



Sondage sur la sécurité routière

Les véhicules utilitaires
et leurs conducteurs



FONDATION
DE RECHERCHES
SUR LES BLESSURES
DE LA ROUTE

La Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les accidents de la route.

La FRBR est un institut de sécurité routière nationale, indépendante et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des accidents de la route et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario) K2P 0B4

Téléphone : (613) 238-5235

Télecopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@trafficinjuryresearch.com

Site Web : www.trafficinjuryresearch.com

Mai 2002

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2002

ISBN : 0-920071-24-4

Sondage sur la sécurité routière

Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs

Douglas J. Beirness

Herb M. Simpson

Anita Pak

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada



L'Association des brasseurs du Canada

Parrains secondaires:

Royal & SunAlliance

Jeunes Conducteurs

Soutien supplémentaire assuré par :

Conseil canadien de la sécurité

Affiliated Computer Services, Inc.

Table des matières —●

Sommaire	ii
Sondage sur la sécurité routière	1
Explication	1
Structure	2
Méthode.....	3
Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs.....	5
Historique	5
Sondage des préoccupations des Canadiens	7
Résultats du Sondage	9
Est-ce que les véhicules utilitaires et leurs conducteurs constituent un problème de sécurité routière?	9
Différences démographiques	10
Différences régionales	10
Perception de la gravité du mauvais état des véhicules et de la fatigue des conducteurs	11
Préoccupations à propos de questions particulières relatives à la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs	12
Différences démographiques et régionales	13
Comment pourrait-on améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs?	14
Différences démographiques et régionales	15
Perception des conducteurs de véhicules utilitaires	15
Différences démographiques et régionales	16
Bibliographie	17



Sommaire —●

- ◆ Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique aléatoire auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs canadiens.
- ◆ Les résultats de la première édition du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports qui touchent plusieurs questions clés – le présent rapport met l'accent sur les *véhicules utilitaires et leurs conducteurs*.
- ◆ D'après les résultats, 41 % des Canadiens croient que le nombre de gros camions sur la route est un problème grave.
- ◆ 70 % des Canadiens sont d'avis que les conducteurs de camion fatigués par de longues heures de conduite et les camions qui ne respectent pas les normes légales d'entretien constituent deux problèmes graves.
- ◆ Les questions de sécurité relatives aux camions qui préoccupent le plus les conducteurs canadiens sont les suivantes : les camions qui ne sont pas maintenus en bon état de fonctionnement; la capacité des conducteurs de camion de rester éveillés pendant de longues heures de conduite; l'utilisation de médicaments ou de drogues par les conducteurs de camion pour se tenir éveillés.
- ◆ Les conducteurs de l'Ontario et du Québec sont davantage préoccupés par les risques que représentent les véhicules utilitaires et leurs conducteurs au plan de la sécurité que ceux de la Colombie-Britannique ou de la région des Prairies.
- ◆ La plupart des Canadiens sont en faveur de l'adoption de règlements sévères régissant la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs :
 - 83 % appuient la tolérance zéro à l'égard de l'alcool au volant pour les conducteurs de véhicules utilitaires;
 - 77 % appuient la tenue d'inspections mécaniques plus fréquentes pour les véhicules utilitaires;
 - 69 % appuient des examens de conduite périodiques pour les conducteurs de véhicules utilitaires, à tous les cinq ans;
 - 67 % appuient les tests de dépistage d'alcool et de drogues faits au hasard pour les conducteurs de véhicules utilitaires.
- ◆ Malgré ces préoccupations, 70 % des Canadiens croient que les conducteurs de véhicules utilitaires sont des professionnels hautement compétents. Près de 20 % d'entre eux se disent d'accord avec cette affirmation. Par ailleurs, seulement 4,5 % des Canadiens ne sont pas du tout d'accord avec cette affirmation.



Sondage sur la sécurité routière —●

Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière.

Le Sondage révèle :

- ◆ ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- ◆ leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ◆ la façon dont ils se comportent sur la route;
- ◆ ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière.

Explication

L'information sur la connaissance du public relativement aux questions de sécurité routière est intéressante pour déterminer les secteurs particuliers où la sensibilisation doit être accrue et les connaissances, améliorées. L'information sur les attitudes du public relativement à la sécurité routière et l'information sur les habitudes de conduite et les pratiques sécuritaires est intéressante pour orienter l'élaboration des programmes et la prise de décisions stratégiques.

Le sondage annuel dans ces domaines permet d'évaluer les changements au niveau des connaissances et de la sensibilisation, ainsi que les changements des pratiques sécuritaires et du niveau de préoccupation relativement aux problèmes qui subsistent; il aide également à dégager les questions nouvelles et d'actualité.



Structure

Le Sondage sur la sécurité routière de la FRBR vise à évaluer l'opinion publique, la sensibilisation, les connaissances et les pratiques sur une vaste gamme de questions importantes en matière de sécurité routière. Elle comprend une série de questions qui sont posées chaque année pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage sera complété par une série de questions qui permettent de fouiller plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Les résultats de cette première édition du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports qui couvrent divers sujets. Le rapport sur la *Conduite agressive* a été publié en octobre 2001 (Beirness et coll., 2001a), le rapport sur *La conduite en état d'ivresse*, en novembre 2001 (Beirness et coll., 2001b) et le rapport sur la *Distraction au volant*, en mars 2002 (Beirness et coll., 2002). Le présent rapport traite des *Véhicules utilitaires et leurs conducteurs*.



Méthode —●

Le Sondage sur la sécurité routière contient 99 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à une gamme de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur les pratiques de conduite. L'utilisation d'une présentation de branchement et la procédure consistant à demander au hasard un nombre donné de solutions de rechange pour certains points permet d'effectuer l'ensemble du sondage dans environ 20 minutes.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs canadiens. Opinion Search Inc. a mené les entrevues à la fin de mars et au début d'avril 2001. L'échantillon final contenait 1 207 entrevues complètes.

Les données ont été pondérées pour faire en sorte que les résultats étaient représentatifs de la population nationale. D'après la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de 2,8 p. 100, 19 fois sur vingt (l'estimation la plus prudente).



Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs —●

Historique

N'importe quel conducteur peut témoigner de la présence accrue des gros camions sur nos routes. De fait, on compte environ 661 400 poids lourds (camions de plus de 4 500 kg, y compris les gros porteurs) immatriculés au Canada (*Enquête sur les véhicules au Canada*, 2001). Bien que ce total ne constitue que 3,8 % de tous les véhicules routiers immatriculés, les gros camions représentent 8,5 % de tous les kilomètres parcourus par des véhicules. Les camions les plus gros (soit ceux de 15 000 kg ou plus) parcourent environ 81 000 km par année, comparativement aux 17 000 km enregistrés en moyenne chaque année par les véhicules de tourisme (*Enquête sur les véhicules au Canada*, 2001). Les gros camions passent beaucoup de temps sur les routes.

Le nombre de véhicules utilitaires est la preuve du rôle qu'ils jouent dans l'économie canadienne. L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) atteste que le camionnage est une industrie de 40 milliards de dollars au Canada, qui emploie près de 400 000 personnes (site Web de l'ACC, 2002). Les camions transportent 90 % de tous les biens de consommation et biens alimentaires, en valeur, au Canada et la plupart des produits exportés vers les États-Unis ou en provenance de ce pays.

Bien que la plupart des Canadiens soient conscients de l'importance du trafic commercial sur les routes, les préoccupations en matière de sécurité, en particulier la sécurité des gros camions, refont périodiquement surface, surtout après un accident tragique ou spectaculaire.

Dans une certaine mesure, les préoccupations que suscitent les gros camions sont liées à leur taille et à leur poids. Les occupants des véhicules plus petits reconnaissent qu'en cas de collision avec un gros camion, ils sont considérablement désavantagés et



risquent de subir des blessures graves. Cette préoccupation est d'ailleurs confirmée par les données. Parmi toutes les personnes tuées dans les collisions avec des camions lourds, 80 % sont des occupants de l'autre véhicule (Transports Canada, 2001).

Un récent rapport de Transports Canada (2001) révèle que les camions lourds ont été en cause dans 456 accidents mortels en moyenne et dans 8 169 collisions causant des blessures chaque année, de 1994 à 1998. Cela signifie que les camions lourds contribuent à environ 17 % de tous les accidents mortels et à 5 % des accidents avec blessures au Canada. Il est à noter que le rapport précise également que les collisions dans lesquelles des camions lourds sont en cause, ainsi que le nombre de décès et de blessures subis au cours de ces collisions diminuent en fait légèrement pendant la période de l'étude, malgré le nombre toujours croissant de ces véhicules.

Comme il est mentionné précédemment, les camions lourds interviennent dans un nombre relativement limité, mais tout de même important, des accidents graves sur les routes canadiennes. Cependant, si l'on veut mettre ce nombre en perspective et déterminer si les camions lourds sont surreprésentés dans les collisions, il faut normaliser le nombre absolu en fonction d'une mesure donnée d'exposition. Un des moyens les plus courants de comparer les collisions des différentes sortes de véhicules consiste à diviser le nombre de mortalités et de blessures par le nombre de véhicules immatriculés. C'est ce qu'on appelle le taux d'accident – c'est-à-dire le nombre de décès et de blessures par tranche de 10 000 véhicules immatriculés.

Ces calculs donnent un taux d'accidents mortels de 10,7 pour les camions lourds au Canada, c'est-à-dire 10,7 mortalités par tranche de 10 000 véhicules immatriculés dans cette catégorie. Ce taux est considérablement plus élevé que le taux d'accidents mortels global de 1,6 pour toutes les catégories de véhicules confondues. De même, le taux d'accidents avec blessures pour les camions lourds est de 235 blessés par tranche de 10 000 véhicules, ce qui est près du double du taux d'accidents avec blessures pour toutes les catégories de véhicules confondues (121 blessures par tranche de 10 000 véhicules).

Ces taux d'accidents corporels élevés semblent indiquer que les camions lourds sont surreprésentés dans les accidents graves. Toutefois, cette déduction est trompeuse



parce que la plupart des véhicules utilitaires parcourent beaucoup plus de kilomètres chaque année que les autres véhicules sur la route, c'est-à-dire que leur exposition est beaucoup plus grande. Bien qu'il n'existe pas d'estimation nationale du nombre de kilomètres parcourus par chaque catégorie de véhicules, une étude réalisée au Québec (Auger, 1999) a permis de déterminer que si l'on tenait compte de la distance parcourue, la disparité importante entre les camions lourds et les autres véhicules rétrécissait substantiellement. Le taux d'accidents corporels des camions lourds est alors de 6,7 décès et blessures par tranche de 10 millions de kilomètres parcourus, soit un taux légèrement supérieur à celui des véhicules de tourisme, qui est de 6,3.

Le taux d'accidents corporels plus élevé des camions lourds est probablement lié à deux facteurs : a) la taille et le poids de ces véhicules, par rapport aux véhicules de tourisme; b) un grand nombre des déplacements des camions lourds se font sur des routes à grand débit. La taille et le poids des camions lourds augmentent la probabilité de mortalité ou de blessures en cas de collision. La vitesse sur les routes à grand débit augmente la gravité des collisions lorsqu'elles se produisent.

En résumé, le nombre absolu de mortalités et de blessures découlant de collisions dans lesquelles entrent en cause des camions lourds n'est pas important – 17 % des accidents mortels et 5 % des accidents avec blessures. Néanmoins, ces résultats se traduisent par plus de 450 accidents mortels et 8 100 accidents avec blessures chaque année, de sorte que le problème est loin d'être négligeable. De plus, les camions lourds semblent avoir un taux d'accidents corporels légèrement plus élevé, si l'on tient compte de la distance parcourue.

Sondage des préoccupations des Canadiens

Comme il est mentionné antérieurement, la prédominance des véhicules utilitaires sur les routes et les préoccupations périodiques du public à propos des camions lourds, suscitées par des événements précis, ont amené l'addition de certaines questions dans le Sondage sur la sécurité routière en vue de mesurer l'opinion publique sur ce sujet.

Notre but était le suivant :



- évaluer dans quelle mesure le public est préoccupé par le risque que posent les véhicules utilitaires et leurs conducteurs sur la route;
- déterminer les problèmes précis de sécurité associés aux véhicules utilitaires et à leurs conducteurs, qui préoccupent les Canadiens;
- mesurer l'appui des Canadiens à la prise de mesures visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs.



Résultats du Sondage —●

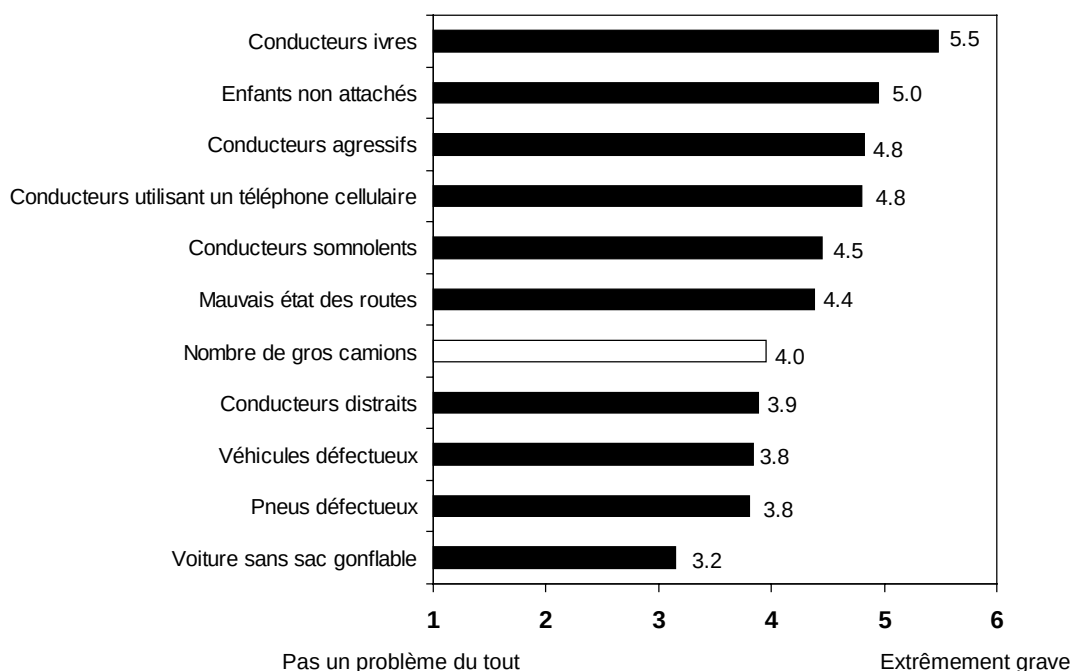
Est-ce que les véhicules utilitaires et leurs conducteurs constituent un problème de sécurité routière?

Une importante proportion des conducteurs canadiens (41 %) croient que le nombre de gros camions sur la route représente un problème de sécurité grave ou extrêmement grave.

41 % des Canadiens croient que le nombre de gros camions sur la route représente un problème grave ou extrêmement grave.

Pour mettre ce facteur en perspective, précisons que le nombre de gros camions sur la route est considéré comme un problème beaucoup moins grave que bien d'autres problèmes de sécurité routière. C'est ce qu'illustre la figure 1, qui montre les cotes moyennes de perception de la gravité d'un certain nombre de problèmes de sécurité routière – 1 correspondant à « pas de problème du tout » et 6, à « extrêmement grave ».

Figure 1 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière



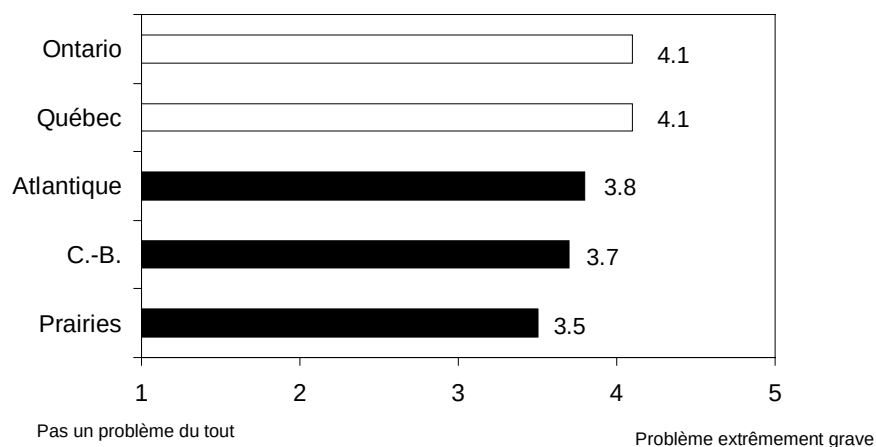
Comme on peut le constater, l'alcool au volant est considéré comme un problème extrêmement grave par les Canadiens, puisqu'il obtient une cote moyenne de 5,5 sur une échelle de 6 points. D'autres problèmes, comme les enfants ne voyageant pas dans un dispositif de retenue, les conducteurs agressifs et l'usage du téléphone cellulaire en conduisant, ont aussi obtenu des cotes élevées. Proportionnellement, la perception de la gravité du problème des gros camions a obtenu une cote beaucoup plus basse.

Différences démographiques. Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de considérer le nombre de gros camions sur la route comme un problème grave – 48 % d'entre elles, comparativement à 33 % des hommes, classent le nombre de gros camions sur la route parmi les problèmes graves ou extrêmement graves¹. À l'autre extrémité de l'échelle, les hommes sont plus susceptibles que les femmes de croire que le nombre de gros camions sur la route n'est pas un problème du tout (14 % et 4 %, respectivement).

Les conducteurs âgés (55 ans et plus) sont plus enclins que les jeunes conducteurs à considérer le nombre de gros camions sur la route comme un problème grave. En fait, la cote de perception de la gravité augmente progressivement avec l'âge.

Différences régionales. La perception de la gravité du nombre de gros camions sur la route varie selon les endroits au Canada. La figure 2 montre les cotes

Figure 2 : Perception de la gravité du nombre de gros camions sur la route, selon les régions



¹ Lorsque les constatations de l'étude sont mentionnées, seules les différences qui ont été considérées comme significatives sur le plan statistique ($p < 0,05$) sont présentées.



moyennes de perception de la gravité du nombre de gros camions sur la route dans cinq grandes régions du Canada. On constate que les conducteurs de l'Ontario et du Québec considèrent cet aspect comme un problème plus grave que ceux des autres régions. Les conducteurs des provinces des Prairies perçoivent ce problème comme étant moins grave que ceux du reste du Canada.

Perception de la gravité du mauvais état des véhicules et de la fatigue des conducteurs

Bien que le nombre de gros camions sur la route ne soit pas considéré comme aussi grave que beaucoup d'autres problèmes de sécurité routière, certains aspects particuliers de la sécurité des camions – les camions de transport qui ne respectent pas les normes légales d'entretien et les conducteurs de camion fatigués par de longues heures de conduite – sont perçus comme étant beaucoup plus graves.

Quand on leur a demandé de noter la gravité du non-respect par les camions de transport des normes légales d'entretien et des conducteurs fatigués par les longues heures de conduite, sur une échelle de 1 (pas du tout un problème) à 6 (problème extrêmement grave), 70 % des Canadiens ont noté que ces questions constituaient des problèmes graves ou extrêmement graves.

70 % des Canadiens pensent que les conducteurs de camion qui sont fatigués par les longues heures de conduite représentent un problème grave ou extrêmement grave.

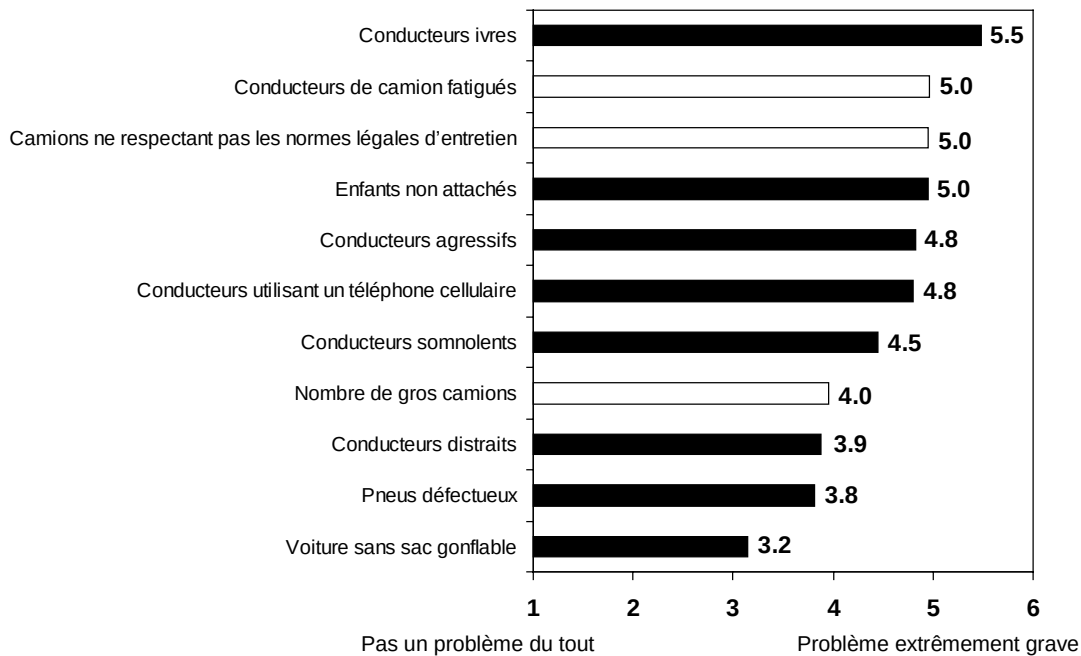
Même si, comme il est mentionné précédemment, seulement 41 % des Canadiens considèrent le nombre de gros camions sur la route comme un problème grave ou extrêmement grave, 70 % pensent que les conducteurs de camion fatigués par les longues heures de conduite et les camions qui ne respectent pas les normes légales d'entretien constituent un problème grave ou extrêmement grave.

C'est ce qu'illustre la figure 3, qui est semblable à la figure 1, mais à laquelle s'ajoute la perception de la gravité de deux aspects additionnels – « les camions qui ne respectent pas les normes légales d'entretien » et « les conducteurs de camion qui sont fatigués par de longues heures de conduite ». Comme on peut le constater, ces deux points



particuliers sont perçus comme un problème de sécurité routière très grave, équivalant à celui de la conduite agressive et plus grave que le simple nombre de gros camions sur la route.

Figure 3 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière



Préoccupations à propos de questions particulières relatives à la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs

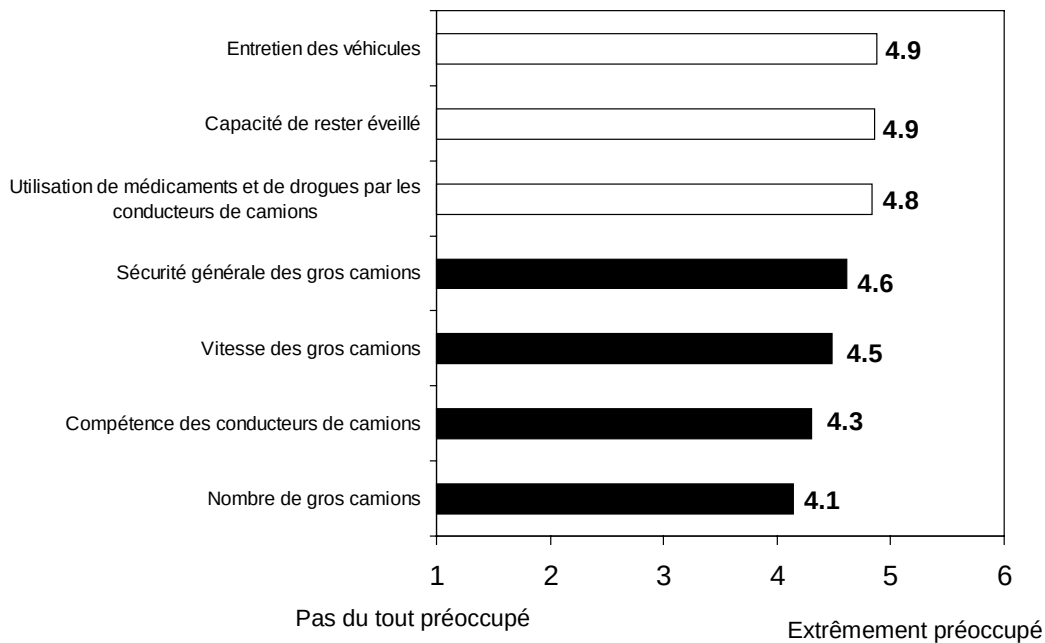
On a aussi demandé aux répondants du Sondage d'indiquer dans quelle mesure ils étaient préoccupés par sept questions relatives à la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs, en utilisant une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé).

Les résultats sont présentés à la figure 4, qui illustre la cote moyenne de préoccupation de chacune des sept questions. Les Canadiens sont surtout préoccupés par les aspects suivants : les véhicules qui ne sont pas maintenus dans un bon état de marche; la capacité des conducteurs de camion de rester éveillés pendant de longues périodes de conduite; l'utilisation de médicaments ou de drogues par les conducteurs pour conserver



leur vigilance. Dans l'ensemble, la sécurité des gros camions, la vitesse des gros camions, la compétence des conducteurs de camion et le nombre de gros camions sont des questions qui inquiètent un peu moins les Canadiens, mais qui font tout de même partie de leurs sujets de préoccupation.

Figure 4 : Préoccupations relatives à des questions particulières de sécurité concernant les conducteurs de véhicules utilitaires



Différences démographiques et régionales. En général, les femmes sont davantage préoccupées par la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs que les hommes. Les conducteurs plus âgés le sont aussi davantage que les plus jeunes.

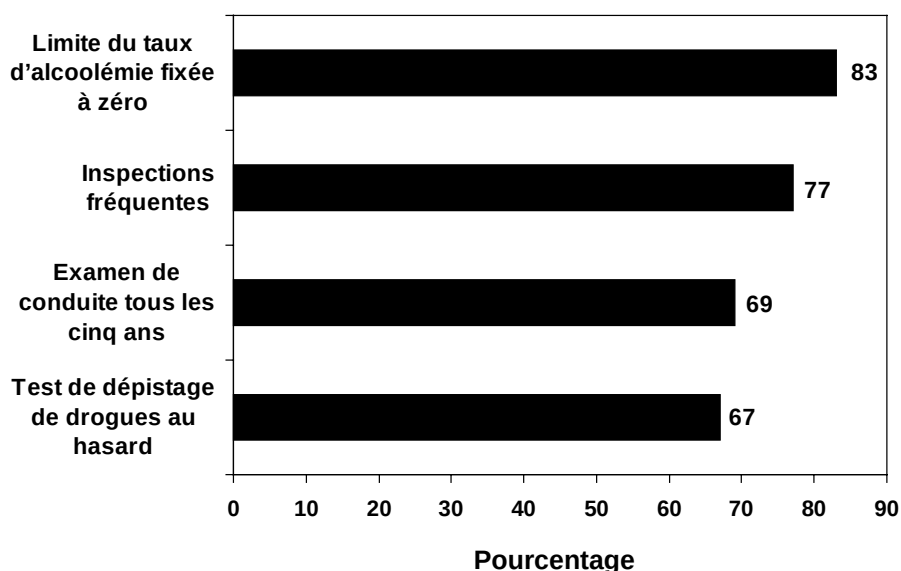
En général, les conducteurs de l'est du Canada (Ontario, Québec et les provinces de l'Atlantique) ont manifesté un degré de préoccupation plus élevé à propos de chacun de ces sept aspects de la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs que ceux de la Colombie-Britannique et de la région des Prairies.

Comment pourrait-on améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs?

Les Canadiens sont préoccupés par les risques que représentent les véhicules utilitaires et leurs conducteurs sur les routes, de sorte qu'il est apparu intéressant de déterminer quelles mesures ils appuieraient pour éliminer ce problème. On a demandé aux répondants du Sondage d'indiquer, sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), à quel point ils appuient différentes mesures et règlements visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs.

Les répondants devaient indiquer leur appui à quatre mesures précises destinées à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs : des examens de conduite périodiques pour les conducteurs commerciaux, à tous les cinq ans, la nécessité pour les conducteurs de véhicules utilitaires de se soumettre à des tests de dépistage d'alcool et de drogues faits au hasard, une augmentation de la fréquence des inspections des véhicules utilitaires en vue d'en déterminer l'état mécanique et, enfin, l'établissement d'une limite du taux d'alcoolémie à zéro pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Les résultats sont présentés à la figure 5.

Figure 5 : Pourcentage d'accord ou tout à fait d'accord avec des règlements régissant la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires



L'établissement d'une limite du taux d'alcoolémie à zéro pour les conducteurs de véhicules utilitaires est l'élément qui a obtenu la cote la plus élevée, 83 % des Canadiens s'étant montrés d'accord ou tout à fait d'accord avec cette mesure. Un peu plus des trois quarts des répondants du Sondage (77 %) appuient la tenue d'inspections plus fréquentes de l'état de la mécanique des véhicules utilitaires. Les Canadiens sont aussi en faveur d'un examen de conduite périodique à tous les cinq ans pour les conducteurs de véhicules utilitaires (69 %), ainsi que de l'utilisation de tests de dépistage des drogues et de l'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires (67 %).

Différences démographiques et régionales. Les femmes accordent un appui plus ferme que les hommes à chacun des règlements particuliers visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs. Le niveau de soutien à chaque mesure augmente également avec l'âge des répondants au Sondage.

Les Canadiens de différentes régions du pays accordent un niveau de soutien assez uniforme aux divers règlements destinés à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs. La seule exception est celle des conducteurs des Prairies qui sont moins en faveur que d'autres d'augmenter la fréquence des inspections des véhicules utilitaires pour en déterminer l'état au plan mécanique.

Perception des conducteurs de véhicules utilitaires

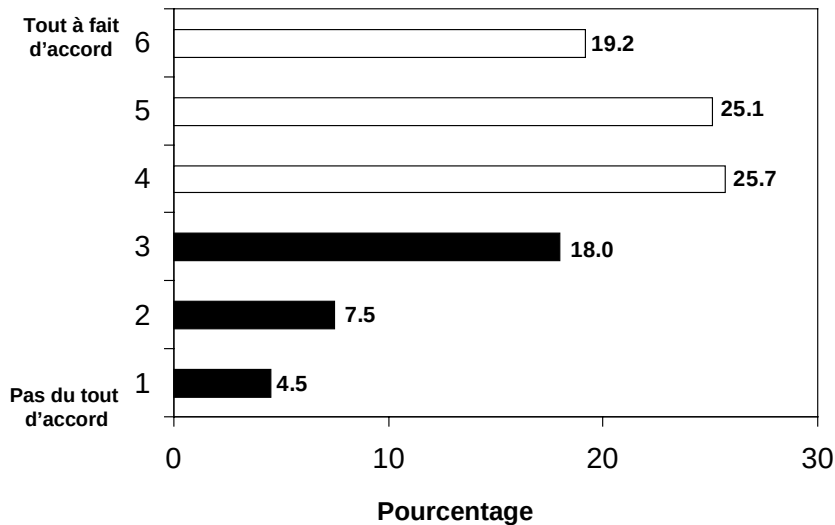
Bien qu'un certain nombre de questions relatives aux véhicules utilitaires et à leurs conducteurs préoccupent les Canadiens, il est intéressant de noter que la plupart d'entre eux font confiance aux conducteurs de véhicules utilitaires. Les répondants au Sondage ont eu à indiquer, sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), la mesure dans laquelle ils croient que la plupart des conducteurs de camion sont des professionnels hautement compétents qui conduisent leur véhicule en toute sécurité. Les résultats sont indiqués à la figure 6.

Soixante-dix pour cent des Canadiens croient que les conducteurs de véhicules utilitaires sont des professionnels hautement qualifiés. Près de 20 % sont tout à fait



d'accord avec cette affirmation. Proportionnellement, seulement 4,5 % des Canadiens ne sont pas du tout d'accord.

Figure 6 : D'accord avec l'affirmation suivante : « La plupart des conducteurs de camion sont des professionnels hautement compétents »



Différences démographiques et régionales. Les hommes et les femmes accordent un niveau de confiance à peu près semblable au professionnalisme des conducteurs de véhicules utilitaires. Les conducteurs âgés sont plus susceptibles que les jeunes de considérer les conducteurs de véhicules utilitaires comme des professionnels hautement qualifiés.

Les conducteurs canadiens des Prairies et des provinces de l'Atlantique sont plus enclins à considérer les conducteurs de camions comme des professionnels hautement qualifiés, tandis que les conducteurs de la Colombie-Britannique et du Québec sont moins d'accord avec cette affirmation.

Bibliographie —●

Alliance canadienne du camionnage (2002). www.cantruck.com.

Auger, A. (1999) Bilan 1998 des taxis, des autobus et des camions et tracteurs routiers. Québec, QC : Société de l'assurance-automobile du Québec.

Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001a) *Sondage sur la sécurité routière : Conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001b) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2002) *Sondage sur la sécurité routière : Distraction au volant*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Statistique Canada (2001) *Enquête sur les véhicules au Canada. Annuel, 2000*. Catalogue 53-223-XIE. Ottawa : Statistique Canada.

Transports Canada (2000) *Statistiques sur les collisions de la route au Canada*. TP 3322. Ottawa : Transports Canada.

Transports Canada (2001) *Collisions impliquant des camions lourds 1994 – 1998*. TP 2436 F. Fiche de renseignements RS 2001-05. Ottawa : Transports Canada.

