



Sondage sur la sécurité routière

2006

La conduite agressive ●



**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 collisions routières.

La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant 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 collisions routières 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

Septembre 2007

Sondage sur la sécurité routière 2006

La conduite agressive

Ward Vanlaar

Herb Simpson

Dan Mayhew

Robyn Robertson

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada



Brewers of Canada



Brasseurs du Canada

Toyota Canada Inc.



Table des matières —●

Sommaire	iii
Introduction	1
Méthode	3
Contexte	5
Qu'est-ce que la conduite agressive?	5
À quelle fréquence se manifeste la conduite agressive et quel en est le degré de risque?	6
Préoccupations du public à propos de la conduite agressive	9
Les Canadiens sont-ils préoccupés par la conduite agressive?	9
Les Canadiens croient-ils que la conduite agressive a augmenté ou diminué?.....	10
Ampleur du problème de la conduite agressive	11
À quelle fréquence les Canadiens se comportent-ils agressivement dans la circulation?	11
À quelle fréquence les Canadiens observent-ils des comportement de conduite agressive?	12
Conclusion	13
Profil du conducteur agressif	15
Les jeunes conducteurs klaxonnent lorsqu'ils sont contrariés	15
Les jeunes conducteurs masculins sont plus agressifs dans la circulation.....	16
La conduite agressive et les infractions au code de la route.....	17
Conclusion	18
Soutien public aux mesures visant à limiter la conduite agressive	19
Degré de soutien à diverses mesures.....	19
Résumé et conclusions	21
Bibliographie	23



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), parrainé par Transports Canada, les Brasseurs du Canada et Toyota Canada Inc. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.
- Les résultats du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports – le présent document met l'accent sur la conduite agressive.
- Aux fins de la présente enquête, la conduite agressive englobe des comportements de conduite tels que griller un feu rouge, faire des courses sur la route, rouler à une vitesse excessive, jurer, klaxonner en cas de contrariété et prendre des risques simplement pour le plaisir.
- Dans l'ensemble, le public est très préoccupé par la conduite agressive. Environ 76 % des Canadiens croient que les conducteurs qui grillent un feu rouge constituent un problème très grave ou extrêmement grave; 73 % ont la même opinion à propos des courses sur la route et 66 %, au sujet de la vitesse excessive.
- Même si 88 % des Canadiens croient que la conduite agressive est plus courante aujourd'hui qu'il y a cinq ans, d'autres éléments de preuve – la fréquence des comportements agressifs au volant déclarés par les intéressés et la fréquence à laquelle les Canadiens voient d'autres conducteurs se comporter agressivement en conduisant – semblent indiquer que l'ampleur du problème n'a pas changé entre 2001 et 2006.
- Bien qu'il soit difficile de tirer des conclusions définitives au sujet de la tendance de la conduite agressive, il est évident que le problème est important :
 - environ 2,7 millions de Canadiens admettent conduire souvent à une vitesse bien supérieure à la limite;
 - 2 millions admettent accélérer souvent pour traverser une intersection avant le feu rouge;
 - environ 670 000 disent prendre des risques en conduisant, seulement pour le plaisir.
- Les données recueillies dans le cadre du sondage permettent de distinguer les caractéristiques suivantes applicables aux conducteurs agressifs :
 - les conducteurs masculins agressifs sont plus de deux fois plus nombreux que les conductrices agressives;
 - les jeunes conducteurs qui ont entre 16 et 24 ans sont plus susceptibles de klaxonner lorsqu'ils sont contrariés que ceux de 25 ans ou plus;
 - les conducteurs qui ont entre 16 et 44 ans sont plus susceptibles de se comporter de manière agressive dans la circulation que les conducteurs des groupes de 45 ans et plus;



- les conducteurs agressifs sont plus susceptibles d'admettre avoir eu au moins une contravention (à l'exclusion des contraventions pour stationnement).
- Le degré de soutien des Canadiens aux diverses mesures à prendre pour régler le problème de la conduite agressive a aussi été mesuré :
 - 63 % conviennent que les policiers devraient accorder plus d'importance à la conduite agressive dans leurs efforts d'application de la loi;
 - 51 % croient que les sanctions pour conduite agressive devraient être égales à celles de la conduite en état d'ivresse;
 - 43 % sont d'accord avec l'installation, dans les véhicules, de dispositifs visant à prévenir la vitesse excessive.



Introduction —●

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;
- ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière;
- la façon dont ils se comportent sur la route.

Le Sondage sur la sécurité routière 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.

Le présent rapport décrit les résultats du Sondage sur la sécurité routière de 2006 concernant la question de la conduite agressive. Le contexte sert à présenter les résultats et à les comparer à ceux des années précédentes.



Méthode

Cette sixième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 75 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. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage.

Le questionnaire a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs canadiens qui avaient conduit au cours des 30 derniers jours. L'échantillon a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2006. Parmi les 6 075 ménages avec qui l'on a communiqué pour demander à une personne de participer, 4 418 (73 %) ont refusé et 457 (7,5 %) ne satisfaisaient pas aux critères.

Au total, 1 201 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2005 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,9 %, 19 fois sur 20.



Qu'est-ce que la conduite agressive?

« La conduite agressive englobe un ensemble de comportements qui vont des gestes extrêmes (p. ex. l'usage d'une arme à feu et les voies de fait malicieuses) à des manifestations moins graves (p. ex. des discussions au bord de la route, des confrontations et des gestes). » (Beirness et coll., 2001: p. 4). Étant donné l'étendue des comportements, il n'est pas surprenant que la documentation ne fournisse pas de définition cohérente (on peut trouver une multitude de définitions, par exemple dans Miles et Johnson, 2003; James et Nahl, 2000; Tasca, 2000; Mizell, 1997; Lajunen et coll., 1998; Shinar, 1998; Ellison-Potter et coll., 2001).

Malgré l'absence d'une définition uniforme, on observe des éléments récurrents dans la plupart d'entre elles, plus précisément l'intention, c.-à-d. une volonté délibérée de mettre les autres en danger. Par exemple, Galovski et Blanchard (2005: p. 47) affirment que l'*intention* est l'élément clé qui distingue la conduite agressive d'une erreur de conduite ou d'un manque de jugement.

Toutefois, une définition plus libérale de la conduite agressive ne comprend pas l'élément d'intention, mais englobe la conduite à risque. Ainsi, des comportements comme les courses sur la route, la vitesse excessive ou le fait d'accélérer pour traverser une intersection au changement de feu pourraient aussi être considérés comme des manifestation de conduite agressive, même s'ils ne visent pas nécessairement à nuire aux autres.

En général, le public ne fait pas nécessairement la distinction entre les comportements qui sont clairement motivés par l'intention de nuire et ceux qui ne le sont pas. Il réagit vraisemblablement davantage au comportement observé, selon qu'il leur semble ou non agressif. En conséquence, dans le cadre du présent sondage, la conduite agressive inclut les comportements à la fois agressifs et à risque. En tant que tels, divers comportements particuliers faisaient partie du sondage, notamment :



- griller un feu rouge, et accélérer à l'intersection pour traverser avant le changement de feu;
- faire des courses sur la route;
- conduire à une vitesse excessive et à une vitesse bien supérieure à la limite;
- jurer et faire des gestes grossiers à l'endroit d'autres conducteurs;
- klaxonner en cas de contrariété;
- prendre des risques, simplement pour le plaisir.

À quelle fréquence se manifeste la conduite agressive et quel en est le degré de risque?

D'aucuns avancent que l'agressivité est plus fréquente sur les routes que dans n'importe quelle autre contexte humain. On peut expliquer cette situation par l'encombrement ou la congestion, l'anonymat, la frustration et la provocation, des facteurs qui peuvent se manifester simultanément pendant la conduite (McGarva, 2005).

Comme il a été mentionné précédemment, il n'existe pas de définitions uniformes de la « conduite agressive »; il n'est donc pas surprenant que l'estimation de sa fréquence soit aussi variable. Selon une étude, près de 90 % des conducteurs des États-Unis (É.-U.) se sont déjà trouvés dans au moins une situation de conduite agressive (AAAFTS, 1999). Cette étude mentionnait aussi que la conduite agressive entraînait environ 1 500 décès et blessures, chaque année aux É.-U.

Nous avons aussi estimé les conséquences de certaines formes de conduite agressive, examinées au cours de notre sondage. Par exemple, la vitesse excessive, souvent jugée agressive, a contribué dans une proportion atteignant parfois 18 % aux collisions ayant causé des décès et des blessures (Beirness et Simpson, 1997), ce qui représente environ 4 000 décès et blessés attribuables à la vitesse, chaque année, au Canada (Beirness et coll., 2001).

Pour ce qui est du passage au feu rouge et de ses conséquences, une étude réalisée au Québec a révélé que « *en ce qui concerne le passage sur feu rouge, un peu plus de 25 % de l'ensemble des accidents corporels survenus à un carrefour muni de feux de signalisation auraient été causés par ce comportement fautif* » (Brault et coll., 2007: p. 1).



Selon une étude semblable menée en Ontario (ministère des Transports de l'Ontario, 1998), 18 % des accidents mortels et 30 % des collisions ayant causé des blessures se produisent à une intersection. Le non-respect des feux est en cause dans 42 % des collisions mortelles et dans 29 % des collisions ayant causé des blessures. Cela signifie qu'environ 61 collisions mortelles et 4 800 collisions ayant causé des blessures se produisent en Ontario, chaque année, parce que des conducteurs grillent un feu rouge.

Malgré le manque d'uniformité des définitions de conduite agressive, il est évident, d'après les données dont on dispose, que la conduite agressive n'est pas rare et qu'elle est très risquée.



Préoccupations du public à propos de la conduite agressive

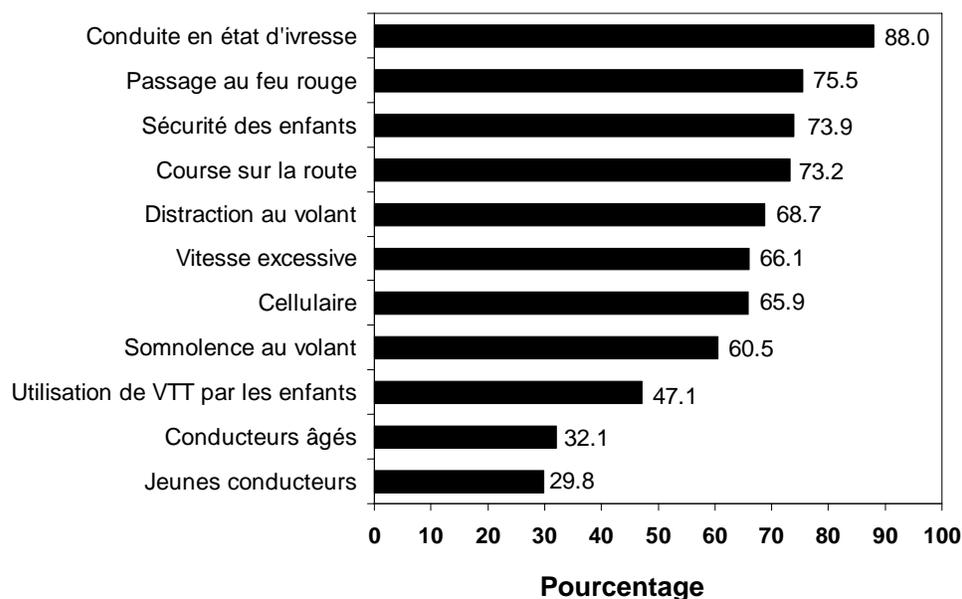
Les Canadiens sont-ils préoccupés par la conduite agressive?

Les répondants au Sondage ont eu à indiquer à quel point ils sont préoccupés par divers problèmes de sécurité routière, notamment plusieurs comportements considérés comme agressifs. Ils ont ainsi attribué à chaque problème une note sur une échelle de six points, de un (pas un problème du tout) à six (problème extrêmement grave).

La figure 1 montre le pourcentage de répondants qui considèrent ce problème comme très grave ou extrêmement grave (note de 5 ou 6). Environ 76 % des Canadiens croient que le passage au feu rouge est un problème très grave ou extrêmement grave; 73 % ont la même opinion à propos des courses sur la route et 66 %, à l'égard de la vitesse excessive. Le nombre de Canadiens préoccupés par la conduite en état d'ivresse est plus important (88 %) mais, dans l'ensemble, la conduite agressive préoccupe néanmoins une part substantielle de la population.

Dans l'ensemble, le public est très préoccupé par la conduite agressive.

Figure 1 : Pourcentage de Canadiens préoccupés par les problèmes de sécurité routière



Les Canadiens croient-il que la conduite agressive a augmenté ou diminué?

On constate que les Canadiens sont devenus plus préoccupés par la conduite agressive au cours des dernières années. Lors du Sondage sur la sécurité routière de 2002 (Beirness et coll., 2002), 72 % des répondants considéraient le passage au feu rouge comme un problème grave ou extrêmement grave (comparativement à 76 % en 2006) et 60 % avaient la même opinion à propos de la vitesse (la proportion était de 66 % pour la vitesse *excessive* en 2006).

Plus précisément, on a demandé aux répondants s'ils croyaient que la conduite agressive était plus ou moins fréquente aujourd'hui qu'il y a cinq ans; 88 % des Canadiens croient qu'elle est plus fréquente aujourd'hui qu'il y a cinq ans¹.

¹ Il peut sembler y avoir un écart entre la proportion relativement grande de Canadiens qui pensent que les conducteurs sont plus agressifs au volant aujourd'hui (88 %) et les preuves d'une hausse seulement légère du nombre de Canadiens préoccupés par la conduite agressive. Cependant, il y a plusieurs explications plausibles à cet état de choses, notamment le seul fait que l'ampleur perçue du problème (88 % pensent que la conduite agressive est plus fréquente aujourd'hui) n'est pas le seul facteur à influencer sur le degré de préoccupation des gens; par exemple, leur évaluation du degré de préoccupation des autres et le risque qu'ils attribuent à la conduite agressive, peuvent aussi influencer sur leur degré de préoccupation.

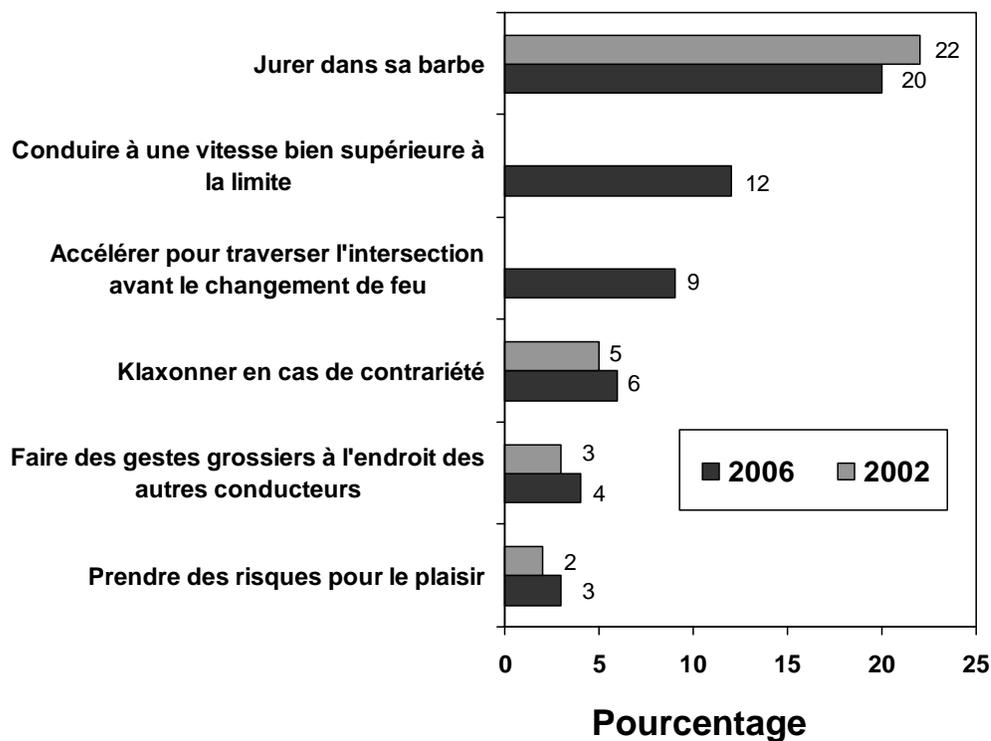


Ampleur du problème de la conduite agressive

À quelle fréquence les Canadiens se comportent-ils agressivement dans la circulation?

Les répondants ont eu à noter, sur une échelle de six points (où un correspond à « jamais » et six à « souvent »), la fréquence à laquelle ils manifestent divers comportements de conduite agressive. La figure 2 illustre le pourcentage de répondants qui ont indiqué manifester ce genre de comportements (5 ou 6 sur l'échelle); les résultats correspondants du sondage de 2002 sont aussi présentés le cas échéant.

Figure 2 : Pourcentage des comportements agressifs déclarés en 2002 et en 2006²



² Les aspects « Conduire à une vitesse bien supérieure à la limite » et « Accélérer pour traverser l'intersection avant le changement de feu » ne faisaient pas partie du sondage de 2002.



En comparant les résultats de 2002 et 2006, on se rend compte qu'ils se ressemblent de près – la différence entre les deux années ne dépasse pas 2 %. Par exemple, la plupart des gens admettent avoir juré en 2002 (22 %) aussi bien qu'en 2006 (20 %); seulement 4 % des conducteurs disent avoir fait un geste grossier à l'endroit d'autres conducteurs en 2006, comparativement à 3 % en 2002.

Les résultats montrent la fréquence de certains comportements agressifs. En 2006, 12 % des conducteurs admettent avoir conduit souvent à une vitesse bien supérieure à la limite – cela correspond à 2,67 millions de conducteurs³. Par ailleurs, 9 % ou deux millions, admettent avoir accéléré souvent pour traverser une intersection avant le changement de feu. Et 3 % avouent prendre des risques lorsqu'ils conduisent, pour le simple plaisir; cela représente 667 500 conducteurs qui, sciemment, mettent leur vie et celle des autres en péril dans leur quête d'euphorie.

En 2006, environ 2,7 millions de conducteurs admettent avoir conduit souvent à une vitesse bien supérieure à la limite; 2 millions avouent avoir accéléré souvent pour traverser l'intersection avant le changement de feu et à peu près 670 000 disent prendre des risques en conduisant, uniquement pour le plaisir.

À quelle fréquence les Canadiens observent-ils des comportements de conduite agressive?

Les répondants ont aussi eu à indiquer, pour divers comportements de conduite agressive, la fréquence à laquelle ils les observent sur la route, en donnant une note de un (jamais) à six (très souvent).

La figure 3 illustre la fréquence perçue de six comportements de conduite agressive en 2006 et les résultats comparables de 2001. Comme on peut le constater, la plupart des résultats des deux années sont semblables à l'exception possible du passage au feu rouge et de la vitesse excessive⁴. Dans l'ensemble, cette tendance dénoterait une légère diminution de la fréquence de ces comportements particuliers.

De fait, ces constatations pourraient porter à croire que si l'on pose des questions à propos de la « conduite agressive », les gens pensent en général à d'autres

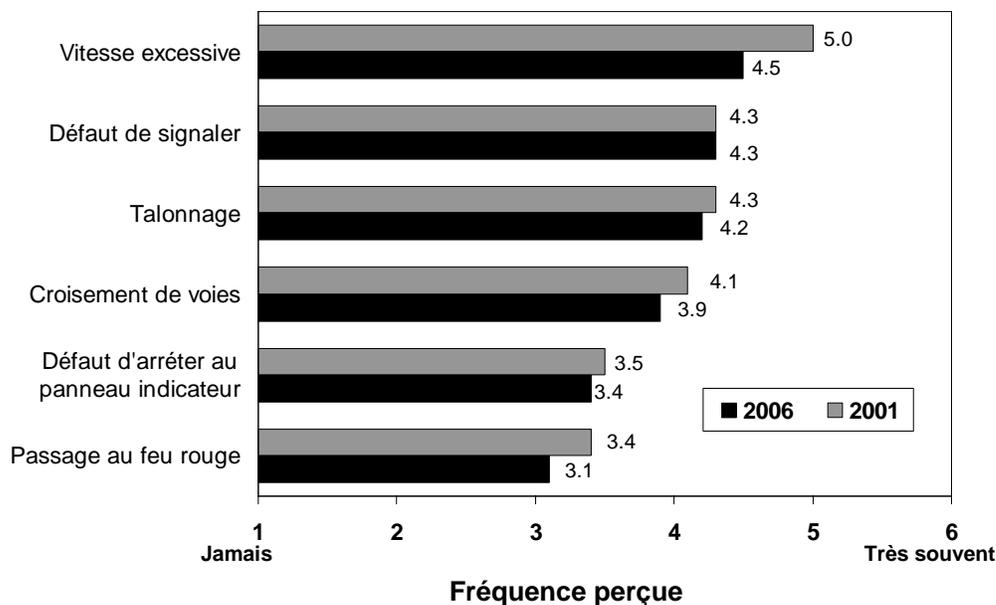
³ Fondé sur un nombre approximatif de 22,25 millions de titulaires de permis de conduire.

⁴ Veuillez noter qu'en 2006, les répondants ont eu à coter la « vitesse excessive », tandis qu'en 2001, la question portait sur la « vitesse ».



comportements que ceux qui sont énumérés à la figure 3. Comme il est mentionné précédemment, la plupart (88 %) des Canadiens ont l'impression que la conduite agressive est plus fréquente aujourd'hui qu'il y a cinq ans (voir à la page 10). Toutefois, les résultats de la figure 3 semblent indiquer une tendance légèrement à la baisse de la fréquence perçue des comportements de conduite agressive. Autrement dit, la perception qu'a le public de l'ampleur du problème de la conduite agressive pourrait être influencée par certains comportements qui ne faisaient pas partie de ce sondage, p. ex. des cas extrêmes d'agressivité.

Figure 3 : Perception moyenne de la fréquence de six comportements de conduite en 2001 et en 2006



Conclusion

La fréquence des comportements de conduite agressive déclarés n'a pas changé de façon notable au cours des cinq dernières années – les différences sont limitées pour ce qui est de la fréquence de comportements tels que jurer, conduire à une vitesse bien supérieure à la limite, accélérer pour traverser l'intersection avant le changement de feu, klaxonner en cas de contrariété, adresser des gestes grossiers à d'autres conducteurs et prendre des risques uniquement pour le plaisir. Du point de vue de la fréquence à laquelle les Canadiens disent adopter des comportements de conduite agressive, l'ampleur du problème n'a ni augmenté, ni diminué. Toutefois, en ce qui concerne la



fréquence à laquelle les Canadiens voient d'autres conducteurs manifester des comportements de conduite agressive, on note une légère tendance à la baisse, au cours des cinq dernières années, de la vitesse excessive et du passage des feux rouges.

Même s'il est difficile de tirer des conclusions définitives quant à la tendance de l'ampleur du problème de la conduite agressive, il est clair que le problème est important. Environ 2,7 millions de Canadiens admettent conduire souvent à une vitesse bien supérieure à la limite; deux millions avouent accélérer souvent pour franchir une intersection avant le changement de feu et environ 670 000 disent prendre des risques en conduisant, juste pour le plaisir.



Profil du conducteur agressif

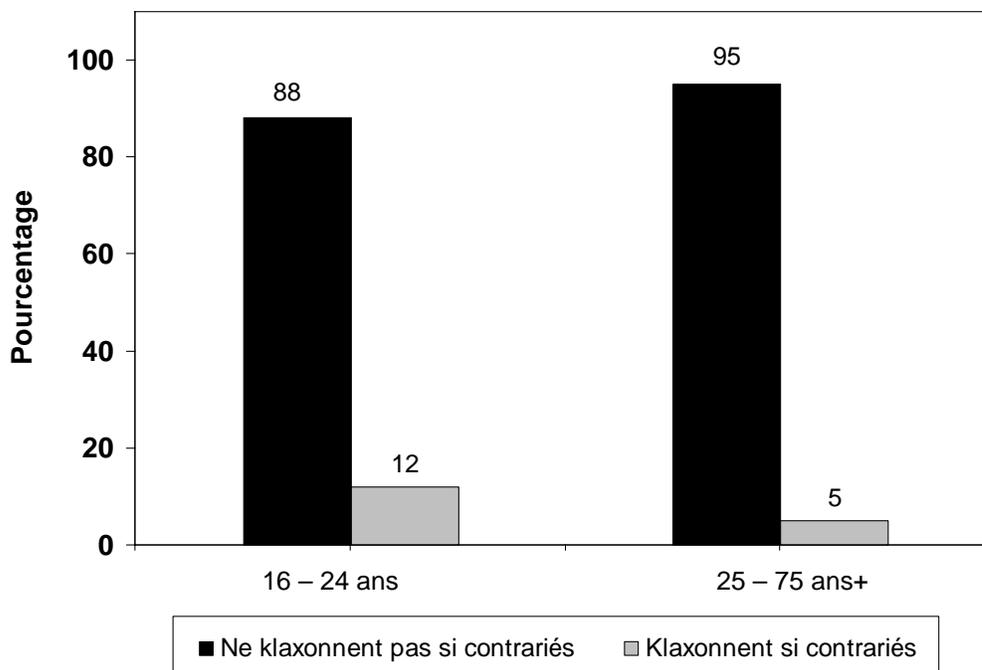
La présente section sert à tracer le profil du conducteur agressif, conformément aux données recueillies au cours du sondage.

Les jeunes conducteurs klaxonnent lorsqu'ils sont contrariés

La plupart des répondants ne klaxonnent pas lorsqu'ils sont contrariés en pleine circulation (voir les figures 2 et 4), mais une analyse multivariable des données nous a permis de constater qu'il existait une relation entre l'âge et l'usage du klaxon, en cas de contrariété au volant. Comme le montre la figure 4, les conducteurs du groupe des 16 à 24 ans sont beaucoup plus enclins à klaxonner quand ils sont contrariés que ceux de 25 ans ou plus. Parmi tous les jeunes conducteurs, 12 % admettent klaxonner, tandis que la proportion est de seulement 5 % pour les conducteurs plus âgés.

Les jeunes conducteurs qui ont entre 16 et 24 ans sont les plus enclins à klaxonner lorsqu'ils sont contrariés.

Figure 4 : Pourcentage de l'usage du klaxon en cas de contrariété, selon l'âge

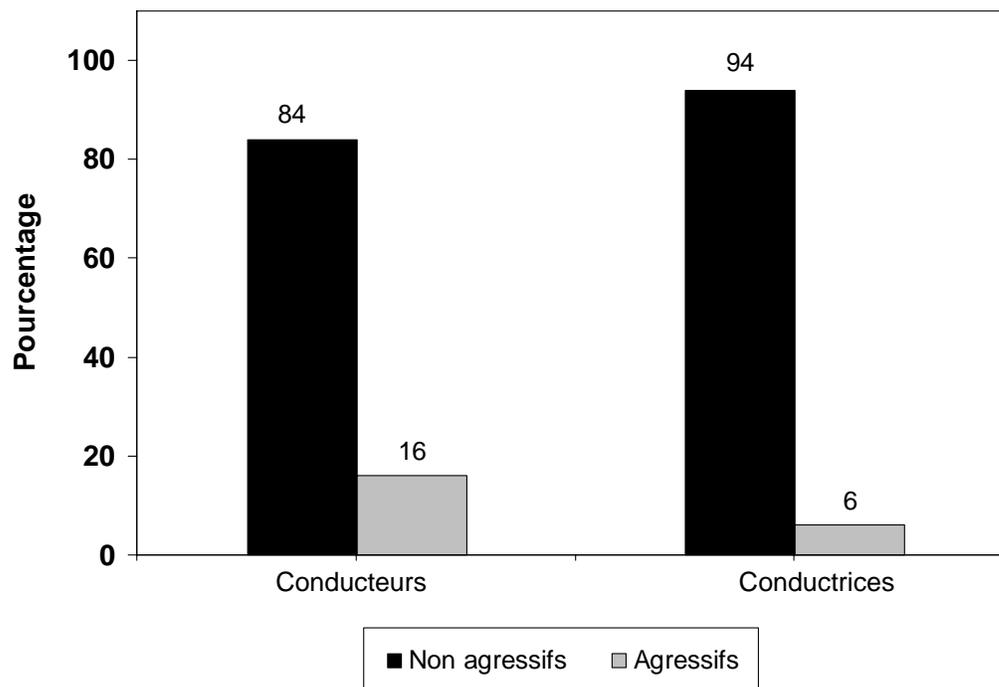


Les jeunes conducteurs masculins sont plus agressifs dans la circulation

Selon les déclarations de chaque répondant à propos de la fréquence de ses comportements de conduite agressive (énumérés à la figure 2), nous avons établi une « note d'agressivité » personnelle en additionnant simplement les résultats du répondant à l'égard de chacun de ces comportements. Nous avons ensuite étudié la relation entre cette « note d'agressivité » et l'âge et le sexe. Les résultats sont illustrés aux figures 5 et 6⁵.

La figure 5 montre la relation entre le sexe et l'agressivité. On constate que le pourcentage de conducteurs considérés agressifs est plus du double du pourcentage des conductrices agressives – soit 16 % par rapport à 6 %.

Figure 5 : Pourcentage des conducteurs agressifs, selon le sexe



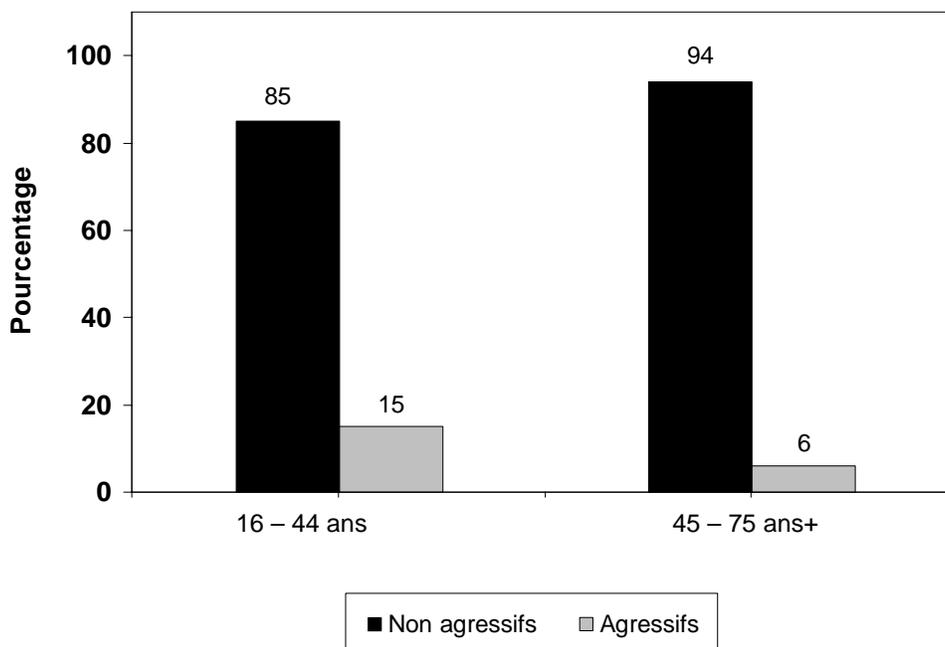
⁵ Même si la relation a été étudiée à l'aide d'une démarche multivariable, les résultats sont illustrés en présentation bidimensionnelle. La note seuil de l'échelle d'agressivité (de 6 à 36), permettant de distinguer les conducteurs « agressifs » et « non agressifs » était fixée à 18. Cette note constitue un moyen grossier de mesurer le niveau d'agressivité d'un conducteur; toutefois, les résultats confirment ce qu'on trouve à ce sujet dans la documentation.



En utilisant la même méthode, nous avons pu examiner la relation entre l'agressivité et l'âge; les résultats sont résumés à la figure 6. On a pu se rendre compte que plus de jeunes conducteurs (entre 16 et 44 ans) que de conducteurs plus âgés (45 ans et plus) peuvent être considérés agressifs – 15 % par rapport à 6 %.

Les hommes et les jeunes conducteurs de 16 à 44 ans sont plus susceptibles de se comporter de manière agressive dans la circulation.

Figure 6 : Pourcentage du comportement agressif selon l'âge



La conduite agressive et les infractions au code de la route

En théorie, il est logique que des conducteurs agressifs soient cités à comparaître pour infraction au code de la route plus souvent que ceux qui ne sont pas agressifs. Les résultats du sondage confirment cette théorie. Selon le sondage, un conducteur ayant un comportement agressif sur la route (c.-à-d. obtenant une note plus élevée sur l'échelle d'agressivité) est plus susceptible d'admettre avoir eu au moins une contravention pour infraction au code de la route (à l'exclusion des infractions pour stationnement). Aucune relation semblable n'a été établie entre le niveau d'agressivité et les collisions dans le cadre de cette étude.



Conclusion

En résumé, les données recueillies au cours du présent sondage semblent montrer que les conducteurs masculins et les jeunes, ayant entre 16 et 44 ans, sont plus susceptibles de se comporter de façon agressive sur la route que les conductrices et les autres conducteurs ayant 45 ans et plus. De plus, les jeunes conducteurs du groupe des 16 à 24 ans sont plus enclins à klaxonner quand ils sont contrariés que les conducteurs de 25 ans ou plus. Enfin, les conducteurs agressifs sont plus nombreux à admettre avoir eu au moins une contravention pour infraction au code de la route (à l'exception des infractions pour stationnement).

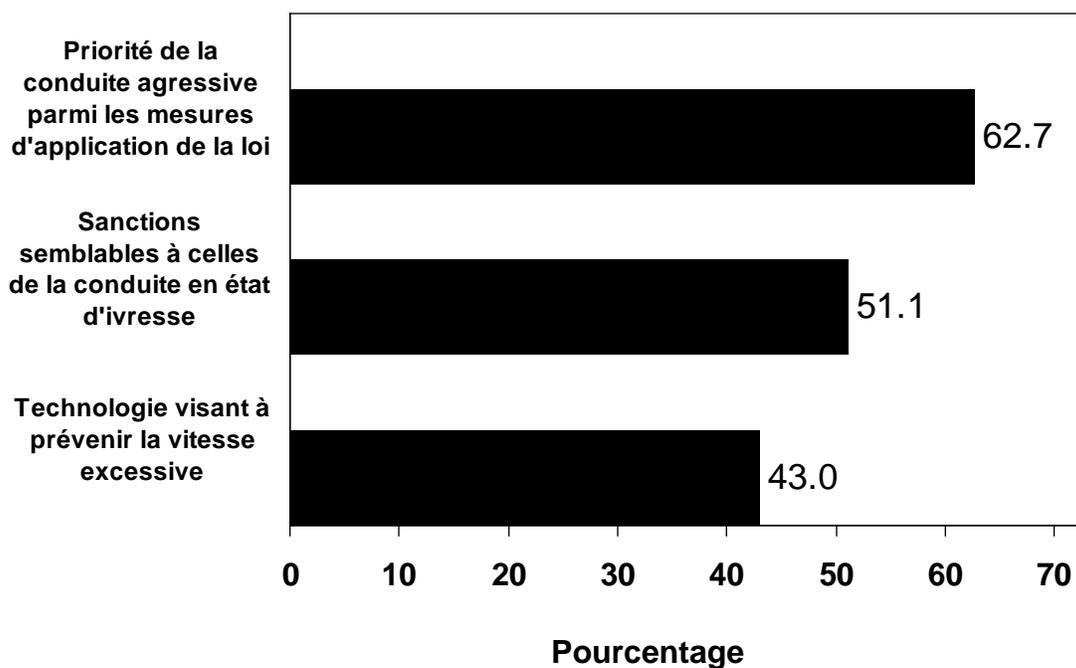


Soutien public aux mesures visant à limiter la conduite agressive

Degré de soutien à diverses mesures

Une série de questions ont été posées en vue de mesurer le degré de soutien aux différentes mesures à prendre pour apporter des solutions au problème de la conduite agressive. Les répondants pouvaient indiquer le soutien accordé sur une échelle à six points de un (« pas du tout d'accord ») à six (« tout à fait d'accord »). La figure 7 montre le pourcentage de ceux qui sont d'accord (cinq ou six sur l'échelle) avec trois différentes mesures.

Figure 7 : Pourcentage des conducteurs qui soutiennent les mesures contre la conduite agressive



Soixante-trois pour cent sont d'accord pour hausser la priorité de la conduite agressive parmi les activités d'application de la loi des policiers. Ce degré de soutien n'a pas changé au cours des dernières années – en 2001 et en 2002, le pourcentage était de 60 % (Beirness et coll., 2001) et de 62 % (Beirness et coll., 2002), respectivement.



Non seulement appuie-t-on l'intensification des mesures d'application de la loi, mais on note aussi un soutien à l'accroissement des sanctions en cas de conduite agressive – de fait, 51 % croient réellement que les sanctions pour conduite agressive devraient être semblables à celles de la conduite en état d'ivresse.

Sur le plan technologique, on note un soutien considérable à l'installation dans les véhicules de dispositifs visant à empêcher la vitesse excessive : 43 % des répondants sont d'accord avec cette mesure.



Résumé et conclusions —●

Dans l'ensemble, le public est très préoccupé par la conduite agressive. Environ 76 % des Canadiens croient que les conducteurs qui grillent un feu rouge constituent un problème très grave ou extrêmement grave; 73 % ont la même opinion à propos des courses sur la route et 66 %, au sujet de la vitesse excessive.

Même si 88 % des Canadiens croient que la conduite agressive est plus courante aujourd'hui qu'il y a cinq ans, d'autres éléments de preuve – la fréquence des comportements agressifs au volant déclarés par les intéressés et la fréquence à laquelle les Canadiens voient d'autres conducteurs se comporter agressivement en conduisant – semblent indiquer que l'ampleur du problème n'a pas changé entre 2001 et 2006.

Bien qu'il soit difficile de tirer des conclusions définitives au sujet de la tendance de la conduite agressive, il est évident que le problème est important. Environ 2,7 millions de Canadiens admettent conduire souvent à une vitesse bien supérieure à la limite; 2 millions admettent accélérer souvent pour traverser une intersection avant le feu rouge; environ 670 000 disent prendre des risques en conduisant, seulement pour le plaisir.

Les données recueillies dans le cadre du sondage permettent de distinguer les caractéristiques suivantes applicables aux conducteurs agressifs :

- les conducteurs masculins agressifs sont plus de deux fois plus nombreux que les conductrices agressives;
- les jeunes conducteurs qui ont entre 16 et 24 ans sont plus susceptibles de klaxonner lorsqu'ils sont contrariés que ceux de 25 ans ou plus;
- les conducteurs qui ont entre 16 et 44 ans sont plus susceptibles de se comporter de manière agressive dans la circulation que les conducteurs des groupes de 45 ans et plus;
- les conducteurs agressifs sont plus susceptibles d'admettre avoir eu au moins une contravention (à l'exclusion des contraventions pour stationnement).

Le degré de soutien des Canadiens aux diverses mesures à prendre pour régler le problème de la conduite agressive a aussi été mesuré : 63 % conviennent que les policiers devraient accorder plus d'importance à la conduite agressive dans leurs efforts d'application de la loi; 51 % croient que les sanctions pour conduite agressive devraient



être égales à celles de la conduite en état d'ivresse; 43 % sont d'accord avec l'installation, dans les véhicules, de dispositifs visant à prévenir la vitesse excessive.



Bibliographie

- AAAFTS (1999). *Controlling road rage*. Washington DC: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. (1997). *Study of the Profile of High-Risk Drivers*. Ottawa : Transports Canada, Sécurité routière et Réglementation automobile (TP-13108).
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R., Pak, A. (2001). *Sondage sur la sécurité routière : La conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Desmond, K. (2002). *Sondage sur la sécurité routière 2002 : La conduite à risque*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Brault, M., Auger, A., Montégiani, M. (2007). *La sécurité aux intersections : analyse des comportements des conducteurs au feu rouge*. Présentation à la XVII^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière à Montréal, 3-6 juin 2007.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behaviour. *Journal of Applied Social Psychology* 31: 431-443.
- Galovski, T., Blanchard, E.B. (2005). Understanding and treating the aggressive driver. In : *Contemporary Issues in Road User Behavior and Traffic Safety*. D.A. Hennessy and D.L. Wiesenthal (eds.). New York, NY: Nova Science Publishers, Inc. pp. 47-60.
- James, L., Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving: Steering clear of highway warfare*. Amherst, NY: Prometheus Books.
- Lajunen, T., Parker, D., Stradling, S. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive, and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 1: 107-121.
- McGarva, A.R. (2005). Field Methodologies for the Study of Driver Aggression. In : *Contemporary Issues in Road User Behavior and Traffic Safety*. D.A. Hennessy and D.L. Wiesenthal (eds.). New York, NY: Nova Science Publishers, Inc. pp. 71-78.
- Miles, D.E., Johnson, G.L. (2003). Aggressive driving behaviours: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 6(2): 147-161.
- Ministère des Transports de l'Ontario (1998). *Ontario Road Safety Annual Report 1997*. Toronto : Ministère des Transports de l'Ontario.
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving*. Washington DC: AAA Foundation for Traffic Safety.



Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 1: 137-160.

StataCorp. (2005). Stata Statistical Software. Release 9. College Station, Texas: StataCorp LP.

Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Document présenté à la Global Web Conference on Aggressive Driving Issues, du 16 octobre au 30 novembre 2000.

