

---

## **OPINION DES CANADIENS EN CE QUI A TRAIT À LA SÛRETÉ DU TRANSPORT ROUTIER SUR LES AUTOROUTES DU CANADA**

---



© Groupe Angus Reid, Inc.  
Date de diffusion publique : 24 avril 1998

Le sondage Angus Reid/CRASH (*Canadians for Responsible and Safe Highways*) a été mené au téléphone entre le 1<sup>er</sup> et le 7 avril 1998, auprès d'un groupe représentatif composé de 1 504 Canadiens et Canadiennes.

Les données ont été pondérées statistiquement pour que la composition de l'échantillonnage en fonction de l'âge et du sexe reflète celui de la population canadienne, selon les résultats du recensement de 1996.

Avec un échantillonnage de 1 504 répondants aux quatre coins du Canada, la marge d'erreur est de +/- 2,5 points de pourcentage dans 95 pour cent des cas, comparativement aux résultats que l'on obtiendrait si tous les adultes canadiens étaient sondés. La marge d'erreur est plus importante à l'échelle régionale et pour d'autres sous-groupes de répondants.

---

## **OPINION DES CANADIENS EN CE QUI A TRAIT À LA SÛRETÉ DU TRANSPORT ROUTIER SUR LES AUTOROUTES DU CANADA**

---

Le sondage Groupe Angus Reid/CRASH (*Canadians for Responsible and Safe Highways*) a été mené entre le 1<sup>er</sup> et de 7 avril 1998, auprès d'un groupe représentatif composé de 1 504 Canadiens et Canadiennes. Une partie de ce sondage constitue une mise à jour des données de référence établies en 1996, alors que l'autre partie porte sur de nouvelles questions. Le Groupe Angus Reid a sondé l'opinion publique au sujet des autoroutes et de l'industrie du transport routier, en ce qui concerne la sécurité, la longueur maximale permise des camions qui roulent sur les routes et la durée maximale permise pour la semaine de travail des camionneurs.

Les réponses aux questions soulevées sont semblables pour la plupart des catégories démographiques; en effet, peu importent leur âge, leur sexe, leur éducation et leur revenu, les Canadiens ont des opinions semblables en ce qui concerne la sûreté du transport routier par camion sur les autoroutes du Canada. Il est toutefois intéressant de souligner que les résultats ont tendance à être davantage homogènes parmi les Canadiens plus âgés, c'est-à-dire que le consensus est plus marqué chez les Canadiens âgés de plus de 55 ans que chez ceux âgés de 18 à 34 ans. Des différences intéressantes à l'échelle régionale seront également soulignées dans le présent communiqué de presse.

### **Plus de la moitié (54 %) des répondants estiment que les routes et autoroutes du Canada sont de moins en moins «sécuritaires»**

Il existe un sentiment de plus en plus fort que les routes du Canada sont de moins en moins «sécuritaires». Aujourd'hui, plus de la moitié (54 %) des Canadiens croient que leurs routes et leurs autoroutes sont «moins sécuritaires», en comparaison avec juste un peu moins de la moitié (49 %) lors du dernier sondage d'opinion en 1996. Une minorité assez importante (35 %) croit qu'elles deviennent «plus sécuritaires», et une personne sur dix (9 %) n'y a remarqué aucun changement.

Les habitants de la Saskatchewan et du Manitoba (66 %) de même que ceux de l'Ontario (58 %) sont ceux chez qui on trouve le plus de gens pour dire que les routes et autoroutes du Canada deviennent de moins en moins «sécuritaires». De plus, les citoyens de la Colombie-Britannique (40 %) sont ceux chez qui on trouve le plus de gens pour dire que les routes et autoroutes du Canada sont de plus en plus «sécuritaires».

En outre, on a mentionné aux répondants que le nombre de camions semi-remorques sur les routes canadiennes avait augmenté au cours des cinq dernières années, et on leur a demandé si cette augmentation avait rendu les déplacements sur les routes canadiennes plus ou moins

sécuritaires. Compte tenu de ce renseignement, quatre répondants sur cinq (80 %) ont indiqué que les déplacements étaient devenus plus dangereux.

### **Les Canadiens désapprouvent les plus gros camions**

Une majorité écrasante de Canadiens s'opposent toujours à la circulation de trains routiers à deux remorques de 48 pieds (86 % aujourd'hui, 87 % en 1996). Les Canadiens ont une opinion très ferme à ce sujet, puisque sept répondants sur dix (71 %) ont indiqué être «fortement en désaccord» avec le fait d'autoriser un tracteur unique à tirer une deuxième remorque de 48 pieds derrière une première remorque, créant un train routier composé de deux remorques de 48 pieds. Un petit groupe (12 %) est d'accord avec l'utilisation de ces trains routiers.

De plus, presque tous les Canadiens s'opposent à la circulation de trains routiers à trois remorques (95 % aujourd'hui; 94 % en 1996). Comme c'est le cas pour les trains routiers à deux remorques de 48 pieds, les Canadiens ont une opinion bien arrêtée en ce qui concerne l'autorisation de tirer une troisième remorque de 28 pieds derrière deux premières remorques semblables tirées par un même tracteur, puisque 85 % des répondants ont dit être «fortement en désaccord» avec la circulation de ces trains routiers.

### **Forte opposition aux heures de conduite accrues pour les camionneurs**

Mis devant trois contextes différents, la majorité des Canadiens s'opposent à l'augmentation du nombre d'heures passées sur la route par les camionneurs.

Dans le premier scénario, on a dit aux répondants que les camionneurs canadiens étaient autorisés par la loi à conduire pendant 13 heures consécutives, tandis qu'aux États-Unis, les camionneurs n'étaient autorisés à conduire que pendant 10 heures consécutives. Exactement comme l'avait révélé le sondage de 1996, 86 % des répondants continuent à être en faveur d'une réduction du maximum de 13 heures de conduite aux 10 heures que constitue la limite américaine. Douze pour cent (12 %) sont contre une telle réduction. Encore une fois, une grande proportion des Canadiens ont une opinion très ferme par rapport à la réduction du nombre d'heures de conduite des camionneurs, puisque 73 % sont fortement d'accord avec une réduction. Ce sont les Québécois qui sont le plus en faveur d'une réduction (95 %), tandis que les Albertains sont les moins nombreux à appuyer la réduction des heures de conduite des camionneurs (74 %).

On a aussi demandé aux répondants de se prononcer sur la possibilité d'une augmentation du nombre total d'heures de travail que peut effectuer un camionneur de 60 à 70 heures par semaines. Une grande majorité (83 %) trouve inacceptable l'augmentation de la limite légale

d'heures de travail des camionneurs des 60 heures par semaines actuelles à 70 heures par semaine. (62 % trouvent que cela est très inacceptable).

De plus, on a demandé aux répondants qui pensent qu'une augmentation à 70 heures par semaine est acceptable s'ils trouvaient une augmentation à 100 heures acceptable. Huit répondants sur dix (84 %) disent qu'une telle augmentation est inacceptable.

### **Les appareils de prévention ne convainquent pas les Canadiens d'approuver une augmentation des heures de conduite**

La formation et les appareils de surveillance conçus pour aider les camionneurs à lutter contre le sommeil ne font pas pencher les Canadiens en faveur d'une plus longue semaine de travail pour les camionneurs.

Lorsqu'on demande aux répondants qui trouvent inacceptable une augmentation de la semaine de travail à 70 heures par semaine s'ils changeraient d'idée si des mesures étaient prises pour aider les camionneurs à lutter contre le sommeil, telles que des programmes de formation ou des appareils installés à l'intérieur des cabines, huit répondants sur dix (78 %) s'opposent toujours à une telle augmentation (60 % s'y opposent fortement).

Lorsqu'on demande aux répondants qui appuient une augmentation de la semaine de travail à 70 heures mais non à 100 heures par semaine s'ils seraient d'accord avec une augmentation à 100 heures par semaine si des mesures telles que des programmes de formation ou des appareils installés à l'intérieur des cabines étaient prises, une grande majorité (86 %) continue à s'opposer à une telle augmentation (71 % s'y opposent fortement).

Enfin, on a dit aux répondants qui s'opposent à une telle augmentation que les camionneurs étaient déjà autorisés, en Saskatchewan et en Alberta, à travailler plus de 100 heures par semaine et on leur a demandé à nouveau s'ils seraient d'accord ou en désaccord avec une augmentation de la limite légale d'heures de conduite pour les camionneurs à 100 heures. Encore une fois, une très vaste majorité (94 %) de répondants ont dit s'opposer à une telle augmentation (77 % s'y opposent fortement).

-- 30 --

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec

Christian Bourque

Groupe Angus Reid

Montreal, Ontario

(514)

[www.angusreid.com](http://www.angusreid.com)