



Sondage sur la sécurité routière

Conduite agressive ●



**TRAFFIC
INJURY
RESEARCH
FOUNDATION**

A DRIVING FORCE FOR SAFETY

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

Télexcopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@trafficinjuryresearch.com

Site Web : www.trafficinjuryresearch.com

Octobre 2001

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2001

ISBN : 0-920071-18-X

Sondage sur la sécurité routière

Conduite agressive 

Douglas J. Beirness

Herb M. Simpson

Daniel R. Mayhew

Anita Pak

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada

Canada



L'Association des brasseurs du Canada

Parrains secondaires:

Royal & SunAlliance

Jeunes Conducteurs

Soutien supplémentaire assuré par :

Conseil canadien de la sécurité

Lockheed Martin IMS

Table des matières —●

Sommaire	ii
Sondage sur la sécurité routière	1
Explication	1
Structure	2
Méthode	3
Conduite agressive	4
Historique	4
Qu'est-ce qu'une conduite agressive?	4
Qu'entend-on par un conducteur agressif?	5
La vitesse et ses conséquences	6
Griller les feux rouges et les conséquences	7
Sondage des préoccupations des Canadiens	8
Résultats du sondage	9
Le public se préoccupe-t-il de la conduite agressive?	9
Différences démographiques	10
Différences régionales	10
À quelle fréquence la conduite agressive se produit-elle?	11
Différences démographiques	12
Différences régionales	13
Griller un feu rouge et faire de la vitesse	13
Différences démographiques	14
Différences régionales	14
Prendre des mesures contre le passage au feu rouge et la vitesse	15
Différences démographiques	17
Différences régionales	17
Bibliographie	18



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 couvrent plusieurs questions clés – le présent rapport met l'accent sur la conduite agressive.
- ◆ D'après les résultats, la conduite agressive est une question importante pour les Canadiens – 65 p. 100 d'entre eux croient qu'il s'agit d'un problème grave.
- ◆ La conduite agressive est perçue comme un problème plus grave que les conducteurs somnolents, l'état des routes ou les défauts automobiles, mais pas aussi grave que la conduite avec les facultés affaiblies.
- ◆ Les conducteurs des provinces de l'Atlantique et des Prairies considèrent moins grave le problème de la conduite agressive que les conducteurs des autres régions du pays.
- ◆ Les Canadiens rapportent qu'ils ont vu des actes de conduite agressive (p. ex. l'accélération, le talonnage, le dépassement dangereux et le passage à un feu rouge) très souvent – la vitesse est le comportement le plus courant. Par contre, selon les Canadiens, les gestes de courtoisie au volant sont plutôt rares.
- ◆ Les conducteurs de l'Ontario affirment qu'ils constatent la plupart des actes de conduite agressive plus souvent que les conducteurs du reste du pays. Les conducteurs de la Colombie-Britannique sont témoins de haute vitesse et de talonnage le plus souvent; les conducteurs des Prairies rapportent la plus haute fréquence de conducteurs qui ne s'arrêtent pas à un panneau d'arrêt; et griller un feu rouge est observé moins souvent parmi les conducteurs des provinces de l'Atlantique.
- ◆ Les conducteurs de la Colombie-Britannique voient des actes de courtoisie (céder le passage aux piétons aux intersections; permettre à d'autres conducteurs d'entrer dans une voie de circulation) plus souvent que les conducteurs du reste du pays.
- ◆ Parmi les gestes de conduite agressive constatés dans tout le pays, 74 p. 100 des Canadiens considèrent que griller un feu rouge est un problème grave et les deux tiers considèrent que la haute vitesse est un problème grave.
- ◆ Les conducteurs du Canada atlantique jugent moins grave le passage à un feu rouge que les conducteurs du reste du Canada, tandis que la vitesse est estimée moins grave chez les conducteurs des Prairies que dans le reste du Canada.
- ◆ Les Canadiens appuient fermement une plus grande application de la loi par la police pour réduire la conduite agressive.



- ◆ Le soutien aux techniques d'application automatisée, comme les photos-radars et les caméras aux feux rouges, est en général solide, mais il existe une certaine opposition à ces mesures.
- ◆ Les conducteurs du Québec sont les plus en faveur d'une application par la police du code de la route; les conducteurs de la Colombie-Britannique et des Prairies soutiennent le moins les photos-radars, tandis que les conducteurs du Canada atlantique sont le plus en faveur de ces mesures; les conducteurs de l'Ontario sont les plus en faveur des caméras aux feux rouges.



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 – conduite agressive, conduite avec les facultés affaiblies, distraction au volant, perceptions générales de la sécurité routière et opérateurs de véhicules commerciaux. Le présent rapport porte sur *la conduite agressive*.



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).



Conduite agressive —●

Historique

La conduite agressive existe depuis presque aussi longtemps que l'automobile elle-même. Dès 1915, Engleman's Autocraft rapportait que certains automobilistes abusaient de leurs droits et empiétaient inutilement sur les droits des autres (IIHS, 1998). Des préoccupations semblables ont été exprimées périodiquement au cours des 85 ans qui ont suivi, mais les protestations du public n'ont jamais atteint le niveau où elles ont déclenché une demande d'action – jusqu'à récemment.

Au cours des dernières années, l'attention accrue des médias a centré l'intérêt public et politique sur la conduite agressive. Dans une large mesure, ce feu a été nourri par des rapports de cas exceptionnellement extrêmes et violents – souvent appelés « rage au volant ». Heureusement, ces incidents sont relativement rares. Toutefois, d'autres comportements comme faire de la vitesse, griller un feu rouge, talonner et faire des gestes injurieux, qui sont souvent considérés comme agressifs, peuvent faire augmenter le risque de collision et sont beaucoup plus répandus.

Qu'est-ce qu'une conduite agressive?

La plupart des chercheurs (p. ex., Grey et al., 1989; Hennessy, 1999; Mizell, 1997) conviennent que 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). En général, la conduite agressive est perçue comme un comportement qui met en danger ou qui risque de mettre en danger les gens ou les biens matériels – p. ex. une conduite risquée, les courses, la violence sur la route (Martinez, 1997). Il s'agit de la *conduite d'un véhicule motorisé sans égard à la sécurité des autres automobilistes* qui est déclenchée par la colère ou la frustration (AAA, 1998).



Parmi les types courants de comportements au volant qui sont considérés comme agressifs, mentionnons : la vitesse excessive, le talonnage, le fait de griller un feu rouge, le dépassement non sécuritaire, la conduite en zigzag et le non-respect des panneaux d'arrêt. De tels comportements ne sont pas rares. Par exemple, une enquête récente de Transports Canada révèle que 29 p. 100 des conducteurs canadiens ont admis qu'ils « dépassaient d'autres voitures sur la route même s'ils n'étaient pas pressés » et 25 p. 100 ont indiqué qu'ils « s'engageaient dans une intersection lorsque le feu est sur le point de tourner au rouge » (Kiar, 1998). Dans le même ordre d'idées, dans une enquête récente menée aux États-Unis, 25 p. 100 des répondants ont admis qu'il est arrivé qu'ils aient conduit de façon agressive au cours de l'année précédente; 50 p. 100 ont déclaré qu'ils avaient vu d'autres personnes s'adonner à une conduite agressive dans les deux derniers jours (AAA, 1998).

Qu'entend-on par un conducteur agressif?

Les chercheurs (p. ex., Beirness et Simpson, 1997; Chen et al., 1994; Galdabini, 1988; Mercer, 1989; Retting et Williams, 1996; Tasca, 2000) dressent ainsi le profil du conducteur agressif :

- jeune (c.-à-d. moins de 30 ans);
- sexe masculin;
- études secondaires;
- aime les sensations et l'exaltation que procurent les risques;
- adopte d'autres types de comportements qui mettent en jeu la santé et la sécurité;
- démontre des tendances générales à l'agressivité et à l'hostilité;
- a à son actif des infractions au code de la route et des accidents.

En outre, les études démontrent (p. ex., Beirness et Simpson, 1997) que les conducteurs qui s'adonnent à un type de comportement agressif (p. ex. vitesse excessive) sont également susceptibles de s'adonner à d'autres types de comportement agressif (p. ex. griller les feux rouges).



Les deux types de conduite agressive les plus courants – vitesse et passage aux feux rouges – ont fait l’objet de vastes études, donc il en est question plus en détail ci-dessous. De plus, le Sondage sur la sécurité routière met l’accent sur ces deux types de conduite agressive.

La vitesse et ses conséquences

La vitesse excessive, qui est souvent considérée comme agressive, est un comportement courant. Par exemple, avant la mise en place de photos-radars en Ontario, le ministère des Transports a recueilli de l’information sur la vitesse des véhicules dans trois types de routes – une route à deux voies où la limite est de 80 km/h; une route divisée de quatre voies où la limite de vitesse est de 100 km/h; et une route à six voies où la limite de vitesse est de 100 km/h. La vitesse a été surveillée électroniquement 24 heures sur 24, pendant environ deux semaines.

Comme il fallait s’y attendre, la vitesse qui dépasse la limite de vitesse affichée, est assez courante – plus de 60 p. 100 des véhicules, peu importe le type de route, circulaient au moins 5 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise. Le plus inquiétant, c’est que 7,8 p. 100 des véhicules dépassaient la limite de vitesse de plus de 25 km/h dans les routes à deux voies – c’est-à-dire *qu’un véhicule sur 12 circulait à plus de 105 km/h dans une zone de 80 km/h*. Dans les routes divisées où la limite de vitesse est de 100 km/h, au moins 9 p. 100 des véhicules dépassaient la limite de vitesse de 25 km/h ou plus (ministère des Transports, Ontario, 1995).

La vitesse excessive préoccupe parce qu’elle contribue à de graves accidents de la route. Aux États-Unis, on rapporte que la vitesse est en cause dans 30 p. 100 de tous les accidents de la route mortels responsables de la perte de plus de 13 000 vies chaque année (NHTSA, 1998). D’après un examen très récent et détaillé de la fréquence des actes de conduite dangereuse, environ 19 p. 100 des accidents causant des blessures graves sont imputables à la vitesse (Hendricks et al., 2001).

Au Canada, la vitesse a été dénoncée comme un facteur contribuant à jusqu’à 18 p. 100 des accidents fatals ou causant des blessures (Beirness et Simpson, 1997). Cela



signifie que jusqu'à 4 000 décès et blessures peuvent être imputables à la vitesse chaque année.

Griller les feux rouges et les conséquences

Un autre comportement courant, qui est souvent considéré comme agressif, est le passage à un feu rouge. Des études de la circulation par observation ont révélé que la prévalence de ce comportement varie selon le type d'intersection, l'heure du jour et la densité de la circulation. À titre d'exemple, une étude menée en Angleterre (Lawson, 1991) a révélé que, particulièrement aux intersections achalandées, 6 p. 100, et à certaines périodes du jour 10 p. 100 des automobilistes grillaient un feu rouge.

À l'aide de caméras automatisées installées dans deux grandes intersections urbaines de la Virginie, les chercheurs ont observé une moyenne de trois infractions au feu rouge par heure (Retting et al., 1998). Une étude subséquente en Californie a permis de constater une moyenne de 13 infractions au feu rouge par tranche de 10 000 véhicules qui entraient dans l'intersection. À certaines intersections, le nombre de conducteurs qui grillaient les feux rouges atteignaient 26 par tranche de 10 000 véhicules (Retting et al., 1999).

Les risques liés au fait de griller un feu rouge sont évidents et importants. Dans une étude menée dans quatre villes américaines, 27 p. 100 des accidents causant des blessures étaient imputables au non-respect de la signalisation (Retting et al., 1995). Une étude subséquente a révélé que les conducteurs qui grillaient un feu rouge étaient responsables de 3 p. 100 des accidents mortels aux États-Unis (Retting et al., 1999). La plupart de ces accidents sont survenus dans des routes urbaines (86 p. 100) et durant le jour (57 p. 100). En outre, il était évident que le nombre d'accidents mortels causés par le fait de griller un feu rouge était à la hausse.

En Ontario, 18 p. 100 des accidents fatals et 30 p. 100 des accidents causant des blessures sont survenus à une intersection (ministère des Transports, Ontario, 1998). Le non-respect de la signalisation routière est en cause dans 42 p. 100 des accidents mortels aux intersections et dans 29 p. 100 des accidents causant des blessures. En



Ontario seulement, ces données signifient qu'environ 61 accidents mortels et 4 800 accidents causant des blessures surviennent chaque année parce que des conducteurs grillent un feu rouge. Si l'on transpose les données à l'ensemble du Canada, *le fait de griller un feu rouge pourrait être responsable de 200 accidents mortels et de 13 000 accidents causant des blessures chaque année.*

Sondage des préoccupations des Canadiens

La prévalence des comportements de conduite agressive, particulièrement la vitesse et le fait de griller un feu rouge, et le risque élevé d'accidents lié à ces comportements ne laissent planer aucun doute quant à l'importance de la conduite agressive dans l'ensemble de la sécurité routière. L'arrivée de la conduite agressive comme question d'intérêt au chapitre de la sécurité routière a motivé l'inclusion de questions dans le Sondage sur la sécurité routière pour jauger l'opinion publique à cet égard.

Ces questions visaient à :

- évaluer à quel point le public se préoccupait de la conduite agressive;
- déterminer la fréquence à laquelle le public était témoin de comportements de conduite agressive;
- mesurer le soutien du public en faveur de mesures visant à contrer la conduite agressive.



Résultats du sondage

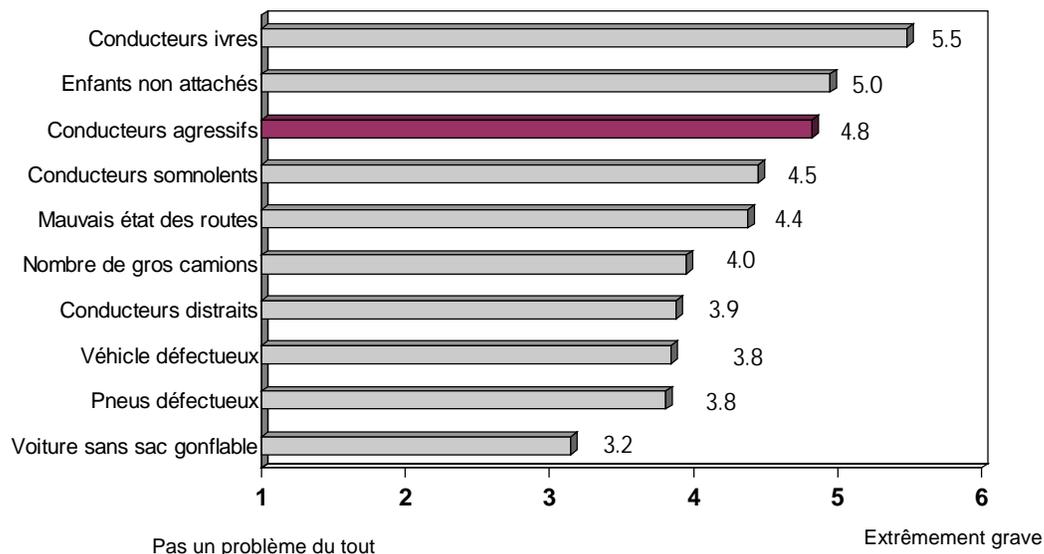
Le public se préoccupe-t-il de la conduite agressive?

La conduite agressive préoccupe énormément les Canadiens! Nous avons demandé de coter la gravité de la conduite agressive sur une échelle de 1 (pas un problème du tout) à 6 (un problème extrêmement grave); 65 p. 100 des Canadiens pensaient que la conduite agressive représente un problème grave ou extrêmement grave.

Soixante et cinq pour cent des Canadiens croient que la conduite agressive représente un problème grave ou extrêmement grave.

En effet, les Canadiens perçoivent la conduite dangereuse comme l'une des questions les plus graves en matière de sécurité routière qui existent aujourd'hui. La figure 1 présente les cotes moyennes de la gravité perçue de plusieurs questions relatives à la sécurité routière – 1 représentant « pas un problème du tout » et 6 représentant « un problème extrêmement grave ». Comme on peut le constater, les Canadiens croient que la conduite agressive est un problème plus grave que toute autre question de sécurité routière, notamment le mauvais état des routes, le nombre de gros camions, les

Figure 1 : Perception de la gravité des questions de sécurité



défectuosités des pneus. Par ailleurs, la conduite agressive n'est pas perçue comme un problème aussi grave que la conduite avec les facultés affaiblies (la question qui a reçu la plus haute cote et le sujet d'un rapport éventuel à la suite du Sondage sur la sécurité routière).

Différences démographiques. Les femmes ont plus tendance à considérer la conduite agressive comme un problème grave; en effet, 68 p. 100 des femmes par rapport à 61 p. 100 des hommes cotent la conduite agressive comme un problème grave ou extrêmement grave¹. À l'autre extrémité de l'échelle, les hommes ont plus tendance que les femmes à croire que la conduite agressive n'est pas un problème du tout (10 p. 100 et 3 p. 100 respectivement). Malgré ces différences, la vaste majorité des hommes et des femmes perçoivent la conduite agressive comme un problème grave.

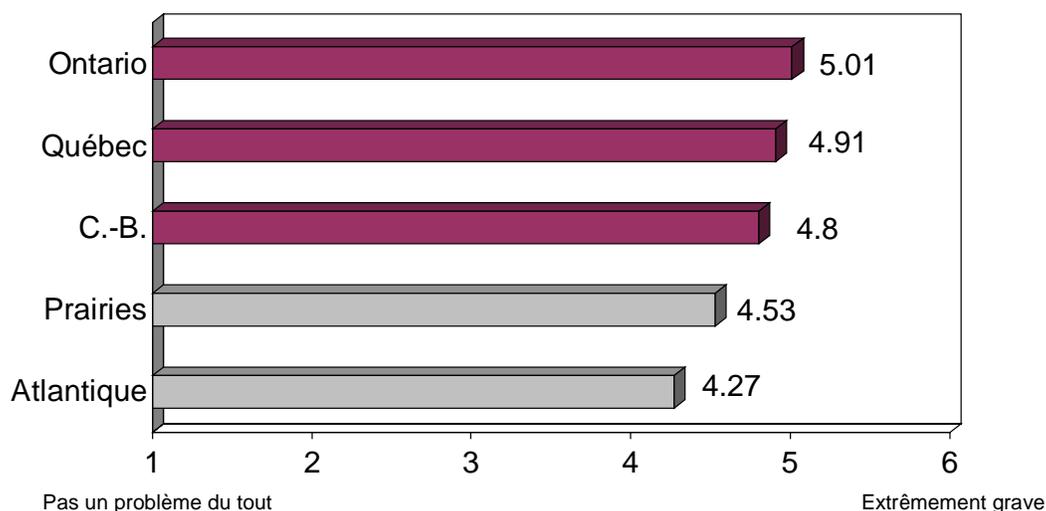
Les conducteurs plus âgés (55 ans et plus) et ceux qui vivent dans des secteurs urbains sont plus susceptibles que les jeunes conducteurs et les résidents ruraux à considérer que la conduite agressive est un problème. Les différences d'âge ne sont pas étonnantes puisque le profil du conducteur agressif indique qu'il est en général plus jeune.

Différences régionales. Bien qu'il y ait consensus général à l'échelle du Canada pour dire que la conduite agressive est un problème grave, les perceptions diffèrent quelque peu selon la région. La figure 2 indique les cotes moyennes de la perception de la gravité de la conduite agressive dans cinq grandes régions du Canada. Comme on peut le constater, les conducteurs de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique considèrent en moyenne que la conduite agressive est un problème beaucoup plus grave que les conducteurs des régions de l'Atlantique et des Prairies.

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



Figure 2 : Perception de la gravité de la conduite agressive selon la région



À quelle fréquence la conduite agressive se produit-elle?

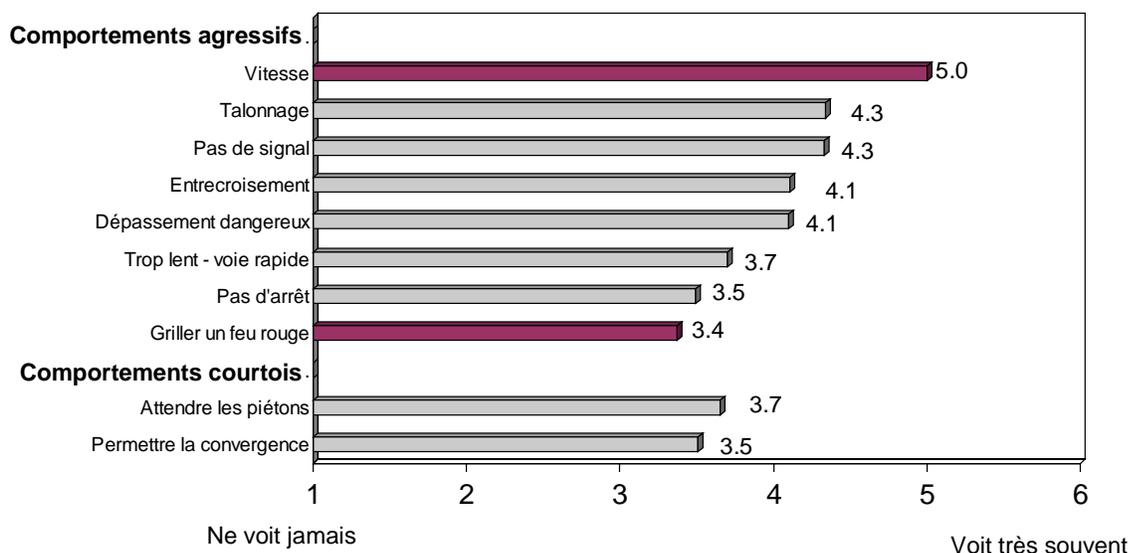
La conduite agressive se manifeste de diverses façons – p. ex. la vitesse excessive, le talonnage, la conduite en zigzag, les dépassements dangereux, le fait de griller un feu rouge. *Une des raisons pour lesquelles les Canadiens considèrent la conduite agressive comme un problème de sécurité routière grave, c'est qu'ils voient très souvent ces comportements au volant.* Les répondants au sondage ont été invités à indiquer la fréquence à laquelle ils voyaient chacun des dix comportements de conduite lorsqu'ils sont sur la route, sur une échelle de 1 (ne le voit jamais) à 6 (le voit très souvent).

Les résultats indiquent que les Canadiens voient bon nombre de ces comportements de conduite agressive assez souvent. La Figure 3 indique en moyenne la fréquence à laquelle les Canadiens voient chacun des huit comportements de conduite agressive et en comparaison deux comportements de courtoisie au volant. Parmi les comportements de conduite agressive, la vitesse est le comportement le plus fréquent, suivi du talonnage et la faute de signaler un changement de voies. La faute d'arrêter à un panneau d'arrêt et le fait de griller un feu sont les comportements de conduite agressive les moins fréquemment observés.

Les Canadiens sont assez souvent témoins de gestes de conduite agressive; par contre, ils voient la courtoisie au volant moins souvent.



Figure 3 : Perception de la fréquence de dix comportements au volant



Les Canadiens voient très rarement les comportements courtois. Les répondants au sondage devaient préciser à quelle fréquence ils voyaient les conducteurs laisser les piétons traverser et la fréquence à laquelle quelqu'un les laisse entrer dans une voie. Comme la figure l'indique, ces comportements courtois ne sont pas vus très souvent. En effet, seulement deux comportements de conduite agressive – faute d'arrêter à un panneau d'arrêt et griller un feu rouge – sont observés moins fréquemment que les deux comportements de courtoisie au volant.

Il est intéressant de constater que même si on voit moins souvent un conducteur griller un feu rouge, comme il sera décrit plus en détail ci-dessous, ce geste est considéré comme un problème plus grave. Il semble qu'en cotant la gravité du problème, les conducteurs canadiens tiennent compte de la gravité du risque d'accident qu'il comporte, c'est-à-dire que même s'ils ne voient pas aussi souvent des conducteurs griller un feu rouge autant qu'ils ne les voient dépasser dangereusement, ils considèrent que les conséquences du premier problème sont plus graves.

Différences démographiques. En général, les femmes signalent qu'elles ont vu une conduite agressive plus souvent que les hommes; les jeunes conducteurs (âgés de 16 à 24 ans) indiquent qu'ils ont été témoins de courtoisie au volant plus souvent que les personnes plus âgées. Les Canadiens qui vivent dans les secteurs urbains indiquent



qu'ils ont vu à la fois des cas de conduite agressive et de courtoisie au volant plus souvent que les conducteurs qui vivent dans des secteurs urbains.

Différences régionales. En général, les conducteurs de l'Ontario affirment qu'ils voient la plupart des types de comportement agressifs plus souvent que les conducteurs des autres régions du Canada. Les conducteurs de la Colombie-Britannique signalent également qu'ils voient des comportements de haute vitesse et de talonnage souvent, tandis que les conducteurs des Prairies signalent la plus haute fréquence de conducteurs qui ne s'arrêtent pas à un panneau d'arrêt. Le fait de griller un feu rouge est moins constaté par les conducteurs des provinces de l'Atlantique.

Le comportement de courtoisie au volant varie également selon la région du pays. En général, les conducteurs de la Colombie-Britannique rapportent la fréquence la plus élevée de situations où le conducteur attend pendant qu'un piéton traverse la rue et où un conducteur les laisse entrer dans une voie. Les conducteurs du Québec sont moins susceptibles que les conducteurs du reste du pays d'affirmer avoir vu d'autres conducteurs attendre que les piétons traversent la rue.

Griller un feu rouge et faire de la vitesse

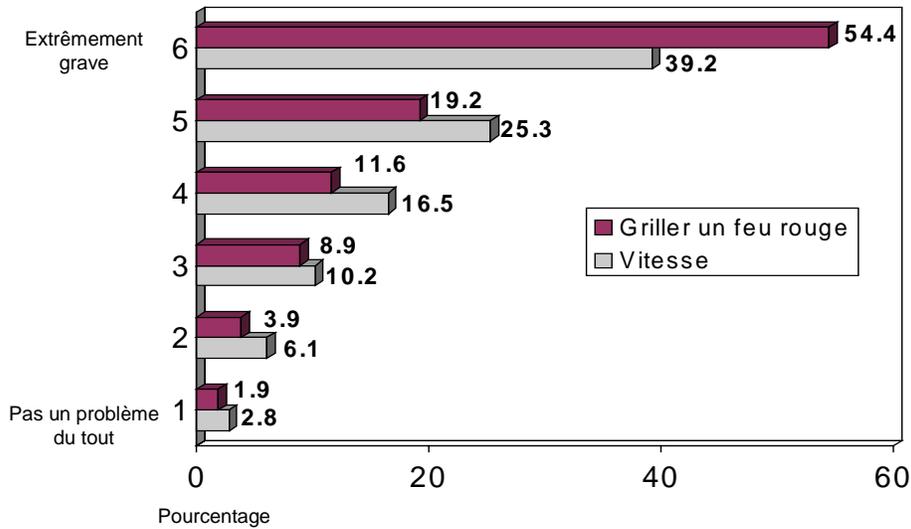
En plus de faire part de leurs perceptions générales de conduite agressive, les répondants ont été invités à coter la gravité perçue de deux comportements de conduite en particulier, c'est-à-dire faire de la vitesse et griller un feu rouge, sur une échelle de 1 (pas un problème du tout) à 6 (un problème extrêmement grave). Les résultats sont présentés à la figure 4; ils indiquent comment les Canadiens jugent les problèmes du passage à un feu rouge et de la vitesse. Chaque barre représente le pourcentage des répondants qui ont coté le problème à ce degré de gravité (échelle de 1 à 6).

Comme on peut le constater, 74 p. 100 des Canadiens considèrent que griller un feu rouge est un problème grave. Environ les deux tiers voient la vitesse comme un problème grave. Très peu de Canadiens considèrent que griller un feu rouge ou faire de la vitesse n'est pas un problème (5,8 p. 100 et 8,9 p. 100 respectivement leur ont accordé une cote de 1 ou 2).

Soixante-quatorze pour cent des Canadiens considèrent que griller un feu rouge constitue un problème grave.



Figure 4 : Perception de la gravité de griller un feu rouge et faire de la vitesse



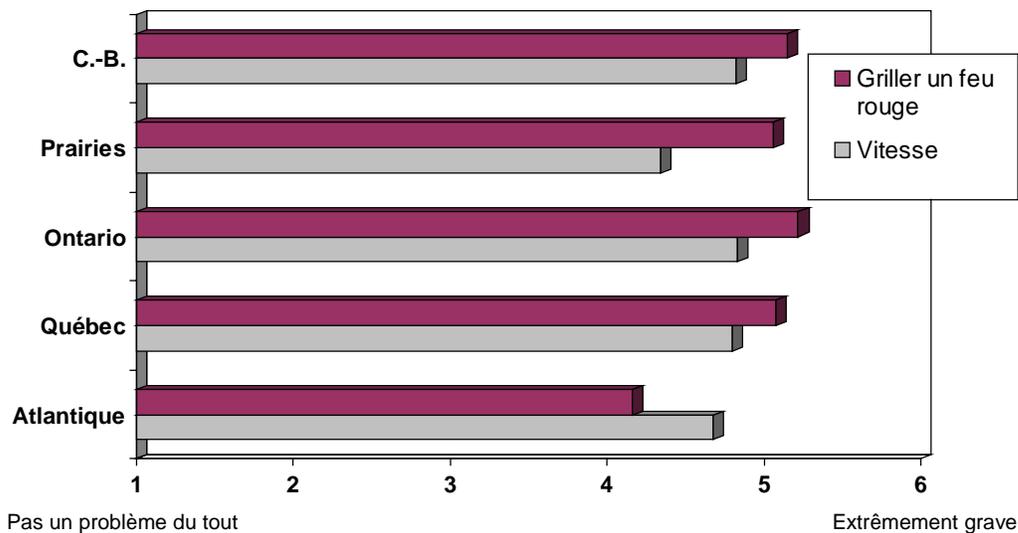
Différences démographiques. Les conducteurs ne voient pas tous ces comportements comme étant également graves. Les femmes, les conducteurs de 55 ans et plus et ceux qui vivent dans les secteurs urbains voient le fait de griller un feu rouge et la vitesse comme des problèmes plus graves que le groupe correspondant d'hommes, de jeunes conducteurs et de personnes vivant dans les secteurs ruraux.

Dans ce qui peut sembler une tentative manifeste de justifier leur propre comportement, les conducteurs qui ont reçu une contravention de circulation au cours des 12 derniers mois étaient *moins* susceptibles que les autres conducteurs qui n'avaient pas reçu de contravention de juger que griller un feu rouge et faire de la vitesse constituaient des problèmes graves.

Différences régionales. Les perceptions de la gravité du passage sur les feux rouges et de la vitesse peuvent également varier selon la région du Canada. La figure 5 illustre la perception moyenne de la gravité du fait de griller un feu rouge ou de faire de la vitesse dans chacune des cinq régions du Canada. On peut constater que le fait de griller un feu rouge est généralement perçu comme un problème grave dans tout le Canada, mais les conducteurs du Canada atlantique croient que c'est un problème quelque peu moins grave par rapport aux conducteurs du reste du pays. La vitesse est également perçue comme un problème grave dans toutes les régions du Canada, mais les conducteurs des Prairies croient que la vitesse n'est pas un problème aussi grave que les conducteurs d'ailleurs au pays.



Figure 5 : Perception de la gravité de griller un feu rouge et de faire de la vitesse, par région



Il est intéressant de constater que le passage au feu rouge est perçu comme un problème plus grave que la vitesse dans toutes les régions sauf le Canada atlantique. Comme il est illustré à la figure 5, les conducteurs au Canada atlantique croient que la vitesse est un problème plus grave que le passage à un feu rouge.

Prendre des mesures contre le passage au feu rouge et la vitesse

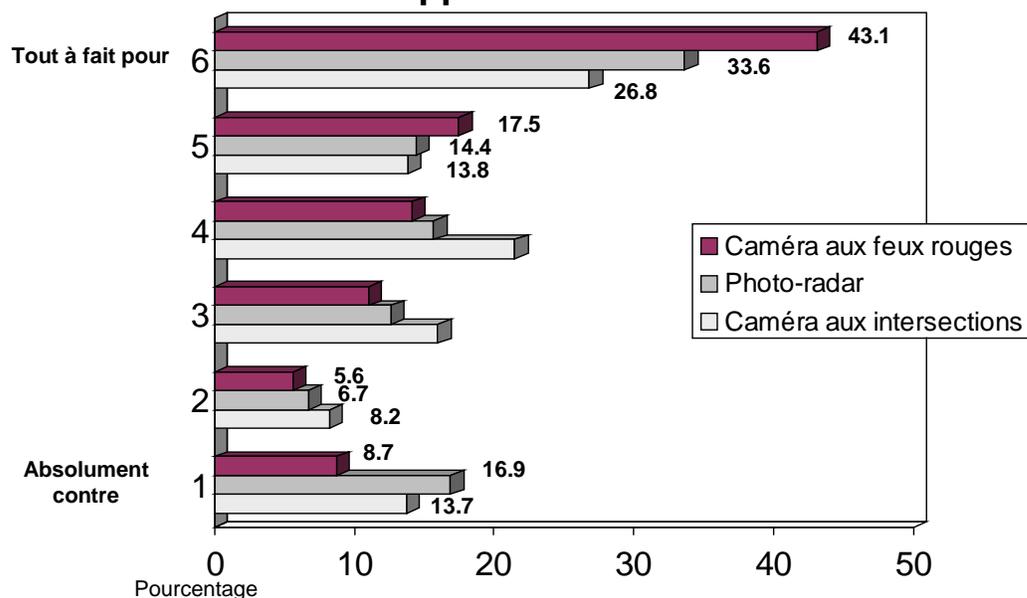
Les Canadiens croient que la conduite agressive est un problème grave et un problème qu'ils observent souvent sur la route; il est donc éclairant de déterminer les démarches qui peuvent permettre de contrer le problème. Les répondants au sondage étaient invités à indiquer sur une échelle de 1 (absolument contre) à 6 (tout à fait pour) la mesure dans laquelle ils étaient en faveur d'un certain nombre de démarches d'application de la loi pour contrer la conduite agressive.

On leur a tout d'abord demandé s'ils étaient en faveur d'une plus grande application de la loi par la police. Dans l'ensemble, 60 p. 100 des Canadiens étaient d'accord ou tout à fait pour qu'il y ait un renforcement de l'application du code de la route.



On leur a également demandé d'indiquer leur niveau de soutien à l'égard de trois démarches technologiques visant à limiter la vitesse et le passage au feu rouge – des caméras pour attraper les conducteurs qui grillent les feux rouges, des photos-radars pour attraper les conducteurs qui dépassent la limite de vitesse permise et des caméras pour identifier et inculper les conducteurs qui accélèrent aux intersections, même si le feu est vert ou ambre. Les résultats sont présentés à la figure 6.

Figure 6 : D'accord avec les techniques d'application de la loi



Les caméras aux feux rouges ont reçu l'appui le plus solide, 61 p. 100 des Canadiens étant d'accord (une cote de 5 ou 6) avec l'utilisation de cette technologie. Près de la moitié (48 p. 100) des répondants étaient tout à fait en accord avec l'utilisation d'un photo-radar et 41 p. 100 étaient tout à fait en faveur de l'utilisation de caméras pour attraper les conducteurs qui accélèrent aux intersections, même lorsque le feu est ambre ou vert. Cette dernière méthode est relativement nouvelle et la plupart des conducteurs ne la connaissent pas bien.

Malgré un fort appui général en faveur d'une plus grande application de la loi, d'autres ne sont pas d'accord. Par exemple, 24 p. 100 des Canadiens ne sont pas d'accord (cote de 1 ou 2) avec l'utilisation du photo-radar; 14 p. 100 ne sont pas d'accord avec les caméras aux feux rouges et 22 p. 100 s'opposent à l'utilisation de caméras pour attraper les conducteurs qui accélèrent aux intersections.



Différences démographiques. Le soutien à une plus grande application de la loi varie selon les caractéristiques des conducteurs. En particulier, le soutien à l'utilisation de toutes les formes d'application de la loi est plus fort chez les femmes et les conducteurs de 55 ans et plus. Les Canadiens qui conduisent moins et ceux qui n'ont pas reçu de contravention au cours des 12 derniers mois soutiennent également les diverses techniques d'application de la loi. Toutefois, il n'est pas surprenant de constater que les conducteurs qui ont reçu une contravention appuient un peu moins le renforcement de l'application de la loi, y compris l'utilisation des caméras automatiques.

Différences régionales. Les Canadiens des diverses régions du pays soutiennent diverses formes d'application du code de la route. Les conducteurs du Québec sont ceux qui soutiennent le plus le renforcement de l'application du code de la route; les conducteurs de la Colombie-Britannique et des Prairies sont moins susceptibles d'appuyer le renforcement de l'application de la loi. Ces derniers groupes sont également moins en faveur des photos-radars et des caméras aux intersections pour attraper les conducteurs qui font de la vitesse. Par contre, les conducteurs du Canada atlantique sont davantage en faveur de l'application à l'aide de photos-radars pour les personnes qui conduisent trop vite. Les conducteurs de l'Ontario sont ceux qui soutiennent le plus les caméras aux feux rouges.



Bibliographie

- American Automobile Association Foundation for Traffic Safety. (1998). *Opinion Research on Aggressive Driving*. Washington (D.C.) : AAA Foundation for Traffic Safety.
- Beirness, D.J. et Simpson, H.M. (1997). *Study of the Profile of High-Risk Drivers*. TP-13108. Ottawa (Ontario) : Transports Canada, Sécurité routière et Réglementation automobile.
- Chen, W., Cooper, P., et Pinili, M. (1994). Driver accident risk in relation to the penalty point system in British Columbia. *Journal of Safety Research* 26: 9-18.
- Galdabini, T.V. (1988). *Identification of High Risk Traffic Accident Populations in Washington*. Olympia (Washington) : Washington Traffic Safety Commission.
- Grey, E.M., Triggs, T.J. et Haworth, N.L. (1989). *Driver Aggression: The Role of Personality, Social Characteristics, Risk and Motivation*. CR 81. Canberra (Australie) : Federal Office of Road Safety.
- Hendricks, D.L., Fell, J.C., et Freedman, M. (2001). *The Relative Frequency of Unsafe Driving Acts in Serious Traffic Crashes*. Washington (D.C.) : National Highway Traffic Safety Administration.
- Hennessy, D. (1999). The influence of driving vengeance on aggression. In: *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XI, Paper 28*. Halifax (Nouvelle-Écosse) : Canadian Association for Road Safety Professionals and Dalhousie University.
- IIHS Status Report. (1998). Road Rage. *IIHS Status Report*. 33 (10).
- Kiar, S. (1998). *Public Perceptions of Road Safety in Canada*. Ottawa (Ontario) : Sécurité routière et Réglementation automobile, Transports Canada.
- Lawson, S. (1991). *Red-Light Running: Accidents and Surveillance Cameras*. Basingstoke (Hampshire) : AA Foundation for Road Safety Research.
- Martinez, R. (1997). Speech Before Congress, juillet 1997. Washington (D.C.) : National Highway Traffic Safety Administration.
- Mercer, G.W. (1989). Traffic accidents and convictions: Group totals versus rate per kilometre driven. *Risk Analysis* 9(1) : 47-53.
- Ministère des Transports de l'Ontario. (1995). *Photo Radar Safety Evaluation: Preliminary 4-Month Speed Results*. Ministère des Transports de l'Ontario.



- 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. In: *Aggressive Driving: Three Studies*. Washington (D.C.) : AAA Foundation for Traffic Safety.
- NHTSA. (1998). *Speeding. Traffic Safety Facts 1997*. Washington (D.C.) : National Highway Traffic Safety Administration.
- NHTSA. (1998). *Strategies for Aggressive Driver Enforcement*. Washington (D.C.) : National Highway Traffic Safety Administration. DOT HS 808 744.
- Retting, R.A., et Williams, A.F. (1996). Characteristics of red light violators: Results of a field investigation. *Journal of Safety Research* 27(1) : 9-15.
- Retting, R.A., Ulmer, R.G., et Williams, A.F. (1999). Prevalence and characteristics of red light running crashes in the United States. *Accident Analysis and Prevention* 31(6) : 687-694.
- Retting, R.A., Williams, A.F., Farmer, C.M. et Feldman, A.F. (1999). Evaluation of red light camera enforcement in Oxnard, California. *Accident Analysis and Prevention* 31(3) : 169-174.
- Retting R.A., Williams, A.F., et Greene, M.A. (1998). Red light running and sensible countermeasures: Summary of research findings. *Transportation Research Record* 1640, 23-26. Washington (D.C.) : Transportation Research Board.
- Retting, R.A., Williams, A.F., Preusser, D.F., et Weinstein H.B. (1995). Classifying urban crashes for countermeasure development. *Accident Analysis and Prevention* 27: 169-174.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Paper presented at the Global Web Conference on Aggressive Driving Issues, October 16 to November 30, 2000. Toronto (Ontario) : Ministère des Transports de l'Ontario et Transportation Research Board.

