

## **Rapport d'enquête sur les attitudes, le degré de sensibilisation et le comportement des conducteurs (mai 1998)**

À Ressources naturelles Canada, nous tenons à aider les conducteurs canadiens à augmenter l'efficacité énergétique lors de la conduite, de l'entretien et de l'achat de leurs véhicules. La raison de cet engagement, c'est que notre but est de réduire la consommation de carburant suffisamment pour ralentir le rythme du changement climatique. Notre moyen d'agir, c'est en lançant plusieurs initiatives, dont le programme Le bon \$ens au volant, qui sensibilisent les conducteurs au comportement éconergétique au volant et qui les encouragent à s'assurer que leurs véhicules ont un rendement énergétique maximal. Afin de nous assurer de l'efficacité de nos projets, nous avons décidé de découvrir dans quelle mesure les conducteurs canadiens étaient renseignés sur les façons de réduire leur consommation de carburant et comment ces connaissances avaient influé sur leur comportement au volant.

### **La démarche**

À la fin de 1994, nous avons commandé une enquête nationale sur le degré de sensibilisation, les opinions et le comportement des conducteurs canadiens. Ce sondage poursuivait un objectif en deux volets : dresser un tableau du comportement, de l'attitude et des préférences des conducteurs, et obtenir des données de référence pour suivre leur évolution future. Nous nous sommes concentrés sur les habitudes de conduite et leur incidence sur l'efficacité énergétique, la consommation de carburant et les questions environnementales connexes. Nous avons commandé une seconde étude en 1998 afin de comparer les conclusions et relever les changements survenus au cours des quatre années précédentes.

Lors du premier sondage, l'échantillon consistait en plus de 1 200 ménages canadiens triés au hasard et joints entre le 23 novembre et le 30 décembre 1994. Nous avons posé aux conducteurs un éventail de questions sur leur comportement et leur attitude en ce qui a trait à leurs véhicules, par exemple, à quelle fréquence ils s'en servaient et la distance qu'ils parcouraient, le type de véhicules qu'ils conduisaient à des fins personnelles et les facteurs dont ils tenaient compte lors de l'achat d'un véhicule. Nous nous sommes également penchés sur leurs sources de renseignements lors de l'achat d'un véhicule, leurs connaissances et leurs opinions concernant les pratiques de conduite et d'entretien éconergétiques. Nous avons aussi demandé aux répondants si la question de la consommation de carburant influait sur leurs décisions relativement aux mises au point, à la vitesse de croisière, aux vidanges d'huile et à la vérification de la pression des pneus. Nous leur avons également demandé de nous parler d'eux-mêmes, c'est-à-dire leur âge, la composition de leur ménage, leur profession, leur niveau de scolarité, leur revenu, leur langue et leur lieu de résidence. Ces renseignements ont servi à répartir les données sur les conducteurs en sous-groupes fondés sur les facteurs démographiques et comportementaux. Nous espérons ainsi dresser un tableau précis et représentatif des conducteurs canadiens.

Le sondage de 1998 posait la plupart des même questions. Contrairement à celui de 1994, il ne comprenait aucune question sur la vitesse de conduite, mais il a abordé la marche au ralenti et la vérification de la pression des pneus ainsi que la connaissance d'initiatives et de programmes particuliers de Ressources naturelles Canada tels que Le bon \$ens au volant.

## Les répondants

Le sondage de février 1998 a totalisé 1 503 interviews réalisés en français ou en anglais. Nous avons communiqué avec environ 300 conducteurs de chacune de cinq régions canadiennes, à savoir les Maritimes, le Québec, l'Ontario, les Prairies et la Colombie-Britannique. Choisis au hasard, les répondants de chaque région représentaient 100 ménages d'un milieu rural (population de moins de 1 000 habitants) et 200 ménages vivant en milieu urbain (population de 1 000 habitants ou plus). Par rapport à l'étude de référence de 1994, nous avons ajouté 300 interviews avec des résidents de l'Ouest de manière à recueillir des données distinctes pour la Colombie-Britannique et les Prairies. Nous avons ensuite pondéré les données afin de refléter le plus fidèlement possible la population canadienne.

Tous les participants au sondage détenaient un permis de conduire provincial valide et faisaient partie d'un ménage possédant ou louant à long terme une voiture, un camion léger ou une fourgonnette (y compris les mini-fourgonnettes et les véhicules à quatre roues motrices de type Jeep). Les détenteurs d'un permis de conduire valide qui ne conduisaient pas un véhicule au moment du sondage ont été exclus. Ont également été écartés les détenteurs d'un permis d'apprenti, d'un permis temporaire ou d'un permis échoué ou suspendu et les personnes qui n'utilisaient leur véhicule qu'à des fins commerciales ou qui ne conduisaient que des motocyclettes ou des véhicules de loisir.

## Les conclusions

Voici quelques-unes des principales conclusions de notre étude.

*Quelle utilisation les Canadiens font-ils de leur véhicule personnel ?*

À quelle fréquence se servent-ils de leur véhicule ?

La fréquence d'utilisation avait augmenté légèrement en 1998. Plus de la moitié (environ 57 p. 100) des répondants aux deux sondages ont dit conduire leur véhicule tous les jours. De plus, 21 p. 100 (1998) et 19 p. 100 (1994) respectivement ont indiqué qu'ils le faisaient cinq ou six jours par semaine. À peine 8 p. 100 ont dit conduire leur véhicule une journée ou deux par semaine en 1998, une diminution par rapport aux 14 p. 100 enregistrés quatre ans plus tôt.

- Les hommes (62 p. 100) avaient plus tendance que les femmes (52 p. 100) à conduire leur véhicule tous les jours, même si davantage de femmes ont donné cette réponse en 1998.
- À l'échelle régionale, les répondants des Maritimes (64 p. 100) étaient les plus portés à utiliser leur véhicule chaque jour, suivis de ceux de l'Ontario (59 p. 100), du Québec (57 p. 100), des Prairies (55 p. 100) et de la Colombie-Britannique (51 p. 100).

Quelle distance parcouraient-ils ?

La moitié des répondants (50 p. 100) au sondage de 1998 ont dit parcourir 20 000 km ou plus par année, une augmentation comparativement à 1994<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ce chiffre n'est qu'une estimation du conducteur. Il est possible que les distances indiquées ne reflètent pas fidèlement les distances parcourues.

- Les hommes continuaient de conduire beaucoup plus que les femmes. En 1994, ils représentaient près des trois quarts (74 p. 100) des personnes qui avaient parcouru 30 000 km ou plus au cours des 12 mois précédant le sondage. Chez les femmes, 43 p. 100 ont dit avoir conduit sur moins de 10 000 km, contre à peine 22 p. 100 des hommes. En 1998, 49 p. 100 des hommes ont répondu qu'ils avaient fait plus de 20 000 km au cours de l'année précédente, comparativement à seulement 38 p. 100 des femmes. Le nombre de femmes qui ont indiqué parcourir de longues distances a également diminué en 1998, alors que seulement 19 p. 100 ont dit avoir roulé sur plus de 30 000 km au cours des 12 mois précédents, comparativement à 26 p. 100 en 1994.
- À l'échelle régionale, les répondants des Maritimes venaient en tête des conducteurs les plus portés à avoir parcouru 20 000 km ou plus en 1998 avec une proportion de 59 p. 100, suivis de ceux de l'Ontario (54 p. 100), des Prairies (52 p. 100), du Québec (44 p. 100) et de la Colombie-Britannique (42 p. 100).

#### Quelle était la cote de consommation de carburant du véhicule ?

Plus de la moitié des répondants (53 p. 100) conduisaient des véhicules dont la cote de consommation de carburant était inférieure à 8,0 L/100 km (ce qui est presque identique aux 52 p. 100 du sondage de 1994). Un autre groupe de 27 p. 100 des répondants conduisaient des véhicules dont la cote s'établissait entre 8,0 et 9,4 L/100 km (une légère diminution comparativement aux 30 p. 100 de 1994), tandis que 20 p. 100 conduisaient des véhicules cotés à 9,5 L/100 km ou plus (une légère augmentation comparativement aux 18 p. 100 de 1994).

- Une plus grande proportion des hommes conduisaient des véhicules à forte consommation de carburant : 25 p. 100 (comparativement à 20 p. 100 en 1994) se retrouvaient au volant de véhicules cotés à 9,5 L/100 km ou plus, comparativement à 15 p. 100 des femmes.
- Tout comme en 1994, les Québécois étaient les plus portés (60 p. 100) et les habitants de l'Ouest les moins portés (29 p. 100 en Colombie-Britannique et 27 p. 100 dans les Prairies) à conduire des véhicules à plus faible consommation.

#### Combien de véhicules conduisaient-ils ?

En 1998, 40 p. 100 des répondants ont indiqué posséder ou louer à long terme un véhicule réservé à leur usage personnel, 44 p. 100 en avaient deux, et 15 p. 100, trois ou plus. Ces proportions étaient pratiquement inchangées comparativement à 1994 alors qu'elles atteignaient respectivement 39, 44 et 16 p. 100.

#### Quel était l'âge de ces autos ?

En 1998, 70 p. 100 des Canadiens conduisaient des autos âgées de cinq ans ou plus, une augmentation très importante de 13 p. 100 comparativement aux 57 p. 100 de 1994.

*Que pensaient les Canadiens au sujet de la consommation de carburant ?*

Les conducteurs étaient-ils sensibilisés à la consommation de carburant et à ses incidences ?

Entre 1994 et 1998, la proportion de conducteurs préoccupés par les effets des émissions de gaz d'échappement sur l'environnement a légèrement augmenté. Plus du quart des répondants tant en 1998 qu'en 1994 (27 et 26 p. 100 respectivement) étaient d'accord avec l'énoncé disant que « les effets des émissions des automobiles et des camions sur notre environnement ne représentent pas une chose à laquelle j'ai vraiment réfléchi ». Toutefois, pas moins de 70 p. 100 étaient soit en désaccord, soit fortement en désaccord avec cet énoncé en 1998, une augmentation de 4 p. 100 sur 1994.

- Le sondage de 1998 a révélé une diminution des différences en fonction du sexe dans l'attitude à l'égard de la consommation de carburant – il y avait peu de différences entre les réponses des hommes et celles des femmes sur le sujet –, tandis que le sondage de 1994 avait indiqué que les femmes étaient plus enclines à avoir réfléchi aux effets environnementaux des émissions.
- Sur le plan régional, le sondage de 1998 a révélé que les conducteurs de la Colombie-Britannique étaient les plus préoccupés et ceux du Québec les moins préoccupés par les effets des émissions d'échappement sur l'environnement.

Dans l'ensemble, nous avons noté de faibles augmentations en 1998 du degré de sensibilisation ainsi que de la sensibilité à l'efficacité énergétique au volant et à ses incidences.

- Il y avait une faible augmentation, soit de 65 à 69 p. 100, du nombre de répondants d'accord ou fortement d'accord avec l'énoncé disant qu'il est facile d'être un conducteur éconergétique.
- La proportion des répondants qui ont indiqué penser à réduire leur consommation de carburant pendant qu'ils conduisaient avait augmenté de 66 à 68 p. 100.
- Plus des deux tiers des répondants de 1998 convenaient que leurs habitudes de conduite pouvait influencer sur leur consommation de carburant. Pas moins de 68 p. 100 étaient en désaccord avec l'énoncé disant que « ce que je fais n'a pas vraiment d'importance, je ne changerai pas réellement ma consommation de carburant en modifiant mon comportement au volant », une augmentation de 9 p. 100 par rapport à 1994.

Enfin, 90 p. 100 des répondants, tant en 1994 qu'en 1998, étaient d'accord ou fortement d'accord à l'énoncé selon lequel conduire et entretenir leur véhicule de manière à économiser le carburant leur permettraient d'économiser de l'argent. Cependant, le pourcentage de personnes qui se disaient fortement d'accord a baissé quelque peu, ayant subi une diminution de 10 p. 100 en 1998.

*De quels facteurs les Canadiens tiennent-ils compte lors de l'achat ou de la location d'un véhicule ?*

Les Canadiens achètent-ils des véhicules neufs ou usagés ?

En 1998, 54 p. 100 des répondants ont indiqué conduire un véhicule ayant déjà appartenu à un autre propriétaire, tandis que 46 p. 100 conduisaient un véhicule acheté neuf. Il s'agissait d'un

renversement presque parfait des données de 1994, alors que 56 p. 100 des répondants conduisaient des véhicules neufs et 44 p. 100, des véhicules usagés.

### De quels facteurs les Canadiens tiennent-ils compte lors de l'achat d'un véhicule privé ?

En 1998, tout comme en 1994, nous avons découvert que les sept facteurs les plus importants étaient, en ordre décroissant :

- le prix,
- la conception,
- la réputation et la fiabilité,
- la consommation de carburant,
- l'apparence,
- la conduite et la performance,
- le confort.

Le rendement du carburant occupait la quatrième position dans les deux sondages, même si le pourcentage de répondants citant ce facteur avait diminué de 2 p. 100 lors de la deuxième enquête. À l'échelle régionale, nous avons relevé une différence importante entre les côtes est et ouest pour ce qui est de l'attitude à l'égard de la consommation de carburant : 51 p. 100 des répondants des Maritimes ont indiqué qu'une faible consommation était extrêmement importante, contre à peine 34 p. 100 de ceux de la Colombie-Britannique.

### Dans quelle mesure pensent-ils à la consommation de carburant ?

Tant en 1998 qu'en 1994, à peine 28 p. 100 des répondants étaient d'accord avec l'énoncé disant que « l'argent économisé en conduisant un véhicule à haut rendement énergétique ne représente pas une économie importante ».

### Quand les Canadiens avaient-ils acheté leurs véhicules ?

En 1998, la proportion de véhicules achetés entre avril et octobre était de 57 p. 100, une diminution de quelque 13 p. 100 par rapport à la même période de 1994, alors qu'elle atteignait près de 70 p. 100. Le cycle d'achat global a également changé légèrement, avec des pointes en avril, en juin et en septembre. Les ventes de véhicules neufs de l'année modèle 1998 ont atteint des sommets en février, en avril et en juin, tandis que celles de véhicules usagés ont atteint le plus haut point en avril et sont demeurées élevées d'août à octobre. En 1994, les ventes de véhicules étaient le plus élevées en avril, mai et juin.

### Ont-ils fait des recherches ?

Dans les deux sondages, la plupart des gens ont dit avoir fait confiance à leurs contacts personnels pour obtenir des renseignements sur l'achat d'un véhicule. Les trois principales sources d'information ont été les contacts personnels (67 p. 100 en 1998 et 65 p. 100 en 1994), les concessionnaires (24 p. 100 en 1998 et 25 p. 100 en 1994) et les magazines (16 p. 100 en 1998 et en 1994). Outre l'arrivée d'Internet, les sources de renseignements ont peu changé entre 1994 et 1998.

### Dans quelle mesure les conducteurs interviennent-ils dans l'achat de leur véhicule ?

Dans le sondage de 1998, tant les hommes que les femmes ont indiqué intervenir davantage dans « tous les aspects ou la plupart des aspects de l'achat » de leur véhicule qu'en 1994. La proportion des conductrices achetant leur propre véhicule était passé à 77 p. 100, une augmentation de 12 p. 100 comparativement à 1994, tandis que celui des conducteurs avait atteint 86 p. 100, soit 4 p. 100 de plus qu'en 1994.

*Qu'avons-nous appris sur la manière dont les Canadiens conduisent et entretiennent leurs véhicules ?*

Que peut-on faire pour améliorer l'efficacité énergétique ?

En 1998, 92 p. 100 des répondants étaient d'accord pour dire qu'ils pouvaient prendre des mesures pour augmenter leur rendement du carburant, une augmentation de 2 p. 100 comparativement à 1994. Tant en 1998 qu'en 1994, les quatre premières recommandations à cet effet étaient les suivantes :

- éviter la haute vitesse;
- faire des mises au point régulièrement;
- éviter les arrêts ou les départs brusques;
- maintenir une vitesse constante.

À la question sur les mesures prises pour augmenter le rendement du carburant, en 1998, les cinq premières réponses ont été les suivantes :

- mises au point régulières (37 p. 100);
- éviter la vitesse élevée (34 p. 100);
- rien (21 p. 100)
- éviter les arrêts ou les départs brusques (10 p. 100);
- maintenir une vitesse constante (10 p. 100).

Malheureusement, le taux de réponses a été plus faible en 1998 qu'en 1994 dans chacune des catégories sauf celle des répondants qui « ne font rien » pour augmenter leur efficacité énergétique, qui avait augmenté de 8 p. 100.

Dans quelle mesure les Canadiens participaient-ils à l'entretien de leurs véhicules ?

En 1998, 60 p. 100 des répondants ont dit s'intéresser « de très près » à l'entretien courant de leur véhicule, une augmentation comparativement aux 56 p. 100 de 1994.

- Les hommes continuaient de participer davantage que les femmes, bien que le pourcentage des femmes soit passé à 74 p. 100, une augmentation de 9 p. 100 par rapport à 1994. Dans les deux études, 88 p. 100 des hommes ont dit participer « quelque peu » ou « beaucoup » à cet entretien.

Quel type d'entretien faisait-on et à quelle fréquence ?

- Vidange d'huile : Dans les deux sondages, 93 p. 100 des répondants ont indiqué avoir vidangé l'huile de leur véhicule au cours des six mois précédents.

- Pression des pneus : En 1998, 64 p. 100 des répondants ont indiqué avoir vérifié la pression des pneus au cours du mois précédent, une diminution de 6 p. 100 par rapport à 1994. Les motifs de vérifier la pression des pneus mentionnés le plus fréquemment ont été les suivants :
  - le conducteur a décelé un problème;
  - cette vérification fait partie de l'entretien régulier;
  - préparatifs en vue d'un long voyage;
  - dans le cadre de la mise au point et d'un changement de saison.
  
- Mise au point du moteur : En 1998, la majorité des répondants (53 p. 100) ont indiqué qu'une mise au point complète du moteur était faite une fois par année, une diminution de 5 p. 100 par rapport à 1994. La proportion de mises au point complètes deux fois par année avait également diminué de 5 p. 100 comparativement à 1994, pour atteindre 29 p. 100. Les cinq principales raisons de faire une mise au point ont été les suivantes :
  - améliorer le rendement ou la performance en général;
  - prévenir les problèmes mécaniques sur la route;
  - prolonger la durée de vie du véhicule;
  - maintenir le rendement du carburant;
  - assurer la qualité sécuritaire du véhicule.

Lors du sondage de 1994, les répondants ont classé au 10<sup>e</sup> rang le motif « parce que c'est meilleur pour l'environnement » pour justifier une mise au point. En 1998, cet énoncé avait glissé à la 12<sup>e</sup> position.

#### *Quand les conducteurs laissent-ils tourner le moteur au ralenti ?*

En 1998, les motifs les plus fréquents de laisser tourner le moteur au ralenti étaient les suivants, en ordre décroissant :

- faire réchauffer le véhicule avant le départ;
- attendre au service au volant d'un établissement de restauration rapide;
- attendre ou faire monter quelqu'un;
- être arrêté pour parler à une connaissance;
- être arrêté pour faire des courses.

La durée de la marche au ralenti était la plus longue chez les personnes qui faisaient réchauffer leur véhicule, qui attendaient quelqu'un et qui faisaient des courses.

Le sondage de 1998 laissait entendre que parmi les conducteurs qui laissaient tourner leur moteur au ralenti, les plus sensibilisés à l'environnement faisaient un peu plus souvent partie de la catégorie des femmes, du groupe des gens d'affaires ou des professionnels et du groupe d'âge de 45 à 54 ans. Ils avaient également une scolarité supérieure et le revenu annuel de leur ménage excédait 65 000 \$.

Pour en savoir plus sur les conclusions de cette étude, [cliquer ici](#).