay–Lac-Saint-Jean	5,75 %	4,42 %	4,07 %	4,72 %	6,02 %	7,62 % *	3,87 % *	6,06 %	5,89 %
Capitale-Nationale	5,24 %	4,23 %	4,31 %	4,49 %	3,48 % *	6,74 %	9,94 %	8,29 %	7,11 %
Mauricie	7,93 %	6,48 % *	4,35 %	---	6,30 %		3,72 %	5,30 %	5,11 %
Estrie	6,39 %	5,36 %	5,54 %	---	7,29 %		6,13 % *	12,00 %	8,47 %
Montréal	10,36 % *	5,55 %	4,52 %	4,35 %	5,41 %	6,15 % *	10,22 %	10,07 %	7,96 %
Outaouais	---	9,63 % *	5,97 %	8,37 % *	4,06 % *	8,68 %	10,29 %	9,41 %	8,11 %
Chaudière-Appalaches	---	3,84 %	3,72 %	4,19 %	3,47 % *	6,62 %	5,98 % *	9,78 %	6,46 %
Montérégie	---	4,51 %	4,73 %	---	5,00 %		7,31 % *	11,68 %	8,00 %
Centre-du-Québec	---	3,39 %	4,15 % *	5,95 %	6,07 %	4,70 %	5,95 % *	10,26 %	6,75 %
Ensemble du Québec	7,61 %	4,81 %	4,57 %	4,72 %	4,95 % *	6,59 %	8,24 %	9,66 %	7,36 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.

2.3 Résultats selon diverses caractéristiques

Types d'environnement

On a observé que le taux de distraction est conditionné par le type d'environnement où la conduite a lieu. Cela suggère que la même personne pourrait agir différemment selon l'endroit où elle conduit ou selon les conditions de circulation. L'enquête a des points de collecte pour trois types d'environnement : autoroute, milieu urbain et milieu rural.

Tableau 2.3 – Estimation du taux de distraction global au volant selon le type d'environnement, de 2007 à 2015

Année	Type d'environnement			Global
	Autoroute	Milieu urbain	Milieu rural	
2007	4,13 %	8,11 %	9,18 %	7,61 %
2008	2,47 %	* 5,07 %	* 4,77 %	4,81 %
2009	3,47 %	4,62 %	5,81 %	4,57 %
2010	3,64 %	4,90 %	---	4,72 %
2011	3,04 %	5,23 %	4,67 %	4,95 %
2012	* 6,77 %	* 6,55 %	---	* 6,59 %
2013	5,89 %	* 8,51 %	9,65 %	8,24 %
2015	5,89 %	*10,22 %	8,65 %	9,66 %
Moyenne 2011-2015	5,40 %	7,63 %	7,66 %	7,36 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.

Périodes de la journée

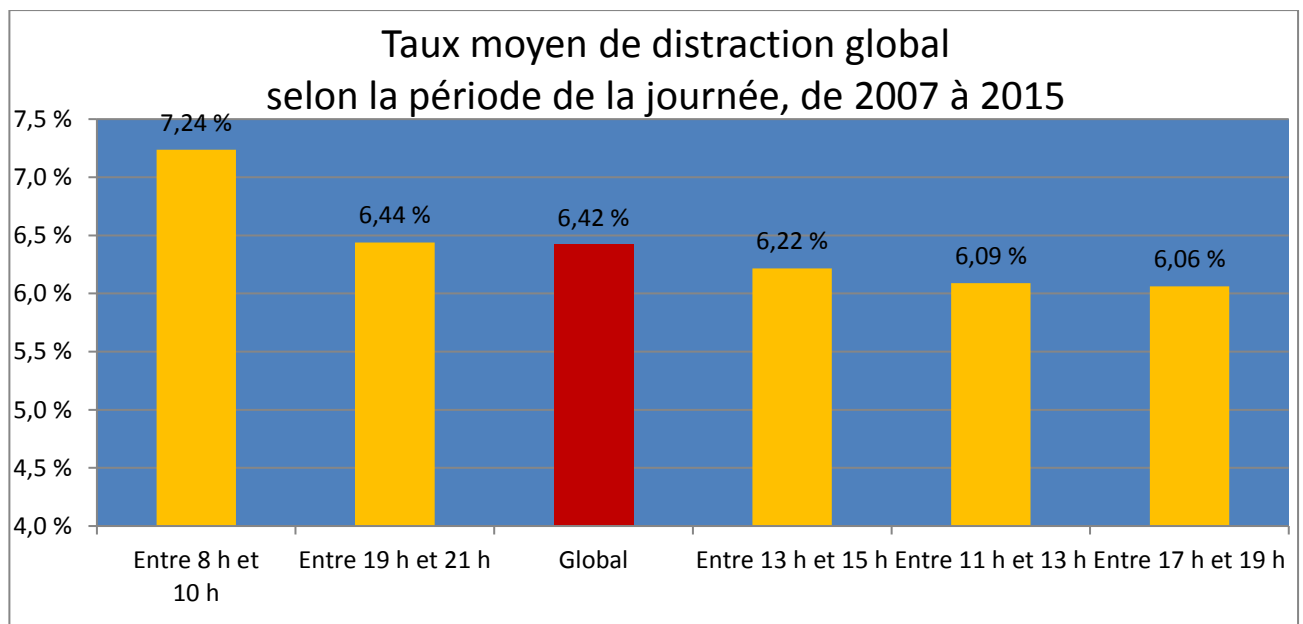
Dans une volonté de couvrir toutes les conditions de circulation, les observations de l'enquête ont été effectuées à différentes périodes de la journée : entre 8 h et 10 h, entre 11 h et 13 h, entre 13 h et 15 h, entre 17 h et 19 h et entre 19 h et 21 h.

Le tableau 2.4 montre que la période comprise entre 8 h et 10 h est celle où le taux de distraction est, le plus souvent, le plus élevé. Il révèle également que c'est entre 11 h et 13 h et entre 17 h et 19 h que la moyenne des taux de distraction, de 2007 à 2015, est la plus basse.

Tableau 2.4 – Estimation du taux de distraction global au volant selon la période de la journée, de 2007 à 2015

Année	Période de la journée					Global
	Entre 8 h et 10 h	Entre 11 h et 13 h	Entre 13 h et 15 h	Entre 17 h et 19 h	Entre 19 h et 21 h	
2007	7,56 %	6,64 %	7,41 %	7,78 %	8,30 %	7,61 %
2008	5,84 %	* 3,58 %	* 5,21 %	* 4,40 %	* 5,23 %	4,81 %
2009	4,71 %	5,07 %	4,81 %	4,18 %	* 3,80 %	4,57 %
2010	5,90 %	4,13 %	4,19 %	3,93 %	* 5,67 %	4,72 %
2011	5,42 %	4,92 %	5,03 %	4,76 %	4,64 %	4,95 %
2012	7,94 %	7,17 %	5,35 %	5,88 %	* 6,78 %	* 6,59 %
2013	10,21 %	8,13 %	* 7,74 %	* 7,90 %	7,68 %	8,24 %
2015	10,31 %	9,08 %	10,00 %	9,67 %	9,41 %	9,66 %
Moyenne 2011-2015	8,47 %	7,33 %	7,03 %	7,05 %	7,13 %	7,36 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.



Moment de la semaine

L'observation du tableau 2.5 permet de constater que le taux de distraction au volant varie en fonction du moment de la semaine. Pour cette enquête, la semaine est divisée en deux moments : la semaine (du lundi au vendredi) et la fin de semaine (samedi et dimanche).

Tableau 2.5 – Estimation du taux de distraction global au volant selon le moment de la semaine, de 2007 à 2015

Année	Moment de la semaine		Global
	Fin de semaine	Semaine	
2007	6,36 %	8,49 %	7,61 %
2008	* 3,80 %	* 5,26 %	4,81 %
2009	4,35 %	4,71 %	4,57 %
2010	4,73 %	4,71 %	4,72 %
2011	4,79 %	5,05 %	4,95 %
2012	6,26 %	* 6,75 %	* 6,59 %
2013	* 9,02 %	7,78 %	8,24 %
2015	9,39 %	* 9,85 %	9,66 %
Moyenne 2011-2015	7,37 %	7,36 %	7,36 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.

2.4 Sources de distraction

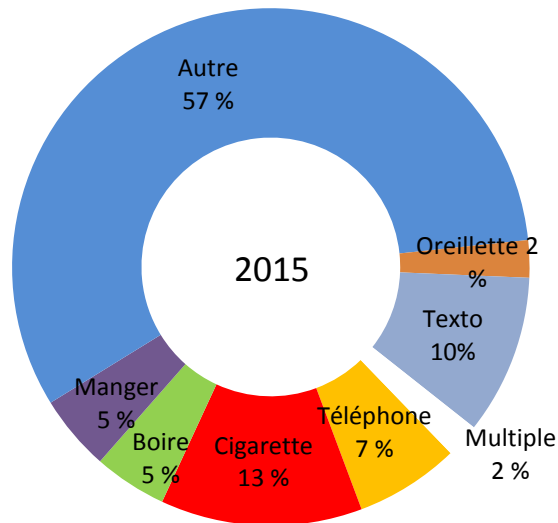
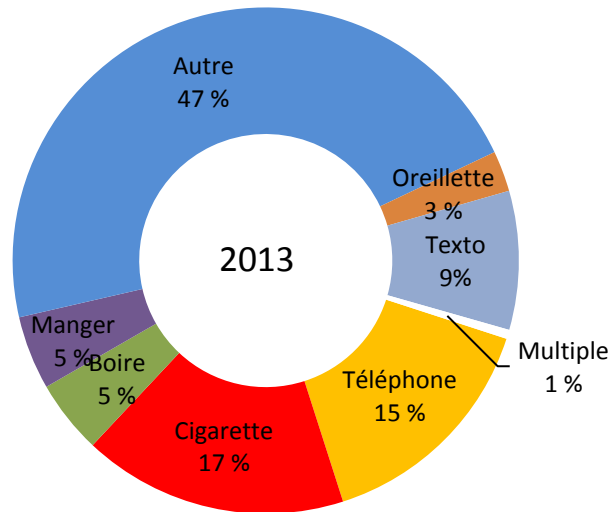
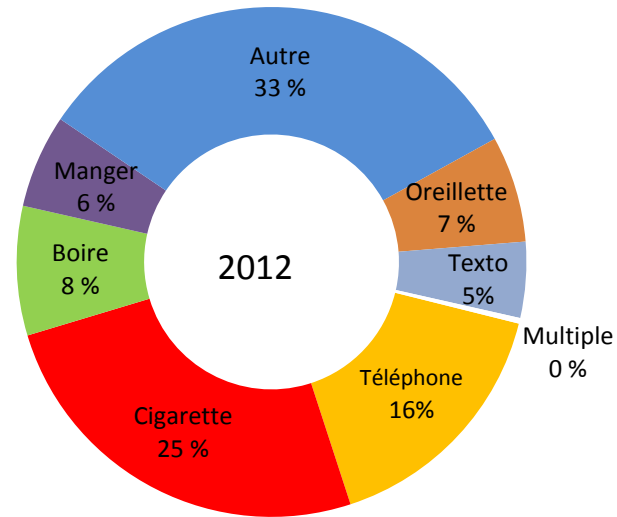
On remarque que le profil des sources de distraction autres que les quatre principales varie beaucoup d'une version de l'enquête à l'autre. Depuis 2012, une quarantaine de sources de distraction sont définies et codées, pour une meilleure couverture des distractions d'autres sources

Ainsi, depuis 2012, on connaît davantage la nature des sources de distraction « autres » (autres que les quatre principales : téléphone, cigarette, manger et boire) dont l'importance s'accroît.

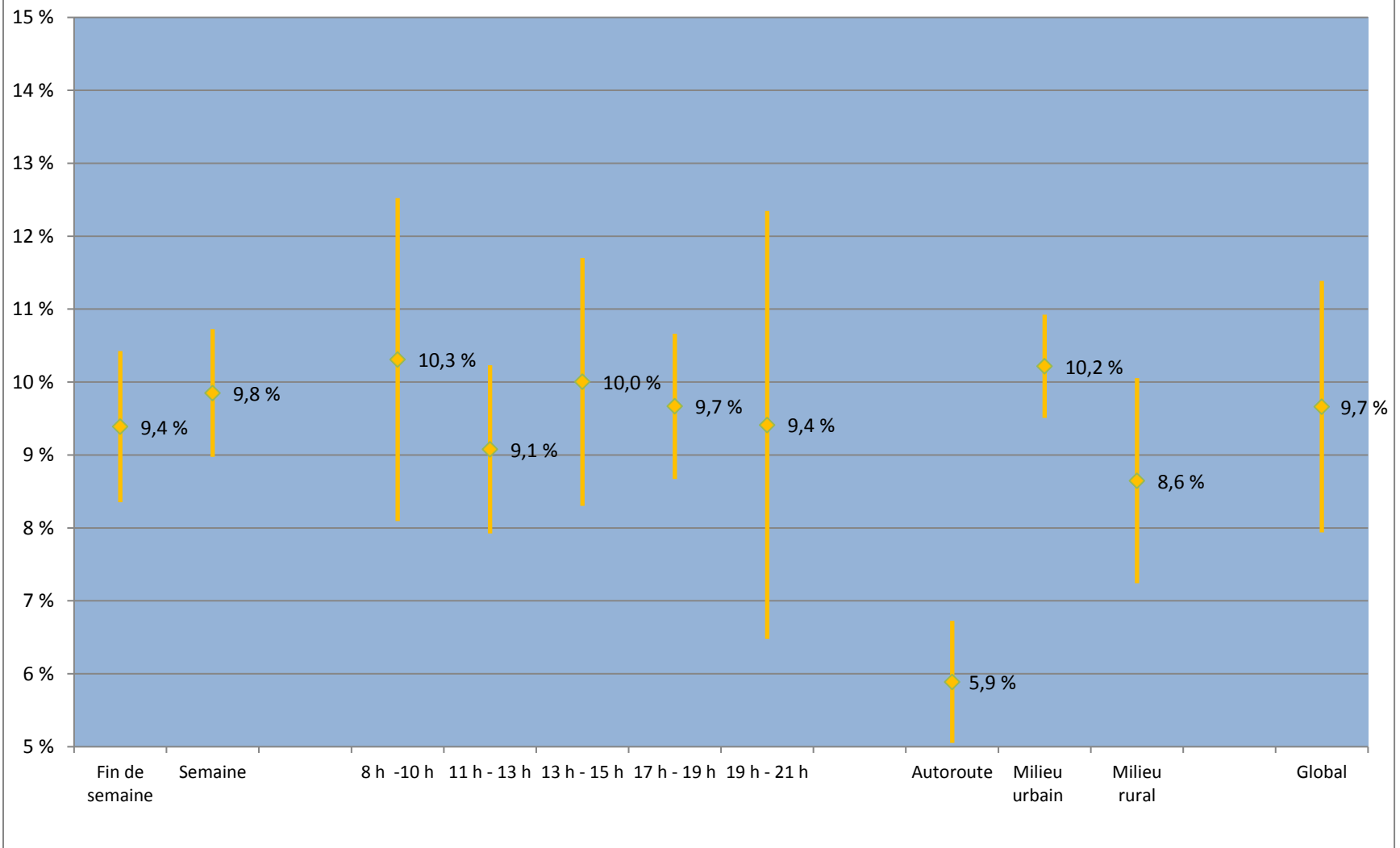
On voit que les sources de distraction autres occupent une part plus importante dans le taux de distraction global.

Parmi les autres sources de distraction, on trouve notamment le GPS, les animaux, les autres appareils électroniques et la radio.

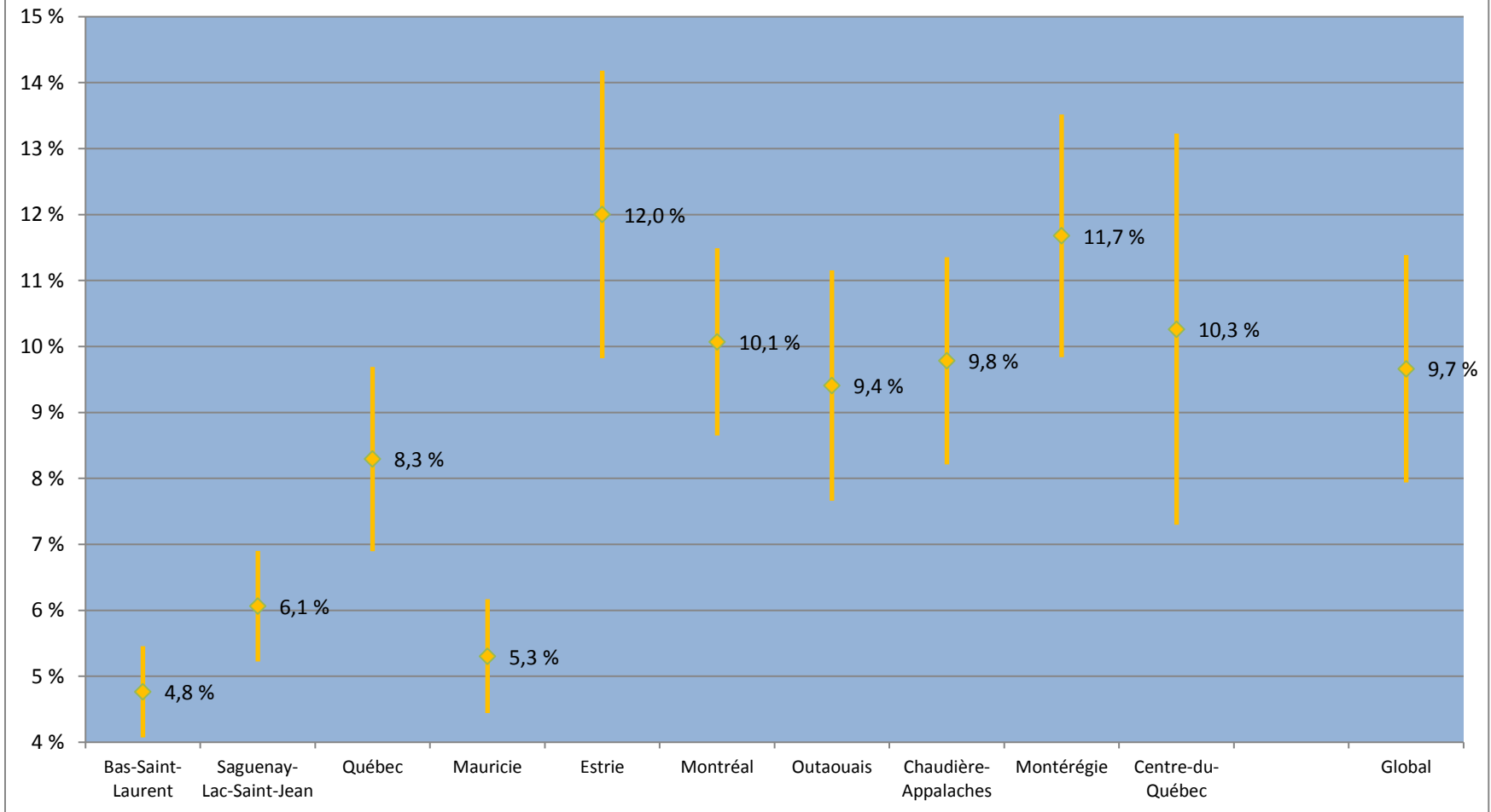
Comparaison de la distribution des sources de distraction, 2012, 2013 et 2015



Estimation par intervalles de confiance du taux distraction global pour certaines caractéristiques, 2015



Estimation par intervalles de confiance du taux de distraction global par région, 2015



3 Résultats de l'enquête sur le port de la ceinture de sécurité

Tout comme les résultats sur la distraction au volant, les taux de port de la ceinture de sécurité sont pondérés. La pondération est la même que celle décrite précédemment (proportionnelle à la population des régions). Ici encore, les régions visitées ne sont pas les mêmes d'une version de l'enquête à l'autre. Les résultats sur le port de la ceinture de sécurité ne concernent que les occupants avant (le conducteur et le passager assis à sa droite, le cas échéant). À moins d'indication contraire, le taux de port de la ceinture de sécurité combine les observations pour l'ensemble des deux groupes. Comme pour la distraction au volant, les résultats seront présentés en fonction de diverses caractéristiques (régions, environnements, périodes de la journée et moments de la semaine).

3.1 Résultats globaux

Le tableau 3.1 présente les taux de port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs et chez les passagers ainsi que le taux global de port de la ceinture de sécurité, et cela, pour les années 2007 à 2015.

Depuis 2008, aucun taux de port de ceinture de sécurité n'a baissé en deçà de 95 %. Pour cette période, c'est en 2015 que tous les taux étaient à leur maximum : chez les conducteurs (98,2 %), chez les passagers (97,9 %) et au global (98,1 %).

Tableau 3.1 – Estimation des taux de port de la ceinture de sécurité, de 2007 à 2015

Année	Taux de port de la ceinture		
	Conducteurs	Passagers	Global
2007	93,7 %	92,1 %	93,4 %
2008	95,9 %	95,7 %	95,9 %
2009	96,7 %	96,5 %	96,6 %
2010	96,5 %	97,1 %	96,7 %
2011	97,2 %	97,4 %	97,2 %
2012	98,1 %	97,5 %	97,9 %
2013	* 96,9 %	95,9 %	* 96,7 %
2015	* 98,2 %	* 97,9 %	* 98,1 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat de l'année précédente est significative à un niveau de confiance de 95 %.

3.2 Résultats régionaux

Tableau 3.2 – Estimation des taux de port de ceinture de sécurité selon la région, de 2007 à 2015

Région	Taux de port de ceinture								Moyenne 2011-2015
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	
Bas-Saint-Laurent		96,9 %	96,0 %		94,5 %		99,0 %	* 97,8 %	97,1 %
Saguenay–Lac-Saint-Jean	87,9 %	88,1 %	* 93,7 %	95,7 %	* 91,9 %	* 99,2 %	98,5 %	* 96,4 %	96,5 %
Capitale-Nationale	94,0 %	* 95,8 %	97,0 %	96,6 %	97,2 %	98,0 %	* 96,6 %	* 97,7 %	97,4 %
Mauricie	89,1 %	* 98,0 %	97,0 %		96,7 %		99,1 %	* 98,5 %	98,1 %
Estrie	93,4 %	94,7 %	93,8 %		95,4 %		95,2 %	* 98,0 %	96,2 %
Montréal	94,2 %	* 96,5 %	* 98,4 %	* 97,3 %	98,2 %	97,7 %	* 96,6 %	* 98,2 %	97,7 %
Outaouais		97,0 %	96,9 %	95,9 %	* 98,2 %	* 96,9 %	97,0 %	97,1 %	97,3 %
Chaudière-Appalaches		96,5 %	95,4 %	95,7 %	96,6 %	* 98,3 %	* 95,0 %	* 97,8 %	96,9 %
Montérégie		95,4 %	95,4 %		97,7 %		96,6 %	* 98,7 %	97,7 %
Centre-du-Québec		96,4 %	* 94,4 %	* 97,1 %	96,4 %	* 98,3 %	* 95,2 %	* 98,2 %	97,0 %
Ensemble du Québec	93,4 %	95,9 %	96,6 %	96,7 %	97,2 %	97,9 %	* 96,7 %	* 98,1 %	97,5 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat précédent est significative à un niveau de confiance de 95 %.

3.3 Résultats selon diverses caractéristiques

Tableau 3.3 – Estimation du taux de port de ceinture de sécurité global selon le type d’environnement, de 2007 à 2015

Année	Type d’environnement			Global
	Autoroute	Milieu urbain	Milieu rural	
2007	94,8 %	93,2 %	89,2 %	93,4 %
2008	* 97,5 %	* 95,9 %	94,8 %	95,9 %
2009	97,3 %	* 96,7 %	94,5 %	96,6 %
2010	97,3 %	96,6 %	---	96,7 %
2011	97,8 %	* 97,3 %	93,6 %	97,2 %
2012	98,2 %	97,9 %	---	97,9 %
2013	97,6 %	* 96,6 %	95,9 %	* 96,7 %
2015	98,0 %	* 98,1 %	97,2 %	* 98,1 %
Moyenne 2011-2015	97,9 %	97,5 %	95,6 %	97,5 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat précédent est significative à un niveau de confiance de 95 %.

Tableau 3.4 – Estimation du taux de port de ceinture de sécurité global selon la période de la journée, de 2007 à 2015

Année	Période de la journée					Global
	Entre 8 h et 10 h	Entre 11 h et 13 h	Entre 13 h et 15 h	Entre 17 h et 19 h	Entre 19 h et 21 h	
2007	94,3 %	93,6 %	93,0 %	92,8 %	93,4 %	93,4 %
2008	95,9 %	95,2 %	* 95,6 %	* 96,4 %	* 95,6 %	95,9 %
2009	97,2 %	96,5 %	96,3 %	96,6 %	96,7 %	96,6 %
2010	* 95,0 %	97,0 %	* 97,7 %	97,3 %	96,1 %	96,7 %
2011	* 97,1 %	96,9 %	97,0 %	97,4 %	* 98,3 %	97,2 %
2012	97,6 %	97,9 %	* 98,4 %	97,7 %	98,1 %	97,9 %
2013	96,8 %	96,5 %	* 96,5 %	96,8 %	97,0 %	* 96,7 %
2015	98,1 %	* 98,2 %	* 98,0 %	* 98,0 %	98,0 %	* 98,1 %
Moyenne 2011-2015	97,4 %	97,4 %	97,5 %	97,5 %	97,9 %	97,5 %

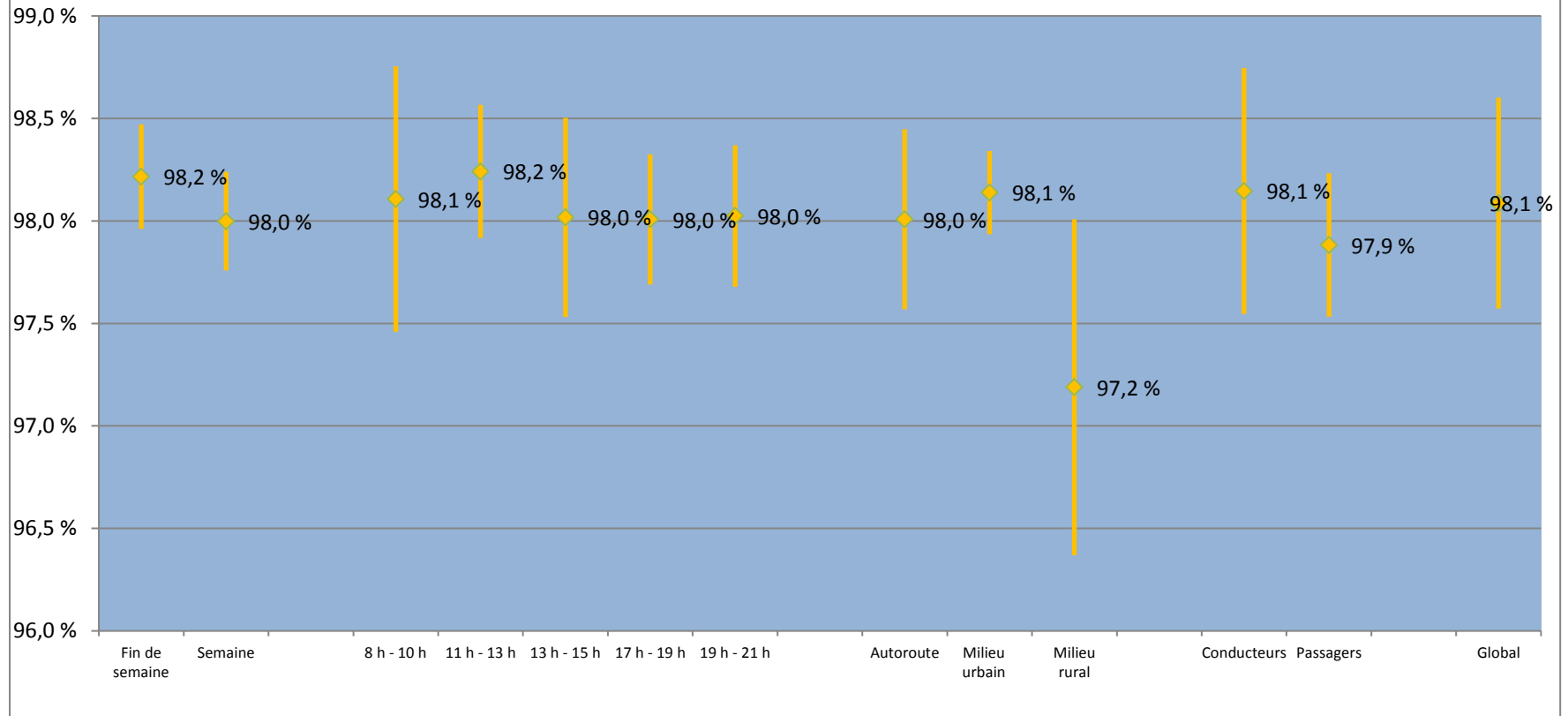
* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat précédent est significative à un niveau de confiance de 95 %.

Tableau 3.5 – Estimation du taux de port de ceinture de sécurité global selon le moment de la semaine, de 2007 à 2015

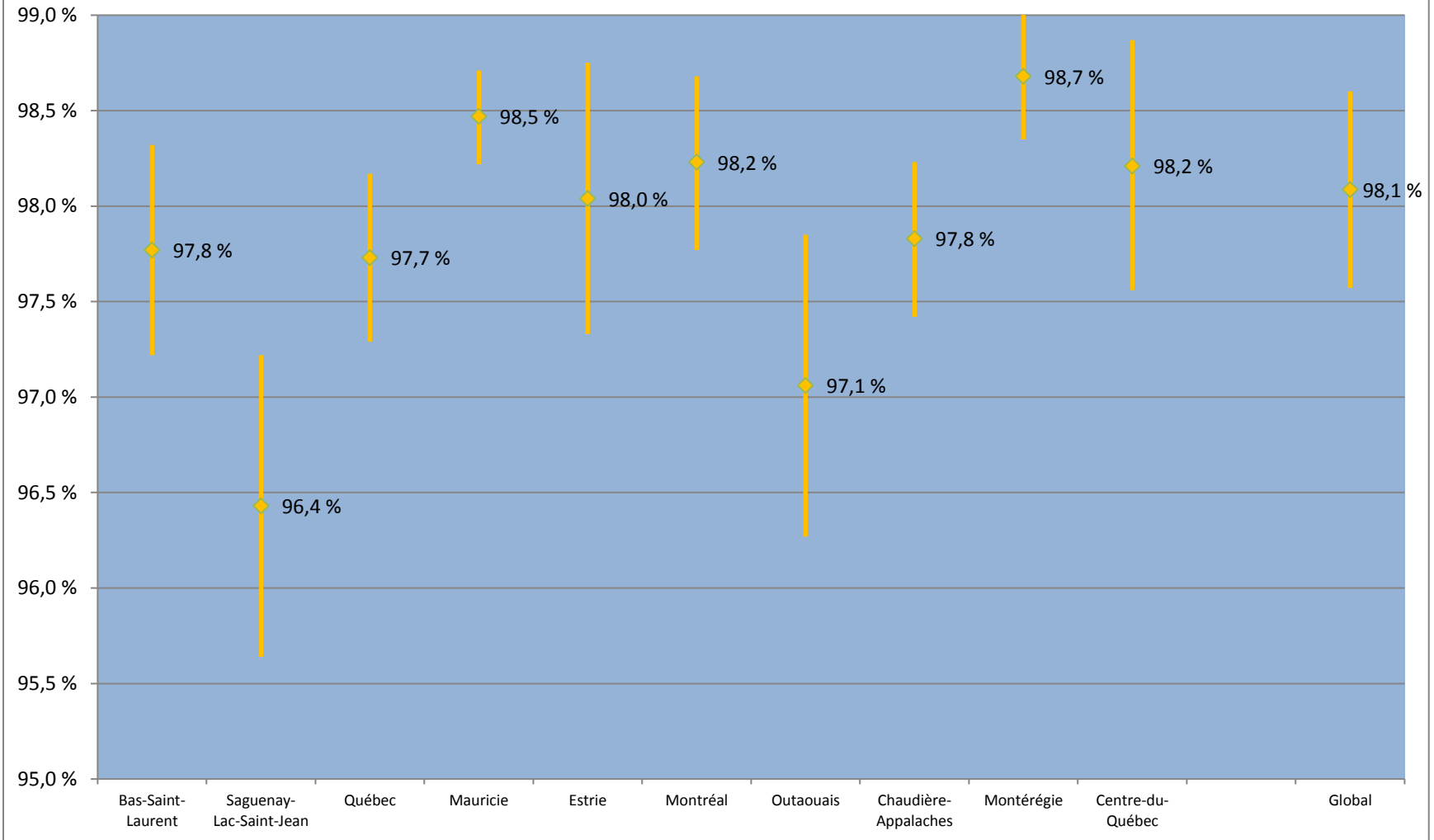
Année	Moment de la semaine		Global
	Semaine	Fin de semaine	
2007	92,9 %	94,1 %	93,4 %
2008	* 95,5 %	* 96,7 %	95,9 %
2009	* 96,7 %	96,5 %	96,6 %
2010	97,0 %	96,2 %	96,7 %
2011	97,4 %	97,0 %	97,2 %
2012	97,8 %	* 98,2 %	97,9 %
2013	* 96,8 %	* 96,6 %	* 96,7 %
2015	* 98,0 %	* 98,2 %	* 98,1 %
Moyenne 2011-2015	97,5 %	97,5 %	97,5 %

* : Indique que la variation entre le résultat et le résultat précédent est significative à un niveau de confiance de 95 %.

Estimation par intervalles de confiance du taux de port de la ceinture de sécurité pour certaines caractéristiques, 2015



Estimation par intervalles de confiance du taux de port de la ceinture de sécurité par région, 2015



Annexe 1
Liste des autres sources de distraction prédéfinies (depuis 2012)

Code	Libellé	Détails
1	Passager adulte	Discussion, caresse, échange, etc.
2	Enfant	S'occuper de son enfant, le nourrir, donner des consignes, l'embrasser, etc.
3	Bébé	S'occuper d'un enfant dans un siège de bébé, le nourrir, lui parler, l'embrasser, etc.
4	Ceinture de sécurité	Attacher sa ceinture, l'enlever, l'ajuster, etc.
5	Animal sur le conducteur	Chien, chat, lapin, etc., sur le conducteur ou dans ses bras
6	Animal	Chien, chat, lapin, etc., sur le siège arrière ou le siège passager
7	Déconcentration	Conducteur qui ne regarde pas la route, qui regarde dans une autre direction, qui est dans la lune, qui indique quelque chose; passager qui tient le volant, etc.
10	Appareil électronique	Agenda électronique, walkie-talkie, baladeur, écouteur, appareil photo
11	GPS	GPS
12	Lecteur MP3	MP3, iPod
13	Radio	Radio, musique, changement de poste, ajustement du volume
14	CD	Manipuler un CD (le placer ou l'enlever), le changer
15	Ordinateur	Ordinateur, mini-ordinateur, tablette, iPad, etc.
16	Écriture d'un message texte	
17	Écran vidéo	Télévision, écran vidéo, lecteur DVD, etc.
20	Fait de chercher quelque chose	Chercher quelque chose dans ses poches, dans une pile de papiers, dans une boîte, etc.
21	Coffre à gants	
22	Pare-soleil	
23	Sac, sac à main ou portefeuille	Fouiller dans un sac à main, un portefeuille, un sac de sport, un sac à dos, un porte-document, un sac d'école, etc.
30	Fait de se coiffer	Toucher ses cheveux, se peigner, se brosser ou s'attacher les cheveux
31	Fait de se moucher	

Code	Libellé	Détails
32	Soins corporels	Appliquer du baume à lèvres, se passer la soie dentaire, se moucher, utiliser un cure-dents, se gratter, cracher, etc.
33	Lunettes	Les nettoyer, les replacer, les enlever, les mettre, etc.
34	Vêtement	Enfiler ou enlever un chandail, attacher ou détacher des boutons de manteau ou de chemise, attacher ses souliers, etc.
35	Bâillement	
36	Fait de danser	Danser les bras dans les airs
37	Fait de se maquiller	Rouge à lèvres, mascara, etc.
38	Bijoux	Collier, boucle d'oreille, montre, etc.
40	Objets, siège avant	Conducteur dont l'attention est détournée par des ballons, une boîte ou un autre objet sur le siège avant ou arrière; conducteur qui retient l'objet en question
41	Objets, siège arrière	
42	Objets entravant la vision	
43	Intérieur de l'automobile	Regarder un objet à l'intérieur de l'automobile
44	Rétroviseur	Ajuster un rétroviseur ou un miroir, ou se regarder dedans
45	Commande de l'habitacle	Commande du véhicule, ventilation, ouverture du toit, ajustement du siège
46	Pare-brise	Jouer dans le pare-brise, nettoyer le pare-brise
50	Lecture	Livre, journal, revue, feuillet publicitaire, papiers
51	Manipulation d'un objet	Papier, carte routière, argent, déballage d'un objet, rangement ou classement
52	Écriture	
60	Extérieur de l'automobile	Ambulance, antenne sur le toit, policier, accident, autre conducteur, etc.
61	Recherche d'un chemin ou d'une adresse	Chercher son chemin ou une adresse
62	Piétons	Parler ou faire signe à un piéton, lui parler, klaxonner pour attirer son attention, grimacer, etc.
63	Observateur	Le conducteur vous salue, votre présence détourne son attention
96	Autre	