

3 lettres pour **sauver votre vie**
Stabilité et contrôle intégrés



Transports
Canada
Sécurité routière

Transport
Canada
Road Safety

TP 14848F

Division de l'ergonomie et de l'évitement des collisions

DOCUMENT TECHNIQUE

Sondages sur le contrôle électronique de la stabilité (ESC) auprès de la population et des conducteurs

Christina M. Rudin-Brown, Peter Burns
(Transports Canada)

Richard Jenkins, Tanya Whitehead, Olivier LeBlond
(TNS Canadian Facts)

Septembre 2008

TC 1002964



Canada 

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2004)
(Année de la première impression)

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

This publication is also available in English under the title :

ESC (Electronic Stability Control) Public and Driver Surveys

1 RÉSUMÉ

Le contrôle électronique de la stabilité (electronic stability control ou ESC) est une technologie d'évitement des collisions qui réduit la probabilité de collisions impliquant une perte de contrôle. Même si les études passées et les études récentes indiquent que la technologie ESC réussit à réduire les taux de collision et à sauver des vies, et même si on encourage son inclusion dans toutes les plates-formes véhiculaires, les conducteurs pourraient afficher une trop grande confiance dans la technologie ESC qui pourrait réduire ou annuler son efficacité générale, un phénomène appelé « adaptation comportementale ».

Deux sondages téléphoniques distincts ont évalué les perceptions et la sensibilisation des conducteurs à l'égard de l'ESC. Le premier a sondé 500 propriétaires/conducteurs de véhicules choisis au hasard. Le deuxième a sondé 1 017 propriétaires/conducteurs de véhicules de promenade fabriqués entre 2006 et 2008 munis d'un système ESC. Si les conducteurs de véhicules munis d'un système ESC étaient plus nombreux que les autres conducteurs à connaître l'ESC (77 % contre 39 %) et à savoir que leur véhicule était muni d'un tel système (63 % contre 8 %), 23 % n'en avaient jamais entendu parler. Par ailleurs, 90 % des conducteurs qui savaient que leur véhicule était muni d'un système ESC considéraient que la technologie ESC avait rendu leur véhicule plus sécuritaire à conduire et étaient persuadés que l'ESC fonctionnerait en situation d'urgence. De plus, 23 % des propriétaires de véhicules munis d'un système ESC qui savaient que leur véhicule était muni d'un tel système ont indiqué qu'ils avaient noté des changements durables dans leur comportement au volant depuis qu'ils avaient commencé à conduire le véhicule.

Globalement, les résultats indiquent que les conducteurs canadiens demeurent nombreux à ne pas connaître l'ESC et ses avantages potentiels pour la sécurité routière. Les résultats montrent aussi que l'adaptation comportementale à l'ESC pourrait se faire, mais plus probablement dans certains groupes de conducteurs, notamment les hommes, les jeunes conducteurs et les conducteurs qui ont moins qu'un diplôme universitaire. Si ça se produit, l'adaptation comportementale à l'ESC se manifestera le plus souvent des façons suivantes : les conducteurs conduisent à plus haute vitesse, ils hésitent moins à prendre leur voiture dans de mauvaises conditions météorologiques, ils conduisent à plus haute vitesse dans de mauvaises conditions météorologiques et ils conduisent d'une manière plus dynamique. Ces changements anticipés dans le comportement des conducteurs sont préoccupants, mais la technologie ESC réussit à réduire la probabilité de collisions graves, et cette capacité avérée l'emporte sur toute possibilité accrue de conduite dangereuse due à l'adaptation comportementale. Néanmoins, pour que les consommateurs puissent profiter de tous les avantages prévus de l'ESC sur la sécurité, on encourage les fabricants de véhicules à vendre des véhicules munis d'un système ESC d'une manière responsable, sécuritaire et réaliste. On encourage aussi les auto-écoles et les organismes pour la sécurité routière à renseigner d'une manière éclairée leurs étudiants et leurs membres sur l'ESC.

2 TABLE DES MATIÈRES

1	RÉSUMÉ.....	3
2	TABLE DES MATIÈRES.....	5
3	INTRODUCTION.....	7
4	MÉTHODE	11
4.1	Sondage d'opinion publique.....	11
4.2	Sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs	12
5	RÉSULTATS — SONDAGE D'OPINION PUBLIQUE.....	14
5.1	Points de vue généraux sur les véhicules et sur la sécurité	14
5.1.1	Caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter une nouvelle voiture	14
5.1.2	Autres caractéristiques importantes dans l'achat d'un nouveau véhicule.....	17
5.1.3	Niveau de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada.....	18
5.1.4	Dispositifs de sécurité	20
5.1.5	Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules	22
5.2	Contrôle électronique de la stabilité (ESC).....	24
5.2.1	Connaissance et utilisation de l'ESC	24
5.2.2	ESC et achat	26
5.2.3	Expérience de l'ESC pendant la conduite.....	28
5.3	Attitudes à l'égard de l'ESC et de la sécurité.....	30
5.3.1	Effet de l'ESC sur la conduite.....	30
5.3.2	Désavantages de l'ESC	31
5.3.2.1	Conducteurs de véhicules sur lesquels l'ESC est installé.....	31
5.3.2.2	Conducteurs des véhicules sans lesquels l'ESC n'est pas installé.....	32
5.3.3	Avantage de la technologie ESC.....	33
5.3.4	Importance de l'ESC comme équipement standard.....	36
5.3.5	Montant que les conducteurs seraient prêts à payer pour faire installer l'ESC.....	38
5.3.6	Effet de l'ESC sur le comportement des gens au volant.....	39
5.3.6.1	Effet négatif	39
5.3.6.2	Effet positif	40
5.3.7	Effet de l'ESC	41
5.3.8	Propriété du véhicule, modèle du véhicule et achat futur	43
5.3.8.1	Modèle du véhicule.....	43
5.3.8.2	Achat d'un nouveau véhicule.....	44
5.3.8.3	Information sur la sécurité des véhicules.....	45
5.3.9	Utilisation du véhicule principal	48
5.3.10	Expérience et fréquence de la conduite.....	52
6	RÉSULTATS — SONDAGE SUR L'ESC AUPRÈS DES PROPRIÉTAIRES / CONDUCTEURS.....	53
6.1	Points de vue généraux sur les véhicules et sur la sécurité	54
6.1.1	Caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter un nouveau véhicule	54
6.1.2	Autres caractéristiques importantes dans l'achat d'un nouveau véhicule.....	56
6.1.3	Niveau de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada.....	57
6.1.4	Dispositifs de sécurité	58
6.1.4.1	Dispositifs de sécurité installés, d'après les répondants, sur leur propre véhicule	58

6.1.4.2	Dispositifs de sécurité non installés, d'après les répondants, sur leur propre véhicule	60
6.1.5	Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules	61
6.2	Contrôle électronique de la stabilité (ESC)	63
6.2.1	Connaissance de l'ESC	63
6.2.2	Propriété de véhicules munis de l'ESC	64
6.2.3	ESC et achat	66
6.2.4	Importance de l'ESC sur le prochain véhicule	67
6.2.5	Expérience de l'ESC pendant la conduite	68
6.2.6	Confiance dans la technologie ESC	69
6.3	Attitudes à l'égard de l'ESC et de la sécurité	70
6.3.1	Effet de l'ESC sur la conduite	70
6.3.2	Désavantages de l'ESC	71
6.3.3	Importance de l'ESC comme équipement standard	72
6.3.4	Effet de l'ESC sur le comportement des gens au volant	73
6.3.4.1	Effet négatif	73
6.3.4.2	Effet positif	74
6.3.5	Effets de l'ESC	75
6.3.6	Changements dans la conduite	77
6.4	Propriété du véhicule, modèle du véhicule et achat futur	79
6.4.1	Fabricant du véhicule	79
6.4.2	Information sur la sécurité des véhicules	80
6.4.3	Utilisation du véhicule principal	82
6.4.4	Expérience et fréquence de la conduite	84
6.5	Analyse de régression à plusieurs variables	85
6.5.1	A remarqué ou non des changements dans son comportement au volant	86
6.5.2	A remarqué ou non des changements dans le comportement au volant qui pourraient être négatifs	87
6.5.3	Sait ou non que l'ESC est installé sur le véhicule	89
6.5.4	A fait l'expérience ou non de l'ESC pendant qu'il conduisait	91
7	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	93
8	BIBLIOGRAPHIE	94
9	ANNEXES	95
9.1	Sondage d'opinion publique — Résultats des appels	95
9.2	Pondération du sondage d'opinion publique	96
9.3	Sondage auprès des propriétaires/conducteurs — Résultats des appels	97
9.4	Pondération du sondage auprès des propriétaires/conducteurs	98
9.5	Questionnaire — Sondage d'opinion publique	99
9.6	Questionnaire — Sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs	120

3 INTRODUCTION

En psychologie des transports, l'expression « adaptation comportementale » désigne l'ensemble des comportements qui se produisent à la suite d'un changement apporté au système du trafic routier. En général, ce sont les comportements qui n'étaient pas prévus par les initiateurs du changement qui sont intéressants. Leur effet sur la sécurité routière peut être positif, négatif ou neutre; toutefois, ce sont les conséquences négatives qui intéressent en premier lieu les professionnels de la sécurité routière.

Les dérapages des véhicules peuvent être de deux types : sous-virage – le véhicule continue dans la même direction malgré un coup de volant brusque – et survirage – le véhicule tourne plus que ne le veut le conducteur, ce qui amène l'arrière de l'automobile à dévier vers l'extérieur. Le contrôle électronique de la stabilité (electronic stability control ou ESC) utilise des capteurs électroniques et un micro-ordinateur pour surveiller continuellement les éléments de direction et de freinage, la rotation des roues, l'accélération latérale et la vitesse de lacet. Lorsque les capteurs déterminent qu'un véhicule devient instable en commençant à tourner sur lui-même ou à déraper, l'ESC utilise automatiquement le freinage à chaque roue individuelle ou la puissance du moteur pour ramener le véhicule sous le contrôle du conducteur. Comme elle intervient avant qu'une perte de contrôle se produise, la technologie ESC peut prévenir certains types de collisions. En particulier, la technologie ESC devrait réduire le nombre de collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle et une sortie de route, y compris les collisions avec tonneaux et les collisions avec des objets fixes.

En fait, les analyses préliminaires des données canadiennes de 2000 à 2005 sur les collisions indiquent que la technologie ESC pourrait prévenir jusqu'à 30 % des collisions impliquant une perte de contrôle si tous les véhicules au Canada étaient munis d'un système ESC (Transports Canada, 2007). Des données américaines montrent une réduction de 35 % du nombre de collisions impliquant une seule voiture dans le cas des véhicules de promenade et de 70 % dans le cas des camionnettes et fourgonnettes (CEF) et des véhicules utilitaires sport (VUS) (Dang, 2004, 2006). D'autres études américaines ont révélé une réduction de 41 % du risque de collisions impliquant une seule voiture, une réduction de 56 % du risque de collisions mortelles impliquant une seule voiture et une réduction de 34 % du risque total de collisions mortelles (Farmer, 2004, 2006), encore ici les estimations de l'efficacité étant plus élevées dans le cas des VUS que des automobiles (Farmer, 2006). Globalement, ces évaluations des données sur les collisions indiquent que l'ESC apporte beaucoup à la sécurité routière.

Au Canada, en 2006, les collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle ont causé le décès de quelque 768 occupants des véhicules, de même que des blessures graves à 2 578 occupants des véhicules. L'ESC peut prévenir de nombreux types de collisions, mais il réussit particulièrement bien à prévenir les collisions de véhicules qui résultent d'une perte de contrôle. Transports Canada estime qu'il y aurait eu à peu près 225 décès de moins et 755 personnes blessées grièvement de moins sur les routes cette année-là si tous les véhicules de promenade avaient été munis d'un système ESC (Transports Canada, 2007). Même si les études passées et les études récentes indiquent que la technologie ESC réussit à réduire les taux de collision et à sauver des vies, et même si on encourage son inclusion dans toutes les plates-formes véhiculaires à l'échelle mondiale (p. ex. la campagne ChooseESC!,

www.chooseesc.eu), les conducteurs pourraient manifester une adaptation comportementale à l'ESC qui pourrait réduire ou annuler son efficacité générale. Cette possibilité encore plus probable en raison de la tendance actuelle observée chez un certain nombre de fabricants automobiles qui annoncent ou décrivent les véhicules munis d'un système ESC comme étant plus excitants à conduire ou comme permettant aux conducteurs de conduire d'une manière plus dynamique. Les conducteurs qui connaissent la technologie ESC et comprennent ses capacités pourraient utiliser les avantages de l'ESC sur le plan de la sécurité pour annuler d'autres risques liés à la conduite. Les recherches faites par simulation ou à bord même des véhicules sur les autres technologies d'évitement de collisions, par exemple les avertissements de débordement de voie (Rudin-Brown et Noy, 2002), le régulateur de vitesse adaptatif (RVA) (Rudin-Brown et Parker, 2004) et les freins antiblocage (ABS) (Grant et Smiley, 1993), ont révélé la propension de certains conducteurs à afficher une adaptation comportementale. Par conséquent, un certain nombre de conducteurs pourraient s'adapter à l'introduction de la technologie ESC, ce qui pourrait limiter inutilement les avantages globaux que la société retire de cette technologie. Par exemple, les conducteurs de véhicules munis d'un système ESC pourraient conduire à plus haute vitesse dans de mauvaises conditions météorologiques, suivre un véhicule de plus près ou choisir de conduire dans de plus mauvaises conditions météorologiques que s'ils conduisaient un véhicule non muni d'un système ESC. L'une ou l'autre de ces adaptations ou toutes ces adaptations pourraient atténuer la réduction totale estimée du risque global de collisions. Elles pourraient aussi induire une migration des types de collisions; par exemple, il pourrait y avoir moins de collisions impliquant une seule voiture qui a quitté la route, et plus de collisions contre l'arrière d'un autre véhicule. Le tableau 1 présente quelques-unes des formes possibles d'adaptation comportementale à l'ESC et de quelles manières elles pourraient se manifester.

Tableau 1 – Manifestations possibles de l'adaptation comportementale à l'ESC

Forme d'adaptation comportementale	Manifestation(s)
Vitesse accrue	Vitesses à l'impact plus grandes dans le cas des collisions impliquant un véhicule muni d'un système ESC. Accroissement du nombre d'infractions pour excès de vitesse chez les conducteurs de véhicules munis d'un système ESC.
Vitesse accrue dans de mauvaises conditions météorologiques	La fréquence des collisions impliquant un seul véhicule qui a quitté la route ne diminuerait que par temps sec dans le cas des véhicules munis d'un système ESC. La diminution pourrait disparaître ou être réduite lorsqu'il pleut ou lorsqu'il neige.
Vitesse d'approche accrue dans les courbes ou dans les coins	Aucun changement observé dans la fréquence des collisions impliquant des véhicules qui quittent la route dans le cas des véhicules munis d'un système ESC dans les courbes (malgré des avantages prédits). Accroissement du nombre de collisions résultant d'une perte de contrôle aux intersections dans le cas des véhicules munis d'un système ESC (p. ex. collisions avec des véhicules ou des objets stationnaires).

Conduite accrue dans de mauvaises conditions météorologiques	Accroissement du nombre de véhicules qui circulent sur la route dans ces conditions; par conséquent, accroissement de la fréquence des collisions (ou aucune réduction générale de la fréquence des collisions dans le cas des véhicules munis d'un système ESC).
Tendance à suivre un véhicule de plus près	Accroissement du nombre de collisions contre l'arrière d'un autre véhicule dans le cas des véhicules munis d'un système ESC lorsque le véhicule qui entre en collision est un véhicule muni d'un système ESC.

Nous avons effectué un sondage d'opinion publique par téléphone en février 2006 pour déterminer jusqu'à quel point les Canadiens savent et comprennent ce qu'est l'ESC. L'ESC est méconnu au Canada. Quelque 60 % des personnes interrogées n'avaient jamais entendu parler de l'ESC auparavant, alors que moins de 5 % des répondants avaient un véhicule muni de l'ESC. Certaines personnes croyaient même que leur véhicule était muni d'un système ESC, alors que ce n'était pas le cas. Transports Canada et les autres organisations pour la sécurité routière sont conscients de la nécessité d'éduquer les Canadiens sur l'ESC et de faire davantage connaître les bénéfices de l'ESC. En plus de créer une page Web et une brochure d'information consacrées à l'ESC, des responsables à Transports Canada ont présenté nos recherches et les résultats de nos recherches aux intervenants-clés concernés par l'ESC, y compris les gouvernements provinciaux et les gouvernements territoriaux, des organisations pour la sécurité, les fabricants automobiles, des médias et éditeurs axés sur les consommateurs, et une campagne promotionnelle sur l'ESC a été élaborée.

Outre le sondage de 2006 (Rudin-Brown et Burns, 2007), aucune autre étude n'a porté précisément sur la possibilité que l'ESC induise une adaptation comportementale. Précédemment, la méthode des sondages téléphoniques avait été utilisée pour évaluer la propension des conducteurs à développer une adaptation comportementale à un autre système d'évitement des collisions véhiculaires, soit les freins antiblocage (ou freins ABS, pour antilock braking system (Lee-Gosselin, Fournier et Béchard, 2000)). Apparus sur le marché au milieu des années 1980, les dispositifs ABS aident le conducteur à garder un certain contrôle de la direction et à éviter le dérapage lors du freinage en empêchant chacune des roues du véhicule de se bloquer. Les résultats de cette étude ont montré que beaucoup de personnes croyaient que leur véhicule était muni d'un dispositif ABS, alors que ce n'était pas le cas. De plus, 20 % des répondants qui savaient que leur véhicule était muni ou non d'un dispositif ABS croyaient qu'avoir un dispositif ABS permettait de conduire à plus haute vitesse. La présence d'un dispositif ABS était utile dans moins de la moitié des situations où, selon les répondants, la présence d'un tel dispositif constituait un avantage. Enfin, et c'est ce qui est le plus préoccupant, trois conducteurs sur quatre croyaient que les dispositifs ABS donnaient au conducteur plus de contrôle sur son véhicule que les systèmes de freinage traditionnels sur des surfaces déformables (neige, neige fondante, gravier) alors que ce n'est pas le cas. En réalité, les véhicules équipés de dispositifs ABS ont des distances de freinage sur surfaces déformables beaucoup plus longues que les véhicules équipés de freins conventionnels. Globalement, les résultats indiquaient qu'on peut s'attendre à une certaine adaptation comportementale à l'ABS, au moins chez les conducteurs qui connaissent mal la technologie.

La présente étude visait principalement à déterminer s'il est possible qu'une certaine adaptation comportementale à l'ESC fasse suite à son introduction généralisée dans le parc de véhicules. Un deuxième objectif du sondage d'opinion publique était de reprendre le sondage effectué en 2006 et de confirmer le niveau de connaissance de l'ESC au Canada. Un troisième objectif était de générer une mesure de base de la connaissance de l'ESC en vue de l'évaluation future d'une campagne promotionnelle à venir sur l'ESC, qui devrait commencer à la fin de 2008. Les résultats obtenus serviront à prédire les effets globaux des systèmes ESC sur la sécurité, à recommander des mesures réglementaires possibles (sur le plan des mises en garde possibles ou des instructions reliées à l'ESC) et à éduquer la population au sujet des effets de l'ESC.

4 MÉTHODE

4.1 Sondage d'opinion publique

Un sondage téléphonique à composition aléatoire a été effectué auprès de Canadiens de 16 ans et plus possédant et conduisant des véhicules de promenade. Sur les 5 648 numéros de téléphone qui ont été composés initialement, 2 186 n'étaient pas valides, 2 057 n'ont pas été résolus (p. ex. répondeur, pas de réponse, raccrochage) et 666 ont été résolus mais les personnes n'étaient pas disponibles pour participer. Deux cent trente-trois des 739 personnes qui ont répondu au sondage n'étaient pas admissibles parce qu'elles ne possédaient pas ni ne conduisaient de voiture, et 500 ont complété l'entrevue, pour un taux de réponse général de 21,2 %. Les données du sondage ont été statistiquement pondérées selon l'âge, le sexe et la région de résidence pour que les résultats soient représentatifs de la population canadienne de 16 ans et plus. Le sondage a été réalisé entre le 12 mars et le 30 mars 2008.

Le questionnaire comportait 28 questions. Il fallait environ 10 minutes pour le remplir. Outre les données démographiques générales, les données sur la propriété du véhicule et les données sur la conduite habituelle, on demandait aux participants quels étaient leurs points de vue et leurs attitudes à l'égard de la sécurité des véhicules, leur degré de connaissance des différents dispositifs de sécurité des véhicules en général et de l'ESC en particulier, leur degré de compréhension de l'ESC, leurs perceptions à l'égard des avantages et des désavantages de l'ESC et enfin quel montant ils seraient prêts à payer pour faire installer la technologie sur leur propre véhicule. Des questions évaluaient aussi dans quelle mesure les répondants croyaient qu'il était important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada, si les répondants croyaient que la présence de l'ESC dans les véhicules changeait le comportement des autres conducteurs et si certains types de véhicules et de conducteurs profiteraient plus que d'autres de l'ESC.

La définition qui suit de l'ESC a été donnée aux répondants à mi-chemin dans l'entrevue, c'est-à-dire lorsqu'on leur a demandé la première fois s'ils connaissaient la technologie. L'intervieweur offrait de répéter la définition plus loin dans le sondage au moment de demander aux répondants quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait selon eux sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général.

« Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue concernant un nouveau système de sécurité véhiculaire. La mécanique de base de ce système fonctionne comme suit : un micro-ordinateur à l'intérieur du véhicule surveille constamment la conduite du conducteur et la direction dans laquelle la voiture roule. En situation d'urgence, si les capteurs déterminent que la voiture commence à dérapier ou à tourner sur elle-même, un freinage stratégique sur différentes roues est utilisé pour ramener le véhicule sous le contrôle du conducteur. Parce que le système intervient avant la perte de contrôle, ce système de sécurité a le potentiel de prévenir certains types de collisions comme une sortie de route, des tonneaux et des collisions avec des obstacles. La technologie est connue sous le nom de Contrôle électronique de la stabilité (ESC) mais est aussi connue sous ses différents noms de marques. Par exemple, pour <INSÉREZ LE

FABRICANT DU VÉHICULE DE R>, on le nomme <INSÉREZ LE NOM DU ESC>. »

4.2 Sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs

Des entrevues téléphoniques ont été effectuées auprès d'un échantillon aléatoire de propriétaires et de conducteurs de véhicules fabriqués entre 2006 et 2008 munis d'un système ESC, prélevé dans les provinces de Québec et de Colombie-Britannique au Canada. Initialement, toutes les provinces et tous les territoires avaient été invités à participer à l'étude. Cependant, les autres provinces et les territoires ont décliné l'invitation, citant des inquiétudes au niveau de la confidentialité ou un manque de ressources. Les véhicules munis d'un système ESC couverts par une assurance de remisage, ceux dont l'assurance était expirée ou qui appartenaient à des compagnies ont été exclus de l'échantillon. La société d'assurance automobile provinciale responsable des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules de chaque province (*Insurance Corporation of British Columbia* et *Société de l'assurance automobile du Québec*) a reçu un fichier des NIV (numéros d'identification du véhicule) correspondant aux modèles des véhicules fabriqués entre 2006 et 2008 dans lesquels l'ESC était offert en équipement standard. Au moyen de ce fichier, les sociétés d'assurance ont parcouru leurs bases de données sur les immatriculations et repéré les propriétaires des véhicules des modèles 2006 à 2008 qui étaient munis d'un système ESC en équipement standard. Les modèles de véhicules dans lesquels l'ESC était offert en équipement optionnel n'ont pas été inclus dans l'étude, étant donné que l'ESC n'est pas codé d'une manière fiable dans les NIV. Pour des raisons de confidentialité, les sociétés d'assurance automobile n'ont pas donné les noms, les adresses et les numéros de téléphone des propriétaires à Transports Canada, mais leur ont plutôt envoyé par la poste une lettre les invitant à participer à une étude sur « les expériences et les opinions des conducteurs ». La lettre informait les destinataires intéressés de communiquer avec le coordonnateur de l'étude pour fixer une entrevue téléphonique.

En tout, quelque 36 000 lettres d'invitation (24 000 au Québec, 12 000 en C.-B.) ont été envoyées par la poste. Au total, 4 624 conducteurs de véhicules munis d'un système ESC (ci-après désignés les conducteurs de véhicules ESC) ont répondu (3 549 au Québec, 1 075 en C.-B.) et, de ce nombre, 1 017 entrevues ont été effectuées (666 au Québec, 351 en C.-B.). Toutes les entrevues ont été menées entre le 14 mai et le 1^{er} juin 2008. Les données finales ont été pondérées selon l'âge, le sexe et la région de résidence afin qu'elles soient représentatives de la population des propriétaires de véhicules 2006 à 2008 munis d'un système ESC du Québec et de la Colombie-Britannique.

Le questionnaire utilisé pour le sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs comportait les mêmes 28 questions que le sondage d'opinion publique et quelques autres questions. Ces questions additionnelles demandaient entre autres si les répondants avaient recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC lorsqu'ils avaient songé à acheter leur présent véhicule, dans quelle mesure l'ESC avait joué dans leur décision d'achat, s'ils avaient déjà fait l'expérience du système ESC pendant qu'ils conduisaient et comment ils avaient su que le système était actif, dans quelle mesure ils étaient persuadés que l'ESC fonctionnerait en situation d'urgence et si à leur avis la présence de l'ESC modifierait leur propre comportement — et celui des autres — au volant. On a posé aux répondants au sondage d'opinion publique qui avaient déclaré qu'ils possédaient un véhicule muni d'un système ESC la

même série de questions qu'aux répondants au sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs.

5 RÉSULTATS — SONDAGE D'OPINION PUBLIQUE

5.1 Points de vue généraux sur les véhicules et sur la sécurité

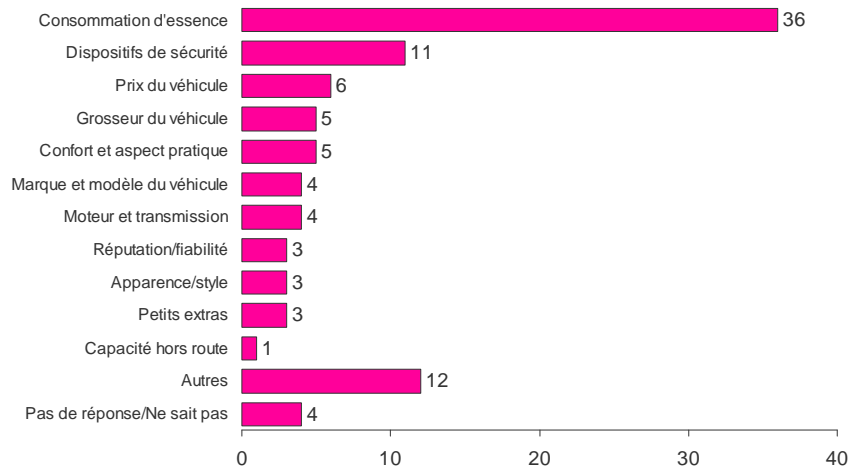
5.1.1 **Caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter une nouvelle voiture**

La consommation d'essence est la caractéristique qui compte le plus pour les Canadiens dans un nouveau véhicule. Plus d'un tiers des Canadiens (36 %) considèrent que la consommation d'essence est la caractéristique qui influence le plus leur décision d'acheter tel ou tel véhicule. Cette proportion est supérieure de 10 points de pourcentage à la proportion enregistrée en 2006, alors qu'un quart (26 %) seulement des Canadiens considéraient que la consommation était le facteur le plus important. Le résultat et l'augmentation par rapport aux années précédentes ne sont pas surprenants étant donné la hausse récente des prix de l'essence.

Moins de Canadiens considèrent que la sécurité (11 %) est la caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter un nouveau véhicule. Comme nous le verrons plus loin, la plupart croient que les véhicules au Canada sont sécuritaires, ce qui fait de la sécurité un élément de motivation moins pertinent sauf peut-être pour les acheteurs « soucieux de la sécurité ». Cela dit, certains groupes sont plus enclins à mentionner la sécurité. Par exemple, les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à considérer la sécurité comme importante (14 %) que les hommes (8 %).

Au nombre des autres caractéristiques que les Canadiens croient les plus importantes, mentionnons le prix du véhicule (6 %), la grosseur du véhicule (5 %) et le confort et l'aspect pratique (5 %).

Figure 1 – Caractéristique qui influence le plus l’achat d’un nouveau véhicule



Q : Si vous deviez acheter une auto neuve demain, quelle est la caractéristique qui influencerait le plus votre décision d'acheter tel ou tel véhicule?

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 2 – Caractéristique qui influence le plus la décision d’acheter un nouveau véhicule selon le sexe et selon que les répondants sont propriétaires d’un véhicule muni ou non d’un système ESC

	Ensemble des répondants				
	Total	Sexe		ESC	
		Hommes	Femmes	Propriétaires	Non-propriétaires
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(238) %	(262) %	(44)* %	(456) %
Caractéristiques importantes					
Consommation d'essence	36	37	36	17	38
Caractéristiques de sécurité qui sont disponibles pour l'auto	11	8	14	22	10
Prix du véhicule	6	6	7	3	7
Grosseur du véhicule	5	4	6	2	5
Confort et aspect pratique	5	5	5	5	5
Moteur et transmission	4	5	4	3	5
Marque et modèle du véhicule	4	5	3	7	4
Traction intégrale	3	4	3	12	3
Petits extras (système de son, GPS)	3	3	2	2	3
Réputation/fiabilité	3	3	3	6	2
Apparence/style	3	2	3	2	3
Performance	2	3	1	2	2
Capacité hors route	1	2	1	0	2
Vitesse et puissance du véhicule	1	2	1	5	1
Espace de rangement	1	1	1	0	1
Garantie/service	1	1	1	0	1
Écologique/faible consommation d'essence	1	1	1	0	1
Couleur du véhicule	1	1	0	0	1
Climatisation	1	1	0	3	1
Qualité	1	1	0	0	1
Nombre de positions des sièges	1	0	1	0	1
Plan de financement	1	1	0	0	1
Autres	3	3	2	3	3
Pas de réponse/Ne sait pas	4	2	5	7	4

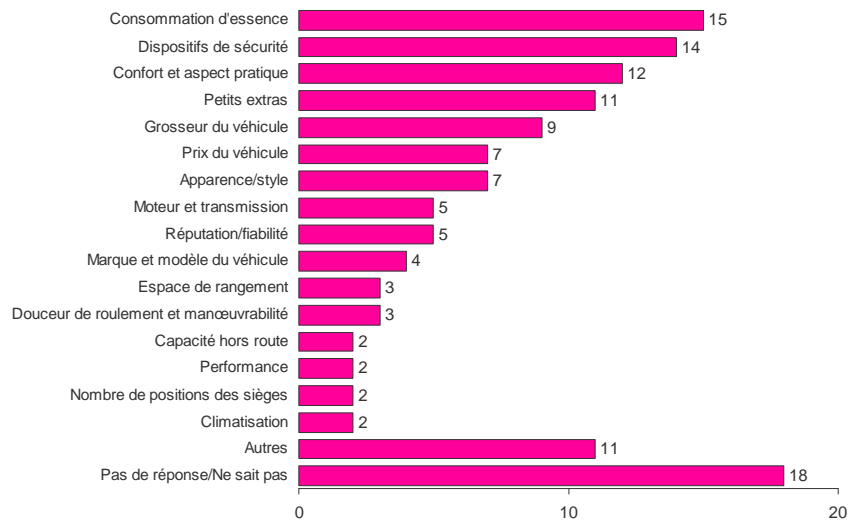
* Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

5.1.2 Autres caractéristiques importantes dans l'achat d'un nouveau véhicule

La consommation d'essence est la caractéristique qui compte le plus pour les Canadiens (36 %) dans les nouveaux véhicules, mais elle vient aussi au premier rang pour ce qui est des autres caractéristiques jugées importantes par les Canadiens (15 %). Autrement dit, 51 % des Canadiens citent la consommation d'essence comme l'une des deux principales caractéristiques qui influencent leur décision d'acheter tel ou tel nouveau véhicule. La sécurité vient au deuxième rang pour ce qui est des autres caractéristiques importantes (14 %) de même que pour ce qui est de la caractéristique la plus importante, ce qui fait qu'au total 25 % des Canadiens l'ont citée parmi les deux principales caractéristiques qu'ils recherchent.

Au nombre des autres caractéristiques que les Canadiens croient importantes, mentionnons le confort et l'aspect pratique (12 %), les petits extras comme le GPS (11 %), la grosseur du véhicule (9 %) et le prix du véhicule (7 %).

Figure 2 – Autres caractéristiques importantes



Q : Quelles autres caractéristiques seraient importantes pour vous?

Base : Ensemble des répondants (n = 500)

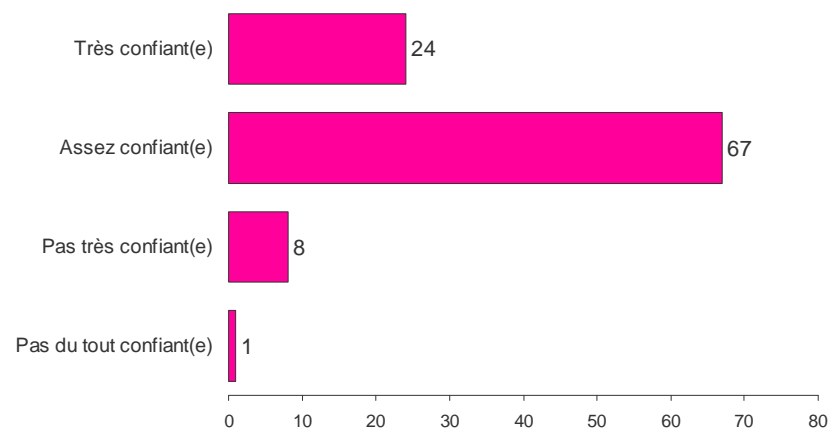
2008 TNS Canadian Facts - Confidential

5.1.3 Niveau de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada

Les Canadiens ont plus confiance¹ dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada en 2008 (91 %) qu'en 2006 (85 %).

Le degré de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada est toutefois lié aux caractéristiques démographiques. Les Canadiens qui vivent dans les Prairies ont plus confiance (97 %) que les autres Canadiens (87-94 %) et les hommes ont plus confiance (94 %) que les femmes (88 %). En outre, les Canadiens plus âgés (55 ans et plus) ont moins confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada que les Canadiens plus jeunes (83 % contre 93-100 %).

Figure 3 – Degré de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada



Q : Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les véhicules qui circulent sur les routes du Canada actuellement sont sécuritaires?

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

¹ (t = 2,26 p > 0,01)

Tableau 3 – Degré de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada selon le sexe et l'âge

	Ensemble des répondants						
	Total	Sexe		Âge			
		Hommes	Femmes	16-24	25-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(238) %	(262) %	(19)*** %	(64)** %	(246) %	(171) %
Degré de confiance							
Très confiant(e)	24	33	15	29	15	27	24
Assez confiant(e)	67	61	73	71	78	66	59
Pas très confiant(e)	8	5	11	0	7	6	14
Pas du tout confiant(e)	1	0	1	0	0	0	2
Ne sait pas	*	1	*	0	0	1	*

* Moins de 0,5 %.

** Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

*** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

Tableau 4 – Degré de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada selon la région

	Ensemble des répondants					
	Total	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(45)*** %	(84)** %	(208) %	(100) %	(63)** %
Degré de confiance						
Très confiant(e)	24	32	19	29	19	17
Assez confiant(e)	67	62	68	60	78	75
Pas très confiant(e)	8	6	11	10	3	6
Pas du tout confiant(e)	1	0	2	0	0	0
Ne sait pas	*	0	0	*	0	2

* Moins de 0,5 %.

** Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

*** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

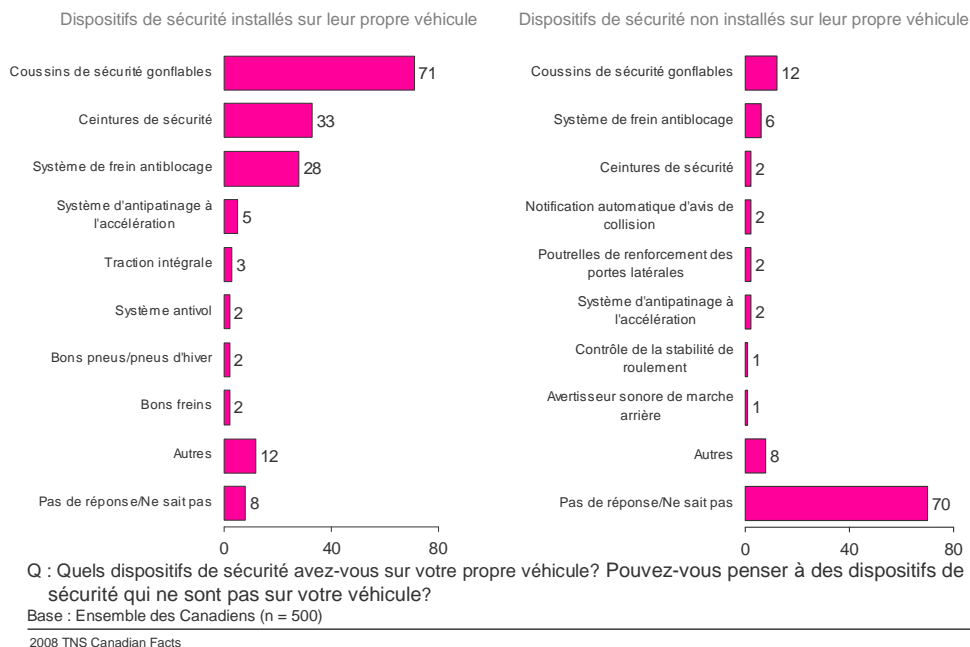
5.1.4 Dispositifs de sécurité

Les coussins de sécurité gonflables (71 %), les ceintures de sécurité (33 %) et les dispositifs de frein antiblocage ABS (28 %) sont les trois dispositifs de sécurité mentionnés le plus souvent par les Canadiens comme étant installés sur leur propre véhicule. Ce sont aussi les dispositifs que les Canadiens mentionnent le plus souvent comme n'étant pas installés sur leur propre véhicule (coussins de sécurité gonflables 12 %, ABS 6 % et ceintures de sécurité 2 %). Ce sont actuellement les différentiateurs qui sont mentionnés spontanément lorsqu'il est question de sécurité dans l'esprit des Canadiens : un véhicule est « plus sécuritaire » s'il est muni de ces dispositifs et moins sécuritaire s'il ne l'est pas.

Si à toutes fins pratiques tous les véhicules sont munis de coussins de sécurité gonflables au Canada, il est intéressant de constater que seulement le tiers des Canadiens les reconnaissent comme un dispositif de sécurité. Les Canadiens propriétaires de véhicules plus vieux (c'est-à-dire d'avant 2000) sont moins nombreux à avoir des coussins de sécurité gonflables (58 % contre 77-78 %) mais plus nombreux à penser que les ceintures de sécurité sont des dispositifs de sécurité (42 % contre 22-30 %) comparativement à ceux qui sont propriétaires de véhicules plus récents.

Autre constatation intéressante : peu de Canadiens qui croient que leur véhicule est muni d'un système ESC (7 %) indiquent ce dispositif de sécurité d'une manière spontanée, ce qui représente une diminution par rapport à 21 % en 2006².

Figure 4 – Dispositifs de sécurité



² Comme les chiffres sont très bas, il faut interpréter ce résultat avec beaucoup de prudence.

Tableau 5 – Dispositifs de sécurité installés sur leur propre véhicule selon l'année du véhicule et selon que les répondants sont propriétaires d'un véhicule muni ou non d'un système ESC

	Ensemble des répondants					
	Total	Année du véhicule			ESC	
		2007-2008	2000-2006	Avant 2000	Propriétaires ^a	Non-propriétaires
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(63)* %	(274) %	(157) %	(44)** %	(456) %
Dispositif de sécurité sur le véhicule						
Coussins de sécurité gonflables (devant/sur les côtés)	71	78	77	58	71	71
Ceintures de sécurité	33	22	30	42	25	34
ABS	28	33	30	22	39	27
Système d'antipatinage à l'accélération	5	11	5	3	10	5
Traction intégrale	3	15	2	0	9	3
Système antivol	2	2	3	2	0	3
Bons pneus/pneus d'hiver	2	3	2	3	3	2
Bons freins	2	1	1	2	0	2
Notification automatique d'avis de collision (On-Star)	1	3	1	0	6	1
Poutrelles de renforcement des portes latérales/poutrelles de portière antichoc latéral	1	0	1	2	0	1
Sièges de sécurité/ancrages pour enfants	1	2	1	1	3	1
Phares de jour	1	0	1	0	0	1
Prétendeurs de ceinture côté boucle	1	0	1	1	4	0
Portes à verrouillage automatique	1	2	1	0	3	0
Système électronique de contrôle de la stabilité (ESC)	1	2	1	0	7	0
Autres	6	13	5	4	17	5
Pas de réponse/Ne sait pas	8	3	8	11	7	8

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

^a D'après les personnes qui ont déclaré être propriétaires d'un véhicule muni d'un système ESC, ce qui présente des risques d'erreur importants.

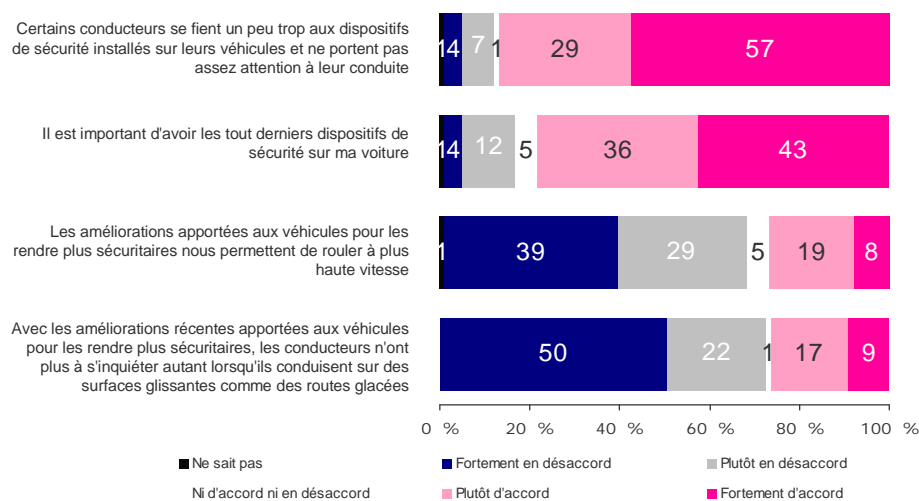
5.1.5 Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules

Peu de Canadiens (26 %) croient que les dispositifs de sécurité influencent la conduite bien que bon nombre (86 %) croient que les conducteurs canadiens se fient trop aux caractéristiques de sécurité sur les véhicules. Plus précisément, 68 % ne croient pas que les améliorations apportées à la sécurité permettent de conduire à plus haute vitesse et 72 % ne croient pas qu'elles influencent la conduite lorsque les surfaces sont glissantes comme des routes glacées.

Les caractéristiques démographiques jouent un rôle dans la perception à l'égard de l'effet des dispositifs de sécurité sur le comportement au volant. Les hommes sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à croire que les améliorations apportées à la sécurité permettent de conduire à plus haute vitesse (36 % contre 18 %), et les jeunes conducteurs (16-24 ans) sont plus nombreux que les conducteurs plus vieux (25 ans et plus) à croire que les améliorations apportées à la sécurité permettent aux conducteurs de ne plus s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes (50 % contre 23-28 %). Les conducteurs de véhicules ESC sont plus nombreux que les conducteurs dont les véhicules ne sont pas munis d'un système ESC à croire qu'ils peuvent conduire à plus haute vitesse (53 % contre 24 %) et à ne plus s'inquiéter autant (41 % contre 25 %).

De nombreux Canadiens (79 %) croient qu'il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur leur véhicule, un contraste intéressant étant donné que peu croient que les dispositifs de sécurité influencent la conduite et que bon nombre croient que ces dispositifs ont un effet négatif sur la conduite au volant. Fait intéressant, les conducteurs du Québec sont beaucoup moins nombreux que les conducteurs des autres provinces à considérer que les tout derniers dispositifs de sécurité sont importants (65 % contre 81-90 %).

Figure 5 – Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules



Q : Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet des dispositifs de sécurité dans les véhicules. Veuillez m'indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque énoncé.

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 6 – Attitudes à l’égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules selon le sexe et l’âge

	Ensemble des répondants						
	Total	Sexe		Âge			
		Hommes	Femmes	16-24	25-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(238) %	(262) %	(19)** %	(64)* %	(246) %	(171) %
% Fortement d'accord/plutôt d'accord							
Certains conducteurs se fient un peu trop aux dispositifs de sécurité installés sur leurs véhicules et ne portent pas assez attention à leur conduite.	86	87	85	87	93	86	82
Il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur ma voiture.	79	78	81	74	75	75	89
Les améliorations apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires nous permettent de rouler à plus haute vitesse.	26	36	18	37	27	24	27
Avec les améliorations récentes apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires, les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes comme des routes glacées.	26	30	23	50	23	23	28

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

Tableau 7 – Attitudes à l’égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules selon la région et le fait que les répondants sont propriétaires d’un véhicule muni ou non d’un système ESC

	Ensemble des répondants							
	Total	Région					ESC	
		Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.	Propriétaires	Non-propriétaires
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(45)** %	(84)* %	(208) %	(100) %	(63)* %	(44)** %	(456) %
% Fortement d'accord/plutôt d'accord								
Certains conducteurs se fient un peu trop aux dispositifs de sécurité installés sur leurs véhicules et ne portent pas assez attention à leur conduite.	86	87	84	85	88	91	78	87
Il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur ma voiture.	79	90	65	81	84	89	88	78
Les améliorations apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires nous permettent de rouler à plus haute vitesse.	26	24	16	31	32	28	53	24
Avec les améliorations récentes apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires, les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes comme des routes glacées.	26	37	26	21	28	33	41	25

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

5.2 Contrôle électronique de la stabilité (ESC)

5.2.1 Connaissance et utilisation de l'ESC

L'ESC demeure relativement peu connu au Canada, le pourcentage de gens qui connaissent cette technologie n'ayant pratiquement pas changé depuis 2006. En effet, 40 % des conducteurs canadiens étaient au courant de l'ESC en 2006 comparativement à 39 % en 2008.

- Les conducteurs connaissent beaucoup moins l'ESC au Québec que dans toutes les autres régions (26 % contre 45-50 %).
- Les hommes sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à connaître la technologie ESC (55 % contre 29 %).

Si le pourcentage de gens qui connaissent l'ESC est à peu près le même qu'en 2006, une augmentation modeste quoique significative du nombre de conducteurs canadiens qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule a été enregistrée (leur nombre est passé de 5 % en 2006 à près de 8 % en 2008).

Comme on pouvait s'y attendre, les gens qui ont des modèles récents sont plus nombreux que les propriétaires de véhicules plus vieux à croire que leur véhicule est muni d'un système ESC. Plus précisément, 22 % des propriétaires d'un modèle 2007 ou 2008 ont indiqué que leur véhicule était muni d'un système ESC, comparativement à seulement 7 % des propriétaires de véhicules fabriqués entre 2000 et 2006 et à seulement 2 % des propriétaires de véhicules fabriqués avant 2000.

Il faut noter que beaucoup de personnes dans le sondage d'opinion publique (au moins 17 sur 43) croyaient que leur véhicule était muni d'un système ESC, alors que ce n'était pas le cas. La Section IV du présent rapport traite en détail des réponses données par les propriétaires de véhicules de modèles récents munis d'un système ESC en équipement standard.

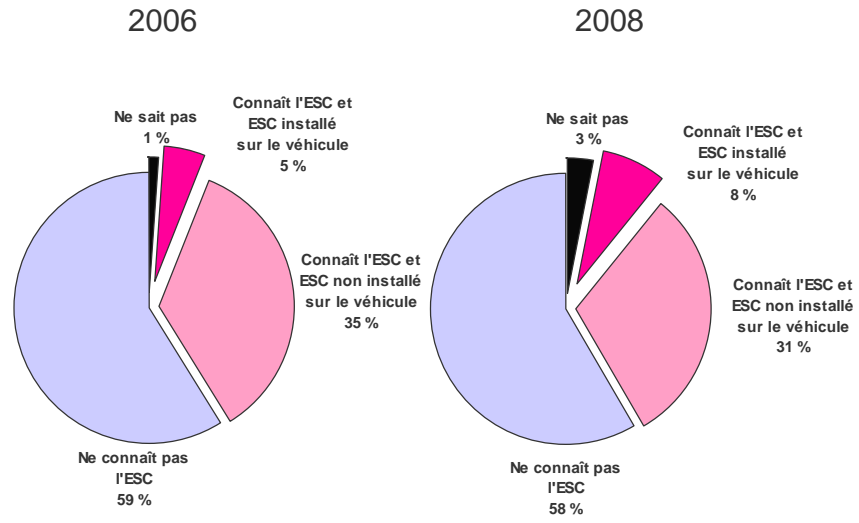
Description de l'ESC

Un micro-ordinateur à l'intérieur du véhicule surveille constamment la conduite du conducteur et la direction dans laquelle la voiture roule.

En situation d'urgence, si les capteurs déterminent que la voiture commence à déraper ou à tourner sur elle-même, un freinage stratégique sur différentes roues est utilisé pour ramener le véhicule sous le contrôle du conducteur.

Parce que le système intervient avant la perte de contrôle, ce système de sécurité a le potentiel de prévenir certains types de collisions comme une sortie de route, des tonneaux et des collisions avec des obstacles.

Figure 6 – Connaissance de l'ESC/ESC installé et ESC non installé



Base : Ensemble des Canadiens. Chiffres calculés.

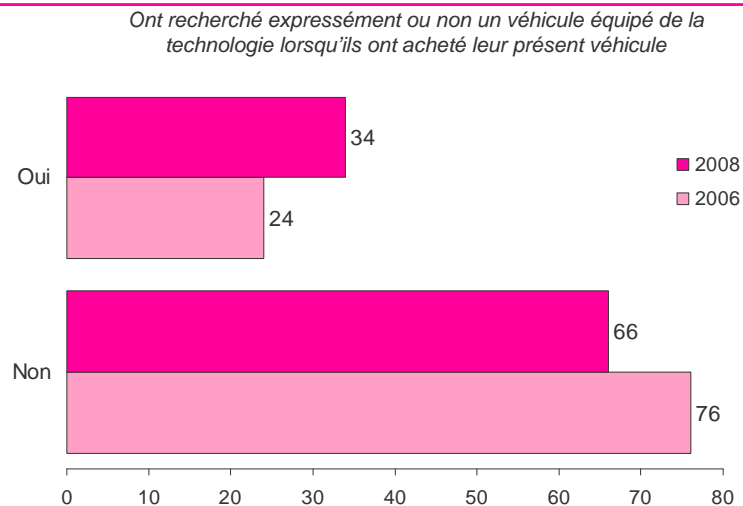
2008 TNS Canadian Facts

5.2.2 ESC et achat

Plus d'un tiers (34 %) des utilisateurs de véhicules munis d'un système ESC ont recherché expressément un véhicule muni d'un tel système lorsqu'ils ont songé à acheter leur présent véhicule, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 2006. Ceux du Québec (60 %) et de l'Ontario (46 %) étaient plus nombreux à avoir recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC que les autres Canadiens (0-16 %). De même, la probabilité de rechercher expressément un véhicule muni d'un système ESC augmente avec le niveau d'éducation des conducteurs.

Près de deux tiers (63 %) des Canadiens tiennent compte de la technologie ESC dans leur décision d'achat globale, ce qui montre l'énorme potentiel de vente que présente cette technologie. Comparativement aux conducteurs des autres régions, ce sont les conducteurs de la C.-B. qui accordent le moins d'importance à la technologie ESC dans leur décision d'achat (27 % contre 63-100 %).

Figure 7 – ESC et achat

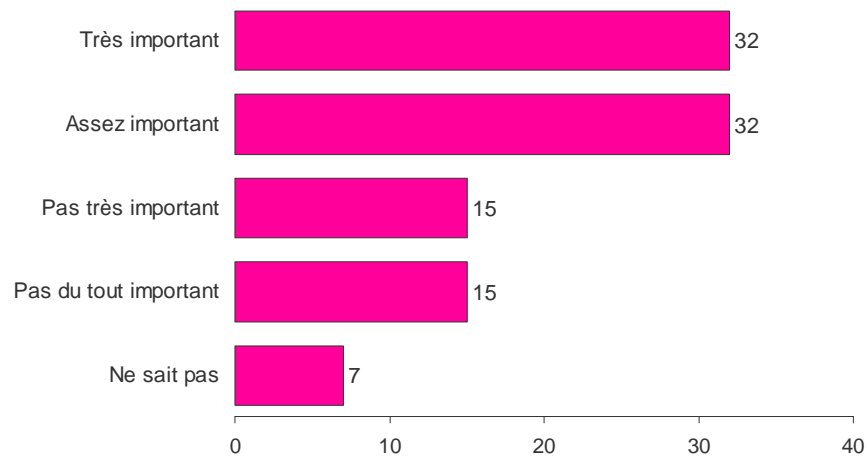


Q : Lorsque vous songiez à acheter votre présent véhicule, recherchez-vous spécifiquement un véhicule équipé d'un contrôle électronique de la stabilité ou de la technologie ESC?

Base : Ensemble des Canadiens ayant la technologie ESC installé sur leur véhicule 2008 (n = 44)/ 2006 (n = 54)

2008 TNS Canadian Facts

Figure 8 – Importance de l'ESC dans la décision d'achat



Q : Comparativement à d'autres aspects de votre décision d'achat, dans quelle mesure était-il important que ce véhicule soit muni de la technologie ESC?

Base : Ensemble des Canadiens ayant l'ESC installé sur leur véhicule 2008 (n = 44)

2008 TNS Canadian Facts

5.2.3 Expérience de l'ESC pendant la conduite

Soixante-trois pour cent des conducteurs de véhicules ESC³ ont fait l'expérience du système pendant qu'ils conduisaient. Quoique ce résultat soit légèrement en hausse par rapport à 2006 alors que seulement 51 % des conducteurs avaient indiqué avoir fait l'expérience de l'ESC, il est difficile de déterminer dans la présente étude si l'ESC s'est déclenché plus souvent qu'en 2006 parce que les conducteurs sont plus téméraires ou si c'est plutôt que les conducteurs sont plus conscients du moment où l'ESC se déclenche.

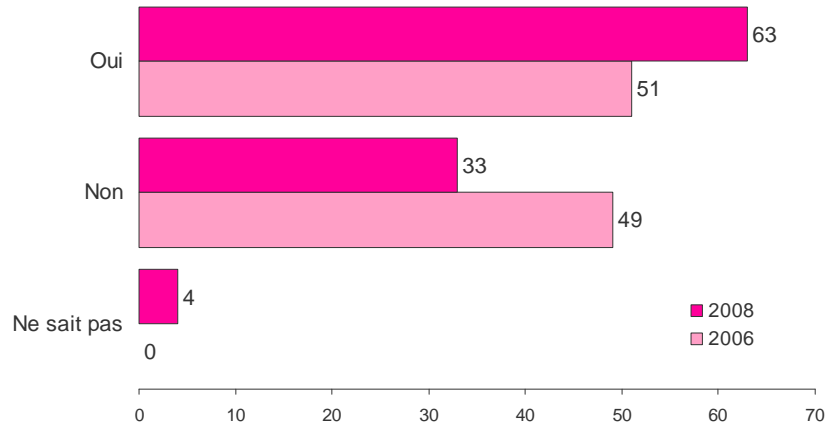
Parmi les indications qui montrent que l'ESC a été activé figurent les suivantes :

- une indication ou un témoin lumineux s'est allumé sur le tableau de bord (37 %),
- le conducteur s'est rendu compte que le système fonctionnait ou « a embarqué » pendant qu'il conduisait sur une surface glacée et que sa voiture a quitté la route ou est allée sur l'accotement (38 %),
- le véhicule est revenu sur la voie (15 %),
- le conducteur pouvait sentir que le freinage était actionné (12 %),
- le conducteur pouvait sentir des changements dans la pédale de frein, p. ex. des pulsations ou des vibrations (11 %),
- le conducteur pouvait « sentir » que le système embarquait (10 %),
- la voiture a ralenti (8 %),
- une alarme ou un bruit s'est fait entendre (3 %),
- autres (6 %).

Comparativement à 2006, beaucoup plus de conducteurs ont su que l'ESC était actif par un gain de contrôle sur leur véhicule pendant qu'ils conduisaient (53 % contre 18 %) et moins par le tableau de bord (37 % contre 46 %) ou des bruits (3 % contre 11 %). On pourrait considérer que les précédents résultats indiquent que les consommateurs comprennent mieux l'ESC aujourd'hui qu'avant. Toutefois, comme le nombre de répondants (n = 26) est petit, il faut interpréter ces résultats avec prudence.

³ Aux fins du sondage d'opinion publique général, les conducteurs de véhicules ESC sont ceux qui croient que l'ESC est installé sur leur véhicule. Cette information n'a pas été validée et est fondée uniquement sur les données déclarées par les répondants.

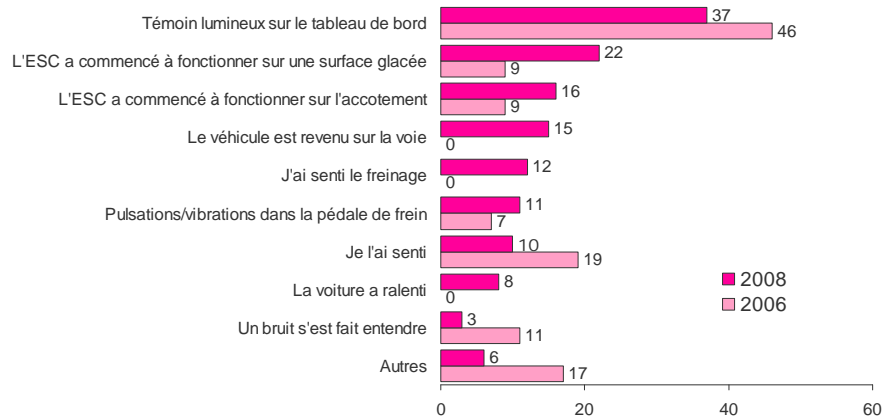
Figure 9 – Expérience de l'ESC pendant la conduite



Q : Avez-vous déjà fait l'expérience du système ESC pendant que vous conduisiez?
 Base : Ensemble des Canadiens ayant l'ESC installé sur leur véhicule 2008 (n = 44) / 2006 (n = 54)

2008 TNS Canadian Facts

Figure 10 – Comment les répondants ont su que le système ESC était actif



Q : Comment saviez-vous que le système était actif?
 Base : Ensemble des Canadiens ayant fait l'expérience de l'ESC 2008 (n = 26) / 2006 (n = 28)

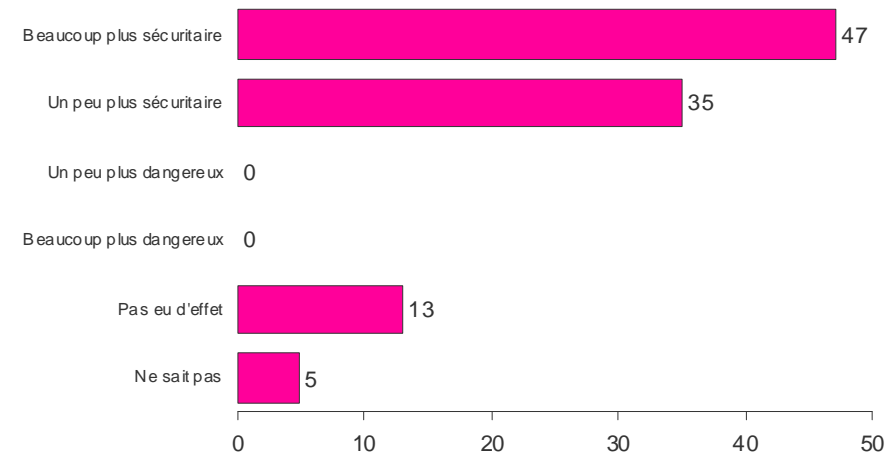
2008 TNS Canadian Facts

5.3 Attitudes à l'égard de l'ESC et de la sécurité

5.3.1 Effet de l'ESC sur la conduite

La plupart des conducteurs de véhicules ESC (82 %) croient que la technologie ESC rend leur véhicule plus sécuritaire à conduire. Aucun ne croit qu'elle rend leur véhicule plus dangereux à conduire. Cependant, un petit pourcentage (13 %) croit que la question ne se pose pas parce que la technologie ESC n'a pas d'effet sur la sécurité.

Figure 11 – Mesure dans laquelle l'ESC a rendu la conduite plus sécuritaire ou plus dangereuse



Q : Dans l'ensemble, diriez-vous que la technologie ESC installée sur votre véhicule l'a rendu beaucoup plus sécuritaire à conduire, un peu plus sécuritaire à conduire, un peu plus dangereux à conduire ou beaucoup plus dangereux à conduire?

Base : Ensemble des Canadiens ayant l'ESC installé sur leur propre véhicule (n = 44)

© 2008 TNS Canadian Facts

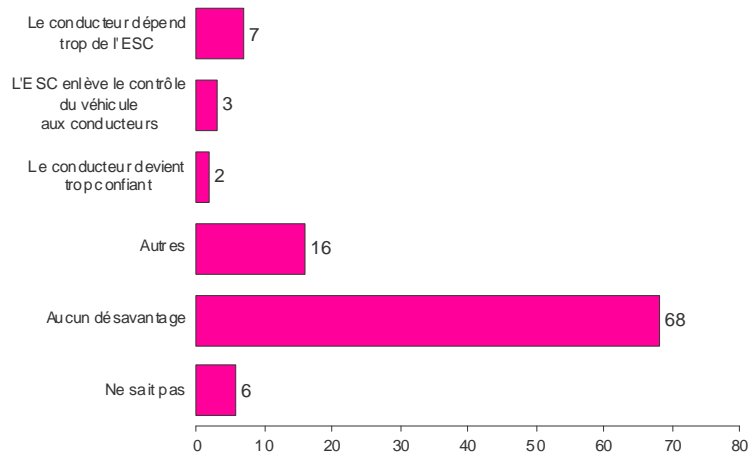
5.3.2 Désavantages de l'ESC

5.3.2.1 Conducteurs de véhicules sur lesquels l'ESC est installé

La plupart des conducteurs de véhicules ESC (68 %) ne croient pas qu'il y a des désavantages à avoir la technologie ESC installée sur leur véhicule. Les désavantages perçus sont :

- le conducteur pourrait devenir dépendant de la technologie (7 %),
- l'ESC pourrait enlever le contrôle du véhicule aux conducteurs (3 %),
- le conducteur pourrait devenir trop confiant et prendre plus de risques (2 %).

Figure 12 – Désavantages de l'ESC perçus par les propriétaires de véhicules ESC



Q: Y a-t-il des désavantages à avoir la technologie ESC? Si oui, lesquels?

Base: Ensemble des Canadiens ayant l'ESC installé sur leur propre véhicule (n = 44)

2008 TNS Canadian Facts

5.3.2.2 Conducteurs des véhicules sans lesquels l'ESC n'est pas installé

Moins de non-propriétaires de véhicules ESC (30 %) que de propriétaires de véhicules ESC (68 %) croient qu'il n'y a pas de désavantages à avoir l'ESC. Les non-propriétaires citent les mêmes désavantages que les propriétaires, mais aussi un certain nombre d'autres désavantages. Les désavantages perçus comprennent les suivants :

- confiance excessive du conducteur (18 %),
- dépendance du conducteur (15 %),
- coût d'achat ou d'entretien de l'ESC (12 %),
- mauvais fonctionnement possible de l'ESC (11 %),
- perte de contrôle du conducteur (7 %).

Figure 13 – Désavantages de l'ESC perçus par les non-propriétaires de véhicules ESC



Q : Y a-t-il des désavantages à avoir la technologie ESC? Si oui, lesquels?

Base : Ensemble des Canadiens n'ayant pas l'ESC sur leur propre véhicule (n = 456)

© 2008 TNS Canadian Facts

5.3.3 Avantage de la technologie ESC

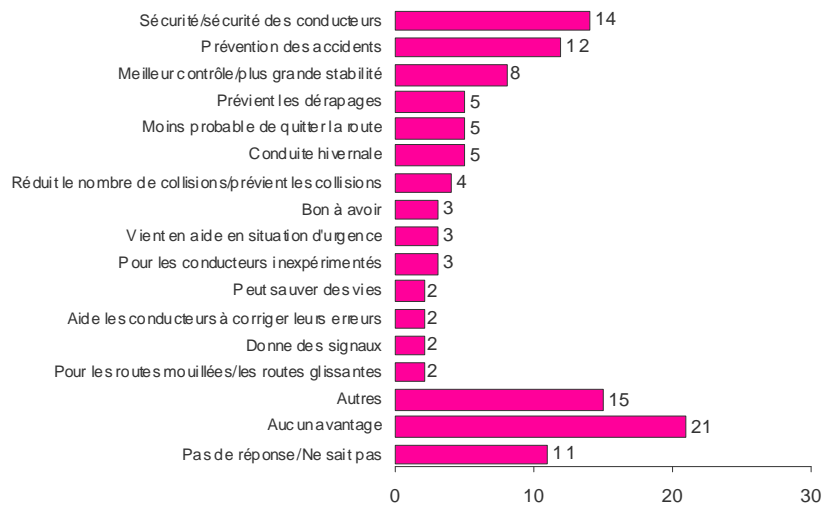
Moins de non-propriétaires de véhicules ESC (21 %) croient qu'il n'y a pas d'avantages à avoir l'ESC installé sur leur véhicule. Les avantages d'avoir un véhicule muni de l'ESC mentionnés le plus souvent sont les suivants :

- sécurité en général et sécurité des conducteurs (14 %),
- réduction du nombre d'accidents et prévention des accidents (12 %),
- meilleur contrôle du conducteur et plus grande stabilité de l'auto (8 %),
- prévention des dérapages et des glissades (5 %),
- probabilité réduite de quitter la route ou d'aller dans le fossé (5 %),
- conduite en hiver ou sur des routes glacées (5 %).

Les avantages perçus de l'ESC varient selon la région et selon le sexe.

- Les conducteurs des Prairies sont plus nombreux que les autres conducteurs à croire que la sécurité des conducteurs et que la sécurité en général sont un avantage (20 % contre 3-16 %).
- Les Canadiens de la région de l'Atlantique sont plus nombreux que les Canadiens des autres régions à croire que l'ESC aide à accroître le contrôle et la stabilité (21 % contre 11-6 %).
- Les conducteurs de la C.-B. sont plus nombreux que les conducteurs des autres régions à croire que l'ESC réduit la probabilité de quitter la route ou d'aller dans le fossé (16 % contre 2-4 %).
- Les hommes sont plus nombreux que les femmes à croire que l'ESC contribue à la sécurité des conducteurs et à la sécurité en général (18 % contre 11 %), tandis que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à croire que l'ESC réduira le nombre d'accidents (15 % contre 8 %).

Figure 14 – Avantages d’avoir l’ESC



Q: Quels seraient les avantages à faire installer la technologie ESC sur votre véhicule, selon vous?

Base: Ensemble des Canadiens n'ayant pas l'ESC sur leur propre véhicule (n = 456)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 8 – Avantages de la technologie ESC selon le sexe et la région

	Ensemble des répondants sans l'ESC sur leur véhicule							
	Total	Sexe		Région				
		Hommes	Femmes	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(456) %	(209) %	(247) %	(44)** %	(79)* %	(188) %	(88) %	(57)* %
Avantages de l'ESC								
Sécurité en général/sécurité des conducteurs	14	18	11	3	16	14	20	11
Moins d'accidents/prévention des accidents	12	8	15	7	9	15	16	6
Meilleur contrôle du conducteur/plus grande stabilité	8	8	8	21	6	6	8	11
Prévient les dérapages et les glissades	5	7	4	6	7	4	5	7
Risque de quitter la route réduit	5	3	7	4	3	4	2	16
Pour la conduite en hiver, sur les routes glacées ou sur les routes enneigées	5	2	7	1	3	6	3	7
Réduit le nombre de collisions/prévient les collisions	4	3	5	3	0	4	4	12
Bon à avoir/utile (raisons non précisées)	3	5	2	3	3	3	3	6
Vient en aide/donne plus de contrôle en situation d'urgence	3	4	3	0	3	3	4	2
Pour les conducteurs inexpérimentés	3	1	4	0	0	3	2	10
Pour ceux qui s'endorment au volant	3	3	2	1	0	4	4	4
Peut sauver des vies	2	3	1	1	1	2	7	2
Aide les conducteurs à corriger leurs erreurs	2	3	1	3	4	1	3	0
Vous donne un avertissement	2	1	3	0	1	3	1	1
Pour les routes mouillées/les routes glissantes	2	2	2	0	0	2	5	1
Pour la conduite dans de mauvaises conditions météorologiques (en général)	1	2	1	0	0	2	2	1
Précaution supplémentaire	1	2	1	0	5	0	0	0
Pour de mauvaises conditions routières	1	1	1	0	0	0	3	2
Confiance accrue des conducteurs	1	1	1	0	0	2	1	0
Pour les conducteurs qui conduisent trop vite	1	1	1	0	0	2	1	0
Réagit plus vite que le réflexe humain	1	1	0	0	1	1	1	0
Pour un freinage brusque/agit comme des freins ABS	1	0	1	0	1	1	1	0
Toutes les autres différentes mentions positives	3	4	2	3	3	5	1	4
Mentions neutres	1	1	1	3	1	1	1	1
Pas beaucoup d'avantages/avantages limités	1	1	1	3	1	0	0	0
Aucun avantage	21	22	20	29	27	23	10	12
Aucune réponse/Ne sait pas	11	8	12	7	14	10	11	8

- Tous les avantages ne sont pas indiqués. Pour les avantages indiqués par moins de 0,5 % des répondants, veuillez vous reporter aux tableaux détaillés.

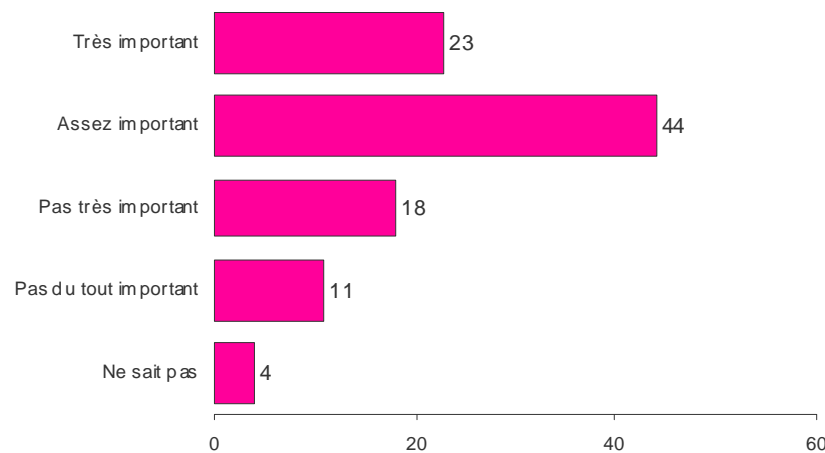
* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

5.3.4 Importance de l'ESC comme équipement standard

Comme en 2006, la plupart des conducteurs canadiens (67 %) croient qu'il est important de faire installer la technologie ESC en équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada. Cela vaut notamment pour les conducteurs plus âgés (55 ans et plus) (77 %) et les conducteurs plus jeunes (16-24 ans) (72 %).

Figure 15 – Importance de l'ESC comme équipement standard



Q: Dans quelle mesure trouvez-vous qu'il est important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada de nos jours?

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

20 08 TNS Canadian Facts

Tableau 9 – Importance de l'ESC comme équipement standard selon l'âge

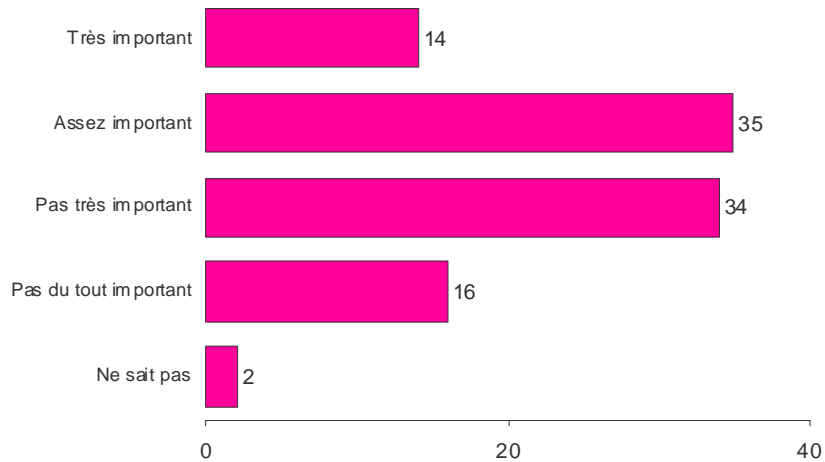
	Ensemble des répondants				
	Total	Âge			
		16-24	25-34	35-54	55 et plus
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(19)** %	(64)* %	(246) %	(171) %
Importance de l'ESC comme équipement standard					
Très important	23	11	5	22	40
Assez important	44	61	52	42	37
Pas très important	18	17	20	20	13
Pas du tout important	11	7	15	13	7
Ne sait pas	4	4	8	3	3

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

Les conducteurs canadiens qui devraient acheter un nouveau véhicule d'ici un an sont en général divisés en ce qui concerne l'importance d'acheter un véhicule muni d'un système ESC. En fait, la moitié (49 % plus précisément) des conducteurs canadiens croient qu'il est important de faire installer l'ESC sur leur nouveau véhicule, tandis que l'autre moitié des conducteurs (50 % exactement) ne considèrent pas que l'ESC est un dispositif important.

Figure 16 – Importance de faire installer l'ESC sur les nouveaux véhicules



Q : Dans quelle mesure serait-il important de faire installer la technologie ESC sur votre prochain véhicule?
Base : Ensemble des Canadiens qui devraient acheter un nouveau véhicule (n = 133)

2008 TNS Canadian Facts

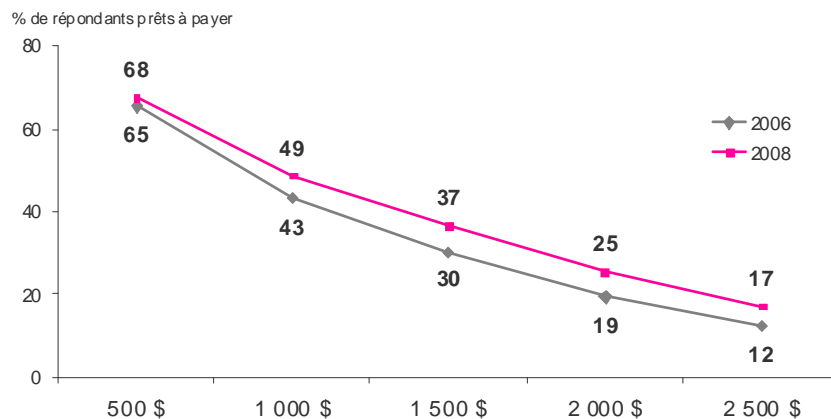
5.3.5 Montant que les conducteurs seraient prêts à payer pour faire installer l'ESC

Une façon de voir ce que seraient des prix acceptables pour un produit est de considérer la proportion de Canadiens qui ne sont pas dissuadés d'acheter le produit à un prix donné. Cette méthode suppose qu'on demande aux acheteurs d'évaluer différents prix et d'indiquer s'ils demeurent prêts à payer le montant en question. Cette approche équivaut à tracer une courbe de demande.

Pour tracer une courbe de demande, on prend cinq prix et on attribue de façon aléatoire un prix de départ à chaque répondant. On demande ensuite au répondant s'il est prêt à payer le montant en question. S'il répond oui, on lui propose un montant accru jusqu'à ce qu'on atteigne le prix plafond. La même chose vaut s'il répond non, à la différence qu'on lui propose alors un montant plus petit jusqu'à ce qu'on atteigne le prix plancher. Les réponses sont ensuite analysées et la courbe de demande est représentée graphiquement comme la distribution cumulative de la disposition à payer pour la technologie de sécurité à différents prix.

Un tiers (32 %) des Canadiens ne sont pas prêts à payer même 500 \$ pour faire installer la technologie ESC sur leur véhicule. La plupart sont prêts à payer 500 \$ (68 %) tandis que peu de Canadiens (17-37 %) sont prêts à payer 1 500 \$ ou plus.

Figure 17 – Montant que les gens sont prêts à payer pour faire installer l'ESC



Q: Si la technologie ESC pouvait être installée sur la prochaine auto que vous allez acheter, seriez-vous prêt(e) à payer ...\$ pour faire installer cette technologie?

Base : Ensemble des Canadiens qui devraient acheter un nouveau véhicule 2008 (n = 133) / 2006 (n = 259)

2008 TNS Canadian Facts

5.3.6 Effet de l'ESC sur le comportement des gens au volant

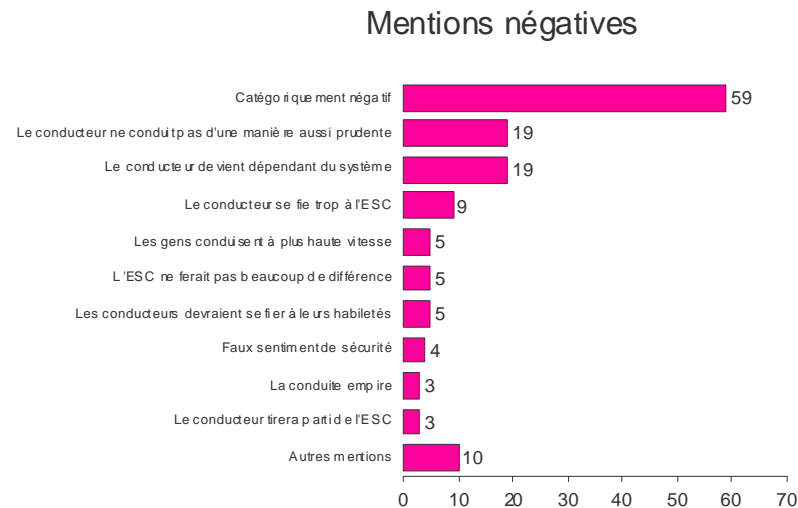
Comme en 2006, la majorité (59 %) des conducteurs canadiens croient que l'ESC pourrait avoir des effets négatifs sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite en général. À l'opposé, 41 % ont cité des exemples positifs de l'effet potentiel de l'ESC sur ces variables (voir la section 4.3.6.2).

5.3.6.1 Effet négatif

Au nombre des effets négatifs de l'ESC qui préoccupent les conducteurs, mentionnons les suivants :

- l'ESC incite les conducteurs à conduire d'une manière moins prudente/moins responsable ou à ne pas porter assez attention à leur conduite (19 %),
- l'ESC entraîne la dépendance à l'égard du système (19 %),
- l'ESC accroît la confiance des conducteurs (9 %),
- l'ESC pousse les conducteurs à conduire à plus haute vitesse (5 %),
- l'ESC donne un faux sentiment de sécurité (4 %).

Figure 18 – Effet de l'ESC sur le comportement au volant et la conduite automobile



Q : Selon vous, quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait-elle sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général? Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue sur ce sujet, qu'il soit positif ou négatif.

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

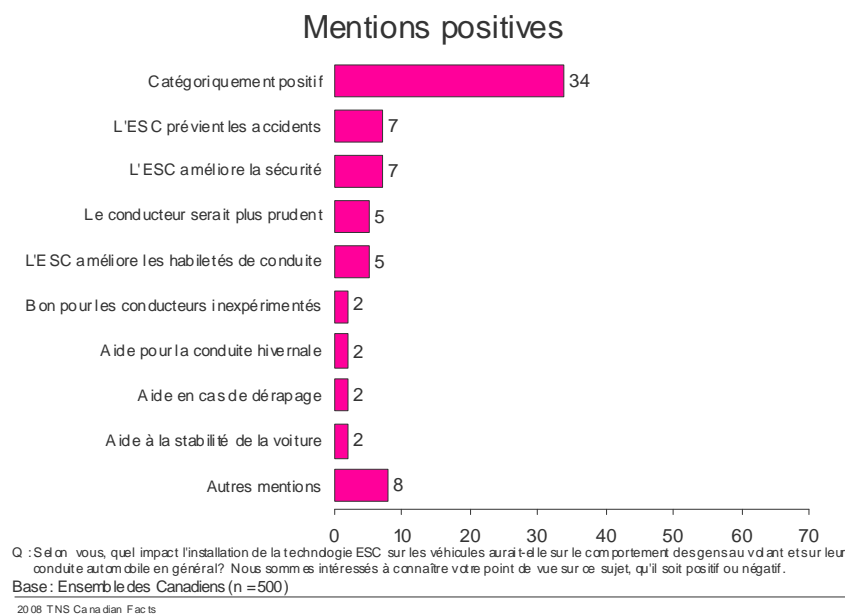
2008 TNS Canadian Facts

5.3.6.2 Effet positif

Au nombre des effets positifs de la technologie ESC qui ont été indiqués, mentionnons les suivants :

- prévention des accidents (7 %),
- sécurité accrue (7 %),
- prudence accrue des conducteurs (5 %),
- habiletés de conduite améliorées (5 %),

Figure 19 – Effet de l’ESC sur le comportement au volant et la conduite automobile



5.3.7 Effet de l'ESC

Comme en 2006, il est clair que les gens ne connaissent pas encore bien la technologie ESC et les avantages qu'elle peut procurer. C'est d'autant plus vrai chez les gens qui ne conduisent pas un véhicule muni de cette technologie.

D'une manière générale, les conducteurs canadiens croient que l'ESC donnera plus de confiance aux conducteurs, quoique ceux qui disent conduire déjà un véhicule muni d'un système ESC sont moins souvent de cet avis.

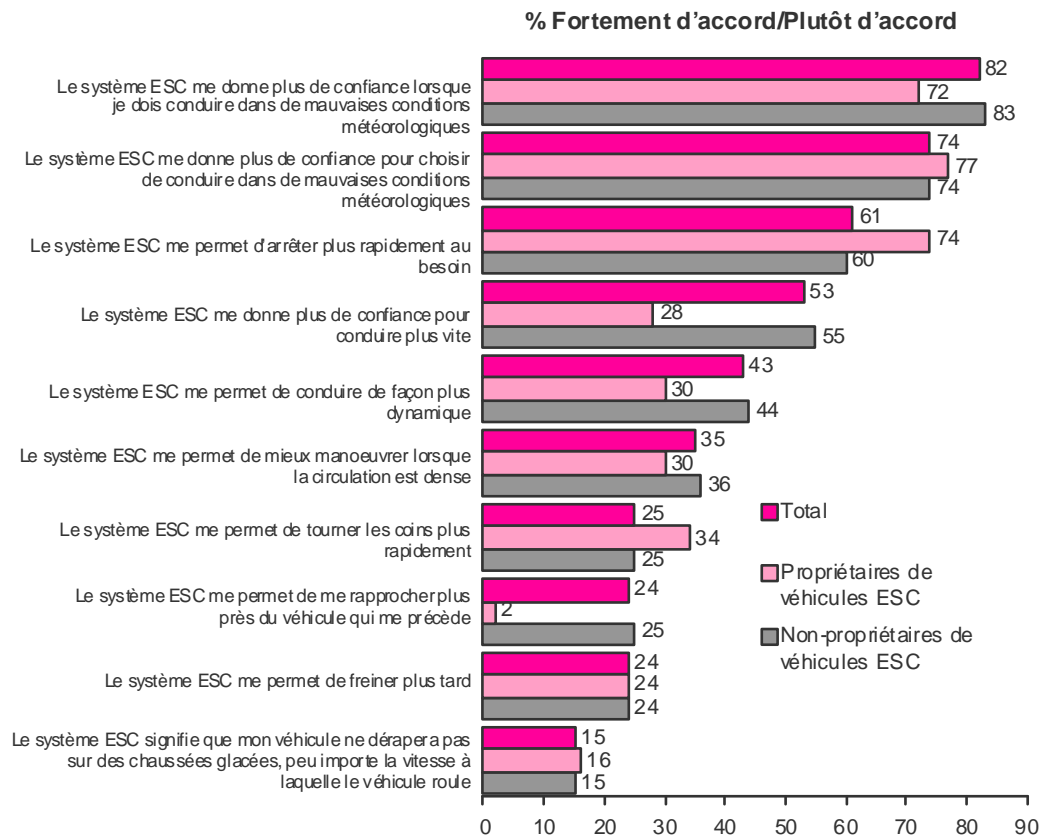
Quelque 75 % des conducteurs canadiens croient que l'ESC donne plus de confiance aux conducteurs lorsqu'ils peuvent *choisir* de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques, et 82 % croient qu'il donne plus de confiance aux conducteurs *lorsqu'ils doivent conduire* dans de mauvaises conditions météorologiques.

Plus de la moitié des Canadiens (53 %) croient que la technologie ESC donne aux conducteurs une confiance accrue dans leur capacité de conduire plus vite. Ceux qui croient qu'ils possèdent actuellement un véhicule muni d'un système ESC sont beaucoup moins nombreux que ceux qui n'ont pas le système à croire que l'ESC donne confiance pour ce qui est de conduire plus vite (28 %).

On continue d'observer une certaine confusion chez les conducteurs canadiens au sujet de la technologie. Par exemple, de nombreux conducteurs canadiens croient que l'ESC leur permettra de mieux manœuvrer lorsque la circulation est dense (35 %), de freiner plus tard (24 %), de ne pas déraiper ou de ne pas glisser sur des chaussées glacées peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule (15 %) et de se rapprocher plus près du véhicule qui les précède (24 %) alors que ce n'est pas le cas. Fait intéressant et particulièrement préoccupant, un très gros pourcentage des conducteurs canadiens (61 %) croient aussi que l'ESC leur permettra de freiner plus rapidement au besoin alors que ce n'est pas le cas.

De plus, un certain nombre de conducteurs croient que l'ESC permettra de conduire de façon plus dynamique (43 %) et de tourner les coins plus rapidement (25 %). S'il est vrai en fait que l'ESC donne au véhicule une plus grande stabilité dans les coins, le fait que des conducteurs endossent ce dernier énoncé semble indiquer un risque accru d'adaptation comportementale. L'ESC ne permettra pas à un véhicule de demeurer stable dans les coins si les limites physiques de la situation ne le permettent pas.

Figure 20 – Attitudes à l'égard des effets de l'ESC



Q : Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.

Base : Ensemble des répondants (n = 500) / Ensemble des répondants ayant l'ESC sur leur propre véhicule (n = 44) / Ensemble des répondants n'ayant pas l'ESC sur leur propre véhicule (n = 456)

© 2008 TNS CaradanFacts

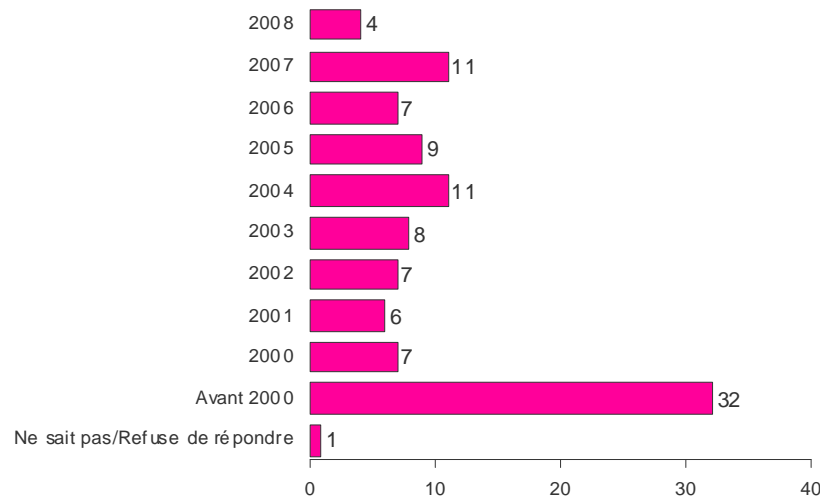
5.3.8 Propriété du véhicule, modèle du véhicule et achat futur

5.3.8.1 Modèle du véhicule

À peu près le tiers (32 %) de la population canadienne possède un véhicule qui a été fabriqué avant 2000, et 15 %, un véhicule qui a été fabriqué en 2007 ou en 2008.

Les Canadiens ont plus de chances de posséder un véhicule fabriqué par Toyota (12 %), Ford (11 %), Chevrolet (11 %), Honda (8 %) ou GMC (8 %). Ceux qui possèdent actuellement un véhicule sur lequel l'ESC est installé conduisent plus souvent une GMC (10 %) ou une Toyota (7 %).

Figure 21 – Âge du véhicule



Q: Veuillez indiquer l'année de fabrication de votre véhicule.

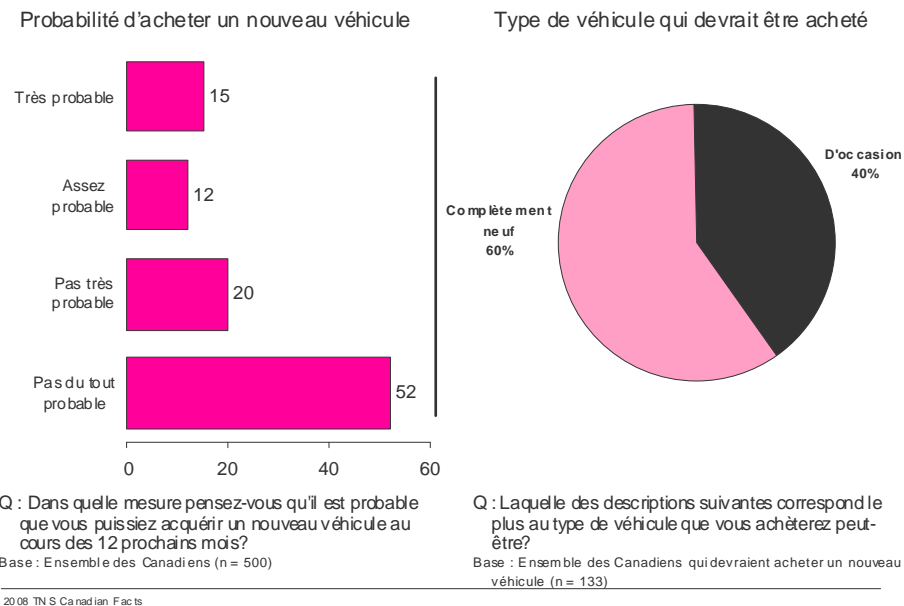
Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

5.3.8.2 Achat d'un nouveau véhicule

Comme en 2006⁴, près d'un quart (27 %) des Canadiens devraient acheter un nouveau véhicule d'ici un an. Soixante pour cent de ceux qui devraient acheter un nouveau véhicule entendent acheter un véhicule complètement neuf, et les 40 % qui restent entendent acheter un véhicule d'occasion.

Figure 22 – Achat d'un nouveau véhicule au cours de la prochaine année



⁴ Il était probable que 25 % des Canadiens achètent un nouveau véhicule en 2006.

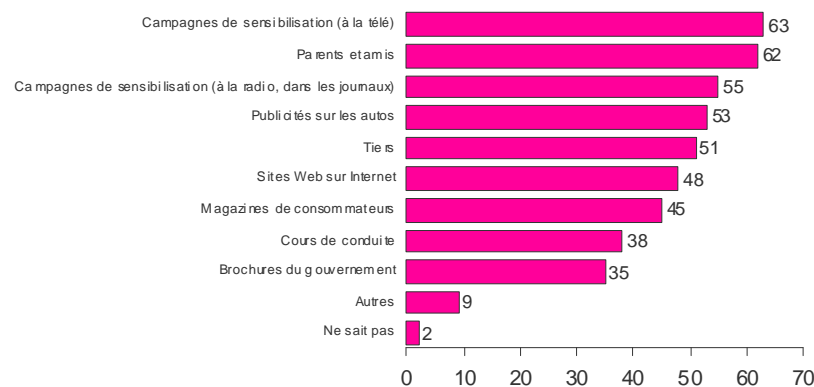
5.3.8.3 Information sur la sécurité des véhicules

Les campagnes de sensibilisation à la télé (63 %) ou à la radio ou dans les journaux (55 %) représentent la source d'information la plus susceptible d'informer les conducteurs canadiens sur la sécurité des véhicules. Nous pouvons mentionner aussi à ce sujet les parents et les amis (62 %), les publicités sur les autos (53 %) et des tiers (51 %).

Les sources d'où les conducteurs obtiennent leur information sur la sécurité des véhicules varient beaucoup en fonction des caractéristiques démographiques.

- Les résidents du Québec sont plus nombreux que les autres Canadiens à obtenir leur information des campagnes de sensibilisation à la télé (77 % contre 52-70 %), de tiers (66 % contre 36-48 %), des cours de conduite (60 % contre 29-41 %) et des magazines de consommateurs (58 % contre 29-43 %).
- Les jeunes conducteurs (16-24 ans) sont ceux qui obtiennent le moins souvent leur information des campagnes de sensibilisation à la télé (34 % contre 63-68 % pour les conducteurs plus âgés) et des brochures du gouvernement (26 % contre 32-40 %), tandis que les conducteurs âgés (55 ans et plus) sont ceux qui obtiennent le moins souvent leur information de l'Internet (34 % contre 53-57 % pour les conducteurs plus jeunes).
- Les femmes plus que les hommes obtiennent leur information auprès d'amis et de parents (67 % contre 56 %).
- Les conducteurs qui ont un diplôme d'études secondaires ou moins sont ceux qui obtiennent le moins souvent leur information de l'Internet (36 % contre 54-55 %).

Figure 23 – Sources d'information



Q: Parmi les sources d'information suivantes, quelles sont celles qui sont susceptibles de vous informer sur la sécurité des véhicules?

Base: Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 10 – Information sur la sécurité des véhicules selon le sexe et la région

	Ensemble des répondants							
	Total	Sexe		Région				
		Hommes	Femmes	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Base = Entrevues complétées réelles (c'est à dire non pondérées)	(500) %	(238) %	(262) %	(45)** %	(84)* %	(208) %	(100) %	(63)* %
Source d'information								
Campagnes de sensibilisation (à la télé)	63	60	66	70	77	57	62	52
Parents et amis	62	56	67	59	66	58	63	66
Campagnes de sensibilisation (à la radio, dans les journaux)	55	52	58	59	57	58	49	44
Publicités sur les autos	53	55	51	62	48	56	50	53
Tiers	51	49	54	36	66	48	47	48
Sites Web sur Internet	48	52	44	41	44	51	45	53
Magazines de consommateurs	45	49	41	29	58	43	42	36
Cours de conduite	38	41	36	41	60	29	31	36
Brochures du gouvernement	35	31	39	38	42	35	26	35
Autres	9	9	9	1	3	14	12	7
Ne sait pas	2	2	2	1	3	2	0	0

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

Tableau 11 – Information sur la sécurité des véhicules selon l'âge et le niveau de scolarité

	Ensemble des répondants							
	Total	Âge				Niveau de scolarité		
		16-24	25-34	35-54	55+	Études secondaires ou moins	Collège communautaire/technique	Études universitaires partielles/diplôme universitaire
Base = Entrevues complétées réelles (c'est à dire non pondérées)	(500) %	(19)** %	(64)* %	(246) %	(171) %	(165) %	(151) %	(173) %
Source d'information								
Campagnes de sensibilisation (à la télé)	63	34	63	64	68	62	63	66
Parents et amis	62	69	64	60	62	57	67	64
Campagnes de sensibilisation (à la radio, dans les journaux)	55	35	54	55	59	54	56	56
Publicités sur les autos	53	39	59	50	56	52	54	55
Tiers	51	50	48	50	55	46	57	52
Sites Web sur Internet	48	57	56	53	34	36	54	55
Magazines de consommateurs	45	59	40	46	43	43	42	50
Cours de conduite	38	49	33	33	47	46	47	25
Brochures du gouvernement	35	26	32	35	40	37	34	36
Autres	9	15	0	12	11	6	8	13
Ne sait pas	2	0	3	1	2	2	2	0

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

5.3.9 Utilisation du véhicule principal

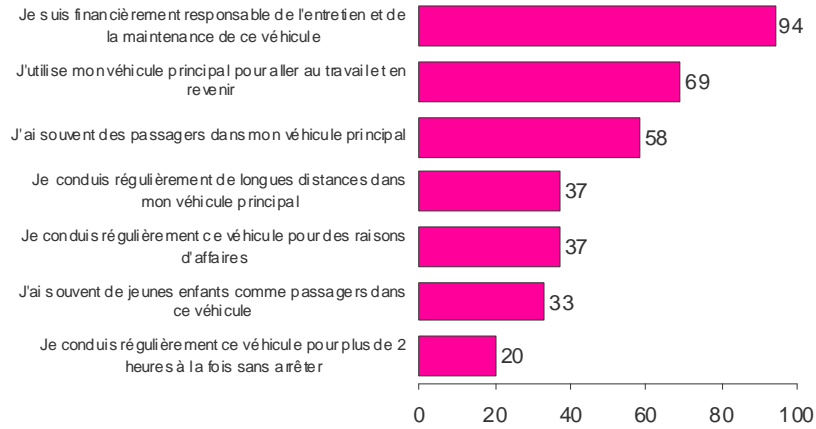
Peu de Canadiens conduisent régulièrement de longues distances dans leur véhicule principal (37 %). En général, ceux qui le font sont plus jeunes (16-34 ans contre 35 ans et plus) (43-48 % contre 30-34 % respectivement), sont des hommes (43 % contre 31 % des femmes) et conduisent des véhicules plus récents (modèles 2007-2008) (51 % contre 29-38 % qui conduisent des véhicules fabriqués avant 2007). Encore moins de Canadiens conduisent pour plus de deux heures à la fois sans arrêter (20 %), tandis que les Canadiens de la région de l'Atlantique le font deux fois plus souvent (41 %) que les conducteurs des autres régions du Canada (16-21 %).

Plus des deux tiers des conducteurs canadiens utilisent leur véhicule pour aller au travail et en revenir (69 %), les conducteurs de plus de 55 ans étant ceux qui utilisent le moins leur véhicule à ces fins (41 % contre 72-87 % des conducteurs plus jeunes). De plus, un pourcentage modéré des Canadiens (37 %) utilisent régulièrement leur véhicule pour des raisons d'affaires, tandis que les Canadiens des Prairies le font le plus souvent (46 % contre 22-41 % des conducteurs des autres régions).

Plus de la moitié des conducteurs canadiens disent qu'ils ont souvent des passagers dans leur véhicule (58 %), et un tiers (33 %) indiquent qu'ils ont souvent de jeunes enfants comme passagers dans leur véhicule. Les conducteurs de 55 ans et plus sont ceux qui ont le moins souvent des passagers (42 % contre 62-70 % des conducteurs de moins de 55 ans), tandis que les conducteurs âgés de 25 à 54 ans sont les plus nombreux à avoir de jeunes enfants comme passagers (40-59 % contre 8-10 % des autres groupes d'âge). Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à avoir des passagers (66 % contre 50 %) et à avoir de jeunes enfants comme passagers (38 % contre 27 %).

La majorité des conducteurs canadiens (94 %) sont financièrement responsables de l'entretien et de la maintenance de leur véhicule, les conducteurs de 55 ans et plus étant plus nombreux que ceux de moins de 55 ans à l'être (99 % contre 83-94 %).

Figure 24 – Utilisation du véhicule principal



Q: Je vais vous lire une liste d'énoncés et j'aimerais que vous me disiez si l'énoncé décrit la façon dont vous utilisez votre véhicule principal.

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 12 – Utilisation du véhicule principal selon le sexe et la région

	Ensemble des répondants							
	Total	Sexe		Région				
		Hommes	Femmes	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(238) %	(262) %	(45)** %	(84)* %	(208) %	(100) %	(63)* %
% Oui								
Je suis financièrement responsable de l'entretien et de la maintenance de ce véhicule	94	95	93	81	98	92	96	95
J'utilise mon véhicule principal pour aller au travail et en revenir	69	71	66	71	75	67	70	60
J'ai souvent des passagers dans mon véhicule principal	58	50	66	56	39	61	74	67
Je conduis régulièrement de longues distances dans mon véhicule principal	37	43	31	52	48	30	36	27
Je conduis régulièrement ce véhicule pour des raisons d'affaires	37	41	33	22	41	35	46	30
J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers dans ce véhicule	33	27	38	40	34	34	30	27
Je conduis régulièrement ce véhicule pour plus de 2 heures à la fois sans arrêter	20	24	16	41	21	16	21	17

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

Tableau 13 – Utilisation du véhicule principal selon l'âge du conducteur et l'âge du véhicule

	Ensemble des répondants							
	Total	Âge				Âge du véhicule		
		16-24	25-34	35-54	55+	2007-2008	2000-2006	Avant 2000
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(500) %	(19)** %	(64)* %	(246) %	(171) %	(63) %	(274) %	(157) %
% Oui								
Je suis financièrement responsable de l'entretien et de la maintenance de ce véhicule	94	83	89	94	99	80	97	95
J'utilise mon véhicule principal pour aller au travail et en revenir	69	72	87	80	41	80	69	64
J'ai souvent des passagers dans mon véhicule principal	58	69	70	62	42	60	60	53
Je conduis régulièrement de longues distances dans mon véhicule principal	37	43	48	34	30	51	38	29
Je conduis régulièrement ce véhicule pour des raisons d'affaires	37	35	37	39	33	44	35	35
J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers dans ce véhicule	33	8	59	40	10	37	35	27
Je conduis régulièrement ce véhicule pour plus de 2 heures à la fois sans arrêter	20	9	22	18	24	27	20	18

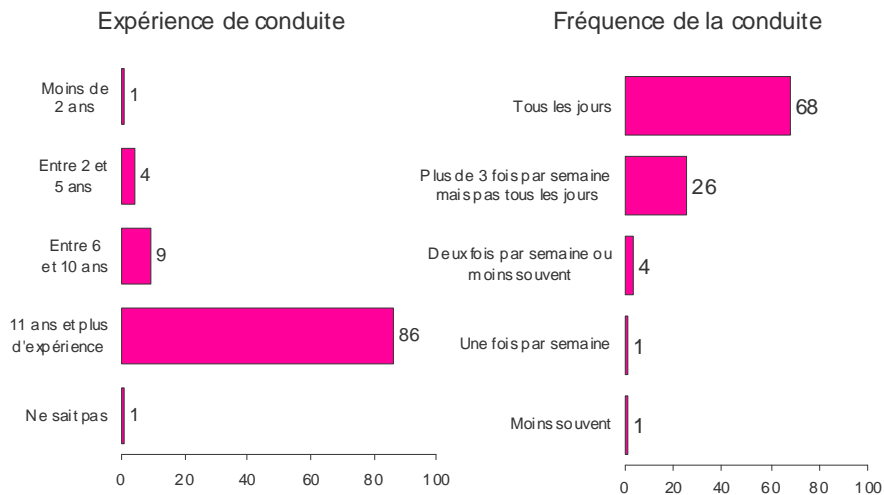
* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

** Il faut interpréter avec beaucoup de prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 50.

5.3.10 Expérience et fréquence de la conduite

La majorité des Canadiens (86 %) sont des conducteurs expérimentés qui ont plus de 10 années d'expérience de la conduite d'une auto. Peu (9 %) ont entre six et 10 années d'expérience et encore moins (5 %) ont moins de cinq années d'expérience. Peu de Canadiens (6 %) conduisent deux fois par semaine ou moins souvent. La majorité (68 %) conduisent tous les jours ou au moins trois fois par semaine (26 %).

Figure 25 – Expérience et fréquence de la conduite



Q : Combien d'années d'expérience avez-vous à conduire une auto?

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)
2008 TNS Canadian Facts

Q : À quelle fréquence conduisez-vous personnellement votre véhicule actuel?

Base : Ensemble des Canadiens (n = 500)

6 RÉSULTATS — SONDAGE SUR L'ESC AUPRÈS DES PROPRIÉTAIRES / CONDUCTEURS

La section qui suit présente les résultats d'un sondage effectué auprès des propriétaires de véhicules de promenade des modèles 2006 à 2008 munis d'un système ESC des provinces du Québec et de la Colombie-Britannique (désignés ci-après les propriétaires de véhicules ESC). On s'attendrait à ce que les conducteurs des véhicules munis d'un système ESC aient des attitudes différentes à l'égard des véhicules en général et de la sécurité en particulier étant donné qu'ils forment un très petit groupe et un groupe unique. En effet, en 2006 et 2007, 772 000 véhicules ayant l'ESC en équipement standard ont été vendus au Canada, ce qui représente moins de 0,004 % des 19,4 millions de voitures immatriculées au Canada⁵.

Un sondage auprès des propriétaires de véhicules munis d'un système ESC donne un bon aperçu du rôle que la technologie joue dans la décision d'achat de certaines personnes de même que des renseignements sur l'effet perçu de l'ESC sur le comportement au volant.

⁵ Information fournie par Transports Canada.

6.1 Points de vue généraux sur les véhicules et sur la sécurité

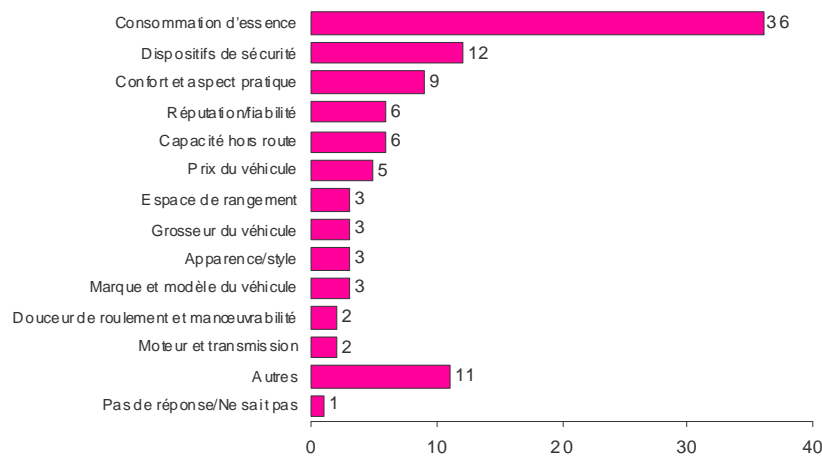
6.1.1 Caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter un nouveau véhicule

Comme la population en général, les conducteurs de véhicules ESC se préoccupent plus de la consommation d'essence que des dispositifs de sécurité. La consommation d'essence est la caractéristique qui influence le plus la décision d'acheter un nouveau véhicule des propriétaires de véhicules ESC (36 %). La sécurité, quoique assez importante pour les propriétaires de véhicules ESC, vient loin au deuxième rang, seulement 12 % des propriétaires de véhicules ESC trouvant qu'elle est la caractéristique la plus importante, suivie par le confort et l'aspect pratique (9 %), la réputation et la fiabilité (6 %), la capacité hors route (6 %).

Après la consommation d'essence, on observe un certain nombre de différences démographiques entre les propriétaires de véhicules ESC, notamment les suivantes :

- les femmes qui possèdent des véhicules munis d'un système ESC sont plus nombreuses que les hommes à considérer que la sécurité est la caractéristique la plus importante (15 % contre 9 %),
- les hommes qui possèdent des véhicules munis d'un système ESC sont plus nombreux que les femmes à baser leur décision d'achat sur le confort et l'aspect pratique (10 % contre 6 %),
- les propriétaires du Québec sont plus nombreux que les propriétaires de la C.-B. à considérer que le confort et l'aspect pratique (11 % contre 5 %), la réputation et la fiabilité (7 % contre 4 %) et l'espace de rangement (5 % contre 1 %) sont les caractéristiques les plus importantes, tandis que les propriétaires de la C.-B. sont plus nombreux que ceux du Québec à considérer que la sécurité est importante (18 % contre 7 %).

Figure 26 – Caractéristique qui influence le plus l'achat d'un nouveau véhicule



Q : Si vous deviez acheter une auto neuve demain, quelle est la caractéristique qui influencerait le plus votre décision d'acheter tel ou tel véhicule?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 14 – Caractéristique qui influence le plus la décision d’acheter un nouveau véhicule selon le sexe et la région

	Ensemble des répondants				
	Total	Sexe		Région	
		Hommes	Femmes	Québec	C.-B.
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(740) %	(277) %	(666) %	(351) %
Caractéristique la plus importante					
Consommation d'essence	36	35	38	37	36
Caractéristiques de sécurité qui sont disponibles pour l'auto	12	9	15	7	18
Confort et aspect pratique	9	10	6	11	5
Réputation/fiabilité	6	7	5	7	4
Capacité hors route	6	6	5	6	5
Prix du véhicule	5	6	3	6	4
Espace de rangement	3	3	4	5	1
Grosesse du véhicule	3	3	4	3	4
Apparence/style	3	2	4	2	4
Marque et modèle du véhicule	3	3	4	3	3
Douceur de roulement et conduite	2	2	2	2	2
Moteur et transmission	2	2	2	1	3
Performance	1	2	*	1	2
Petits extras (système de son, GPS)	1	1	1	*	2
Qualité	1	1	*	1	1
Nombre de positions des sièges	1	*	1	1	1
Garantie/service	1	1	0	1	0
Hybride	1	0	1	*	1
Polyvalent	1	1	*	1	1
Écologique/faible consommation d'essence	1	*	1	1	*
Vitesse et puissance du véhicule	1	1	0	1	1
Capacité de remorquage	1	1	0	*	1
Autres	3	3	3	3	3
Pas de réponse/Ne sait pas	1	2	1	1	2

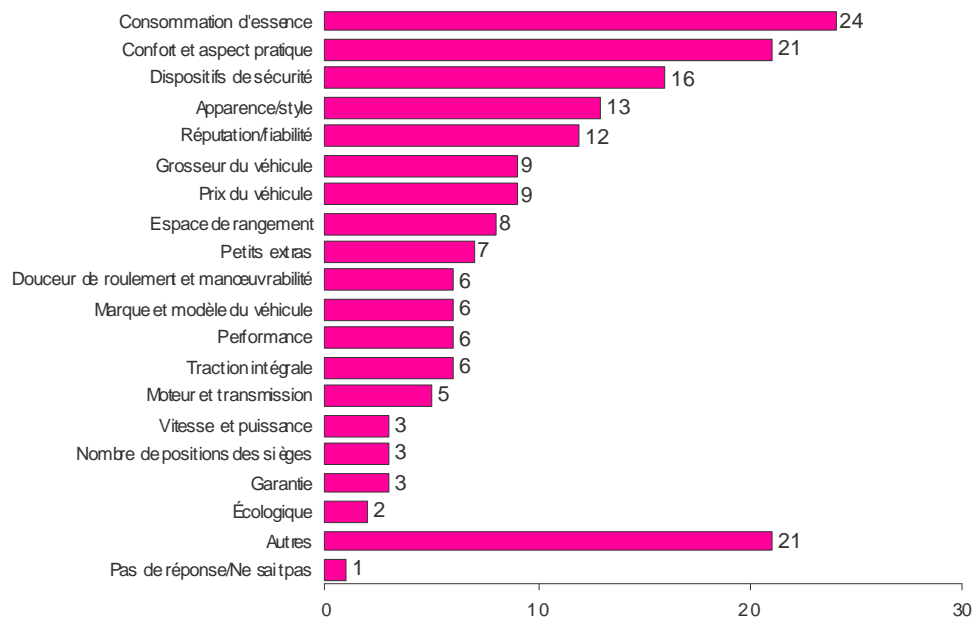
* Moins de 0,5 %

6.1.2 Autres caractéristiques importantes dans l'achat d'un nouveau véhicule

La consommation d'essence est la caractéristique que les propriétaires de véhicules ESC trouvent la plus importante lorsqu'ils songent à acheter un nouveau véhicule, mais elle aussi la caractéristique la plus importante parmi les autres caractéristiques, près d'un quart de tous les propriétaires de véhicules ESC (24 %) mentionnant son importance. Par conséquent, plus de 60 % des conducteurs de véhicules ESC trouvent que la consommation d'essence est importante (une des deux premières caractéristiques mentionnées). De même, un quart des conducteurs de véhicules ESC trouvent que la sécurité est importante (12 % indiquent qu'elle est la caractéristique la plus importante et 16 %, qu'elle est la caractéristique la plus importante parmi les autres caractéristiques).

Au nombre des autres caractéristiques que les propriétaires de véhicules ESC croient importantes dans les nouveaux véhicules, mentionnons le confort et l'aspect pratique (21 %), l'apparence et le style (13 %) et la réputation et la fiabilité (12 %).

Figure 27 – Autres caractéristiques importantes



Q : Quelles autres caractéristiques seraient importantes pour vous?
 Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

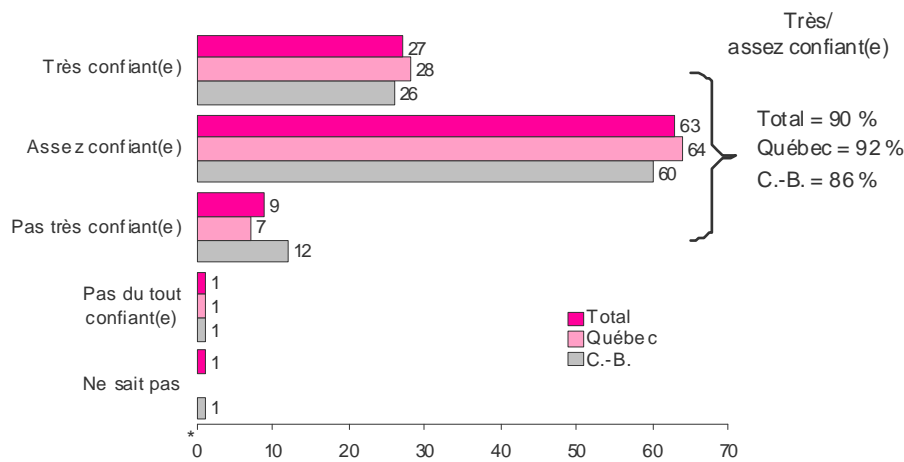
2008 TNS Canadian Facts

6.1.3 Niveau de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada

Les propriétaires de véhicules ESC ont aussi confiance que le reste des répondants du Canada dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada (90 % et 91 % respectivement).

- Les propriétaires de véhicules ESC du Québec sont un peu plus confiants que ceux de la C.-B. (92 % contre 86 %).
- Les propriétaires qui ont remarqué des changements à long terme (c'est-à-dire des changements qui subsistent) dans leur conduite depuis qu'ils ont commencé à conduire leur véhicule actuel ont aussi plus confiance dans la sécurité des véhicules que les propriétaires qui ont remarqué des changements qui ont duré moins longtemps dans leur conduite (95 % contre 77 %).

Figure 28 – Degré de confiance dans la sécurité des véhicules qui circulent sur les routes du Canada



* Moins de 0,5 %

Q: Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les véhicules qui circulent sur les routes du Canada actuellement sont sécuritaires?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017) / propriétaires de véhicules ESC du Québec (n = 666) / propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. (n = 351)

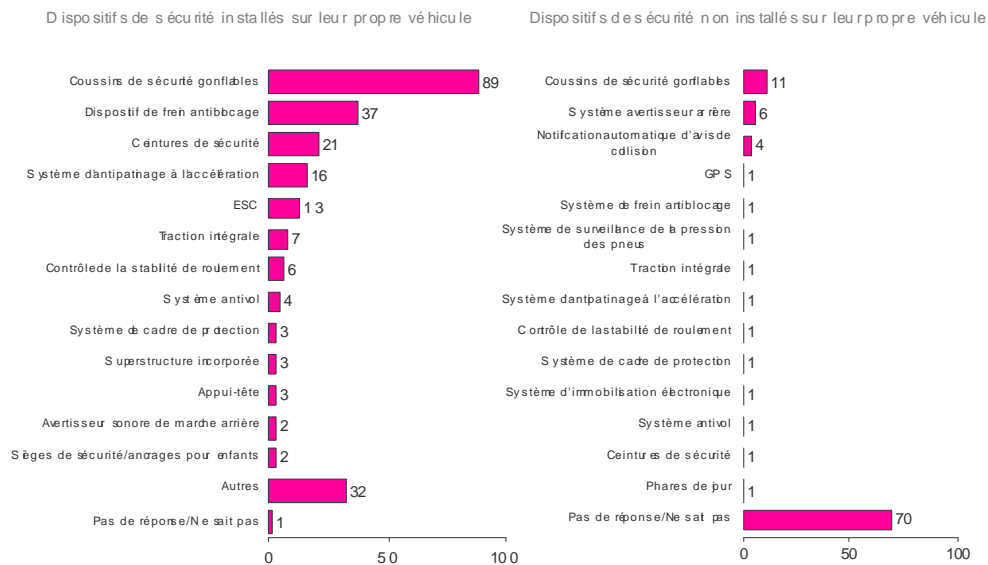
20 08 TNS Canadian Facts

6.1.4 Dispositifs de sécurité

6.1.4.1 Dispositifs de sécurité installés, d'après les répondants, sur leur propre véhicule

L'ESC n'est pas un dispositif de sécurité qui « vient spontanément à l'esprit », même pas chez les personnes qui possèdent des véhicules munis de cette technologie. Seulement 13 % des propriétaires de véhicules ESC considèrent spontanément que l'ESC est un dispositif de sécurité sur leur véhicule. Comme la population en général, les coussins de sécurité gonflables (89 %), les dispositifs de frein antiblocage ABS (37 %) et les ceintures de sécurité (21 %) sont les trois dispositifs mentionnés le plus souvent comme étant des caractéristiques qui rehaussent la sécurité des véhicules.

Figure 29 – Dispositifs de sécurité



Q : Quels dispositifs de sécurité avez-vous sur votre propre véhicule?

Q : Pouvez-vous penser à des dispositifs de sécurité qui ne sont pas sur votre véhicule?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 15 – Dispositifs de sécurité installés, d’après les répondants, sur leur propre véhicule selon la région et l’âge

	Ensemble des répondants					
	Total	Région		Âge		
		Québec	C.-B.	16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(666) %	(351) %	(92)* %	(480) %	(445) %
Dispositifs de sécurité						
Coussins de sécurité gonflables (devant/sur les côtés)	89	88	91	95	91	82
Dispositif de frein antiblocage (ABS)	37	34	42	37	39	33
Ceintures de sécurité	21	21	22	17	19	28
Système d'antipatinage à l'accélération (TCS)	16	17	15	17	17	14
Système électronique de contrôle de la stabilité (ESC)	13	12	14	11	14	12
Traction intégrale	7	7	8	4	8	8
Contrôle de la stabilité de roulement (RSC)	6	4	8	7	6	4
Système antivol/Système d'immobilisation électronique	4	6	1	3	4	5
Système de cadre de protection (ROPS)	3	2	4	5	2	4
Superstructure incorporée / arceau de sécurité	3	3	3	5	2	3
Appui-tête	3	2	3	3	2	2
Avertisseur sonore de marche arrière	2	1	5	3	1	4
Sièges de sécurité/ancrages pour enfants	2	1	3	5	2	1
Barres de renforcement	2	2	1	2	2	1
Notification automatique d'avis de collision (On-Star)	2	3	0	1	1	3
Phares de jour	2	1	3	1	2	2
Anti-démarrreur	1	2	0	2	1	2
Prétendeurs de ceinture côté boucle	1	1	1	2	1	1
Système antipatinage	1	1	1	1	2	1
Véhicules plus hauts/sièges surélevés	1	1	1	1	1	1
Poutrelles de renforcement des portes latérales/poutrelles de portière antichoc latéral	1	1	1	1	1	2
Pare-chocs plus résistants	1	1	1	0	1	1
Système d'alarme	1	1	1	0	1	1
Portes à verrouillage automatique	1	1	1	0	1	1
Grosesse du véhicule	1	1	1	1	1	1
Bons pneus/pneus d'hiver	1	1	1	0	1	1
Système de protection traumatique (WHIPS)	1	1	1	0	1	1
Ne sait pas	1	1	1	1	0	2

- Tous les dispositifs mentionnés ne sont pas indiqués – voir les tableaux détaillés pour une liste complète.

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

6.1.4.2 Dispositifs de sécurité non installés, d'après les répondants, sur leur propre véhicule

Comme la plupart des Canadiens, la plupart des propriétaires de véhicules ESC (70 %) ne peuvent mentionner aucun dispositif de sécurité disponible sur les autres véhicules qui n'est pas installé sur leur propre véhicule. Un petit pourcentage (11 %) indique un certain type de coussins de sécurité gonflables (habituellement ceux sur les côtés) et un pourcentage encore plus petit (6 %) indique un système avertisseur arrière ou la notification automatique d'avis de collision (4 %).

Tableau 16 – Dispositifs de sécurité installés sur les autres véhicules qui ne le sont pas sur leur propre véhicule selon l'année du véhicule

	Ensemble des répondants au courant de dispositifs de sécurité qui ne sont pas sur leur propre véhicule			
	Année du véhicule			
	Total	2008	2007	2006
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 003) %	(286) %	(412) %	(249) %
Dispositif de sécurité non installé sur leur propre véhicule				
Coussins de sécurité gonflables (devant/sur les côtés)	11	4	11	15
Système avertisseur arrière	6	5	7	5
Notification automatique d'avis de collision (On Star)	4	3	4	3
GPS	1	2	1	*
Dispositif de frein antiblocage (ABS)	1	1	1	2
Système de surveillance de la pression des pneus	1	1	*	1
Traction intégrale	1	1	1	1
Système d'antipatinage à l'accélération	1	0	1	2
Contrôle de stabilité antiretourneement	1	*	1	1
Système de cadre de protection (ROPS)	1	*	2	1
Système antivol/Système d'immobilisation électronique	1	1	1	1
Système de contrôle électronique de la stabilité	1	0	1	1
Ceintures de sécurité	1	1	1	1
Phares de jour	1	0	1	1
Aucune réponse/Ne sait pas	70	77	67	68

- Tous les dispositifs mentionnés ne sont pas indiqués – voir les tableaux détaillés pour une liste complète.

* Moins de 0,5 %

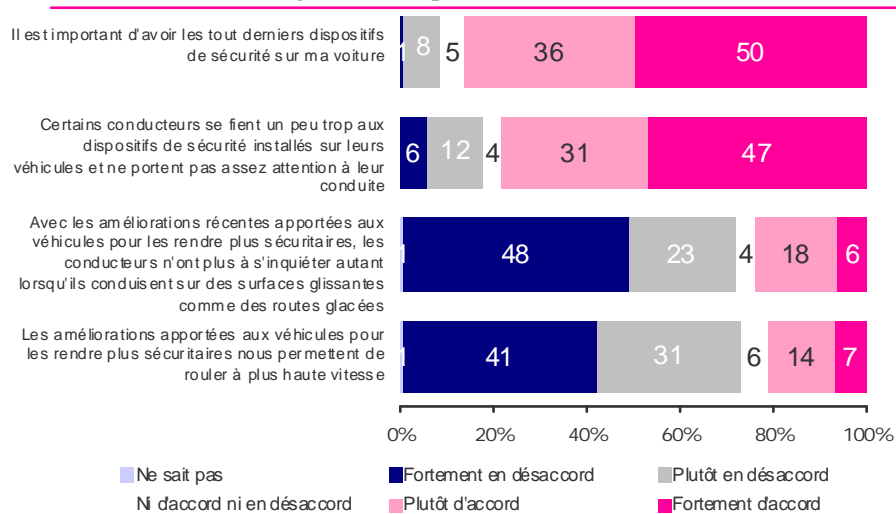
6.1.5 Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules

Les propriétaires de véhicules ESC ont à peu près les mêmes attitudes à l'égard de la sécurité des véhicules que les autres Canadiens. Peu de propriétaires de véhicules ESC croient que les dispositifs de sécurité influencent la conduite (22-24 %), bien que bon nombre (78 %) croient que les conducteurs se fient trop aux caractéristiques de sécurité sur les véhicules. Plus précisément, 72 % ne croient pas que les améliorations apportées à la sécurité permettent de conduire à plus haute vitesse, et 71 % ne croient pas qu'elles influencent la conduite lorsque les surfaces sont glissantes comme des routes glacées.

Il existe des différences démographiques en ce qui concerne les attitudes des propriétaires de véhicules ESC à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité. Par exemple :

- les propriétaires de la C.-B. sont plus nombreux que les propriétaires du Québec à croire qu'il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur leur voiture (89 % contre 83 %) et à croire que les améliorations apportées à la sécurité des véhicules permettent de conduire à plus haute vitesse (29 % contre 17 %),
- ceux de 55 ans et plus sont plus nombreux que les conducteurs plus jeunes à croire que les améliorations apportées à la sécurité des véhicules signifient que les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes ou des routes glacées (30 % contre 20-22 %).

Figure 30 – Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules



Q : Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet des dispositifs de sécurité dans les véhicules. Veuillez m'indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque énoncé.

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 17 – Attitudes à l'égard des améliorations apportées à la sécurité des véhicules et à l'égard des dispositifs de sécurité des véhicules selon la région, le sexe et l'âge

Ensemble des répondants								
	Région			Sexe		Âge		
	Total	Québec	C.-B.	Hommes	Femmes	16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(666) %	(351) %	(710) %	(277) %	(92)* %	(480) %	(445) %
% Fortement d'accord/plutôt d'accord								
Il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur ma voiture.	86	83	89	85	88	78	86	89
Certains conducteurs se fient un peu trop aux dispositifs de sécurité installés sur leurs véhicules et ne portent pas assez attention à leur conduite.	78	77	80	77	80	81	77	78
Avec les améliorations récentes apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires, les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes comme des routes glacées.	24	25	22	25	22	20	22	30
Les améliorations apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires nous permettent de rouler à plus haute vitesse.	22	17	29	26	14	25	20	23

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

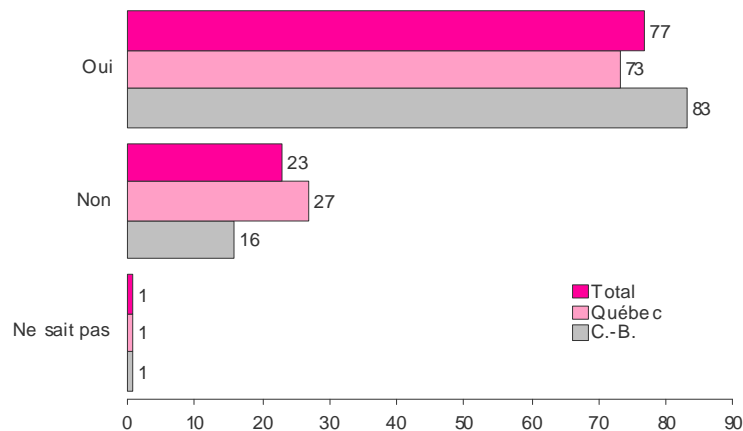
6.2 Contrôle électronique de la stabilité (ESC)

6.2.1 Connaissance de l'ESC

Les propriétaires de véhicules ESC sont deux fois plus nombreux à être au courant de la technologie ESC (77 %) que la population en général (39 %). Cela dit, près d'un quart des propriétaires de véhicules ESC ne connaissent pas cette technologie de sécurité importante qui est installée sur leur véhicule. Le manque de connaissance de la technologie pourrait être attribuable à la confusion qui règne dans le marché (des entreprises différentes utilisent des noms différents et des explications différentes pour l'ESC) ou à la nature même du processus d'achat⁶.

- Fait intéressant, les propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. (83 %) connaissent plus la technologie ESC que ceux du Québec (73 %).
- Les hommes qui possèdent des véhicules munis d'un système ESC (84 %) connaissent plus la technologie ESC que les femmes qui possèdent des véhicules munis de la technologie ESC (64 %).
- Les propriétaires de véhicules ESC plus âgés (35 ans et plus) connaissent moins la technologie que les propriétaires plus jeunes (moins de 35 ans) (85 % contre 74-76 %).

Figure 31 – Connaissance de la technologie ESC



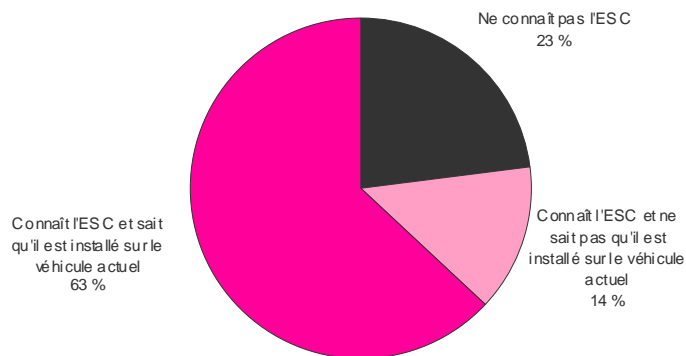
Q : Avant aujourd'hui, avez-vous entendu parler de cette technologie (technologie ESC)?
 Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017) / propriétaires de véhicules ESC du Québec (n = 666) / propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. (n = 351)
 2008 TNS Canadian Facts

⁶ Le propriétaire de la voiture d'après l'immatriculation était la personne invitée à participer au sondage, mais il se peut que l'acheteur de la voiture soit une autre personne.

6.2.2 Propriété de véhicules munis de l'ESC

Seulement 63 % des propriétaires de véhicules ESC savent que leur véhicule est muni d'un système ESC. Même s'il est intéressant de constater qu'un pourcentage important des propriétaires de véhicules ESC ne savent pas que la technologie est installée sur leur véhicule, une condition préalable pour le savoir est d'être au courant que la technologie existe en général. Or, comme nous l'avons déjà dit, 23 % ne savent pas du tout que la technologie existe. Lorsque nous enlevons les personnes qui ne connaissent pas la technologie de l'échantillon, le pourcentage des personnes qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule actuel quel qu'il soit passe à 84 %.

Figure 32 – Connaissance du fait que l'ESC est installé

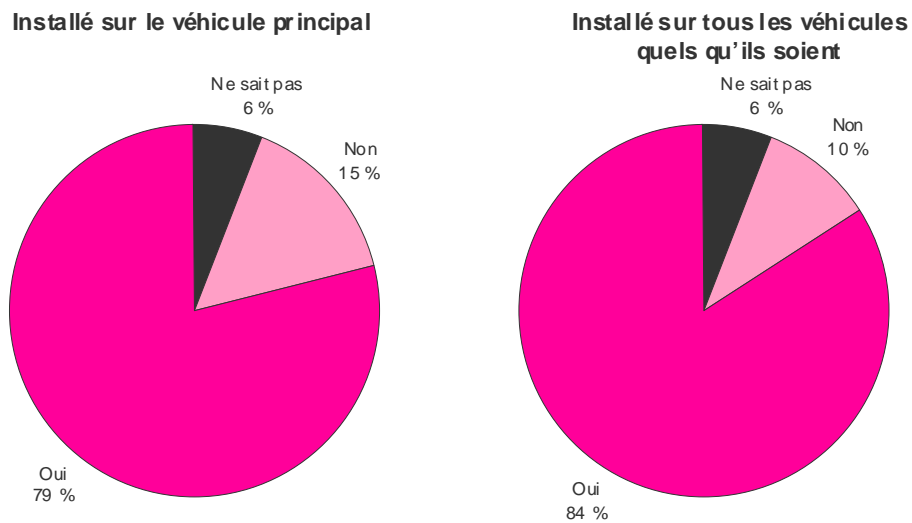


Q : Le système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est-il présentement installé sur le véhicule principal que vous possédez et conduisez?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n=1 017)

20 08 TNS Canadian Facts

Figure 33 – Connaissance du fait que l’ESC est installé parmi ceux qui connaissent la technologie ESC



Q : Le système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est-il présentement installé sur le véhicule principal que vous possédez et conduisez?

Q : Avez-vous, dans votre ménage, des véhicules qui sont munis d'un système électronique de stabilisation (ESC)?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui connaissent la technologie ESC (n = 650)

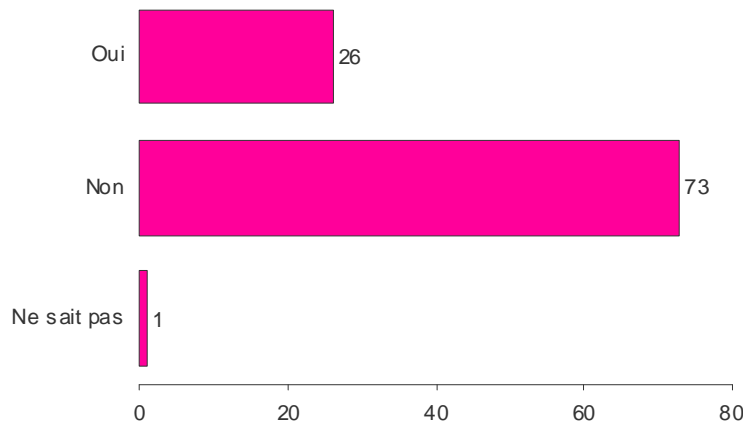
20 08 TNS Canadian Facts

6.2.3 ESC et achat

Les propriétaires de véhicules ESC qui savent que leur véhicule est muni de la technologie ont recherché expressément, dans une proportion d'un sur quatre (26 %), un véhicule équipé de cette technologie. La technologie a donc été importante pour une minorité seulement des acheteurs d'automobiles.

Les hommes (29 %) et les Canadiens plus âgés (34 % des 55 ans et plus) sont plus nombreux à rechercher expressément un véhicule muni d'un système ESC que les femmes (18 %) et que les Canadiens plus jeunes (20-24 %).

Figure 34 – ESC et achat



Q : Lorsque vous songiez à acheter votre présent véhicule, recherchiez-vous spécifiquement un véhicule équipé d'un contrôle électronique de la stabilité ou de la technologie ESC?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n= 642)

© 2008 TNS Canadian Facts

Tableau 18 – ESC et achat selon le sexe et l'âge

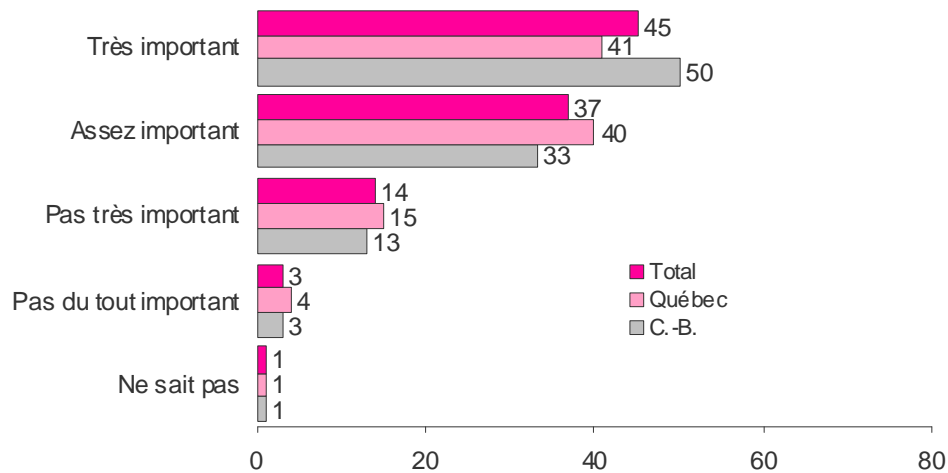
	Ensemble des répondants					
	Total	Sexe		Âge		
		Hommes	Femmes	16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(710) %	(277) %	(92)* %	(480) %	(445) %
A recherché spécifiquement un véhicule équipé d'un système ESC lorsqu'il a acheté son dernier véhicule						
Oui	26	29	18	20	24	34
Non	73	71	80	79	76	65
Ne sait pas	1	0	2	1	0	1

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

6.2.4 Importance de l'ESC sur le prochain véhicule

La technologie peut gagner beaucoup en popularité si on en juge d'après l'importance qu'on lui accorde. Quatre propriétaires de véhicules ESC sur cinq croient qu'il est important de faire installer la technologie ESC sur leur prochain véhicule, ce qui comprend ceux qui savent que cette technologie est installée sur leur véhicule et ceux qui ne le savent pas. Les propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. sont plus nombreux (50 %) que ceux du Québec (41 %) à la trouver *très* importante.

Figure 35 – Importance de faire installer la technologie ESC sur le prochain véhicule



Q : Dans quelle mesure serait-il important de faire installer la technologie ESC sur votre prochain véhicule?
 Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017) / propriétaires de véhicules ESC du Québec (n = 666) / propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. (n = 351)

2008 TNS Caradân Facts

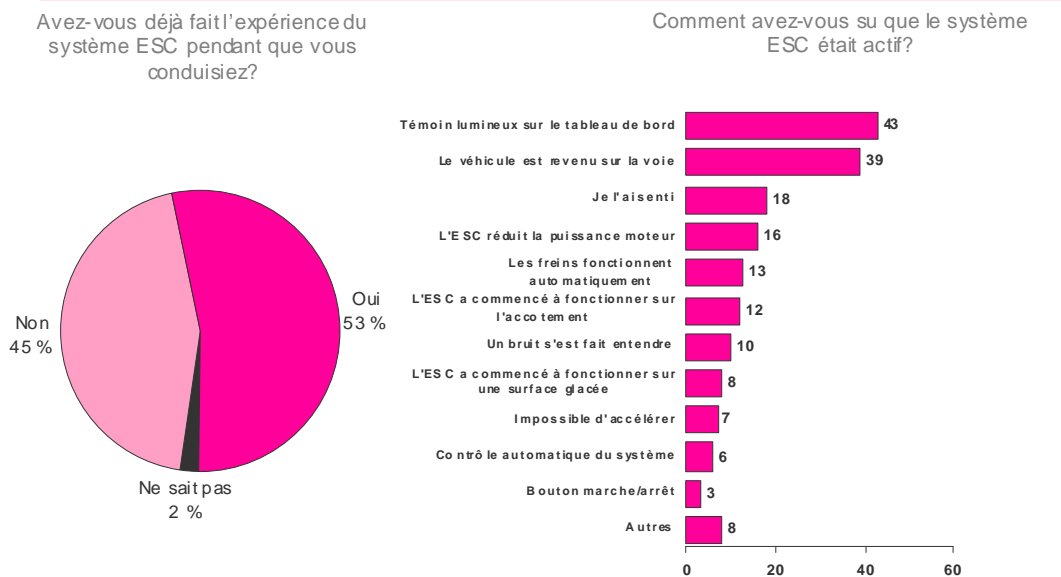
6.2.5 Expérience de l'ESC pendant la conduite

Cinquante-trois pour cent des propriétaires qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule ont fait l'expérience de la technologie pendant qu'ils conduisaient. Les propriétaires du Québec qui savent que l'ESC est installé ont fait l'expérience de la technologie plus souvent que leurs homologues de la C.-B. (60 % contre 45 %).

Parmi les indications qui montrent que l'ESC a été activé mentionnées le plus souvent figurent les suivantes :

- un témoin lumineux s'est allumé sur le tableau de bord ou un bruit indiquant que le système était activé s'est fait entendre (43 %),
- le véhicule est revenu sur la voie (39 %),
- le conducteur pouvait le « sentir » (18 %),
- la puissance moteur a été réduite (16 %),
- les freins ont embarqué automatiquement (13 %).

Figure 36 – Expérience de l'ESC pendant la conduite



Q : Avez-vous déjà fait l'expérience du système ESC pendant que vous conduisiez?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 642)

Q : Comment savez-vous que le système était actif?

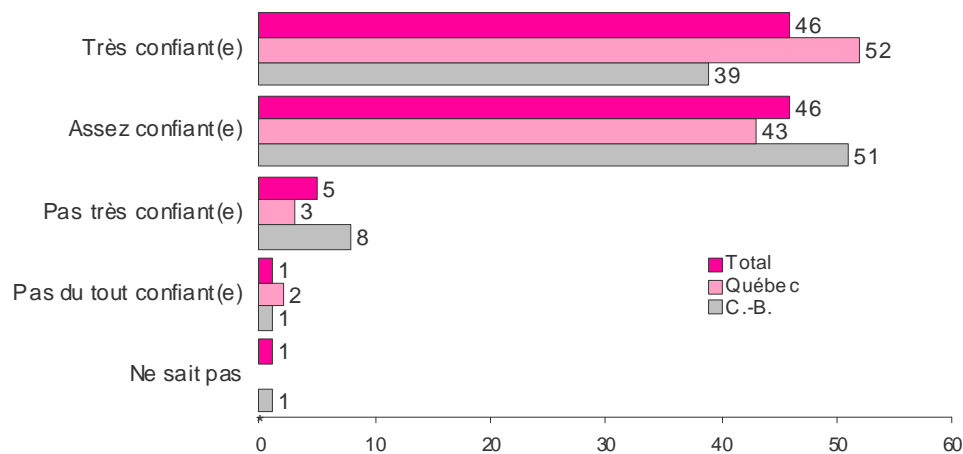
Base : Ensemble des propriétaires qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule et qui en ont fait l'expérience (n=341)

2008TNS Canadian Facts

6.2.6 Confiance dans la technologie ESC

Presque tous les conducteurs (90 %) qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule sont persuadés qu'elle fonctionnera en situation d'urgence. Le degré de confiance est plus élevé au Québec qu'en C.-B. (52 % contre 39 % de répondants qui ont indiqué qu'ils étaient très confiants).

Figure 37 – Confiance dans la technologie ESC



* Moins de 0,5 %

Q : Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que votre système électronique de stabilisation fonctionnerait en situation d'urgence?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 642) / Québec (n = 407) / C.-B. (n = 235)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 19 – Confiance dans la technologie ESC selon l'âge

	Propriétaires de véhicules ESC			
	Total	âge		
		16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(642) %	(68)* %	(301) %	(273) %
Degré de confiance				
Très confiant(e)	46	43	46	50
Assez confiant(e)	46	48	47	43
Pas très confiant(e)	5	8	5	4
Pas du tout confiant(e)	1	1	1	1
Ne sait pas	1	0	1	1

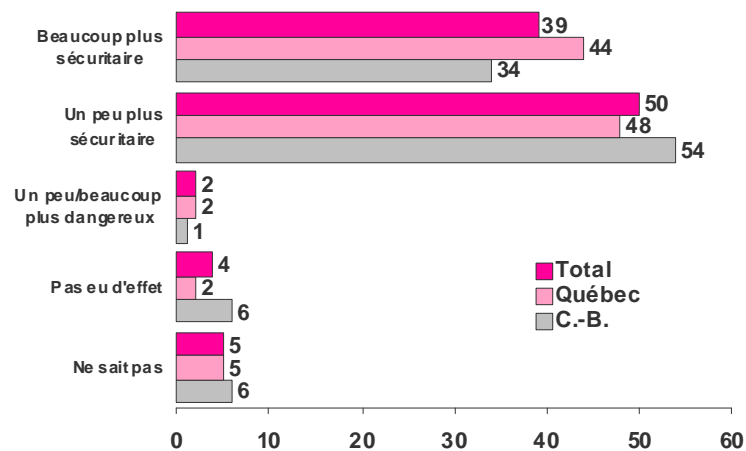
* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

6.3 Attitudes à l'égard de l'ESC et de la sécurité

6.3.1 Effet de l'ESC sur la conduite

La plupart des propriétaires de véhicules ESC qui savent que leur véhicule est muni d'un système ESC croient que la technologie ESC a rendu leur véhicule plus sécuritaire à conduire (89 %). Fait intéressant, ceux du Québec (44 %) sont plus nombreux que ceux de la C.-B. (34 %) à croire que l'ESC rend leur véhicule « beaucoup plus sécuritaire » à conduire.

Figure 38 – Mesure dans laquelle l'ESC a rendu la conduite plus sécuritaire ou plus dangereuse



Q : Dans l'ensemble, diriez-vous que la technologie ESC installée sur votre véhicule l'a rendu beaucoup plus sécuritaire à conduire, un peu plus sécuritaire à conduire, un peu plus dangereux à conduire ou beaucoup plus dangereux à conduire ?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que le système ESC est installé sur leur véhicule (n = 642) / Québec (n = 407) / C.-B. (n = 235)

2008 TNS Canadian Facts

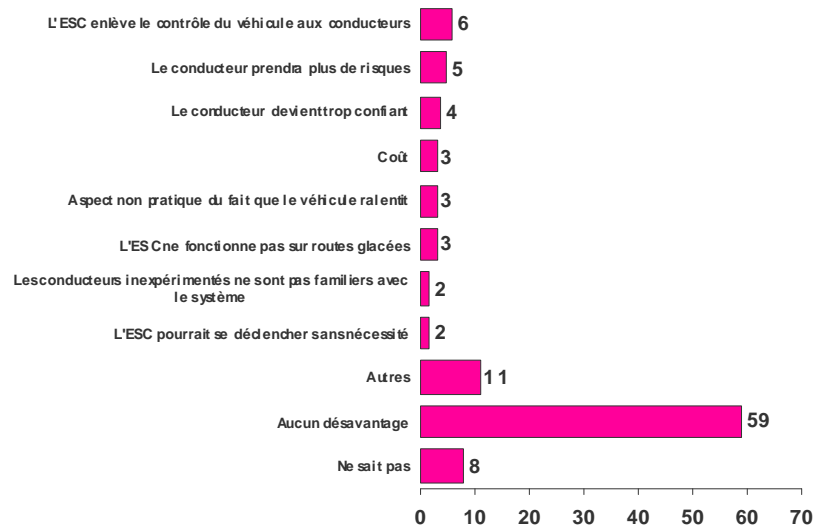
6.3.2 Désavantages de l'ESC

Plus de deux conducteurs de véhicules ESC sur cinq (41 %) qui savent que la technologie est installée sur leur véhicule croient qu'il y a des désavantages à avoir l'ESC.

Les désavantages mentionnés le plus souvent incluent les suivants :

- l'ESC enlève le contrôle du véhicule aux conducteurs (6 %),
- le conducteur prend plus de risques (5 %),
- le conducteur devient trop confiant (4 %).

Figure 39 – Désavantages de l'ESC selon les conducteurs qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule



Q : Y a-t-il des désavantages à avoir la technologie ESC? Si oui, lesquels?

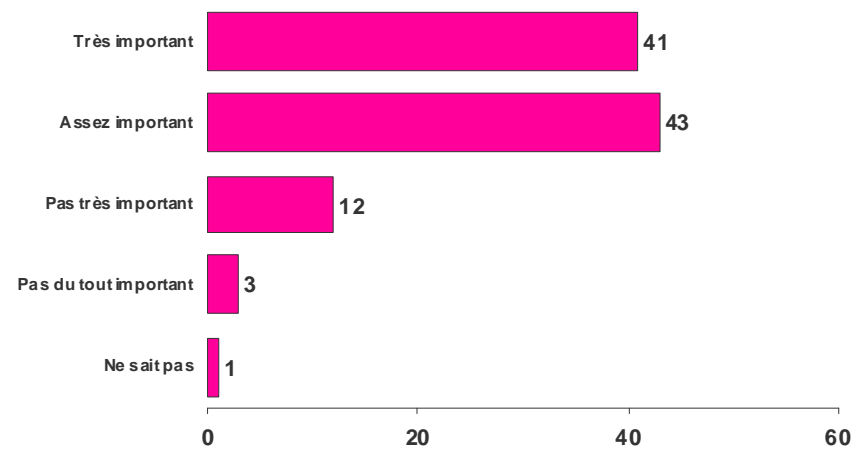
Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 642)

© 2008 TNS Canadian Facts

6.3.3 Importance de l'ESC comme équipement standard

Les conducteurs de véhicules ESC sont plus nombreux que les autres Canadiens (84 % contre 67 %) à croire qu'il est important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les véhicules.

Figure 40 – Importance de l'ESC comme équipement standard



Q : Dans quelle mesure trouvez-vous qu'il est important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada de nos jours?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

2008 TNS Canadian Facts

6.3.4 Effet de l'ESC sur le comportement des gens au volant

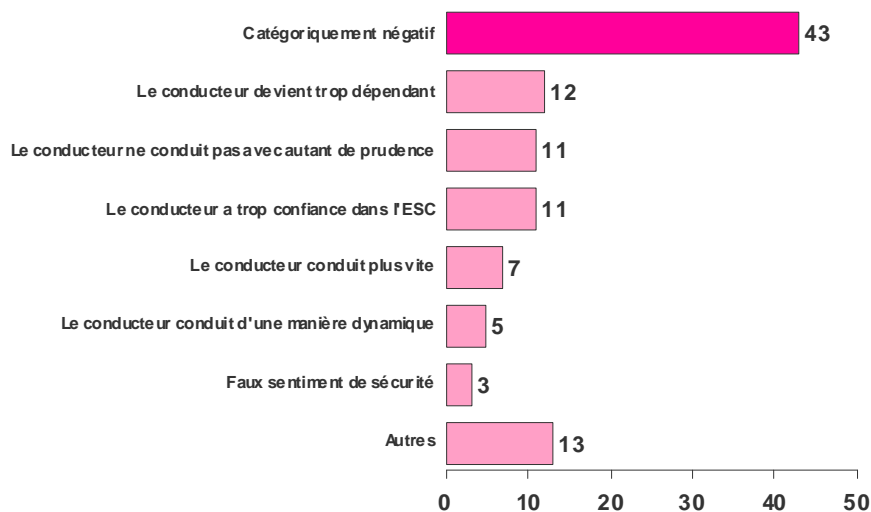
Les conducteurs de véhicules ESC sont moins nombreux que la population en général à croire que l'ESC aura des effets négatifs sur le comportement des gens au volant (43 % contre 59 %) et plus nombreux à croire qu'il aura des effets positifs (42 % contre 34 %). Il y a à peu près autant de propriétaires de véhicules ESC qui croient que l'ESC aura des effets négatifs (43 %) sur les conducteurs que de propriétaires qui croient que l'ESC aura des effets positifs (42 %).

6.3.4.1 Effet négatif

Les effets négatifs qui préoccupent les propriétaires de véhicules ESC sont à peu près les mêmes que ceux qui préoccupent la population en général et sont surtout liés au fait que les conducteurs en viennent à faire trop confiance à l'ESC. Au nombre des préoccupations, mentionnons les suivantes :

- les conducteurs deviennent trop dépendants du système (12 %),
- les conducteurs ne conduisent plus avec autant de prudence (11 %),
- les conducteurs font trop confiance au système ESC (11 %),
- vitesse accrue au volant (7 %).

Figure 41 – Effet négatif de l'ESC



Q : Selon vous, quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait-elle sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général ? Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue sur ce sujet, qu'il soit positif ou négatif.
Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

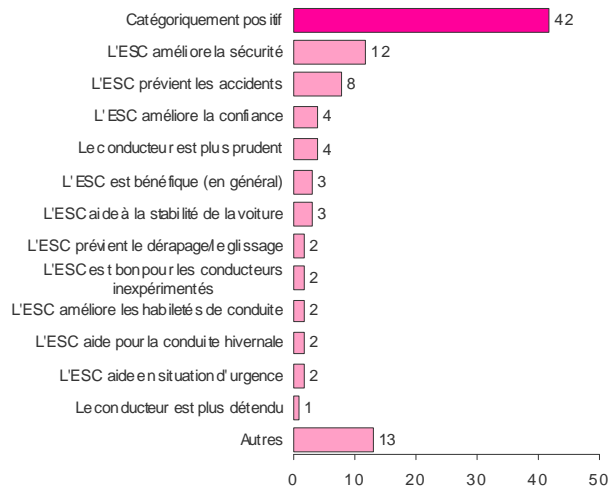
2008 TNS Canadian Facts

6.3.4.2 Effet positif

Les effets positifs de l'ESC sur le comportement au volant indiqués par les propriétaires de véhicules ESC sont aussi à peu près les mêmes que ceux indiqués par la population en général et incluent les suivants :

- sécurité accrue (12 %),
- prévention des accidents (8 %),
- confiance accrue des conducteurs (4 %),
- prudence accrue des conducteurs (4 %),
- stabilité accrue du véhicule (3 %),
- prévention du glissement et du dérapage (2 %).

Figure 42 – Effet positif de l'ESC



Q : Selon vous, quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait-elle sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général? Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue sur ce sujet, qu'il soit positif ou négatif.
Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

© 2008 TNS Canadian Facts

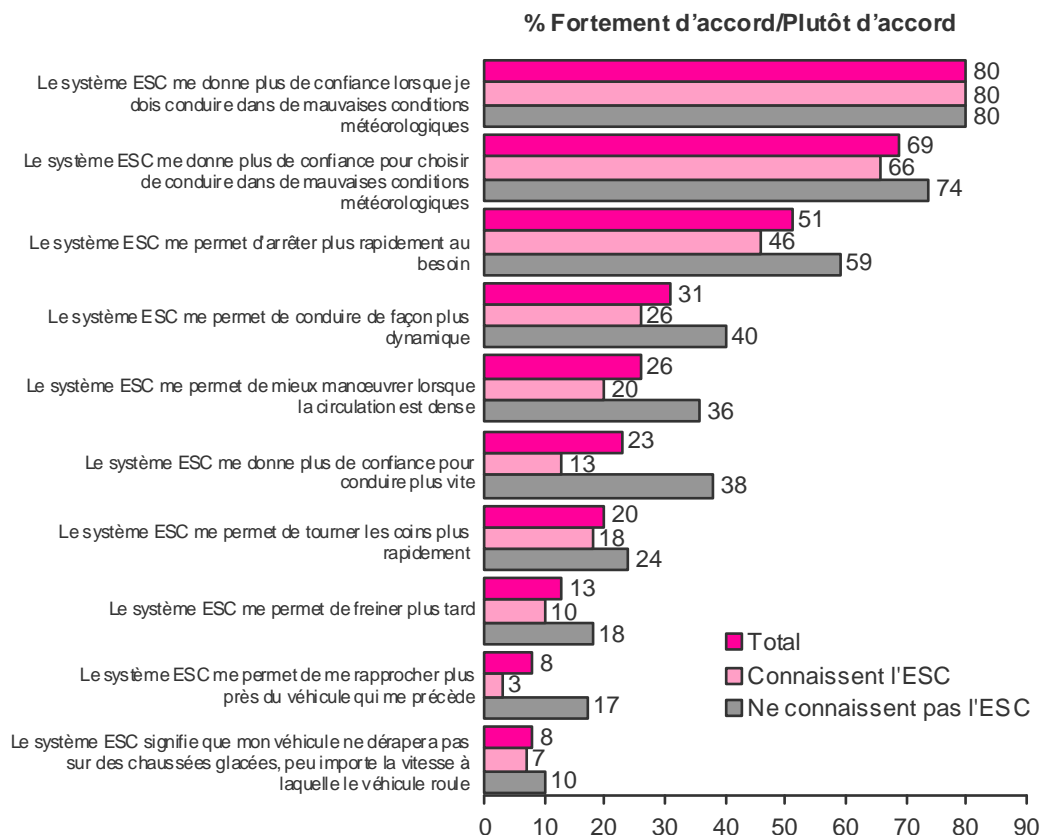
6.3.5 Effets de l'ESC

Dans l'ensemble, les propriétaires de véhicules ESC connaissent plus et comprennent mieux la technologie ESC et les avantages qu'elle procure que la population en général. Bien entendu, ceux qui ne savent pas que la technologie est installée sur leur véhicule ressemblent plus à la population en général en ce qui concerne leur compréhension de la technologie.

En particulier, les propriétaires de véhicules ESC croient que l'ESC donnera plus de confiance aux conducteurs. Cela vaut pour les propriétaires qui savent que la technologie est installée sur leur véhicule et aussi, dans une mesure moindre, pour ceux qui ne le savent pas. Le degré de confiance est particulièrement élevé pour ce qui est de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques (80 %) et un peu moins pour ce qui est de *choisir* de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques (69 %). Fait intéressant, seulement un quart croient que la technologie donne confiance aux conducteurs lorsqu'il s'agit de conduire à plus grande vitesse comparativement à 53 % de la population en général.

On observe aussi une certaine confusion chez les propriétaires de véhicules ESC, quoique à un degré moindre que dans la population en général, pour ce qui est de ce que la technologie offre. Des propriétaires croient que l'ESC leur permettra de mieux manœuvrer lorsque la circulation est dense (26 %), de freiner plus tard (13 %), de ne pas déraiper ou de ne pas glisser sur des chaussées glacées peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule (8 %) et de se rapprocher du véhicule qui les précède (8 %). Fait intéressant et particulièrement préoccupant, un très gros pourcentage des propriétaires de véhicules ESC croient aussi que l'ESC leur permettra de freiner plus rapidement au besoin (51 % des propriétaires de véhicules ESC). De plus, un certain nombre de conducteurs croient que l'ESC permet de conduire d'une manière plus dynamique (31 %) et de tourner les coins plus rapidement (20 %). Il importe de noter que s'il est vrai que l'ESC peut améliorer la capacité des véhicules de tourner les coins plus rapidement, il ne permet pas aux conducteurs de tourner les coins plus rapidement qu'il est recommandé. S'il est vrai que l'ESC donne réellement au véhicule une plus grande stabilité dans les coins, le fait que des conducteurs endossent ce dernier énoncé porte à croire à un risque accru d'adaptation comportementale. L'ESC ne permettra pas à un véhicule de demeurer stable dans les coins si les limites physiques de la situation ne le permettent pas.

Figure 43 – Attitudes à l'égard des effets de l'ESC



Q : Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017) / Ensemble des propriétaires qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 642) / Ensemble des propriétaires qui ne savent pas que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 375)

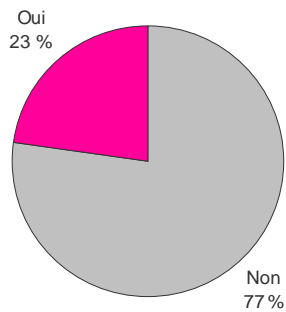
2008 TNS Canadian Facts

6.3.6 Changements dans la conduite

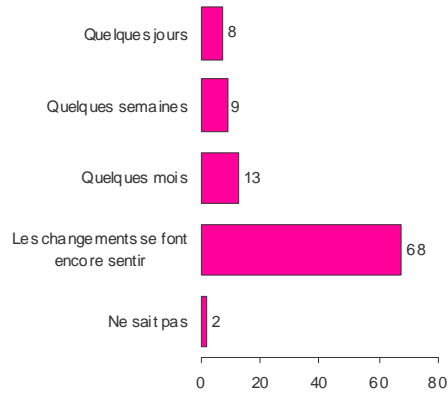
Près d'un quart (23 %) des propriétaires de véhicules ESC qui savent que leur véhicule est muni de la technologie ont remarqué des changements dans leur comportement au volant depuis qu'ils ont commencé à conduire le véhicule. La plupart de ceux qui ont remarqué des changements dans leur comportement au volant ont indiqué des changements à long terme (68 %), et peu ont indiqué des changements de courte durée (30 %).

Figure 44 – Changements dans la conduite

Changements remarquables dans le comportement au volant



Durée des changements



Q : Avez-vous remarqué des changements dans votre conduite lorsque vous avez commencé à conduire votre véhicule actuel?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC qui savent que l'ESC est installé sur leur véhicule (n = 642)

Q : Combien de temps ces changements dans votre façon de conduire ont-ils duré?

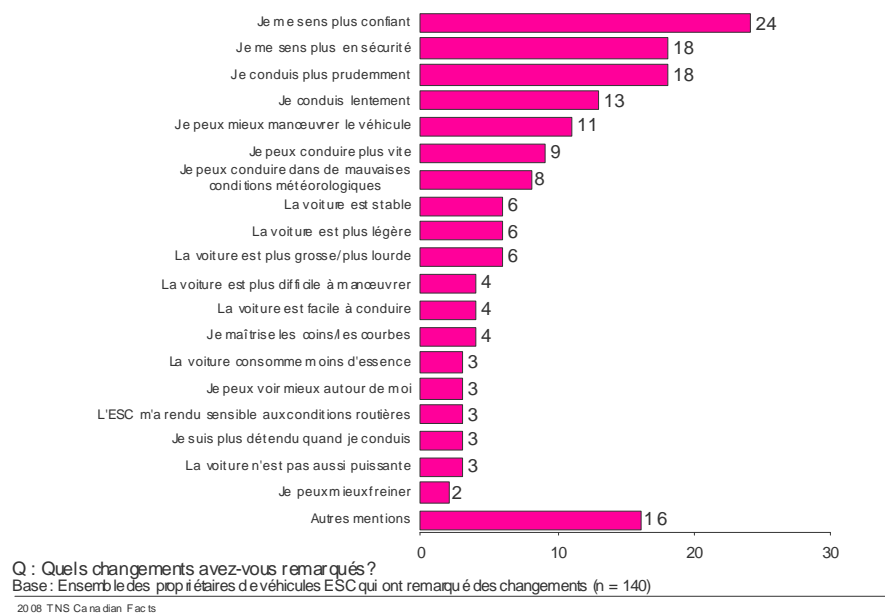
Base : Ensemble des conducteurs de véhicules ESC qui ont remarqué des changements (n = 140)

2008 TNS Canadian Facts

Les propriétaires de véhicules ESC qui savaient que leur véhicule était muni d'un système ESC ont mentionné des changements comportementaux positifs ou négatifs, y compris les suivants :

- je me sens plus confiant (24 %),
- je me sens plus en sécurité (18 %),
- je conduis plus prudemment (18 %),
- je conduis à moins haute vitesse (13 %),
- je peux mieux manœuvrer le véhicule (11 %),
- je conduis à plus haute vitesse (9 %),
- je suis capable de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques (8 %).

Figure 45 – Changements remarquables dans le comportement au volant

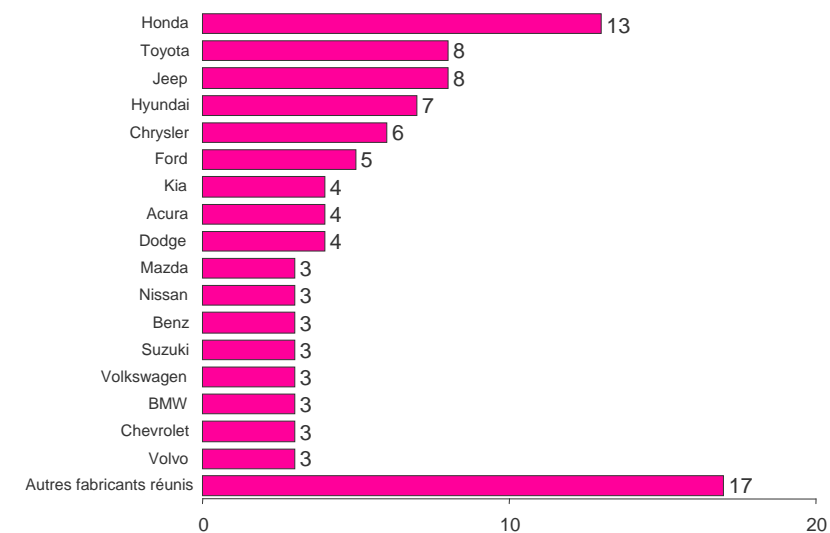


6.4 Propriété du véhicule, modèle du véhicule et achat futur

6.4.1 Fabricant du véhicule

Les propriétaires de véhicules ESC possèdent le plus souvent un véhicule fabriqué par Honda (13 %), Toyota (8 %), Jeep (8 %) et Hyundai (7 %). Les propriétaires de la C.-B. sont plus nombreux que les propriétaires du Québec à posséder une Honda (17 % contre 10 %), tandis que les propriétaires du Québec sont plus nombreux que ceux de la C.-B. à posséder une Jeep (10 % contre 5 %).

Figure 46 – Fabricant du véhicule



Q : Quel est le fabricant de votre véhicule?

Base : Ensemble des propriétaires

2008 TNS Canadian Facts

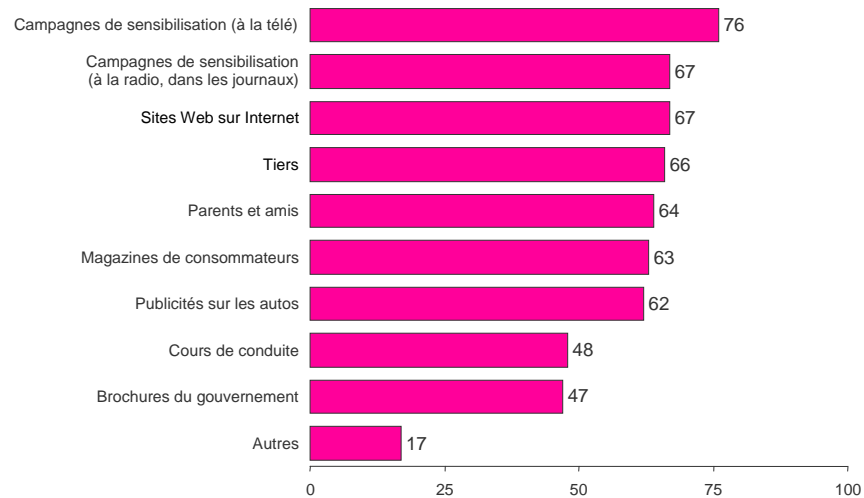
6.4.2 Information sur la sécurité des véhicules

Les campagnes de sensibilisation à la télé (76 %) ou à la radio ou dans les journaux (67 %) représentent la source d'information la plus susceptible d'informer les conducteurs canadiens sur la sécurité de véhicules. Nous pouvons mentionner aussi à ce sujet les sites Web (67 %), les tiers (66 %) et les parents et amis (64 %).

Les sources d'où les conducteurs obtiennent leur information sur la sécurité des véhicules varient beaucoup en fonction des caractéristiques démographiques.

- Les propriétaires du Québec sont plus nombreux que les propriétaires de la C.-B. à obtenir leur information des campagnes de sensibilisation à la télé (78 % contre 72 %), des magazines de consommateurs (67 % contre 56 %) et des cours de conduite (59 % contre 34 %).
- Les jeunes propriétaires (16-34) cherchent plus souvent à obtenir leur information auprès d'amis et de parents que les conducteurs plus âgés (78 % contre 57-64 %).
- Les femmes propriétaires sont plus nombreuses que les hommes à obtenir leur information d'amis et de parents (75 % contre 58 %) et des campagnes de sensibilisation à la télé (81 % contre 72 %).

Figure 47 – Source d'information



Q : Parmi les sources d'information suivantes, quelles sont celles qui sont susceptibles de vous informer sur la sécurité des véhicules?

Base : Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 20 – Information sur la sécurité des véhicules selon la région, le sexe et l'âge

	Ensemble des répondants							
	Total	Région		Sexe		Âge		
		Québec	C.-B.	Hommes	Femmes	16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(666) %	(351) %	(740) %	(277) %	(92)* %	(480) %	(445) %
Source d'information								
Campagnes de sensibilisation (à la télé)	76	78	72	72	81	77	76	74
Campagnes de sensibilisation (à la radio, dans les journaux)	67	67	68	65	71	66	67	69
Sites Web sur Internet	67	66	69	66	70	76	70	58
Tiers	66	71	59	67	65	62	66	70
Parents et amis	64	63	66	58	75	78	64	57
Magazines de consommateurs	63	67	56	65	60	65	64	60
Publicités sur les autos	62	59	64	59	65	68	62	58
Cours de conduite	48	59	34	50	45	54	47	48
Brochures du gouvernement	47	57	32	46	48	40	45	54
Autres	17	20	14	17	17	13	19	16

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

6.4.3 Utilisation du véhicule principal

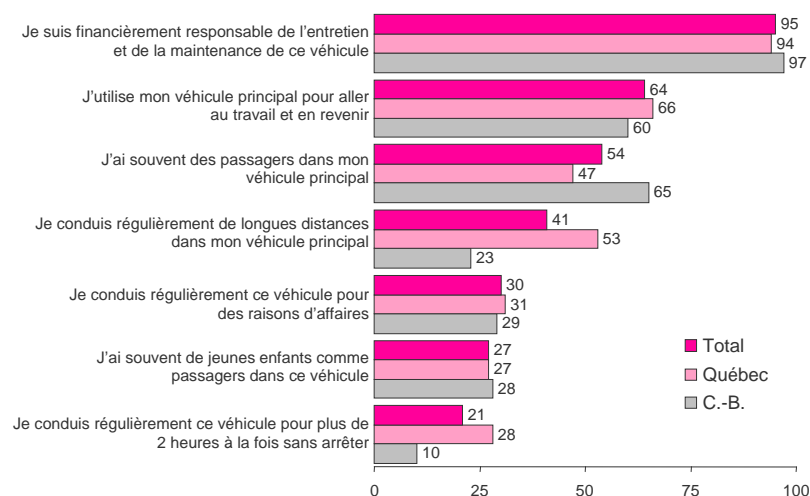
Quarante et un pour cent des propriétaires de véhicules ESC conduisent régulièrement de longues distances dans leur véhicule principal. En général, ceux qui le font sont des hommes (45 % contre 34 % des femmes) et viennent du Québec (53 % contre 23 % de la C.-B.). Encore moins conduisent pour plus de deux heures à la fois sans arrêter (21 %), les propriétaires du Québec le faisant trois fois plus souvent (28 % contre 10 %) que les propriétaires de la C.-B.

Deux tiers des propriétaires de véhicules ESC utilisent leur véhicule pour aller au travail et en revenir (64 %), ceux qui ont plus de 55 ans étant ceux qui utilisent le moins leur véhicule à ces fins (28 % contre 79-80 % des conducteurs plus jeunes). De plus, un pourcentage modéré des propriétaires de véhicules ESC (30 %) utilisent régulièrement leur véhicule pour des raisons d'affaires.

Plus de la moitié des propriétaires de véhicules ESC ont souvent des passagers dans leur véhicule (54 %), et le quart ont souvent de jeunes enfants comme passagers dans leur véhicule (27 %). Les propriétaires de la C.-B. ont plus souvent des passagers que les propriétaires du Québec (65 % contre 47 %), et les femmes sont plus nombreuses que les hommes à avoir de jeunes enfants comme passagers (32 % contre 25 %).

La majorité des propriétaires de véhicules ESC (95 %) sont financièrement responsables de l'entretien et de la maintenance de leur véhicule.

Figure 48 – Utilisation du véhicule principal



Q: Je vais vous lire une liste d'énoncés et j'aimerais que vous me disiez si l'énoncé décrit la façon dont vous utilisez votre véhicule principal.

Base: Ensemble des propriétaires de véhicules ESC (n = 1 017) / Propriétaires de véhicules ESC du Québec (n = 666) / Propriétaires de véhicules ESC de la C.-B. (n = 351)

2008 TNS Canadian Facts

Tableau 21 – Utilisation du véhicule principal selon la région, le sexe et l'âge

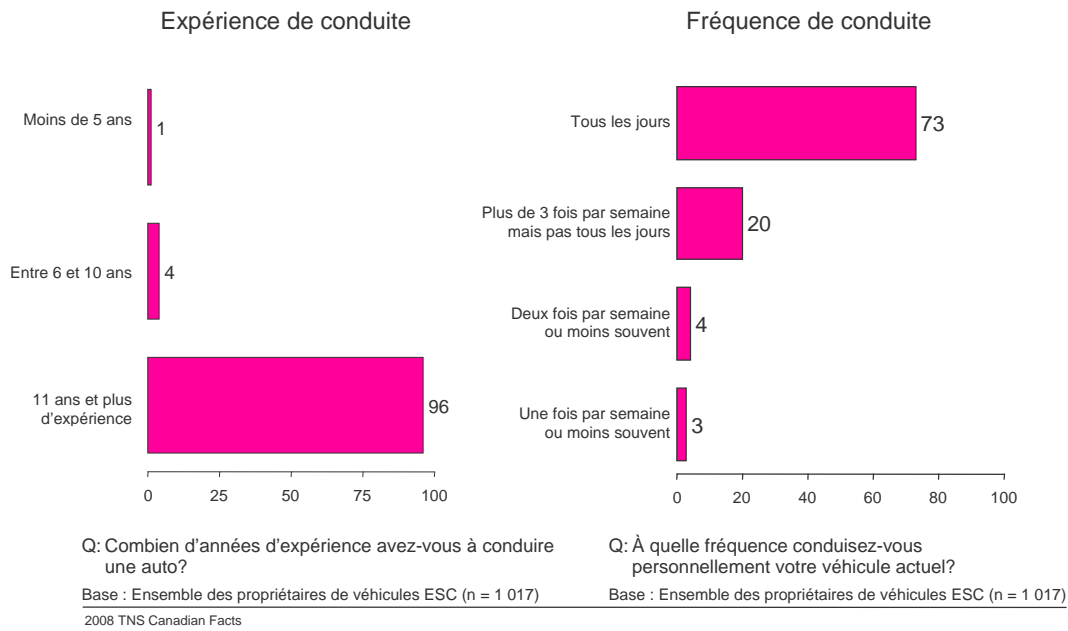
	Ensemble des répondants							
	Total	Région		Sexe		Âge		
		Québec	C.-B.	Hommes	Femmes	16-34	35-54	55+
Base = Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)	(1 017) %	(666) %	(351) %	(740) %	(277) %	(92)* %	(480) %	(445) %
% Oui								
Je suis financièrement responsable de l'entretien et de la maintenance de ce véhicule	95	94	97	96	93	94	95	96
J'utilise mon véhicule principal pour aller au travail et en revenir	64	66	60	64	64	80	79	28
J'ai souvent des passagers dans mon véhicule principal	54	47	65	52	58	66	57	42
Je conduis régulièrement de longues distances dans mon véhicule principal	41	53	23	45	34	39	40	43
Je conduis régulièrement ce véhicule pour des raisons d'affaires	30	31	29	32	27	28	36	22
J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers dans ce véhicule	27	27	28	25	32	52	30	7
Je conduis régulièrement ce véhicule pour plus de 2 heures à la fois sans arrêter	21	28	10	24	15	13	21	25

* Il faut interpréter avec prudence les valeurs de pourcentage ayant pour base un chiffre inférieur à 100.

6.4.4 Expérience et fréquence de la conduite

La majorité des propriétaires de véhicules ESC (96 %) sont des conducteurs expérimentés qui ont plus de 10 ans d'expérience de la conduite d'une auto et conduisent en général tous les jours (73 %). Les propriétaires de véhicules ESC du Québec sont plus nombreux à conduire tous les jours que les propriétaires de la C.-B. (79 % contre 64 %).

Figure 49 – Expérience et fréquence de la conduite



6.5 Analyse de régression à plusieurs variables

L'analyse de régression à plusieurs variables est utilisée ici pour déterminer quelles variables expliquent la connaissance de l'ESC et pour établir si les conducteurs de véhicules ESC ont remarqué des changements à leur comportement au volant depuis qu'ils ont commencé à conduire leur véhicule actuel. Comme certains types de conducteurs pourraient être plus enclins que d'autres à prendre des risques du fait que la technologie ESC est installée sur leur véhicule, une analyse à plusieurs variables a été effectuée pour comprendre quelles attitudes, quels comportements et quelles caractéristiques démographiques sont plus susceptibles d'expliquer la connaissance de l'ESC, l'expérimentation de l'ESC pendant que les gens conduisent et le fait de remarquer des changements personnels à leur comportement au volant.

L'analyse à plusieurs variables prend la forme d'une régression logistique. La régression logistique est un modèle qu'on utilise lorsque la variable dépendante est une variable dichotomique (ou une variable en deux catégories), c'est-à-dire qui peut prendre la valeur 0 ou 1. Le modèle sous-jacent est basé sur l'idée que le fait qu'une personne remplisse un critère (valeur 1) ou ne le remplisse pas (valeur 0) reflète la probabilité qu'un événement se produise plutôt que le degré de quelque chose, et cette probabilité suit une courbe logistique.

Les tableaux qui accompagnent l'analyse de régression montrent trois éléments d'information pour chaque variable entrée dans le modèle :

- « b » est le coefficient de régression. D'une manière générale, nous nous intéressons au signe (positif ou négatif) et à la valeur du coefficient. Un coefficient de régression positif signifie que la variable augmente la probabilité que le résultat se produise, tandis qu'un coefficient de régression négatif signifie que la variable diminue la probabilité de ce résultat. Plus la valeur du coefficient est grande, plus l'influence de la variable sur la probabilité du résultat en question est grande.
- L'« E.T. » est l'erreur-type du coefficient de régression et détermine essentiellement si la variable (quelle que soit sa valeur) est significative.
- « Sig » indique la signification du résultat. Il faut absolument une valeur de 0,05 ou moins pour pouvoir dire qu'une variable a un effet significatif sur la probabilité d'un résultat.

6.5.1 A remarqué ou non des changements dans son comportement au volant

Le sexe est la seule variable qui explique d'une manière statistiquement significative qu'une personne qui connaît la technologie ESC a remarqué un changement dans son comportement au volant. Les hommes sont moins nombreux que les femmes à dire qu'ils ont remarqué un changement dans leur comportement au volant. Comme aucune autre variable n'est statistiquement significative, on est porté à croire qu'aucune variable n'explique vraiment que les personnes qui savent que leur véhicule est muni d'un système ESC ont remarqué des changements à leur comportement au volant.

Tableau 22 – La variable dépendante de la régression logistique est « A remarqué un changement dans son comportement au volant » (uniquement parmi les conducteurs qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule)⁷

	b	E.T.	Sig.
(Q3) Confiance dans la sécurité du véhicule	-0,06	0,32	0,861
(Q28) Je conduis régulièrement de longues distances : Oui ¹	0,20	0,23	0,392
(Q28) J'ai souvent des passagers : Oui ¹	0,21	0,22	0,335
(Q28) J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers : Oui ¹	-0,18	0,25	0,480
(Q28) Je conduis régulièrement pour aller au travail : Oui ¹	0,01	0,25	0,972
(Q28) Je conduis régulièrement pour plus de 2 heures à la fois : Oui ¹	-0,08	0,27	0,779
(Q28) Je conduis régulièrement pour des raisons d'affaires : Oui ¹	0,43	0,23	0,062
(Q28) Je suis financièrement responsable de l'entretien : Oui ¹	1,05	0,60	0,080
Le répondant est un homme : Oui	-0,79	0,22	0,000
Âge	-0,07	0,09	0,471
Niveau d'études > Secondaire ou moins ³	0,16	0,29	0,584
Niveau d'études > Universitaire en partie ou diplôme universitaire ³	0,20	0,23	0,368
Véhicule : Chrysler ⁴	0,32	0,29	0,271
Véhicule : Honda	-0,43	0,33	0,200
Véhicule : Toyota	0,40	0,36	0,265
Véhicule : GMC	-1,01	0,53	0,056
Véhicule : Ford	0,07	0,31	0,809
Véhicule : Hyundai	-0,23	0,41	0,575
A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC ⁶	0,30	0,23	0,179
Ordonnée à l'origine	-1,86	0,77	0,015

¹ Variable dichotomique (0,1), d'après le recodage.

² Échelle catégorique.

³ Ceux qui sont entre le secondaire et l'université forment la catégorie de référence.

⁴ Dans le cas des fabricants des véhicules, la catégorie de référence est l'ensemble des autres entreprises.

⁶ « A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC » est la variable dichotomique, où 1 signifie oui et 0, non.

⁷ 77 % des cas sont prédits correctement et le R² de Cox-Snell est 0,5.

6.5.2 A remarqué ou non des changements dans le comportement au volant qui pourraient être négatifs

Toutes les formes de changement dans le comportement au volant ne sont pas nécessairement associées au fait que le conducteur pourrait prendre plus de risques du fait qu'il s'est adapté aux capacités du véhicule. L'examen des changements dans le comportement au volant déclarés par les répondants fait ressortir que 68 conducteurs ont indiqué un changement qui est ou qui pourrait être associé à l'adaptation comportementale⁸. Les résultats obtenus indiquent que :

- les conducteurs canadiens plus âgés sont moins nombreux que les conducteurs plus jeunes à remarquer un changement dans leur comportement au volant qui pourrait être négatif (plus confiance, conduite à plus haute vitesse, etc.),
- les conducteurs qui sont allés à l'université sont plus nombreux que ceux qui ont moins d'années de scolarité à indiquer un changement dans leur comportement au volant,
- ceux qui ont recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC sont plus nombreux que ceux qui ne l'ont pas fait à indiquer un changement dans leur comportement au volant qui pourrait être négatif.

Tableau 23 – La variable dépendante de la régression logistique est « A remarqué un changement négatif dans son comportement au volant » (uniquement parmi les conducteurs qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule)⁹

	b	E.T.	Sig.
(Q3) Confiance dans la sécurité du véhicule	0,03	0,44	0,950
(Q28) Je conduis régulièrement de longues distances : Oui ¹	0,31	0,30	0,304
(Q28) J'ai souvent des passagers : Oui ¹	-0,20	0,29	0,490
(Q28) J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers : Oui ¹	-0,07	0,32	0,839
(Q28) Je conduis régulièrement pour aller au travail : Oui ¹	-0,07	0,33	0,841
(Q28) Je conduis régulièrement pour plus de 2 heures à la fois : Oui ¹	0,15	0,36	0,667
(Q28) Je conduis régulièrement pour des raisons d'affaires : Oui ¹	0,26	0,29	0,380
(Q28) Je suis financièrement responsable de l'entretien : Oui ¹	1,90	1,33	0,154
Le répondant est un homme : Oui	-0,30	0,28	0,288
Âge	-0,37	0,12	0,002
Niveau d'études > Secondaire ou moins ³	0,07	0,44	0,864
Niveau d'études > Universitaire en partie ou diplôme universitaire³	0,66	0,31	0,035
Véhicule : Chrysler ⁴	0,35	0,38	0,370
Véhicule : Honda	0,05	0,43	0,907
Véhicule : Toyota	0,16	0,49	0,735
Véhicule : GMC	-2,15	1,30	0,097
Véhicule : Ford	0,23	0,39	0,562
Véhicule : Hyundai	-0,20	0,59	0,731

⁸ Ces changements ont été saisis au moyen d'une question ouverte et incluent les suivants : « était plus confiant(e) », « plus sécuritaire/se sentait plus en sécurité », « peut conduire à plus haute vitesse » et « capable de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques ».

⁹ 93 % des cas sont prédits correctement et le R² de Cox-Snell est 0,5. Le modèle prédit que personne n'a remarqué un changement négatif.

	b	E.T.	Sig.
A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC⁶	1,17	0,29	0,000
Ordonnée à l'origine	-3,74	1,50	0,012

¹ Variable dichotomique (0,1), d'après le recodage.

² Échelle catégorique.

³ Ceux qui sont entre le secondaire et l'université forment la catégorie de référence.

⁴ Dans le cas des fabricants des véhicules, la catégorie de référence est l'ensemble des autres entreprises.

⁶ « A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC » est la variable dichotomique, où 1 signifie oui et 0, non.

6.5.3 Sait ou non que l'ESC est installé sur le véhicule

Le modèle logistique réussit mieux à expliquer la variation de la probabilité de savoir que son véhicule est muni d'un système ESC¹⁰. Ceux qui conduisent régulièrement pour des raisons d'affaires, les personnes plus âgées et ceux qui conduisent une Ford sont moins nombreux à savoir que la technologie ESC est installée sur leur véhicule. Toutefois, les hommes sont plus souvent au courant que les femmes. Incidemment, le faible degré de connaissance chez les propriétaires de véhicules Ford pourrait être attribuable au fait que la marque de commerce de la technologie ESC de Ford (AdvanceTrac™) est une des seules qui ne contient pas le mot « stabilité ».

Il est un peu surprenant de constater que ceux qui ont recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC lorsqu'ils ont songé à acheter un nouveau véhicule ne savent pas plus que les autres si cette technologie est installée sur leur véhicule, mais il faut attribuer cette situation au manque de variation dans la question et au degré élevé de multicollinéarité. Une analyse distincte de ceux qui recherchent des véhicules munis d'un système ESC aurait trouvé que les jeunes conducteurs, les hommes et ceux qui conduisent beaucoup ou ont souvent des enfants comme passagers sont plus nombreux à avoir recherché un véhicule muni d'un système ESC.

Tableau 24 – La variable dépendante de la régression logistique est « A remarqué un changement dans son comportement au volant »

	b	E.T.	Sig.
(Q3) Confiance dans la sécurité du véhicule	0,05	0,25	0,845
(Q28) Je conduis régulièrement de longues distances : Oui ¹	-0,21	0,17	0,224
(Q28) J'ai souvent des passagers : Oui ¹	0,08	0,16	0,621
(Q28) J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers : Oui ¹	-0,10	0,20	0,601
(Q28) Je conduis régulièrement pour aller au travail : Oui ¹	0,04	0,18	0,845
(Q28) Je conduis régulièrement pour plus de 2 heures à la fois : Oui ¹	0,40	0,21	0,059
(Q28) Je conduis régulièrement pour des raisons d'affaires : Oui¹	-0,57	0,17	0,001
(Q28) Je suis financièrement responsable de l'entretien : Oui ¹	-0,23	0,35	0,506
Le répondant est un homme : Oui	0,90	0,16	0,000
Âge	-0,32	0,08	0,000
Niveau d'études > Secondaire ou moins ³	-0,14	0,20	0,509
Niveau d'études > Universitaire en partie ou diplôme universitaire ³	0,11	0,17	0,531
Véhicule : Chrysler ⁴	-0,29	0,22	0,180
Véhicule : Honda	0,24	0,25	0,344
Véhicule : Toyota	-0,33	0,29	0,263
Véhicule : GMC	-0,51	0,28	0,075
Véhicule : Ford	-0,64	0,23	0,006
Véhicule : Hyundai	0,18	0,31	0,566
A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC ⁶	20,92	3 000,04	0,994

¹⁰ 71 % des cas sont prédits correctement et le R² de Cox-Snell est 0,22.

	b	E.T.	Sig.
Ordonnée à l'origine	1,43	0,54	0,008

¹ Variable dichotomique (0,1), d'après le recodage.

² Échelle catégorique.

³ Ceux qui sont entre le secondaire et l'université forment la catégorie de référence.

⁴ Dans le cas des fabricants des véhicules, la catégorie de référence est l'ensemble des autres entreprises.

⁶ « A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC » est la variable dichotomique, où 1 signifie oui et 0, non.

6.5.4 A fait l'expérience ou non de l'ESC pendant qu'il conduisait

Dans l'ensemble, nous constatons que les conducteurs qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule ont une probabilité supérieure d'en avoir fait l'expérience :

- s'ils conduisent régulièrement de longues distances,
- s'ils sont jeunes,
- s'ils sont de sexe masculin,
- s'ils conduisent une Toyota,
- s'ils ont recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC lorsqu'ils ont acheté leur véhicule.

Les conducteurs qui conduisent régulièrement de longues distances ont plus de chances de faire l'expérience de l'ESC que ceux qui ne conduisent pas de longues distances. Les jeunes et les hommes pourraient conduire d'une manière qui rende probable le déclenchement du système ESC et, par conséquent, ils feront l'expérience de ses effets plus souvent que les autres. Quant aux raisons pour lesquelles les conducteurs de Toyota sont en général plus nombreux que les autres à avoir fait l'expérience de l'ESC pendant qu'ils conduisaient, il se peut que les effets du système ESC utilisé par ce fabricant soient plus visibles de par leur nature même que ceux des autres marques de véhicule.

Tableau 25 – La variable dépendante de la régression logistique est « A fait l'expérience de l'ESC » (parmi les conducteurs qui savent que la technologie ESC est installée sur leur véhicule)¹¹

	b	S.E.	Sig.
(Q3) Confiance dans la sécurité du véhicule	-0,07	0,27	0,789
(Q28) Je conduis régulièrement de longues distances : Oui¹	0,75	0,20	0,000
(Q28) J'ai souvent des passagers : Oui ¹	0,12	0,18	0,502
(Q28) J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers : Oui ¹	0,02	0,22	0,932
(Q28) Je conduis régulièrement pour aller au travail : Oui ¹	0,16	0,21	0,438
(Q28) Je conduis régulièrement pour plus de 2 heures à la fois : Oui ¹	0,08	0,24	0,736
(Q28) Je conduis régulièrement pour des raisons d'affaires : Oui ¹	0,33	0,20	0,103
(Q28) Je suis financièrement responsable de l'entretien : Oui ¹	-0,47	0,41	0,249
Le répondant est un homme : Oui	0,46	0,19	0,017
Âge	-0,17	0,08	0,044
Niveau d'études > Secondaire ou moins ³	-0,02	0,24	0,941
Niveau d'études > Universitaire en partie ou diplôme universitaire ³	-0,05	0,19	0,808
Véhicule : Chrysler ⁴	0,37	0,26	0,158
Véhicule : Honda	-0,24	0,26	0,358
Véhicule : Toyota	1,11	0,36	0,002
Véhicule : GMC	0,11	0,34	0,740
Véhicule : Ford	-0,18	0,27	0,505
Véhicule : Hyundai	-0,19	0,35	0,574

¹¹ 63 % des cas sont prédits correctement et le R² de Cox-Snell est 0,1.

	b	S.E.	Sig.
A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC⁶	0,42	0,20	0,033
Ordonnée à l'origine	0,20	0,60	0,738

¹ Variable dichotomique (0,1), d'après le recodage.

² Échelle catégorique.

³ Ceux qui sont entre le secondaire et l'université forment la catégorie de référence.

⁴ Dans le cas des fabricants des véhicules, la catégorie de référence est l'ensemble des autres entreprises.

⁶ « A recherché expressément un véhicule muni d'un système ESC » est la variable dichotomique, où 1 signifie oui et 0, non.

7 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Globalement, les résultats de ces deux sondages auprès des conducteurs laissent entendre que l'adaptation comportementale à l'ESC est possible dans certains groupes de conducteurs. D'après les réponses aux questions des sondages, cette adaptation comportementale amène en général les conducteurs à conduire à plus haute vitesse, à hésiter moins à conduire dans de mauvaises conditions météorologiques, à conduire à plus haute vitesse dans de mauvaises conditions météorologiques et à conduire d'une manière plus « dynamique ». Il est particulièrement inquiétant de constater que plus de la moitié des conducteurs de véhicules ESC croient que la technologie ESC leur permettra de conduire à plus haute vitesse si nécessaire alors que ce n'est pas le cas.

Les analyses de régression logistique qui ont été faites donnent à penser que certains groupes de conducteurs pourraient davantage adapter leur comportement à l'ESC. Par exemple, ceux qui sont allés à l'université et les conducteurs plus âgés sont moins nombreux à mentionner qu'ils ont remarqué un changement négatif dans leur comportement au volant depuis qu'ils conduisent un véhicule muni d'un système ESC. Les hommes sont plus nombreux que les femmes à savoir que leur propre véhicule est muni d'un système ESC, une condition qui pourrait faire augmenter la probabilité d'adaptation comportementale à l'ESC qui annule ses avantages sur le plan de la sécurité.

Enfin, les résultats du sondage d'opinion publique sont essentiellement les mêmes que ceux auxquels avait abouti le même sondage réalisé précédemment en 2006 (Rudin-Brown et Burns, 2007). Les conducteurs canadiens continuent de ne pas bien connaître l'ESC et ses avantages potentiels pour la sécurité routière. Il est évident qu'une campagne de sensibilisation et de publicité qui réussit à apporter les avantages de l'ESC sur nos routes au Canada doit être menée auprès des conducteurs.

8 BIBLIOGRAPHIE

- DANG, J.N. *Preliminary results analyzing the effectiveness of electronic stability control (ESC) systems*, 2004. NHTSA Report No. DOT HS 809 790.
- DANG, J.N. *Statistical analysis of the effectiveness of electronic stability control (ESC) systems – Final Report*, juillet 2007. NHTSA Report No. DOT HS 810 794.
- FARMER, C.M. « Effect of electronic stability control on automobile crash risk », *Traffic Injury Prevention*, vol. 5 (2004), p. 317-325.
- FARMER, C.M. « Effects of electronic stability control: An update. » *Traffic Injury Prevention*, vol. 7 (2006), p. 319-324.
- GRANT, B.A., et A. SMILEY. « Driver response to antilock brakes: A demonstration of behavioural adaptation », dans *Compte rendu de la VIII^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière*, 14 au 16 juin 1993, Saskatoon (Saskatchewan).
- LEE-GOSSELIN, M., P.S. FOURNIER et I. BÉCHARD. *Les mécanismes de rétroaction comportementale aux améliorations technologiques des véhicules que constituent les freins anti-blocage (ABS) notamment en fonction des différences individuelles (sexe, âge) des conducteurs*, Université Laval, avril 2000. Rapport de recherche.
- RUDIN-BROWN, C.M., et P. BURNS. « The secret of electronic stability control (ESC) », dans *Compte rendu de la XVII^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière*, 3 au 6 juin 2007, Montréal (Québec).
- RUDIN-BROWN, C.M., et Y.I. NOY. « Investigation of behavioural adaptation to lane departure warnings », dans *Transportation Research Record, Journal of the Transportation Research Board, No. 1803*, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, (D.C.), 2002, p. 30-37.
- RUDIN-BROWN, C.M., et H. A. PARKER. « Behavioural adaptation to adaptive cruise control (ACC): Implications for preventive strategies », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 7 (2004), p. 59-76.
- TRANSPORTS CANADA. *Le contrôle électronique de la stabilité*, janvier 2007. Publication n° TP-14651, accessible à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14651/vs200701/menu.htm>.

9 ANNEXES

9.1 Sondage d'opinion publique — Résultats des appels

Nombre total de tentatives	5 648
Cas non valides	2 186
1. Hors service	1 540
2. Non résidentiel	335
3. Télécopieur/modem	305
4. Autres cas non admissibles	6
Cas dans le champ de l'enquête non résolus	2 057
5. Occupé	34
6. Répondeur	565
7. Pas de réponse	797
8. Langue	40
9. Refus du ménage/Autres	577
10. Ménage joint – Moment mal choisi	44
Cas résolus mais non répondants	666
11. Répondant sélectionné/admissible mais non disponible	19
12. Rendez-vous/Rappel	89
13. Refus du répondant/Autres	539
14. Problème de langue	19
Cas résolus et répondants	739
15. Exclus	233
16. Entrevues complétées	500
17. Autres	6
TAUX DE RÉPONSE	21,2 %

9.2 Pondération du sondage d'opinion publique

Tableau i : Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)

	Ensemble des Canadiens					
	Total	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
	(500)	(45)	(84)	(208)	(100)	(63)
	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}
Hommes						
16-34	40	5	8	12	8	7
35-54	123	14	21	47	22	19
55+	75	5	11	41	11	7
Femmes						
16-34	43	1	10	16	14	2
35-54	123	13	16	56	24	14
55+	96	7	18	36	21	14

Tableau ii : Entrevues complétées pondérées

	Ensemble des Canadiens					
	Total	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
	(500)	(37)	(121)	(192)	(84)	(66)
	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}	N ^{bre}
Hommes						
16-34	76	5	18	29	14	10
35-54	94	7	23	36	16	12
55+	72	6	18	27	11	10
Femmes						
16-34	77	5	18	30	14	10
35-54	97	7	23	38	16	13
55+	84	7	21	32	13	11

9.3 Sondage auprès des propriétaires/conducteurs — Résultats des appels

Nombre total de tentatives	2 120
Cas non valides	89
1. Hors service	22
2. Non résidentiel	51
3. Télécopieur/modem	10
4. Autres cas non admissibles	6
Cas dans le champ de l'enquête non résolus	792
5. Occupé	4
6. Répondeur	570
7. Pas de réponse	156
8. Langue	2
9. Refus du ménage/Autres	38
10. Ménage joint – Moment mal choisi	22
Cas résolus mais non répondants	206
11. Répondant sélectionné/admissible mais non disponible	32
12. Rendez-vous/Rappel	103
13. Refus du répondant/Autres	65
14. Problème de langue	6
Cas résolus et répondants	1 033
15. Exclus	0
16. Entrevues complétées	1017
17. Autres	16
TAUX DE RÉPONSE	50,1 %

9.4 Pondération du sondage auprès des propriétaires/conducteurs

Tableau iii : Entrevues complétées réelles (c'est-à-dire non pondérées)

	Ensemble des conducteurs de véhicules ESC		
	Total	Québec	C.-B.
	(1 017) N ^{bre}	(666) N ^{bre}	(351) N ^{bre}
Hommes			
16-34	52	34	18
35-54	316	231	85
55+	372	248	124
Femmes			
16-34	40	24	16
35-54	164	94	70
55+	73	35	38

Tableau iv : Entrevues complétées pondérées

	Ensemble des conducteurs de véhicules ESC		
	Total	Québec	C.-B.
	(1 017) N ^{bre}	(605) N ^{bre}	(412) N ^{bre}
Hommes			
16-34	97	56	41
35-54	323	205	118
55+	224	146	78
Femmes			
16-34	75	42	33
35-54	213	113	100
55+	85	43	42

9.5 Questionnaire — Sondage d'opinion publique

Mon nom est _____ et je vous appelle de TNS Canadian Facts, une compagnie de sondages d'opinion public. Nous effectuons un sondage pour Transport Canada sur les autos que les gens conduisent et les caractéristiques qui ont de l'importance pour eux. Nous ne vendons rien et vos réponses demeureront strictement confidentielles.

Puis-je parler à une personne de votre foyer qui a plus de 16 ans et qui possède et conduit un véhicule de promenade?

YES ALREADY SPEAKING TO THAT PERSON
YES SOMEONE ELSE IN THE HOUSEHOLD -
TRANSFER TO NEW PERSON
NO - NOT AVAILABLE - MAKE APPOINTMENT
NO - NO-ONE IN HOUSEHOLD OWNS A MOTORIZED
VEHICLE - TERMINATE.

IF SPEAKING TO NEW RESPONDENT REPEAT:

Mon nom est _____ et je vous appelle de TNS Canadian Facts, une compagnie de sondages d'opinion public. Nous effectuons un sondage pour Transport Canada sur les autos que les gens conduisent et les caractéristiques qui ont de l'importance pour eux. Nous ne vendons rien et vos réponses demeureront strictement confidentielles.

Le sondage devrait prendre environ 10 minutes de votre temps. Veuillez noter que cet appel peut être mis sous écoute à des fins de contrôle de la qualité.

Puis-je commencer maintenant?

OUI
NON - FIXEZ UN RENDEZ-VOUS SI POSSIBLE
REFUSE - TERMINEZ

Q1A: S,
QT

Si vous deviez acheter une auto neuve demain, quelle est la caractéristique qui influencerait le plus votre décision d'acheter tel ou tel véhicule?

NE LISEZ PAS. CODEZ LA PREMIÈRE MENTION SEULEMENT POUR Q1A. CODEZ LES AUTRES RÉPONSES POUR Q1B

AL

LES CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ QUI SONT DISPONIBLES POUR L'AUTO
LA COULEUR DU VÉHICULE
LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE
LE PRIX DU VÉHICULE
LA VITESSE ET LA PUISSANCE DU VÉHICULE
«PETITS EXTRAS» COMME LE SYSTÈME DE SON, LE SYSTÈME GPS, ETC.
LE CONFORT ET L'ASPECT PRATIQUE
L'ÂGE DU VÉHICULE
LA GROSSEUR DU VÉHICULE
LE NOMBRE DE POSITIONS DES SIÈGES
LA PERFORMANCE
LA CONDUITE / LA TENUE DE ROUTE
L'ESPACE DE RANGEMENT
LA CONSOMMATION D'ESSENCE
LE MOTEUR ET LA TRANSMISSION DOMESTIQUE OU IMPORTÉE
LA CAPACITÉ HORS ROUTE
L'APPARENCE/ LE STYLE
LA POPULARITÉ
LA RÉPUTATION / LA FIABILITÉ
LA GARANTIE/LE SERVICE
LA PLAN DE FINANCEMENT
AUTRE PRÉCISEZ

Q1B: S,
QT

Quelles autres caractéristiques seraient importantes pour vous?

NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUTES LES RÉPONSES.

AL

LES CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ QUI SONT DISPONIBLES SUR L'AUTO
LA COULEUR DU VÉHICULE
LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE
LE PRIX DU VÉHICULE
LA VITESSE ET LA PUISSANCE DU VÉHICULE
«PETITS EXTRAS» COMME LE SYSTÈME DE SON, LE SYSTÈME GPS, ETC.
LE CONFORT ET L'ASPECT PRATIQUE
L'ÂGE DU VÉHICULE
LA GROSSEUR DU VÉHICULE
LE NOMBRE DE POSITIONS DES SIÈGES
LA PERFORMANCE
LA CONDUITE / LA TENUE DE ROUTE
L'ESPACE DE RANGEMENT
LA CONSOMMATION D'ESSENCE
LE MOTEUR ET LA TRANSMISSION DOMESTIQUE OU IMPORTÉE
LA CAPACITÉ HORS ROUTE
L'APPARENCE/ LE STYLE
LA POPULARITÉ
LA RÉPUTATION / LA FIABILITÉ
LA GARANTIE/LE SERVICE
LA PLAN DE FINANCEMENT
AUTRE : PRÉCISEZ

Q2

Quel type de véhicule avez-vous ou conduisez-vous? Si vous possédez plus d'un véhicule, nous aimerions que vous nous parliez de celui que vous conduisez le plus souvent. Veuillez indiquer le nom du fabricant, le modèle et l'année de fabrication.

Fabricant (ex. GM, Toyota):

Modèle (ex. Camry LS, Civic EX):

Année de fabrication:

WRITE IN ANSWER.

J'aimerais vous poser quelques questions sur l'aspect sécuritaire du véhicule.

Q3: S,
QT

Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les véhicules qui circulent sur les routes du Canada actuellement sont sécuritaires?
LISEZ LA LISTE. CODEZ UNE SEULE RÉPONSE.

AL

Très confiant(e)
Assez confiant(e)
Pas très confiant(e)
Pas du tout confiant(e)
Ne sait pas

Q4A: S,
QT

Quels dispositifs de sécurité avez-vous sur votre propre véhicule?

NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE

AL

CEINTURES DE SÉCURITÉ
DISPOSITIF DE FREIN ANTI-BLOCAGE (ABS)
SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ

	<p>CONTRÔLE DE LA STABILITÉ DE ROULEMENT (RSC) SYSTÈME DE CADRE DE PROTECTION (ROPS) SYSTÈME D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS) SYSTÈME DE PROTECTION TRAUMATIQUE (WHIPS) COUSSINS DE SÉCURITÉ GONFLABLES (DEVANT/SUR LES CÔTÉS) SIÈGES DE SÉCURITÉ / ANCRAGES POUR ENFANTS PHARES DE JOUR (DRL) FEU DE FREINAGE SURÉLEVÉ AU CENTRE NOTIFICATION AUTOMATIQUE D'AVIS DE COLLISION (P. EX. ONSTAR) AVERTISSEUR SONORE DE MARCHE ARRIÈRE PRÉTENDEUR DE CEINTURE CÔTÉ BOUCLE APPUIE-TÊTE AUTRE PRÉCISEZ Ne sait pas</p>
	<p>IF RESPONDENT PROVIDED AN ANSWER TO Q4A ASK Q4B.</p>
Q4B: S, QT	<p>Pouvez-vous penser à des dispositifs de sécurité qui ne sont pas sur votre véhicule?</p> <p>NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE.</p>
AL	<p>CEINTURES DE SÉCURITÉ DISPOSITIF DE FREIN ANTI-BLOCAGE (ABS) SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ CONTRÔLE DE LA STABILITÉ DE ROULEMENT (RSC) SYSTÈME DE CADRE DE PROTECTION (ROPS) SYSTÈME D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS) SYSTÈME DE PROTECTION TRAUMATIQUE (WHIPS) COUSSINS DE SÉCURITÉ GONFLABLES (DEVANT/SUR LES CÔTÉS)</p>

	<p>SIÈGES DE SÉCURITÉ / ANCRAGES POUR ENFANTS PHARES DE JOUR (DRL) FEU DE FREINAGE SURÉLEVÉ AU CENTRE NOTIFICATION AUTOMATIQUE D'AVIS DE COLLISION (P. EX. ONSTAR) AVERTISSEUR SONORE DE MARCHE ARRIÈRE PRÉTENDEUR DE CEINTURE CÔTÉ BOUCLE APPUUIE-TÊTES AUTRE PRÉCISEZ Ne sait pas</p>
Q5: S, QT	<p>Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet des dispositifs de sécurité dans les véhicules. Veuillez m'indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque énoncé.</p> <p>Êtes-vous fortement d'accord, plutôt d'accord, ni d'accord ni en désaccord, plutôt en désaccord ou fortement en désaccord que...(INSÉREZ MT)</p>
AL	<p>Fortement d'accord Plutôt d'accord Ni d'accord ni en désaccord Plutôt en désaccord Fortement en désaccord Ne sait pas</p>

ROTATION DES ÉNONCÉS

Les améliorations apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires nous permettent de rouler à plus haute vitesse.

Avec les améliorations récentes apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires, les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes comme des routes glacées.

Il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur ma voiture.

Certains conducteurs se fient un peu trop aux dispositifs de sécurité installés sur leurs véhicules et ne portent pas assez attention à leur conduite.

SECTION 3 : TECHNOLOGIE ESC

Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue concernant un nouveau système de sécurité véhiculaire. La mécanique de base de ce système fonctionne comme suit : un micro ordinateur à l'intérieur du véhicule surveille constamment la conduite du conducteur et la direction dans laquelle la voiture roule.

En situation d'urgence, si les senseurs déterminent que la voiture commence à déraper ou à tourner sur elle-même, un freinage stratégique sur différentes roues est utilisé pour ramener le véhicule sous le contrôle du conducteur.

Parce que le système intervient avant la perte de contrôle, ce système de sécurité a le potentiel de prévenir certains types de collisions comme une sortie de route, des tonneaux et des collisions avec des obstacles.

La technologie est connue sous le nom de Contrôle électronique de la stabilité (ESC) mais est aussi connue sous ses différents noms de marques. SI ON A DONNÉ LE NOM D'UN FABRICANT AUTOMOBILE À Q2, LISEZ : Par exemple, pour <INSÉREZ LE FABRICANT DU VÉHICULE DE R>, on le nomme <INSÉREZ LE NOM DU ESC>.

INSTRUCTION : AU BESOIN, OFFREZ DE RELIRE CETTE DÉFINITION. TOUT AU LONG DU SONDAGE, L'INTERVIEWEUR DOIT POUVOIR REVENIR À CETTE DÉFINITION ET LA RELIRE AU RÉPONDANT AU BESOIN.

Liste des noms du fabricant du ESC :

Fabricant_ESC se nomme :

Acura_	Assistance de la stabilité du véhicule (VSA) avec traction asservie
Audi_	Le programme de stabilisation électronique (ESP)
BMW_	Contrôle Dynamique de la Stabilité (DSC)
Buick_	StabiliTrak
Cadillac_	StabiliTrak
Chevrolet_	StabiliTrak ('Active Handling' for Corvette)
Chrysler_	Electronic Stability Program (ESP)
Ford_	AdvanceTrac
GMC_	StabiliTrak
Honda_	Assistance de la stabilité du véhicule (VSA)
Hyundai_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Infiniti_	Contrôle dynamique du véhicule (VDC)
Jaguar_	Contrôle dynamique de la stabilité (DSC)
Jeep_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Kia_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Land Rover_	Contrôle dynamique de la stabilité (DSC)
Lexus_	Contrôle de la stabilité du véhicule (VSC)

	<p>Mercury_ AdvanceTrac Mini_ Contrôle dynamique de stabilité (DSC) Mitsubishi_ Système antipatinage et antidérapage actif de Mitsubishi (M-ASTC) Nissan_ Contrôle dynamique du véhicule (VDC) Pontiac_ StabiliTrak Porsche_ Système de régulation de stabilité (PSM) Saab_ Programme électronique de stabilité (ESP) Saturn_ StabiliTrak Subaru_ Contrôle dynamique du véhicule (VDC) Suzuki_ Contrôle électronique de la stabilité (ESP) Toyota_ Contrôle de la stabilité du véhicule (VSC) Volkswagen_ Programme électronique de stabilisation (ESP) Volvo_ Régulateur dynamique de stabilité et de traction (DSTC)</p>
Q6: S, QT	<p>Avant aujourd'hui, aviez-vous entendu parler de cette technologie?</p> <p>NE LISEZ PAS LA LISTE</p>
AL	<p>OUI NON Ne sait pas</p>
	<p>IF ESC NOT STATED AS SAFETY FEATURE CURRENTLY ON OWN VEHICLE (ESC NOT MENTIONNED AT Q4A OR ESC NOT GIVEN AS RESPONSE TO Q4B) AND HAVE HEARD OF ESC TECHNOLOGY (YES AT Q6), ASK Q7.</p>
Q7: S, QT	<p>Le système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est-il présentement installé sur le véhicule principal que vous possédez et conduisez?</p> <p>NE LISEZ PAS LA LISTE</p>

AL	<p>OUI NON Ne sait pas</p>
	<p>SECTION 4 : UTILISATEURS DE ESC</p> <p>IF ESC INSTALLED ON VEHICLE (ESC MENTIONED AT Q4A OR YES AT Q7) ASK SECTION 4. OTHERS SKIP TO SECTION 5.</p>
Q8: S, QT	<p>Lorsque vous songiez à acheter votre présent véhicule, recherchez-vous spécifiquement un véhicule équipé d'un contrôle électronique de la stabilité ou de la technologie ESC?</p> <p>NE LISEZ PAS LA LISTE</p>
AL	<p>OUI NON Ne sait pas</p>
Q9: S, QT	<p>Comparativement à d'autres aspects de votre décision d'achat, dans quelle mesure était-il important que ce véhicule soit muni de la technologie ESC?</p> <p>LISEZ LA LISTE. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»</p>
AL	<p>Très important Assez important Pas très important Pas du tout important Ne sait pas</p>
Q10A: S, QT	<p>Avez-vous déjà fait l'expérience du système ESC pendant que vous conduisiez? NE LISEZ PAS LA LISTE</p>

AL	<p>OUI NON Ne sait pas</p>
	<p>IF YES AT Q10A ASK Q10B. IF NO OR DON'T KNOW GO TO Q11.</p>
Q10B: S,	<p>Comment saviez-vous que le système était actif (c.-à-d. quelle sensation / quels effets avez-vous remarqués?)</p> <p>OPEN</p>
Q11: S, QT	<p>Dans l'ensemble, diriez-vous que la technologie ESC installée sur votre véhicule l'a rendu beaucoup plus sécuritaire à conduire, un peu plus sécuritaire à conduire, un peu plus dangereux à conduire ou beaucoup plus dangereux à conduire?</p>
AL	<p>Beaucoup plus sécuritaire à conduire Un peu plus sécuritaire à conduire Un peu plus dangereux à conduire Beaucoup plus dangereux à conduire Elle n'a pas eu d'effet Ne sait pas</p>
Q12: S, QT	<p>Y a-t-il des désavantages à avoir la technologie ESC?</p>
AL	<p>AUTRE PRÉCISEZ AUCUN DÉSAVANTAGE Ne sait pas</p>
	<p>SECTION 5 : POINTS DE VUE GÉNÉRAUX SUR LA TECHNOLOGIE ESC ET LA DÉCISION D'ACHAT</p>

	<p>IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q13A AND Q13B. ALL OTHERS TO Q14.</p>
Q13A: S, QT	<p>Quels seraient les avantages à faire installer la technologie ESC sur votre véhicule, selon vous?</p> <p>SI LE RÉPONDANT DIT «MEILLEURE SÉCURITÉ», SONDEZ POUR VOIR CE QU'IL VEUT DIRE EXACTEMENT.</p>
AL	<p>AUCUN AVANTAGE AUTRE PRÉCISEZ Ne sait pas</p>
Q13B: S, QT	<p>Pensez-vous qu'il pourrait y avoir des désavantages à faire installer la technologie ESC dans votre véhicule? Si oui, lesquels?</p>
AL	<p>AUCUN DÉSAVANTAGE AUTRE PRÉCISEZ Ne sait pas</p>
	<p>POSEZ À TOUS</p>
Q14: S, QT	<p>Dans quelle mesure trouvez-vous qu'il est important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada de nos jours?</p> <p>LISEZ LA LISTE. UNE RÉPONSE SEULEMENT. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»</p>
AL	<p>Très important Assez important Pas très important Pas du tout important Ne sait pas</p>

	<p>SECTION 6 : PROCHAIN ACHAT DE VÉHICULE</p>
Q15: S, QT	<p>Dans quelle mesure pensez-vous qu'il est probable que vous puissiez acquérir un nouveau véhicule au cours des 12 prochains mois?</p> <p>LISEZ LA LISTE. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»</p>
AL	<p>Très probable Assez probable Pas très probable Pas du tout probable Ne sait pas</p>
	<p>IF VERY OR FAIRLY LIKELY AT Q15, ASK Q16 - Q 18. ALL OTHERS GO TO SECTION 7</p>
Q16: S, QT	<p>Laquelle des descriptions suivantes correspond le plus au type de véhicule que vous achèterez peut-être?</p>
AL	<p>Un véhicule complètement neuf - vous serez le premier conducteur enregistré Un véhicule d'occasion ou usagé - le véhicule aura appartenu à d'autres conducteurs</p>
Q17: S, QT	<p>Dans quelle mesure serait-il important de faire installer la technologie ESC sur le véhicule?</p> <p>LISEZ LA LISTE. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»</p>
AL	<p>Très important Assez important Pas très important Pas du tout important Ne sait pas</p>

PRICE POINTS TESTED USING 5-POINT DEMAND
CURVE: 500 \$, \$1,000, \$1,500, \$2,000, \$2,500.
RANDOMLY ASSIGN STARTING POINT

ASSIGNEZ ALÉATOIREMENT LE MONTANT DE
DÉPART

STARTING PRICE=500 \$
Q18A1-Q18A5

IF STARTING PRICE=1 000 \$
Q18B1-Q18B5

IF STARTING PRICE=1 500 \$
Q18C1-Q18C5

IF STARTING PRICE=2 000 \$
Q18D1-Q18D5

IF STARTING PRICE=2 500 \$
Q18E1-Q18E5

Q18A1: S,
QT

Si la technologie ESC pouvait être installée sur la
prochaine auto que vous allez acheter, seriez-vous prêt(e) à
payer...500 \$ pour faire installer cette technologie?

AL

OUI
NON

IF YES AT Q18A1 GO TO Q18A2...Q18A5.
IF NO AT Q18A1 GO TO Q21 (TERMINATE DEMAND
SECTION); PERSON IS ADVERSE TO PRICE

SECTION 7 : IMPACT PERÇU DE L'ESC

POSEZ À TOUS

	<p>IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q21 AND Q22. OTHERS SKIP TO Q23 IF RELEVANT.</p>
Q21: S, QT	<p>Selon vous, quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait-il sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général? Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue sur ce sujet, qu'il soit positif ou négatif.</p> <p>AU BESOIN : Je peux vous relire la définition de la technologie ESC si vous le voulez.</p>
AL	<p>OUVERTE</p> <p>Ne sait pas</p> <p>IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q22. OTHERS SKIP TO Q23</p>
Q22: S, QT	<p>Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.</p> <p>Diriez-vous que vous êtes fortement d'accord, assez d'accord, ni d'accord ni en désaccord, assez en désaccord ou fortement en désaccord avec l'énoncé suivant (INSÉREZ MT)?</p>
AL	<p>Fortement d'accord</p> <p>Plutôt d'accord</p> <p>Ni d'accord ni en désaccord</p> <p>Plutôt en désaccord</p> <p>Fortement en désaccord</p> <p>Ne sait pas</p>

ROTATION DES ÉNONCÉS

- i) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs pour choisir de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.
- ii) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs pour conduire plus vite.
- iii) Le système ESC permet aux conducteurs de se rapprocher plus près du véhicule qui les précède
- iv) Le système ESC signifie que les véhicules ne dérapent pas sur des chaussées glacées, peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule
- v) Le système ESC permet aux conducteurs de mieux manoeuvrer lorsque la circulation est dense..

- vi) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs lorsqu'ils doivent conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.

- vii) Le système ESC permet aux conducteurs de tourner les coins plus rapidement,

- viii) Le système ESC permet aux conducteurs de conduire de façon plus dynamique

- ix) Le système ESC permet aux conducteurs de freiner plus rapidement au besoin

- x) Le système ESC permet aux conducteurs de retarder l'application des freins dans une manœuvre d'urgence.

OWNERS OF ESC TECHNOLOGY (ESC MENTIONNED AT Q4A OR YES AT Q8), ASK Q23. ALL OTHERS TO Q24

Q23: S,
QT

Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.

Diriez-vous que vous êtes fortement d'accord, assez d'accord, ni d'accord ni en désaccord, assez en désaccord ou fortement en désaccord avec l'énoncé suivant (INSÉREZ MT)?

AL

Fortement d'accord
Plutôt d'accord
Ni d'accord ni en désaccord
Plutôt en désaccord
Fortement en désaccord
Ne sait pas

ROTATION DES ÉNONCÉS

- i) Le système ESC me donne plus de confiance pour choisir de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.
- ii) Le système ESC me donne plus de confiance pour conduire plus vite.
- iii) Le système ESC me permet de me rapprocher plus près du véhicule qui me précède
- iv) Le système ESC signifie que mon véhicule ne dérapera pas sur des chaussées glacées, peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule
- v) Le système ESC me permet de mieux manoeuvrer lorsque la circulation est dense.

- vi) Le système ESC me donne plus de confiance lorsque je dois conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.

- vii) Le système ESC me permet de tourner les coins plus rapidement,

- viii) Le système ESC me permet de conduire de façon plus dynamique

- ix) Le système ESC me permet d'arrêter plus rapidement au besoin

- x) Le système ESC me permet de freiner plus tard dans une manœuvre d'urgence.

POSEZ À TOUS

Q25: S,

QT Parmi les sources d'information suivantes, quelles sont celles qui sont susceptibles de vous informer sur la sécurité des véhicules?

SÉLECTIONNEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE

- AL
- Des parents et amis
 - Des publicités sur les autos
 - Des cours de conduite
 - Des campagnes de sensibilisation (à la télé)
 - Des campagnes de sensibilisation (à la radio, dans les journaux)
 - Des magazines de consommateurs
 - Des sites Web sur Internet
 - Des circulaires du gouvernement
 - Des tiers comme la CAA
 - Autre

SECTION 8 : POSSÈDE ET UTILISE UN VÉHICULE

Q27: S,
QT Combien d'années d'expérience avez-vous à conduire une auto? Il s'agit du nombre total d'années depuis que vous conduisez et non seulement le nombre d'années que vous conduisez votre véhicule actuel?

- AL
- Moins de 2 ans
 - Entre 2 et 5 ans
 - Entre 6 et 10 ans
 - 11 ans et plus d'expérience
 - Ne sait pas

Q28: S,
QT Je vais vous lire une liste d'énoncés et j'aimerais que vous me disiez si l'énoncé décrit la façon dont vous utilisez votre véhicule principal.
LISEZ LA LISTE (MT)

CODEZ OUI / NON POUR CHAQUE ÉNONCÉ

- AL OUI

	NON Ne sait pas	
	i)_Je conduis de longues distances dans mon véhicule principal ii)_J'ai souvent des passagers dans mon véhicule principal iii)_J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers dans ce véhicule iv)_J'utilise mon véhicule principal pour aller au travail et en revenir v)_Je conduis régulièrement ce véhicule pour plus de 2 heures à la fois sans arrêter vi)_Je suis l'unique conducteur du véhicule principal vii)_Je suis financièrement responsable de l'entretien et de la maintenance de ce véhicule viii)_Je conduis régulièrement ce véhicule pour des raisons d'affaires	
Q29: S, QT	À quelle fréquence conduisez-vous personnellement votre véhicule actuel?	
	LISEZ LA LSITE	
AL	Tous les jours Plus de 3 fois par semaine mais pas tous les jours Deux fois par semaine ou moins souvent Une fois par semaine Deux ou trois fois par mois Moins souvent Ne sait pas	

	SECTION 9 : SECTION DÉMOGRAPHIQUE
	POSEZ À TOUS
	Les dernières questions serviront uniquement à des fins statistiques. Encore une fois, vos réponses seront confidentielles et ne seront utilisées qu'une fois combinées à celles d'autres personnes que nous avons interviewées.
QA: S, QT	INSCRIRE LE SEXE (NE PAS DEMANDER):
AL	HOMME FEMME
Q31: S, QT	Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez terminé?
	NE LISEZ PAS LA LISTE
AL	COURS PRIMAIRE, EN PARTIE PRIMAIRE, COMPLÉTÉ COURS SECONDAIRE, EN PARTIE SECONDAIRE, COMPLÉTÉ COURS TECHNIQUE, COLLÉGIAL, CÉGEP EN PARTIE COURS TECHNIQUE, COLLÉGIAL, CÉGEP, COMPLÉTÉ UNIVERSITAIRE 1ER CYCLE, EN PARTIE UNIVERSITAIRE 1ER CYCLE, COMPLÉTÉ UNIVERSITAIRE 2E CYCLE, EN PARTIE UNIVERSITAIRE 2E CYCLE, COMPLÉTÉ Autre Ne sait pas
QB: S, QT	Comme nous parlons à des gens d'âges différents, j'ai simplement besoin de confirmer le groupe d'âge dans lequel vous vous situez. Est-ce... ?
AL	16 à 24 25 à 34 35 à 44 45 à 54 55 à 64

	65+ REFUS
Q33: S, QT	RECORD FROM TELEPHONE NUMBER / SAMPLE FILE
AL	Urbain versus rural Province Grand centre métropolitain
	Cela met fin au sondage. Je vous remercie d'y avoir participé.

9.6 Questionnaire — Sondage sur l'ESC auprès des propriétaires/conducteurs

ESC – Sondage auprès des conducteurs

Puis-je parler à [NOM DE L'ÉCHANTILLON]?

Mon nom est _____ et j'appelle de TNS Canadian Facts, une compagnie de recherche sur l'opinion publique. Vous nous avez contactés récemment et avez accepté de participer à un bref sondage effectué par Transport Canada sur les automobiles que les gens conduisent et les caractéristiques de l'auto qui sont importantes pour eux.

YES ALREADY SPEAKING TO THAT PERSON
NO - NOT AVAILABLE - MAKE APPOINTMENT

Le sondage devrait prendre environ 10 minutes de votre temps. Veuillez noter que cet appel peut être mis sous écoute à des fins de contrôle de la qualité.

Puis-je commencer maintenant?

OUI
NON - FIXEZ UN RENDEZ-VOUS SI POSSIBLE
REFUSE - TERMINEZ

Q1A: S,
QT

Si vous deviez acheter une auto neuve demain, quelle est la caractéristique qui influencerait le plus votre décision d'acheter tel ou tel véhicule?

NE LISEZ PAS. CODEZ LA PREMIÈRE MENTION
SEULEMENT POUR Q1A. CODEZ LES AUTRES
RÉPONSES POUR Q1B

AL LES CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ QUI SONT
DISPONIBLES POUR L'AUTO
LA COULEUR DU VÉHICULE
LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE
LE PRIX DU VÉHICULE

LA VITESSE ET LA PUISSANCE DU VÉHICULE
«PETITS EXTRAS» COMME LE SYSTÈME DE SON,
LE SYSTÈME GPS, ETC.
LE CONFORT ET L'ASPECT PRATIQUE
L'ÂGE DU VÉHICULE
LA GROSSEUR DU VÉHICULE
LE NOMBRE DE POSITIONS DES SIÈGES
LA PERFORMANCE
LA CONDUITE / LA TENUE DE ROUTE
L'ESPACE DE RANGEMENT
LA CONSOMMATION D'ESSENCE
LE MOTEUR ET LA TRANSMISSION
DOMESTIQUE OU IMPORTÉE
LA CAPACITÉ HORS ROUTE
L'APPARENCE/ LE STYLE
LA POPULARITÉ
LA RÉPUTATION / LA FIABILITÉ
LA GARANTIE/LE SERVICE
LA PLAN DE FINANCEMENT
AUTRE PRÉCISEZ

Q1B: S,
QT

Quelles autres caractéristiques seraient importantes pour vous?

NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUTES LES RÉPONSES.

AL

LES CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ QUI SONT
DISPONIBLES SUR L'AUTO
LA COULEUR DU VÉHICULE
LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE
LE PRIX DU VÉHICULE
LA VITESSE ET LA PUISSANCE DU VÉHICULE
«PETITS EXTRAS» COMME LE SYSTÈME DE SON,
LE SYSTÈME GPS, ETC.
LE CONFORT ET L'ASPECT PRATIQUE
L'ÂGE DU VÉHICULE
LA GROSSEUR DU VÉHICUEL
LE NOMBRE DE POSITIONS DES SIÈGES
LA PERFORMANCE

LA CONDUITE / LA TENUE DE ROUTE
L'ESPACE DE RANGEMENT
LA CONSOMMATION D'ESSENCE
LE MOTEUR ET LA TRANSMISSION
DOMESTIQUE OU IMPORTÉE
LA CAPACITÉ HORS ROUTE
L'APPARENCE/ LE STYLE
LA POPULARITÉ
LA RÉPUTATION / LA FIABILITÉ
LA GARANTIE/LE SERVICE
LA PLAN DE FINANCEMENT
AUTRE : PRÉCISEZ

Q2

Quel type de véhicule avez-vous ou conduisez-vous? Si vous possédez plus d'un véhicule, nous aimerions que vous nous parliez de celui que vous conduisez le plus souvent. Veuillez indiquer le nom du fabricant, le modèle et l'année de fabrication.

Fabricant (ex. GM, Toyota):

Modèle (ex. Camry LS, Civic EX):

Année de fabrication:

WRITE IN ANSWER.

Q2B: S Depuis combien de temps possédez-vous ce véhicule?

INSTRUCTION TO PROGRAMMER: PLEASE PROGRAM SO
THAT INTERVIEWER CAN ENTER MONTHS AND YEARS

OPEN

J'aimerais vous poser quelques questions sur l'aspect
sécuritaire du véhicule.

Q3: S,

QT Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les véhicules qui circulent sur les routes du Canada actuellement sont sécuritaires?
LISEZ LA LISTE. CODEZ UNE SEULE RÉPONSE.

AL Très confiant(e)
Assez confiant(e)
Pas très confiant(e)
Pas du tout confiant(e)
Ne sait pas

Q4A: S,
QT Quels dispositifs de sécurité avez-vous sur votre propre véhicule?

NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE

AL CEINTURES DE SÉCURITÉ
DISPOSITIF DE FREIN ANTI-BLOCAGE (ABS)
SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ
CONTRÔLE DE LA STABILITÉ DE ROULEMENT (RSC)
SYSTÈME DE CADRE DE PROTECTION (ROPS)
SYSTÈME D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS)
SYSTÈME DE PROTECTION TRAUMATIQUE (WHIPS)
COUSSINS DE SÉCURITÉ GONFLABLES (DEVANT/SUR LES CÔTÉS)
SIÈGES DE SÉCURITÉ / ANCRAGES POUR ENFANTS
PHARES DE JOUR (DRL)
FEU DE FREINAGE SURÉLEVÉ AU CENTRE
NOTIFICATION AUTOMATIQUE D'AVIS DE COLLISION (P. EX. ONSTAR)
AVERTISSEUR SONORE DE MARCHE ARRIÈRE
PRÉTENDEUR DE CEINTURE CÔTÉ BOUCLE
APPUIE-TÊTE
AUTRE PRÉCISEZ
Ne sait pas

IF RESPONDENT PROVIDED AN ANSWER TO Q4A ASK Q4B.

Q4B: S,
QT

Pouvez-vous penser à des dispositifs de sécurité qui ne sont pas sur votre véhicule?

NE LISEZ PAS LA LISTE. CODEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE.

AL

CEINTURES DE SÉCURITÉ
DISPOSITIF DE FREIN ANTI-BLOCAGE (ABS)
SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ
CONTRÔLE DE LA STABILITÉ DE ROULEMENT (RSC)
SYSTÈME DE CADRE DE PROTECTION (ROPS)
SYSTÈME D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS)
SYSTÈME DE PROTECTION TRAUMATIQUE (WHIPS)
COUSSINS DE SÉCURITÉ GONFLABLES (DEVANT/SUR LES CÔTÉS)
SIÈGES DE SÉCURITÉ / ANCRAGES POUR ENFANTS
PHARES DE JOUR (DRL)
FEU DE FREINAGE SURÉLEVÉ AU CENTRE
NOTIFICATION AUTOMATIQUE D'AVIS DE COLLISION (P. EX. ONSTAR)
AVERTISSEUR SONORE DE MARCHE ARRIÈRE
PRÉTENDEUR DE CEINTURE CÔTÉ BOUCLE
APPUÏE-TÊTES
AUTRE PRÉCISEZ
Ne sait pas

Q5: S,
QT

Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet des dispositifs de sécurité dans les véhicules. Veuillez m'indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque énoncé.

Êtes-vous fortement d'accord, plutôt d'accord, ni d'accord ni en désaccord, plutôt en désaccord ou fortement en désaccord que...(INSÉREZ MT)

- AL
- Fortement d'accord
 - Plutôt d'accord
 - Ni d'accord ni en désaccord
 - Plutôt en désaccord
 - Fortement en désaccord
 - Ne sait pas

ROTATION DES ÉNONCÉS

Les améliorations apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires nous permettent de rouler à plus haute vitesse.

Avec les améliorations récentes apportées aux véhicules pour les rendre plus sécuritaires, les conducteurs n'ont plus à s'inquiéter autant lorsqu'ils conduisent sur des surfaces glissantes comme des routes glacées.

Il est important d'avoir les tout derniers dispositifs de sécurité sur ma voiture.

Certains conducteurs se fient un peu trop aux dispositifs de sécurité installés sur leurs véhicules et ne portent pas assez attention à leur conduite.

SECTION 3 : TECHNOLOGIE ESC

Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue concernant un nouveau système de sécurité véhiculaire. La mécanique de base de ce système fonctionne comme suit : un micro ordinateur à l'intérieur du véhicule surveille constamment la conduite du conducteur et la direction dans laquelle la voiture roule.

En situation d'urgence, si les senseurs déterminent que la voiture commence à dérapier ou à tourner sur elle-même, un freinage stratégique sur différentes roues est utilisé pour ramener le véhicule sous le contrôle du conducteur.

Parce que le système intervient avant la perte de contrôle, ce système de sécurité a le potentiel de prévenir certains types de collisions comme une sortie de route, des tonneaux et des collisions avec des obstacles.

La technologie est connue sous le nom de Contrôle électronique de la stabilité (ESC) mais est aussi connue sous ses différents noms de marques. SI ON A DONNÉ LE NOM D'UN FABRICANT AUTOMOBILE À Q2, LISEZ : Par exemple, pour <INSÉREZ LE FABRICANT DU VÉHICULE DE R>, on le nomme <INSÉREZ LE NOM DU ESC>.

INSTRUCTION : AU BESOIN, OFFREZ DE RELIRE CETTE DÉFINITION. TOUT AU LONG DU SONDAGE, L'INTERVIEWEUR DOIT POUVOIR REVENIR À CETTE DÉFINITION ET LA RELIRE AU RÉPONDANT AU BESOIN.

Liste des noms du fabricant du ESC :

Fabricant_ESC se nomme :

Acura_	Assistance de la stabilité du véhicule (VSA) avec traction asservie
Audi_	Le programme de stabilisation électronique (ESP)
BMW_	Contrôle Dynamique de la Stabilité (DSC)
Buick_	StabiliTrak
Cadillac_	StabiliTrak
Chevrolet_	StabiliTrak ('Active Handling' for Corvette)
Chrysler_	Electronic Stability Program (ESP)
Ford_	AdvanceTrac
GMC_	StabiliTrak
Honda_	Assistance de la stabilité du véhicule (VSA)
Hyundai_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Infiniti_	Contrôle dynamique du véhicule (VDC)
Jaguar_	Contrôle dynamique de la stabilité (DSC)
Jeep_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Kia_	Programme de stabilité électronique (ESP)
Land Rover_	Contrôle dynamique de la stabilité (DSC)
Lexus_	Contrôle de la stabilité du véhicule (VSC)

Mercury_	AdvanceTrac
Mini_	Contrôle dynamique de stabilité (DSC)
Mitsubishi_	Système antipatinage et antidérapage actif de Mitsubishi (M-ASTC)
Nissan_	Contrôle dynamique du véhicule (VDC)
Pontiac_	StabiliTrak
Porsche_	Système de régulation de stabilité (PSM)
Saab_	Programme électronique de stabilité (ESP)
Saturn_	StabiliTrak
Subaru_	Contrôle dynamique du véhicule (VDC)
Suzuki_	Contrôle électronique de la stabilité (ESP)
Toyota_	Contrôle de la stabilité du véhicule (VSC)
Volkswagen_	Programme électronique de stabilisation (ESP)
Volvo_	Régulateur dynamique de stabilité et de traction (DSTC)

Q6: S,
QT

Avant aujourd'hui, aviez-vous entendu parler de cette technologie?

NE LISEZ PAS LA LISTE

AL

OUI

NON

Ne sait pas

IF ESC NOT STATED AS SAFETY FEATURE CURRENTLY ON OWN VEHICLE (ESC NOT MENTIONNED AT Q4A OR ESC NOT GIVEN AS RESPONSE TO Q4B) AND HAVE HEARD OF ESC TECHNOLOGY (YES AT Q6), ASK Q7.

Q7: S,
QT

Le système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est-il présentement installé sur le véhicule principal que vous possédez et conduisez?

NE LISEZ PAS LA LISTE

AL OUI – GO TO Q7C
NON – GO TO Q7B
Ne sait pas – GO TO Q7B

ASK Q7B IF NO OR DON'T KNOW AT Q7

Q7B: S,
QT Avez-vous, dans votre ménage, des véhicules qui sont munis d'un système électronique de stabilisation (ESC)?

AL OUI
NON
NE SAIT PAS

PASSEZ À LA SECTION 5 SI LA Q7B A ÉTÉ POSÉE.

Q7C: S,
QT En ce qui concerne votre véhicule précédent, était-il muni d'un système électronique de stabilisation?

AL OUI
NON
NE SAIT PAS

SECTION 4 : UTILISATEURS DE ESC

IF ESC INSTALLED ON VEHICLE (ESC MENTIONED AT Q4A OR YES AT Q7) ASK SECTION 4. OTHERS SKIP TO SECTION 5.

Q8: S,
QT Lorsque vous songiez à acheter votre présent véhicule, recherchez-vous spécifiquement un véhicule équipé d'un contrôle électronique de la stabilité ou de la technologie ESC?

NE LISEZ PAS LA LISTE

AL OUI

NON
Ne sait pas

Q9: S,
QT Comparativement à d'autres aspects de votre décision d'achat, dans quelle mesure était-il important que ce véhicule soit muni de la technologie ESC?

LISEZ LA LISTE. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»

AL Très important
Assez important
Pas très important
Pas du tout important
Ne sait pas

Q10A: S,
QT Avez-vous déjà fait l'expérience du système ESC pendant que vous conduisiez?
NE LISEZ PAS LA LISTE

AL OUI
NON
Ne sait pas

IF YES AT Q10A ASK Q10B. IF NO OR DON'T KNOW GO TO Q11.

Q10B: S,
Comment saviez-vous que le système était actif (c.-à-d. quelle sensation / quels effets avez-vous remarqués?)

OPEN

Q11: S,
QT Dans l'ensemble, diriez-vous que la technologie ESC installée sur votre véhicule l'a rendu beaucoup plus sécuritaire à conduire, un peu plus sécuritaire à conduire, un peu plus dangereux à conduire ou beaucoup plus dangereux à conduire?

AL Beaucoup plus sécuritaire à conduire

Un peu plus sécuritaire à conduire
Un peu plus dangereux à conduire
Beaucoup plus dangereux à conduire
Elle n'a pas eu d'effet
Ne sait pas

Q11B: S,
QT

Dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que votre système électronique de stabilisation fonctionnerait en situation d'urgence?

AL

Très confiant(e)
Assez confiant(e)
Pas très confiant(e)
Pas du tout confiant(e)
Ne sait pas

Q12: S,
QT

Y a-t-il des désavantages à avoir la technologie ESC?

AL

AUTRE PRÉCISEZ
AUCUN DÉSAVANTAGE
Ne sait pas

SECTION 5 : POINTS DE VUE GÉNÉRAUX SUR LA TECHNOLOGIE ESC ET LA DÉCISION D'ACHAT

IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q13A AND Q13B. ALL OTHERS TO Q14.

POSEZ À TOUS

Q14: S,

QT Dans quelle mesure trouvez-vous qu'il est important de faire installer la technologie ESC comme équipement standard sur tous les nouveaux véhicules vendus au Canada de nos jours?

LISEZ LA LISTE. UNE RÉPONSE SEULEMENT. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»

AL Très important
Assez important
Pas très important
Pas du tout important
Ne sait pas

SECTION 6 : PROCHAIN ACHAT DE VÉHICULE

Q17: S,
QT

Dans quelle mesure serait-il important de faire installer la technologie ESC sur votre prochain véhicule?

LISEZ LA LISTE. NE LISEZ PAS «NE SAIT PAS»

AL Très important
Assez important
Pas très important
Pas du tout important
Ne sait pas

SECTION 7 : IMPACT PERÇU DE L'ESC

POSEZ À TOUS

IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q21 AND Q22. OTHERS SKIP TO Q23 IF RELEVANT.

Q21: S,
QT

Selon vous, quel impact l'installation de la technologie ESC sur les véhicules aurait-il sur le comportement des gens au volant et sur leur conduite automobile en général? Nous sommes intéressés à connaître votre point de vue sur ce sujet, qu'il soit positif ou négatif.

AU BESOIN : Je peux vous relire la définition de la technologie ESC si vous le voulez.

AL

OUVERTE

Ne sait pas

IF NON-OWNERS OF ESC (ESC NOT MENTIONED AT Q4A, OR ESC MENTIONED AT Q4B, OR NO AT Q7, ASK Q22. OTHERS SKIP TO Q23

Q22: S,
QT

Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.

Diriez-vous que vous êtes fortement d'accord, assez d'accord, ni d'accord ni en désaccord, assez en désaccord ou fortement en désaccord avec l'énoncé suivant (INSÉREZ MT)?

AL

Fortement d'accord

Plutôt d'accord

Ni d'accord ni en désaccord

Plutôt en désaccord

Fortement en désaccord

Ne sait pas

ROTATION DES ÉNONCÉS

- i) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs pour choisir de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.
- ii) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs pour conduire plus vite.
- iii) Le système ESC permet aux conducteurs de se rapprocher plus près du véhicule qui les précède
- iv) Le système ESC signifie que les véhicules ne dérapent pas sur des chaussées glacées, peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule
- v) Le système ESC permet aux conducteurs de mieux manoeuvrer lorsque la circulation est dense..

- vi) Le système ESC donne plus de confiance aux conducteurs lorsqu'ils doivent conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.

- vii) Le système ESC permet aux conducteurs de tourner les coins plus rapidement,

- viii) Le système ESC permet aux conducteurs de conduire de façon plus dynamique

- ix) Le système ESC permet aux conducteurs de freiner plus rapidement au besoin

- x) Le système ESC permet aux conducteurs de retarder l'application des freins dans une manœuvre d'urgence.

OWNERS OF ESC TECHNOLOGY (ESC MENTIONNED AT Q4A OR YES AT Q8), ASK Q23. ALL OTHERS TO Q24

Q23: S,
QT

Je vais vous lire une liste de commentaires que d'autres personnes ont faits au sujet de la technologie ESC et des effets qu'elle a sur les conducteurs. Veuillez me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec chaque commentaire.

Diriez-vous que vous êtes fortement d'accord, assez d'accord, ni d'accord ni en désaccord, assez en désaccord ou fortement en désaccord avec l'énoncé suivant (INSÉREZ MT)?

- AL
- Fortement d'accord
 - Plutôt d'accord
 - Ni d'accord ni en désaccord
 - Plutôt en désaccord
 - Fortement en désaccord
 - Ne sait pas

ROTATION DES ÉNONCÉS

- i) Le système ESC me donne plus de confiance pour choisir de conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.
- ii) Le système ESC me donne plus de confiance pour conduire plus vite.
- iii) Le système ESC me permet de me rapprocher plus près du véhicule qui me précède
- iv) Le système ESC signifie que mon véhicule ne dérapera pas sur des chaussées glacées, peu importe la vitesse à laquelle le véhicule roule
- v) Le système ESC me permet de mieux manoeuvrer lorsque la circulation est dense.

- vi) Le système ESC me donne plus de confiance lorsque je dois conduire dans de mauvaises conditions météorologiques.

- vii) Le système ESC me permet de tourner les coins plus rapidement,

- viii) Le système ESC me permet de conduire de façon plus dynamique

- ix) Le système ESC me permet d'arrêter plus rapidement au besoin

- x) Le système ESC me permet de freiner plus tard dans une manœuvre d'urgence.

Q23A: S,
QT

Avez-vous remarqué des changements dans votre conduite lorsque vous avez commencé à conduire votre véhicule actuel?

- AL
- OUI
 - NON

NE SAIT PAS

IF YES AT Q23A ASK Q23B, OTHERS GO TO Q25

Q23B: S,
QT

Quels changements avez-vous remarqués?

AL

OUVERTE

Q23C: S,
QT

Combien de temps ces changements dans votre façon de conduire ont-ils duré?

AL

Quelques jours
Quelques semaines
Quelques mois
Les changements se font encore sentir
NE SAIT PAS

POSEZ À TOUS

Q25: S,
QT

Parmi les sources d'information suivantes, quelles sont celles qui sont susceptibles de vous informer sur la sécurité des véhicules?

SÉLECTIONNEZ TOUT CE QUI S'APPLIQUE

AL

Des parents et amis
Des publicités sur les autos
Des cours de conduite
Des campagnes de sensibilisation (à la télé)
Des campagnes de sensibilisation (à la radio, dans les journaux)
Des magazines de consommateurs
Des sites Web sur Internet
Des circulaires du gouvernement
Des tiers comme la CAA
Autre

SECTION 8 : POSSÈDE ET UTILISE UN VÉHICULE

Q27: S,
QT

Combien d'années d'expérience avez-vous à conduire une auto? Il s'agit du nombre total d'années depuis que vous conduisez et non seulement le nombre d'années que vous conduisez votre véhicule actuel?

AL

Moins de 2 ans
Entre 2 et 5 ans
Entre 6 et 10 ans
11 ans et plus d'expérience
Ne sait pas

Q28: S,
QT

Je vais vous lire une liste d'énoncés et j'aimerais que vous me disiez si l'énoncé décrit la façon dont vous utilisez votre véhicule principal.

LISEZ LA LISTE (MT)

CODEZ OUI / NON POUR CHAQUE ÉNONCÉ

AL

OUI
NON
Ne sait pas

- i)_Je conduis de longues distances dans mon véhicule principal
- ii)_J'ai souvent des passagers dans mon véhicule principal
- iii)_J'ai souvent de jeunes enfants comme passagers dans ce véhicule
- iv)_J'utilise mon véhicule principal pour aller au travail et en revenir
- v)_Je conduis régulièrement ce véhicule pour plus de 2 heures à la fois sans arrêter
- vi)_Je suis l'unique conducteur du véhicule principal
- vii)_Je suis financièrement responsable de l'entretien et de la maintenance de ce véhicule
- viii)_Je conduis régulièrement ce véhicule pour des raisons d'affaires

Q29: S,
QT

À quelle fréquence conduisez-vous personnellement votre véhicule actuel?

LISEZ LA LSITE

AL

- Tous les jours
- Plus de 3 fois par semaine mais pas tous les jours
- Deux fois par semaine ou moins souvent
- Une fois par semaine
- Deux ou trois fois par mois
- Moins souvent
- Ne sait pas

SECTION 9 : SECTION DÉMOGRAPHIQUE

POSEZ À TOUS

Les dernières questions serviront uniquement à des fins statistiques. Encore une fois, vos réponses seront confidentielles et ne seront utilisées qu'une fois combinées à celles d'autres personnes que nous avons interviewées.

- QA: S,
QT INSCRIRE LE SEXE (NE PAS DEMANDER):
- AL HOMME
FEMME
- Q31: S,
QT Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez terminé?
- NE LISEZ PAS LA LISTE
- AL COURS PRIMAIRE, EN PARTIE
PRIMAIRE, COMPLÉTÉ
COURS SECONDAIRE, EN PARTIE
SECONDAIRE, COMPLÉTÉ
COURS TECHNIQUE, COLLÉGIAL, CÉGEP EN PARTIE
COURS TECHNIQUE, COLLÉGIAL, CÉGEP, COMPLÉTÉ
UNIVERSITAIRE 1ER CYCLE, EN PARTIE
UNIVERSITAIRE 1ER CYCLE, COMPLÉTÉ
UNIVERSITAIRE 2E CYCLE, EN PARTIE
UNIVERSITAIRE 2E CYCLE, COMPLÉTÉ
Autre
Ne sait pas
- QB: S,
QT Comme nous parlons à des gens d'âges différents, j'ai simplement besoin de confirmer le groupe d'âge dans lequel vous vous situez. Est-ce... ?
- AL 16 à 24
25 à 34
35 à 44
45 à 54
55 à 64
65+
REFUS
- Q33: S,
QT RECORD FROM TELEPHONE NUMBER / SAMPLE FILE

AL Urbain versus rural
Province
Grand centre métropolitain

Cela met fin au sondage. Je vous remercie d'y avoir participé.