



MONTRÉAL

1180, rue Drummond
Bureau 620
Montréal (Québec) H3G 2S1
T 514 878-9825

QUÉBEC

3340, rue de La Pérade
3^e étage
Québec (Québec) G1X 2L7
T 418 687-8025

ÉVALUATION DE LA CAMPAGNE FATIGUE AU VOLANT 2016 « AVANT DE COGNER DES CLOUS, ARRÊTEZ-VOUS »

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ À LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

03	/CONTEXTE, OBJECTIFS ET DESCRIPTION DE LA CAMPAGNE
04	/MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE
05	/FAITS SAILLANTS
08	/CHAPITRE 1 : PROFIL DES RÉPONDANTS
11	/CHAPITRE 2 : PERCEPTIONS ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA FATIGUE AU VOLANT
24	/CHAPITRE 3 : NOTORIÉTÉ ET APPRÉCIATION DE LA CAMPAGNE
28	/CONCLUSIONS

ANNEXES

- /1.** MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE
- /2.** QUESTIONNAIRE

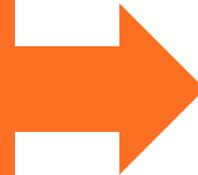
CONTEXTE, OBJECTIFS ET DESCRIPTION DE LA CAMPAGNE



CONTEXTE

Pour améliorer le bilan routier, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) mise sur des campagnes de sensibilisation et des activités novatrices.

L'objectif de la campagne Fatigue au volant 2016 « Avant de cogner des clous, arrêtez-vous » est de sensibiliser les conducteurs au fait que la fatigue au volant, c'est dangereux bien avant qu'on soit sur le point de s'endormir.



OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Mesurer les perceptions et les comportements à l'égard de la fatigue au volant.
- Mesurer la performance de la campagne Fatigue 2016 (notoriété et appréciation).
- Comparer les résultats avec ceux des études antérieures, le cas échéant.

DESCRIPTION DE LA CAMPAGNE



Message radiophonique

Un message de 30 secondes a été diffusé à la radio francophone du 25 juillet au 7 août 2016. Sur un fond sonore de l'intérieur de l'habitacle d'une voiture, on entend une femme qui essaie, à quatre reprises, de compléter la phrase « Bien avant de vous endormir au volant, dès les premiers signes de fatigue, arrêtez-vous et reposez-vous avant de reprendre la route. » Elle a à peine le temps de dire « Bien avant », qu'un homme la coupe pour nommer chaque fois, un signe de fatigue, un peu à la manière d'un hypnotiseur.

Pour la première fois depuis 2012, il n'y a pas eu de campagne télé. La campagne 2016 comportait toutefois d'autres composantes qui n'ont pas été évaluées dans le cadre de cette étude : une capsule Web diffusée sur les médias sociaux du 25 juillet au 7 août 2016, des capsules Web diffusées sur YouTube, un message imprimé diffusé du 4 juin au 1^{er} septembre dans certains magazines consacrés aux vacances au Québec et, enfin, une affiche installée aux abords des routes et des autoroutes du Québec toute l'année.



MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE



POPULATION CIBLE Résidents du Québec âgés de 18 ans ou plus et habilités à faire un sondage en ligne en français ou en anglais.



ÉCHANTILLONNAGE 1 182 répondants tirés du panel Or de SOM et stratifiés en trois grandes régions : la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal (569 répondants), la RMR de Québec (146 répondants) et le reste du Québec (467 répondants).



COLLECTE Sondage en ligne réalisé du 22 au 27 août 2016.
Taux de réponse : 38 %.



PONDÉRATION Les données ont été pondérées pour refléter intégralement la distribution de la population du Québec selon l'âge, le sexe, la langue maternelle, la proportion d'adultes vivant seuls, la scolarité ainsi que la proportion de propriétaires pour chacune des trois strates régionales d'échantillonnage.



MARGE D'ERREUR La marge d'erreur maximale pour l'ensemble des répondants est de 3,3 % (au niveau de confiance de 95 %). Elle augmente toutefois pour les sous-groupes de l'échantillon.



NOTES Les flèches (↑ ou ↓) indiquent une évolution significative des résultats de 2016 par rapport à ceux de 2015, le cas échéant. À l'occasion, elles sont également utilisées pour indiquer une différence significative entre certains sous-groupes de répondants.

Note : Le panel Or de SOM est constitué exclusivement d'internautes recrutés de façon aléatoire par téléphone (fixe et cellulaire) dans le cadre d'entrevues menées à partir d'échantillons générés aléatoirement. Il s'agit donc d'un échantillon probabiliste qui permet de faire de l'inférence à la population et sur lequel il est possible d'appliquer une marge d'erreur d'échantillonnage. La méthodologie détaillée est présentée en annexe.

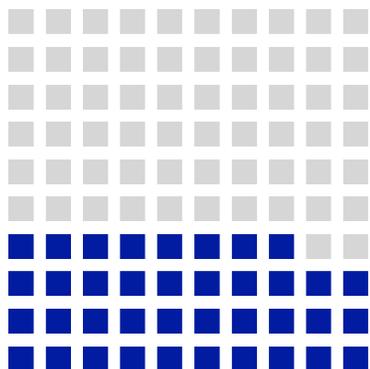
Faits saillants



AVANT DE
COGNER DES CLOUS,
ARRÊTEZ-VOUS
CAMPAGNE FATIGUE 2016



**NOTORIÉTÉ DE LA CAMPAGNE
FATIGUE 2016**



38 %



APPRÉCIATION DE LA CAMPAGNE

Note d'appréciation du message radio (note moyenne sur 10)	7,1
Le message est clair (tout à fait + plutôt d'accord)	92 %
Le message attire mon attention (tout à fait + plutôt d'accord)	79 %
Le message est convaincant (tout à fait + plutôt d'accord)	78 %
Le message traite d'un problème qui me concerne (tout à fait + plutôt d'accord)	62 %

FAITS SAILLANTS

PERCEPTIONS ET COMPORTEMENTS



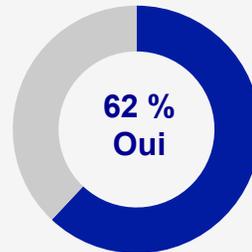
La fatigue a un effet important sur la conduite



La fatigue est un problème de sécurité routière important



Tient compte de son état de fatigue avant de courts déplacements



Conduit même si est fatigué car :

- N'a pas le choix compte tenu de ses obligations (36 %↑)
- Les distances parcourues en état de fatigue sont souvent assez courtes (29 %↓)



Au cours des 12 derniers mois...

A conduit alors qu'il se sentait fatigué



S'est endormi au volant de son véhicule



A cogné des clous au volant de son véhicule

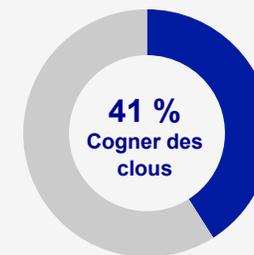


Pour diminuer les effets de la fatigue :

- A ouvert une fenêtre/l'air conditionné/la ventilation (51 %)
- A haussé le volume de la radio/mis de la musique (30 %)
- A bougé un peu/changé de position (26 %↓)



Symptôme le plus convainquant pour s'arrêter :



Chapitre 1

PROFIL DES RÉPONDANTS

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE (PONDÉRÉ)



	Ensemble (%)	Est arrivé de cogner des clous (%)
ÂGE	(n : 1 182)	(n : 288)
18 à 24 ans	11	12
25 à 34 ans	16	23 ↑
35 à 44 ans	16	17
45 à 54 ans	20	23
55 à 64 ans	17	14 ↓
65 ans ou plus	20	11 ↓
SEXE	(n : 1 182)	(n : 288)
Homme	49	67 ↑
Femme	51	33 ↓
SCOLARITÉ	(n : 1 155)	(n : 284)
Aucun/secondaire/DEP	54	54
Collégial	20	22
Universitaire	26	24
LANGUE MATERNELLE	(n : 1 182)	(n : 288)
Français seulement	78	85 ↑
Autre	22	15 ↓

	Ensemble (%)	Est arrivé de cogner des clous (%)
REVENU FAMILIAL	(n : 963)	(n : 246)
Moins de 35 000 \$	22	19
35 000 \$ à 54 999 \$	22	19
55 000 \$ à 74 999 \$	17	16
75 000 \$ à 99 999 \$	17	17
100 000 \$ ou plus	22	29
OCCUPATION	(n : 1 124)	(n : 277)
Travailleur	63	73 ↑
Retraité	24	13 ↓
Étudiant	7	11 ↑
Sans emploi/au foyer	6	3
RÉGION	(n : 1 182)	(n : 288)
RMR de Montréal	48	42
RMR de Québec	10	11
Ailleurs au Québec	42	47

Conducteurs ayant déjà cogné des clous : un large éventail

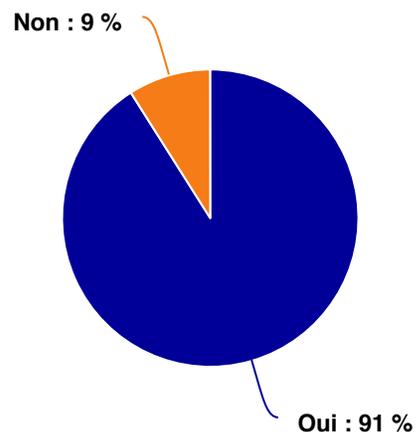
Les conducteurs qui affirment avoir cogné des clous au moins une fois au cours des 12 derniers mois alors qu'ils étaient au volant de leur véhicule, sont proportionnellement plus nombreux parmi les répondants de langue maternelle française, les hommes, les jeunes de 25 à 34 ans, les travailleurs et les étudiants.

Note : Les bases excluent la non-réponse. Les flèches indiquent une différence significative entre les conducteurs à qui il est arrivé de cogner des clous au volant de leur voiture au cours des 12 derniers mois et leur complément, c'est-à-dire les conducteurs à qui ce n'est pas arrivé.

PROFIL DE CONDUITE

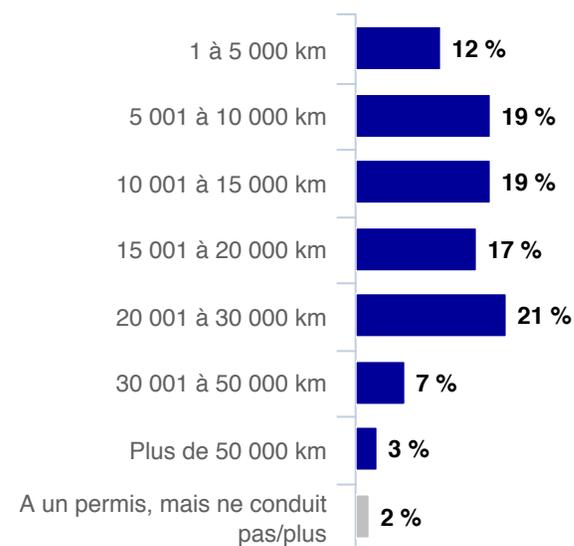
QSE20. Êtes-vous présentement titulaire d'un permis de conduire valide au Québec (incluant apprenti, probatoire)?

Base : ensemble des répondants, n : 1 182



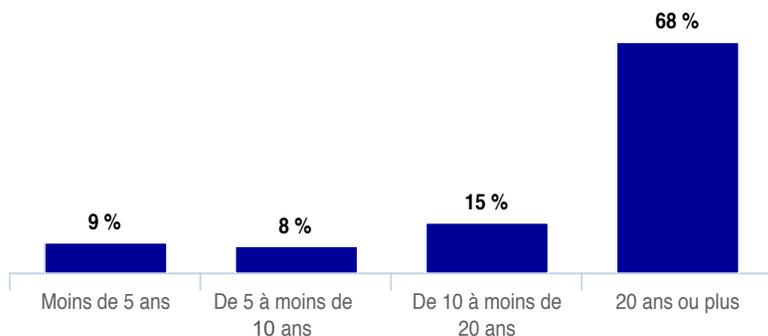
QDIST. En moyenne, comme conducteur, combien de kilomètres parcourez-vous annuellement?

Base : titulaires de permis de conduire, excluant la non-réponse, n : 1 091



QSEL2. Depuis combien d'années êtes-vous titulaire d'un permis de conduire?

Base : titulaires de permis de conduire, n : 1 102



Les conducteurs

La grande majorité des répondants sont titulaires d'un permis de conduire valide (91 %). La quasi-totalité de ces titulaires (98 %) sont des conducteurs. Ainsi, l'échantillon de la présente mesure contient 1 084 conducteurs.

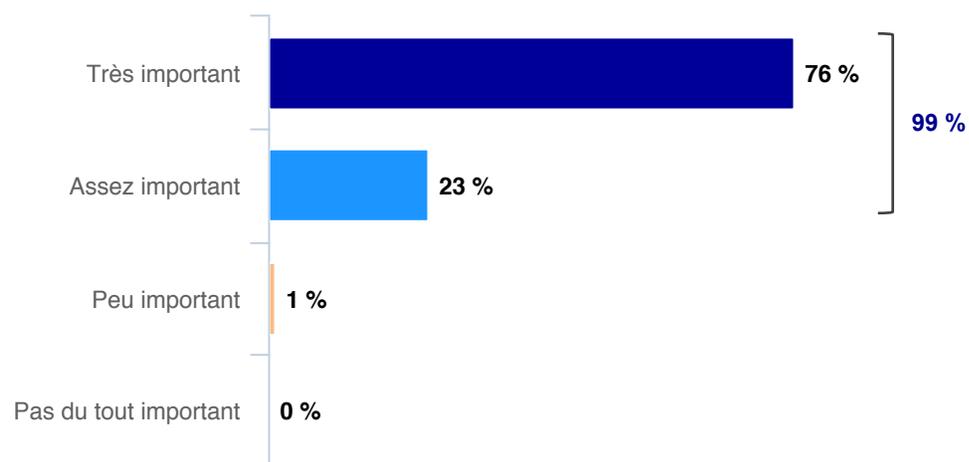
Chapitre 2

PERCEPTIONS ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA FATIGUE AU VOLANT

EFFET DE LA FATIGUE SUR LA CONDUITE

Q7. Selon vous, la fatigue a-t-elle un effet important sur la conduite d'un véhicule?

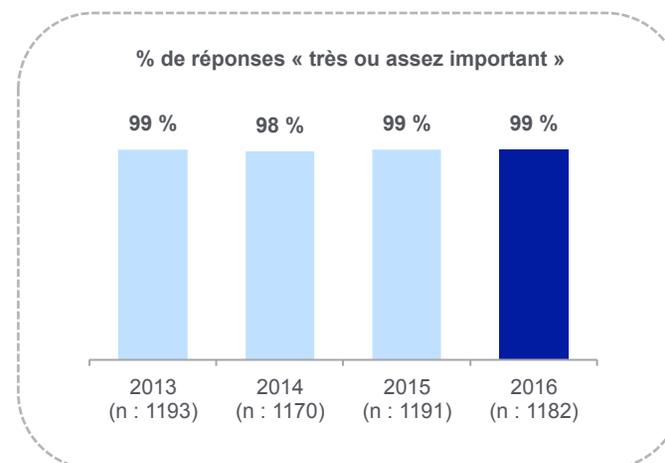
Base : ensemble des répondants, n : 1 182



Il n'y a pas de différence significative entre les sous-groupes de répondants.

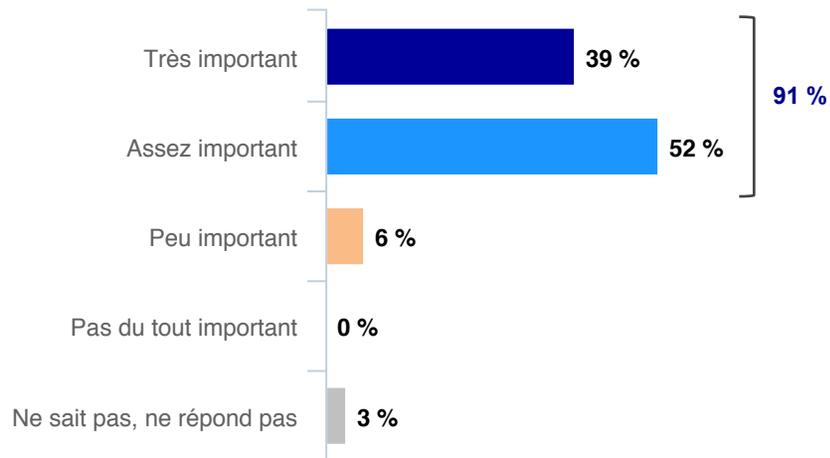
La fatigue a un effet important sur la conduite selon la quasi-totalité

Spontanément, 99 % des répondants affirment que la fatigue a un effet important (très ou assez) sur la conduite. Cette opinion est aussi largement répandue depuis 2013. On n'observe aucune différence significative entre les sous-groupes de répondants.



Q4. Selon vous, au Québec, la fatigue au volant est-elle un problème de sécurité routière important?

Base : ensemble des répondants, n : 1 182



91 %

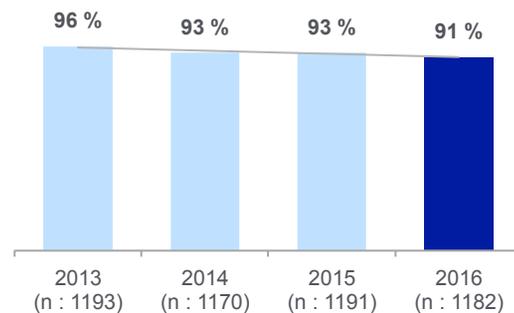
Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à soutenir que la fatigue au volant est un problème de sécurité routière « **très ou assez important** » (94 % contre 89 % des hommes).

Un problème de sécurité routière important pour la majorité

Plus de neuf répondants sur dix (91 %) estiment que la fatigue au volant est un problème de sécurité routière important.

Cette proportion n'est pas significativement différente de la mesure précédente (93 %). Depuis 2013 toutefois, où la proportion de réponses « très ou assez important » était significativement supérieure, une tendance à la baisse semble se dessiner.

% de réponses « très ou assez important »

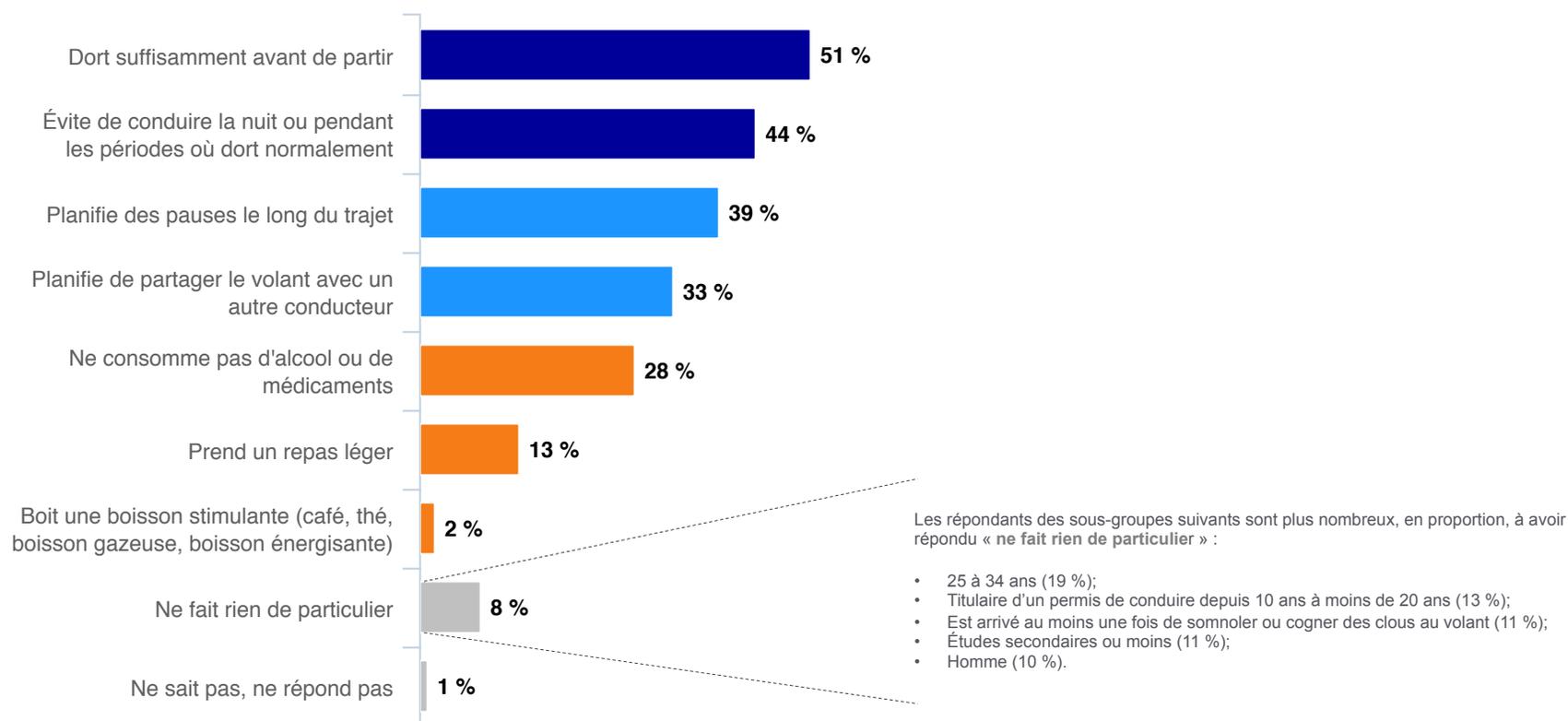


PRÉVENIR LA CONDUITE EN ÉTAT DE FATIGUE

Q12xa. Avant de prendre la route pour un long trajet, que faites-vous le plus souvent pour éviter de conduire fatigué?

Base : conducteurs, n : 1 084

Trois réponses possibles



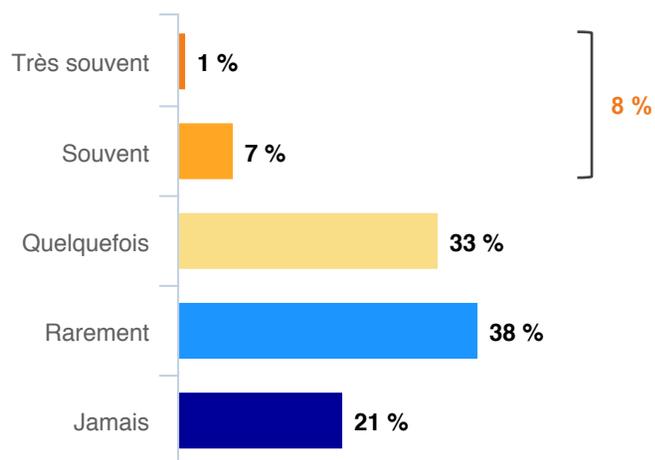
Le sommeil : une place prépondérante avant de prendre la route pour un long trajet

Les deux premières façons d'éviter la conduite en état de fatigue concernent le sommeil (dormir suffisamment avant de partir, éviter de conduire pendant les périodes habituelles de sommeil). Pas très loin derrière, **en bleu clair**, deux façons relèvent plutôt de la planification : prévoir des pauses (39 %) et partager le volant avec un autre conducteur (33 %). Enfin, un troisième type de prévention **en orange** concerne l'ingestion ou non de repas léger, d'alcool ou médicaments. Notons que près d'un répondant sur dix (8 %) ne fait rien en particulier, phénomène plus marqué chez les répondants âgés de 25 à 34 ans (19 %).

CONDUITE EN ÉTAT DE FATIGUE

Q10. Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé de conduire alors que vous vous sentiez fatigué?

Base : conducteurs, n : 1 084



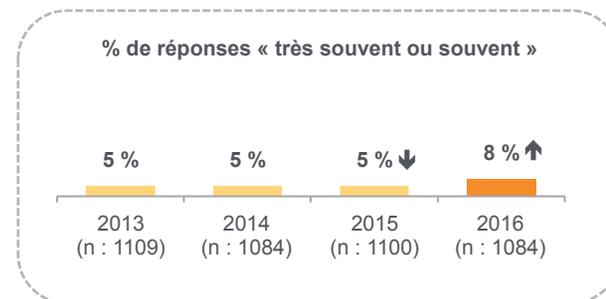
Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « **très souvent ou souvent** » :

- Est arrivé au moins une fois de somnoler ou cogner des clous au volant (23 %);
- Étudiant (18 %) ou travailleur (10 %);
- 18 à 34 ans (17 %);
- Distance annuelle de plus de 30 000 km (17 %) ou de 20 001 à 30 000 km (12 %);
- Titulaire d'un permis de conduire depuis moins de 5 ans (17 %) ou depuis 5 ans à moins de 10 ans (16 %) ou depuis 10 ans à moins de 20 ans (15 %);
- A des enfants de moins de 18 ans (12 %);
- Langue maternelle française (9 %).

Près d'un conducteur sur dix a conduit alors qu'il se sentait fatigué

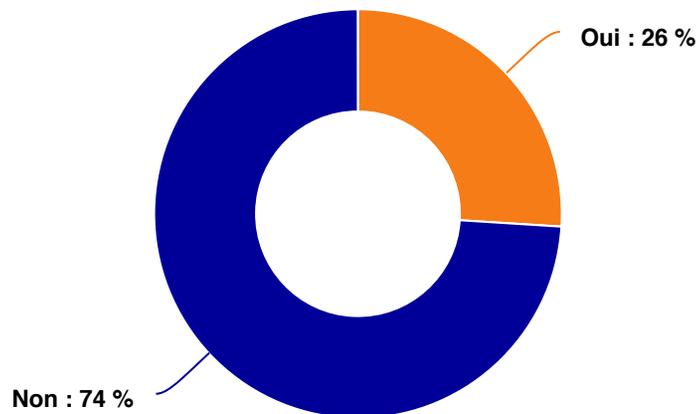
Dans l'ensemble, c'est 8 % des conducteurs qui soutiennent qu'il leur est arrivé, au cours des 12 derniers mois, de conduire (très souvent ou souvent) alors qu'ils se sentaient fatigués. Cette proportion a fait un bond significatif de trois points par rapport à 2015 (5 %). Si l'on inclut les répondants à qui c'est arrivé « quelquefois », la proportion se situe à 41 % et est, elle aussi, significativement plus élevée que l'an dernier (33 %). Ce résultat mériterait d'être suivi de près lors d'une prochaine mesure, surtout dans le contexte où la proportion de la population qui considère que la fatigue au volant est un problème de sécurité routière important est en baisse.

Plusieurs sous-groupes se démarquent pour avoir conduit très souvent ou souvent alors qu'ils se sentaient fatigués, notamment les étudiants (18 %), les répondants âgés de 18 à 34 ans (17 %) et ceux qui parcourent plus de 30 000 km annuellement (17 %).



Q13a. Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé au moins une fois de somnoler ou de « cogner des clous » au volant de votre véhicule?

Base : conducteurs, n : 1 084

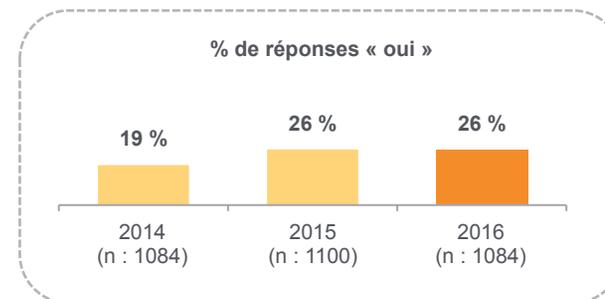


Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « oui » :

- Distance annuelle de plus de 30 000 km (49 %) ou de 20 001 à 30 000 km (38 %);
- Étudiant (41 %);
- 25 à 34 ans (38 %);
- Homme (36 %);
- A des enfants de moins de 18 ans (35 %);
- Titulaire d'un permis de conduire depuis 10 ans à moins de 20 ans (35 %);
- Travailleur (30 %);
- Langue maternelle française (28 %).

Un peu plus du quart des conducteurs ont somnolé ou « cogné des clous » au volant de leur véhicule

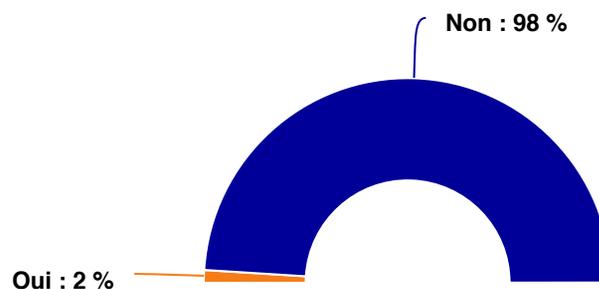
Au cours des 12 derniers mois, c'est à 26 % des conducteurs qu'il est arrivé de somnoler ou de « cogner des clous » au volant de leur véhicule. Sans étonnement, plus on conduit, plus cette proportion augmente; elle atteint même un sommet de 49 % chez ceux qui conduisent plus de 30 000 km annuellement.



S'ENDORMIR AU VOLANT

Q13b. Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé au moins une fois de vous endormir au volant de votre véhicule?

Base : conducteurs, n : 1 084

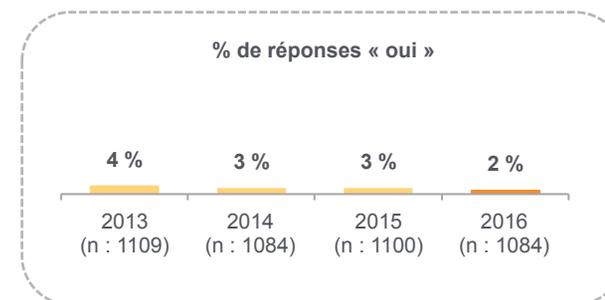


Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « oui » :

- Est arrivé au moins une fois de somnoler ou cogner des clous au volant (8 %);
- A des enfants de moins de 18 ans (6 %);
- 45 à 54 ans (4 %).

S'endormir au volant : 2 % des conducteurs disent l'avoir vécu

S'il est arrivé à plus du quart des conducteurs de somnoler au volant de leur véhicule au cours des 12 derniers mois (voir page précédente), 2 % disent s'être endormis au moins une fois au cours de la même période. Sans surprise, cette fraction est proportionnellement plus élevée chez les conducteurs qui admettent avoir « cogné des clous » (8 %) au volant de leur voiture.

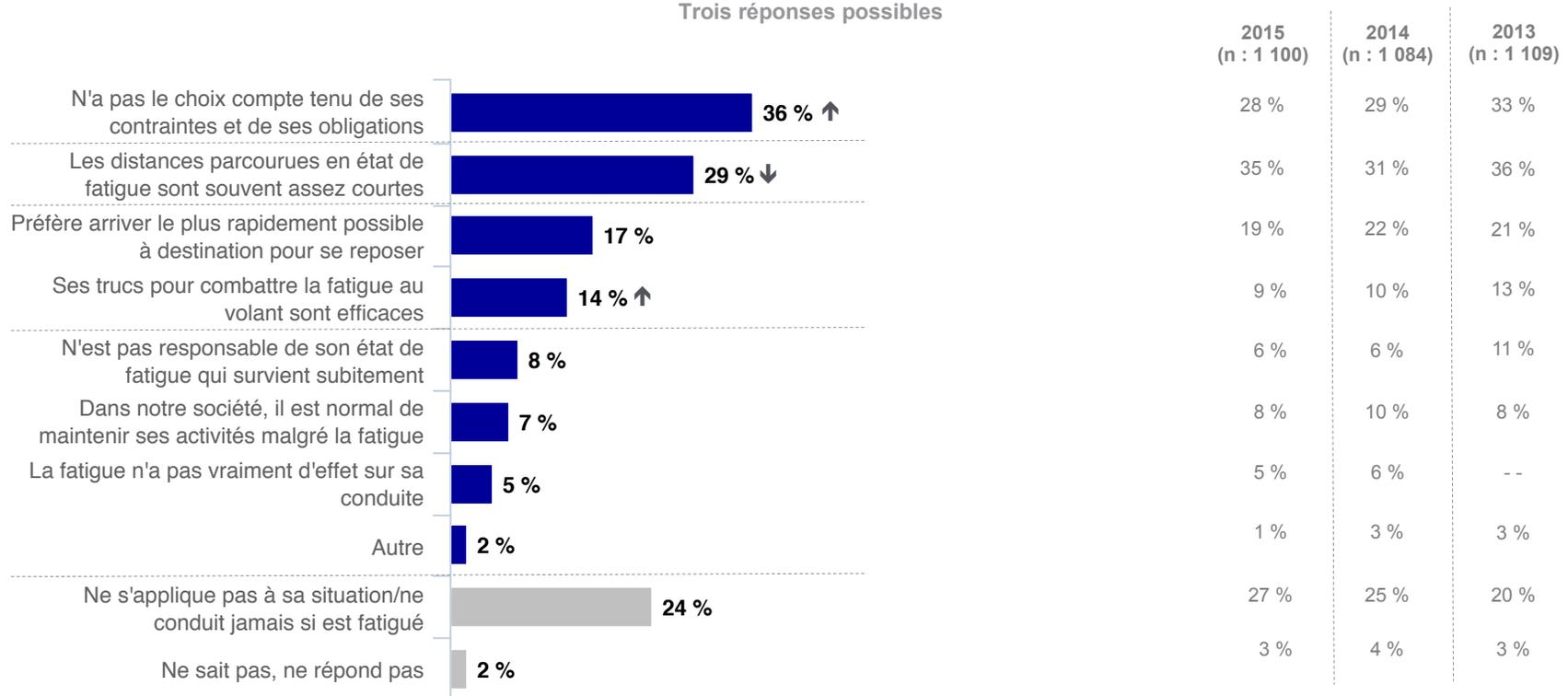


RAISONS POUR CONDUIRE EN ÉTAT DE FATIGUE

Q5a. Quelles sont les principales raisons qui vous portent à conduire même si vous êtes fatigué?

Base : conducteurs, n : 1 084

Trois réponses possibles



Les contraintes et obligations expliquent la conduite en état de fatigue pour un peu plus du tiers des conducteurs

Dans la mesure 2016, 36 % des conducteurs justifient de conduire fatigué par le fait qu'ils n'ont pas le choix compte tenu de leurs contraintes et obligations, une proportion significativement plus élevée que l'an dernier (28 %) et qui fait passer cette raison du deuxième au premier rang (reléguant les distances courtes au deuxième rang). Notons par ailleurs que l'efficacité perçue des « trucs pour combattre la fatigue » est mentionnée plus souvent en 2016 (14 %), pour revenir à une proportion similaire à celle de 2013 (13 %).

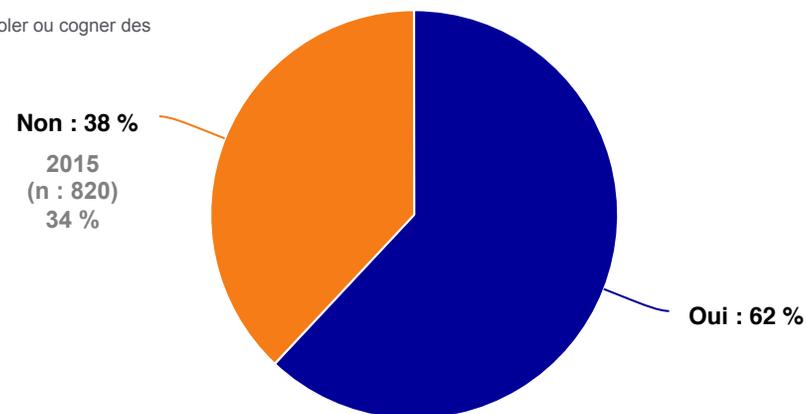
Parmi les différences significatives, notons que les travailleurs (42 %), les étudiants (57 %), les 18-34 ans (52 %) et les 35-44 ans (49 %) sont plus nombreux, en proportion, à indiquer ne pas avoir le choix compte tenu de leurs contraintes et obligations.

Q8x2. De manière générale, tenez-vous compte de votre état de fatigue avant de prendre la route pour de courts déplacements (ex. : déplacements réguliers dans la même ville, même région)?

Base : conducteurs ayant conduit en état de fatigue, n : 869

Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « non » :

- Est arrivé au moins une fois de somnoler ou cogner des clous au volant (44 %);
- Homme (42 %).



Près de quatre conducteurs sur dix ne tiennent pas compte de leur état de fatigue

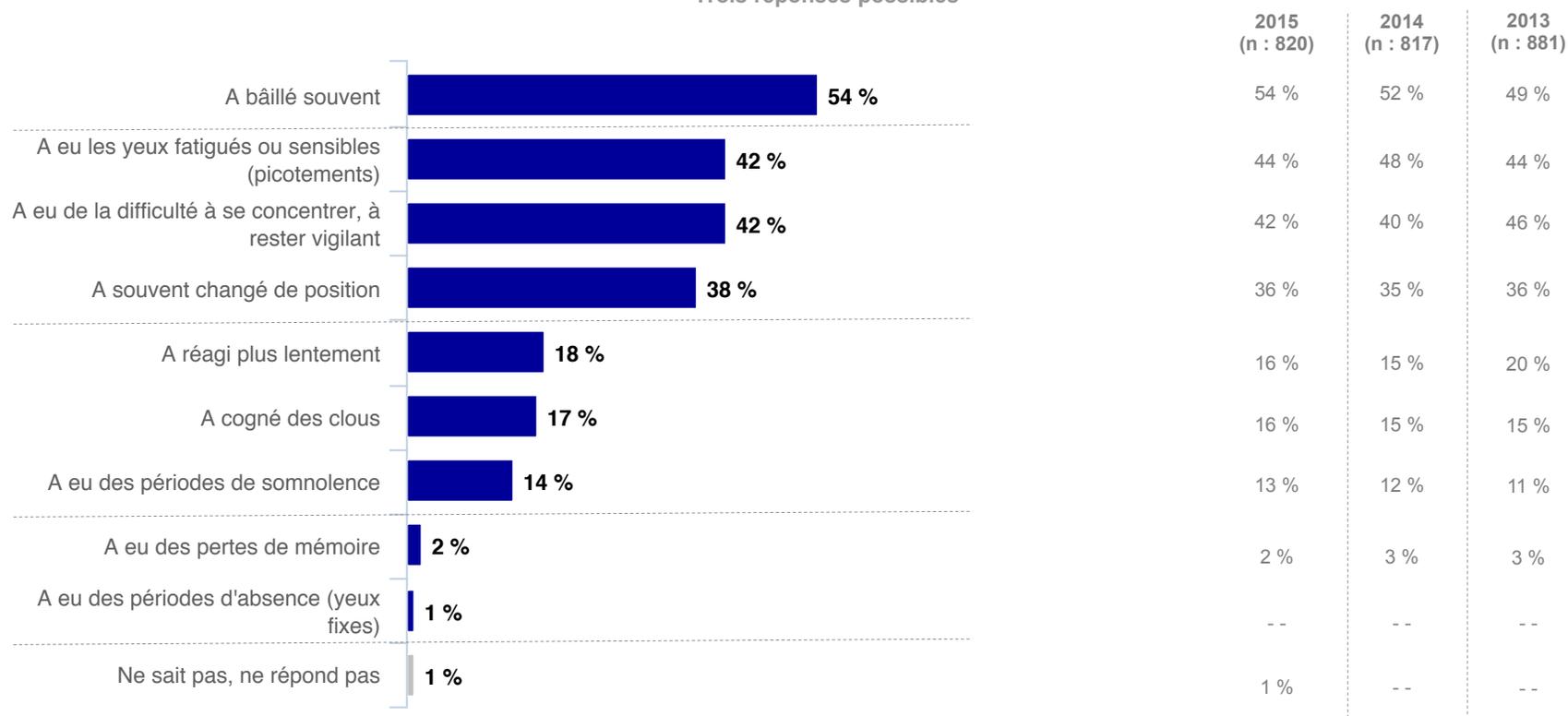
Dans l'ensemble, 38 % des conducteurs ayant conduit en état de fatigue disent ne pas tenir compte de leur état de fatigue avant de prendre la route pour de courts déplacements. Les conducteurs à qui il est arrivé de cogner des clous et les hommes sont proportionnellement plus nombreux à cet égard (44 % et 42 % respectivement).

SYMPTÔMES RESSENTIS

Q8a. Lorsque vous avez conduit en état de fatigue, quels principaux symptômes avez-vous ressentis?

Base : conducteurs ayant conduit en état de fatigue, n : 869

Trois réponses possibles



Des bâillements pour un peu plus d'un conducteur sur deux

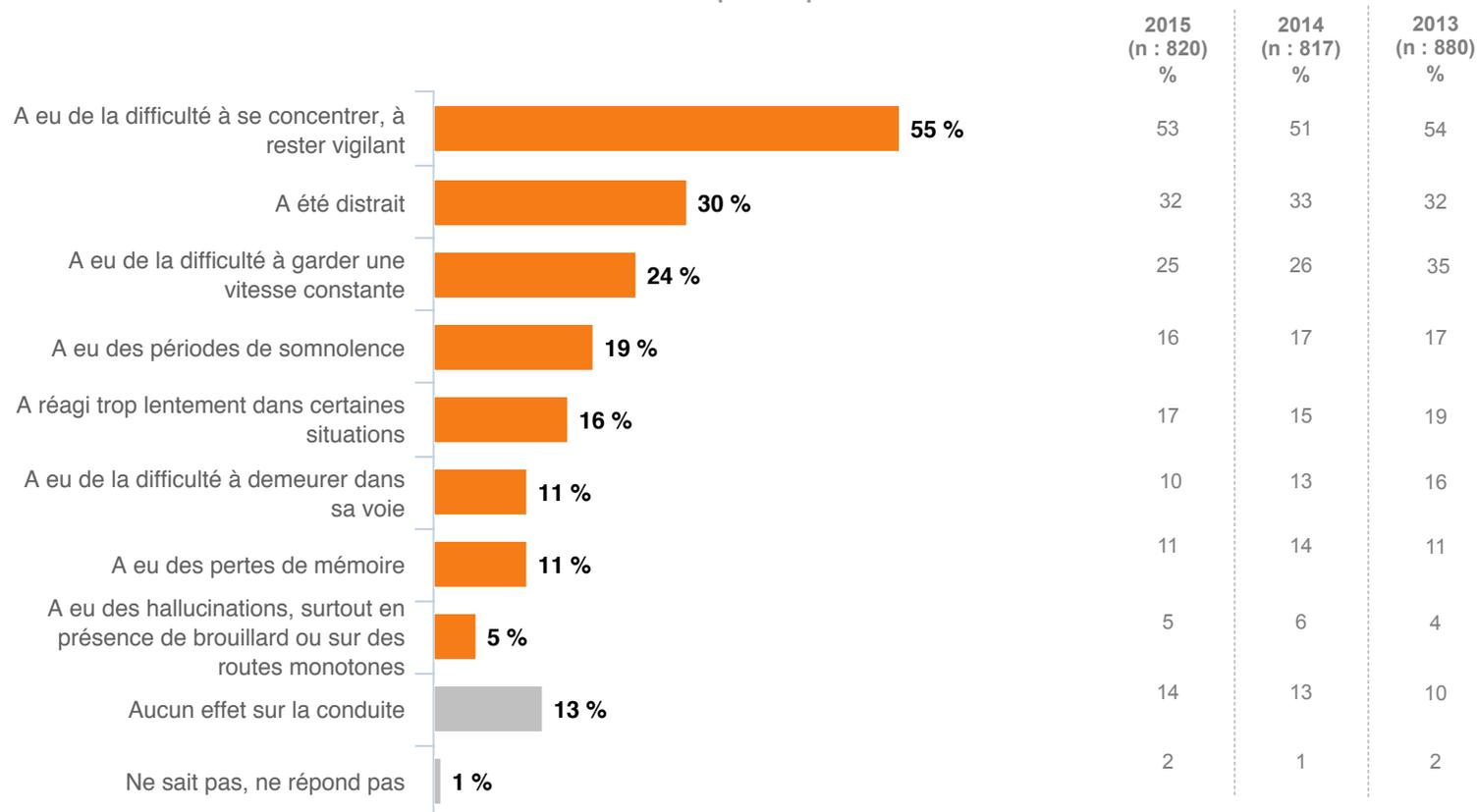
Les résultats de 2016 ne sont pas statistiquement différents de ceux de 2015. Ainsi, bâiller souvent s'avère le symptôme de fatigue au volant évoqué par la plus forte proportion de conducteurs qui ont conduit en état de fatigue (54 %). Pour environ quatre répondants sur dix, les symptômes ont plutôt été les yeux fatigués ou sensibles (picotements), de la difficulté à se concentrer ou des changements fréquents de position. Moins d'un répondant sur cinq évoque le fait d'avoir « cogné des clous » (17 %) ou des périodes de somnolence (14 %). Il y a très peu de différences significatives entre les sous-groupes de répondants.

EFFETS DE LA FATIGUE SUR LA CONDUITE

Q11a. Lorsque vous avez conduit en état de fatigue, quel(s) effet(s) la fatigue a-t-elle eu(s) sur votre conduite?

Base : conducteurs ayant conduit en état de fatigue, n : 869

Trois réponses possibles



Difficulté à se concentrer ou à rester vigilant pour un peu plus de la moitié des conducteurs

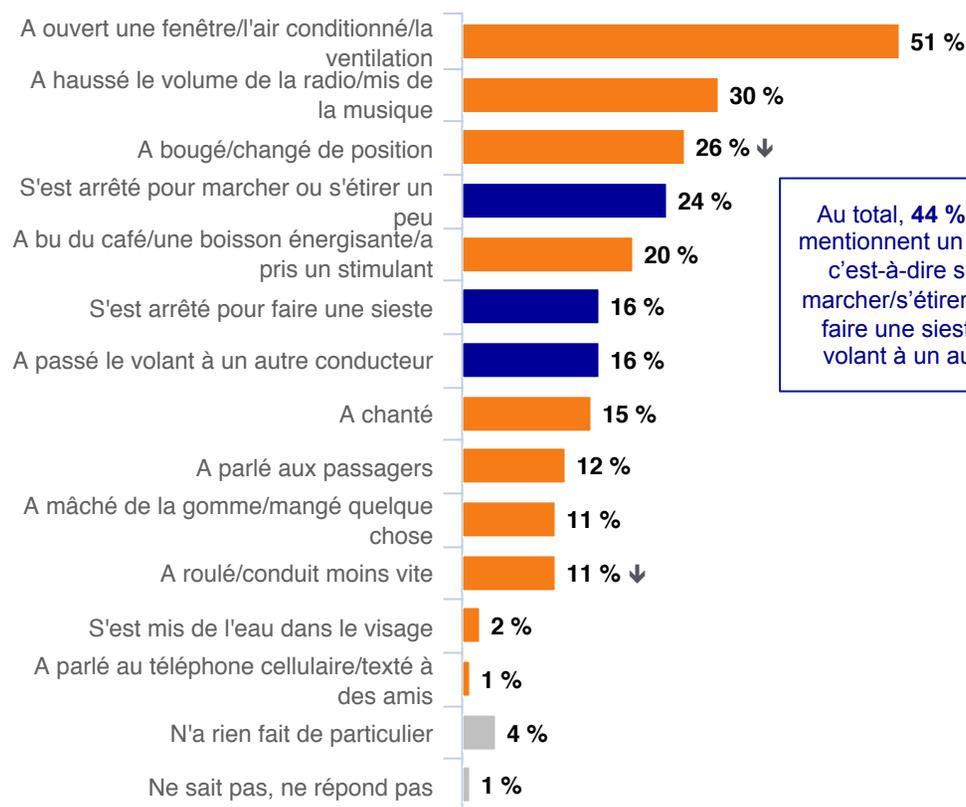
L'effet de la fatigue sur la conduite le plus souvent évoqué est la difficulté à se concentrer ou à rester vigilant (55 %). Globalement, le portrait de 2016 est similaire à celui de 2015 et comporte peu de différences significatives entre les sous-groupes de répondants.

COMBATTRE LA FATIGUE PENDANT LA CONDUITE

Q12a. Qu'avez-vous fait pour diminuer les effets de la fatigue sur votre conduite?

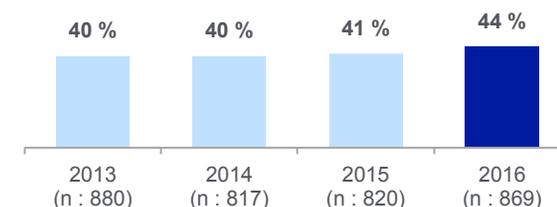
Base : conducteurs ayant conduit en état de fatigue, n : 869

Trois réponses possibles



Au total, **44 %** des répondants mentionnent un **geste approprié**, c'est-à-dire s'est arrêté pour marcher/s'étirer, s'est arrêté pour faire une sieste ou a passé le volant à un autre conducteur.

% de réponses correspondant à un geste approprié



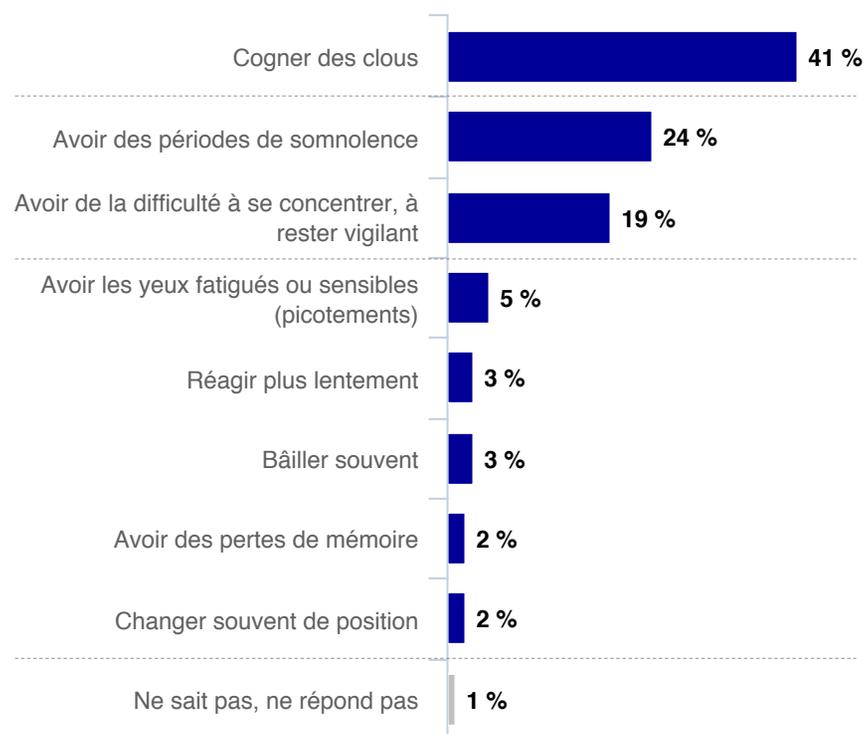
Recourir à des stimulants plutôt que de jouer de prudence

Avec 51 % des conducteurs qui affirment avoir ouvert une fenêtre ou l'air conditionné, 30 % qui ont haussé le volume de la radio ou mis de la musique et 26 % qui ont bougé ou changé de position, on constate que les conducteurs ont surtout recouru à divers stimulants, plutôt que de contrer la fatigue de manière plus efficace (en **bleu** dans le graphique) en s'arrêtant pour marcher ou s'étirer (24 %), pour faire une sieste (16 %) ou en passant le volant à un autre conducteur (16 %). Ces comportements sécuritaires sont davantage le fait des répondants plus âgés (55 ans ou plus).

SYMPTÔME LE PLUS CONVAINQUANT POUR S'ARRÊTER

Q8x1. Parmi ces symptômes, lequel vous convaincrat le plus de vous arrêter pour vous reposer?*

Base : conducteurs ayant conduit en état de fatigue, n : 869



Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « **cogner des clous** » :

- Titulaire d'un permis de conduire depuis 10 ans à moins de 20 ans (50 %);
- 18 à 34 ans (48 %);
- Est arrivé au moins une fois de somnoler ou cogner des clous au volant (47 %);
- Langue maternelle française (43 %).

S'arrêter seulement au moment de « cogner des clous » pour un peu plus de deux conducteurs sur cinq

Parmi les divers symptômes de la fatigue au volant, le fait de « cogner des clous » est, de loin, celui qui convaincrat la plus forte proportion de conducteurs de s'arrêter (41 %).

* Question ajoutée en 2016.

Chapitre 3

NOTORIÉTÉ ET APPRÉCIATION DE LA CAMPAGNE

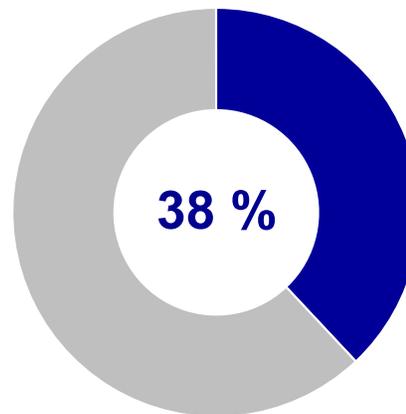
NOTORIÉTÉ DU MESSAGE RADIOPHONIQUE

Q22. Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu ce message sur une station de radio?

Base : répondants ayant rempli le questionnaire en français, excluant ceux n'ayant pu entendre le message à cause d'un problème technique, n : 991



Le graphique présente le taux de notoriété, c'est-à-dire le pourcentage de « oui »

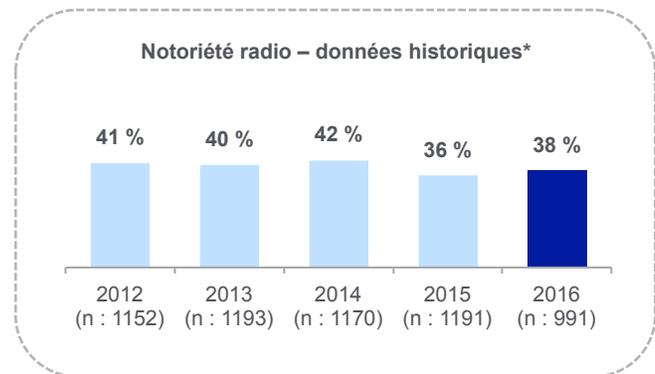


Les répondants des sous-groupes suivants sont plus nombreux, en proportion, à avoir répondu « oui » :

- Distance annuelle de plus de 30 000 km (58 %) ou de 20 001 à 30 000 km (46 %);
- 35 à 44 ans (46 %);
- A des enfants de moins de 18 ans (44 %).

Environ deux répondants sur cinq (38 %) se souviennent de la publicité radio

Cette notoriété augmente avec la distance parcourue annuellement : elle atteint un sommet de 58 % chez les répondants parcourant plus de 30 000 km annuellement.

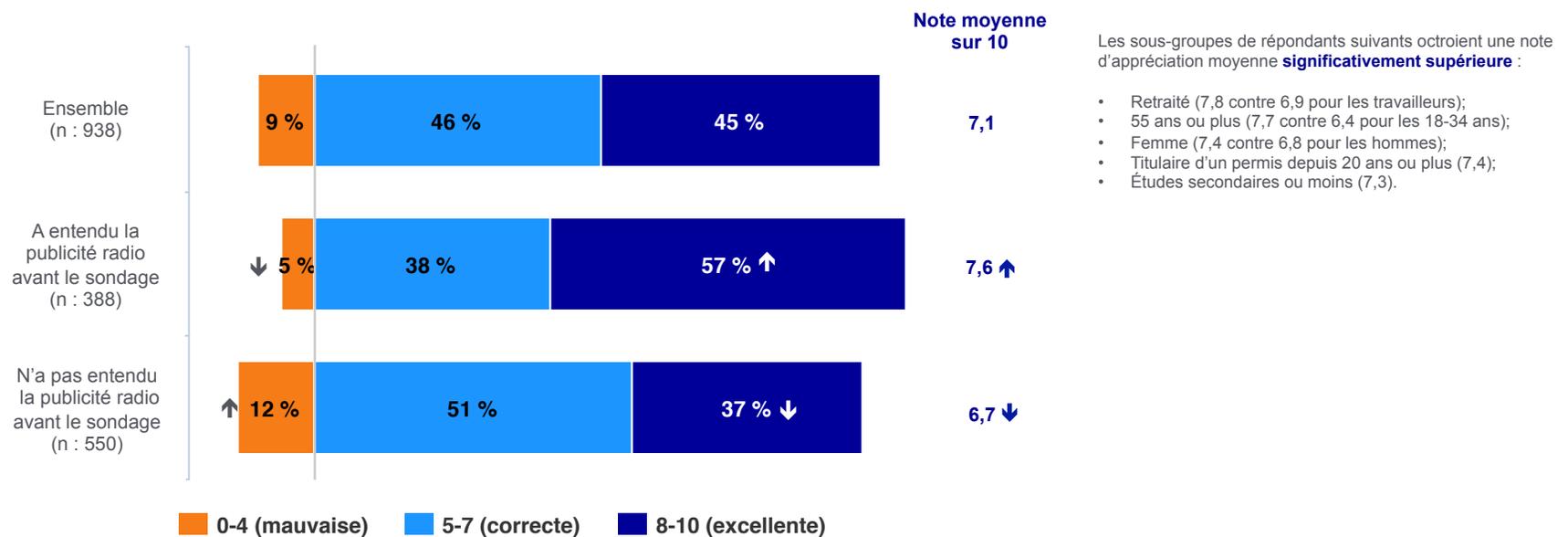


* Les données historiques sont présentées à titre indicatif et doivent être interprétées avec prudence puisque le nombre de messages diffère d'une année à l'autre (un ou deux), de même que le public ciblé (francophone ou anglophone) et le poids média.

APPRÉCIATION DU MESSAGE RADIOPHONIQUE

Q22c. Sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie très mauvaise et 10 signifie excellente, quelle note d'appréciation donnez-vous à ce message?

Base : répondants ayant rempli le questionnaire en français, excluant ceux n'ayant pu entendre le message à cause d'un problème technique et la non-réponse, n : 938



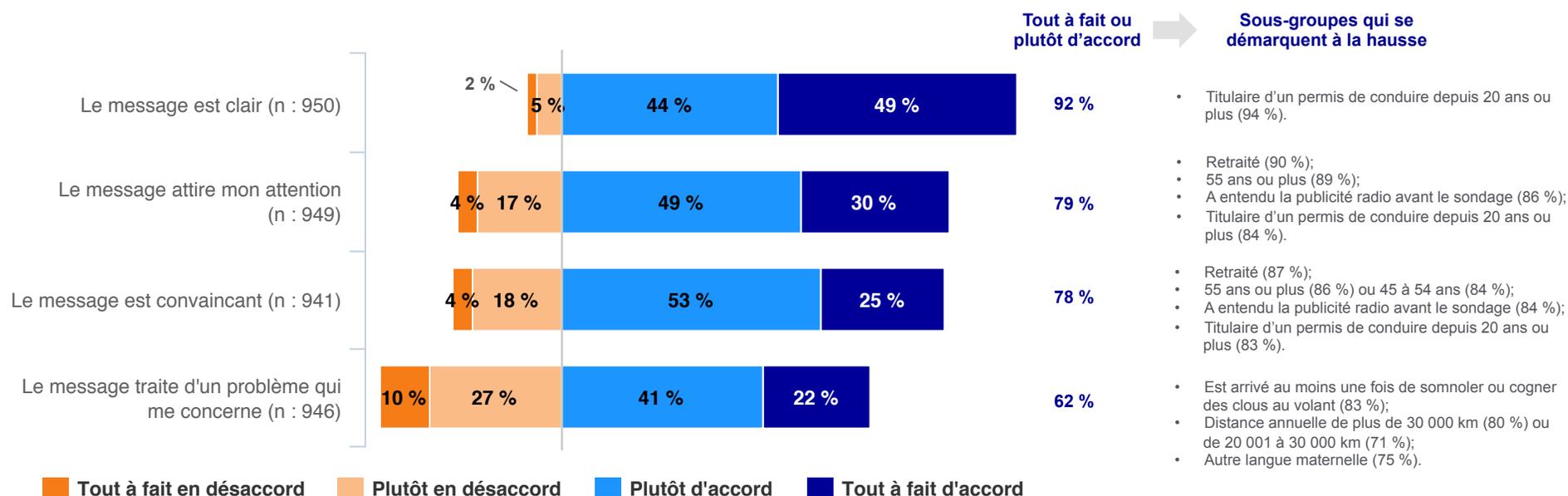
Une appréciation moyenne de 7,1 sur 10 pour le message radio

Le message radio obtient une bonne note d'appréciation (7,1), particulièrement auprès des répondants qui ont entendu la publicité avant le sondage (7,6). Les travailleurs (6,9), les hommes (6,8) et les 18-34 ans (6,4) sont cependant plus critiques dans leur évaluation.

APPRÉCIATION DU MESSAGE RADIOPHONIQUE (SUITE)

Q25. Pour chacun des énoncés suivants, veuillez indiquer votre degré d'accord.

Base : répondants ayant rempli le questionnaire en français, excluant ceux n'ayant pu entendre le message à cause d'un problème technique et la non-réponse; n : 950



Un message clair pour la grande majorité

Le message radio est jugé clair par plus de neuf répondants sur dix (92 %). Par ailleurs, pour près de huit répondants sur dix le message attire l'attention (79 %) et est convaincant (78 %).

Alors que 62 % des répondants disent se sentir concernés par le message, il est intéressant de noter que les répondants à qui il est arrivé de somnoler ou de « cogner des clous » au volant (83 %) et ceux qui conduisent les plus longues distances chaque année (80 %), se sentent nettement plus concernés.

Conclusions



CONCLUSIONS



UNE CAMPAGNE PERTINENTE

La population adulte du Québec perçoit que la conduite en état de fatigue constitue un problème important de sécurité routière (91 %) et qu'elle a un effet important sur la conduite (99 %). Plusieurs autres résultats renforcent par ailleurs la pertinence de sensibiliser les conducteurs à la fatigue au volant, notamment :

- Près de quatre conducteurs ayant conduit en état de fatigue sur dix (38 %) disent **ne pas tenir compte de leur état de fatigue avant de prendre le volant** pour un court trajet. On observe ici que ceux à qui il est arrivé de « cogner des clous » au volant de leur véhicule au cours des 12 derniers mois (44 %) et les hommes (42 %) sont en proportion plus nombreux à répondre par la négative.
- De 5 % qu'ils étaient en 2015 et auparavant, les conducteurs sont 8 % cette année à dire qu'au cours des 12 derniers mois **ils ont conduit très souvent (1 %) ou souvent (7 %) alors qu'ils se sentaient fatigués**. Ce résultat mériterait d'être suivi de près lors d'une prochaine mesure afin de voir si ce comportement est en hausse. Les motifs évoqués le plus souvent sont qu'ils n'ont pas le choix compte tenu de leurs contraintes et obligations (36 %) et que les distances parcourues sont courtes (29 %).
- Une proportion de conducteurs équivalente à l'an dernier (26 %) admettent **avoir « cogné des clous » au volant de leur véhicule**. Les conducteurs de plus longues distances (plus de 30 000 km par année : 49 %), les 25-34 ans (38 %) et les hommes (36 %) sont plus nombreux, en proportion, à avoir vécu un tel phénomène.
- Si « cogner des clous » n'est pas le symptôme de fatigue ressenti le plus fréquemment (17 %), **plus de quatre conducteurs ayant conduit en état de fatigue sur dix (41 %) attendraient d'en arriver là avant d'arrêter** pour se reposer.
- Pour diminuer les effets de la fatigue sur la conduite, 44 % des répondants mentionnent un **geste approprié**, c'est-à-dire s'est arrêté pour marcher/s'étirer, s'est arrêté pour faire une sieste ou a passé le volant à un autre conducteur.

UN MESSAGE RADIO QUI PERFORME BIEN

Le message radiophonique 2016 « Avant de cogner des clous, arrêtez-vous » fait bonne figure avec un taux de notoriété de 38 % dans la population francophone et une note d'appréciation moyenne correcte (7,1).

Le message de la campagne est clair pour une large majorité (92 % de réponses « tout à fait ou plutôt d'accord »). On est toutefois un peu moins nombreux, en proportion, à dire qu'il attire l'attention (79 %) et qu'il est convaincant (78 %).

Enfin, si 62 % des répondants se sentent concernés par ce message, cette proportion grimpe à 83 % chez les conducteurs ayant « cogné des clous »; il s'agit d'un résultat fort intéressant en matière de sensibilisation.

Annexe 1

MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE

Cette annexe présente tous les renseignements pertinents concernant le déroulement de l'étude. Elle contient la méthodologie détaillée et les résultats administratifs du sondage, de façon à bien préciser les limites de l'étude et la portée des résultats et, le cas échéant, à reproduire l'étude selon le même protocole de recherche.

PLAN DE SONDAGE	Population cible Résidents du Québec âgés de 18 ans ou plus habilités à faire un sondage en ligne en français ou en anglais.
	Base de sondage L'échantillon a été tiré du panel Or de SOM. Le panel Or est constitué d'internautes recrutés de façon aléatoire par téléphone. Il s'agit donc d'un échantillon probabiliste.
	Plan d'échantillonnage Échantillonnage stratifié en trois régions (Montréal, Québec et autre) de panélistes correspondant au profil de la population ciblée pour l'enquête. Au total, 1 182 entrevues ont été complétées.
QUESTIONNAIRE	Un questionnaire multithème a été conçu par la SAAQ, puis révisé et programmé par SOM. Chacun des trois thèmes fait l'objet d'un rapport distinct. La version finale des questions concernant la fatigue au volant est présentée à l'annexe 2.
COLLECTE	Période de collecte Du 22 au 27 août 2016.
	Mode de collecte Sondage en ligne accessible uniquement par un lien sécurisé. Gestion des invitations et des rappels effectuée par SOM. Collecte sur les serveurs de SOM.
	Résultats administratifs Les résultats détaillés sont présentés à la page suivante; le taux de réponse est de 38 %.

RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE WEB		Courriel indiquant refus de répondre	0
Taille de l'échantillon	3 110	Désabonnement	7
Nombre d'entrevues visées	1 150	Entrevue rejetée à la suite du contrôle qualité	18
INVITATIONS ENVOYÉES		UNITÉ JOINTE TOTALE (C)	1 428
Invitations envoyées (A)	3 105	UNITÉ NON JOINTE	
Adresse de courriel sur la liste noire	5	Serveur de courriel distant ne répond pas ou en problème	0
Échec lors de l'envoi du courriel	0	Quota de l'utilisateur dépassé	0
UNITÉ JOINTE RÉPONDANTE		Détection par antipourriels	0
Questionnaires complétés	1 182	Autres messages de retour non reconnus	1
Hors de la population visée	0	Unité non jointe totale (D)	1
Accès lorsqu'un quota est atteint	0	UNITÉ INEXISTANTE	
Unité jointe répondante totale (B)	1 182	Courriel invalide (usager@)	5
UNITÉ JOINTE TARDIVE		Courriel invalide (@domaine)	0
Accès lorsque collecte de la strate terminée	38	Duplicata	0
Accès lorsque collecte terminée	96	Unité inexistante totale (E)	5
UNITÉ JOINTE NON RÉPONDANTE		TAUX D'ACCÈS (C/(A-E))	46,1 %
Abandon durant le questionnaire	87	TAUX DE RÉPONSE PARMIS UNITÉ JOINTE (B/C)	82,8 %
Courriel automatique (absence du répondant)	0	TAUX DE RÉPONSE (B/(A-E))	38,1 %

PONDÉRATION ET TRAITEMENT

Les données ont été pondérées de la façon suivante, pour chacune des strates de l'étude (RMR Montréal, RMR Québec, ailleurs au Québec), à partir du dernier recensement canadien :

- Par expansion à la distribution conjointe d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans ou plus) et de sexe de la population;
- Selon les distributions de la langue maternelle;
- Selon la proportion d'adultes vivant seuls;
- Selon la distribution québécoise du plus haut diplôme ou certificat détenu (aucun, secondaire/DEP, collégial, universitaire);
- Selon le statut de propriété (propriétaire, locataire).

Une pondération multivariée à 10 itérations par la méthode itérative du quotient est réalisée pour assurer une représentation fidèle à toutes ces distributions.

Les données ont été traitées à l'aide du progiciel spécialisé MACTAB. Les résultats pour chacune des questions sont présentés en fonction d'une bannière qui inclut les variables pertinentes à l'analyse des résultats.

MARGES D'ERREUR

- Les marges d'erreur présentées à la page suivante tiennent compte de l'effet de plan.
- L'effet de plan apparaît lorsque les entrevues complétées ne sont pas réparties proportionnellement à la population d'origine selon les variables de segmentation ou de pondération.
- L'effet de plan est le ratio entre la taille de l'échantillon et la taille d'un échantillon aléatoire simple de même marge d'erreur. C'est une statistique utile à l'estimation des marges d'erreur pour des sous-groupes de répondants.
- Par exemple, au tableau de la page suivante, pour l'ensemble, la marge d'erreur est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 893 ($1\ 182 \div 1,323$).
- La marge d'erreur varie selon la valeur de la proportion estimée. En effet, la marge d'erreur est plus grande lorsque la proportion est voisine de 50 % et plus petite à mesure que la proportion s'éloigne de 50 %.
- Le tableau de la page suivante donne les marges d'erreur de l'étude (en tenant compte de l'effet de plan) selon la valeur de la proportion estimée.

MARGE D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE

	Région			
	Ensemble	RMR Québec	RMR Montréal	Ailleurs au Québec
NOMBRE D'ENTREVUES	1 182	146	569	467
EFFET DE PLAN	1,323	1,308	1,371	1,255
PROPORTION :				
99 % ou 1 %	±0,7 %	±1,8 %	±1,0 %	±1,0 %
95 % ou 5 %	±1,4 %	±4,0 %	±2,1 %	±2,2 %
90 % ou 10 %	±2,0 %	±5,6 %	±2,9 %	±3,0 %
80 % ou 20 %	±2,6 %	±7,4 %	±3,8 %	±4,1 %
70 % ou 30 %	±3,0 %	±8,5 %	±4,4 %	±4,7 %
60 % ou 40 %	±3,2 %	±9,1 %	±4,7 %	±5,0 %
50 % (MARGE MAXIMALE)	±3,3 %	±9,3 %	±4,8 %	±5,1 %

* La marge d'erreur varie selon la valeur de la proportion estimée : elle est plus grande lorsque la proportion est voisine de 50 % et plus petite à mesure que la proportion s'éloigne de 50 %.

Annexe 2

QUESTIONNAIRE

Sondage post-campagne « Fatigue »

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

/*

Légende

texte	On utilise l'astérisque pour signaler un texte de question, un commentaire ou un choix de réponses non lu, qui apparaît à l'intervieweur lors de l'entrevue.
...	Indique l'endroit où les choix de réponses sont à lire dans le texte de la question.
/*texte*/	Le texte entouré par « /*...*/ » est une note explicative qui n'apparaît pas à l'intervieweur lors de l'entrevue.
NSP	Choix de réponses : Ne sait pas
NRP	Choix de réponses : Ne répond pas (refus)
NA	Choix de réponses : Non applicable (sans objet)
->,->>	Signifie « Passez à la question »
->out	Valide avec l'intervieweur que le répondant n'est pas admissible, termine l'entrevue et la classe comme « inadmissible ».
->fin	Termine l'entrevue et la classe comme « Complétée »
1=, 1=	Lorsque <u>tous</u> les choix de réponses sont précédés de « 1= », il s'agit d'une question pouvant comporter plusieurs réponses (chaque choix est oui ou non).
1=, 2=, ...	Lorsque les choix de réponses sont précédés de « 1=..., 2=..., etc. », une seule réponse est possible à moins d'indications contraires (par exemple : « 3 mentions »).
Q_sical, Q_INcal	Les questions commençant par « Q_Sl... » ou par « Q_IN... » sont des questions filtres ou des directives techniques permettant de lire des informations de l'échantillon, de compléter automatiquement certaines questions, de faire un branchement complexe, etc. Une note explicative, placée avant la question filtre ou la directive technique, précise la fonction remplie par cette dernière.
*/	

Q_Bi Bienvenue dans ce questionnaire qui porte sur la sécurité routière.
->>se20

Q_MP Mot de passe _____

Q_SE20 Êtes-vous présentement titulaire d'un permis de conduire valide au Québec (incluant apprenti, probatoire)?

1=Oui
2=Non->7
9=*Je préfère ne pas répondre->7

/*Filtre Répondants titulaires d'un permis de conduire (SE20=1); sinon Q7 */

Q_SEL2 Depuis combien d'années êtes-vous titulaire d'un permis de conduire?

1=Moins d'un an
2=De 1 à moins de 3 ans
3=De 3 à moins de 5 ans
4=De 5 à moins de 10 ans
5=De 10 à moins de 20 ans
6=20 ans ou plus
9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_DIST En moyenne, comme conducteur, combien de kilomètres parcourez-vous annuellement?

8=J'ai un permis, mais je ne conduis pas ou je ne conduis plus
1=1 à 5 000 km
2=5 001 à 10 000 km
3=10 001 à 15 000 km
4=15 001 à 20 000 km
5=20 001 à 30 000 km
6=30 001 à 50 000 km
7=Plus de 50 000 km
9=*Je ne sais pas/e préfère ne pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*SECTION OPINIONS À L'ÉGARD DE LA FATIGUE AU VOLANT*/

/* Tous les répondants */

Q_7 Selon vous, la fatigue a-t-elle un effet important sur la conduite d'un véhicule?

- 1=Très important
- 2=Assez important
- 3=Peu important
- 4=Pas du tout important
- 9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_4 Selon vous, au Québec, la fatigue au volant est-elle un problème de sécurité routière important?

- 1=Très important
- 2=Assez important
- 3=Peu important
- 4=Pas du tout important
- 9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

/*Filtre Conducteurs (QDIST ≠ 8 et QSE20 ≠ 2,9) ; sinon Q22*/

Q_sical10x si (q#DIST=8 ou q#SE20=2,9)->cal22

->>10

Q_10 Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé de conduire alors que vous vous sentiez fatigué?

- 1=Très souvent
- 2=Souvent
- 3=Quelquefois
- 4=Rarement
- 5=Jamais->13a
- 9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre->13a

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*Filtre Répondants qui ont conduit alors qu'ils se sentaient fatigués; Q10 =1,2,3,4; sinon Q13a*/

/*Note Rotation dans les choix de réponse à Q8a*/

/*Codification Trois mentions à Q8a*/

Q_8a Lorsque vous avez conduit en état de fatigue, quels principaux symptômes avez-vous ressentis? *Trois réponses possibles*

*rotation

*choix multiples

*choixminmax=1,3

*selectif=99

1=J'ai bâillé souvent

2=J'ai eu les yeux fatigués ou sensibles (picotements)

3=J'ai cogné des clous

4=J'ai eu de la difficulté à me concentrer, à rester vigilant

5=J'ai eu des périodes de somnolence

6=J'ai souvent changé de position

7=J'ai réagi plus lentement

8=J'ai eu des pertes de mémoire

90=*((F #4D4D4F Autres symptômes <préciser> (veuillez préciser ci-dessous)))

99=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_8x1 Parmi ces symptômes, lequel vous convaincrerait le plus de vous arrêter pour vous reposer?

1=Bâiller souvent

2=Avoir les yeux fatigués ou sensibles (picotements)

3=Cogner des clous

4=Avoir de la difficulté à me concentrer, à rester vigilant

5=Avoir des périodes de somnolence

6=Changer souvent de position

7=Réagir plus lentement

8=Avoir des pertes de mémoire

90=Autre symptôme <préciser> (veuillez préciser ci-dessous)

99=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_8x2 De manière générale, tenez-vous compte de votre état de fatigue avant de prendre la route pour de courts déplacements (ex. : déplacements réguliers dans la même ville, même région)?

1=Oui

2=Non

9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

Q_12xa

Avant de prendre la route pour un long trajet, que faites-vous le plus souvent pour éviter de conduire fatigué? *Trois réponses possibles*

*rotation

*choix multiples

*choixminmax=1,3

*selectif=97,99

97=((F #4D4D4F Je n'ai rien fait de particulier))

1=Je dors suffisamment avant de partir

2=Je prends un repas léger

3=J'évite de conduire la nuit ou pendant les périodes où je dors normalement

4=Je ne consomme pas d'alcool ou de médicaments

5=Je planifie de partager le volant avec un autre conducteur

6=Je planifie des pauses le long du trajet

90=((F #4D4D4F <précisez> Autres gestes (veuillez préciser ci-dessous)))

99=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_13a

Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé au moins une fois de somnoler ou de « cogner des clous » au volant de votre véhicule?

1=Oui

2=Non

9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_13b

Au cours des 12 derniers mois, vous est-il arrivé au moins une fois de vous endormir au volant de votre véhicule?

1=Oui

2=Non

9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*Note **Rotation dans les choix de réponse à Q5a*/**

/*Codification **Trois mentions à Q5a*/**

Q_5a Quelles sont les principales raisons qui vous portent à conduire même si vous êtes fatigué? *Trois réponses possibles*

*rotation
*choix multiples
*choixminmax=1,3
*selectif=97,99

1=Je ne suis pas responsable de mon état de fatigue qui survient subitement
2=Dans notre société, il est normal de maintenir ses activités malgré la fatigue, et cela inclut la conduite
3=Les distances que je parcours en état de fatigue sont souvent assez courtes
4=Mes trucs pour combattre la fatigue au volant sont efficaces
5=Je n'ai pas le choix compte tenu de mes contraintes et de mes obligations
6=Je préfère arriver le plus rapidement possible à destination pour me reposer
7=La fatigue au volant n'est pas illégale
8=La fatigue au volant est acceptable
9=La fatigue n'a pas vraiment d'effet sur ma conduite
90=*((F #4D4D4F <précisez> Autre (veuillez préciser ci-dessous)))
97=*((F #4D4D4F Ne s'applique pas à ma situation/je ne conduis jamais si je suis fatigué))
99=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

/*SECTION **ÉVALUATION DE LA CAMPAGNE PUBLICITAIRE */**

/*Filtre **Répondants qui remplissent le questionnaire en français*/**

/*Note **Notoriété radio : un message radio en version française seulement */**

Q_sical22
->>cal4
Q_22

si langue=f->22

Au cours des dernières semaines, vous souvenez-vous d'avoir entendu ce message sur une station de radio?

((A <https://www.som-ex.com/pw16346/radio3>))

1=Oui
2=Non
3=*Problème technique/je ne suis pas en mesure d'écouter la publicité
9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*Filtre Répondants qui ont entendu le message radio dans le cadre du sondage (Q22=1,2,9) ; sinon calQ4*/

Q_sical22c si (q#22=1,2,9) ->22c

->>cal4

Q_22c Sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie très mauvaise et 10 signifie excellente, quelle note d'appréciation donnez-vous à ce message?

*Format linéaire

0=0 (Très mauvaise)

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=10 (Excellente)

99=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_25 Pour chacun des énoncés suivants, veuillez indiquer votre degré d'accord.

*format matriciel

Le message est clair.

1=Tout à fait d'accord

2=Plutôt d'accord

3=Plutôt en désaccord

4=Tout à fait en désaccord

9=*Je ne sais pas/je préfère ne pas répondre

Q_26 Ce message attire mon attention.

*format matriciel

Q_27 Ce message est convaincant.

*format matriciel

Q_28 Ce message traite d'un problème de sécurité routière qui me concerne.

*format matriciel

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/**texte**/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*Question de validation*/

Q_VALID Cette question est un test pour s'assurer que c'est bien une personne qui répond à ce sondage.

*format lineaire Choisir simplement le chiffre « 6 » parmi les choix suivants.

- 1=1
- 2=2
- 3=3
- 4=4
- 5=5
- 6=6
- 7=7
- 8=8
- 9=9
- 10=10
- 99=* Je ne sais pas

/*NOTE Les variables suivantes seront directement tirées de notre panel Or.

- Région ADM
- RMR Montréal, RMR Québec ou Ailleurs en province
- Sexe
- Âge
- Langue maternelle
- Présence d'enfants de moins de 18 ans dans le ménage
- Présence d'enfants de moins de 12 ans dans le ménage

*/

Q_FIN Merci de votre collaboration!

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/