



Sondage sur la sécurité routière 2003

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

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@trafficingjuryresearch.com

Site Web : www.trafficingjuryresearch.com

Mars 2004

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2004

ISBN : 0-920071-41-4

Sondage sur la sécurité routière 2003

**Les véhicules utilitaires et leurs
conducteurs**



Douglas J. Beirness

Katharine Desmond

Herb M. Simpson

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada

Canada

Brewers of Canada



Brasseurs du Canada



L'Association des chemins de fer du Canada

Parrain secondaire :

Toyota Canada Inc.

Soutien supplémentaire assuré par :

Conseil canadien de la sécurité

Table des matières —●

Sommaire	iii
Sondage sur la sécurité routière 2003	1
Explication	1
Structure	2
Méthode	3
Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs	5
Historique	5
La sécurité des véhicules utilitaires	6
Sondage des préoccupations des Canadiens	8
Résultats du Sondage	9
Est-ce que les véhicules utilitaires et leurs conducteurs sont perçus comme un problème de sécurité routière?	9
Différences démographiques	10
Différences régionales	10
Perception de la gravité du mauvais état des véhicules, de la vitesse 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	14
Différences régionales	14
Comment pourrait-on améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs?	16
Différences démographiques	17
Différences régionales	17
Soutien à l'égard des trains routiers	18
Perception des conducteurs de véhicules utilitaires.....	18
Différences démographiques et régionales	18
Bibliographie	19



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 troisième 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, 37 % 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 Canadiens sont les suivantes : l'utilisation de médicaments ou de drogues par les conducteurs de camion pour se tenir éveillés; la capacité des conducteurs de camion de rester éveillés pendant de longues heures de conduite; les camions qui ne sont pas maintenus en bon état de fonctionnement.
- ◆ Les conducteurs du Québec et de la région de l'Atlantique sont davantage préoccupés par les risques que représente, au plan de la sécurité, le nombre de gros camions sur la route 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 :
 - 81 % 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;
 - 64 % appuient les tests de dépistage d'alcool et de drogues faits au hasard pour les conducteurs de véhicules utilitaires;
 - 63 % appuient des examens de conduite périodiques pour les conducteurs de véhicules utilitaires, à tous les cinq ans;
 - 62 % appuient l'installation de consignateur d'événements dans les véhicules utilitaires afin d'aider à déterminer la cause des collisions.
- ◆ Malgré ces préoccupations, 69 % des Canadiens croient que les conducteurs de véhicules utilitaires sont des professionnels hautement compétents. Vingt pour cent d'entre eux se disent tout à fait d'accord avec cette affirmation. Par ailleurs, seulement 6 % ne sont pas du tout d'accord avec cette affirmation.



Sondage sur la sécurité routière 2003 —●

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

Un sondage annuel dans ces domaines permet d'évaluer les changements survenus au plan des connaissances et de la sensibilisation, ainsi que des pratiques de sécurité et du degré de préoccupation à propos des problèmes persistants; il aide aussi à connaître les problèmes nouveaux qui font leur apparition.



Structure

Le Sondage sur la sécurité routière de la FRBR vise à évaluer l'opinion publique, la sensibilisation, les connaissances et les pratiques sur un large éventail de questions importantes en matière de sécurité routière. Il comporte une série de questions, posées chaque année pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Nous en sommes à la troisième édition du Sondage sur la sécurité routière dont les résultats sont publiés dans une série de rapports. Le présent rapport concerne *Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs*. Les rapports publiés précédemment portaient sur la *Sécurité aux passages à niveau* et la *Conduite en état d'ivresse*.



Méthode —●

Cette troisième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 109 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. L'utilisation d'une présentation de branchement et d'une procédure consistant à demander au hasard un nombre donné de points différents a permis 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 en mai 2003. Parmi les 5 642 foyers avec lesquels le sondeur a communiqué pour demander à une personne de participer, 3 668 (65 %) ont refusé, 70 (1,2 %) ont mis fin au questionnaire rapidement, 695 (12,3 %) n'étaient pas admissibles et 1 209 (21,4 %) se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin.

Les données ont été pondérées pour faire en sorte que les résultats soient 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 %, 19 fois sur vingt (l'estimation la plus prudente).



Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs

Historique

Les automobilistes canadiens partagent les routes avec divers types de véhicules – automobiles, véhicules utilitaires légers, fourgonnettes, autobus, bicyclettes, motocyclettes et gros camions. Chaque catégorie de véhicules peut être utilisée à diverses fins qui peuvent être classées dans deux groupes principaux – le transport de passagers pour le travail ou pour le plaisir et le transport de produits industriels et de biens de consommation. La combinaison de véhicules de différentes tailles et de différents poids sur la route suscite des préoccupations chez les automobilistes à propos de leur sécurité – surtout les interactions avec les gros camions.

N'importe quel conducteur peut témoigner de la présence accrue des gros camions sur nos routes. De fait, on compte environ 650 000 poids lourds (camions de plus de 4 500 kg, y compris les gros porteurs) immatriculés au Canada (*Enquête sur les véhicules au Canada 2002*). Bien que ce total ne constitue que 3,7 % de tous les véhicules routiers immatriculés, les gros camions représentent 8,1 % de tous les kilomètres parcourus par des véhicules. Les camions les plus gros (soit ceux de 15 000 kg ou plus) parcourent environ 73 000 km par année, comparativement aux 17 000 km enregistrés en moyenne chaque année par les voitures de tourisme (*Enquête sur les véhicules au Canada 2002*). Les gros camions passent beaucoup de temps sur les routes.

Le nombre de gros camions 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 52 milliards de dollars au Canada, qui emploie près de 400 000 personnes (ACC, 2004). Les camions transportent 90 % de tous les biens de consommation et biens alimentaires, en valeur, au Canada et les deux tiers environ 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, ainsi que les piétons ou les cyclistes 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. En 2001, parmi toutes les personnes tuées dans les collisions avec des camions lourds, 87 % étaient des occupants des autres véhicules, des piétons ou des cyclistes (Mayhew et coll., 2004).

La sécurité des véhicules utilitaires

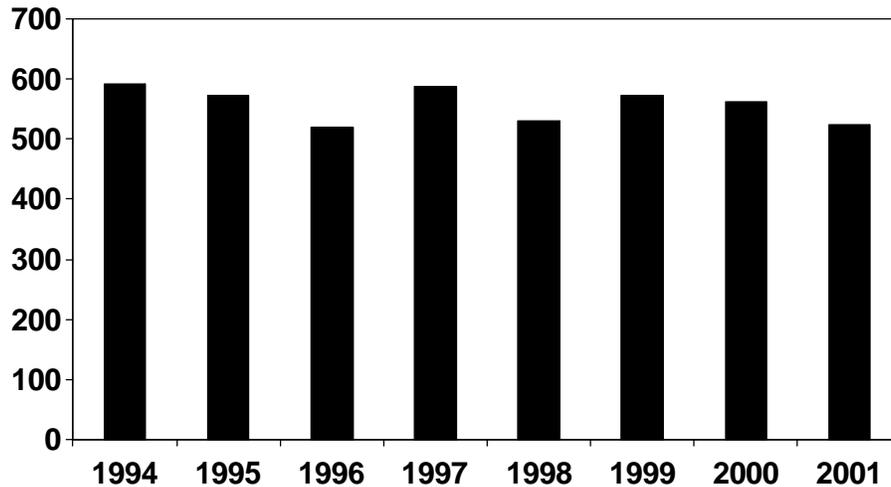
La figure 1 illustre le nombre de personnes tuées chaque année au Canada dans des collisions dans lesquelles des camions lourds sont en cause, entre 1994 et 2001. Bien que le nombre d'accidents mortels (524) au cours de l'année la plus récente soit inférieur aux années précédentes, on ne note pas de tendance uniforme. En moyenne, 557 personnes meurent chaque année au Canada des suites d'accidents dans lesquels des camions lourds sont en cause et environ 12 000 autres sont blessées, comparativement à une moyenne globale de 3 050 accidents mortels de la route et de 228 000 blessures, chaque année, pendant la même période.

Les camions lourds interviennent dans un nombre relativement limité, mais tout de même important, des accidents graves sur les routes canadiennes -- environ 18 % de tous les accidents mortels et 5 % des accidents avec blessures dans lesquels un camion lourd est en cause. 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 (ou 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 (ou de blessures) par tranche de 10 000 véhicules immatriculés.

Figure 1 : Nombre d'accidents mortels dans lesquels de gros camions sont en cause (Canada, 1994 – 2001)



Ces calculs donnent un taux d'accidents mortels de 8,0 pour les camions lourds au Canada, c'est-à-dire 8,0 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 1,5 pour toutes les catégories de véhicules confondues. De même, le taux d'accidents avec blessures pour les camions lourds est de 177 blessés par tranche de 10 000 véhicules, ce qui est près 43 % de plus que le taux d'accidents avec blessures pour toutes les catégories de véhicules confondues (122 blessés 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. Si l'on divise le nombre d'accidents mortels dans lesquels interviennent des camions lourds par le nombre total de kilomètres parcourus par ces derniers, on obtient un taux de 20,9 accidents mortels par milliard de kilomètres parcourus, comparativement à un taux de 9,0 pour toutes les catégories de véhicules



confondues. Le taux d'accidents avec blessures pour les camions lourds (480 par milliard de kilomètres parcourus) est en réalité inférieur au taux d'accidents avec blessures pour toutes les catégories de véhicules confondues (713).

Le taux d'accidents mortels plus élevé des camions lourds est probablement lié à deux facteurs : la taille et le poids élevés de ces véhicules, par rapport aux automobiles; 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 blessure en cas de collision avec un plus petit véhicule. 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 –18 % des accidents mortels et 5 % des accidents avec blessures. Néanmoins, ces résultats se traduisent par plus de 550 accidents mortels et 12 000 blessés chaque année, de sorte que le problème est loin d'être négligeable. De plus, les camions lourds semblent avoir un taux d'accidents mortels légèrement plus élevé, si l'on tient compte de la distance parcourue.

Sondage des préoccupations des Canadiens

Le but du présent rapport est 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.



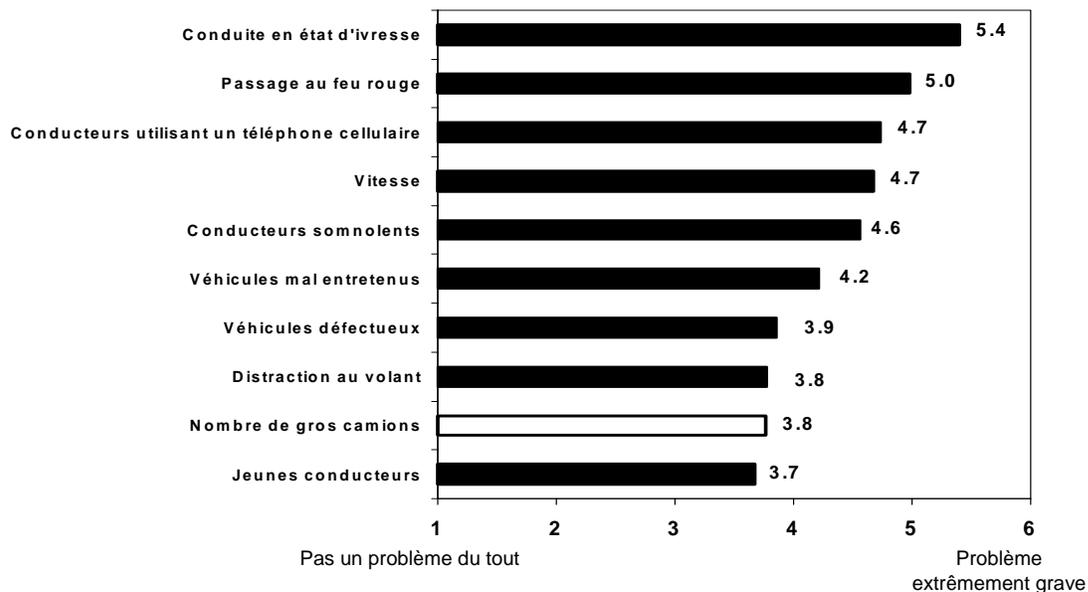
Résultats du sondage

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

Une importante proportion des conducteurs canadiens – 37 % -- croient que le nombre de gros camions sur la route représente un problème de sécurité 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 2, 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 2 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière



Comme on peut le constater, l'alcool au volant, le passage au feu rouge, les conducteurs utilisant un téléphone cellulaire et la vitesse, sont considérés comme des problèmes considérablement plus graves que le nombre de gros camions sur la route. Il est intéressant de noter que la perception par les conducteurs canadiens de la gravité du problème des gros camions au cours du présent sondage ne différait pas de celle du Sondage sur la sécurité routière 2001.

Différences démographiques. Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de considérer le nombre de gros camions sur la route comme un problème grave ou extrêmement grave – 43 % d'entre elles, comparativement à 31 % des hommes, classent le nombre de gros camions sur la route parmi les problèmes graves ou extrêmement graves¹.

Les conducteurs âgés sont plus enclins que les jeunes conducteurs à considérer les gros camions sur la route comme un problème grave. Seulement 21 % des conducteurs de moins de 25 ans voient le nombre de gros camions comme un problème de sécurité routière grave ou très grave. Par contre, plus de 50 % de ceux de 55 ans ou plus le perçoivent comme un problème grave.

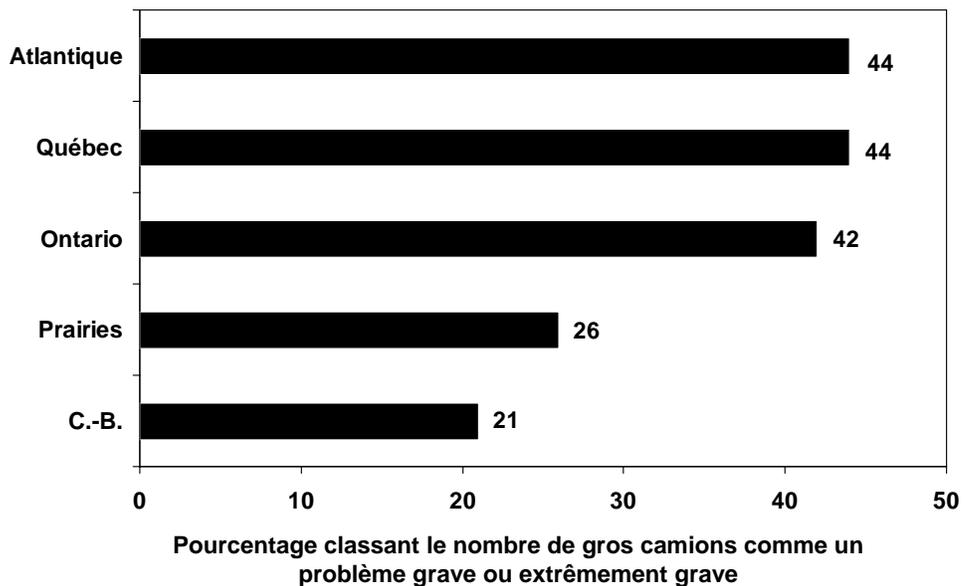
Différences régionales. La perception au Canada de la gravité du nombre de gros camions sur la route tend à diminuer d'est en ouest. La figure 3 montre le pourcentage de conducteurs, dans chacune des cinq régions du Canada, qui perçoivent le nombre de gros camions sur la route comme étant un problème grave ou extrêmement grave. On constate que les conducteurs de l'est (Atlantique, Québec, Ontario) considèrent cet aspect comme un problème plus grave que ceux de l'ouest (Prairies, Colombie-Britannique).

La perception de la gravité de ce problème de sécurité routière est la même en région rurale et en région urbaine.

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



Figure 3 : Perception de la gravité du nombre de gros camions sur la route, selon les régions



Perception de la gravité du mauvais état des véhicules, de la vitesse 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, la vitesse excessive des gros camions 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 de ces trois aspects sur une échelle de 1 (pas du tout un problème) à 6 (problème extrêmement grave), environ les deux tiers des Canadiens ont noté que ces questions constituaient des problèmes graves ou extrêmement graves.

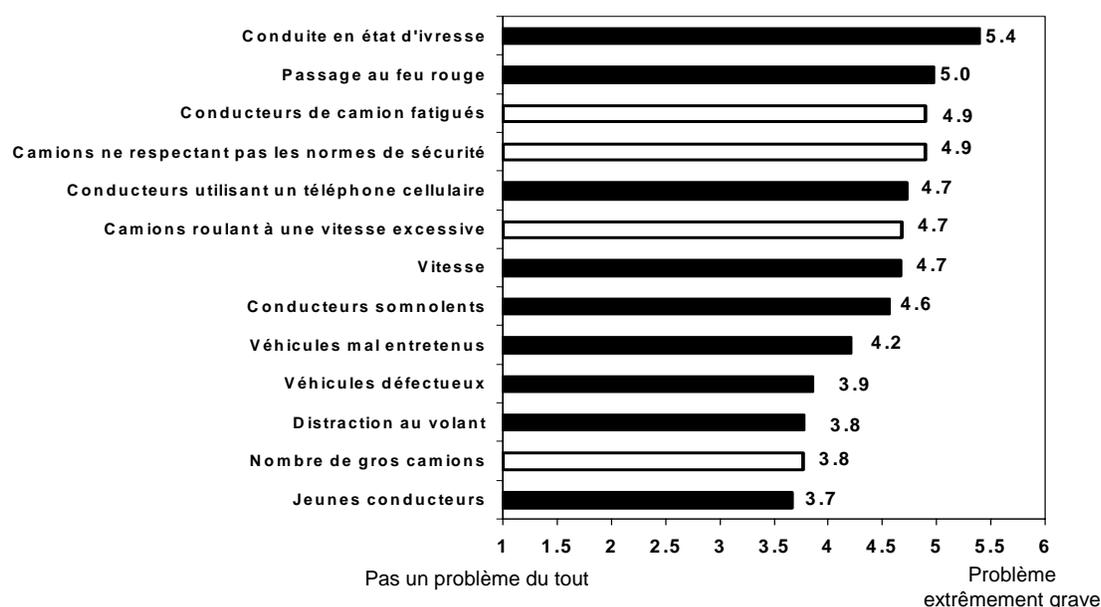
Même si, comme il est mentionné précédemment, seulement 37 % des Canadiens considèrent le nombre de gros camions sur la route comme un problème grave ou extrêmement grave, 70 % pensent que les conducteurs de camion fatigués par les longues heures de conduite et les camions qui ne respectent pas les normes légales



d'entretien constituent un problème grave ou extrêmement grave. La vitesse excessive est considérée comme un problème grave ou extrêmement grave par 64 % des Canadiens.

C'est ce qu'illustre la figure 4, qui est semblable à la figure 2, mais à laquelle s'ajoute la perception de la gravité de ces trois aspects additionnels -- « les camions qui ne respectent pas les normes légales d'entretien », « les conducteurs de camion qui sont fatigués par de longues heures de conduite » et « la vitesse excessive des camions ». Comme on peut le constater, ces trois points particuliers sont perçus comme un problème de sécurité routière grave, équivalant au passage au feu rouge ou à l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant.

Figure 4 : 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 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

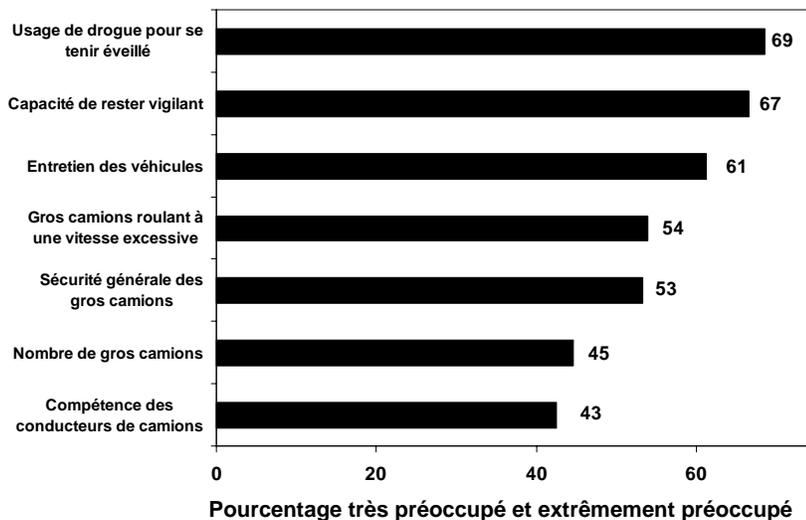


conducteurs, en utilisant une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé).

Les résultats sont présentés à la figure 5, qui indique le pourcentage des répondants très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chacune des sept questions. Les Canadiens sont surtout préoccupés par la fatigue ou la somnolence des conducteurs de véhicules utilitaires et les moyens pris par certains pour tenter de lutter contre ce problème. Environ les deux tiers des répondants sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la capacité des conducteurs de camion de rester éveillés pendant de longues périodes de temps et par l'utilisation de médicaments ou de drogues par les conducteurs pour conserver leur vigilance.

Plus de la moitié des Canadiens sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par les véhicules qui ne sont pas maintenus dans un bon état de marche, la vitesse excessive des gros camions sur la route et la sécurité générale des gros camions. Le nombre de gros camions sur les routes et la compétence des conducteurs de camion sont des questions qui inquiètent un peu moins les Canadiens, mais qui font tout de même partie des sujets de préoccupation d'une proportion substantielle des Canadiens.

Figure 5 : Préoccupations relatives à des questions particulières de sécurité concernant les conducteurs de véhicules utilitaires



Le degré de préoccupation à propos de ces questions particulières de sécurité au cours du présent sondage ne différerait pas de celui qui avait été exprimé au cours du Sondage sur la sécurité routière 2001.

Différences démographiques. En général, les femmes sont davantage préoccupées par ces sept aspects que les hommes.

De façon générale, les jeunes conducteurs sont ceux qui expriment le moins d'inquiétude au sujet de ces questions et le degré de préoccupation augmente progressivement avec l'âge du répondant. Ainsi, moins de la moitié des Canadiens de plus de 25 ans sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par l'utilisation de médicaments ou de drogues par les conducteurs de camions pour conserver leur vigilance, comparativement à 83 % des répondants de 65 ans ou plus. La seule exception concerne la compétence des conducteurs de camion, à l'égard de laquelle le degré de préoccupation ne diffère pas en fonction de l'âge des répondants.

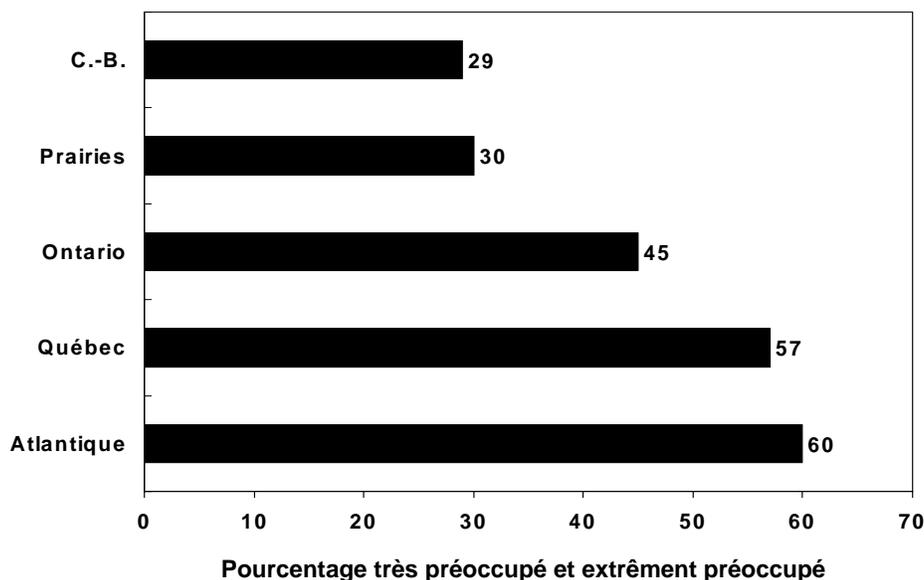
Différences régionales. Les préoccupations à propos de six des sept questions varient selon la région du Canada où vivent les répondants. L'exception est liée à la compétence des conducteurs de camion : dans ce cas, les Canadiens de toutes les régions expriment un degré de préoccupation équivalent.

De façon générale, le degré de préoccupation au sujet de trois des aspects – la vitesse des gros camions sur la route, le nombre de gros camions sur la route et la sécurité générale des gros camions – augmente à mesure qu'on se déplace d'ouest en est au pays. C'est ce que révèle la figure 6, qui donne le pourcentage de répondants de chaque région qui se montrent très préoccupés ou extrêmement préoccupés par le nombre de gros camions sur la route. En Colombie-Britannique, 29 % des répondants sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par le nombre de gros camions sur la route. Le pourcentage augmente progressivement, d'un bout à l'autre du pays, atteignant 60 % dans la région du Canada atlantique.

Le degré de préoccupation au sujet des trois autres aspects -- les véhicules utilitaires 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 et l'utilisation de

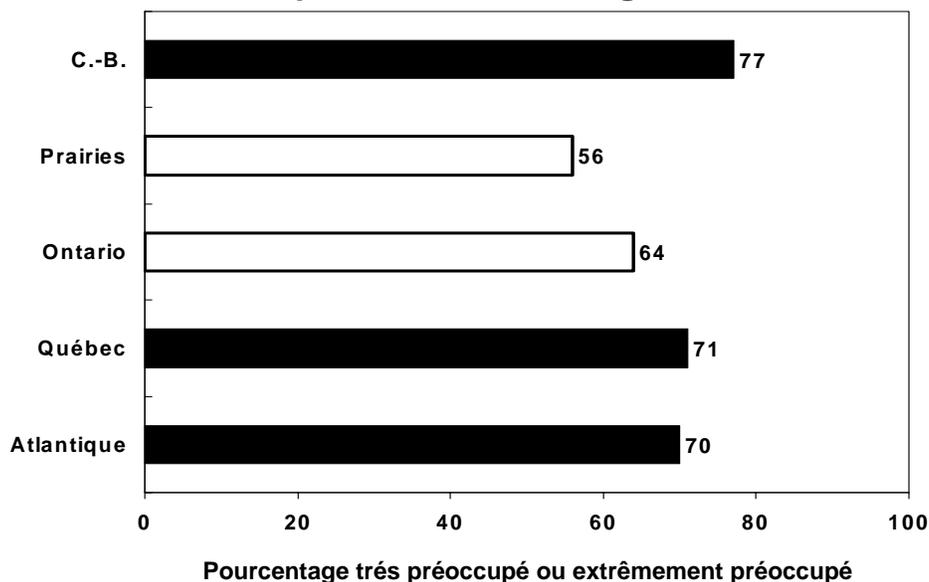


Figure 6 : Préoccupations à propos du grand nombre de camions sur la route, par région



médicaments ou de drogues par les conducteurs pour conserver leur vigilance – diffère aussi selon la région, mais d'une autre manière. En effet, au sujet de ces questions, les préoccupations sont moins grandes en Ontario et dans la région des Prairies qu'au Québec et sur les deux côtes. Ainsi, la figure 7 donne le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la capacité des conducteurs de camion de rester éveillés pendant de longues périodes de conduite. Le degré de

Figure 7 : Préoccupation au sujet de la capacité des conducteurs de demeurer éveillés pendant de longues périodes, selon la région



préoccupation est inférieur dans la région des Prairies (56 %) et en Ontario (64 %) à celui du Québec (71 %), des provinces de l'Atlantique (70 %) et de la Colombie-Britannique (77 %).

On ne constate aucune différence entre les conducteurs des régions urbaines et rurales en ce qui a trait à leur degré de préoccupation à propos des questions particulières concernant les conducteurs de véhicules utilitaires et la sécurité des véhicules.

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

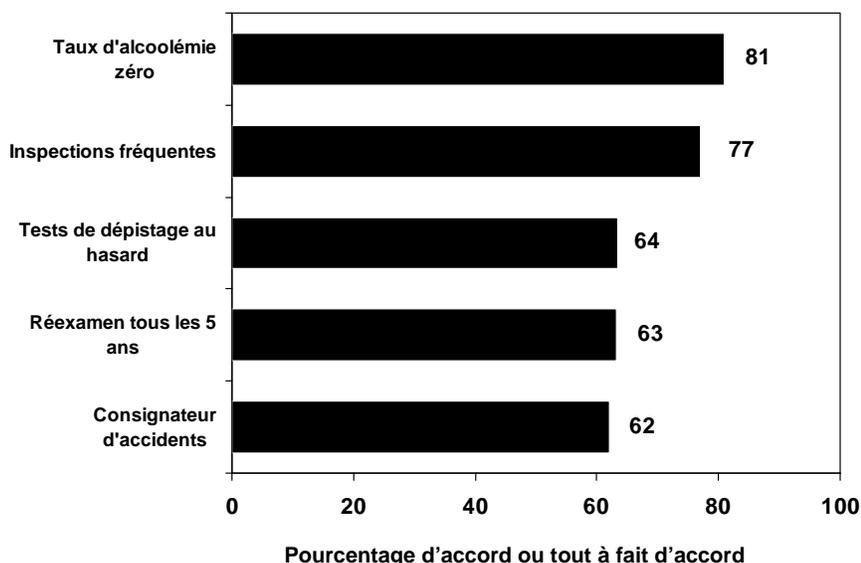
Les Canadiens sont préoccupés par les risques que représentent les véhicules utilitaires et leurs conducteurs sur les routes, de sorte qu'il est apparu intéressant de déterminer quelles mesures ils appuieraient pour éliminer ce problème. On a demandé aux répondants du Sondage d'indiquer, sur une échelle 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 cinq mesures précises destinées à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs : l'établissement du taux d'alcoolémie limite à zéro pour les conducteurs de véhicules utilitaires, une augmentation de la fréquence des inspections des véhicules utilitaires, l'obligation pour les conducteurs de véhicules utilitaires de se soumettre à des tests de dépistage d'alcool et de drogues faits au hasard, des examens de conduite périodiques pour les conducteurs de véhicules utilitaires, à tous les cinq ans, et l'obligation pour les conducteurs de véhicules utilitaires d'installer un consignateur d'événements dans leur véhicules afin de déterminer la cause des accidents. Les résultats sont présentés à la figure 8.

L'établissement du taux d'alcoolémie limite à zéro pour les conducteurs de véhicules utilitaires est l'élément qui a obtenu la cote la plus élevée, 81 % des Canadiens s'étant montrés d'accord ou tout à fait d'accord avec cette mesure. Un peu plus des trois quarts



Figure 8 : Pourcentage de répondants d'accord avec les mesures de prévention



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 de l'utilisation de tests de dépistage des drogues et de l'alcool pour les conducteurs de véhicules utilitaires (64 %), d'un examen de conduite périodique à tous les cinq ans (63 %) et de l'installation un consignateur d'événements dans les véhicules utilitaires (62 %).

Différences démographiques. Les femmes accordent un appui plus solide que les hommes aux cinq mesures visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires et de leurs conducteurs. En général, le niveau de soutien à chaque mesure augmente également avec l'âge des répondants au Sondage.

Différences régionales. Les Canadiens de différentes régions du pays accordent un niveau de soutien assez uniforme à l'augmentation de la fréquence des inspections des véhicules utilitaires, à l'établissement du taux d'alcoolémie limite à zéro pour les conducteurs de véhicules utilitaires et à l'utilisation de tests de dépistage des drogues et de l'alcool au hasard. Les répondants de l'Ontario et des Prairies se montrent moins favorables que ceux des autres régions à la tenue d'un examen de conduite périodique à tous les cinq ans pour les conducteurs de véhicules utilitaires. L'appui le plus faible accordé au consignateur d'événements intégré a été celui des répondants des Prairies, et le plus haut, celui des répondants du Québec et de la région de l'Atlantique.



Soutien à l'égard des trains routiers. Les répondants ont eu à indiquer dans quelle mesure ils appuyaient l'idée de permettre à des camions de tirer deux ou trois remorques. Les Canadiens ne sont pas en faveur des trains routiers multiples. De fait, 58 % des répondants ne sont pas d'accord ou pas du tout d'accord avec l'autorisation de tirer deux remorques et 76 % ne sont pas d'accord ou pas du tout d'accord avec l'autorisation des trains routiers triples.

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 énormément 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.

Près de 70 % des Canadiens croient que les conducteurs de véhicules utilitaires sont des professionnels hautement qualifiés. Vingt pour cent sont tout à fait d'accord avec cette affirmation; proportionnellement, seulement 6 % des Canadiens ne sont pas du tout d'accord.

Différences démographiques et régionales. Les hommes accordent un plus haut niveau de confiance que les femmes 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 répondants de la Colombie-Britannique et de la région de l'Atlantique se montrent en général un peu plus enclins à dire que les conducteurs de véhicules utilitaires sont des professionnels hautement qualifiés que les conducteurs des autres régions.



Bibliographie —●

Alliance canadienne du camionnage (2004). www.cantruck.com.

Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2003a) *Sondage sur la sécurité routière : La sécurité aux passages à niveau*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2003b) *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. et Pak, A. (2002) *Sondage sur la sécurité routière : Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Beirness, D.J. (2004). *Les poids lourds et les accidents de la route*. Ottawa, Ontario : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Statistique Canada (2002). *Enquête sur les véhicules au Canada. Annuel, 2001*. N° au catalogue 53-223-XIF. Ottawa : Statistique Canada.

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

Transports Canada (2001) *Statistiques sur les collisions de la route au Canada*. TP 3322. Ottawa : Transports Canada.

