



*Attitudes des conducteurs à l'égard des excès de vitesse et de  
la gestion de la vitesse: étude quantitative et qualitative -  
rapport final*

Préparée par:

Les Associés de Recherche EKOS Inc.

Mai 2005

---

This report is also available in English :

Driver Attitude to Speeding and Speed Management: A Quantitative and Qualitative Study - Final Report, TP 14756 E.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada  
Représentée par le Ministre des Transports, 2007

Cette publication peut être reproduite sans autorisation pour usage interne seulement dans la mesure où la source est indiquée en entier. Toutefois, la reproduction multiple de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux. Veuillez communiquer avec la section Droit d'auteur de la Couronne et octroi de licences au (613) 996-6886 ou par courriel à [copyright.droitdauteur@tpsgc.gc.ca](mailto:copyright.droitdauteur@tpsgc.gc.ca).

N°. De Catalogue T46-44/2007F

TP 14756 F  
TC-1002462

978-0-662-07643-8



<b>1. N° de la publication de Transports Canada No. (TP)</b> TP 14756 F		<b>2. ISBN</b>		<b>3. N° de catalogue</b> T46-44/2007F	
<b>4. Titre</b> Attitudes des conducteurs à l'égard des excès de vitesse et de la gestion de la vitesse: étude quantitative et qualitative - rapport final		<b>5. Date de la publication</b> mai 2005			
		<b>6. Genre de publication</b> Étude			
<b>7. Auteur(s)</b>		<b>8. Bureau de première responsabilité (BPR)</b> ASFCF			
<b>9. Nom et adresse de l'organisme exécutant</b> Les Associés de Recherche EKOS Inc. Bureau d'Ottawa 99, rue Metcalfe, pièce 1100 Ottawa (Ontario)		<b>10. No du dossier de l'organisme</b>			
		<b>11. PWGSC or Transport Canada Contract No.</b>			
<b>12. Nom et adresse de l'organisme parrain</b> Transports Canada Sécurité routière et réglementation automobile Division de l'utilisateur routier		<b>13. Adresse URL</b> <a href="http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14756/menu.htm">www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14756/menu.htm</a>			
		<b>14. N° du SGDDI</b>			
<b>15. Remarques additionnelles</b>					
<b>16. Résumé</b>					
<p>Compte tenu de l'étendue des preuves qui établissent clairement l'importance de conduire à des vitesses moins élevées, ajoutée à la perception qu'a le public de l'importance du problème, les questions suivantes se posent : pourquoi autant de conducteurs continuent-ils de rouler à une vitesse excessive et que peut-on faire pour réduire le nombre de ces conducteurs sur les routes canadiennes?</p> <p>Dans le cadre d'un grand ensemble de projets, Transports Canada et Ressources naturelles Canada ont demandé à Les Associés de Recherche EKOS Inc. de réaliser cette étude quantitative et qualitative mixte sur les attitudes des conducteurs à l'égard des excès de vitesse. Voici quelques-uns des aspects particuliers examinés au cours de l'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la perception générale de la sécurité routière;</li> <li>• la mesure dans laquelle les excès de vitesse sont perçus comme un problème (p. ex. comme une cause d'accidents graves);</li> <li>• la mesure dans laquelle les conducteurs font des excès de vitesse;</li> <li>• les circonstances entourant la vitesse excessive et les raisons qui s'y rattachent;</li> <li>• la connaissance et la prise de conscience des répercussions possibles des excès de vitesse (p. ex. conséquences économiques/financières, environnementales, sur la santé);</li> <li>• la réaction face aux mesures possibles de réduction de la vitesse et le soutien qui y est accordé;</li> <li>• les communications (p. ex. messages véhiculés, moyens de communication, auditoires cibles).</li> </ul>					
<b>17. Mots clés</b> Excès de vitesse; Attitude; Conducteur			<b>18. Diffusion</b>		
<b>19. Classification de sécurité (de cette publication)</b>	<b>20. Classification de sécurité (de cette page)</b>	<b>21. Déclassification (date)</b>	<b>22. N° de pages</b> 62 p.	<b>23. Prix</b>	



Transport  
Canada

Transports  
Canada

## PUBLICATION DATA FORM

1. <b>Transport Canada Publication No. (TP)</b> TP 14756 E		2. <b>ISBN</b>		3. <b>Catalogue No.</b> T46-44/2007 E	
4. <b>Title</b> Driver Attitude to Speeding and Speed Management: A Quantitative and Qualitative Study – Final Report		5. <b>Publication Date</b> May 2005			
		6. <b>Type of Publication</b> Study			
7. <b>Author(s)</b>		8. <b>Office of Primary Interest (OPI)</b> ASFCF			
9. <b>Performing Organization Name and Address</b> EKOS Research Associates Inc. Ottawa Office 99 Metcalfe Street, Suite 1100 Ottawa, Ontario		10. <b>Performing Organization File No.</b>			
		11. <b>PWGSC or Transport Canada Contract No.</b>			
12. <b>Sponsoring Agency Name and Address</b> Transport Canada Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate Road Users Division		13. <b>URL Address</b> <a href="http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp14756/menu.htm">www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp14756/menu.htm</a>			
		14. <b>RDIMS No.</b>			
15. <b>Supplementary Notes</b>					
16. <b>Abstract</b>  With the abundance of evidence that clearly indicates the importance of driving at slower speeds, combined with the public's perception of the significance of the problem, the following questions arise: why do so many drivers continue to speed and what can be done to reduce the amount of speeding on Canadian roads?  As part of a larger series of projects, Transport Canada and Natural Resources Canada commissioned EKOS Research Associates to conduct this joint quantitative/qualitative study on driver's attitudes to speeding. Specific issues examined in this study include:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• overall perceptions of road safety;</li> <li>• extent to which speeding is perceived as a problem (e.g., as a cause of serious accidents);</li> <li>• extent to which drivers speed;</li> <li>• circumstances and reasons for speeding;</li> <li>• knowledge and awareness of the potential impacts of speeding (e.g., health, economic/financial, environmental);</li> <li>• reaction to and support for potential measures to reduce speeding; and</li> <li>• communications (e.g., messaging, medium, target audiences)</li> </ul>					
17. <b>Key Words</b> Speeding; Attitudes; Drivers			18. <b>Distribution Statement</b> No restriction.		
19. <b>Security Classification</b> (of this publication)	20. <b>Security Classification</b> (of this page)	21. <b>Declassification</b> (date)	22. <b>No. of Pages</b> 53 p..	23. <b>Price</b>	



# Attitudes des conducteurs à l'égard des excès de vitesse et de la gestion de la vitesse : Étude quantitative et qualitative

## RAPPORT FINAL

Présenté à :

Transports Canada  
et  
Ressources naturelles Canada

LES ASSOCIÉS DE RECHERCHE EKOS INC.

Mai 2005

## LES ASSOCIÉS DE RECHERCHE EKOS

Bureau d'Ottawa  
99, rue Metcalfe, pièce 1100  
Ottawa (Ontario)  
K1P 6L7  
Téléphone : (613) 235 7215  
Télécopieur : (613) 235 8498  
Courriel : pobox@ekos.com

Bureau de Toronto  
480, avenue University, pièce 1006  
Toronto (Ontario)  
M5G 1V2  
Téléphone : (416) 598 8002  
Télécopieur : (416) 598 2543  
Courriel : toronto@ekos.com

Bureau d'Edmonton  
9925, 109<sup>e</sup> rue N.-O., pièce 606  
Edmonton (Alberta)  
T5K 2J8  
Téléphone : (780) 408 5225  
Télécopieur : (780) 408 5233  
Courriel : edmonton@ekos.com

# SOMMAIRE

La présente étude menée pendant les mois de mars et avril 2005 porte sur de larges aspects de l'attitude des chauffeurs à l'égard des excès de vitesse. Les enjeux particuliers examinés au cours de cette étude comprennent la perception de la sécurité routière des chauffeurs, l'ampleur de leurs excès et leurs raisons pour ce faire, la connaissance des répercussions potentielles de l'excès de vitesse, ainsi que leurs réactions et appuis à d'éventuelles mesures de réduction de la vitesse sur les routes du Canada.

La méthodologie de recherche de cette étude a été divisée en deux volets. Au premier volet, on a mené un sondage téléphonique auprès d'un échantillon aléatoire de 2 002 Canadiens de 16 ans ou plus qui avaient conduit un véhicule automobile au cours du dernier mois. Ce sondage a été effectué entre le 16 mars et le 5 avril 2005. Les données du sondage ont été pondérées en fonction de l'âge, du sexe et de la région afin de garantir que les résultats sont représentatifs de la population canadienne de 16 ans ou plus. Étant donné la taille de l'échantillon (2 002), les résultats sont sujets à une marge d'erreur de plus ou moins 2,2 points de pourcentage à un niveau de confiance de 19 sur 20.

Au deuxième volet de l'étude, on a tenu 12 groupes de consultation dans six centres à travers le Canada. Ils étaient composés de chauffeurs de 16 ans ou plus qui conduisaient un véhicule automobile au moins une fois par semaine. La raison d'être de cet aspect qualitatif de l'étude était d'apporter des précisions aux résultats du sondage et de servir de guide à l'éventuel développement d'une campagne publique de sensibilisation.

## Constatations clés

En général, les Canadiens considèrent que les excès de vitesse sont dangereux et ils les associent aux risques accrus de collisions, de blessures et de décès. La plupart des gens sont également très conscients des répercussions économiques (p. ex., une plus grande consommation d'essence), mais les conséquences potentielles sur l'environnement sont plus difficiles à comprendre et sont considérées moins importantes.

Les chauffeurs canadiens ne s'entendent pas sur les tendances relatives à la sécurité routière. Par exemple, les répondants au sondage divergent d'opinion sur la sûreté et la sécurité du transport routier au Canada (33 % le considèrent peu sécuritaire alors que 27 % pensent le contraire), tandis que la majorité des membres des groupes de consultation croient que la conduite automobile devient de moins en moins sécuritaire. Malgré ces divergences d'opinions, de nombreuses personnes conviennent que les excès de vitesse (47 %), la distraction du chauffeur (41 %) et la conduite en état d'ébriété (27 %) sont les causes principales des collisions routières graves. D'après les chauffeurs canadiens, quatre des six principales causes de collisions sur les routes canadiennes sont le résultat de décisions conscientes des conducteurs.

En général, nous constatons que la définition de l'excès de vitesse est plutôt élastique, que les Canadiens se perçoivent comme dépassant moins la limite de vitesse que les autres chauffeurs, et que leurs évaluations et descriptions de leurs propres excès de vitesse sont souvent anodines. Sept sur 10 chauffeurs admettent qu'ils conduisent plus vite que la limite permise au moins à l'occasion, surtout sur les autoroutes (81 %). L'excès de vitesse moyen est dépassé la limite de 12 kilomètres sur les autoroutes, de 10 kilomètres sur les routes à deux voies et les chemins ruraux, et de 7 kilomètres sur les avenues résidentielles. Du point de vue de la définition de l'excès de vitesse, de nombreuses personnes croient que même si « rigoureusement parlant » elles dépassent la limite de vitesse, leur conduite ne met en danger ni elles-mêmes, ni les autres. En outre, un chauffeur sur deux (52 %) est d'avis qu'il faut se conformer au rythme de la circulation, peu importe la limite de vitesse. Il est également intéressant de constater que la plupart des gens considèrent qu'il est aussi dangereux de conduire à 20 kilomètres en dessous de la limite, qu'à 20 kilomètres au dessus.

Les gens qui ont admis dépasser la limite de vitesse sont plus portés à le faire parce qu'ils veulent éviter d'être en retard (57 %), parce qu'ils considèrent que la limite de vitesse est trop faible (51 %) ou parce qu'ils ne font pas attention à la vitesse à laquelle ils conduisent (51 %). Seulement un sur cinq chauffeurs dit qu'il aime la sensation de vitesse et que c'est pour cela qu'il conduit très vite (par contre, tant la recherche qualitative et l'analyse de régression suggèrent que ce facteur est relié aux cas d'excès de vitesse extrêmes).

Les résultats de l'analyse typologique divisent les Canadiens en cinq cohortes distinctes. Environ 30 % des chauffeurs sont dans deux groupes caractérisés par leur tendance à 1) faire plus d'excès de vitesse que d'autres chauffeurs et 2) entretenir une attitude moins négative par rapport aux excès de vitesse et à leurs conséquences potentielles. De plus, les chauffeurs de ces deux groupes conduisent à de plus grandes vitesses quand ils dépassent la limite. Les membres d'un groupe (les risque-tout) semblent vouloir dépasser les limites de vitesse parce qu'ils aiment courir des risques et défier l'autorité. En somme, ils aiment cela et le font exprès. Le second groupe composé de rapides pragmatiques font des excès de vitesse pour des raisons pratiques : ils veulent arriver à destination aussi rapidement que possible. Ils sont conscients de faire de la vitesse.

On a demandé aux chauffeurs canadiens de déterminer quels sont les désavantages principaux des excès de vitesse. Conformément aux autres résultats du sondage et constatations qualitatives, nous remarquons que le risque accru de collision (cité par 51 % des répondants au sondage) est cité le plus souvent. En second lieu, environ un tiers des chauffeurs citent le risque accru de blessures à la suite de collisions et celui de recevoir une contravention.

Même si presque un sur 5 répondants (18 %) pense que les excès de vitesse consomment plus d'essence, ils sont peu nombreux (6 %) à nommer les effets néfastes des excès de vitesse sur l'environnement (comme les changements climatiques et la pollution atmosphérique). De fait, les opinions et la connaissance au sujet des excès de vitesse et de leurs liens aux changements climatiques sont floues. Quoique les preuves scientifiques démontrent que les excès de vitesse contribuent effectivement aux

changements climatiques, seulement la moitié (environ 45 %) des chauffeurs le croient (et environ la même proportion — 47 % — dit que c'est faux).

Malgré la propension des chauffeurs à dépasser la limite de vitesse en dépit de leur conscience des effets potentiellement négatifs, ils semblent nombreux à appuyer l'établissement de mesures pour freiner ces excès. Les résultats démontrent qu'ils donnent l'appui le plus fort à l'utilisation accrue de panneaux routiers électroniques pour prévenir les chauffeurs quand ils dépassent la limite de vitesse (72 % des répondants au sondage pensent que c'est une bonne idée), ainsi que de systèmes électroniques à bord qui indiquent les vitesses au-delà de 110 km/h (la recherche qualitative suggère que bien des gens présument que ce type d'équipement serait optionnel ou contrôlé par le chauffeur). Ces deux approches sont considérées comme étant assez inoffensives et bon marché, mais probablement plus efficaces pour les chauffeurs inattentifs que pour ceux qui sont conscients de conduire trop vite (c.-à-d., les risque-tout et les rapides pragmatiques).

Bon nombre des autres stratégies de réduction de la vitesse sont également considérées comme étant utiles. Cela comprend l'application accrue de la loi par la police (67 %) et la technologie des « boîtes noires » pour collecter des données en vue des enquêtes sur les accidents (62 %). (En ce qui a trait à cette dernière, la recherche qualitative suggère qu'on y adhère plus pour la perception de sa valeur comme instrument d'enquête sur les accidents que pour son potentiel dissuasif.) L'idée de réduire de 10 kilomètres la limite de vitesse sur les routes à deux voies et les chemins ruraux a recueilli le moins d'appui tant des répondants au sondage que des participants aux groupes de consultation. 58 % des répondants au sondage ainsi que la majorité des participants aux groupes de consultation considèrent que cette stratégie de réduction de la vitesse est une mauvaise idée.

On appuie fortement l'idée d'une campagne publique de sensibilisation et d'éducation visant la réduction des excès de vitesse. Il est cependant utile de réitérer que la recherche qualitative suggère qu'il y aurait encore un appui plus ferme à l'égard d'une campagne intégrée qui viserait la réduction de toutes les formes de conduite dangereuse, y compris les excès de vitesse. Les chauffeurs canadiens pensent que le contrôle policier est le meilleur moyen immédiat de réduire les excès de vitesse. Mais un nombre important de chauffeurs pense que le marketing social représente la meilleure façon d'effectuer un changement culturel pour adopter une culture faisant de l'excès de vitesse (et d'autres comportements dangereux) une chose inacceptable, et donc relativement rare.

Comme il est mentionné plus haut, les répercussions environnementales ne sont pas les premières à venir à l'esprit, comme le révèlent plusieurs indicateurs (p. ex., seulement 45 % des répondants sont d'accord que la conduite qui dépasse la limite contribue aux changements climatiques). Étant donné que la plupart des gens comprennent la corrélation positive entre la vitesse et la consommation d'essence, ils sont capables de faire le lien si on les y encourage. Ce lien apparaît plus important du point de vue des communications, en ce que les messages sur les répercussions environnementales seraient plus facilement compris s'ils étaient liés de très près aux messages importants et résonnants sur les effets financiers des excès de vitesse, surtout en ce qui a trait à la consommation d'essence. Malgré le fait qu'ils ne connaissent pas bien les effets environnementaux des excès de vitesse, il faut noter que 81 % des répondants au

sondage se disent soit très intéressés (55 %), soit moyennement intéressés (26 %) à recevoir des informations sur les moyens de diminuer les répercussions des excès de vitesse sur l'environnement.

Les suggestions sur les messages portent sur les trois catégories principales de répercussions négatives des excès de vitesse (la santé, l'économie et l'environnement) à communiquer par une combinaison d'arguments émotifs et logiques. Concernant la spécificité des messages, une des lacunes clés de la connaissance semble porter sur le lien entre la vitesse et le risque (tout en gardant constantes les variables contextuelles comme la condition des routes) : à quel rythme est-ce que le risque augmente quand on conduit à 120 km dans une zone de 100 km? À 140 km? Du point de vue environnemental, la question clé est la suivante : Quelle est l'importance de l'impact du chauffeur canadien moyen sur l'environnement (en se basant sur les moyennes de distances, types et vitesses de conduite automobile? Une personne « tue » combien d'arbres?

L'analyse à plusieurs variables suggère que les efforts de communication devraient être concentrés sur la modification des attitudes et du comportement des risque-tout et des rapides pragmatiques, car ils présentent les plus grands dangers. Étant donné que leurs raisons pour dépasser la limite de vitesse sont très différentes (et que leurs caractéristiques démographiques sont très marquées), les communications devraient être adaptées à chaque groupe. Cependant, il est révélateur de constater que les deux groupes ont tendance à diminuer la probabilité accrue de collisions, de blessures et de décès causés par les excès de vitesse. Cela suggère que ce pourrait être un thème commun de communication aux deux groupes.

# TABLE DES MATIÈRES

1.Introduction.....	1
1.1 Contexte et objectifs	1
1.2 Méthodologie	2
1.3 Organisation du présent rapport	4
2.Résultats détaillés .....	5
2.1 Profil des conducteurs	5
2.2 Perception générale de la sécurité routière	12
2.3 Définition de l'excès de vitesse	16
2.4 Pourquoi les Canadiens font-ils des excès de vitesse?	21
2.5 Perception des conséquences des excès de vitesse	27
2.6 Principaux inconvénients des excès de vitesse	29
2.7 Connaissances relatives aux excès de vitesse	30
2.8 Soutien des mesures possibles à prendre pour réduire la vitesse	33
2.9 Perception des effets de la vitesse excessive sur l'environnement et l'intérêt qu'ils suscitent	38
2.10 Communications	42
2.11 Typologie des conducteurs	43
2.12 Constatations	43
2.13 Répercussions	48
2.14 Détermination des principales variables prédictives de la vitesse excessive	49
3.Conclusions.....	53

Annexe A : Guide du modérateur

Annexe B : Document distribué

## 1. Introduction

---

### 1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Au cours des dernières années, un certain nombre d'études ont porté sur l'agressivité au volant en général et sur les excès de vitesse en particulier. Les statistiques montrent de façon constante les dangers de la vitesse excessive (désignée plus fréquemment comme facteur en cause dans les collisions routières les plus graves) et, accessoirement, les avantages de conduire à des vitesses moindres. Les excès de vitesse continuent de représenter un problème de sécurité routière grave, malgré les données encourageantes qui révèlent une baisse du nombre de collisions mortelles sur les routes canadiennes (le total est passé de 3 610 en 1988 à 2 647 en 1997<sup>1</sup>). En 2002, près des deux tiers des Canadiens considéraient l'agressivité au volant et les excès de vitesse comme des problèmes très graves<sup>2</sup>.

Compte tenu de l'étendue des preuves qui établissent clairement l'importance de conduire à des vitesses moins élevées, ajoutée à la perception qu'a le public de l'importance du problème, les questions suivantes se posent : pourquoi autant de conducteurs continuent-ils de rouler à une vitesse excessive et que peut-on faire pour réduire le nombre de ces conducteurs sur les routes canadiennes?

Dans le cadre d'un grand ensemble de projets, Transports Canada et Ressources naturelles Canada ont demandé aux Associés de recherche EKOS de réaliser cette étude quantitative et qualitative mixte sur les attitudes des conducteurs à l'égard des excès de vitesse. Voici quelques-uns des aspects particuliers examinés au cours de l'étude :

- la perception générale de la sécurité routière;
- la mesure dans laquelle les excès de vitesse sont perçus comme un problème (p. ex. comme une cause d'accidents graves);
- la mesure dans laquelle les conducteurs font des excès de vitesse;
- les circonstances entourant la vitesse excessive et les raisons qui s'y rattachent;
- la connaissance et la prise de conscience des répercussions possibles des excès de vitesse (p. ex. conséquences économiques/financières, environnementales, sur la santé);
- la réaction face aux mesures possibles de réduction de la vitesse et le soutien qui y est accordé;
- les communications (p. ex. messages véhiculés, moyens de communication, auditoires cibles).

---

<sup>1</sup> *Étude statistique des tendances relatives aux collisions des véhicules automobiles, 1988 - 1997*. Transports Canada, 2001.

<sup>2</sup> *Sondage sur la sécurité routière, 2002*. Fondation de recherches sur les blessures de la route

## **1.2 MÉTHODOLOGIE**

Cette étude est fondée sur une enquête téléphonique nationale réalisée auprès de 2 002 conducteurs canadiens et complétée par 12 groupes de consultation composés de conducteurs, réunis dans six localités du pays.

### **1.2.1 Enquête téléphonique**

La première partie de l'étude consistait à réaliser une enquête téléphonique auprès d'un échantillon aléatoire national de 2 002 Canadiens âgés de 16 ans ou plus, ayant conduit un véhicule au cours du mois précédent. L'échantillon a été prélevé parmi des ménages choisis au hasard dans tout le pays, à l'aide du système d'appels aléatoires.

Le questionnaire a été élaboré en collaboration avec Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Avant le début des entrevues, il a été soumis à un essai préliminaire (dans les deux langues officielles). Des révisions ont été apportées par la suite, en fonction des commentaires reçus des partenaires de l'étude. Le questionnaire définitif de l'enquête est annexé au présent rapport.

Les entrevues téléphoniques se sont déroulées entre le 16 mars et le 5 avril 2005. L'échantillon de 2 002 personnes crée une marge d'erreur de +/- 2,2 p. 100, dix-neuf fois sur vingt. La marge d'erreur augmente quand les résultats sont subdivisés (p. ex. les marges d'erreur de sous-groupes tels que les régions sont plus importantes). La durée moyenne de l'entrevue était de 21 minutes. Les données recueillies ont été statistiquement pondérées selon l'âge, le sexe et la région, afin de faire en sorte que les résultats soient représentatifs de la population canadienne de 16 ans et plus.

Le tableau qui suit donne des détails sur l'échantillon de conducteurs canadiens représentés dans le présent rapport.

Région :	N*	Revenu du ménage :	N*
Colombie-Britannique	263	<20 000 \$	182
Alberta	193	20 000 \$-39 000 \$	398
Prairies	138	40 000 \$-59 000 \$	325
Ontario	763	60 000 \$-79 000 \$	255
Québec	482	80 000 \$-99 000 \$	182
Atlantique	157	100 000 \$+	268
Âge :		Sexe :	
<25	158	Hommes	932
25-44	750	Femmes	1 070
45-64	769		
65+	311		

\*représente les valeurs non pondérées de l'échantillon total de 2 002

### 1.2.2 Groupes de consultation

Au total, 12 groupes de consultation, composés de conducteurs de 16 ans ou plus qui conduisent au moins une fois par semaine, ont été organisés dans six localités. Collectivement, ces participants représentaient un large éventail d'expérience de conduite. Le but de cette composante qualitative de l'étude était d'étayer les résultats de l'enquête et de guider l'établissement éventuel d'une campagne d'information et de sensibilisation du public.

Pour chacun des groupes, 12 conducteurs choisis au hasard ont été recrutés. Mis à part le critère de base relatif à l'expérience de conduite, ils formaient, au sein de chaque groupe, un échantillon assez bien représentatif de la population, basé sur le sexe, la composition familiale, l'âge, la scolarité et le revenu. L'exercice de groupe durait deux heures et a été enregistré. Les participants ont reçu une prime d'encouragement de 50 \$ pour leur participation à la recherche. Les réunions des groupes de consultation ont eu lieu en avril.

Deux groupes de consultation ont été réunis en soirée, dans chacune des villes suivantes :

- Sydney (N.-É.);
- Toronto;
- Montréal;
- Weyburn (Sask.);

- Calgary;
- Vancouver.

Un guide du modérateur a servi au déroulement des discussions au sein des groupes de consultation. Comme pour le questionnaire d'enquête, le guide a été conçu avec les partenaires de l'étude. La version finale du guide et la documentation distribuée aux membres des groupes sont annexées au présent rapport.

### **1.3 ORGANISATION DU PRÉSENT RAPPORT**

Le chapitre qui suit présente les résultats détaillés de l'étude. Il est organisé en fonction des principaux aspects de cette dernière. Les constatations découlant de l'enquête et des discussions des groupes de consultations ont été intégrées. Le dernier chapitre du rapport est consacré aux conclusions.

## **2. Résultats détaillés**

---

L'ordre dans lequel les résultats sont présentés dans le présent chapitre correspond à celui dans lequel les différents aspects ont été examinés avec les répondants à l'enquête et les participants aux groupes de consultation.

### **2.1 PROFIL DES CONDUCTEURS**

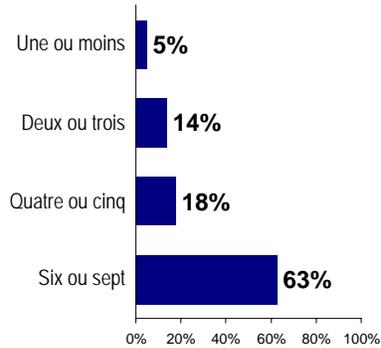
En plus des données socio-démographiques ordinaires, le sondage a permis de recueillir certains renseignements sur les habitudes de conduite des Canadiens. Bien que cette information ait été destinée principalement à faciliter l'analyse, elle permet de faire quelques constatations intéressantes à propos de différents aspects de l'expérience de conduite des Canadiens (p. ex. fréquence, étendue, implication dans des collisions graves et nombre de contraventions pour excès de vitesse).

#### **2.1.1 Fréquence de conduite et distance parcourue**

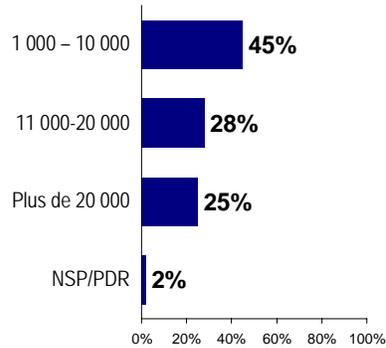
La plupart des conducteurs canadiens (63 p. 100) conduisent au moins six fois par semaine et parcourent plus de 10 000 km par année (53 p. 100). Sur le plan de la fréquence, on constate que les hommes, les conducteurs du groupe des 25 à 44 ans et les personnes à revenu élevé sont plus susceptibles que d'autres de conduire tous les jours de la semaine. Comme on pourrait s'y attendre, les mêmes groupes sont aussi ceux qui ont parcouru les plus grandes distances au cours des 12 mois précédents. Par ailleurs, les conducteurs canadiens âgés sont ceux qui conduisent le moins (pour ce qui est de la fréquence aussi bien que de la distance).

## Fréquence de conduite et distance parcourue

« Au cours d'une semaine moyenne, quel est le nombre de journées où vous conduisez un véhicule pour votre usage personnel, y compris pour l'aller-retour au travail? »



« Sur à peu près combien de kilomètres avez-vous personnellement conduit une voiture, une camionnette ou un camion au cours des douze derniers mois? Diriez-vous... »



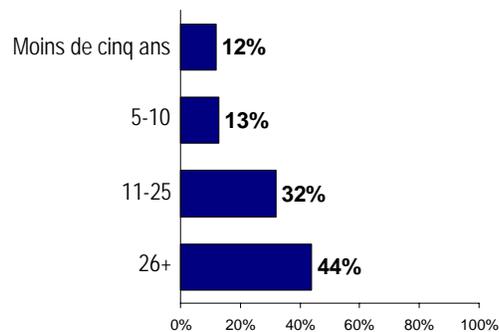
## 2.1.2 Expérience de conduite

Le conducteur moyen du Canada possède un permis de conduire depuis près de 25 ans et les trois quarts (76 p. 100) des conducteurs conduisent depuis au moins 11 ans. Évidemment, le nombre d'années depuis lesquelles un conducteur détient son permis est étroitement lié à son âge. Ainsi, les conducteurs canadiens de moins de 25 ans possèdent leur permis depuis 4,2 ans, en moyenne. Par contre, chez les conducteurs de plus de 64 ans, la moyenne est de près de 48 ans.

### Expérience de conduite

---

« Depuis combien de temps possédez-vous un permis de conduire? »



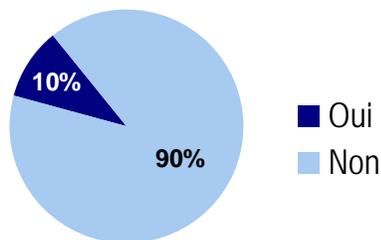
Selon la documentation sur le sujet, les excès de vitesse augmentent considérablement les risques des conducteurs d'être en cause dans une collision grave. Il est aussi raisonnable de supposer qu'il existe une corrélation positive entre les excès de vitesse et les contraventions pour excès de vitesse.

Un conducteur canadien sur dix a été en cause dans une collision automobile ayant nécessité l'hospitalisation d'une ou plusieurs personnes. La fréquence des collisions (ayant nécessité une hospitalisation) est généralement uniforme dans les différents sous-groupes, mais elle est légèrement plus élevée chez les hommes (12 p. 100) que chez les femmes (8 p. 100). Il est intéressant de noter que les personnes qui conduisent depuis au plus dix ans sont tout aussi susceptibles que celles qui conduisent depuis 25 ans d'avoir été en cause dans une collision grave. Nous constatons également qu'il n'y a pas de différence dans la probabilité d'être en cause dans un accident grave en fonction de la fréquence à laquelle les conducteurs déclarent avoir fait des excès de vitesse. Ce résultat paradoxal pourrait s'expliquer par le fait que ceux qui conduisent à des vitesses excessives sont disproportionnellement jeunes, ont parcouru un nombre total moindre de kilomètres et, ainsi, ont eu moins de possibilités, dans le cadre de leur expérience de conduite, d'être en cause dans collision grave.

## Collisions automobiles

---

« Avez-vous déjà été impliqué dans une collision automobile nécessitant l'hospitalisation d'une personne ou plus? »

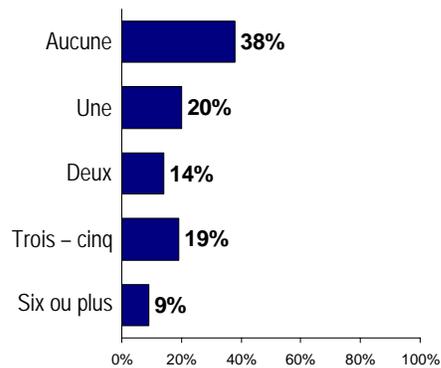


La plupart des Canadiens (62 p. 100) ont reçu au moins une contravention pour excès de vitesse. L'analyse révèle qu'un grand nombre des contraventions pour excès de vitesse sont attribuables à un groupe relativement restreint de conducteurs. Cette conclusion découle de la constatation selon laquelle, quoique la moyenne des contraventions pour excès de vitesse soit de 3,7 par conducteur, 72 p. 100 de tous les conducteurs n'ont pas reçu plus de deux contraventions au cours de leur vie. Par contre, nous remarquons qu'un conducteur sur dix a reçu six contraventions ou plus.

Les hommes, qui ont reçu une moyenne de 4,6 contraventions (comparativement aux femmes qui en ont eu 2,3) et les Britanno-Colombiens, dont la moyenne est de 4,9, sont beaucoup plus susceptibles d'avoir dû payer une amende pour excès de vitesse que les autres. On note aussi une forte corrélation entre les excès de vitesse déclarés et les amendes pour excès de vitesse; ceux qui déclarent rouler fréquemment à une vitesse excessive ont reçu en moyenne 4,3 contraventions, comparativement à 2,7 pour ceux qui disent conduire rarement ou jamais à une vitesse excessive.

## Contraventions

« À peu près combien de contraventions pour excès de vitesse avez-vous reçues dans votre vie? »

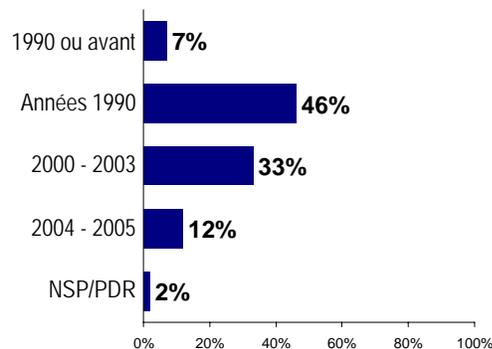


### 2.1.3 Les Canadiens et leurs véhicules

Environ un Canadien sur deux conduit une voiture qui n'a pas plus de cinq ans. Comme on s'y attendait, les personnes à revenu élevé sont plus susceptibles que les autres d'avoir un modèle récent. Notre analyse des marques de voitures que conduisent les Canadiens révèle qu'elles sont variées. Aucune marque particulière n'est conduite par plus de 4 p. 100 d'entre eux.

#### Âge du véhicule

« Et quelle est l'année du véhicule? »



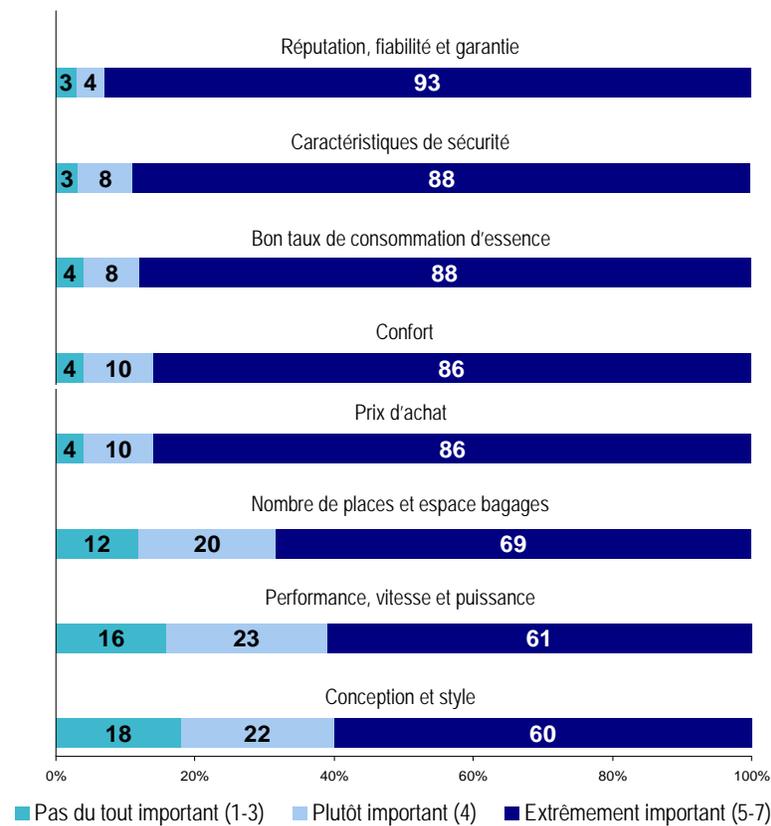
On a demandé aux conducteurs canadiens de coter l'importance de diverses caractéristiques dont ils tiennent compte à l'achat d'un véhicule. Dans l'ensemble, les Canadiens semblaient des acheteurs sérieux et pragmatiques, accordant de l'importance surtout à des éléments tels que la fiabilité, la réputation et la garantie (plus de neuf sur dix ont indiqué que ces caractéristiques étaient « très importantes »). La deuxième catégorie de caractéristiques importantes (désignées comme « très importantes » par environ huit conducteurs sur dix) incluait des facteurs comme la sécurité, la consommation d'essence, le confort et le prix. Bien que jugées importantes par au moins six conducteurs sur dix, les caractéristiques telles que le nombre de places, le style, ainsi que la performance, la vitesse et la puissance reçoivent une cote moins élevée.

De façon générale, l'importance accordée à la réputation, à la fiabilité et à la garantie est uniforme chez un bon nombre des sous-groupes de conducteurs canadiens, sauf celui de l'âge. Les conducteurs du groupe des plus âgés sont plus enclins que d'autres à assigner une pondération supérieure à cette caractéristique. Les conductrices sont plus susceptibles que d'autres d'attribuer plus d'importance à tous les aspects de la deuxième catégorie (sécurité, consommation d'essence, confort et prix) et au nombre de places.

L'importance accordée de la performance, la vitesse et la puissance est soulignée de manière relativement constante par les sous-groupes. Toutefois, les Ontariens sont un peu plus susceptibles d'accorder de la valeur à ces aspects, tandis que les Québécois sont ceux qui leur en attribuent le moins (67 contre 50 p. 100 respectivement). Il n'est peut-être pas surprenant que les conducteurs qui ont mentionné, un peu plus loin au cours de l'enquête, faire souvent des excès de vitesse, aient aussi été les plus susceptibles d'accorder de la valeur à la performance, la vitesse et la puissance d'un véhicule lorsqu'ils prennent une décision d'achat.

## Importance des caractéristiques du véhicule

« Je vous demanderais de coter l'importance de chacun de ces éléments pour vous pour une décision sur la sorte de voiture à acheter? »



La portion qualitative de l'étude n'incluait pas d'examen de l'importance des diverses caractéristiques du véhicule dans la décision d'achat. Cependant, la question de la publicité des véhicules a été mentionnée spontanément dans la plupart des groupes. À ce moment, chacun a reconnu que les fabricants font souvent de la performance, de la vitesse et de la puissance les principales caractéristiques de vente de leurs produits, ce qui en amène plus d'un à croire que l'industrie « valorise la vitesse » et communique l'impression que de conduire à haute vitesse est socialement acceptable. « Il y a tellement d'annonces où l'on peut lire en petits caractères au bas de l'écran : 'conducteur professionnel sur un circuit fermé'. »

Certains participants étaient d'avis que la publicité axée sur la performance et la vitesse du véhicule pouvait effectivement contrer les campagnes de marketing social visant à réduire la vitesse (p. ex. *La vitesse tue*) : « C'est quand même curieux. D'une part, le gouvernement dépense de l'argent pour dire aux gens de ne pas faire d'excès de vitesse et, d'autre part, les fabricants d'automobiles essaient de les convaincre que conduire vite, c'est 'sympa'. »

## **2.2 PERCEPTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

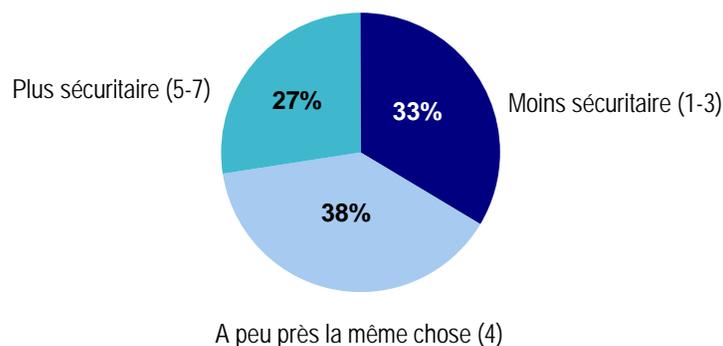
Avant d'aborder les aspects plus particulièrement liés aux excès de vitesse, l'étude avait été conçue pour recueillir les opinions générales des Canadiens à propos de la conduite. Ainsi, les répondants à l'enquête et les participants des groupes de consultation ont eu à indiquer s'ils se sentaient plus ou moins en sécurité sur les routes canadiennes et à désigner ce qu'ils considéraient comme les principales causes des collisions routières graves.

Selon l'enquête, les conducteurs canadiens ont des opinions mitigées à propos de la sécurité routière au Canada. Si près de trois sur dix (27 p. 100) croient que les routes canadiennes sont plus sûres aujourd'hui qu'il y a cinq ans, un nombre légèrement supérieur (33 p. 100) les considèrent moins sécuritaires maintenant que par le passé. Dans l'ensemble, le plus grand nombre (38 p. 100), à peine supérieur, juge qu'il n'y a pas eu de changement au cours de cette période en matière de sécurité routière.

Les conducteurs de la région de l'Atlantique sont un peu plus enclins que ceux des autres régions du pays à trouver que les routes sont plus sûres aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Cette perception diminue avec l'accroissement de la fréquence de conduite et l'étendue de l'expérience. Nous avons aussi remarqué que ceux qui déclarent rouler rarement ou même jamais à une vitesse excessive (38 p. 100) sont aussi beaucoup plus susceptibles que les autres conducteurs de dire que les routes sont moins sûres qu'il y a cinq ans.

## Perceptions générales de la sécurité routière

« Comparativement à il y a cinq ans, croyez-vous que voyager sur les routes du Canada est plus sécuritaire ou moins sécuritaire, ou à peu près la même chose? »



Les Associés de  
Recherche EKOS

n=2002

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

Contrairement aux répondants de l'enquête, la plupart des participants des groupes de consultation étaient d'avis que voyager sur les routes devient de moins en moins sécuritaire. Ils se sont souvent plaints de percevoir une érosion du civisme au volant, caractérisée par des excès de vitesse, une agressivité accrue et un respect moindre qu'auparavant. Cette baisse est par ailleurs habituellement attribuée au mode de vie de plus en plus occupé et stressant des citoyens. « Les gens sont plus stressés de nos jours. Ils essaient d'en faire toujours plus dans leur journée. » Un autre facteur lié au stress, mais considéré comme ayant une incidence négative directe sur la sécurité, est l'augmentation du volume de circulation. Les participants ont indiqué que le grand volume (p. ex. les embouteillages) était une source de frustrations et de retards pour les conducteurs, de sorte que certains conduisent de manière désordonnée, essayant de se libérer de leur stress ou de récupérer le temps perdu.

L'accroissement de la distraction au volant, principalement attribuable aux cellulaires, a aussi été désigné comme l'un des principaux facteurs qui contribuent à rendre les routes moins sûres : « On a toujours vu des conducteurs qui jouaient avec les boutons de la radio, mais maintenant ce sont les cellulaires. Le problème prend ainsi une toute autre ampleur. » Parmi les autres facteurs que l'on juge contribuer au déclin de la sécurité routière : des voitures plus puissantes, la présence accrue des camions de transport sur les routes et l'intensification des travaux de construction (surtout dans les grandes villes). En ce qui a trait au dernier point, le mauvais entretien des routes a aussi été mentionné, surtout à Sydney : « Il y a des nids de poule géants un peu partout; la province ne dépense tout simplement plus d'argent pour l'entretien des routes. »

Ceux du groupe qui ont cru que les routes étaient aussi sûres ou plus sûres qu'avant notaient généralement la supériorité de la conception des véhicules et les caractéristiques de sécurité accrues des voitures d'aujourd'hui (p. ex. coussins gonflables), de même que la diminution de l'ivresse au volant.

Bien que les conducteurs canadiens ne semblent pas d'accord sur les tendances en matière de sécurité, bon nombre d'entre eux conviennent que les excès de vitesse et la distraction au volant sont les principales causes des collisions graves, de même que la conduite avec facultés affaiblies. Selon les conducteurs canadiens, quatre des six principales causes de collisions sur les routes canadiennes découlent de décisions conscientes des conducteurs.

Bien que les conducteurs citent un large éventail de conditions possibles pouvant mener à une collision, l'excès de vitesse est considérée comme le principal facteur (cité par 47 p. 100 des répondants), suivi de près par l'inattention (41 p. 100). La conduite avec facultés affaiblies vient au troisième rang, mentionnée par 27 p. 100 des répondants. Les autres facteurs, cités par une personne sur sept environ, comprennent la rage au volant, les mauvaises conditions météorologiques et les mauvaises conditions routières – ces deux dernières étant des éléments sur lesquels le conducteur n'a aucun contrôle.

Cette question révèle des variantes démographiques intéressantes :

- Les conducteurs de la Colombie-Britannique et du Québec sont plus susceptibles que ceux d'autres régions du pays de considérer l'excès de vitesse comme la principale cause des collisions routières au Canada. Cette perception augmente aussi avec l'expérience de conduite et est également plus répandue chez les femmes et chez les conducteurs de plus de 45 ans.
- Les conducteurs de l'Alberta sont plus enclins à penser que l'inattention des conducteurs est le principal facteur contributif.
- Les conducteurs des Prairies et du Québec ont plus de chances que d'autres de désigner la conduite avec facultés affaiblies comme la principale cause des collisions. Cette conviction augmente aussi avec la fréquence des excès de vitesse et parmi les Canadiens les moins scolarisés et les moins bien nantis.
- Les conducteurs de la région de l'Atlantique sont plus susceptibles que d'autres de considérer les conditions de la route et les mauvaises conditions météorologiques comme la principale cause des collisions sur les routes canadiennes.

## Principales causes des collisions routières

« Selon vous, quelles sont les deux causes principales de collisions de véhicules sur les voies et routes du Canada? »



Les résultats de la partie qualitative de l'étude sont tout à fait conformes à ceux de l'enquête. On a demandé aux participants d'écrire ce qu'ils considéraient comme les deux ou trois principales causes des collisions graves au Canada. Dans tous les groupes, sauf ceux de Weyburn (Saskatchewan), l'excès de vitesse, les distractions et l'alcool au volant occupaient généralement les trois premiers rangs. Les autres facteurs mentionnés dans l'enquête (et dans le graphique ci-dessus) ont aussi été signalés par les groupes de consultation.

À Weyburn, le facteur des excès de vitesse a rarement été mentionné. L'état des routes et l'incompétence des conducteurs étaient plutôt considérés comme les principales causes des collisions graves. Les participants de ces groupes ont expliqué qu'il y avait, dans leur localité, un grand nombre de personnes âgées, de sorte que les limites de vitesse sont « artificiellement basses ». Par conséquent, peu de gens conduisent à une vitesse excessive et l'on y est plus susceptible d'avoir une collision avec un conducteur nerveux ou dont les compétences de conduite sont faibles ou mauvaises : « Une dame âgée s'est arrêtée au beau milieu de l'autoroute dans une tempête de neige. Je l'ai vue à la dernière minute. » « Je conduis depuis des années, mais je n'ai pas de permis. »

Il est important de noter qu'ici comme ailleurs dans les discussions, il était évident qu'aux yeux de nombreux participants, le problème primordial de la sécurité routière était la conduite dangereuse ou téméraire. Cette grande catégorie engloberait de nombreux éléments, tels l'inattention (p. ex. cellulaires), les conducteurs agressifs (p. ex. louvoisement dans la circulation), la mauvaise conduite (p. ex. manque de connaissances ou de compétences) et, principalement, les excès de vitesse.

## 2.3 DÉFINITION DE L'EXCÈS DE VITESSE

Dans la présente section, nous nous pencherons sur la manière dont les conducteurs canadiens définissent l'excès de vitesse, la mesure dans laquelle ils ont l'impression que les autres conducteurs font des excès de vitesse, ainsi que la perception de leur propre comportement à l'égard de la vitesse. Dans l'ensemble, nous remarquons que la définition de l'excès de vitesse est élastique, que les Canadiens se perçoivent eux-mêmes comme faisant beaucoup moins d'excès de vitesse que les autres conducteurs et que leur évaluation et leur description des situations dans lesquelles ils roulent eux-mêmes à une vitesse excessive sont souvent relativement bénignes. La plupart des conducteurs admettent conduire à une vitesse supérieure à la limite sur les autoroutes et sur les routes à deux voies et routes de campagne, tout au moins à l'occasion. Nous notons aussi que ceux qui déclarent conduire fréquemment à une vitesse supérieure à la limite sont également le plus souvent ceux qui conduisent aux vitesses les plus élevées lorsqu'ils dépassent la limite.

### 2.3.1 En quoi consiste l'excès de vitesse?

Les constatations faites à partir des discussions des groupes de consultation donnent une bonne idée de la manière dont les Canadiens perçoivent et définissent l'excès de vitesse. Les définitions données se classent presque toujours dans l'une des trois catégories suivantes : technique, relative ou absolue. Il est aussi important de savoir qu'une même personne peut utiliser les trois définitions, selon la caractéristique à l'étude et le point sur lequel elle veut insister.

- **Technique** : Formulée par un nombre relativement restreint de personnes, cette définition est la plus conservatrice. Il y a excès de vitesse quand un véhicule roule à une vitesse supérieure à la limite affichée quelle qu'elle soit (p. ex. 101 km dans une zone de 100 km). Considérée comme assez irréaliste, mais techniquement correcte par la plupart des autres : « Je ne le vois pas de cette façon, mais oui, techniquement, il y a excès de vitesse. » Cette définition est aussi considérée comme la plus susceptible d'être utilisée par les gouvernements.
- **Relative** : Beaucoup de participants mesurent l'excès de vitesse en termes relatifs, par rapport à des facteurs tels que l'état de la chaussée, l'intensité de la circulation, le type de véhicule, les conditions météorologiques et même l'expérience et la compétence du conducteur. Les participants ont souvent mentionné que l'excès de vitesse consistait à « conduire trop rapidement, compte tenu des conditions ». Autrement dit, conduire dangereusement. Selon cette définition, il est possible de dépasser la limite sans danger (jusqu'à même 30 p. 100 selon certains), sans accroître les risques de collision.
- **Absolue** : Beaucoup de conducteurs choisissent de définir l'excès de vitesse en termes absolus, c'est-à-dire le fait de rouler à une vitesse déterminée au-dessus de la limite affichée. Ainsi, rouler à plus de 120 km dans une zone de 100 km est ressorti comme la définition ou

l'exemple le plus courant. Conduire à plus de 90 km dans une zone de 80 km était aussi une définition absolue de l'excès de vitesse.

Comme exemples personnels d'excès de vitesse, beaucoup de participants ont décrit des situations où ils faisaient « techniquement » des excès de vitesse. Lorsqu'ils parlaient des excès de vitesse des autres, toutefois, leur définition se rapprochait souvent bien davantage de la conduite dangereuse. De même, pendant les discussions subséquentes au sujet des moyens à prendre pour réduire la vitesse, il était évident que pas mal de gens étaient plus enclins à parler de l'élimination de la conduite dangereuse que de la réduction de la vitesse comme telle : « Je ne sais pas si la vitesse est autant un problème que la conduite dangereuse. Je peux rouler à 120 ou même à 130 quand les conditions sont favorables, sans problème. »

### **2.3.2 À quelle fréquence et où se font les excès de vitesse?**

Une très grande partie des conducteurs (88 p. 100) est d'avis que les autres roulent fréquemment à une vitesse supérieure à la limite. En comparaison, un conducteur sur deux affirme personnellement dépasser souvent la limite. La différence de perception est encore plus évidente quand on s'attarde aux réponses se situant à l'extrémité de l'échelle (p. ex. le septième point d'une échelle à sept points). On se rend compte alors que 26 p. 100 des gens déclarent que les autres font « toujours » des excès de vitesse, tandis que seulement 9 p. 100 des conducteurs se classent eux-mêmes dans cette catégorie. Les Canadiens qui admettent faire eux-mêmes fréquemment des excès de vitesse, ainsi que les jeunes conducteurs, sont beaucoup plus susceptibles que d'autres de penser que les autres roulent aussi fréquemment à des vitesses excessives.

Il existe de nombreuses différences marquées entre les sous-groupes à l'égard de cette question. Les Ontariens (59 p. 100), les hommes (58 p. 100), ceux qui conduisent tous les jours (55 p. 100) et ceux qui sont titulaires d'un permis de conduire depuis 10 ans ou moins (59 p. 100) sont tous plus enclins à dire qu'ils conduisent fréquemment à une vitesse supérieure à la limite. La probabilité de se décrire comme quelqu'un qui conduit à une vitesse supérieure à la limite augmente aussi avec la scolarité et le revenu, mais diminue avec l'âge.

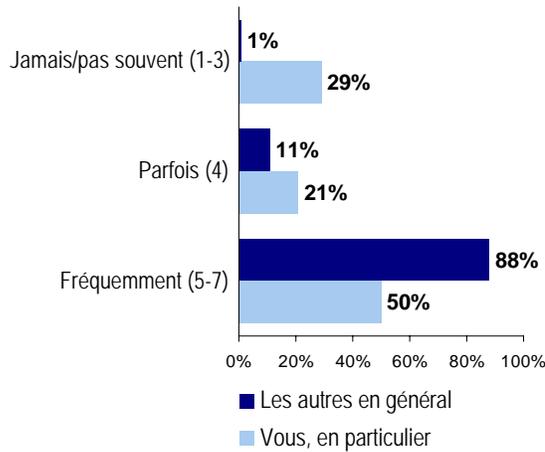
Comme on peut s'y attendre, les excès de vitesse sont surtout évidents sur les autoroutes. Plus de la moitié des personnes interrogées au cours de l'enquête (58 p. 100) déclarent qu'elles y conduisent souvent à une vitesse excessive. Deux personnes sur cinq (39 p. 100) admettent rouler souvent à une vitesse excessive sur les routes à deux voies et les routes de campagne, tandis qu'un nombre relativement faible (13 p. 100) de conducteurs avoue dépasser fréquemment la vitesse permise dans les quartiers résidentiels.

À la seule exception des quartiers résidentiels, ceux qui font des excès de vitesse semblent le faire où qu'ils conduisent. En d'autres mots, les conducteurs qui affirment dépasser habituellement la limite affichée sont en général plus enclins à dire qu'ils conduisent généralement à une vitesse excessive quand on leur pose des questions précises au sujet des grandes routes, des routes à deux voies ou des routes de

campagne. Ils sont aussi plus susceptibles de conduire plus rapidement que les autres conducteurs quand ils roulent à une vitesse excessive.

## Fréquence des excès de vitesse

« En général, combien souvent pensez-vous que les autres conducteurs ou vous-même dépassez les limites de vitesse? »



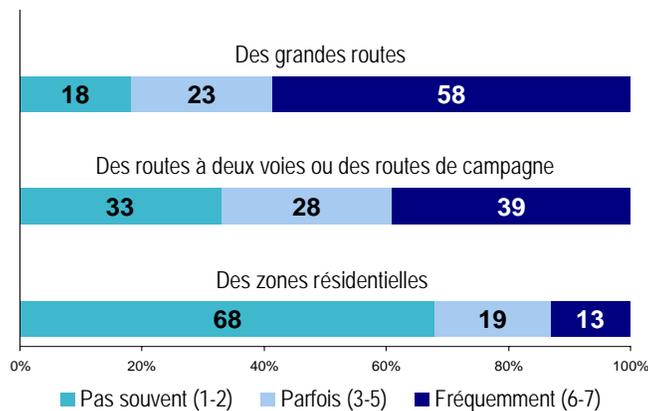
Les Associés de  
Recherche EKOS

n=2002

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

## Les excès de vitesse selon l'endroit

« Maintenant, combien souvent diriez-vous que vous dépassez personnellement les limites de vitesse lorsque vous conduisez sur... »



Les Associés de  
Recherche EKOS

n=1711; exclut ceux qui disent ne jamais dépasser la limite de vitesse

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

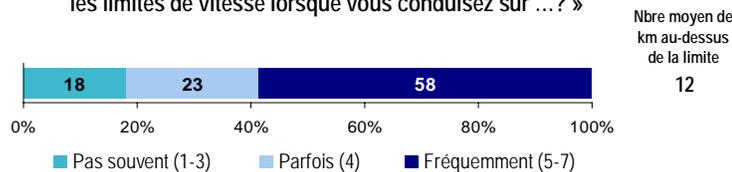
### 2.3.3 À quoi correspond une vitesse excessive?

Comme il est mentionné précédemment, les groupes de consultation nous ont amenés à croire que la définition qu'ont les gens d'un excès de vitesse peut varier énormément. L'une des définitions les plus communément utilisées par les participants consiste à conduire à 120 km/h dans une zone de 100 km/h. Les résultats de l'enquête montrent qu'en moyenne, la plupart des conducteurs (81 p. 100) qui disent surpasser la limite ne serait-ce que quelques fois ne dépassent généralement pas 120 km sur les autoroutes. Seulement une personne sur 50 déclare rouler à 30 km ou plus au-dessus de la limite de vitesse.

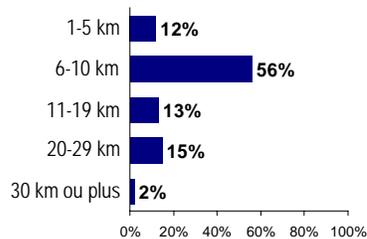
Les conducteurs qui admettent conduire fréquemment à une vitesse supérieure à la limite sont aussi plus susceptibles de conduire plus rapidement quand ils le font. Les hommes, les jeunes conducteurs et ceux qui ont une situation économique relativement aisée sont aussi plus susceptibles de conduire plus rapidement que d'autres quand ils dépassent la limite de vitesse, comme le font les conducteurs de l'Ontario. Les conducteurs des régions rurales sont moins enclins que ceux des villes à faire des excès de vitesse sur les autoroutes.

#### Les excès de vitesse sur les grandes routes

« Maintenant, combien souvent diriez-vous que vous dépassez personnellement les limites de vitesse lorsque vous conduisez sur ...? »



« Et normalement, de combien de kilomètres/heure dépassez-vous la limite? »

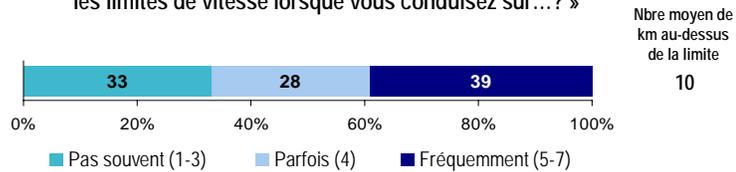


La plupart des conducteurs canadiens qui ont dépassé la limite sur les routes à deux voies et les routes de campagne déclarent l'avoir fait en moyenne à 10 km au-dessus de la limite affichée. Presque un conducteur sur cinq déclare avoir dépassé la limite sur ces routes par au moins 11 km.

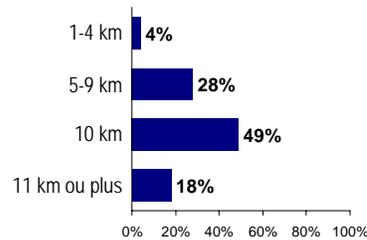
L'analyse des sous-groupes continue de révéler une tendance constante. En particulier, il y a une corrélation positive entre la fréquence à laquelle la limite est dépassée et l'ampleur du dépassement (c.-à-d. plus souvent un conducteur fait des excès de vitesse, plus ces excès sont importants).

### Les excès de vitesse sur les routes à deux voies/de campagne

« Maintenant, combien souvent diriez-vous que vous dépassez personnellement les limites de vitesse lorsque vous conduisez sur...? »



« Et normalement, de combien de kilomètres/heure dépassez-vous la limite? »



Les Associés de Recherche EKOS

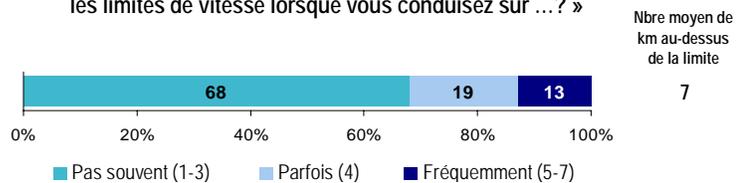
n=1711; exclut ceux qui disent ne jamais dépasser la limite

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

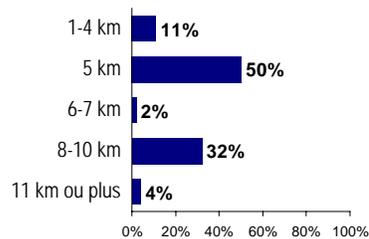
Peu de conducteurs canadiens dépassent fréquemment la limite affichée dans les quartiers résidentiels. La vitesse moyenne à laquelle certains le font, toutefois, est relativement élevée si l'on considère que de nombreuses limites en zone résidentielle sont fixées à 50 ou 60 km. De fait, nous notons qu'au moins 36 % dépassent la limite affichée sur ces routes par au moins 8 km à l'heure. Là encore, il existe une corrélation positive entre la fréquence à laquelle ils dépassent la limite et l'ampleur du dépassement. Sur le plan régional, les Québécois sont ceux qui conduisent le plus rapidement dans les quartiers résidentiels (en moyenne à 8,8 km de plus que la limite). Encore une fois, les conducteurs des zones rurales se montrent plus prudents que ceux des zones urbaines.

## Les excès de vitesse dans des zones résidentielles

« Maintenant, combien souvent diriez-vous que vous dépassez personnellement les limites de vitesse lorsque vous conduisez sur ...? »



« Et normalement, de combien de kilomètres/heure dépassez-vous la limite? »



Les Associés de Recherche EKOS

n=1711; exclut ceux qui disent ne jamais dépasser la limite

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

## 2.4 POURQUOI LES CANADIENS FONT-ILS DES EXCÈS DE VITESSE?

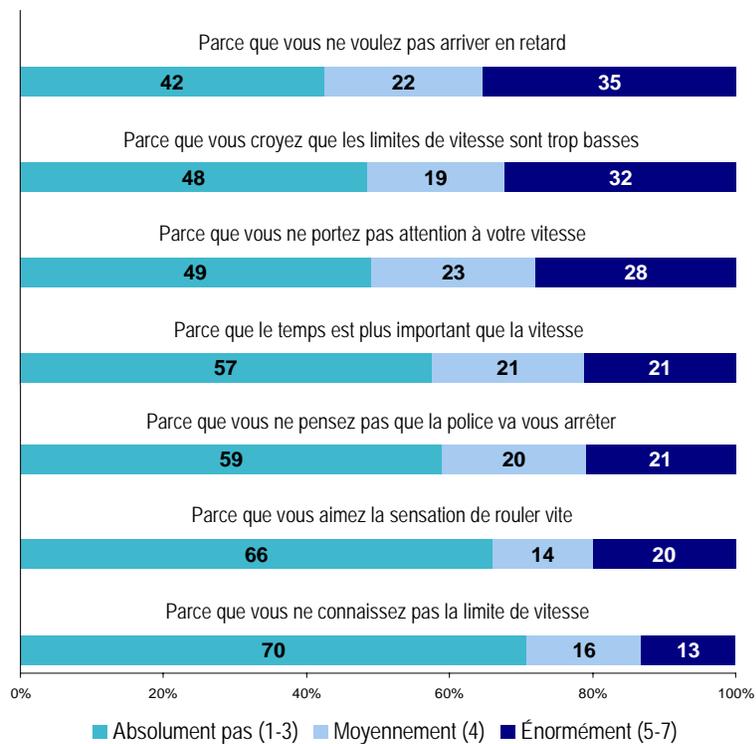
### 2.4.1 Motifs invoqués

Les motifs auxquels sont attribués les excès de vitesse sont nombreux. Selon les résultats de l'enquête, les motifs les plus couramment invoqués sont liés au temps (p. ex. pour ne pas arriver en retard, ou le temps est plus important que la vitesse). Le manque d'attention, sous une forme ou une autre (p. ex. ne pas porter attention à sa vitesse ou ne pas connaître la limite affichée), vient en deuxième. Autre motif souvent mentionné pour justifier les excès de vitesse : croire que les limites sont beaucoup trop basses. Seulement un conducteur sur cinq déclare que son comportement antérieur de vitesse excessive s'expliquerait par le fait qu'il aime la sensation de rouler vite.

Les différences entre sous-groupes sont prévisibles. La pertinence d'un bon nombre de ces motifs diminue avec l'âge et l'expérience du conducteur (vraisemblablement parce que les conducteurs les plus âgés et les plus expérimentés ne roulent pas régulièrement à des vitesses excessives). Par ailleurs, les conducteurs qui font souvent des excès de vitesse sont plus susceptibles que les autres d'avoir utilisé presque tous ces motifs pour justifier leurs excès de vitesse, sauf celui de ne pas être au courant de la limite de vitesse, ce qui montre que les personnes qui dépassent fréquemment la limite affichée le font vraisemblablement en connaissance de cause.

## Motifs invoqués pour justifier les excès de vitesse

« Veuillez me dire dans quelle mesure chacun de ces motifs a constitué pour VOUS par le passé un motif de dépassement de vitesse. »



Les constatations de l'enquête selon lesquelles les conducteurs font de la vitesse pour de nombreuses raisons différentes sont aussi évidentes dans la partie qualitative de l'étude. Comme il est mentionné précédemment, les participants ont attribué l'excès de vitesse des autres au désir de gagner du temps. Fait intéressant, ce facteur fait aussi partie des principaux motifs invoqués pour expliquer leur propre comportement quand ils font des excès de vitesse. Les exemples personnels d'excès de vitesse liés au temps sont habituellement associés au trajet à parcourir pour se rendre au travail ou font partie du travail (p. ex. faire des livraisons) et se déroulent en ville principalement et parfois sur les autoroutes. Les participants ont indiqué que des sentiments de stress et de frustration accompagnent parfois ces excès de vitesse.

Beaucoup d'autres participants ont donné comme explication de leurs excès de vitesse une raison qui allie économie de temps et plaisir de rouler vite. Ces scénarios consistent à conduire pour se rendre à une destination à laquelle ils ont hâte d'arriver, comme un chalet, une soirée ou la maison d'un ami ou d'un parent. Loin d'être associés au travail, ces excès de vitesse sont liés au plaisir et au divertissement, aux fins de semaine et aux vacances. « J'entrevois le début d'une longue fin de semaine. Je me rends au chalet de mes parents, à la campagne. J'ai très hâte d'arriver, alors je conduis rapidement. J'écoute de la musique. J'ai du plaisir. » Ce genre de situation se déroule généralement sur l'autoroute et sur les routes de campagne et est associé à des vitesses extrêmes. « Mes amis et moi étions dans la fourgonnette de mes parents et nous nous rendions à un chalet; nous anticipions beaucoup de plaisir, de sorte que nous voulions arriver le plus rapidement possible... D'autres de nos amis étaient dans une autre voiture et nous avons décidé de faire une course. Ce n'était pas prévu, c'est juste arrivé comme ça... je pense que nous sommes allés jusqu'à 180 km. »

Un nombre relativement faible de personnes a décrit des situations représentatives de vitesse excessive due à un manque d'attention. Ceux qui l'ont fait étaient habituellement des personnes qui ne dépassent pas souvent la limite, qui conduisent peu; de plus, ces personnes étaient le plus souvent des femmes et des conducteurs d'un certain âge. Le scénario d'excès de vitesse par manque d'attention consistait habituellement à rouler tout au plus à 10 p. 100 au-dessus de la limite de vitesse et durait rarement longtemps : « Comme je l'ai dit précédemment, je ne dépasse généralement pas la limite de vitesse. Lorsque je l'ai fait, je me suis repris et j'ai ralenti tout de suite. »

#### **2.4.2 Attitudes générales à l'égard de la conduite et des excès de vitesse**

Les conducteurs canadiens ont eu à évaluer un certain nombre d'énoncés concernant la conduite en général, les excès de vitesse, ainsi que l'application des règlements concernant les excès de vitesse. Bon nombre de ces points avaient été élaborés de manière à faciliter l'analyse d'autres questions, mais ils ont tout de même jeté beaucoup de lumière sur les raisons pour lesquelles les Canadiens conduisent à des vitesses excessives.

La constatation la plus intéressante est qu'un conducteur sur deux est d'avis qu'il faut rouler à la « vitesse du flux » de circulation, sans tenir compte de la limite de vitesse. Premièrement, il convient de noter que cette opinion est plus souvent celle de ceux qui admettent rouler fréquemment à des vitesses excessives et que ces mêmes personnes sont aussi celles qui conviennent être souvent irritées par les autres conducteurs. Les conclusions des groupes de consultation semblent montrer qu'un nombre assez important de conducteurs, qui ne font habituellement pas d'excès de vitesse (p. ex. les femmes, les personnes âgées et celles qui conduisent rarement), se sentent souvent obligées de conduire plus vite qu'elles le voudraient afin de suivre le courant et d'éviter la colère des conducteurs agressifs : « Ça arrive assez souvent. Vous roulez et une voiture vient se placer juste derrière vous. J'accélère. Conduire plus rapidement est moins stressant qu'être talonné par un conducteur irrité. »

Selon les résultats de l'enquête, ajoutés à l'information obtenue au cours de la partie qualitative de l'étude, un nombre important de personnes croient que les gouvernements devraient consacrer davantage de ressources et d'attention à arrêter les conducteurs qui dépassent largement la limite de vitesse (soit les pires contrevenants) et à leur imposer des amendes. Par exemple, environ quatre personnes sur dix pensent que les limites de vitesse sur les autoroutes sont trop basses et que les contraventions pour vitesse excessive visent davantage à générer des revenus pour la police qu'à réduire les excès de vitesse. Cette opinion est tout à fait contraire à celle d'une proportion semblable de conducteurs, qui est plutôt d'avis que les policiers ne font pas assez pour faire respecter les limites de vitesse, et avec la majorité (65 p. 100) qui n'est pas d'accord pour abolir les limites de vitesse sur les autoroutes. Ces opinions ont souvent trouvé écho au sein des groupes de consultation dont les participants ont donné un solide appui à la nécessité de se montrer plus sévère avec les pires contrevenants aux règlements relatifs aux excès de vitesse en leur imposant des peines plus sévères (p. ex. la perte de permis), tout en se rappelant avec horreur une occasion où ils avaient eu une contravention (pour avoir conduit à une vitesse qu'ils jugeaient sans danger) ou en exprimant parfois leur frustration à l'égard de limites de vitesse jugées trop basses.

Nonobstant ces plaintes, on note une acceptation générale, de la part des participants, de la nécessité d'appliquer les limites de vitesse pour protéger le public : « Personne n'aime avoir une contravention pour excès de vitesse. De plus, conduire à 100 ou même à 110 peut parfois sembler lent, mais la vitesse excessive est la cause de centaines de décès, chaque année; alors, si je conduis trop rapidement, je dois être prêt à avaler ma pilule. » Cette citation illustre l'élasticité de la définition des excès de vitesse. Du point de vue gouvernemental, la définition d'excès de vitesse est strictement technique (plus de 100 km dans une zone limitée à 100 km), tandis que celle des participants est plus large et s'apparente à la conduite dangereuse.

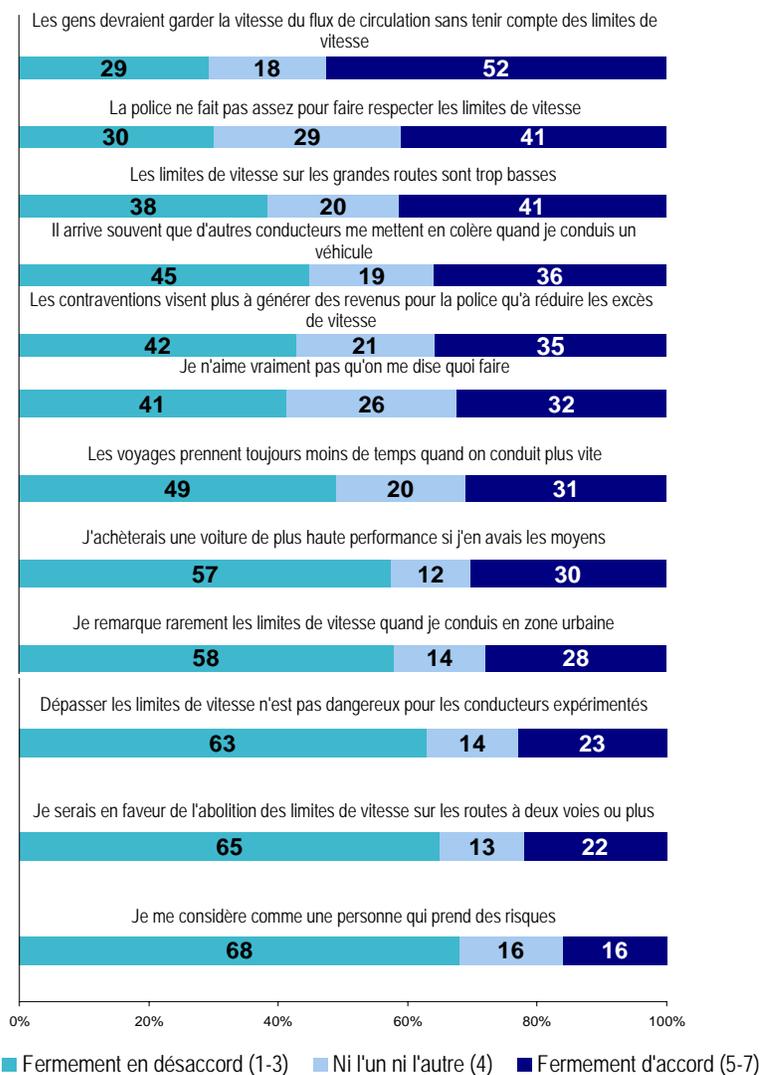
Conformément à un certain nombre de résultats de l'enquête, surtout l'analyse à variables multiples dont il sera question plus loin, la plupart des scénarios de vitesse excessive décrits par les participants des groupes de consultation supposent un dépassement conscient de la limite de vitesse. Ceux qui ont indiqué avoir roulé à une vitesse supérieure à la limite par inadvertance sont vraisemblablement ceux qui, de leur propre aveu, font rarement de la vitesse : « Oh, parfois je roule et je ne remarque pas jusqu'à ce que je jette un coup d'œil et me rende compte que je dépasse la limite. Je retire simplement mon

ped de l'accélérateur. » Comme il est indiqué un peu plus loin, ces participants semblent plus susceptibles de soutenir les mesures visant à avertir les conducteurs qu'ils dépassent la limite.

Dans l'ensemble, gagner du temps ou se rendre à destination plus rapidement étaient les principales raisons données pour expliquer les excès de vitesse des autres conducteurs. Elles ont aussi été invoquées comme causes principales de la conduite personnelle à une vitesse excessive aussi bien dans le cadre de l'enquête que par les groupes de consultation, mais les gens croient-ils réellement que rouler plus rapidement leur fera gagner du temps? L'enquête semble indiquer que même si le nombre de conducteurs convaincus que la réponse à cette question est affirmative est assez imposant (31 p. 100), la majorité n'en est certaine ou ne croit pas que de conduire rapidement permet toujours de gagner du temps. Les résultats découlant des groupes de consultation montreraient que l'opinion de la plupart des Canadiens à propos de la relation vitesse-temps dépend des circonstances. Par exemple, beaucoup de conducteurs ont mentionné qu'ils savaient bien qu'il est illusoire de penser gagner du temps en conduisant plus rapidement en pleine circulation ou au cœur de la ville. Par ailleurs, il est généralement convenu qu'il sera possible de gagner du temps en conduisant plus rapidement au cours de déplacements effectués principalement sur les autoroutes : « Peut-être gagneriez-vous une minute, et encore, en pleine ville, pendant la journée. Au milieu de la nuit, il serait peut-être possible d'en gagner plus, mais si je me rends de Calgary à Edmonton, oui, je pourrais certainement gagner pas mal de temps si je roulais plus vite. »

## Attitude générale à l'égard de la conduite

« Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec les énoncés suivants. »



## **2.5 PERCEPTION DES CONSÉQUENCES DES EXCÈS DE VITESSE**

Le fait de comprendre la manière dont les conducteurs canadiens perçoivent les conséquences des excès de vitesse est d'une importance cruciale pour la conception de stratégies efficaces de réduction de la vitesse. Au cours de l'enquête, les conducteurs ont eu à noter un certain nombre de comportements de conduite susceptibles d'être dangereux. Bien que la plupart des conducteurs considèrent à tout le moins comme « plutôt dangereux » le dépassement de la limite (p. ex. 120 km dans une zone de 100 km et 50 km dans une zone de 40 km), celui-ci est jugé comme le moins dangereux des neuf comportements examinés, venant juste après la conduite à 80 km dans une zone de 100 km. Cette constatation est particulièrement étonnante, quand on sait que la vitesse excessive est perçue comme la cause première des collisions routières graves.

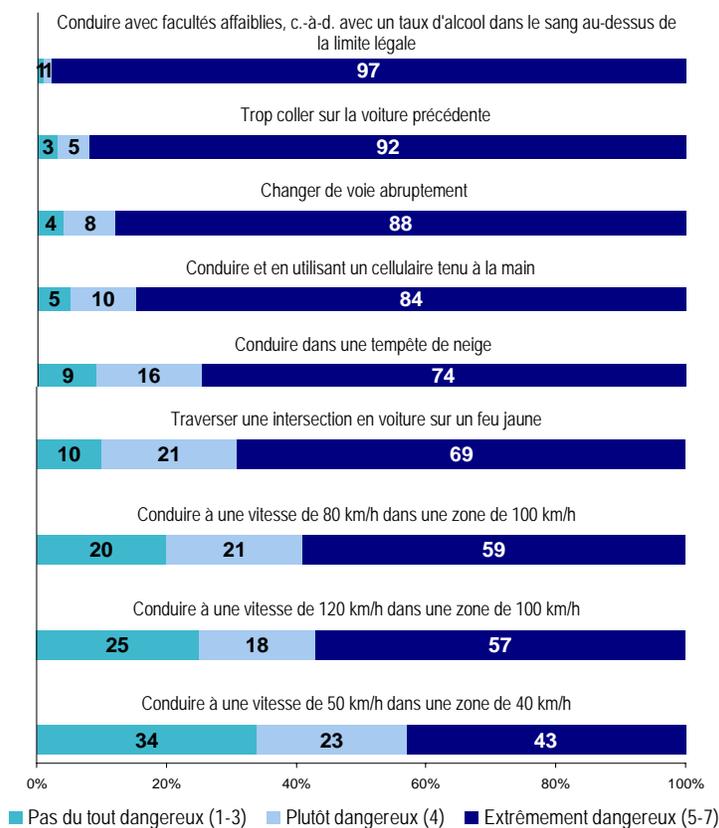
Presque tous (97 p. 100) désignent la conduite avec facultés affaiblies comme la situation de conduite la plus dangereuse et un pourcentage légèrement moindre (92 p. 100) déclarent que suivre de trop près est aussi extrêmement dangereux. Un changement brusque de voie, l'utilisation du cellulaire au volant et la conduite dans une tempête de neige viennent compléter la liste des cinq plus dangereuses situations de conduite. Par ailleurs, traverser une intersection sur un feu jaune et conduire plus lentement que la limite affichée (80 km/h dans une zone de 100 km/h) sont des situations aussi jugées dangereuses par environ six conducteurs sur dix.

De façon générale, les femmes sont plus susceptibles que les hommes de trouver ces situations extrêmement dangereuses. La perception du degré de risque associé à la plupart de ces situations augmente aussi avec l'âge et l'expérience du conducteur.

Il est intéressant, quoique peu surprenant, de noter que la perception du risque que pose le fait de franchir une intersection sur un feu jaune ou de rouler à une vitesse excessive (soit 10 ou 20 km/h au-dessus de la limite affichée) diminue aussi avec l'augmentation du degré de scolarité et du revenu. Par ailleurs, les conducteurs des régions rurales font preuve d'un peu plus de prudence et sont plus enclins que ceux des villes à juger dangereux les excès de vitesse. Enfin, les conducteurs qui disent rouler souvent à une vitesse supérieure à la limite sont beaucoup moins susceptibles de considérer un excès de vitesse comme dangereux. Par exemple, seulement 48 p. 100 d'entre eux considèrent que rouler à 120 kilomètres dans une zone de 100 km est dangereux, comparativement à 72 p. 100 de ceux qui dépassent rarement la vitesse affichée.

## Situations de conduite dangereuses

« Quel est le niveau de danger, selon vous, des situations de conduite suivantes? »



Les conclusions de l'enquête et les résultats de l'étude qualitative sont très cohérents. Les seconds contribuent aussi à expliquer le paradoxe que constitue le fait que les Canadiens considèrent la vitesse excessive comme la principale cause des accidents graves alors que, par ailleurs, ils classent deux exemples d'excès de vitesse parmi les moins dangereuses de neuf situations de conduite potentiellement dangereuses.

Comme il est mentionné précédemment, la réponse pourrait se situer dans l'étendue des définitions. Bien qu'une proportion importante des conducteurs jugent que rouler à 120 km dans une zone de 100 km et à 50 km dans une zone de 40 km est dangereux, les groupes de consultation ont semblé dire que ces vitesses sont à la limite supérieure de l'échelle que beaucoup considèrent acceptable. Ainsi, selon les conditions, ces vitesses ne sont pas perçues comme mettant en danger qui que ce soit, tandis que les autres exemples sont beaucoup plus susceptibles d'être jugés dangereux et leur définition, beaucoup moins relative ou élastique.

## 2.6 PRINCIPAUX INCONVÉNIENTS DES EXCÈS DE VITESSE

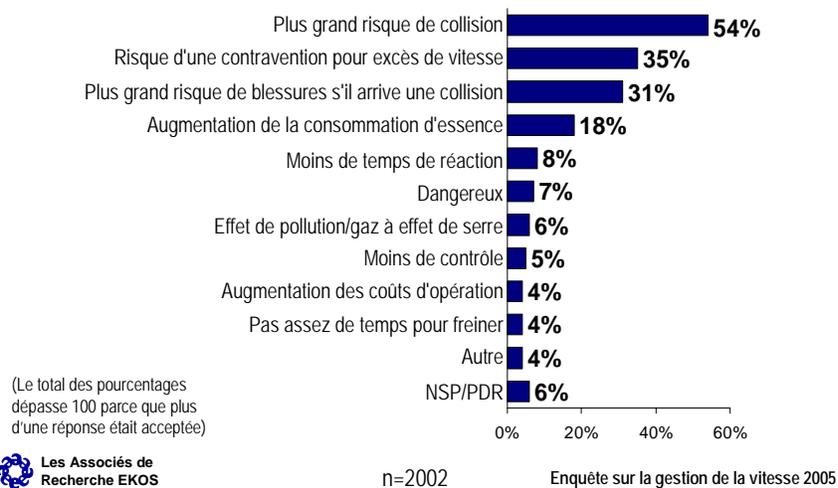
Conformément à d'autres résultats de sondage et d'évaluation qualitative, nous constatons que les conducteurs canadiens croient, pour une bonne part, que le principal inconvénient des excès de vitesse est le risque accru de collision (mentionné par 54 p. 100 des répondants de l'enquête). Vient en second lieu le risque accru de blessures en cas de collision et le risque d'avoir une contravention (tous deux ont été mentionnés par environ un tiers des conducteurs). Il est également important de noter que 24 p. 100 des conducteurs ont énuméré d'autres inconvénients liés aux collisions, tels que le temps de réaction et de freinage réduit. Les inconvénients économiques et environnementaux possibles (p. ex. augmentation de la consommation d'essence, effet de pollution / gaz à effet de serre) ont été mentionnés relativement peu (seulement 28 p. 100 au total).

Voici quelques-unes des variations démographiques les plus évidentes :

- Les hommes sont plus enclins à désigner l'augmentation de la consommation d'essence comme un inconvénient des excès de vitesse.
- La probabilité de mentionner le risque accru de collisions ou de blessures comme principal inconvénient des excès de vitesse diminue avec la fréquence des excès de vitesse.
- Par ailleurs, ceux qui font souvent des excès de vitesse sont plus susceptibles que les autres de dire que le principal inconvénient est le risque d'avoir des contraventions.

### Principaux inconvénients des excès de vitesse

« Quels sont, selon vous, les principaux inconvénients du dépassement de la limite de vitesse? »



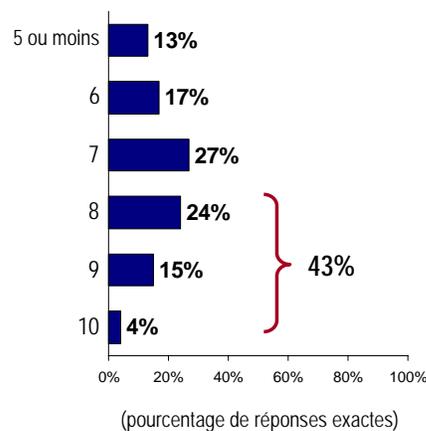
Les questions de perception du risque sont complexes. Certains groupes de consultation ont abordé la question du lien entre les excès de vitesse et les risques accrus d'accidents et de blessures. Ces discussions ont révélé que les gens posent des hypothèses et ont des perceptions très différentes de la question. À une extrémité du spectre, nous constatons ceux qui considèrent que chaque tranche d'augmentation de la vitesse a un effet proportionnel sur le risque : « Chaque kilomètre qui s'ajoute à la vitesse de conduite a une incidence sur le temps de réaction et de freinage. Vous avez moins de temps pour réagir et il vous faut plus de temps pour freiner. Ce n'est pas contestable, c'est une question de physique. » À l'autre extrémité du spectre, nous trouvons les conducteurs qui ont l'impression que le risque de collision n'augmente pas beaucoup avant qu'ils atteignent des vitesses relativement élevées (variant selon les conditions de la route et autres) : « Je pense que je peux conduire à 135 et même 140 si le temps est beau et qu'il n'y a pas beaucoup de circulation avant que mon risque d'accident augmente. »

## 2.7 CONNAISSANCES RELATIVES AUX EXCÈS DE VITESSE

À l'aide d'une série de 10 questions de type vrai ou faux, les Canadiens ont été interrogés au sujet de leurs connaissances relatives aux excès de vitesse et à leurs conséquences. De manière générale, les conducteurs canadiens semblent modérément renseignés, environ la moitié ayant répondu correctement à huit questions sur dix. Il importe de noter que ceux qui disent conduire souvent à une vitesse supérieure à la limite sont beaucoup moins bien renseignés que les autres.

### Connaissances relatives aux excès de vitesse

« Exactitude des réponses aux questions visant à évaluer les connaissances des conducteurs relativement à la vitesse et aux excès de vitesse. »



Les Associés de  
Recherche EKOS

n=1486; exclut ceux qui n'ont pas  
répondu à la question

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

La constatation la plus importante est que les réponses aux questions distinctes révèlent que si l'on retire toute ambiguïté, la plus grande partie des conducteurs associe la vitesse excessive à un risque accru de collision, de blessures et de perte de vie.

Un pourcentage élevé, soit 86 p. 100 des Canadiens, comprend que la vitesse augmente la consommation d'essence, tandis qu'environ huit conducteurs sur dix croient aussi que les contraventions augmentent leurs taux d'assurance et que les compagnies d'assurance accordent des taux plus bas aux personnes qui ont suivi un cours de conduite. Beaucoup de conducteurs ont également raison de rejeter les énoncés selon lesquels respecter la limite de vitesse augmente les risques d'être en cause dans une collision et que les policiers ne donnent des contraventions qu'aux conducteurs qui dépassent la limite par plus de 20 km/h – les trois quarts des conducteurs ont répondu correctement que ces énoncés étaient faux.

Les opinions et les connaissances sont moins précises en ce qui concerne la vitesse excessive et sa contribution à la pollution par le bruit et aux changements climatiques. Bien que des études scientifiques aient effectivement montré que les excès de vitesse augmentent la pollution par le bruit et contribuent aux changements climatiques, seulement la moitié des conducteurs (52 p. 100 et 45 p. 100, respectivement) croyaient que ces énoncés étaient vrais.

Enfin, beaucoup de conducteurs croient, à tort, que la vitesse excessive est un délit criminel – soit sept sur dix (71 p. 100).

## Connaissances au sujet des excès de vitesse

« Dites-moi si vous pensez que l'énoncé est essentiellement vrai ou faux. »



## **2.8 SOUTIEN DES MESURES POSSIBLES À PRENDRE POUR RÉDUIRE LA VITESSE**

L'étude a été conçue de manière à connaître la réaction des conducteurs (p. ex. bonne ou mauvaise idée) à une série de mesures possibles visant à réduire l'incidence de la vitesse excessive sur les routes canadiennes. Ces mesures peuvent être regroupées en quatre grandes catégories : 1) changements dans l'aménagement des routes, 2) application de la loi, 3) technologie installée dans les véhicules et 4) information et sensibilisation du public.

Les résultats de l'enquête semblent montrer que l'on appuie surtout un usage plus répandu des panneaux de signalisation électroniques installés le long des routes pour rappeler aux conducteurs que leur vitesse est excessive. Bon nombre des autres moyens proposés ont aussi été jugés valables, notamment une présence policière accrue pour faire respecter les limites, des systèmes électroniques intégrés au véhicule signalant que la vitesse dépasse les 110 km/h, une « boîte noire » pouvant fournir des données à utiliser en cas d'enquête après une collision, des campagnes de sensibilisation et d'information du public, ainsi que le photo-radar et l'augmentation des amendes pour excès de vitesse.

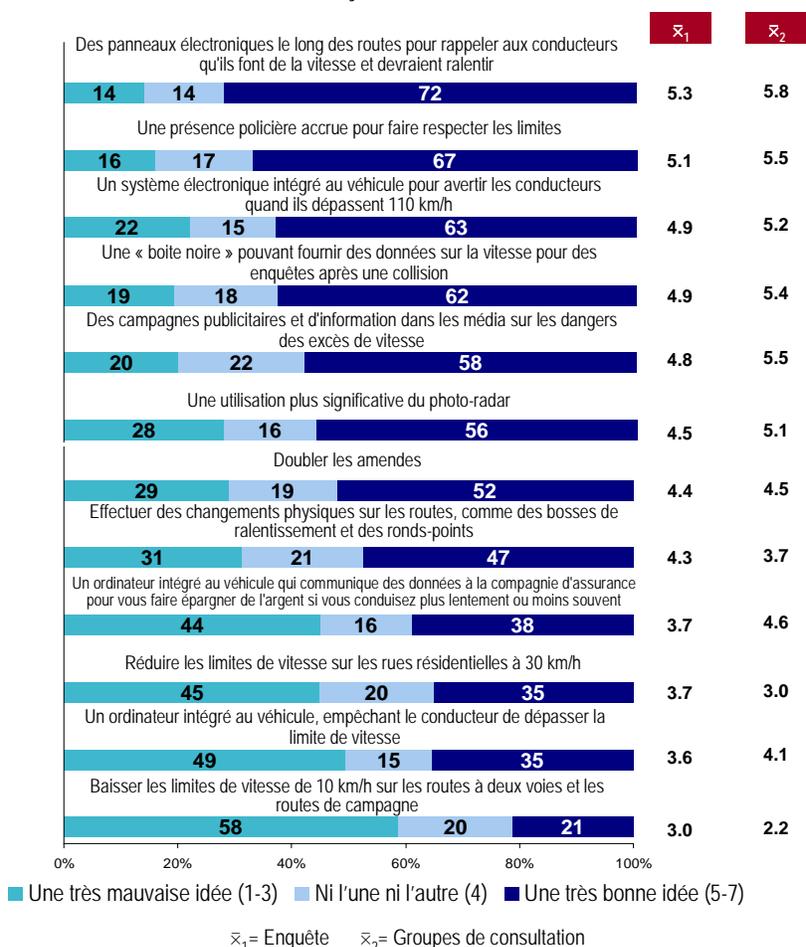
Des notes mitigées ont été accordées au changement physique des routes (bosses de ralentissement, ronds-points), à l'ordinateur intégré au véhicule pour communiquer des données à la compagnie d'assurance ou empêcher le conducteur de dépasser la limite de vitesse et aux réductions de la vitesse dans les rues résidentielles. Les conducteurs rejettent en grande partie l'abaissement des limites de vitesse de 10 km/h sur les routes à deux voies et les routes de campagne.

De façon générale, les conductrices sont plus susceptibles que les autres de considérer que ces solutions sont de bonnes idées. A mesure que les conducteurs vieillissent et prennent de l'expérience, ils croient de plus en plus à l'efficacité d'un bon nombre de ces mesures. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne les panneaux électroniques en bordure de la route, la présence policière accrue pour faire respecter les limites, l'installation de systèmes dans les véhicules pour avertir le conducteur qu'il roule à une vitesse excessive, les campagnes de publicité, l'augmentation des amendes et la réduction des limites de vitesse dans les rues de quartiers résidentiels et sur les routes à deux voies et les routes régionales.

Ceux qui roulent souvent à une vitesse excessive sont aussi moins enclins à appuyer les campagnes de publicité et d'information, l'usage accru du photo-radar et l'installation de systèmes à l'intérieur des véhicules en vue d'empêcher le conducteur de dépasser la limite affichée.

## Mesures à prendre pour réduire les excès de vitesse

« J'aimerais savoir dans quelle mesure vous trouvez que chaque suggestion serait ou non une bonne façon de réduire les excès de vitesse. »



Les Associés de  
Recherche EKOS

n=2002

Enquête sur la gestion de la vitesse 2005

Avant de terminer l'exercice de classement (ou dans certains cas, après l'exercice), les participants des groupes de consultation ont eu à commenter la nécessité de prendre des mesures additionnelles pour limiter les excès de vitesse au Canada. En d'autres mots, la vitesse excessive est-elle un problème suffisamment grave pour que l'État, agissant de lui-même ou de concert avec les intervenants (c.-à-d. industrie, groupes de pression/consommateurs), prenne des mesures additionnelles? À quelques exceptions près, la réponse était affirmative. Ceux qui étaient d'accord affirmaient que des mesures additionnelles étaient justifiées par le simple fait que la vitesse est une cause importante de blessures et de mortalités, surtout chez les jeunes, et qu'elle est assortie de divers coûts sociaux (p. ex. une perte de productivité). Ceux qui croient que les mesures actuelles sont suffisantes, compte tenu de l'ampleur et de l'étendue du problème, sont d'avis que l'État ne peut pas faire grand-chose pour empêcher les pires contrevenants de faire des excès de vitesse et que l'augmentation des mesures ne mènera qu'à une diminution de la liberté des conducteurs moyens.

Un autre groupe, quoique n'appuyant pas l'intensification des mesures par l'État pour mettre un frein à la vitesse excessive, a réitéré la conviction que la solution principale au problème de sécurité routière consistait à réduire la fréquence de la conduite dangereuse, dont les excès de vitesse ne constituent qu'un aspect, bien que le plus important : « Je vais dire oui, mais j'aimerais mieux parler de faire quelque chose qui ciblerait les conducteurs dangereux. Celui qui est occupé à parler au téléphone cellulaire est tout aussi dangereux que celui qui roule à 120, et même plus, en réalité. » Les autres participants avaient tendance à être d'accord quand une telle opinion était exprimée. En bref, les gens espèrent que les mesures destinées à réduire la vitesse excessive vont réellement cibler les « pommes pourries ».

Avant de classer et d'étudier les mesures examinées au cours de l'enquête, les participants devaient proposer des mesures de réduction de la vitesse qui soient à la fois efficaces et personnellement acceptables. Les premières mesures qui venaient à l'esprit étaient généralement les plus courantes. Les mesures visant à faire respecter les limites dominaient les préférences, notamment parce que les participants étaient convaincus que les facteurs dissuasifs financiers sont les plus efficaces : « Il faut attaquer les gens dans leur porte-monnaie. » D'autres ont fait ressortir un aspect différent de l'application de la loi, mentionnant qu'il serait beaucoup plus facile de faire perdre aux adeptes chroniques de la vitesse leurs privilèges de conduite : « Les gens riches qui conduisent des voitures rapides se préoccupent peu d'avoir des contraventions ou de payer cher leur assurance. Il faut commencer à retirer le permis des conducteurs. »

Les campagnes d'information et de sensibilisation accrues étaient aussi au nombre des solutions qui venaient rapidement à l'esprit. Pour certains, elles faisaient inévitablement partie de tout effort gouvernemental de réduction de la vitesse, avec plus ou moins d'efficacité : « Elles existent déjà. Je ne suis pas certain de leur efficacité auprès des pires adeptes de vitesse. » Il y avait aussi ceux qui, pour plusieurs raisons, étaient convaincus de l'efficacité à long terme du marketing social. D'abord, ils croyaient que le seul réel moyen de réduire radicalement les excès de vitesse était qu'ils deviennent socialement inacceptables. Ensuite, ils ont donné comme exemples de changement d'attitude les mieux réussis ceux qui ont eu lieu au cours des 50 dernières années, suscités par les campagnes d'information et de sensibilisation, plutôt que par des sanctions : « Voyez l'usage du tabac. Le prix des cigarettes a augmenté, mais est-ce que quelqu'un pense réellement que c'est la raison pour laquelle beaucoup moins de gens fument? »

Outre l'accroissement de la présence policière et le marketing social, les technologies installées dans les véhicules, examinées dans le cadre de l'enquête, et d'autres mesures possibles comme la signalisation en bordure de la route, ont été mentionnées par un nombre surprenant de personnes.

Les résultats des groupes de consultation nous permettent de mieux comprendre ce que pensent les canadiens des mesures de réduction de la vitesse examinées au cours de l'enquête. Les avantages et les inconvénients de chaque mesure, formulés par les participants à la phase qualitative de la recherche, sont présentés ci-dessous.

- ***Présence policière accrue pour faire respecter les limites*** : Considérée par la plupart comme une protection de taille contre la vitesse excessive et comme faisant inévitablement partie de toute grande campagne visant à en réduire la fréquence. Estimée comme un

important facteur dissuasif. Certains craignent que des incidents mineurs de vitesse excessive soient inclus sans discrimination dans un effort global accru. On préfère un effort concerté ciblant les plus grands contrevenants. De même, on craint que l'emploi de policiers « chèrement payés et hautement entraînés » pour « patrouiller les routes » ne représente un gaspillage d'argent des contribuables : « Je suis en faveur d'une présence accrue des policiers, mais je préférerais les voir poursuivre de vrais criminels que de rester assis à mener un exercice de contrôle de vitesse toute la journée. »

- **Panneaux le long des routes** : Considérés comme une mesure peu coûteuse et ayant peu d'inconvénients : « Ça ne peut pas nuire. » Toutefois, quelques participants précisent que certaines personnes, particulièrement les jeunes qui aiment bien faire de la vitesse, pourraient aussi vouloir tester jusqu'où ils peuvent faire monter la lecture. La plupart des participants se souvenaient avoir vu ces dispositifs à divers endroits, certains se rappelant comment ils les ont amenés à ralentir dans le passé. Pour quelques-uns, les meilleurs dispositifs sont ceux qui affichent la vitesse de la voiture et une estimation du montant de l'amende s'il y avait interception par les policiers : « Oh oui, c'est efficace dans mon cas, quand je vois clignoter 250 \$ sur le panneau. » Les quelques critiques de cette idée croyaient qu'elle ne serait efficace que pour les conducteurs inconscients ou inattentifs et sans effet sur les pires contrevenants : « Ce sera bon si vous ne savez pas à quelle vitesse vous roulez. Si vous savez que vous roulez à 150 et que le dispositif indique 150, pourquoi cela vous ferait-il ralentir? Vous avez déjà l'indicateur de vitesse pour ça. »
- **Changements sur les routes** (tels que ronds-points, bosses de ralentissement et ralentisseurs sonores). Considérés comme une bonne idée, selon la manière dont ils sont mis en oeuvre et l'endroit. Les gens connaissent les ralentisseurs sonores qui en ont empêché certains de trop s'éloigner du centre d'une voie et d'autres ont remarqué les bandes le long des bretelles de sortie : « C'est efficace sur les bretelles de sortie, on a tendance à garder presque la même vitesse quand on quitte l'autoroute ; le ralentisseur nous rappelle qu'il faut ralentir. » Les participants avaient des opinions partagées au sujet des ronds-points. Ceux qui y étaient opposés ont dit les trouver mêlant et même dangereux : « Je les déteste, ils me font peur. » Les bosses de ralentissement sont jugées efficaces, mais sont aussi considérées comme une nuisance, selon leur aménagement : « Je comprends leur utilité autour des écoles, mais je ne voudrais certainement pas les voir partout. »
- **Photo-radar** : Cette technologie a suscité une polarisation des réponses. La plupart des participants la jugent hautement efficace et un bon nombre est en faveur : « Soyons réalistes, s'il y a des photos-radars un peu partout, il y aura certainement moins d'excès de vitesse. C'est certain. » Les opposants ont souvent souligné des lacunes techniques ou des aspects probants éventuels : « Qu'arrive-t-il si quelqu'un d'autre conduit votre voiture ? » Dans un certain nombre de cas, toutefois, il semble que les objections techniques soulevées cachaient une volonté de maintenir la liberté relative de conduire à une vitesse supérieure à la limite : « Et si l'image est brouillée? » Une autre des objections vient de l'empiétement réel ou symbolique du photo-radar sur les libertés civiles : « Oui, ce serait efficace, mais je ne veux pas vivre dans un endroit où l'État surveille mes moindres gestes avec une caméra. Ça

commence comme ça et la première chose dont vous vous rendez compte ensuite, c'est que votre patron en installe une dans votre bureau. »

- ***La boîte noire*** : Leur mécanisme est bien compris en raison de leur importance dans les enquêtes sur les accidents d'avion. Considérée comme une bonne idée en général, mais comme un faible élément dissuasif dans le cas de la vitesse excessive, parce que la sanction possible est trop éloignée de l'action de rouler vite : « Je ne crois tout simplement pas qu'un jeune qui conduit comme un imbécile se dira : 'Si j'ai un accident grave, je serai dans de très mauvais draps à cause de la boîte noire. Ce jeune est plutôt convaincu qu'il n'aura jamais de collision. »
- ***Dispositifs intégrés au véhicule pour avertir le conducteur quand il dépasse la limite de vitesse*** : La réaction est généralement semblable aux panneaux placés en bordure de la route. Mesure considérée comme ayant peu d'inconvénients, en même temps qu'une efficacité relativement limitée, particulièrement en ce qui a trait à la réduction des pire excès de vitesse. On juge que son efficacité se limite aux conducteurs non conscients de faire de la vitesse. Beaucoup de participants s'imaginent que le signal sonore d'avertissement pourrait être très agaçant et vraisemblablement désactivé par la plupart de ceux qui roulent à des vitesses excessives. Bonne idée de l'offrir en option à ceux qui le demandent.
- ***Ordinateur intégré au véhicule qui communique des données à la compagnie d'assurance*** : Comme le photo-radar, la technologie de collecte de données en vue de l'établissement des primes d'assurance produit des réponses partagées selon le degré de confiance qu'accordent les gens aux compagnies d'assurance. Certains craignent qu'avec le temps, la technologie puisse être utilisée au détriment financier des conducteurs : « Au début, elle serait volontaire, mais par la suite, ils vous diraient : 'Si vous n'installez pas cette technologie, nous allons hausser vos primes'. » « Je ne fais pas confiance aux compagnies d'assurance. » D'autres considèrent cette technologie, ainsi que la possibilité de réduire leurs primes, comme comparable à l'obtention d'une baisse de primes liée à l'installation d'un système d'alarme dans sa maison. Bon nombre de ceux qui sont en faveur aiment aussi l'idée de récompenser un bon comportement de conduite : « Je ne fais pas de vitesse et je pense que je devrais en être récompensé. C'est une bonne idée, inscrivez-moi. »
- ***Ordinateur intégré au véhicule empêchant le conducteur de dépasser la limite de vitesse*** : Dans la plupart des groupes, il est considéré comme une sorte de limiteur de régime, plutôt qu'un mécanisme de réponse à la vitesse. Les participants avaient de la difficulté à s'imaginer la manière dont pourrait fonctionner un limiteur de régime (p. ex. l'ajustement en fonction des différentes limites de vitesse). Mis à part les questions techniques, la plupart des gens continuent de rejeter l'idée. Certains hésitent tout simplement devant la notion d'un contrôle de vitesse sévère, mais la plupart de ceux qui étaient généralement contre le concept ont mis de l'avant des préoccupations telles que l'empêchement de conduire vite en cas d'urgence médicale ou autre : « Et si je dois conduire quelqu'un à l'hôpital ? » Cet aspect était particulièrement préoccupant à Weyburn où quelques participants ont expliqué qu'ils avaient dû conduire des gens à l'hôpital de Regina pour un traitement d'urgence. « C'est certain que

ça arrive. C'est arrivé à trois des huit personnes présentes. » En fin de compte, la mesure est jugée valable pour ceux qui la veulent **en option** sur leur voiture.

- **Campagnes publicitaires et d'information du public** : Comme il est indiqué précédemment, cette démarche est considérée comme faisant naturellement partie de toute tentative de l'État de restreindre les excès de vitesse. Même si certains participants croient que ces campagnes prêchent principalement chez les convertis, d'autres croient en l'efficacité du marketing social, compte tenu des changements qu'ils ont constatés relativement au port de la ceinture, à la conduite en état d'ivresse et à l'usage du tabac.
- **Abaissement des limites de vitesse** : Conformément aux résultats de l'enquête, l'idée de baisser les limites de vitesse a souvent été rejetée d'emblée par les participants des groupes de consultation. Ceux-ci pensaient qu'elle ne servirait qu'à agacer les bons conducteurs, sans pour autant inciter les pires contrevenants à réduire leur vitesse : « Tout ce qui arrivera, c'est que tout le monde sera irrité. » De fait, les participants ont plutôt proposé de hausser certaines limites de vitesse, afin de réduire les dépassements.

## **2.9 PERCEPTION DES EFFETS DE LA VITESSE EXCESSIVE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'INTÉRÊT QU'ILS SUSCITENT**

Les recherches montrent de façon constante les répercussions qu'ont les véhicules et les transports sur l'environnement. L'Inventaire canadien des gaz à effet de serre<sup>3</sup> révèle qu'en 2002, les Canadiens ont produit 731 Mt de gaz à effet de serre (GES), soit une hausse de 2,1 p. 100 par rapport aux émissions totales de 2001. De fait, entre 1990, année de référence pour les calculs en vertu de l'Accord de Kyoto, et 2002, les émissions de GES du Canada ont crû de 20,1 p. 100. Au cours de cette période de 12 ans, les véhicules viennent au deuxième rang pour la contribution à l'augmentation des émissions totales – représentant 22,7 p. 100 du total global. De plus, les recherches ont aussi indiqué que le fait de rouler à des vitesses dépassant les 90 km/h diminue le rendement énergétique et augmente, ce faisant, les émissions de GES.

Comme nous l'avons mentionné ailleurs dans le présent rapport, les effets négatifs de la vitesse excessive sont d'abord et avant tout associés à une augmentation des risques de collision et de blessures. Les conséquences économiques négatives (p. ex. augmentation de la consommation d'essence, contravention pour excès de vitesse, taux d'assurance plus élevés) viennent au second rang, tandis que les effets environnementaux forment une troisième catégorie de préoccupation.

Toutefois, d'autres résultats de notre étude semblent indiquer que les Canadiens se préoccupent de l'environnement, et seraient prêts à prendre personnellement des mesures pour réduire les conséquences négatives sur l'environnement de certaines de leurs habitudes de conduite. Les études révèlent également que même si la sensibilisation aux effets négatifs des véhicules sur l'environnement est

---

<sup>3</sup> Inventaire canadien des gaz à effet de serre, 2002, Environnement Canada ([www.ec.gc.ca](http://www.ec.gc.ca))

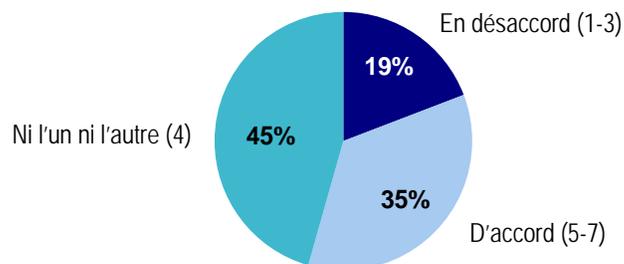
élevée, les répercussions négatives des excès de vitesse ne sont comprises que par un nombre relativement restreint de conducteurs qu'elles préoccupent véritablement.

Les sondages d'opinion réalisés par EKOS au cours des années ont montré que les Canadiens voient l'environnement comme une priorité gouvernementale et qu'une majorité appuie la participation du Canada à l'Accord de Kyoto. Au cours de la présente étude, nous notons que près d'une personne sur deux affirme être beaucoup plus préoccupée par l'environnement que les gens qu'elle connaît, comparativement à un sur cinq qui est d'avis contraire. Il est intéressant de noter que ceux qui disent rouler souvent à une vitesse excessive sont beaucoup moins susceptibles d'affirmer qu'ils sont plus préoccupés par l'environnement.

Les conclusions des groupes de consultation corroborent les résultats de l'enquête selon lesquels les effets de la vitesse sur l'environnement ne sont pas une priorité pour la plupart. Pourtant, elles portent à croire à la possibilité que la plupart des gens puissent voir un lien entre la vitesse et la détérioration de l'environnement, la consommation d'essence étant l'élément déclencheur : « Ce n'est pas la première chose à laquelle je pense, mais oui, si vous conduisez plus vite, vous consommez plus d'essence et si vous consommez plus d'essence, vous rejetez plus de gaz d'échappement dans l'atmosphère. »

## Préoccupations environnementales

« Comparé à d'autres personnes dans mon entourage, j'ai plus de préoccupations environnementales. »

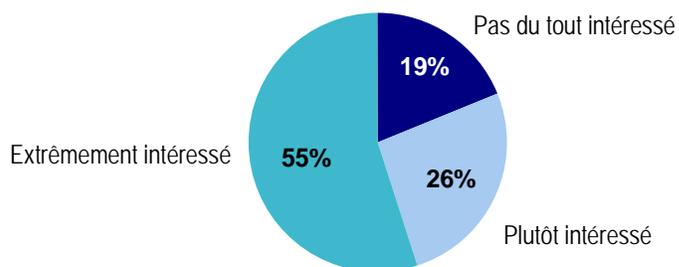


Les conducteurs canadiens sont généralement intéressés à recevoir de l'information sur la façon de réduire les impacts de la vitesse excessive sur l'environnement, puisque huit sur dix affirment avoir un intérêt modéré à très élevé à cet égard. Les conductrices et les Québécois sont plus intéressés que les autres à connaître les moyens de réduire les conséquences de la vitesse sur l'environnement. Il importe de noter que l'intérêt pour cette information augmente avec le niveau de scolarité.

## Intérêt pour l'information

---

« Voulez-vous m'indiquer votre degré d'intérêt pour de l'information sur les moyens de réduire l'impact des excès de vitesse sur l'environnement? »

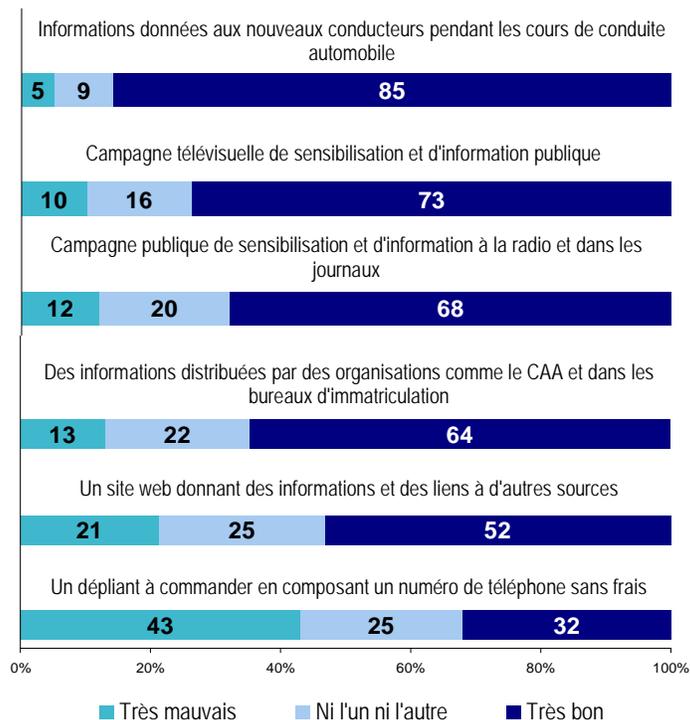


La diffusion de l'information dans le cadre de cours de conduite et les campagnes télévisuelles de sensibilisation et d'information publique sont généralement considérées comme les moyens les plus efficaces de communiquer les impacts de la vitesse sur l'environnement – ces mesures ont été mentionnées par plus des trois quarts des conducteurs interrogés. Les campagnes de sensibilisation à la radio et dans les journaux ou par des groupes comme l'Association canadienne des automobilistes (CAA) sont aussi mentionnés comme étant de bonnes idées (par environ deux personnes sur trois), mais moins que les campagnes télévisées. À peu près la moitié des conducteurs pense que cette information est mieux communiquée sur un site Web, tandis que les dépliants envoyés par la poste sont généralement classés comme le moyen le moins efficace.

Les conducteurs du Québec sont plus susceptibles que ceux des autres régions d'être d'accord pour recourir à la CAA et aux bureaux d'immatriculation pour la diffusion de ce genre d'information. Le soutien à cette méthode s'accroît aussi avec l'âge et l'expérience du conducteur, mais diminue avec l'augmentation la fréquence des excès de vitesse.

## Communication des impacts environnementaux des excès de vitesse

« Parmi les choix suivants, lesquels sont, selon vous, de bons moyens pour communiquer au public les impacts environnementaux de la vitesse au volant? »



## 2.10 COMMUNICATIONS

La dernière partie de la séance des groupes de consultation a été consacrée à une discussion sur les moyens de communication possibles avec les Canadiens en vue de réduire la fréquence de la vitesse excessive sur les routes.

De façon générale, les gens penchent naturellement vers l'idée des campagnes de sensibilisation et d'information publique véhiculant des messages à la fois émotifs (p. ex. des images frappantes à propos des dangers de la vitesse) et rationnels / informatifs : « Je pense qu'il faut les deux, certaines personnes sont réceptives aux images chocs, tandis que d'autres réagissent davantage à la logique. »

De même, les participants avaient l'impression que les trois principales catégories de conséquences négatives de la vitesse (p. ex. santé, économie, environnement) devraient être exposées mais en mettant l'accent sur certaines différences :

- **Santé** : Cette catégorie est axée sur le risque accru de collision, de blessures et de mortalité associé avec la vitesse. Messages surtout frappants et émotifs recommandés, dans le même sens que la campagne *La vitesse tue*. Considérée comme celle qui influencera vraisemblablement le plus les jeunes conducteurs. Il faut aussi fournir de l'information et de la formation sur le lien entre la vitesse et le risque : « Certaines personnes ont mentionné ici que la conduite à 120 km dans une zone de 100 km n'augmente pas les risques. Est-ce vrai? Est-ce que le fait de rouler 20 p. 100 plus vite augmente de 20 p. 100 le risque d'avoir une collision? »
- **Économie / finances** : Catégorie offrant un important attrait pour un bon nombre de participants, particulièrement les hommes (les résultats de l'enquête le corroborent). L'approche la plus prometteuse qui donne aux conducteurs une indication du coût réel de la vitesse, notamment en matière de consommation d'essence : « Un peu comme : 'Si le conducteur moyen dépasse la limite de vitesse seulement 10 p. 100 du temps, cela se traduit par de nombreux dollars en frais supplémentaires. » De fait, un certain nombre de participants ont souligné l'efficacité que pourrait avoir la communication de cette information à l'aide de montants précis, expliquant que des gens comme eux comprennent le lien entre la vitesse et la consommation d'essence, mais n'ont pas une idée précise des coûts : « Je ne sais pas si c'est 50 \$ ou 500 \$ ». De nombreux participants ont indiqué qu'une économie de 500 \$ représentait une sorte de « montant magique » qui pourrait les amener à modifier leur comportement de conduite.
- **Environnement** : Approche semblable au message sur les conséquences financières. Message principalement rationnel et informatif, mais laissant un peu de place à l'émotion. Considéré comme moins pertinent, mais comme un bon complément aux messages financiers compte tenu du rôle perçu de la consommation accrue d'essence comme élément de lien : « Je vois ceci : 'Économisez et protégez l'environnement du même coup'. » Ici encore, un

certain nombre de participants ont déclaré qu'il leur serait utile d'avoir une idée des répercussions environnementales que peut avoir la vitesse, exprimées en quantité d'arbres détruits ou une autre mesure facile à comprendre pour le conducteur moyen. Cette proposition est particulièrement pertinente, étant donné la tendance des participants d'assumer que les conséquences d'un seul individu sont minimales : « Je pense qu'avec la nouvelle technologie, les conséquences sur l'environnement seraient négligeables. »

Les propositions relatives à l'auditoire cible (p. ex. jeunes hommes, tous) et aux outils / moyens (p. ex. radio, télévision) étaient prévisibles. La publicité à la radio est estimée particulièrement efficace car beaucoup de gens écoutent la radio en conduisant. Un certain nombre de participants a toutefois insisté sur l'importance de la formation et du recyclage des conducteurs, recommandant de mettre davantage l'accent sur la sensibilisation des gens aux dangers de rouler à une vitesse excessive.

## 2.11 TYPOLOGIE DES CONDUCTEURS

### 2.11.1 Contexte

Afin d'étoffer les résultats de l'enquête, une analyse à plusieurs variables (analyse typologique) a été entreprise à l'aide de certaines constatations tirées de l'enquête. L'analyse typologique ou analyse par grappes est une analyse statistique multivariée visant à définir des groupes relativement homogènes. La formation de groupes d'individus et l'étude des caractéristiques par lesquelles ils se ressemblent ou diffèrent permet d'apporter des nuances intéressantes aux données recueillies.

Les segments ont été créés au moyen de toute une série de questions sur les comportements visant à examiner les opinions au sujet de la vitesse et de la conduite en général, ainsi que des comportements plus généraux (p. ex. prend des risques, n'aime pas qu'on lui dise quoi faire). Les groupes créés ont ensuite été interreliés à l'aide d'un certain nombre de variables (p. ex. aspects démographiques, connaissance de la vitesse, soutien aux idées visant à réduire la vitesse) afin qu'on les comprenne mieux.

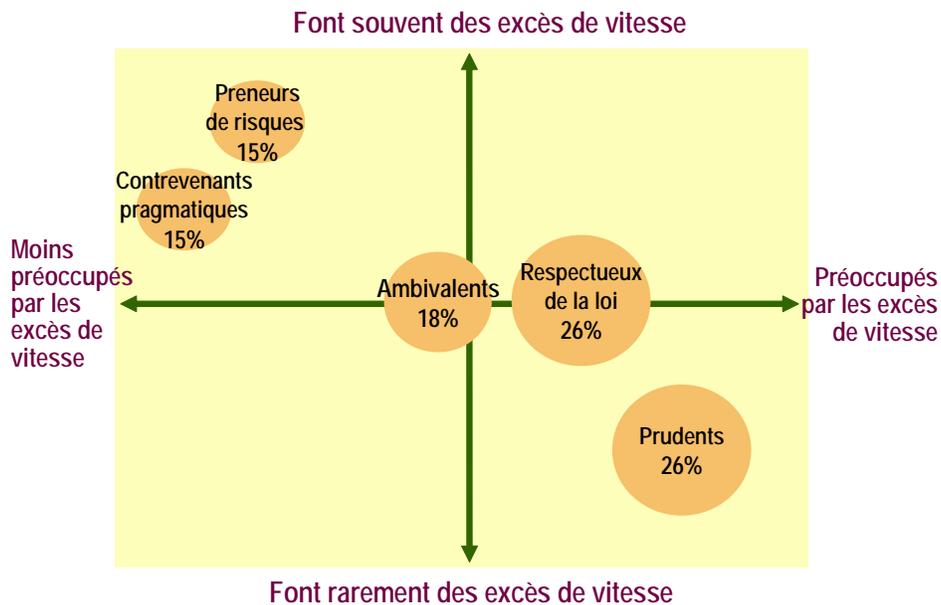
## 2.12 CONSTATATIONS

Les résultats de cette analyse typologique révèle que les Canadiens peuvent être regroupés en cinq segments, selon leurs opinions à propos de la vitesse et de la conduite en général. Ce sont : les *prudents*, les *respectueux de la loi*, les *ambivalents*, les *contrevenants pragmatiques* et les *preneurs de risques*.

Les cinq segments sont présentés sous forme graphique à la figure 1 (ci-dessous) suivant deux dimensions : la fréquence à laquelle ils roulent à une vitesse excessive et leurs préoccupations à

propos des excès de vitesse (veuillez noter que les groupes sont illustrés de manière relative plutôt qu'absolue par rapport aux deux dimensions). Ces constatations sont détaillées davantage ci-après.

Figure 1



*Les prudents* (26 p. 100 du public canadien) : Les membres de ce groupe sont moins susceptibles d'indiquer qu'ils dépassent personnellement la limite de vitesse. Lorsqu'ils le font, c'est à une vitesse moyenne inférieure à celle des conducteurs des quatre autres groupes.

Les Prudents sont aussi ceux qui ont l'opinion la plus négative des excès de vitesse. Par exemple, ils ne sont pas du tout d'accord avec l'idée de suivre le flux de circulation, sans tenir compte de la limite de vitesse; ils ne sont pas d'avis que les limites de vitesse sont trop basses. De plus, ils sont les moins enclins à convenir que dépasser la limite n'est pas dangereux pour des conducteurs expérimentés ou qu'un parcours prendra moins de temps à une vitesse plus rapide. Ils affichent aussi des comportements différents par rapport aux indicateurs psychographiques généraux évalués : ils sont les moins susceptibles de se considérer comme des personnes qui prennent des risques ou d'indiquer qu'ils n'aiment pas qu'on leur dise quoi faire.

Ce sont ceux qui appuient le plus toutes les idées visant à réduire la vitesse (p. ex. doubler les amendes pour excès de vitesse, abaisser les limites de vitesse, lancer des campagnes d'information sur les dangers de la vitesse excessive). Ils ont aussi exprimé les préoccupations les plus grandes à propos des situations dangereuses évaluées liées au comportement du conducteur (p. ex. conduire à 120 km/h dans une zone de 100 km/h, suivre de trop près, conduire dans une tempête de neige).

Ce groupe se compose de conducteurs qui ont leur permis de conduire depuis longtemps et qui sont les plus susceptibles de n'avoir jamais eu de contravention pour excès de vitesse de leur vie. Ils font aussi partie du groupe qui a parcouru la moins grande distance au cours de l'année précédente.

Il y a surreprésentation au sein de ce groupe des résidents des provinces de l'Atlantique et de l'Alberta, des résidents de régions rurales, des femmes, des Canadiens âgés et des membres de segments économiquement faibles.

**Respectueux de la loi** (26 p. 100 du public canadien) : Les membres de ce groupe sont aussi moins susceptibles que les autres de dire qu'ils dépassent la limite de vitesse. Ils se différencient principalement des autres groupes par leur stricte adhérence à tout ce qui touche l'application de la loi. Ils ne sont généralement pas d'accord pour dire que les contraventions pour excès de vitesse servent davantage à générer des revenus pour la police qu'à réduire les excès de vitesse, et sont peu enclins à affirmer qu'ils remarquent rarement les limites de vitesse lorsqu'ils conduisent dans les villes. Ils sont les moins susceptibles de soutenir l'élimination des limites de vitesse sur les routes à deux voies ou plus, et sont en désaccord avec l'idée selon laquelle les limites de vitesse sur les autoroutes seraient trop basses. Fait à noter, ils sont, et de loin, les plus enclins à convenir que la police ne fait pas assez pour faire respecter les limites de vitesse.

Ce groupe se dit fort préoccupé par toutes les situations dangereuses associées au comportement du conducteur, et appuie fermement toutes les idées visant à réduire la vitesse.

Fait intéressant, ils sont les plus susceptibles de nier qu'ils achèteraient une voiture plus performante s'ils pouvaient se le permettre et ne sont pas d'accord pour se considérer comme des personnes qui prennent des risques.

Au sein de ce groupe, il y a surreprésentation des Canadiens âgés, des titulaires d'un diplôme universitaire et de ceux qui conduisent depuis longtemps.

**Ambivalents** (18 p. 100 du public canadien) : Ce groupe se situe au milieu pour ce qui est de la fréquence des excès de vitesse (bien qu'ils ne soient pas particulièrement enclins à rouler à des vitesses excessives). Il se situe aussi au milieu, généralement, pour un bon nombre des comportements évalués en ce qui a trait à la vitesse (p. ex. les contraventions servent davantage à générer des revenus pour la police qu'à réduire les excès de vitesse; ils arrivent souvent que d'autres conducteurs les mettent en colère lorsqu'ils conduisent; la police ne fait pas assez pour faire respecter les limites de vitesse).

Les membres de ce groupe ont tendance à exprimer des opinions assez contradictoires relativement à un certain nombre des questions évaluées. Ils font preuve d'assez peu d'inquiétude à l'égard du danger associé à chacune des situations dangereuses associées au comportement du conducteur (y compris les excès de vitesse). Par ailleurs, ils viennent au deuxième rang, après les Prudents, pour ce qui est de l'appui aux idées visant à réduire la vitesse excessive.

Le groupe des Ambivalents est celui qui attribue la plus haute importance à la sécurité lorsqu'ils font l'achat d'une voiture. Pourtant, ils sont les plus susceptibles d'accorder de l'importance à la performance, à la vitesse et à la puissance lorsqu'ils achètent une nouvelle voiture et sont les plus enclins à dire qu'ils achèteraient vraisemblablement une voiture à plus grande performance s'ils pouvaient se le permettre.

Comme preuve accessoire de leurs opinions contradictoires, mentionnons que ce groupe est généralement en désaccord avec l'idée que la conduite à une vitesse excessive n'est pas dangereuse pour les conducteurs expérimentés, et accorde peu d'appui à l'abolition des limites de vitesse sur les autoroutes à deux voies ou plus. Toutefois, il est plutôt d'accord pour affirmer que le voyage prendra moins de temps si l'on conduit plus rapidement et ses membres sont plus susceptibles de dire (si l'on exclut le groupe des Preneurs de risques) qu'ils remarquent rarement les limites de vitesse quand ils conduisent dans les villes.

Ce groupe se compose de conducteurs relativement inexpérimentés; toutefois, ils sont plus susceptibles de ne jamais avoir eu de contravention pour excès de vitesse. Au sein du groupe des Ambivalents, on note une surreprésentation des résidents de l'Alberta et des Prairies, de ceux de moins de 25 ans et de ceux qui ont fait des études collégiales.

***Contrevenants pragmatiques*** (15 p. 100 du public canadien) : Mis à part les Preneurs de risques, ils sont les plus enclins à indiquer qu'ils dépassent fréquemment la limite de vitesse (et, comme les Preneurs de risques, ils sont ceux qui sont susceptibles de dépasser la limite par le plus grand nombre de kilomètres). Les membres de ce groupe sont généralement tout à fait d'accord pour dire que les voitures doivent suivre le flux de la circulation sans tenir compte de la limite de vitesse et ils pensent généralement que les limites de vitesse sont trop basses. Ils sont aussi assez susceptibles d'être en désaccord avec l'idée que la police ne fait pas assez pour faire respecter les limites de vitesse. De plus, ils croient fermement que conduire à une vitesse supérieure à la limite n'est pas dangereux pour les conducteurs expérimentés et ils appuient l'abolition des limites de vitesse sur les routes à deux voies ou plus.

Ce groupe est celui qui soutient le moins toutes les idées visant à réduire la vitesse et il est peu préoccupé par les dangers associés aux situations évaluées qui sont liées au comportement du conducteur. Il est aussi le moins susceptible de croire que dépasser les limites de vitesse augmente les risques d'avoir une collision ou d'être blessé ou tué dans une collision.

Les Contrevenants pragmatiques sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres par année et (avec les Preneurs de risques) sont plus enclins que les autres à avoir des contraventions pour excès de vitesse.

Toutefois, contrairement aux Preneurs de risques, leur comportement vis-à-vis de la vitesse ne semble pas animé par des considérations émotives. De plus, les membres de ce groupe n'ont pas tendance à se montrer d'accord avec l'idée qu'il n'aime pas qu'on lui dise quoi faire, et la plupart d'entre eux disent qu'ils n'achèteraient pas une voiture offrant de meilleures performances, même s'ils en avaient les moyens.

Au sein de ce groupe, on constate une surreprésentation des hommes, des résidents de l'Ontario, des conducteurs ayant entre 25 et 44 ans, des titulaires d'un diplôme universitaire et des citoyens à revenu élevé.

***Preneurs de risques*** (15 p. 100 du public canadien) : Ce groupe est le plus susceptible de dire qu'il dépasse fréquemment la limite de vitesse (et le plus susceptible de dépasser la limite par le plus grand nombre de kilomètres). Par exemple, ses membres sont trois fois plus enclins à rouler à une vitesse moyenne de 130 km quand ils dépassent la limite affichée sur les autoroutes.

Sur le plan du comportement, ils sont plus susceptibles de convenir que dépasser la limite de vitesse n'est pas dangereux pour des conducteurs expérimentés et à soutenir l'abolition des limites de vitesse sur les routes à deux voies ou plus. Ils sont aussi plus enclins à convenir que les limites de vitesse sur les autoroutes sont trop basses et que les voyagent prennent toujours moins de temps quand on conduit plus vite.

Ce groupe accorde peu de soutien à l'une ou l'autre des idées évaluées visant à réduire la vitesse excessive et se montre peu préoccupé par les dangers associés aux situations évaluées qui sont liées au comportement du conducteur. Mis à part les Contrevenants pragmatiques, ils sont les moins susceptibles de croire que dépasser la limite de vitesse augmente les risques d'avoir une collision ou d'être blessé ou tué dans une collision.

Ce groupe se différencie des Contrevenants pragmatiques par les motifs invoqués pour faire des excès de vitesse. Les Preneurs de risques semblent conduire à une vitesse excessive davantage pour des raisons émotives / pour la recherche de l'émotion forte que les Contrevenants pragmatiques. Ils sont plus enclins à convenir qu'ils n'aiment pas qu'on leur dise quoi faire et qu'ils se considèrent eux-mêmes comme des personnes qui prennent des risques. De plus, les membres de ce groupe sont les plus susceptibles d'indiquer qu'ils font de la vitesse parce qu'ils aiment la sensation de rouler vite et que d'autres conducteurs les mettent en colère quand ils conduisent. Il est intéressant de noter que ce groupe est aussi généralement d'accord avec l'idée selon laquelle la police ne fait pas assez pour faire respecter les limites de vitesse.

Ce groupe est le plus susceptible d'accorder une haute importance aux caractéristiques de performance, de puissance et de vitesse d'un véhicule au moment de l'achat d'une voiture et ses membres sont fermement d'accord pour dire qu'ils achèteraient une voiture à haute performance s'ils en avaient les moyens.

Même si les membres de ce groupe ne sont pas titulaires de leur permis depuis particulièrement longtemps, ils sont ceux qui ont eu le plus grand nombre de contraventions pour excès de vitesse.

Au sein de ce groupe, on remarque une surreprésentation des hommes, des résidents de zones urbaines, des conducteurs de moins de 25 ans et des personnes ayant un faible degré de scolarisation.

## 2.13 RÉPERCUSSIONS

Les résultats de l'analyse typologique semblent indiquer que les Canadiens pourraient être répartis en cinq cohortes distinctes en fonction de leurs attitudes face à la vitesse excessive. Deux de ces cohortes (regroupant environ 50 p. 100 de la population) mentionnent ne pas faire de vitesse excessive, bien que les motifs invoqués pour le respect des limites de vitesse soient différents : un groupe (les Prudents) respecte la limite du fait d'une attitude de prudence inhérente face à la vie; l'autre (les Respectueux de la loi) ne fait pas de vitesse parce qu'il croit qu'il faut respecter la loi.

La répartition semble également montrer que deux des groupes ont tendance à faire des excès de vitesse (regroupant environ 30 p. 100 de la population), mais les raisons évoquées diffèrent aussi passablement. Les membres de l'un des groupes (les Preneurs de risques) semblent vouloir faire de la vitesse parce qu'ils aiment prendre des risques et défier l'autorité. Ceux de l'autre groupe (les Contrevenants pragmatiques) font des excès de vitesse pour des raisons plus pratiques (p. ex. ils veulent arriver à destination le plus rapidement possible).

Le cinquième groupe, défini par l'analyse typologique (composé d'environ 18 p. 100 des Canadiens), exprime des opinions plus mitigées ou même contradictoires à l'égard de la vitesse excessive (même si ses membres ne semblent pas particulièrement enclins à rouler trop vite.)

Par conséquent, les efforts de communication devraient mettre l'accent sur le changement d'attitude et de comportement des Preneurs de risques et des Contrevenants pragmatiques. Puisque les motifs qu'ils invoquent pour expliquer leurs excès de vitesse sont très différents (et que ces groupes ont des caractéristiques démographiques très différentes), les efforts de communication devraient être adaptés à chacun de ces auditoires. Cependant, il est intéressant de noter que ces deux groupes ont tendance à minimiser les risques accrus d'être en cause dans une collision, d'être blessé ou même tué parce qu'ils dépassent la limite de vitesse. Il pourrait donc y avoir là un thème commun pour les efforts de communication.

## **2.14 DÉTERMINATION DES PRINCIPALES VARIABLES PRÉDICTIVES DE LA VITESSE EXCESSIVE**

### **2.14.1 Analyse de régression**

Afin d'étoffer les résultats de l'enquête, une analyse multivariée (régression linéaire multiple) a été entreprise à l'aide de certaines constatations choisies de l'enquête. Le principal objet de l'analyse de régression était d'aider à déterminer les principales variables prédictives de la vitesse excessive. Par conséquent, la variable dépendante choisie pour cette analyse a été la question 9 (combien souvent diriez-vous que vous dépassez personnellement les limites de vitesse?).

Deux modèles ont été évalués en utilisant cette question comme variable dépendante. Le Modèle 1 comprenait les questions 13A à 13G (Importance de différents motifs de dépassement de vitesse dans le passé) en tant que variables indépendantes (prédictives). Le Modèle 2 comprenait aussi les questions 13A à 13G à titre de variables indépendantes, mais il incluait aussi les questions démographiques (p. ex. âge, sexe, revenu, scolarité) en tant que variables indépendantes. Les résultats de ces analyses de régression sont décrits ci-dessous.

#### **MODÈLE 1 - Question 9 (fréquence des excès de vitesse) comme variable dépendante; questions 13A à 13G (motifs des excès de vitesse) comme variables indépendantes**

Les résultats de l'analyse de régression effectuée à l'aide du Modèle 1 semblent indiquer qu'une proportion raisonnable de la variation de la variable dépendante (23 p. 100) est expliquée par les variables indépendantes du modèle. Ainsi, l'analyse de régression réalisée à l'aide du Modèle 1 porte à croire que six des sept motifs invoqués pour expliquer les excès de vitesse sont des variables prédictives d'un comportement de vitesse excessive :

- Parce que vous croyez que les limites de vitesse sont trop basses
- Parce que vous aimez la sensation de rouler vite
- Parce que vous ne voulez pas arriver en retard
- Parce que vous ne pensez pas que la police va vous arrêter
- Parce que vous ne connaissez pas la limite de vitesse
- Parce que le temps est plus important que la vitesse

Toutefois, parmi ces six indicateurs, l'analyse de régression montre que le fait de croire que les limites de vitesse sont trop basses est la meilleure variable prédictive, suivie du plaisir de rouler vite. Ne pas vouloir arriver en retard, penser qu'on ne sera pas arrêté par la police, ne pas connaître la limite de vitesse et croire que le temps est plus important que la vitesse sont des variables prévisibles notables, mais

plus faibles du comportement de vitesse excessive. Le seul motif qui n'a pas été relié de façon importante au comportement était l'idée de ne pas porter attention à la vitesse de conduite.

**MODÈLE 2 - Question 9 (fréquence des excès de vitesse) comme variable dépendante; questions 13A à 13G (motifs des excès de vitesse) et données démographiques (p. ex. âge, sexe, revenu, scolarité) comme variables indépendantes**

Les résultats de l'analyse de régression réalisée à l'aide du Modèle 2 révèlent qu'une proportion un peu plus élevée de la variation de la variable dépendante (25 p. 100) est expliquée par les variables indépendantes du modèle.

L'analyse de régression effectuée à l'aide du Modèle 2 montre que les six motifs invoqués pour expliquer les excès de vitesse dans le Modèle 1 sont aussi désignés par le Modèle 2 (soit parce que vous croyez que les limites de vitesse sont trop basses, parce que vous aimez la sensation de rouler vite, parce que vous aimez la sensation de rouler vite, parce que vous ne pensez pas que la police va vous arrêter, parce que vous ne connaissez pas la limite de vitesse, parce que le temps est plus important que la vitesse).

Comme l'a montré le Modèle 1, le Modèle 2 nous amène à croire que parmi les indicateurs désignés par l'analyse de régression, le fait de croire que les limites de vitesse sont trop basses est la meilleure variable prédictive, suivie du plaisir de rouler vite.

L'âge est la variable prédictive la plus importante du comportement de vitesse excessive parmi les données démographiques examinées (les jeunes Canadiens sont plus susceptibles de dire qu'ils font des excès de vitesse que les plus âgés).

Ici encore, ne pas vouloir arriver en retard, penser qu'on ne sera pas arrêté par la police, ne pas connaître la limite de vitesse et croire que le temps est plus important que la vitesse sont des variables prévisibles notables, mais plus faibles du comportement de vitesse excessive (comme précédemment, le seul motif qui n'a pas été relié de près au comportement était l'idée de ne pas porter attention à la vitesse de conduite).

### **2.14.2 Conclusions**

Ainsi, les résultats de l'analyse de régression dénotent que les deux modèles évalués expliquent une proportion raisonnable de la variation de la variable dépendante (23 p. 100 pour le Modèle 1 et 25 p. 100 pour le Modèle 2).

Les constatations tirées de ces deux modèles semblent aussi révéler que le fait de croire que les limites de vitesse sont trop basses est la variable qui a le lien le plus étroit avec le comportement de vitesse excessive (parmi les aspects évalués), suivi du plaisir de rouler vite.

Ces constatations nous amènent à penser que la décision de faire des excès de vitesse est une décision tout à fait consciente – l'ignorance de la limite de vitesse ou le manque d'attention portée à sa vitesse de conduite ne sont pas aussi étroitement liés au comportement de vitesse excessive que le désir de rouler vite et la conviction qu'il faudrait hausser les limites de vitesse.

Par conséquent, les messages de communications devraient être axés vers la modification de ces convictions et comportements plutôt que vers le simple fait de sensibiliser les conducteurs à la nécessité de respecter les limites de vitesse et de porter attention à sa vitesse de conduite.



### 3. Conclusions

---

Les Canadiens considèrent la vitesse excessive comme dangereuse et ils l'associent aux risques de collision, de blessures et de mortalité. Les conséquences économiques (p. ex. la consommation d'essence) sont aussi évidentes pour la plupart d'entre eux, tandis que les répercussions environnementales possibles sont à la fois plus difficiles à saisir et jugées moins importantes.

Malgré leur sensibilisation aux aspects négatifs de la vitesse excessive, la plupart des gens conduisent à une vitesse supérieure à la limite, du moins à l'occasion, particulièrement sur les autoroutes. Ils vont souvent vite pour arriver à destination plus rapidement, même s'ils se rendent compte que cet espoir peut être illusoire. Croire que les limites de vitesse sont trop basses constitue une autre justification importante des excès de vitesse et est considéré comme l'un des facteurs explicatifs importants par l'analyse de régression. Seulement un conducteur sur cinq déclare que le plaisir de rouler vite est un des motifs qui expliquent ses excès de vitesse. Toutefois, la recherche qualitative et l'analyse de régression révèlent toutes deux que ce facteur est lié aux situations extrêmes de vitesse. Le manque d'attention par contre est souvent invoqué comme motif des excès de vitesse, mais la recherche montre qu'il est lié aux excès bénins de vitesse.

Les résultats de l'analyse typologique répartissent les Canadiens en cinq cohortes distinctes, environ 30 p. 100 des conducteurs se retrouvant dans deux groupes de personnes caractérisées par leur tendance à 1) faire plus d'excès de vitesse que les autres conducteurs et 2) avoir des attitudes moins négatives à l'égard de la vitesse et de ses conséquences possibles. Les membres d'un des groupes (les Preneurs de risques) semblent vouloir faire de la vitesse parce qu'ils aiment prendre des risques et défier l'autorité. En bref, ils aiment ça et le font volontairement. Le deuxième groupe, celui des Contrevenants pragmatiques, dépasse la limite de vitesse pour des raisons plus pratiques : ses membres veulent se rendre à destination le plus rapidement possible. Ils font aussi des excès de vitesse tout à fait conscients.

Les conducteurs canadiens semblent rouler à une vitesse excessive même s'ils connaissent les conséquences négatives possibles, parce que la plupart d'entre eux considèrent que la vitesse (supérieure à la limite) à laquelle ils roulent n'augmente pas leur risques de collision, de blessures ou de mortalité de manière importante ou, le cas échéant, que le seuil de risque global reste très faible. Selon l'enquête, le dépassement moyen de la limite de vitesse est de 12 km sur les autoroutes, de 10 km sur les routes à deux voies ou les routes de campagne et de 7 km sur les rues résidentielles. D'un point de vue strictement définitionnel, bien des gens croient que même si, « techniquement », ils font un excès de vitesse, ils ne conduisent pas d'une manière qui constitue un danger pour eux ou pour les autres.

La définition de la vitesse excessive est élastique et peut être caractérisée de trois façons : technique (tout dépassement de la limite), relative (selon les circonstances, mais il est possible de dépasser la limite sans danger) ou absolue (dépassement de la limite de 10 à 20 p. 100). Beaucoup de gens voient un écart entre la définition que fournit le gouvernement de la vitesse excessive, que l'on suppose être technique ou conservatrice, et leur propre définition, qui est vraisemblablement plus libérale. Cette

perception est importante pour comprendre le soutien accordé par le public aux mesures prises par le gouvernement pour réduire la vitesse. De fait, aux yeux de beaucoup, le problème primordial de la sécurité routière est la conduite dangereuse/téméraire; une vaste catégorie qui englobe de nombreux éléments, notamment l'inattention (causée par exemple par l'usage du téléphone cellulaire), la conduite agressive (p. ex. le changement abrupt de voie), la mauvaise conduite (p. ex. manque de connaissances ou de compétences) et, dans la plus grande mesure, la vitesse excessive.

Nonobstant les questions de définition et le débat possible sur la primauté de la conduite dangereuse ou de la vitesse excessive, on note un soutien important aux mesures visant à réduire la vitesse. Les résultats montrent que l'appui le plus important va à l'utilisation étendue des panneaux électroniques le long des routes pour rappeler aux conducteurs qu'ils roulent trop vite, de même qu'au système électronique intégré au véhicule pour avertir les conducteurs quand ils dépassent 110 km/h (la recherche qualitative indiquant que bon nombre des participants supposaient que ce matériel serait en option ou pourrait être contrôlé par le conducteur). Ces deux mesures sont jugées relativement inoffensives et peu coûteuses, mais aussi vraisemblablement plus efficaces auprès des conducteurs inattentifs que de ceux qui conduisent volontairement à une vitesse excessive ou extrême (soit les Preneurs de risques et les Contrevenants pragmatiques).

Plusieurs des autres mesures de réduction de la vitesse sont jugées valables, par exemple une présence policière accrue et l'usage de la « boîte noire » afin de recueillir des données sur la vitesse pour des enquêtes après collision. Même si, à l'égard de cette dernière, l'étude qualitative montre que le soutien repose davantage sur la perception de sa valeur comme outil d'enquête après une collision que sur son potentiel de dissuasion.

On note un soutien important à une campagne de sensibilisation et d'information du public au sujet de la réduction de la vitesse, bien qu'il soit important de réitérer que la recherche qualitative a montré que le soutien serait probablement plus grand dans le cas d'une campagne intégrée visant à réduire toutes les formes de conduite dangereuse, y compris la vitesse excessive. Aux yeux des conducteurs canadiens, une présence policière accrue semble le moyen le plus efficace de réduire la vitesse à court terme, mais pour un groupe important de conducteurs, le marketing social représente le meilleur espoir de changement culturel pouvant faire en sorte que les excès de vitesse (et d'autres comportements dangereux) deviennent socialement inacceptables et, par conséquent, relativement rares.

Les conséquences de la vitesse excessive pour l'environnement ne comptent pas parmi les principales préoccupations; c'est ce que dénotent un certain nombre d'indicateurs (p. ex. seulement 45 p. 100 conviennent que de dépasser la limite de vitesse contribue aux changements climatiques). La plupart des gens sont toutefois en mesure de faire le lien, moyennant certains indices, compte tenu de leur compréhension de la corrélation positive entre vitesse et consommation d'essence. Ce lien semble crucial du point de vue des communications, car les messages à propos des impacts environnementaux semblent avoir beaucoup plus de chances d'être compris s'ils sont étroitement liés aux messages plus importants et frappant des conséquences financières de la vitesse excessive, surtout en ce qui concerne la consommation d'essence.

Les messages recommandés sont associés aux trois grandes catégories d'effets négatifs de la vitesse excessive (p. ex. santé, économie, environnement), et communiqués à l'aide d'une combinaison de concepts émotifs et logiques. En ce qui a trait au sujet particulier des messages précis, l'une des principales lacunes des connaissances semble se situer au niveau du lien entre l'augmentation de la vitesse et les risques (les variables contextuelles comme les conditions des routes demeurant constantes) : dans quelle mesure le risque augmente-t-il lorsque le conducteur roule à 120 km dans une zone de 100 km? Et à 140 km? D'un point de vue environnemental, la question primordiale est la suivante : quelle est l'étendue des impacts d'un conducteur canadien moyen (basé sur les distances moyennes parcourues, le genre de déplacement et la vitesse) sur l'environnement? Combien d'arbres « tue-t-il »?

Selon l'analyse à variables multiples, les efforts de communication devraient porter sur la nécessité de modifier les attitudes et les comportements des Preneurs de risques et des Contrevenants pragmatiques, parce que ce sont ceux qui présentent les plus grands risques. Puisque les motifs qu'ils invoquent pour expliquer leurs excès de vitesse sont très différents (et que ces groupes ont des caractéristiques démographiques très différentes), les efforts de communication devraient être adaptés à chacun de ces auditoires. Cependant, il est intéressant de noter que ces deux groupes ont tendance à minimiser les risques accrus d'être en cause dans une collision, d'être blessé ou même tué parce qu'ils dépassent la limite de vitesse. Il pourrait donc y avoir là un thème commun pour les efforts de communication.