

**Perceptions et attitudes
face à la conduite automobile
dans un contexte de travail
chez les policiers en fonction
et les aspirants policiers**

Martin Lavallière
François Bellavance

RAPPORTS
SCIENTIFIQUES

R-1086



NOS RECHERCHES travaillent pour vous !

Solidement implanté au Québec depuis 1980, l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST) est un organisme de recherche scientifique reconnu internationalement pour la qualité de ses travaux.

Mission

Contribuer, par la recherche, à la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles ainsi qu'à la réadaptation des travailleurs qui en sont victimes;

Assurer la diffusion des connaissances et jouer un rôle de référence scientifique et d'expertise;

Offrir les services de laboratoires et l'expertise nécessaires à l'action du réseau public de prévention en santé et en sécurité du travail.

Doté d'un conseil d'administration paritaire où siègent en nombre égal des représentants des employeurs et des travailleurs, l'IRSST est financé par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

Pour en savoir plus

Visitez notre site Web ! Vous y trouverez une information complète et à jour. De plus, toutes les publications éditées par l'IRSST peuvent être téléchargées gratuitement. www.irsst.qc.ca

Pour connaître l'actualité de la recherche menée ou financée par l'IRSST, abonnez-vous gratuitement :

- au magazine *Prévention au travail*, publié conjointement par l'Institut et la CNESST (preventionautravail.com)
- au bulletin électronique InfoIRSST

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec
2020
ISBN : 978-2-89797-107-6
ISSN : 0820-8395

IRSST - Direction des communications
et de la valorisation de la recherche
505, boul. De Maisonneuve Ouest
Montréal (Québec)
H3A 3C2
Téléphone : 514 288-1551
publications@irsst.qc.ca
www.irsst.qc.ca
© Institut de recherche Robert-Sauvé
en santé et en sécurité du travail
Mars 2020

Perceptions et attitudes face à la conduite automobile dans un contexte de travail chez les policiers et fonction et les aspirants policiers

Martin Lavallière
Université du Québec à Chicoutimi

François Bellavance
HEC Montréal

RAPPORTS
SCIENTIFIQUES

R-1086



Avis de non-responsabilité

L'IRSST ne donne aucune garantie relative à l'exactitude, la fiabilité ou le caractère exhaustif de l'information contenue dans ce document.

En aucun cas l'IRSST ne saurait être tenu responsable pour tout dommage corporel, moral ou matériel résultant de l'utilisation de cette information.

Notez que les contenus des documents sont protégés par les législations canadiennes applicables en matière de propriété intellectuelle.

Cette publication est disponible en version PDF sur le site Web de l'IRSST.



ÉVALUATION PAR DES PAIRS

Conformément aux politiques de l'IRSST, les résultats des travaux de recherche publiés dans ce document ont fait l'objet d'une évaluation par des pairs.

REMERCIEMENTS

Cette recherche a été rendue possible grâce à l'appui financier de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et sécurité du travail (IRSST).

Les chercheurs tiennent à remercier le personnel de l'École nationale de police du Québec (ENPQ) ainsi que celui des différents services de police ayant participé au projet.

Nous tenons aussi à remercier le personnel de l'IRSST et de l'APSAM qui ont soutenu ce projet et permis sa réalisation.

Finalement, un merci tout particulier aux policiers et aux aspirants policiers qui ont répondu au questionnaire malgré leurs horaires de travail/d'études chargés. Leur participation est cruciale dans un tel processus de recherche afin de permettre une meilleure compréhension des réalités auxquelles ils font face et ainsi, guider l'élaboration de solutions et interventions leur permettant de réaliser leur travail à leur plein potentiel et en sécurité.

SOMMAIRE

La conduite automobile représente une composante importante du travail policier. De la patrouille à la conduite en situation d'urgence, le policier se doit d'être constamment à la recherche d'informations pour lui permettre de préserver sa sécurité derrière le volant et celle de la population qu'il dessert. Des études sur les accidents routiers au travail ont montré que les policiers ne sont pas à l'abri des collisions routières et que celles-ci, lorsqu'elles surviennent, sont potentiellement mortelles. L'objectif de cette étude est de 1) documenter les perceptions et les attitudes face à la conduite automobile en fonction de l'appartenance à un groupe de conducteurs : les aspirants policiers, les policiers en fonction, et la population générale et 2) comparer ces mêmes perceptions et attitudes face à la conduite en fonction de l'expérience de conduite (conducteurs moins expérimentés : aspirants, policiers de 0 à 5 ans d'expérience, et conducteurs de moins de 36 ans de la population générale, vs plus expérimentés : policiers de plus de 5 ans d'expérience, et conducteurs de 36 ans ou plus de la population générale) et du sexe (femme vs homme).

Un questionnaire portant sur différentes facettes de la conduite automobile a été rempli par des aspirants policiers (n = 116), ainsi que par des policiers en fonction (n = 624). De plus, un échantillon de la population générale de conducteurs (n = 400) a été sondé pour des fins de comparaison.

Les aspirants policiers et les policiers en fonction montrent, pour certaines facettes de la conduite automobile, des perceptions, des attitudes et des comportements différents de la population générale de conducteurs. On observe aussi que les femmes affichent des comportements et attitudes plus sécuritaires que les hommes quant à certaines des mesures effectuées autant chez les groupes policiers que la population générale. En fonction de la situation à laquelle ils sont exposés, les policiers adaptent leurs comportements afin d'assurer leurs sécurités (p. ex. : des différences sont observées dans les comportements autorapportés et les commentaires effectués entre la patrouille et la conduite d'urgence en ce qui a trait au port de la ceinture de sécurité). Finalement, différentes thématiques ont été identifiées dans les commentaires recueillis quant aux impacts de l'implication dans une collision routière. Parmi ces thématiques, le soutien des collègues et les répercussions pour la santé et le travail sont spécifiques aux groupes policiers.

La présente étude permet de mieux comprendre les perceptions et attitudes face à la conduite automobile chez les policiers en fonction, en plus de permettre une comparaison avec les aspirants policiers, et la population générale de conducteurs, ainsi que d'identifier les différences entre ces groupes. Les connaissances qui découlent de cette étude permettront de mieux orienter les programmes de sensibilisation et de formation à la conduite d'urgence et préventive des policiers et futurs policiers.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	I
SOMMAIRE	III
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES FIGURES	XIII
LISTE DES ACRONYMES, SIGLES ET ABRÉVIATIONS	XV
1. INTRODUCTION	1
1.1 Cadre conceptuel.....	2
2. OBJECTIFS DE RECHERCHE	5
3. MÉTHODOLOGIE	7
3.1 Recrutement des participants	7
3.1.1 Critères d'exclusion	7
3.2 Questionnaire	8
3.2.1 Contenu du questionnaire.....	8
3.2.2 Méthode utilisée pour l'analyse des réponses à la question ouverte.....	10
3.2.3 Analyses statistiques	12
3.2.4 Approbation éthique	13
4. RÉSULTATS	15
4.1 Profil des participants.....	15
4.1.1 Quelle est la classe inscrite actuellement sur votre permis de conduire ?	16
4.1.2 Quel type de formation avez-vous reçue pour conduire un véhicule d'urgence (classe 4a) ou votre permis de véhicule de promenade (classe 5-population générale) ?.....	16
4.1.3 Sur quelle voiture avez-vous principalement appris à conduire un véhicule d'urgence ?.....	17
4.1.4 Dans le cadre de vos fonctions, quel modèle de voiture utilisez-vous le plus fréquemment (modèle, marque) ?	18
4.1.5 Combien de kilomètres conduisez-vous par semaine en moyenne dans le cadre de votre travail (vos études chez les aspirants à l'ENPQ et hors travail chez la population générale) ?	18
4.1.6 Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la patrouille par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à	

	l'ENPQ pour les aspirants-policiers, ou aux autres conducteurs pour la population générale) ?	20
4.1.7	Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la conduite d'urgence par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à l'ENPQ pour les aspirants-policiers)	21
4.1.8	Comment décrieriez-vous votre conduite dans le cadre de votre travail ?	21
4.2	Effets des groupes et du sexe des conducteurs sur le modèle d'Ajzen	22
4.3	Port de la ceinture de sécurité	34
4.3.1	Indiquez selon le moment de la journée durant lequel vous travaillez votre propension à porter votre ceinture de sécurité.	34
4.3.2	Lorsque vous conduisez au travail, exigez-vous que vos passagers portent leurs ceintures de sécurité ?	40
4.3.3	Selon vous, indiquez votre opinion à propos des raisons présentées ci-dessous pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité en service.	42
4.3.4	Lorsque vous répondez à un appel pour lequel vous avez à vous déplacer, à quel moment est-ce que vous détachez votre ceinture de sécurité (patrouille et conduite d'urgence)?	48
4.3.5	En fonction des énoncés ci-dessous, quelle est, selon vous, la probabilité que vous soyez sérieusement blessé ou tué :	50
4.4	Formations continues et entraînements	55
4.4.1	Quelle est votre opinion sur les méthodes présentées ci-dessous pour promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite au travail ?	55
4.4.2	À votre connaissance, est-ce que votre service de police (employeur) possède une politique spécifique ?	61
4.5	Collisions routières.....	65
4.5.1	Comment est perçue dans votre milieu l'implication dans une collision routière ?	65
5.	DISCUSSION	75
5.1	Modèle de Ajzen	75
5.2	Port de la ceinture de sécurité	76
5.3	Méthodes pour promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite d'un véhicule au travail.....	78
5.4	Perceptions face à la conduite : point de vue du conducteur et du milieu.....	80
5.5	Formations à la patrouille et à la conduite d'urgence	82
5.6	Limites de l'étude	85
6.	CONCLUSION.....	87
	BIBLIOGRAPHIE	89

ANNEXE A : LETTRE DE SOLLICITATION À PARTICIPER AU QUESTIONNAIRE95

ANNEXE B : QUESTIONNAIRE UTILISÉ DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE97

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Âge des participants en fonction des groupes et du sexe.....	16
Tableau 2.	Type de formation reçue afin d'obtenir le permis de conduire en fonction des groupes.....	17
Tableau 3.	Modèles de voiture sur lesquels les aspirants et les policiers ont appris à conduire un véhicule d'urgence.....	18
Tableau 4.	Modèles de voiture utilisés le plus fréquemment au travail.....	18
Tableau 5.	Kilométrage parcouru par semaine chez les différents groupes.	19
Tableau 6.	Autoévaluation de la conduite – patrouille ou régulière - par rapport aux autres conducteurs de son groupe.....	20
Tableau 7.	Autoévaluation de la conduite d'urgence par rapport aux autres conducteurs de son groupe.....	21
Tableau 8.	Autoévaluation de la conduite de patrouille et d'urgence et leur différentiel en fonction des groupes.....	22
Tableau 9.	Statistiques descriptives des cinq composantes du modèle d'Ajzen	22
Tableau 10.	Statistiques descriptives de l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu en fonction du sexe et du groupe des participants	23
Tableau 11.	Résultats de l'analyse de variance pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu	23
Tableau 12.	Estimation des différences de moyennes entre les hommes et les femmes et entre les groupes pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu.....	24
Tableau 13.	Statistiques descriptives des intentions et comportements en fonction du sexe et du groupe des participants	26
Tableau 14.	Résultats de l'analyse de covariance pour les intentions et comportements en fonction du sexe et du groupe des participants	26
Tableau 15.	Estimation des effets des covariables et des différences de moyennes entre les hommes et les femmes et entre les groupes pour les intentions et comportements	27
Tableau 16.	Estimation des effets indirects du groupe et du sexe sur les comportements via les médiateurs attitude, norme subjective, contrôle perçu et intentions.....	28
Tableau 17.	Statistiques descriptives d'autoévaluation par différenciateur sémantique en fonction du sexe et des groupes	29
Tableau 18.	Statistiques descriptives d'évaluation du bon conducteur par différenciateur sémantique en fonction du sexe et des groupes	30
Tableau 19.	Statistiques descriptives du différentiel entre le moi et le bon conducteur par différenciateur sémantique en fonction du sexe et des groupes.....	31

Tableau 20.	Statistiques descriptives de la perception du contrôle interne en fonction du sexe et des groupes.....	32
Tableau 21.	Statistiques descriptives de la perception du contrôle externe en fonction du sexe et des groupes.....	33
Tableau 22.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 7AM à 3PM.....	34
Tableau 23.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 7AM à 3PM.....	35
Tableau 24.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 3PM à 12PM (minuit).....	36
Tableau 25.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 3PM à 12PM (minuit).....	37
Tableau 26.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 12PM (minuit) à 7AM.....	38
Tableau 27.	Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 12PM (minuit) à 7AM.....	39
Tableau 28.	Exigence quant au port de la ceinture du passager lors de la patrouille.....	40
Tableau 29.	Exigence quant au port de la ceinture du passager lors de la conduite d'urgence.....	41
Tableau 30.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Trop restreignant.....	42
Tableau 31.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité – Inconfortable.....	43
Tableau 32.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Requiert une sortie rapide du véhicule.....	44
Tableau 33.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Crainte de rester coincer dans l'habitacle du véhicule.....	45
Tableau 34.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Courte distance à parcourir.....	46
Tableau 35.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Les équipements portés au corps restent coincés.....	47
Tableau 36.	Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Manque de sensibilisation sur l'importance du port de la ceinture.....	48
Tableau 37.	Moment auquel les policiers rapportent détacher leur ceinture de sécurité lors de la réponse à un appel.....	49
Tableau 38.	Perception face au risque d'être agressé par un individu (en excluant les armes à feu).....	50
Tableau 39.	Perception face au risque de se faire tirer dessus par une arme à feu.....	51

Tableau 40.	Perception face au risque d'être blessé ou tué dans une collision de la route comme conducteur	52
Tableau 41.	Perception face au risque d'être blessé ou tué sur la voie publique lorsqu'à l'extérieur du véhicule de patrouille	53
Tableau 42.	Perception face au risque d'une collision en conduite d'urgence.....	54
Tableau 43.	Opinion sur la supervision et l'application des politiques pour promouvoir la sécurité routière	55
Tableau 44.	Opinion sur les bulletins d'informations pour promouvoir la sécurité routière	56
Tableau 45.	Opinion sur les vidéos de formation pour promouvoir la sécurité routière	57
Tableau 46.	Opinion sur les actions disciplinaires pour promouvoir la sécurité routière.....	58
Tableau 47.	Opinion sur la formation de conduite avancée pour promouvoir la sécurité routière	59
Tableau 48.	Opinion sur la mise à jour des directives pour promouvoir la sécurité routière ...	59
Tableau 49.	Opinion sur l'application du C.S.R. au même titre que les autres conducteurs pour promouvoir la sécurité routière.....	60
Tableau 50.	Connaissance sur les politiques associées au port de la ceinture de sécurité....	61
Tableau 51.	Connaissance sur les politiques associées à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite.....	62
Tableau 52.	Connaissance sur les politiques associées à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite d'urgence	63
Tableau 53.	Connaissance sur les politiques associées aux pratiques de conduite d'urgence	64
Tableau 54.	Codification par thème, selon Hollnagel (2002, 2004), des réponses obtenues par rapport à l'implication dans une collision routière	65

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Cadre conceptuel basé sur la théorie du comportement planifié d’Ajzen (1985).	2
Figure 2.	Modèle de la théorie du comportement planifié d’Ajzen (1985) pour le cadre conceptuel de cette recherche en fonction du groupe d’appartenance et du sexe des répondants.....	6
Figure 3.	Système des collisions impliquant des intervenants de première ligne.....	12
Figure 4.	Modèle hiérarchique de Michon (1985; 1988).	84

LISTE DES ACRONYMES, SIGLES ET ABRÉVIATIONS

- APSAM : Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur « affaires municipales ».
- CNESST : Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.
- ENPQ : École nationale de police du Québec
- IRSST : Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail.
- NIOSH : *National Institute for Occupational Safety and Health.*
- SAAQ : Société de l'assurance automobile du Québec.

1. INTRODUCTION

Au Québec, des événements récents (policières de la Sûreté du Québec et de la ville de Lévis décédées dans des collisions routières en 2012 et 2009 respectivement) nous rappellent que les policiers ne sont pas à l'abri d'un accident de travail relié à la conduite automobile. Les blessures et mortalités reliées à la conduite de véhicules sont un domaine criant en santé et sécurité au travail puisque les mortalités routières représentent environ 30 % des décès en milieu de travail. Le numéro d'hiver 2012 de la revue Prévention au travail fait bien état de cette problématique pour les travailleurs (CSST et IRSST, 2012). De plus, une revue sur les poursuites policières aux États-Unis montre qu'entre 18 et 44 % des poursuites se terminent par un accident de voiture, 5 à 24 % se terminent par une blessure traumatique, et 1 à 3 % se terminent par une mortalité reliée à l'accident de voiture (Hutson *et al.*, 2007). Dans un rapport de recherche de l'IRSST (Pignatelli, Bellavance et Duguay, 2013), l'analyse des données des rapports d'accidents, pour plus de 8 500 travailleurs indemnisés par la CNESST suite à un accident routier au travail entre 2000 et 2008, a révélé qu'environ 10 % de ceux-ci impliquaient des policiers. Cela représente près de 100 policiers par année (882 sur 9 ans) qui reçoivent une indemnisation de la part de la CNESST suite à des blessures subies lors d'un accident routier au travail (Pignatelli *et al.*, 2013). Un autre rapport publié par le NIOSH (2014) a montré que les collisions reliées au travail chez les policiers étaient souvent de jour (49 %), à ciel dégagé (« clear weather ») (70 %), lors de la réponse à des appels non urgents (64 %), et à des vitesses sous les 50 milles/h (80 km/h).

En plus de ses responsabilités reliées au maintien de l'ordre, les policiers ont à se déplacer d'un endroit à un autre afin de remplir leurs fonctions. Ces déplacements en automobile s'effectuent dans une multitude de contextes (milieu rural ou urbain). De la patrouille régulière dans un quartier résidentiel au déplacement pour se rendre sur le site d'une urgence, l'éventail des situations de conduite est très varié. La pression temporelle est l'une des problématiques majeures auxquelles font face les conducteurs de véhicules d'urgence (Hutson *et al.*, 2007). Lors d'un appel, la population s'attend à ce que ceux-ci soient sur place dans les plus brefs délais (Custalow et Gravitz, 2004).

La conduite automobile est une tâche qui requiert de multiples ressources (cognitives, sensoriels et motrices) afin d'être accomplie de manière sécuritaire. Des études sur route et en simulateur ont montré que différentes conditions de conduite engendrent des charges mentales différentes (Cantin, Lavallière, Simoneau et Teasdale, 2009; Hancock, P. A., Wulf, Thom et Fassnacht, 1990). L'environnement de conduite change continuellement (conducteurs, les autres usagers de la route, etc.) et le conducteur doit constamment s'y adapter, faute de quoi, il pourrait survenir un incident. Malgré les avancées technologiques observées dans l'industrie automobile afin d'augmenter les dispositifs de sécurité passifs et actifs, ils arrivent encore trop régulièrement que des gens, incluant les policiers, soient impliqués dans des collisions mortelles.

1.1 Cadre conceptuel

La théorie du comportement planifié (« theory of planned behavior ») (Ajzen, 1985) fournit un des modèles les plus influents de la relation entre les attitudes et les comportements (Elliott, Armitage et Baughan, 2004). La Figure 1 présente le modèle proposé par Ajzen (1985). Selon ce modèle, le comportement est déterminé indépendamment par deux variables : l'intention, et le contrôle perçu. L'intention comportementale d'un individu constitue le déterminant immédiat d'un comportement donné (voir ici observable). Cette intention est influencée par trois facteurs : les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental. Les attitudes sont décrites comme l'évaluation envers l'adoption du dit comportement (des évaluations positives ou négatives des gens au sujet d'effectuer le comportement). Les normes subjectives sont définies comme les perceptions de l'individu des pressions sociales pour adopter ce comportement (les perceptions d'approbation ou de désapprobation des autres personnes importantes pour effectuer le comportement). Et la perception du contrôle comportemental est constituée d'un estimé du contrôle que l'individu croit avoir sur son comportement (la capacité à effectuer ou non le comportement). L'estimé du contrôle perçu est basé sur les expériences passées et les obstacles anticipés.

Dans l'ensemble, ces trois composantes déterminent l'intention comportementale : plus elles sont positives, plus l'intention d'adopter le comportement sera forte. Le poids relatif de chacun de ces trois déterminants motivationnels dans la prédiction de l'intention varie selon le comportement étudié (Ajzen, 1985).

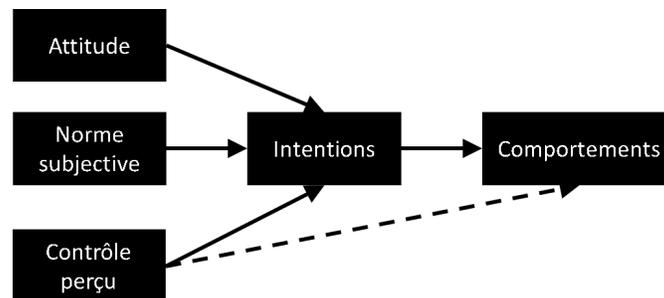


Figure 1. Cadre conceptuel basé sur la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985).

Les comportements de conduite observables sont donc reliés aux intentions de comportements et au contrôle perçu d'une situation par le conducteur. Dans le cadre du travail des policiers, il importe donc de déterminer si les perceptions (contrôle perçu) et les attitudes face à différents contextes de conduite varient de façon similaire en fonction de l'appartenance à un groupe (ex. : policier vs aspirant policier) et/ou de l'expérience de travail. Les normes subjectives entourant cette conduite pourront aussi influencer sur l'intention de comportement du conducteur (ex. : famille, amis, collègues de travail ou supérieurs). Il importe de mieux connaître les perceptions et attitudes observées dans le cadre du travail afin de mieux cerner le type d'interventions qui doivent être mises en place afin de modifier lesdites attitudes, normes subjectives et perceptions si l'on veut modifier les comportements observés derrière le volant.

On en connaît très peu sur les perceptions et attitudes face à la conduite automobile au travail chez les policières et policiers, autant au Québec que partout dans le monde. Il en est de même pour la norme subjective quant à la conduite automobile dans le milieu policier. Un rapport de la CNESST (RAP0694960)(Roy et Boutin, 2010) rappelle que la formation à la conduite d'urgence pour les policiers serait peut-être inadéquate. De plus, des travaux antérieurs suggèrent que les conducteurs ont une mauvaise capacité à évaluer leur propre performance et que cela pourrait expliquer les difficultés rencontrées par les programmes de formation/sensibilisation pour modifier les comportements des conducteurs (Freund, Colgrove, Burke et McLeod, 2005). Même si ces conducteurs savent reconnaître qu'une situation de conduite est dangereuse, ils semblent incapables d'identifier ces situations comme dangereuses pour eux-mêmes. Une telle attitude, une haute estime de soi malgré de mauvais comportements de conduite (McKenna, Stanier et Lewis, 1991), est un obstacle à la modification des comportements routiers puisqu'un des aspects essentiels à l'apprentissage est la capacité d'autoévaluer sa propre performance (Salmoni, Schmidt et Walter, 1984).

À travers ses expériences personnelles passées, le conducteur développe un modèle interne, une certaine connaissance, de ce qu'une situation de conduite peut représenter (anticipation) et les risques qui lui sont associés. Une diminution de la prise de risque avec l'âge, et par le fait même de l'expérience (attitudes), et une meilleure compréhension de l'environnement de conduite (perceptions) expliqueraient le meilleur bilan routier des conducteurs plus expérimentés (SAAQ, 2015).

Ainsi, afin de mieux comprendre comment ces facteurs, c'est-à-dire l'expérience de conduite et l'appartenance à un groupe, influencent l'intention de comportements et les comportements, il importe de mieux : 1) documenter les perceptions et les attitudes face à la conduite automobile au travail chez les aspirants policiers et les policiers en fonction, et 2) comparer les perceptions et les attitudes face à la conduite des aspirants policiers et policiers par rapport à un groupe contrôle de la population générale de conducteurs afin d'évaluer si des phénomènes similaires sont observés. Une meilleure connaissance des perceptions et attitudes pourra accroître la sécurité de la conduite automobile en permettant d'identifier les perceptions et attitudes à risques et ainsi, permettre de mieux cibler les interventions en termes de sensibilisation et de formations spécifiques en conduite d'urgence et de patrouille pour les policiers en fonction et les aspirants policiers (Parker, Stradling et Manstead, 1996; Parker, West, Stradling et Manstead, 1995).

2. OBJECTIFS DE RECHERCHE

Cette recherche comporte deux objectifs principaux afin d'avoir de meilleures connaissances des perceptions et attitudes face à la sécurité de la conduite automobile chez les aspirants policiers et les policiers.

Le premier objectif est de documenter les perceptions et les attitudes face à la conduite automobile en fonction de l'appartenance à un groupe de conducteurs : les aspirants policiers, les policiers en fonction, et la population générale.

Le deuxième objectif est de comparer ces mêmes perceptions et attitudes face à la conduite automobile en fonction de l'expérience de conduite et du sexe (femme vs homme) :

- conducteurs moins expérimentés
 - a) aspirants policiers
 - b) policiers de 0 à 5 ans d'expérience
 - c) conducteurs de moins de 36 ans de la population générale¹,
- conducteurs plus expérimentés
 - a) policiers de plus de 5 ans d'expérience
 - b) conducteurs de 36 ans ou plus de la population générale.

Les hypothèses de recherche plus spécifiques sont les suivantes :

1 : Nous nous attendons à ce que les policiers en fonction présentent des niveaux plus élevés de perceptions du risque et des attitudes de conduite plus sécuritaires en comparaison avec les aspirants policiers et la population générale de conducteurs à cause de leurs expositions passées à la conduite au travail.

2.1 : L'expérience de conduite aura pour effet d'augmenter les attitudes positives face à la sécurité routière et une meilleure perception du niveau de risque de certaines situations de conduite. De plus, les conducteurs expérimentés présenteront plus de comportements routiers sécuritaires que les conducteurs moins expérimentés. En particulier, l'expérience de travail plus grande des policiers expérimentés (plus de 5 ans d'expérience) par rapport à celle des policiers novices (5 ans ou moins d'expérience) aura pour effet d'augmenter les niveaux de perceptions du risque ainsi que d'augmenter les attitudes dites plus sécuritaires, en plus d'avoir un impact sur les comportements observables.

¹ Le choix de 36 ans a été fait en analysant la distribution de l'âge des répondants de manière à obtenir une moyenne d'âge similaire pour le groupe de policiers en fonction avec 0 à 5 ans d'expérience et le groupe plus jeune de conducteurs la population générale.

2.2 Les différences observées entre les attitudes, les perceptions et les comportements de conduite en fonction de l'expérience seront modérées, voire ici diminuées, par l'appartenance au groupe. Les différences entre les conducteurs moins expérimentés et les plus expérimentés seront moins grandes chez le groupe de policiers en fonction que chez la population générale.

2.3 Les femmes auront de meilleures attitudes, perceptions et comportements de conduite en ce qui concerne la sécuritaire routière.

La Figure 2 illustre le cadre conceptuel et les hypothèses de cette recherche en utilisant le contexte du modèle de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985).

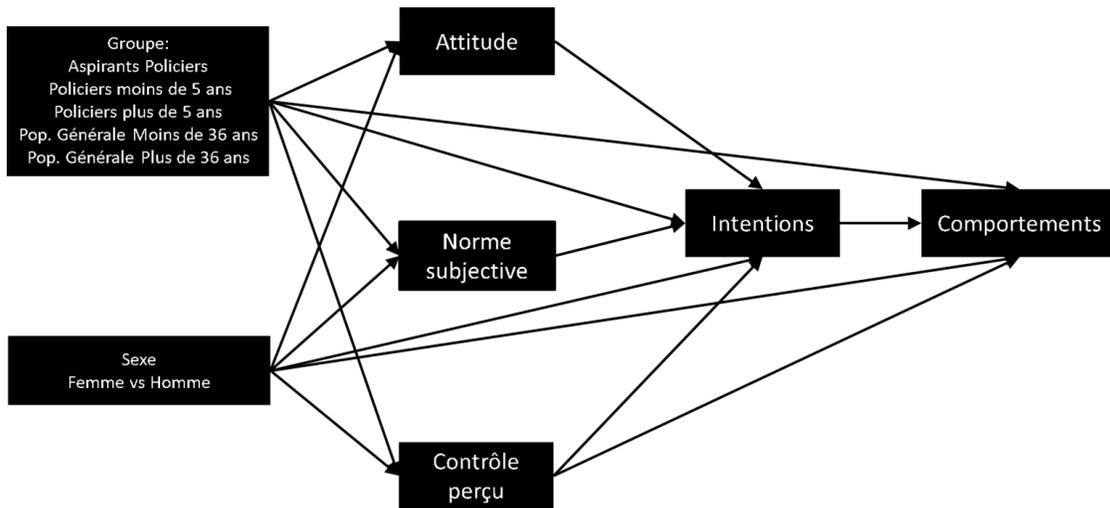


Figure 2. Modèle de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985) pour le cadre conceptuel de cette recherche en fonction du groupe d'appartenance et du sexe des répondants.

3. MÉTHODOLOGIE

3.1 Recrutement des participants

Les participants à cette recherche sont répartis dans trois groupes principaux :

- Aspirants policiers fréquentant l'École nationale de police du Québec (ENPQ) (cohorte sollicitée à la mi-parcours des 4 mois de leurs formations à l'ENPQ).
- Policiers en fonction comme patrouilleur dans un service de police québécois : 5 ans ou moins d'expérience et plus de 5 ans d'expérience.
- Population générale de conducteurs (échantillon apparié pour le sexe et comparable pour l'étendue âge, à la suite de la collecte chez les aspirants policiers et les policiers en fonction).

Pour le groupe d'aspirants policiers (ENPQ), le recrutement a été effectué par l'ENPQ au sein de ses cohortes. Une présentation du questionnaire a été effectuée par les responsables en place aux aspirants policiers avant que le questionnaire leur soit envoyé par courriel par l'ENPQ.

Pour le groupe de policiers en fonction, le recrutement a été effectué par l'intermédiaire de chacun des services de police ayant participé à cette recherche. Le comité de liaison police de l'Association paritaire du secteur des affaires municipales (APSAM) a aidé à effectuer un suivi avec ses membres afin d'assurer la distribution du questionnaire à l'échelle du Québec. Différents services de police du Québec ont été ciblés par l'entremise de l'APSAM. Cela a permis d'assurer une couverture géographique la plus complète possible du Québec.

Pour le groupe de conducteurs de la population générale, une agence spécialisée dans les sondages par questionnaire a été retenue (firme Léger) pour le recrutement de ces conducteurs.

3.1.1 Critères d'exclusion

Les critères d'exclusions pour cette étude en ce qui a trait à la population générale de conducteurs sont :

- Les personnes qui n'ont pas un permis de conduire pour un véhicule de promenade.
- Les personnes qui conduisent moins de 2 fois par semaine.
- Les personnes travaillant comme premiers répondants (policiers, paramédics, pompiers) ou comme militaire.

3.2 Questionnaire

Un questionnaire portant sur la sécurité routière a été distribué à des aspirants policiers, à des policiers en fonction et à des conducteurs de la population générale. Les questions proviennent principalement d'échelles de mesure validées et établies dans le domaine de la recherche en sécurité routière et de quelques questions plus ciblées utilisées dans d'autres services de police (NIOSH, 2014; *Peel Regional Police*, 2010). Le questionnaire a été complété en ligne, via une plateforme web (*Qualtrics*, États-Unis) afin de faciliter la collecte des données. Les différentes questions utilisées sont présentées au fur et à mesure du présent rapport. Une copie du questionnaire se trouve à l'Annexe B.

Le questionnaire a été distribué aux policiers « patrouilleurs » par leurs organisations respectives en utilisant leurs courriels de travail et a été complété sur les heures de travail en utilisant la plateforme web. Pour les aspirants policiers à l'ENPQ, le questionnaire a été distribué par la direction de l'ENPQ à l'aide de courriels qui, tout comme chez les policiers en fonction, a permis de répondre sur le web. Le groupe de conducteurs de la population générale a complété le questionnaire via la plateforme web après avoir été recruté par l'agence spécialisée.

Les organisations policières participantes et l'ENPQ ont consulté le questionnaire lors d'un comité de suivi effectué dans le cadre d'une rencontre de l'APSAM avant qu'il soit distribué. Les questions abordées devaient être acceptées par l'équipe de recherche et les représentants de ces organisations pour que tous y trouvent leur compte. Le questionnaire a fait l'objet d'un prétest avec 20 sujets (non policiers et qui ne font pas partie des résultats) afin de confirmer que le temps requis pour le compléter demeurait sous les 30 minutes en moyenne. Le tout afin de permettre un taux de participation optimal et un investissement complet et constant de la part des répondants lorsqu'ils répondent aux questions. Pour donner suite à l'envoi initial, un rappel a été effectué 10 jours plus tard par les organisations respectives chez les personnes visées pour assurer le meilleur taux de réponse possible. Les réponses de chaque participant sont anonymes de façon à préserver la confidentialité de ceux-ci. Les supérieurs immédiats ne peuvent pas avoir accès aux réponses individuelles.

3.2.1 Contenu du questionnaire

Il importe de noter que la totalité du questionnaire porte sur la conduite de véhicules automobiles utilisés sur les routes numérotées. Ainsi, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain ou autres véhicules hors routes ne sont pas considérés dans la présente recherche. Une mention est faite à cet effet au début du questionnaire afin d'éviter toute ambiguïté pour les répondants. Cela s'applique autant à la population générale qu'aux aspirants policiers et policiers en fonction. Chez les aspirants et les policiers, toutes les réponses aux questions portaient sur la conduite automobile effectuée avec une voiture de patrouille identifiable à la police sur le réseau routier. Ainsi, les questions reposaient sur l'utilisation de voitures non banalisées. De plus, afin de clarifier les contextes des questions, il était mentionné aux participants dès le début du questionnaire les définitions propres pour deux types de conduites à l'étude :

- Définition conduite de patrouille : Conduite effectuée dans le cadre des fonctions du métier de policier(ère) ne requérant pas l'utilisation des gyrophares et/ou la sirène du véhicule.
- Définition conduite d'urgence : Déplacements effectués en situation d'urgence dans le cadre des fonctions de policier(ère) afin de se rendre sur les lieux d'un appel, en utilisant ou non les gyrophares et/ou la sirène du véhicule. Dans la présente étude, la conduite d'urgence n'inclut pas la poursuite d'un véhicule routier ou la filature.

1. Section du questionnaire à laquelle tous les participants répondent :

Une série de questions brosse un portrait général des répondants tant au niveau sociodémographique (provenance géographique, sexe, âge, etc.) que sur leurs expériences de conduite en général (année d'obtention du permis de conduire, kilométrage parcouru annuellement, etc.).

Des questions développées par Bernier et Dumont (1993) sont utilisées pour évaluer les perceptions des habiletés de conduite (contrôle perçu) et les attitudes face aux comportements de conduite basés sur le modèle d'Ajzen (1985). Les questions abordent les attitudes et perceptions par des différentiateurs sémantiques (D.S.) liés aux perceptions des habiletés de conduite, des points d'évaluation du risque de par la perception de contrôle, de probabilité d'occurrence et de sévérité des conséquences (C.P.S.). L'analyse des comportements routiers (A.C.R.) porte sur les attitudes par rapport aux comportements risqués. Ce questionnaire a été validé chez des conducteurs québécois, et les différentes sous-échelles ont des coefficients alpha de Cronbach variant de 0,7 à 0,95 (D.S. de 0,70 à 0,77; C.P.S. de 0,72 à 0,82; A.C.R. de 0,90 à 0,95) (Bernier, S. et Dumont, 1993).

Afin d'évaluer les composantes du modèle d'Ajzen pour l'analyse des comportements routiers, huit situations de conduite différentes ont été présentées aux répondants pour lesquelles cinq questions ont été posées afin de déterminer l'attitude, la norme subjective, le contrôle perçu, l'intention et le comportement face à chaque situation (voir Annexe B :). En ce qui a trait à l'attitude, les participants devaient répondre à la question : « Me comporter de cette façon, je trouve cela » (1-très désagréable à 5-très agréable). Pour la norme subjective, la question était : « Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon » (1-Jamais à 5-Toujours). À la composante sur le contrôle perçu, la question était : « Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : » (1-Très prudent à 5-Très dangereux). Les intentions étaient évaluées par la question : « Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : » (1-Jamais à 5-Toujours). Pour les comportements autorapportés, la question était : « Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon » (1-Jamais à 5-Toujours).

2. Travail (patrouille et conduite d'urgence)

Une section spécifique au contexte de conduite propre au milieu policier fait partie du questionnaire complété par les aspirants policiers et les policiers en fonction afin de déterminer si les perceptions et attitudes diffèrent entre ces deux groupes, et selon le contexte (patrouille ou conduite d'urgence). Les mêmes questions sont posées aux conducteurs de la population

générale dans le contexte normal de la conduite, et les réponses sont comparées à celles des aspirants policiers et policiers dans le contexte de la conduite de patrouille. Ces questions sont tirées d'un questionnaire élaboré par le *National Institute for Occupational Safety and Health auprès de policiers de l'Iowa* (États-Unis) (NIOSH, 2014).

Une série de questions porte aussi sur le port de la ceinture de sécurité. Ces questions sont tirées d'un questionnaire utilisé au sein du *Peel Regional Police* (2010) et sont similaires à celles présentées dans les travaux du NIOSH (2014). Les questions évaluent les attitudes, la perception du policier face à lui-même et aux situations de conduite (contrôle perçu) et à ses proches face au port de la ceinture de sécurité (normes subjectives).

Les questions du NIOSH et du *Peel Regional Police* bonifient ainsi les questions associées au modèle d'Ajzen afin de mieux comprendre quelles sont les situations pour lesquelles ils perçoivent des risques et comment ils adaptent leurs comportements face à ceux-ci.

Pour terminer, la question ouverte suivante a été posée à tous les participants : comment est perçue dans votre milieu l'implication dans une collision routière ? L'analyse des réponses à cette question devrait permettre une meilleure compréhension de la norme subjective de chaque milieu (aspirant vs policier vs conducteur de la population générale).

3.2.2 Méthode utilisée pour l'analyse des réponses à la question ouverte

L'analyse des réponses à la question ouverte a été réalisée à l'aide du logiciel NVIVO. Telles que suggérées par Hsieh et Shannon (2005), trois approches sont utilisées pour interpréter la signification du contenu des données textuelles faites par les répondants : une première analyse menée sur le contenu de façon conventionnelle à partir des données de texte, une approche dirigée en utilisant le modèle suggéré par Hollnagel (2004) pour identifier les assignations des commentaires par facteur (voir sous-section 4.5.1), et finalement, une analyse sommative du contenu afin d'évaluer les mots clés principaux et le vocabulaire utilisé pour fin de thématique.

Pour la réalisation de l'approche dirigée, les réponses obtenues ont été codées en fonction d'un modèle global en sécurité routière illustré à la Figure 3 de façon à permettre des parallèles avec la structure suggérée par Hollnagel (Hollnagel, 2002, 2004). Ce modèle conceptuel articulé autour de la perspective des systèmes guide l'analyse et permet un approfondissement des facteurs liés aux collisions impliquant des intervenants de première ligne. Le système est organisé de manière hiérarchique où les facteurs proximaux se retrouvent tout près de la collision et les facteurs éloignés à l'autre extrémité (Hollnagel, 2002). Le système comprend cinq catégories d'éléments (ou cinq niveaux) susceptibles d'affecter le risque de collision et la gravité des blessures. Le facteur humain (individu) correspond aux actions de l'intervenant de première ligne et ses propriétés (p. ex. : formation, résistance physique). Le contexte correspond aux éléments à proximité de l'intervention de l'intervenant (p. ex. : comportements des automobilistes interceptés, comportements des automobilistes qui doivent contourner la scène d'une intervention). Le réseau routier renvoie à la configuration de la route et des barrières de sécurité. Étant donné sa mission, ses priorités et sa culture, l'organisation influe également le risque de collision. À titre d'exemple, certains services de police interdisent les poursuites à haute vitesse en milieu urbain. Enfin, les lois et règlements peuvent protéger les intervenants de première ligne, notamment l'obligation pour les usagers du réseau routier de

conserver un corridor de sécurité lorsqu'un véhicule d'urgence ou de police procède à une intervention.

Comme le stipule la perspective des systèmes, les éléments du système interagissent et s'influencent mutuellement (Hollnagel, 2002, 2004). D'une part, les caractéristiques de l'environnement routier amèneront le policier à agir différemment. Certains environnements dangereux amènent les policiers à s'abstenir d'intercepter des automobilistes en raison des risques élevés de collision. Similairement, les règlements d'une organisation tout comme la culture organisationnelle risquent d'affecter les comportements des policiers (Couture et Blais, 2014). D'autre part, une recrudescence d'actions téméraires responsables de collisions impliquant des intervenants de première ligne peut entraîner des changements organisationnels et législatifs tout comme des aménagements de certains environnements routiers. C'est ce qui réfère au concept d'influence mutuelle des éléments d'un système et est illustré par la flèche reliant les facteurs proximaux et éloignés dans la Figure 3. Plusieurs chercheurs ont d'ailleurs souligné l'importance d'intégrer les approches « top-down » et « bottom-up » lors de l'analyse des systèmes, et de combiner des méthodes quantitatives et qualitatives (Blais, Bourbeau, Bellavance, Cléroux-Perreault *et al.*, 2015; Delorme et Lassarre, 2014; Zexian et Xuhui, 2010).

Enfin, le système est influencé par son environnement (Mingers, 2002). Ainsi, un système évolue dans un environnement socioéconomique et culturel qui a une incidence sur son comportement. Les demandes des citoyens peuvent affecter la fréquence à laquelle les policiers procéderont à l'interception de véhicules en infraction (Couture et Blais, 2014). Des changements politiques peuvent également entraîner des réformes législatives influant sur les pratiques.

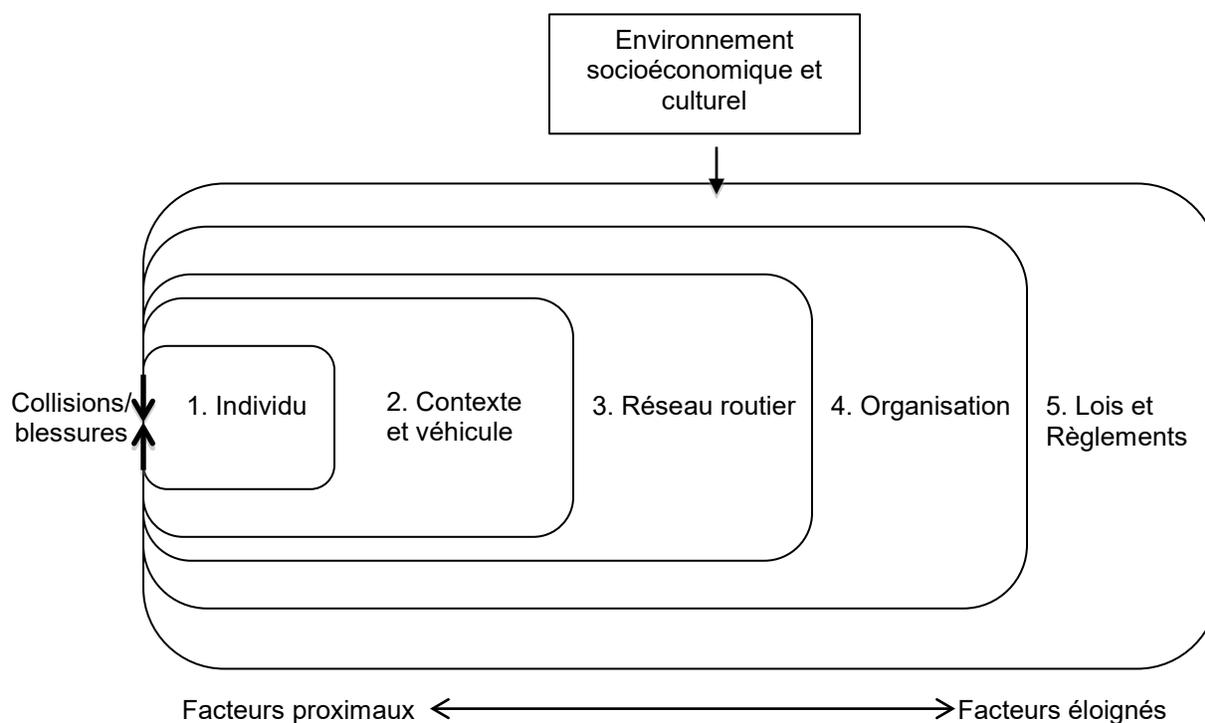


Figure 3. Système des collisions impliquant des intervenants de première ligne.

3.2.3 Analyses statistiques

Les variables colligées par le questionnaire permettent de vérifier si les perceptions, les attitudes et les comportements de conduite autorapportés diffèrent entre le milieu policier et la population générale de conducteurs, et selon l'âge (expérience) et le sexe des répondants. Des analyses descriptives (fréquences et pourcentages pour les variables catégorielles, et moyennes et écarts-types pour les variables quantitatives) sont utilisées pour comparer les distributions entre les différents groupes de répondants. Pour les variables catégorielles, le test global du Khi-deux est calculé pour tester si les différences observées entre les groupes de répondants sont statistiquement significatives. Des modèles d'analyse de variance et de covariance sont utilisés pour estimer les liens entre les variables du modèle conceptuel illustré à la Figure 2, et pour tester les hypothèses de recherche. Les effets indirects du groupe et du sexe sur les comportements sont estimés avec la méthode *bootstrap* à l'aide de la macro PROCESS version 3.1 pour SAS développée par Hayes (2018).

Les cohortes des aspirants policiers sollicitées pour participer à cette étude forment un échantillon représentatif de l'ensemble des aspirants policiers. Similairement, les policiers des services de police ayant accepté de collaborer au recrutement des participants à l'étude sont représentatifs de l'ensemble des policiers en fonction au Québec. Seulement un sous-ensemble des aspirants policiers et policiers en fonction sollicités a participé à l'étude sur une base

volontaire. Pour les participants provenant du groupe de la population générale de conducteurs, puisqu'ils sont appariés, il est clair qu'ils sont seulement représentatifs des groupes ciblés.

3.2.4 *Approbation éthique*

Afin de mettre en place cette étude, une demande d'approbation éthique a été déposée au Comité éthique de la recherche de HEC Montréal et obtenue (Projet # 2017-2417 – policier IRSST 2014-0070).

4. RÉSULTATS

La présente section porte sur les résultats obtenus à la suite de l'analyse des réponses au questionnaire d'un échantillon d'aspirants policiers, de policiers en fonction et de conducteurs de la population générale. Il est à noter que certaines questions étaient seulement posées à un ou deux des groupes à l'étude (ex. : questions posées aux policiers en fonction seulement). Par conséquent, les tableaux ne présentent pas toujours des résultats pour tous les groupes à l'étude.

Le profil des participants est présenté à la sous-section 4.1, et les résultats associés aux hypothèses de recherche, qui sont basées sur le modèle d'Ajzen (1985) introduit dans la deuxième section sont présentés à la sous-section en 4.2. En la sous-section 4.3, les résultats portant sur le port de la ceinture de sécurité sont abordés alors que les formations continues et entraînements sont vus à la sous-section 4.4. Pour terminer, la sous-section 4.5 aborde comment les collisions de la route sont perçues dans les milieux. Il est à noter qu'à partir de la sous-section 4.3, la présentation des résultats se limite uniquement à la comparaison des groupes. Les résultats sont essentiellement les mêmes chez les hommes que chez les femmes, ces résultats ne seront pas présentés dans le rapport.

4.1 Profil des participants

Dans l'ensemble, ce sont 116 aspirants policiers, 624 policiers en fonction et 400 conducteurs de la population générale qui ont rempli le questionnaire pour un total de 1 140 participants. Il convient de noter que le nombre d'années de service manquaient pour six policiers. Les données de ces six répondants ont été retirées des analyses statistiques, car il n'était pas possible de les classer dans un des deux groupes de policiers en fonction (0-5 ans d'expérience ou plus de 5 ans d'expérience). Les données de 618 policiers en fonction ont donc été analysées. Ainsi, les données de 1 134 participants ont été examinées.

Dans le Tableau 1, les différences des moyennes d'âge entre les groupes sont causées par la construction de ceux-ci, les aspirants policiers étant les plus jeunes à l'étude, étant donné leurs parcours académiques, suivi de près des policiers avec 5 ans ou moins d'expérience, et leurs collègues plus expérimentés. La population générale de conducteurs a été divisée en deux groupes, moins et plus de 36 ans, pour obtenir des moyennes d'âge similaires aux groupes des policiers en fonction, c'est-à-dire moins et plus expérimentés (0-5 ans d'expérience et plus de 5 ans d'expérience respectivement).

En comparaison avec les populations réelles, l'échantillon d'aspirants policiers est constitué à 33,6 % de femmes² et 66,4 % d'hommes alors qu'on rapportait 29,5 % de femmes et 70,5 % d'hommes au sein des cohortes étudiantes inscrites en 2017 à l'ENPQ (École nationale de police du Québec, 2018). Pour les policiers en fonction, les femmes représentent 28,3 % des répondants ayant entre 0 et 5 ans d'expérience (71,7 % d'hommes). Ces nombres sont similaires pour les policiers avec plus de 5 ans d'expérience avec 27,7 % de femmes et 72,3 % d'hommes ayant participé à l'étude. Dans la population policière réelle, au Québec, on comptait 27,2 % de femmes au sein des services de police (72,8 % d'hommes) (Conor, 2018).

² Les pourcentages sont calculés en fonction du nombre de répondants ayant identifié leurs sexe.

Tableau 1. Âge des participants en fonction des groupes³ et du sexe⁴

Groupe	Total			Femme			Homme		
	n	moy.	écart-type	n	moy.	écart-type	n	moy.	écart-type
Aspirant policier	116	24,1	3,5	38	24,5	3,6	75	23,9	3,4
Policier, 0-5 ans d'expérience	127	26,8	2,8	36	26,9	2,8	91	26,8	2,8
Policier, plus de 5 ans d'expérience	491	39,9	7,5	134	39,4	6,8	349	40,0	7,7
Population générale < 36 ans	103	27,6	4,5	40	26,7	4,2	63	28,2	4,6
Population générale ≥ 36 ans	297	48,8	7,2	80	47,7	6,9	217	49,2	7,3

moy. : moyenne

4.1.1 Quelle est la classe inscrite actuellement sur votre permis de conduire ?

Chez les aspirants policiers et policiers en fonction, tous les répondants possèdent une classe 4a⁵ sur leur permis de conduire alors que chez la population générale, 306 répondants (76,55 %) n'ont qu'une classe 5 sur leur permis de conduire. Aucun de ces derniers ne possède une classe 4a, ce qui est normal puisque l'un des critères d'éligibilité pour ceux-ci était de ne pas être premier répondant.

4.1.2 Quel type de formation avez-vous reçue pour conduire un véhicule d'urgence (classe 4a) ou votre permis de véhicule de promenade (classe 5-population générale) ?

Les résultats au Tableau 2 montrent que la majorité des gens ont reçu une formation combinée de cours théoriques et pratiques sur route (aspirants : 50,5 %; policiers : 0-5 ans : 36,4 %; policiers : + de 5 ans : 48 %; population générale : < 36 ans : 68,0 %; population générale : ≥ 36 ans : 80,8 %). Fait intéressant, c'est plus de 15 % des aspirants et policiers qui ont reçu une formation combinant théorie et pratique sur route et simulateur alors que seulement 5 % de la population générale rapporte ce genre de formation. Bien que des différences existent entre les groupes, les hommes et les femmes présentent des distributions similaires de réponse. Pour ce qui est des répondants mentionnant n'avoir reçu qu'une formation théorique ou aucune formation, on n'observe pas d'effet spécifique d'âge. Ce nombre relativement élevé chez les aspirants (21,4 %) et les policiers (28,0 % et 18,8 % 0-5 ans et plus de 5 ans d'expérience respectivement) est probablement associé au fait que l'obtention d'une classe 4a ne requiert en fait au niveau de la SAAQ que la passation d'un examen théorique effectué en centre de services, mais que les processus de formation associée à cette classe offerte par les

³ Le nombre d'années de service est manquant pour 6 policiers. Ces 6 répondants ont donc été retirés des analyses statistiques, car il n'était pas possible de les classer dans un des deux groupes de policiers en fonction (0-5 ans d'expérience ou plus de 5 ans d'expérience).

⁴ Le sexe est manquant pour 3 aspirants policiers et 6 policiers avec plus de 5 ans d'expérience.

⁵ La classe 4a sur un permis de conduire permet au détenteur de conduire un véhicule d'urgence, soit : une ambulance, une voiture de police, et/ou un véhicule de service d'incendie (<https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/obtenir-permis/vehicule-urgence-classe-4a/>).

programmes collégiaux en formation pour la technique policière joignent à ceux-ci de la formation afin de mieux préparer les aspirants à leurs métiers. L'ENPQ offre elle aussi durant le parcours des aspirants des formations de conduite avant qu'ils intègrent les services de police.

Tableau 2. Type de formation reçue afin d'obtenir le permis de conduire en fonction des groupes

Groupe		Aucun cours d'école de conduite	Cours théorique seulement	Cours pratiques sur route seulement	Cours théoriques et pratiques sur route	Cours théoriques et pratiques sur route et sur simulateur	Total
Aspirant policier	N %	22 21,36	10 9,71	1 0,97	52 50,49	18 17,48	103
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	33 27,97	15 12,71	3 2,54	43 36,44	24 20,34	118
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	87 18,83	66 14,29	11 2,38	222 48,05	76 16,45	462
Population générale < 36 ans	N %	10 9,71	2 1,94	13 12,62	70 67,96	8 7,77	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	23 7,74	11 3,70	11 3,70	240 80,81	12 4,04	297
Total		175	104	39	627	138	1083
Données manquantes = 51 Khi-deux(24) = 920,67; $p < 0,0001$							

4.1.3 Sur quelle voiture avez-vous principalement appris à conduire un véhicule d'urgence ?

Le Tableau 3 présente les modèles de voitures sur lesquels les aspirants et les policiers ont principalement appris à conduire un véhicule d'urgence. On observe que plus de la moitié des répondants ont reçu leurs formations sur le Ford Crown Victoria (aspirants : 75,7 %, 0-5 ans : 58,0 % et +5 ans : 58,6 %). Ensuite, ce sont les modèles Dodge Charger, Ford Taurus et Chevrolet Impala qui sont les plus fréquemment utilisés. Des différences existent quant à la distribution des réponses entre les groupes à l'étude ($p = 0,0053$).

Tableau 3. Modèles de voiture sur lesquels les aspirants et les policiers ont appris à conduire un véhicule d'urgence.

Groupe		Autres	Chevrolet Impala	Chevrolet Tahoe	Dodge Charger	Ford Crown Victoria	Ford Explorer	Ford Taurus	Total
Aspirant policier	N	11	2	0	7	78	0	5	103
	%	10,68	1,94	0,00	6,80	75,73	0,00	4,85	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	4	5	0	21	69	0	20	119
	%	3,36	4,20	0,00	17,65	57,98	0,00	16,81	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	32	35	1	76	272	1	47	464
	%	6,90	7,54	0,22	16,38	58,62	0,22	10,13	
Total		47	42	1	104	419	1	72	686
Données manquantes = 48 Khi-deux(12) = 28,12; $p = 0,0053$									

4.1.4 Dans le cadre de vos fonctions, quel modèle de voiture utilisez-vous le plus fréquemment (modèle, marque) ?

On observe dans le Tableau 4 que les modèles de voiture principalement utilisés dans l'exercice des fonctions sont le Ford Taurus (0-5 ans : 58,5, +5 ans : 43,7 %) et le Dodge Charger (0-5 ans : 19,5, +5 ans : 27,3 %). On observe aussi que les policiers de 5 ans d'expérience ou moins conduisent plus fréquemment le Ford Explorer (11,9 % vs 6,3 %) alors que les plus expérimentés mentionnent plus fréquemment conduire d'autres modèles de véhicules (16,4 % vs 7,6 %, respectivement).

Tableau 4. Modèles de voiture utilisés le plus fréquemment au travail

Groupe		Autres	Chevrolet Impala	Chevrolet Tahoe	Dodge Charger	Ford Crown Victoria	Ford Explorer	Ford Taurus	Total
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	9	0	0	23	3	14	69	118
	%	7,63	0,00	0,00	19,49	2,54	11,86	58,47	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	75	6	0	125	23	29	200	458
	%	16,38	1,31	0,00	27,29	5,02	6,33	43,67	
Total		84	6	0	148	26	43	269	576
Données manquantes = 42 Khi-deux(5) = 18,22; $p = 0,0027$									

4.1.5 Combien de kilomètres conduisez-vous par semaine en moyenne dans le cadre de votre travail (vos études chez les aspirants à l'ENPQ et hors travail chez la population générale) ?

Chez les aspirants, on observe au Tableau 5 que 81,6 % d'entre eux parcourent entre 100 et 500 km par semaine. Chez les policiers, c'est 68,6 et 58,7 % d'entre eux qui parcourent une distance similaire par semaine, avec aussi 22,9 % et 32,1 % qui rapportent conduire moins de 100 km par semaine. Rares sont les policiers qui parcourent plus de 500 km par semaine

(11,6 %). On observe aussi que chez les aspirants, aucun ne rapporte conduire plus de 700 km par semaine. Il n'y a pas de différences par région de travail en ce qui a trait aux distances parcourues par semaines chez les policiers. Les policiers parcourant plus de 500 km par semaine étant répartis de façon relativement égale au sein des services de police ayant participé (données non présentées). C'est 1 à 3 policiers par service qui mentionnent parcourir cette distance par semaine. Dans la population générale de conducteurs, on remarque que 71,9 % d'entre eux conduisent moins de 300 km par semaine. Et comme chez les policiers, un faible nombre parcourt plus de 500 km par semaine (entre 5 et 6 %). La distribution des réponses entre les groupes montre que les groupes associés aux policiers parcourent significativement plus de kilomètres que les conducteurs de la population générale.

Tableau 5. Kilométrage parcouru par semaine chez les différents groupes.

Groupe		Moins de 100 km	100-300 km	300-500 km	500-700 km	Plus de 700 km	Total
Aspirant policier	N	15	52	32	4	0	103
	%	14,56	50,49	31,07	3,88	0,00	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	27	51	30	6	4	118
	%	22,88	43,22	25,42	5,08	3,39	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	148	170	101	30	12	461
	%	32,10	36,88	21,91	6,51	2,60	
Population générale < 36 ans	N	50	37	10	4	2	103
	%	48,54	35,92	9,71	3,88	1,94	
Population générale ≥ 36 ans	N	132	107	43	12	3	297
	%	44,44	36,03	14,48	4,04	1,01	
Total		372	417	216	56	21	1082
Données manquantes = 52 Khi-deux(16) = 64,77; $p < 0,0001$							

4.1.6 Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la patrouille par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à l'ENPQ pour les aspirants-policiers, ou aux autres conducteurs pour la population générale) ?

Le Tableau 6 montre que tous les répondants se considèrent comme majoritairement dans ou au-dessus de la moyenne des conducteurs de leur groupe respectif (aspirants : 89,4 %, 0-5 ans : 89,0 %, +5 ans : 91,1 %, < 36 ans : 84,5 %, et ≥36 ans : 80,1 %). C'est 5,8 % des conducteurs chez la population générale qui se considèrent comme sous la moyenne des autres conducteurs (en dessous ou très en dessous) alors que chez les aspirants et les policiers, ce pourcentage est d'environ 1 % (0,96 %, 0,85 % et 1,3 %, respectivement). Finalement, c'est 9,6 % des aspirants et 8,1 % de tous les policiers qui se considèrent très au-dessus de la moyenne de leurs pairs. Les policiers avec moins d'expérience montrent un pourcentage plus élevé que ceux en ayant plus (10,2 % vs 7,6 %, respectivement). On observe l'effet inverse chez la population générale, les conducteurs plus expérimentés montrant une plus grande proportion de conducteurs s'évaluant comme très au-dessus de la moyenne (14,8 % vs 7,8 %, respectivement).

Tableau 6. Autoévaluation de la conduite – patrouille ou régulière - par rapport aux autres conducteurs de son groupe

Groupe		Très en dessous de la moyenne	En dessous de la moyenne	Dans la moyenne	Au-dessus de la moyenne	Très au-dessus de la moyenne	Total
Aspirant policier	N %	0 0,00	1 0,96	51 49,04	42 40,38	10 9,62	104
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	0 0,00	1 0,85	58 49,15	47 39,83	12 10,17	118
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	3 0,65	3 0,65	220 47,83	199 43,26	35 7,61	460
Population générale < 36 ans	N %	2 1,94	6 5,83	41 39,81	46 44,66	8 7,77	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	4 1,35	11 3,70	103 34,68	135 45,45	44 14,81	297
Total		9	22	473	469	109	1082
Données manquantes = 52 Khi-deux(16) = 41,59; p = 0,0005							

4.1.7 Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la conduite d'urgence par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à l'ENPQ pour les aspirants-policiers)

En ce qui a trait à la conduite d'urgence, on observe une distribution similaire à celle de la conduite de patrouille pour tous les groupes policiers (Tableau 7 Autoévaluation de la conduite d'urgence par rapport aux autres conducteurs de son groupe). Les conducteurs se disant très au-dessus de la moyenne sont toutefois un peu plus nombreux, et ce, autant chez les aspirants que chez les policiers (en moyenne pour les 3 groupes, 11,1 % vs 8,4 % en patrouille). De plus, il n'y a pas de différences entre les groupes quant à la distribution des réponses ($p = 0,93$).

Tableau 7. Autoévaluation de la conduite d'urgence par rapport aux autres conducteurs de son groupe

Groupe		Très en dessous de la moyenne	En dessous de la moyenne	Dans la moyenne	Au-dessus de la moyenne	Très au-dessus de la moyenne	Total
Aspirant policier	N	0	3	44	44	12	103
	%	0,00	2,91	42,72	42,72	11,65	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	1	1	49	50	15	116
	%	0,86	0,86	42,24	43,10	12,93	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	4	7	204	196	48	459
	%	0,87	1,53	44,44	42,70	10,46	
Total		5	11	297	290	75	678
Données manquantes = 56 Khi-deux(8) = 3,08; $p = 0,9291$							

4.1.8 Comment décrieriez-vous votre conduite dans le cadre de votre travail ?

En ce qui a trait à la conduite d'urgence, seuls les groupes associés au milieu policier ont répondu à cette question. Un différentiel est calculé entre les scores de patrouille et de conduite d'urgence afin de savoir si des différences significatives existent dans l'attribution des scores par groupe. Le Tableau 8 présente les résultats pour chacune des conduites ainsi que la valeur du différentiel par groupe.

4.1.8.1 Conduite de patrouille et d'urgence

De façon générale, on observe que les aspirants et les policiers perçoivent leurs conduites de façon relativement élevée (aspirants : 8,7, 0-5 ans : 8,6, et +5 ans : 8,7) et que cette autoévaluation de la conduite est plus faible chez la population générale (< 36 ans : 7,9 et ≥ 36 ans : 8,2) (Tableau 8). En ce qui a trait à la conduite d'urgence, aucune différence significative n'est observée entre les moyennes des trois groupes (aspirants : 8,4, 0-5 ans : 8,3 et +5 ans : 8,4). Les trois groupes présentent une moyenne du différentiel identique entre la patrouille et la conduite d'urgence (0,3 vs 0,3). On observe des scores d'autoévaluation légèrement plus faible pour la conduite d'urgence que pour la conduite de patrouille.

Tableau 8. Autoévaluation de la conduite de patrouille et d'urgence et leur différentiel en fonction des groupes

Groupe	Variable	N	Moy.	Écart-type
Aspirant policier	PATROUILLE	102	8,7	1,1
	CONDUITE D'URGENCE	99	8,4	1,2
	Différentiel	99	0,3	1,0
Policier, 0-5 ans d'expérience	PATROUILLE	118	8,6	1,3
	CONDUITE D'URGENCE	116	8,3	1,4
	Différentiel	115	0,3	1,1
Policier, plus de 5 ans d'expérience	PATROUILLE	457	8,7	1,1
	CONDUITE D'URGENCE	441	8,4	1,1
	Différentiel	440	0,3	1,0
Population générale < 36 ans	CONDUITE	103	7,9	1,5
Population générale ≥ 36 ans	CONDUITE	297	8,2	1,5

4.2 Effets des groupes et du sexe des conducteurs sur le modèle d'Ajzen

Les résultats présentés dans cette sous-section ont pour objectif de vérifier les hypothèses de recherche liées au cadre conceptuel du modèle de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985). Comme illustré à la Figure 2, la moyenne des réponses aux huit situations (voir l'Annexe B) a été calculée pour chacune des cinq questions afin d'obtenir un score pour les cinq composantes du modèle. Seuls les 691 participants ayant répondu à toutes les questions pour les huit situations sont inclus dans ces analyses (voir le détail dans le Tableau 10).

Le Tableau 9 présente les statistiques descriptives des cinq composantes pour l'ensemble des répondants. Les scores peuvent varier entre 1 et 5 selon l'échelle de Likert utilisée. Un score minimum de 1 représente une attitude, une norme subjective, des intentions et des comportements plus sécuritaires, mais un contrôle perçu plus grand et donc une conduite moins sécuritaire face à chaque situation. À l'opposé, un score maximum de 5 représente une attitude, une norme subjective, des intentions et des comportements moins sécuritaires, mais un contrôle perçu qui est moindre et donc plus sécuritaire face à chaque situation.

Tableau 9. Statistiques descriptives des cinq composantes du modèle d'Ajzen

Variable	N = 691					Coefficients de corrélation			
	Moy.	Écart-type	Moy. Score Min	Moy. Score Max	Alpha Cronbach	1.	2.	3.	4.
1. Attitude	2,15	0,63	1,00	4,12	0,79				
2. Norme subjective	2,04	0,74	1,00	5,00	0,89	0,37			
3. Contrôle perçu	3,19	0,83	1,00	5,00	0,88	-0,41	-0,29		
4. Intention	2,23	0,68	1,00	5,00	0,83	0,68	0,49	-0,38	
5. Comportement	2,23	0,61	1,00	4,00	0,80	0,71	0,52	-0,38	0,82

Chaque composante du modèle d'Ajzen évaluée dans le questionnaire présente un alpha de Cronbach similaire à ceux obtenus par Bernier et Dumont (1993) auprès de conducteurs avec comportements de conduite à risque. Les moyennes des composantes varient entre 2,04 et

2,23 sauf pour le contrôle perçu avec moyenne de 3,19. Les coefficients de corrélation entre les composantes sont tous statistiquement significativement différents de zéro ($p < 0,0001$). La relation la plus forte est entre les intentions et les comportements ($r = 0,82$).

Une série de modèles linéaires ont été utilisés pour vérifier les hypothèses de recherche et estimer les liens entre les variables du modèle conceptuel de la Figure 2. Pour évaluer les effets du groupe et du sexe sur l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu, des analyses de variance à deux facteurs ont été utilisées. Les résultats sont présentés dans les tableaux 10 à 12. Un premier modèle d'analyse de variance incluant l'interaction entre les facteurs groupe et sexe a montré que cette interaction n'était pas statistiquement significative au niveau 5 % pour les trois variables dépendantes (attitude, norme subjective, et contrôle perçu). L'interaction a donc été retirée du modèle pour estimer les effets principaux des deux facteurs. Les résultats présentés dans le Tableau 11 montrent un effet significatif du facteur groupe pour les trois variables ($p < 0,0001$), et une différence significative entre les moyennes pour les hommes et les femmes pour l'attitude ($p < 0,0001$) et le contrôle perçu ($p = 0,0008$), mais pas pour la norme subjective ($p = 0,3132$).

Tableau 10. Statistiques descriptives de l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu en fonction du sexe et du groupe des participants

	N	Attitude		Norme subjective		Contrôle perçu	
		Moy.	Écart-type	Moy.	Écart-type	Moy.	Écart-type
Femme							
Aspirant policier	17	2,32	0,54	2,21	0,60	3,21	0,62
Policier, 0-5 ans d'expérience	18	2,56	0,52	2,23	0,56	3,07	0,56
Policier, plus de 5 ans d'expérience	83	2,13	0,55	2,15	0,76	3,10	0,76
Population générale < 36 ans	24	1,79	0,64	1,86	0,82	3,57	0,79
Population générale ≥ 36 ans	60	1,64	0,52	1,72	0,77	3,73	0,92
Homme							
Aspirant policier	19	2,66	0,61	1,99	0,54	3,22	0,53
Policier, 0-5 ans d'expérience	48	2,40	0,53	2,00	0,64	3,02	0,67
Policier, plus de 5 ans d'expérience	218	2,35	0,58	2,23	0,69	3,00	0,75
Population générale < 36 ans	40	2,13	0,66	2,06	0,71	3,08	1,02
Population générale ≥ 36 ans	164	1,95	0,62	1,86	0,78	3,32	0,88

Tableau 11. Résultats de l'analyse de variance pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu

	d.l.	Attitude		Norme subjective		Contrôle perçu	
		F(d.l.,685)	valeur p	F(d.l.,685)	valeur p	F(d.l.,685)	valeur p
Sexe	1	22,61	< 0,0001	1,02	0,3132	11,38	0,0008
Groupe	4	27,13	< 0,0001	9,31	< 0,0001	8,91	< 0,0001

d.l. : degrés de liberté

Le Tableau 12 présente les estimations des différences de moyennes des scores d'attitude, de la norme subjective et du contrôle perçu entre les hommes et les femmes et entre les différents groupes. En moyenne, les femmes ont une attitude et un contrôle perçu, face aux différentes situations de conduite, significativement plus sécuritaire. Ce qui confirme en partie l'hypothèse de recherche 2.3.

Tableau 12. Estimation des différences de moyennes entre les hommes et les femmes et entre les groupes pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu

moy. 1 - moy. 2		Attitude		Norme subjective		Contrôle perçu	
		différence	I.C. 95 %	différence	I.C. 95 %	différence	I.C. 95 %
Homme	Femme	0,23**	0,14; 0,33	0,06	-0,06; 0,18	-0,23**	-0,36; - 0,10
Aspirant	Policiers 0-5 ans	0,10	-0,14; 0,34	0,04	-0,25; 0,34	0,13	-0,19; 0,46
Aspirant	Policiers + 5 ans	0,25*	0,05; 0,46	-0,10	-0,35; 0,15	0,15	-0,13; 0,43
Aspirant	Pop. Gén. < 36 ans	0,52**	0,28; 0,76	0,12	-0,18; 0,41	-0,07	-0,40; 0,25
Policiers 0-5 ans	Policiers + 5 ans	0,15	-0,003; 0,31	-0,14	-0,34; 0,05	0,01	-0,20; 0,23
Policiers 0-5 ans	Pop. Gén. < 36 ans	0,42**	0,22; 0,62	0,07	-0,18; 0,32	-0,21	-0,49; 0,07
Policiers + 5 ans	Pop. Gén. ≥ 36 ans	0,43**	0,33; 0,53	0,39**	0,26; 0,51	-0,41**	-0,55; - 0,27
Pop. Gén. < 36 ans	Pop. Gén. ≥ 36 ans	0,16*	0,00; 0,33	0,17	-0,03; 0,37	-0,19	-0,41; 0,04

I.C. : Intervalle de confiance* : $p < 0,05$; ** : $p < 0,01$

En ce qui a trait aux différences de moyennes entre les groupes, les policiers en fonction plus expérimentés (avec plus de 5 ans d'expérience) ont des moyennes pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu, face aux différentes situations de conduite, significativement moins sécuritaires que celles du groupe de conducteurs de la population générale de 36 ans et plus (les estimations des différences de moyennes sont respectivement de 0,43, 0,39 et - 0,41 pour les trois variables dépendantes). Ces résultats vont dans le sens contraire de l'hypothèse de recherche 1. Il n'y a aucune autre différence statistiquement significative entre les moyennes des groupes pour la norme subjective et le contrôle perçu.

Pour l'attitude, il n'y a pas de différence significative des moyennes entre les aspirants policiers et les policiers en fonction avec 0-5 ans d'expérience. Cependant, les policiers en fonction avec plus de 5 ans d'expérience ont en moyenne une attitude significativement moins sécuritaire, face aux différentes situations de conduite, que les aspirants policiers (différence = 0,25). Les policiers en fonction avec 0-5 ans d'expérience ont aussi en moyenne une attitude

significativement moins sécuritaire que les conducteurs de la population générale de moins de 36 ans (différence = 0,42). Ces résultats vont aussi à l'encontre de l'hypothèse de recherche 1.

Pour l'expérience de conduite, les policiers en fonction avec 0-5 ans d'expérience ont une moyenne d'attitude plus sécuritaire que celle des policiers avec plus de 5 ans d'expérience (différence = 0,15), et cette différence est à la limite d'être statistiquement significative ($p = 0,0545$). La différence des moyennes d'attitude entre les conducteurs moins et plus expérimentés de la population générale est similaire (différence = 0,16) et statistiquement significative ($p = 0,0489$). Ces résultats vont dans le sens contraire de l'hypothèse de recherche 2.1 qui stipule que l'expérience de conduite augmente les attitudes positives face à la sécurité routière. De plus, l'hypothèse 2.2 n'est pas vérifiée puisque les différences observées ne sont pas différentes entre le groupe de policiers et la population générale de conducteurs ($p = 0,9254$).

Deux modèles d'analyse de covariance ont été utilisés pour évaluer les effets du groupe, et du sexe sur les intentions et les comportements. Conformément au modèle conceptuel illustré à la Figure 2, l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu ont été ajoutés comme covariables au modèle d'analyse de covariance pour évaluer leurs effets sur les intentions. Dans le modèle d'analyse de covariance pour les comportements, les intentions et le contrôle perçu ont été ajoutés comme covariables. Les résultats sont présentés dans les tableaux 13 à 15.

Puisque l'interaction entre les facteurs groupe et sexe n'était pas statistiquement significative dans les deux modèles d'analyse de covariance, elle a été retirée des modèles finaux pour estimer les effets des variables indépendantes. Les résultats présentés dans le Tableau 14 montrent un effet direct significatif du facteur groupe sur les intentions ($p = 0,0185$) et sur les comportements ($p = 0,0025$). Le sexe a un effet direct significatif sur les comportements (les femmes ont en moyenne des comportements de conduite autorapportés plus sécuritaires que ceux des hommes, $p = 0,0004$), mais non significatif sur les intentions ($p = 0,2427$). De plus, l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu sont significativement liés aux intentions, et les intentions ainsi que le contrôle perçu sont significativement liés aux comportements de conduite (tableaux 14 et 15). Ces derniers résultats sont en accord avec le modèle de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985) dans le contexte de cette étude.

En ce qui concerne les différences de moyennes entre les groupes, les policiers en fonction avec plus de 5 ans d'expérience ont des moyennes pour les intentions et les comportements autorapportés, face aux différentes situations de conduite, significativement moins sécuritaires que celles du groupe de conducteurs de la population générale de 36 ans et plus (les estimations des différences de moyennes sont respectivement de 0,11 et 0,12). Ces résultats vont dans le sens contraire de l'hypothèse de recherche 1. Il n'y a aucune autre différence significative entre les moyennes des différents groupes pour les intentions et les comportements (Tableau 15).

Tableau 13 . Statistiques descriptives des intentions et comportements en fonction du sexe et du groupe des participants

	N	Intentions		Comportements	
		Moy.	Écart-type	Moy.	Écart-type
Femme					
Aspirant policier	17	2,65	0,53	2,61	0,48
Policier, 0-5 ans d'expérience	18	2,65	0,55	2,53	0,42
Policier, plus de 5 ans d'expérience	83	2,30	0,58	2,20	0,47
Population générale < 36 ans	24	1,99	0,82	2,01	0,66
Population générale ≥ 36 ans	60	1,73	0,54	1,71	0,51
Homme					
Aspirant policier	19	2,45	0,71	2,28	0,64
Policier, 0-5 ans d'expérience	48	2,45	0,59	2,48	0,58
Policier, plus de 5 ans d'expérience	218	2,41	0,65	2,45	0,58
Population générale < 36 ans	40	2,18	0,65	2,22	0,64
Population générale ≥ 36 ans	164	1,98	0,67	2,00	0,57

Tableau 14. Résultats de l'analyse de covariance pour les intentions et comportements en fonction du sexe et du groupe des participants

	d.l.	Intentions		Comportements	
		F(d.l., 682)	valeur p	F(d.l., 683)	valeur p
Sexe	1	1,37	0,2427	12,46	0,0004
Groupe	4	2,98	0,0185	4,15	0,0025
Attitude	1	273,56	< 0,0001		
Norme subjective	1	83,57	< 0,0001		
Contrôle perçu	1	8,08	0,0046	7,64	0,0059
Intentions	1			996,94	< 0,0001

Tableau 15. Estimation des effets des covariables et des différences de moyennes entre les hommes et les femmes et entre les groupes pour les intentions et comportements

		Intentions		Comportements	
		différence	I.C. 95 %	différence	I.C. 95 %
moyenne 1	- moyenne 2				
Homme	Femme	-0,05	-0,12; 0,03	0,10**	0,04; 0,16
Aspirant	Policier 0-5 ans	0,01	-0,18; 0,19	-0,06	-0,20; 0,08
Aspirant	Policier + 5 ans	0,08	-0,08; 0,24	-0,03	-0,15; 0,09
Aspirant	Pop. Gén. < 36 ans	0,12	-0,07; 0,31	0,01	-0,14; 0,15
Policier 0-5 ans	Policier + 5 ans	0,07	-0,05; 0,20	0,03	-0,06; 0,12
Policier 0-5 ans	Pop. Gén. < 36 ans	0,12	-0,04; 0,28	0,06	-0,05; 0,18
Policier + 5 ans	Pop. Gén. ≥ 36 ans	0,11**	0,03; 0,20	0,12**	0,06; 0,18
Pop. Gén. < 36 ans	Pop. Gén. ≥ 36 ans	0,07	-0,06; 0,20	0,08	-0,01; 0,18
Covariable		coefficient	I.C. 95 %	coefficient	I.C. 95 %
Attitude		0,56**	0,49; 0,62		
Norme subjective		0,24**	0,19; 0,29		
Contrôle perçu		-0,07**	-0,11; -0,02	-0,05**	-0,08; -0,01
Intentions				0,69**	0,64; 0,73

* : $p < 0,05$; ** : $p < 0,01$

Le Tableau 16 présente les effets indirects du modèle conceptuel de la Figure 2 estimés avec la macro PROCESS version 3.1 pour SAS (Hayes, 2018). Les intervalles de confiance sont obtenus avec 10 000 échantillons *bootstraps*. Le sexe a un effet indirect sur les comportements en ayant d'abord un effet sur l'attitude et le contrôle perçu, qui ont à leur tour un effet sur les intentions qui agissent par la suite sur les comportements. Ces résultats sont conformes au modèle conceptuel de la Figure 2 pour l'effet du sexe, sauf en ce qui a trait à la norme subjective. On retrouve aussi dans le Tableau 16 les effets indirects des groupes sur les comportements via les mêmes différences significatives entre les groupes décrites ci-dessus pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu, qui ont à leur tour un effet significatif sur les intentions qui agissent par la suite sur les comportements. Cependant, ces effets indirects des groupes sur les comportements du modèle conceptuel vont dans le sens contraire des hypothèses de recherche.

Tableau 16. Estimation des effets indirects du groupe et du sexe sur les comportements via les médiateurs attitude, norme subjective, contrôle perçu et intentions

					Effet indirect	I.C. bootstrap 95 %	
Homme -	Femme→	attitude→	intentions→	comportements	0,0894*	0,0526	0,1303
Homme -	Femme→	norme→	intentions→	comportements	0,0101	-0,0092	0,0325
Homme -	Femme→	contrôle→	intentions→	comportements	0,0106*	0,0020	0,0224
Homme -	Femme→	contrôle→		comportements	0,0109*	0,0016	0,0231
Homme -	Femme→		intentions→	comportements	-0,0319	-0,0837	0,0205
Aspirant-	Pol. 0-5→	attitude→	intentions→	comportements	0,0382	-0,0512	0,1273
Aspirant-	Pol. +5 →	attitude→	intentions→	comportements	0,0966*	0,0200	0,1763
Aspirant-	P. < 36 →	attitude→	intentions→	comportements	0,1987*	0,0997	0,3005
Pol. 0-5 -	Pol. +5 →	attitude→	intentions→	comportements	0,0585*	0,0009	0,1166
Pol. 0-5 -	P. < 36 →	attitude→	intentions→	comportements	0,1606*	0,0773	0,2472
Pol. +5 -	P. ≥36 →	attitude→	intentions→	comportements	0,1647*	0,1169	0,2157
P. < 36 -	P. ≥36 →	attitude→	intentions→	comportements	0,0626	-0,0041	0,1354
Aspirant-	Pol. 0-5→	norme→	intentions→	comportements	0,0072	-0,0334	0,0492
Aspirant-	Pol. +5 →	norme→	intentions→	comportements	-0,0167	-0,0518	0,0193
Aspirant-	P. < 36 →	norme→	intentions→	comportements	0,0194	-0,0235	0,0652
Pol. 0-5 -	Pol. +5 →	norme→	intentions→	comportements	-0,0238	-0,0544	0,0047
Pol. 0-5 -	P. < 36 →	norme→	intentions→	comportements	0,0122	-0,0268	0,0529
Pol. +5 -	P. ≥ 36 →	norme→	intentions→	comportements	0,0636*	0,0369	0,0960
P. < 36 -	P. ≥ 36 →	norme→	intentions→	comportements	0,0276	-0,0066	0,0673
Aspirant-	Pol. 0-5→	contrôle→	intentions→	comportements	-0,0062	-0,0213	0,0052
Aspirant-	Pol. 0-5→	contrôle→		comportements	-0,0064	-0,0222	0,0055
Aspirant-	Pol. +5 →	contrôle→	intentions→	comportements	-0,0068	-0,0193	0,0031
Aspirant-	Pol. +5 →	contrôle→		comportements	-0,0070	-0,0210	0,0029
Aspirant-	P. < 36 →	contrôle→	intentions→	comportements	0,0035	-0,0110	0,0212
Aspirant-	P. < 36 →	contrôle→		comportements	0,0036	-0,0107	0,0231
Pol. 0-5 -	Pol. +5 →	contrôle→	intentions→	comportements	-0,0006	-0,0094	0,0092
Pol. 0-5 -	Pol. +5 →	contrôle→		comportements	-0,0006	-0,0104	0,0092
Pol. 0-5 -	P. < 36 →	contrôle→	intentions→	comportements	0,0097	-0,0029	0,0292
Pol. 0-5 -	P. < 36 →	contrôle→		comportements	0,0100	-0,0030	0,0316
Pol. +5 -	P. ≥ 36 →	contrôle→	intentions→	comportements	0,0189*	0,0044	0,0366
Pol. +5 -	P. ≥ 36 →	contrôle→		comportements	0,0194*	0,0033	0,0409
P. < 36 -	P. ≥ 36 →	contrôle→	intentions→	comportements	0,0086	-0,0033	0,0259
P. < 36 -	P. ≥ 36 →	contrôle→		comportements	0,0089	-0,0034	0,0265

* : $p < 0,05$ Pol. 0-5 : 0-5 ans d'expérience ; Pol. 5+ : Policier, Policier, plus de 5 ans d'expérience; P. < 36 : Population générale < 36 ans ; P. ≥ 36 : Population générale ≥ 36 ans

4.2.1.1 Différentiateur sémantique

Des questions visaient à connaître la perception des participants relativement à deux catégories de conducteurs(trices) : 1) eux-mêmes - moi (le répondant) et 2) le(la) bon(ne) conducteur(trice). Six paires de qualificatifs ont été utilisées avec une échelle de Likert de 1 à 7 (ex. : prudent vs imprudent, vigilant vs distrait)(Bernier, S. et Dumont, 1993). Un score près de 1 indique le qualificatif positif (ex. : vigilant) alors qu'un score près de 7 indique le qualificatif négatif (ex. : distrait).

4.2.1.1.1 Moi

Le Tableau 17 présente les résultats en ce qui a trait à l'autoévaluation des conducteurs (moi). L'analyse de variance à deux facteurs montre qu'il n'y a pas de différence en moyenne entre les femmes (moyenne = 2,49) et les hommes (moyenne = 2,50) ($F(1, 878) = 0,02; p = 0,8870$) et l'interaction entre groupe et sexe n'est pas significative ($F(4, 878) = 0,74; p = 0,5657$). L'effet groupe est statistiquement significatif ($F(4, 878)=8,30; p < 0,0001$). Les conducteurs moins expérimentés (aspirants : moyenne = 2,60; 0-5 ans : moyenne = 2,56; < 36 ans : moyenne = 2,69) montrent des scores moyens significativement plus élevés d'autoévaluation que les plus expérimentés (+5 ans : moyenne = 2,26; ≥ 36 ans : moyenne = 2,34) au niveau de signification 5%. Il n'y a pas de différence au sein de ces sous-groupes en fonction de l'expérience, ce qui suggère que cette autoévaluation augmentée chez les moins expérimentés n'est pas influencée par l'appartenance policière.

Tableau 17. Statistiques descriptives d'autoévaluation par différentiateur sémantique en fonction du sexe et des groupes

Sexe	Groupe	N	Moy.	Écart-type
Femme	Aspirant policier	17	2,7	0,4
	Policier, 0-5 ans d'expérience	25	2,6	0,6
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	109	2,2	0,6
	Population générale < 36 ans	40	2,6	0,8
	Population générale ≥36 ans	80	2,3	0,9
Homme	Aspirant policier	32	2,5	0,6
	Policier, 0-5 ans d'expérience	64	2,5	0,7
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	241	2,3	0,6
	Population générale < 36 ans	63	2,8	0,9
	Population générale ≥ 36 ans	217	2,4	0,9

4.2.1.1.2 Le bon conducteur

Le Tableau 18 présente les statistiques descriptives du bon conducteur par différentiateur sémantique en fonction du sexe et du groupe des répondants. L'analyse de variance à deux facteurs des scores d'évaluation pour le bon conducteur montre un effet principal statistiquement significatif entre les femmes et les hommes ($F(1, 800) = 28,77; p < 0,0001$). Les femmes donnent en moyenne un score plus positif d'évaluation au bon conducteur que les hommes (1,71 vs 2,23 respectivement). Les groupes ne diffèrent pas entre eux en moyenne (aspirants : moyenne = 1,77; 0-5 ans : moyenne = 2,11; +5 ans : moyenne = 2,12; < 36 ans : moyenne = 1,87; ≥ 36 ans : moyenne = 1,98) ($F(4, 800) = 2,05; p = 0,0849$) et l'interaction n'est pas significative ($F(4,800) = 1,57; p = 0,1794$).

Tableau 18. Statistiques descriptives d'évaluation du bon conducteur par différentiateur sémantique en fonction du sexe et des groupes

Sexe	Groupe	N	Moy.	Écart-type
Femme	Aspirant policier	11	1,3	0,2
	Policier, 0-5 ans d'expérience	23	1,9	0,8
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	86	1,9	0,9
	Population générale < 36 ans	40	1,6	0,7
	Population générale ≥ 36 ans	80	1,9	0,9
Homme	Aspirant policier	30	2,3	1,1
	Policier, 0-5 ans d'expérience	54	2,4	0,9
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	206	2,3	1,0
	Population générale < 36 ans	63	2,2	1,0
	Population générale ≥ 36 ans	217	2,1	1,0

4.2.1.1.3 Différentiel entre le moi et le bon conducteur

On observe en général que les scores attribués à l'autre conducteur sont plus positifs que lors de l'autoévaluation (Tableau 19). L'analyse de variance à deux facteurs du différentiel entre l'évaluation du bon conducteur et le répondant (score bon conducteur – score conducteur moi) montre que les femmes se sous-estiment plus que les hommes en moyenne par rapport au bon conducteur (-0,78 vs -0,31 respectivement) ($F(1, 777) = 30,36; p < 0,0001$). On observe aussi un effet significatif pour le facteur groupe (aspirants : moyenne = -0,84; 0-5 ans : moyenne = -0,52; + 5 ans : moyenne = -0,20; < 36 ans : moyenne = -0,82; ≥ 36 ans : moyenne = -0,36) ($F(4, 777) = 11,97; p < 0,0001$). Les aspirants diffèrent des conducteurs plus expérimentés (policiers +5 ans, $p < 0,0001$; et population générale ≥ 36 ans, $p = 0,0029$). Les policiers avec moins de 5 ans d'expérience montrent en moyenne le plus petit différentiel dans les scores et sont différents des policiers plus expérimentés ($p = 0,0083$) et des conducteurs de la population générale de moins de 36 ans ($p = 0,0320$). Les conducteurs moins expérimentés de la population générale montrent en moyenne des différences plus grandes que leurs équivalents plus expérimentés ($p < 0,0001$). L'interaction sexe par groupe n'est pas statistiquement significative ($F(4, 777) = 2,29; p = 0,0582$).

Tableau 19. Statistiques descriptives du différentiel entre le moi et le bon conducteur par différenciateur sémantique en fonction du sexe et des groupes

Sexe	Groupe	N	Moy.	Écart-type
Femme	Aspirant policier	11	-1,3	0,3
	Policier, 0-5 ans d'expérience	21	-0,8	0,8
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	84	-0,4	0,9
	Population générale < 36 ans	40	-1,0	0,8
	Population générale ≥ 36 ans	80	-0,4	0,6
Homme	Aspirant policier	29	-0,3	0,8
	Policier, 0-5 ans d'expérience	51	-0,3	0,9
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	191	-0,0	1,0
	Population générale < 36 ans	63	-0,6	0,7
	Population générale ≥ 36 ans	217	-0,3	0,7

4.2.1.2 Lieux de contrôle

Afin d'évaluer la perception de contrôle interne et externe sur différentes situations de conduite, de probabilité d'occurrence et de sévérité des conséquences (C.P.S.), dix affirmations sur la conduite automobile étaient présentées afin d'évaluer le niveau d'accord ou de désaccord par rapport à chacune de celle-ci (1-Fortement en désaccord à 4-Fortement en accord). Un score plus élevé indique un accord plus favorable quant aux affirmations. Cinq d'entre elles adressent le contrôle interne qu'une personne a sur une situation de conduite et cinq sur le contrôle externe face à la conduite.

4.2.1.2.1 Contrôle interne

Le Tableau 20 présente les statistiques descriptives pour le contrôle interne. Les résultats de l'analyse de variance à deux facteurs ne montrent aucun effet statistiquement significatif (sexe : $F(1, 984) = 2,83, p = 0,0927$; groupe : $F(4, 984) = 1,81, p = 0,1242$; interaction sexe par groupe : $F(4, 984) = 1,32, p = 0,2588$).

Tableau 20. Statistiques descriptives de la perception du contrôle interne en fonction du sexe et des groupes

Sexe	Groupe	N	Moy.	Écart-type
Femme	Aspirant policier	21	2,5	0,5
	Policier, 0-5 ans d'expérience	29	2,2	0,6
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	115	2,2	0,4
	Population générale < 36 ans	40	2,1	0,5
	Population générale ≥ 36 ans	80	2,3	0,5
Homme	Aspirant policier	42	2,4	0,4
	Policier, 0-5 ans d'expérience	80	2,2	0,5
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	307	2,3	0,5
	Population générale < 36 ans	63	2,4	0,5
	Population générale ≥ 36 ans	217	2,3	0,5

4.2.1.2.2 Contrôle externe

Le Tableau 21 présente les statistiques descriptives pour le contrôle externe quant aux situations de conduite. Les résultats de l'analyse de variance à deux facteurs ne montrent pas d'effet par rapport au sexe des répondants (femme : moyenne = 2,17 vs homme : moyenne = 2,13) ($F(1, 992) = 1,07; p = 0,3023$). L'effet groupe est statistiquement significatif ($F(4, 992) = 15,90; p < 0,0001$) où les groupes du milieu policier (aspirants : moyenne = 2,05; 0-5 ans : moyenne = 2,05; +5 ans : moyenne = 2,05) montrent des scores plus faibles que les conducteurs de la population générale (< 36 ans : moyenne = 2,32; ≥ 36 ans : moyenne = 2,28) ($p < 0,001$). Ces derniers attribuent donc la cause des collisions à des raisons qui sont hors de leur contrôle plus que chez les groupes policiers. L'interaction sexe par groupe n'est pas significative ($F(4, 992) = 0,17; p = 0,9533$).

Tableau 21. Statistiques descriptives de la perception du contrôle externe en fonction du sexe et des groupes

Sexe	Groupe	N	Moy.	Écart-type
Femme	Aspirant policier	21	2,1	0,5
	Policier, 0-5 ans d'expérience	30	2,1	0,4
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	120	2,1	0,4
	Population générale < 36 ans	40	2,3	0,5
	Population générale ≥ 36 ans	80	2,3	0,5
Homme	Aspirant policier	42	2,0	0,4
	Policier, 0-5 ans d'expérience	79	2,0	0,4
	Policier, plus de 5 ans d'expérience	310	2,0	0,4
	Population générale < 36 ans	63	2,3	0,5
	Population générale ≥ 36 ans	217	2,3	0,5

4.3 Port de la ceinture de sécurité

La présente section porte sur la ceinture de sécurité et son utilisation dans le cadre du travail (patrouille et conduite d'urgence) ou lors de la conduite régulière (population générale). La conduite régulière de la population générale est donc utilisée comme comparatif avec la patrouille chez les aspirants et les policiers. Pour les questions portant sur la conduite d'urgence, seules les réponses pour les aspirants et les policiers sont présentées puisque ce contexte de conduite ne s'applique pas à la population générale. Le tout est séparé en trois moments de la journée afin d'arrimer les informations recueillies avec les quarts typiques de travail des policiers (jour 7AM-3PM, soir 3PM-12PM, nuit 12PM-7AM).

4.3.1 Indiquez selon le moment de la journée durant lequel vous travaillez votre propension à porter votre ceinture de sécurité.

4.3.1.1 Conduite 7AM à 3PM

Pour la période de conduite de jour (voir Tableau 22), c'est 60,2 % des aspirants et 63,1 % à 71,1 % des policiers qui rapportent porter leurs ceintures toujours ou régulièrement lors de la patrouille, alors que ce pourcentage est de 81,6 % à 84,5 % chez la population générale. Pour les répondants qui rapportent porter leur ceinture rarement ou jamais, on observe 32,6 % chez les aspirants, 27,2 % et 20,0 % chez les policiers et seulement 9,7 % chez la population générale. Ces différences de distribution des réponses sont significatives entre les groupes ($p < 0,0001$).

Tableau 22. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 7AM à 3PM

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	49 50,00	10 10,20	4 4,08	11 11,22	21 21,43	3 3,06	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	64 56,14	8 7,02	4 3,51	10 8,77	21 18,42	7 6,14	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	254 57,08	58 13,03	31 6,97	39 8,76	50 11,24	13 2,92	445
Population générale < 36 ans	N %	73 70,87	11 10,68	6 5,83	3 2,91	4 3,88	6 5,83	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	232 78,11	19 6,40	12 4,04	5 1,68	9 3,03	20 6,73	297
Total		672	106	57	68	105	49	1057
Données manquantes = 77 Khi-deux(20) = 98,43; $p < 0,0001$								

4.3.1.2 Conduite d'urgence 7AM à 3PM

En ce qui a trait à la conduite d'urgence de jour (voir Tableau 23), on observe une augmentation du port de la ceinture pour les aspirants comme pour les policiers comparativement à la conduite de patrouille. En lien avec l'augmentation du port de la ceinture en urgence, on observe chez les groupes une diminution des conducteurs rapportant porter rarement ou jamais leur ceinture en urgence. En ce qui a trait à l'expérience, on observe que les aspirants et les policiers avec moins de 5 ans rapportent moins que ceux ayant plus de 5 ans d'expérience porter leur ceinture, toujours et régulièrement, en conduite d'urgence.

Tableau 23. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 7AM à 3PM

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N	56	13	11	4	10	2	96
	%	58,33	13,54	11,46	4,17	10,42	2,08	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	72	7	9	7	8	10	113
	%	63,72	6,19	7,96	6,19	7,08	8,85	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	312	51	23	22	21	16	445
	%	70,11	11,46	5,17	4,94	4,72	3,60	
Total		440	71	43	33	39	28	654
Données manquantes = 80 Khi-deux(10) = 22,20; p = 0,0141								

4.3.1.3 Conduite 3PM à 12PM (minuit)

Lors de la conduite de soir (voir Tableau 24), on observe une légère diminution comparativement à la conduite de 7AM à 3PM, et ce chez tous les groupes quant au nombre de répondants mentionnant porter leur ceinture toujours ou régulièrement (aspirants : 58,8 %, 0-5 ans : 54,9 %, + de 5 ans : 65,4 %, < 36 ans : 77,7 %, ≥ 36 ans : 80,5 %). Par conséquent et de façon inverse, on observe aussi une légère augmentation des répondants mentionnant porter rarement ou jamais leur ceinture entre 3PM et minuit, et ce chez tous les groupes. Les groupes associés aux policiers montrent des distributions de réponses différentes de la population générale, ces premiers rapportant porter la ceinture moins fréquemment dans l'ensemble.

Tableau 24. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 3PM à 12PM (minuit)

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	48 49,48	9 9,28	3 3,09	12 12,37	21 21,65	4 4,12	97
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	53 46,90	9 7,96	11 9,73	9 7,96	20 17,70	11 9,73	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	235 53,17	54 12,22	33 7,47	45 10,18	52 11,76	23 5,20	442
Population générale < 36 ans	N %	71 68,93	9 8,74	10 9,71	3 2,91	5 4,85	5 4,85	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	222 74,75	17 5,72	16 5,39	10 3,37	12 4,04	20 6,73	297
Total		629	98	73	79	110	63	1052
Données manquantes = 82 Khi-deux(20) = 88,64; $p < 0,0001$								

4.3.1.4 Conduite d'urgence 3PM à 12PM (minuit)

La propension au port de la ceinture de sécurité durant la conduite d'urgence de soir (Tableau 25) est similaire à celle observée lors de la conduite d'urgence de jour. Les aspirants rapportent porter celle-ci toujours ou régulièrement à 70,8 % alors que 64,9 % et 76,9 % des policiers le font. Les distributions des réponses entre les groupes ne diffèrent pas significativement ($p = 0,1308$).

Tableau 25. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 3PM à 12PM (minuit)

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N	56	12	10	4	9	5	96
	%	58,33	12,50	10,42	4,17	9,38	5,21	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	64	10	9	8	8	15	114
	%	56,14	8,77	7,89	7,02	7,02	13,16	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	297	43	28	24	22	28	442
	%	67,19	9,73	6,33	5,43	4,98	6,33	
Total		417	65	47	36	39	48	652
Données manquantes = 82 Khi-deux(10) = 15,035; $p = 0,1308$								

4.3.1.5 Conduite de 12AM (minuit) à 7AM

Finalement, c'est lors de la conduite de nuit que l'on observe le plus bas taux de propension à porter la ceinture de sécurité toujours ou régulièrement (aspirants : 54,2 %, 0-5 ans : 39,8 %, + de 5 ans : 56,9 %, < 36 ans : 65,1 %, ≥ 36 ans : 63,6 %) (Tableau 26). Tout comme lors des autres quarts de travail, on observe que les policiers possédant moins d'expérience portent moins fréquemment leurs ceintures que les plus expérimentés. Dans l'ensemble, les résultats, tout comme les précédents, montrent une distribution des réponses différentes entre les trois groupes associés aux policiers en comparaison avec la population générale ($p < 0,0001$).

Tableau 26. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite de 12PM (minuit) à 7AM

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	41 42,71	11 11,46	3 3,13	13 13,54	18 18,75	10 10,42	96
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	38 33,63	7 6,19	9 7,96	11 9,73	21 18,58	27 23,89	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	202 45,80	49 11,11	35 7,94	40 9,07	58 13,15	57 12,93	441
Population générale < 36 ans	N %	63 61,17	4 3,88	6 5,83	10 9,71	4 3,88	16 15,53	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	185 62,29	4 1,35	18 6,06	12 4,04	17 5,72	61 20,54	297
Total		529	75	71	86	118	171	1050
Données manquantes = 84 Khi-deux(20) = 98,98; $p < 0,0001$								

4.3.1.6 Conduite d'urgence 12PM (minuit) à 7AM

En ce qui trait à la conduite d'urgence de nuit, 68,7 % des aspirants et 51,8 % et 69,6 % des policiers rapportent porter la ceinture toujours ou régulièrement (Tableau 27). Comme lors des autres périodes et contextes de conduite, les policiers moins expérimentés ont une propension plus faible que leurs collègues plus expérimentés à porter la ceinture. Ils sont toutefois aussi plus nombreux à mentionner que ce contexte n'est pas applicable à leur travail (25 % vs 13,7 %). C'est lors du quart de nuit que l'on observe les plus bas taux autorapportés de port de la ceinture lors de la conduite d'urgence.

Tableau 27. Propension du port de la ceinture par groupe lors de la conduite d'urgence de 12PM (minuit) à 7AM

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	53 55,21	13 13,54	9 9,38	3 3,13	8 8,33	10 10,42	96
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	50 44,64	8 7,14	9 8,04	8 7,14	9 8,04	28 25,00	112
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	268 60,36	41 9,23	27 6,08	24 5,41	23 5,18	61 13,74	444
Total		371	62	45	35	40	99	652
Données manquantes = 82 Khi-deux(10) = 20,56; p = 0,0244								

4.3.2 Lorsque vous conduisez au travail, exigez-vous que vos passagers portent leurs ceintures de sécurité ?

Pour les deux conditions suivantes, il importe ici de bien clarifier qu'on ne statue pas si le passager est attaché ou non, mais bien si le répondant exige ou non que le passager s'attache si celui-ci ne l'a pas fait.

4.3.2.1 Patrouille

Lors de la patrouille (ou la conduite générale pour la population), 34,7 % des aspirants et un peu plus de 40 % des policiers (0-5 ans : 43,9 %, + de 5 ans : 40,5 %) rapportent toujours ou régulièrement exiger que leurs passagers portent la ceinture lorsqu'ils conduisent (Tableau 28). Il y a une différence marquée avec la population générale qui le requière la majorité du temps (< 36 ans : 92,2 %, ≥ 36 ans : 93,9 %) ($p < 0,0001$). On observe un nombre élevé d'aspirants (52,0 %) et de policiers (44,7 % et 45,0 %) qui l'exigent rarement ou jamais versus la population générale (environ 3,0 %). Autant chez les aspirants que chez les policiers, c'est environ 6 % des répondants qui mentionnent que cette situation ne s'applique pas à eux.

Tableau 28. Exigence quant au port de la ceinture du passager lors de la patrouille

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	25 25,51	9 9,18	7 7,14	8 8,16	43 43,88	6 6,12	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	40 35,09	10 8,77	6 5,26	10 8,77	41 35,96	7 6,14	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	123 27,52	58 12,98	39 8,72	54 12,08	147 32,89	26 5,82	447
Population générale < 36 ans	N %	87 84,47	8 7,77	5 4,85	3 2,91	0 0,00	0 0,00	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	257 86,53	22 7,41	9 3,03	5 1,68	4 1,35	0 0,00	297
Total		532	107	66	80	235	39	1059
Données manquantes = 75 Khi-deux(20) = 368,71; $p < 0,0001$								

4.3.2.2 Urgence

En conduite d'urgence, on observe des pourcentages plus élevés d'exigence du port de la ceinture en comparaison avec la patrouille, tant chez les aspirants (47,4 %) que chez les policiers (0-5 ans : 51,8 % et +5 ans : 55,0 %) (Tableau 29). En ce qui a trait à l'expérience des policiers, cette augmentation de l'exigence du port de la ceinture par les passagers est plus marquée chez ceux ayant plus d'expérience en comparaison avec les policiers moins expérimentés, bien que globalement il n'y ait pas de différence statistiquement significative.

Tableau 29. Exigence quant au port de la ceinture du passager lors de la conduite d'urgence

Groupe		Toujours	Régulièrement	Parfois	Rarement	Jamais	Non applicable	Total
Aspirant policier	N %	38 39,18	8 8,25	7 7,22	4 4,12	34 35,05	6 6,19	97
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	53 46,49	6 5,26	7 6,14	7 6,14	30 26,32	11 9,65	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	195 43,62	51 11,41	33 7,38	32 7,16	104 23,27	32 7,16	447
Total		286	65	47	43	168	49	658
Données manquantes = 76 Khi-deux(10) = 11,16; $p = 0,3455$								

4.3.3 Selon vous, indiquez votre opinion à propos des raisons présentées ci-dessous pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité en service.

4.3.3.1 Trop restreignant

Parmi les raisons pour lesquelles un collègue ou l'autre conducteur ne porterait pas leur ceinture, on observe une différence claire dans la distribution des réponses entre les groupes policiers et la population générale pour la raison « trop restreignant » ($p < 0,0001$) (Tableau 30). Alors que la population générale est en désaccord à environ 70 % avec cet énoncé, c'est entre 55 et 60 % des groupes policiers qui sont en accord avec celui-ci.

Tableau 30. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Trop restreignant

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	13 13,27	14 14,29	16 16,33	42 42,86	13 13,27	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	16 14,04	10 8,77	19 16,67	51 44,74	18 15,79	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	72 16,33	65 14,74	61 13,83	169 38,32	74 16,78	441
Population générale < 36 ans	N %	60 58,25	13 12,62	17 16,50	9 8,74	4 3,88	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	174 58,59	39 13,13	41 13,80	32 10,77	11 3,70	297
Total		335	141	154	303	120	1053
Données manquantes = 81 Khi-deux(16) = 260,95; $p < 0,0001$							

4.3.3.2 Inconfortable

Pour ce qui est de l'inconfort relié au port de la ceinture lors de la conduite (Tableau 31), la population générale montre encore une fois un taux de désaccord élevé face à l'énoncé, 65-70 %, comparativement aux groupes policiers ($p < 0,0001$). Chez ces derniers, le niveau d'accord avec l'énoncé diminue toutefois avec l'expérience (aspirants : 49,5 %, 0-5 ans : 45,1 %, + de 5 ans : 41,4 %).

Tableau 31. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité – Inconfortable

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	16 16,16	22 22,22	12 12,12	32 32,32	17 17,17	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	16 14,16	19 16,81	27 23,89	40 35,40	11 9,73	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	85 19,45	97 22,20	74 16,93	122 27,92	59 13,50	437
Population générale < 36 ans	N %	56 54,37	11 10,68	17 16,50	15 14,56	4 3,88	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	167 56,23	40 13,47	40 13,47	40 13,47	10 3,37	297
Total		340	189	170	249	101	1049
Données manquantes = 85 Khi-deux(16) = 185,98; $p < 0,0001$							

4.3.3.3 Requier une sortie rapide du véhicule

Environ 70 % des groupes policiers sont en accord ou fortement en accord avec le fait que certains de leurs collègues pourraient ne pas s'attacher afin de permettre une sortie rapide du véhicule (Tableau 32). Chez la population générale, c'est plutôt 65,1 % et 72,1 % qui sont en désaccord ou fortement en désaccord avec l'énoncé ($p < 0,0001$).

Tableau 32. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Requier une sortie rapide du véhicule

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	6 6,06	10 10,10	13 13,13	46 46,46	24 24,24	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	9 7,89	8 7,02	18 15,79	45 39,47	34 29,82	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	41 9,30	40 9,07	60 13,61	153 34,69	147 33,33	441
Population générale < 36 ans	N %	52 50,49	15 14,56	18 17,48	14 13,59	4 3,88	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	171 57,58	43 14,48	54 18,18	23 7,74	6 2,02	297
Total		279	116	163	281	215	1054
Données manquantes = 80 Khi-deux(16) = 404,79; $p < 0,0001$							

4.3.3.4 Crainte de rester coincer dans l'habitacle du véhicule

Les groupes présentent des différences moins marquées dans la distribution des réponses, mais tout de même significatives quant à la crainte de rester coincer dans l'habitacle du véhicule ($p < 0,0001$) (Tableau 33). Les trois groupes policiers sont plutôt en désaccord ou neutre par rapport à l'énoncé alors que la population générale est majoritairement fortement en désaccord avec celui-ci.

Tableau 33. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Crainte de rester coincer dans l'habitacle du véhicule

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	32 32,65	32 32,65	20 20,41	10 10,20	4 4,08	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	24 21,43	45 40,18	28 25,00	13 11,61	2 1,79	112
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	114 26,39	134 31,02	96 22,22	60 13,89	28 6,48	432
Population générale < 36 ans	N %	58 56,31	14 13,59	19 18,45	9 8,74	3 2,91	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	173 58,25	50 16,84	44 14,81	24 8,08	6 2,02	297
Total		401	275	207	116	43	1042
Données manquantes = 92 Khi-deux(16) = 117,65; $p < 0,0001$							

4.3.3.5 Courte distance à parcourir

Alors que la population générale est principalement fortement en désaccord ou en désaccord avec l'énoncé (< 36 ans : 60,2 % et ≥ 36 ans : 66,7 %), les groupes policiers montrent des réponses plus modérées quant à celui-ci ($p < 0,0001$) (Tableau 34). Environ 75 % d'entre eux sont en désaccord, neutre ou en accord avec le fait qu'une courte distance à parcourir pourrait expliquer pourquoi un collègue ne porterait pas la ceinture de sécurité.

Tableau 34. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Courte distance à parcourir

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	19 19,19	22 22,22	28 28,28	24 24,24	6 6,06	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	18 15,79	33 28,95	26 22,81	30 26,32	7 6,14	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	101 23,01	95 21,64	103 23,46	114 25,97	26 5,92	439
Population générale < 36 ans	N %	44 42,72	18 17,48	13 12,62	19 18,45	9 8,74	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	170 57,24	28 9,43	36 12,12	39 13,13	24 8,08	297
Total		352	196	206	226	72	1052
Données manquantes = 82 Khi-deux(16) = 143,24; $p < 0,0001$							

4.3.3.6 Les équipements portés au corps restent coincés

La majorité des répondants des aspirants et des policiers sont en accord ou fortement en accord avec l'énoncé que leurs collègues pourraient ne pas s'attacher par crainte que les équipements restent coincés dans la ceinture (environ 60 %) (Tableau 35).

Tableau 35. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Les équipements portés au corps restent coincés

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	11 11,11	16 16,16	12 12,12	35 35,35	25 25,25	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	10 8,77	19 16,67	16 14,04	49 42,98	20 17,54	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	64 14,61	63 14,38	47 10,73	176 40,18	88 20,09	438
Total		85	98	75	260	133	651
Données manquantes = 83 Khi-deux(8) = 6,41; $p = 0,6012$							

4.3.3.7 Manque de sensibilisation sur l'importance du port de la ceinture

Les groupes policiers sont fortement en désaccord, en désaccord ou neutre par rapport à cette raison alors que la population générale est principalement fortement en désaccord avec celui-ci ($p < 0,0001$) (Tableau 36). De manière contradictoire, c'est aussi la population générale qui montre le plus haut pourcentage de fortement en accord avec l'énoncé (environ 12 % vs 6 % chez les groupes policiers).

Tableau 36. Raisons pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité - Manque de sensibilisation sur l'importance du port de la ceinture

Groupe		Fortement en désaccord	Désaccord	Neutre	Accord	Fortement en accord	Total
Aspirant policier	N %	35 35,35	32 32,32	19 19,19	9 9,09	4 4,04	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	40 35,40	26 23,01	29 25,66	12 10,62	6 5,31	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	126 28,83	126 28,83	94 21,51	62 14,19	29 6,64	437
Population générale < 36 ans	N %	48 46,60	10 9,71	20 19,42	13 12,62	12 11,65	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	140 47,14	38 12,79	53 17,85	30 10,10	36 12,12	297
Total		389	232	215	126	87	1049
Données manquantes = 85 Khi-deux(16) = 69,12; $p < 0,0001$							

4.3.4 Lorsque vous répondez à un appel pour lequel vous avez à vous déplacer, à quel moment est-ce que vous détachez votre ceinture de sécurité (patrouille et conduite d'urgence)?

Pour chaque résultat ci-dessous, les scores moyens pour l'ensemble des policiers ainsi que la comparaison par expérience, entre parenthèses, sont présentés. Dans l'ensemble, c'est 52,2 % des policiers qui se détachent une fois sur les lieux de l'appel (Tableau 37). C'est 15,2 % (14,8 % vs 15,7 %) des policiers qui rapportent se détacher en arrivant sur la scène et que le véhicule soit immobilisé comparativement et 37,0 % (31,5 % vs 38,9 %) qui le font en arrivant sur la scène et juste avant que le véhicule soit immobilisé. C'est en arrivant dans les environs de l'endroit pour lequel l'appel est placé que 29,0% (28,3 % vs 28,9 %) des policiers se détachent alors que 2,4 % (7,1 % vs 1,2 %) le font en déplacement vers l'endroit de l'appel (plus de 500 m). Les différences observées par expérience sont un déplacement des répondants moins expérimentés vers un détachement de la ceinture juste avant que la voiture

soit immobilisée vers un détachement en direction de l'appel en comparaison avec les policiers plus expérimentés.

C'est 6,4 % (7,1 % et 6,1 %) des policiers qui rapportent d'autres façons de faire (voir Autre dans le Tableau 37), 22 policiers rapportent ne jamais porter leur ceinture de sécurité, 14 mentionnent qu'ils ne la portent pas en patrouille, mais qu'ils la portent toutefois en conduite d'urgence ou à haute vitesse. De plus, ces 14 policiers mentionnent qu'ils se détachent une fois la voiture immobilisée lorsqu'en patrouille alors qu'ils se détachent près du site lorsqu'en conduite d'urgence. Par exemple, voici deux citations provenant des réponses obtenues en Autre :

- Parfois en arrivant à un coin de rue de l'appel si c'est pour du ratissage et qu'on s'attend à avoir à courir/attraper quelqu'un à pied, qu'il faudra réagir rapidement.
- Si appel non urgent et aucune menace imminente, je me détache lorsque le véhicule est immobilisé. Si on recherche une personne dangereuse qui est en déplacement à pieds, je me détache lorsqu'on arrive dans les environs et que nous ne sommes plus en conduite d'urgence.

Cette différenciation spécifique au moment où le policier détache la ceinture suggère une modération de ce comportement en fonction du contexte de travail et du type de conduite requis pour l'exercice des fonctions.

Tableau 37. Moment auquel les policiers rapportent détacher leur ceinture de sécurité lors de la réponse à un appel

Groupe		En arrivant sur la scène et que le véhicule soit immobilisé	En arrivant sur la scène et juste avant que le véhicule soit immobilisé	En arrivant dans les environs de l'endroit pour lequel l'appel est placé	En déplacement vers l'endroit de l'appel (plus de 500 m)	Autre	Total
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	20 15,75	40 31,50	36 28,34	9 7,09	9 7,09	127
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	73 14,87	191 38,90	142 28,92	6 1,22	30 6,11	491
Total		93	231	178	15	39	618
Données manquantes = 6							

4.3.5 En fonction des énoncés ci-dessous, quelle est, selon vous, la probabilité que vous soyez sérieusement blessé ou tué :

4.3.5.1 Agresser par un individu (en excluant les agressions avec arme à feu)

Alors que plus de 60 % de la population générale perçoivent comme très improbables les risques d'être agressé par un individu, c'est plus de 85 % des groupes policiers qui considèrent cette probabilité comme probable ou très probable ($p < 0,0001$) (Tableau 38).

Tableau 38. Perception face au risque d'être agressé par un individu (en excluant les armes à feu)

Groupe		Très improbable	Probable	Très probable	Total
Aspirant policier	N	16	69	14	99
	%	16,16	69,70	14,14	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	12	85	17	114
	%	10,53	74,56	14,91	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	66	321	56	443
	%	14,90	72,46	12,64	
Population générale < 36 ans	N	63	34	6	103
	%	61,17	33,01	5,83	
Population générale ≥ 36 ans	N	193	81	23	297
	%	64,98	27,27	7,74	
Total		350	590	116	1056
Données manquantes = 78 Khi-deux(8) = 280,33; $p < 0,0001$					

4.3.5.2 Se faire tirer dessus par une arme à feu

Tout comme pour les agressions par un individu mentionnées ci-dessus, la grande majorité de la population générale considère comme très improbable le risque de se faire tirer dessus par une arme à feu (< 36 ans : 66,0 % et ≥ 36 ans : 72,4 %) comparativement aux groupes policiers (aspirants : 30,3 %, 0-5 ans : 35,4 %, + de 5 ans : 36,2 %) ($p < 0,0001$) (Tableau 39).

Tableau 39. Perception face au risque de se faire tirer dessus par une arme à feu

Groupe		Très improbable	Probable	Très probable	Total
Aspirant policier	N %	30 30,30	56 56,57	13 13,13	99
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	40 35,40	60 53,10	13 11,50	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	161 36,18	231 51,91	53 11,91	445
Population générale < 36 ans	N %	68 66,02	24 23,30	11 10,68	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	215 72,39	48 16,16	34 11,45	297
Total		514	419	124	1057
Données manquantes = 77 Khi-deux(8) = 143,73; $p < 0,0001$					

4.3.5.3 Dans une collision de la route où vous êtes le conducteur

Plus de 90 % des groupes policiers considèrent comme probable ou très probable le risque d'être blessé ou tué dans une collision alors qu'ils conduisent leurs véhicules de patrouille (aspirants : 92,9 %, 0-5 ans : 93,8 %, + de 5 ans : 90,3 %) (Tableau 40). Ce nombre diffère chez la population générale, étant de seulement 65 % (< 36 ans : 64,1 % et ≥ 36 ans : 65,7 %) ($p < 0,0001$).

Tableau 40. Perception face au risque d'être blessé ou tué dans une collision de la route comme conducteur

Groupe		Très improbable	Probable	Très probable	Total
Aspirant policier	N %	7 7,14	63 64,29	28 28,57	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	7 6,19	71 62,83	35 30,97	113
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	43 9,71	289 65,24	111 25,06	443
Population générale < 36 ans	N %	37 35,92	56 54,37	10 9,71	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	102 34,34	167 56,23	28 9,43	297
Total		196	646	212	1054
Données manquantes = 80 Khi-deux(8) = 132,57; $p < 0,0001$					

4.3.5.4 Se faire frapper sur la voie publique alors que vous êtes à l'extérieur de votre véhicule

Plus de 88 % des groupes policiers considèrent comme probable ou très probable le risque d'être blessé ou tué sur la voie publique alors qu'ils sont à l'extérieur du véhicule (aspirants : 88,8 %, 0-5 ans : 90,4 %, + de 5 ans : 88,1 %) (Tableau 41). Ce nombre est de seulement 60 % chez la population générale (< 36 ans : 60,2 % et ≥ 36 ans : 60,3 %) ($p < 0,0001$).

Tableau 41. Perception face au risque d'être blessé ou tué sur la voie publique lorsqu'à l'extérieur du véhicule de patrouille

Groupe		Très improbable	Probable	Très probable	Total
Aspirant policier	N %	11 11,22	61 62,24	26 26,53	98
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	11 9,65	70 61,40	33 28,95	114
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	53 11,91	271 60,90	121 27,19	445
Population générale < 36 ans	N %	41 39,81	49 47,57	13 12,62	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	118 39,73	141 47,47	38 12,79	297
Total		234	592	231	1057
Données manquantes = 77 Khi-deux(8) = 123,30; $p < 0,0001$					

4.3.5.5 Dans une collision de la route lors de la conduite d'urgence

Dans l'ensemble, les aspirants et les policiers en fonction rapportent des perceptions similaires quant au risque associé à une collision lors de la conduite d'urgence (Tableau 42). Environ le tiers d'entre eux perçoivent celle-ci comme très probable et environ 60 % d'entre eux comme probable. On n'observe pas de différence significative en ce qui a trait à l'expérience de travail pour les policiers.

Tableau 42. Perception face au risque d'une collision en conduite d'urgence

Groupe		Très improbable	Probable	Très probable	Total
Aspirant policier	N	9	58	29	96
	%	9,38	60,42	30,21	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	7	68	38	113
	%	6,19	60,18	33,63	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	30	278	137	445
	%	6,74	62,47	30,79	
Total		46	404	204	654
Données manquantes = 80 Khi-deux(4) = 1,29; $p = 0,8624$					

4.4 Formations continues et entraînements

4.4.1 *Quelle est votre opinion sur les méthodes présentées ci-dessous pour promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite au travail ?*

Pour cette section du questionnaire, il importe de noter que certaines des questions posées aux groupes policiers et à la population générale de conducteurs différaient légèrement (Q63-Q70, Annexe B). C'est pourquoi certains des tableaux présentent deux tests du Khi-deux, un premier pour comparer la distribution des réponses des aspirants policiers et des deux groupes policiers en fonction, et un second pour comparer les deux groupes de conducteurs de la population générale.

4.4.1.1 Supervision et application des politiques (Sensibilisation de la SAAQ télévisuelle)

Alors qu'environ 50 % des répondants de groupes policiers sont en accord avec la supervision et l'application des politiques, c'est essentiellement 75 % de la population générale qui est en accord avec cette méthode de promotion du port de la ceinture de sécurité (Tableau 43).

Tableau 43. Opinion sur la supervision et l'application des politiques pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N	40	28	11	79
	%	50,63	35,44	13,92	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	47	35	21	103
	%	45,63	33,98	20,39	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	223	127	55	405
	%	55,06	31,36	13,58	
Population générale < 36 ans	N	77	25	1	103
	%	74,76	24,27	0,97	
Population générale ≥ 36 ans	N	227	62	8	297
	%	76,43	20,88	2,69	
Données manquantes = 147					
Policiers : Khi-deux(4) = 4,52; $p = 0,3398$					
Population générale : Khi-deux(2) = 1,44; $p = 0,4861$					

4.4.1.2 Bulletins d'informations par papier ou courriel (sensibilisation de la SAAQ - brochures papiers)

Alors que plus de 45 % des groupes policiers sont en accord avec les bulletins d'informations papier ou courriel, c'est entre 36 % et 40 % de la population générale qui partage cet avis (Tableau 44). Ces derniers étant un peu plus neutres face à une telle mesure. C'est environ 15 % des répondants qui sont en désaccord avec la sensibilisation sous cette forme, tous groupes confondus.

Tableau 44. Opinion sur les bulletins d'informations pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N %	36 45,57	29 36,71	14 17,72	79
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	49 48,04	37 36,27	16 15,69	102
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	193 47,89	152 37,72	58 14,39	403
Population générale < 36 ans	N %	38 36,89	48 46,60	17 16,50	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	118 39,73	128 43,10	51 17,17	297
Données manquantes = 150 Policiers : Khi-deux(4) = 0,65; $p = 0,9571$ Population générale : Khi-deux(2) = 0,39; $p = 0,8223$					

4.4.1.3 Vidéos de formation (sensibilisation de la SAAQ - vidéos sur le web)

La grande majorité des répondants sont en accord avec l'utilisation des vidéos de formation pour promouvoir le port de la ceinture (entre 62 et 75 %) (Tableau 45). On voit que les policiers avec moins de 5 ans d'expérience sont peu à être en désaccord avec cette méthode en comparaison avec les aspirants et les policiers plus expérimentés.

Tableau 45. Opinion sur les vidéos de formation pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N	49	14	15	78
	%	62,82	17,95	19,23	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	65	31	7	103
	%	63,11	30,10	6,80	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	252	100	52	404
	%	62,38	24,75	12,87	
Population générale < 36 ans	N	78	21	4	103
	%	75,73	20,39	3,88	
Population générale ≥ 36 ans	N	197	88	12	297
	%	66,33	29,63	4,04	
Données manquantes = 149					
Policiers : Khi-deux(4) = 8,13; $p = 0,0870$					
Population générale : Khi-deux(2) = 3,38; $p = 0,1841$					

4.4.1.4 Actions disciplinaires (contrôle policier)

C'est pour les actions disciplinaires et le contrôle policier que l'on obtient la plus grande différence entre les groupes dans les méthodes de sensibilisation présentée (Tableau 46). Alors que la majorité de la population générale est en accord avec de telles méthodes, c'est l'opposé qui se produit chez les groupes policiers. Les aspirants montrent l'accord le moins élevé avec cette méthode avec 13,92 % d'entre eux. On observe aussi que les conducteurs plus expérimentés de la population générale diffèrent des plus jeunes avec le taux d'accord le plus élevé des groupes (67,34 %).

Tableau 46. Opinion sur les actions disciplinaires pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N %	11 13,92	32 40,51	36 45,57	79
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	21 20,39	37 35,92	45 43,69	103
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	101 25,00	126 31,19	177 43,81	404
Population générale < 36 ans	N %	57 55,34	42 40,78	4 3,88	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	200 67,34	76 25,59	21 7,07	297
Données manquantes = 148 Policiers : Khi-deux(4) = 5,90; $p = 0,2066$ Population générale : Khi-deux(2) = 8,94; $p = 0,0115$					

4.4.1.5 Formation de conduite avancée

Comme méthode de promotion de la conduite sécuritaire, c'est la formation en conduite avancée qui obtient le plus haut taux d'accord de la part de tous les groupes policiers (Tableau 47). Rares sont ceux qui mentionnent être en désaccord avec une telle mesure (moins de 7 %).

Tableau 47. Opinion sur la formation de conduite avancée pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N	66	8	5	79
	%	83,54	10,13	6,33	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	77	19	7	103
	%	74,76	18,45	6,80	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	324	60	20	404
	%	80,20	14,85	4,95	
Total		467	87	32	586
Données manquantes = 148 Khi-deux(4) = 3,20; $p = 0,5253$					

4.4.1.6 Mise à jour des directives

La mise à jour des directives semble relativement bien acceptée comme méthode de prévention avec la grande majorité des répondants étant en accord ou bien neutre à celle-ci (Tableau 48). La distribution des réponses ne diffère pas entre les groupes de façon significative.

Tableau 48. Opinion sur la mise à jour des directives pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N	36	28	15	79
	%	45,57	35,44	18,99	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	39	45	19	103
	%	37,86	43,69	18,45	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	186	157	61	404
	%	46,04	38,86	15,10	
Total		261	230	95	586
Données manquantes = 148 Khi-deux(4) = 3,08; $p = 0,5447$					

4.4.1.7 Appliquer le code de la sécurité routière au même titre que les autres conducteurs

Comme en ce qui a trait à l'application de mesures disciplinaires, l'application du code de la sécurité routière au même titre que les autres conducteurs n'obtient qu'un faible accord parmi les groupes policiers (Tableau 49). La majorité d'entre eux étant en désaccord avec une telle mesure.

Tableau 49. Opinion sur l'application du C.S.R. au même titre que les autres conducteurs pour promouvoir la sécurité routière

Groupe		En accord	Neutre	En désaccord	Total
Aspirant policier	N	14	18	47	79
	%	17,72	22,78	59,49	
Policier, 0-5 ans d'expérience	N	24	26	53	103
	%	23,30	25,24	51,46	
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N	77	97	231	405
	%	19,01	23,95	57,04	
Total		115	141	331	587
Données manquantes = 147 Khi-deux(4) = 1,66; $p = 0,7982$					

4.4.2 À votre connaissance, est-ce que votre service de police (employeur) possède une politique spécifique ?

4.4.2.1 Pour le port de la ceinture de sécurité

En ce qui a trait aux politiques associées au port de la ceinture de sécurité au travail, c'est entre 49 % et 62 % des groupes policiers qui rapportent savoir que leurs services de police possèdent une politique à ce sujet (Tableau 50). Pour la population générale, c'est moins de 35 % des répondants qui mentionnent que leurs employeurs ont une politique sur la ceinture de sécurité. On observe des taux de réponse similaires entre les groupes quant à ceux qui ne le savent pas ou qui ne s'en rappellent plus (entre 25 % et 31 %).

Tableau 50. Connaissance sur les politiques associées au port de la ceinture de sécurité

Groupe		Oui	Non	Je ne sais pas/Ne me rappelle plus	Total
Aspirant policier	N %	47 58,75	8 10,00	25 31,25	80
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	50 49,02	23 22,55	29 28,43	102
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	250 62,34	41 10,22	110 27,43	401
Population générale < 36 ans	N %	36 34,95	37 35,92	30 29,13	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	94 31,65	128 43,10	75 25,25	297
Total		477	237	269	983
Données manquantes = 151 Khi-deux(8) = 129,09; $p < 0,0001$					

4.4.2.2 Sur l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite

C'est chez les policiers en fonction que l'on observe le plus haut taux de répondants rapportant que leurs services de police ou employeurs possèdent une politique quant à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite (près de 56 % pour les deux groupes) (Tableau 51). Les aspirants et la population générale montrent des taux moindres que les deux groupes de policiers en fonction, le plus faible pourcentage étant chez les conducteurs de 36 ans et plus (31,99 %).

Tableau 51. Connaissance sur les politiques associées à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite

Groupe		Oui	Non	Je ne sais pas/Ne me rappelle plus	Total
Aspirant policier	N %	34 42,50	18 22,50	28 35,00	80
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	57 55,88	20 19,61	25 24,51	102
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	225 55,83	71 17,62	107 26,55	403
Population générale < 36 ans	N %	40 38,83	40 38,83	23 22,33	103
Population générale ≥ 36 ans	N %	95 31,99	131 44,11	71 23,91	297
Total		451	280	254	985
Données manquantes = 149 Khi-deux(8) = 78,41; $p < 0,0001$					

4.4.2.3 Sur l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite d'urgence

C'est entre 38 % et 48 % des répondants qui mentionnent que leurs organisations policières a une politique en place quant à l'utilisation des appareils électroniques lors de la conduite d'urgence (Tableau 52). Environ 20 % des répondants mentionnent que leurs employeurs n'ont pas de politique par rapport à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite d'urgence.

Tableau 52. Connaissance sur les politiques associées à l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite d'urgence

Groupe		Oui	Non	Je ne sais pas/Ne me rappelle plus	Total
Aspirant policier	N %	31 38,8	18 22,5	31 38,8	80
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	49 48,0	25 24,5	28 27,5	102
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	185 46,1	79 19,7	137 34,2	401
Total		265	122	196	583
Données manquantes = 151 Khi-deux(4) = 3,81; $p = 0,4328$					

4.4.2.4 Sur les pratiques de conduite d'urgence

C'est en ce qui a trait à la politique sur la conduite d'urgence que les répondants montrent les taux de réponse les plus élevés quant à la présence de celle-ci dans leur milieu de travail (Tableau 53). C'est aussi pour cette politique que le non est le moins fréquent comme réponse parmi les répondants. C'est les policiers avec 0 à 5 ans d'expérience qui rapportent le plus faible pourcentage de oui quant à la présence de politique dans leurs organisations (76,47 %). Les différences observées entre les groupes sont toutefois statistiquement non significatives ($p = 0,0618$).

Tableau 53. Connaissance sur les politiques associées aux pratiques de conduite d'urgence

Groupe		Oui	Non	Je ne sais pas/Ne me rappelle plus	Total
Aspirant policier	N %	73 92,41	1 1,27	5 6,33	79
Policier, 0-5 ans d'expérience	N %	78 76,47	8 7,84	16 15,69	102
Policier, plus de 5 ans d'expérience	N %	338 84,08	18 4,48	46 11,44	402
Total		489	27	67	583
Données manquantes = 151 Khi-deux(4) = 8,97; $p = 0,0618$					

4.5 Collisions routières

4.5.1 Comment est perçue dans votre milieu l'implication dans une collision routière ?

4.5.1.1 Les aspirants policiers, les policiers et la population générale

Le Tableau 54 présente les résultats de la codification par thème, selon le modèle de Hollnagel (Figure 3, sous-section 3.2.2), des commentaires recueillis auprès des aspirants policiers, des policiers ainsi que de la population générale, par rapport à la perception de leur milieu quant à l'implication dans une collision routière. Cette analyse des commentaires permet de connaître l'importance relative accordée à chacun des cinq thèmes du modèle d'Hollnagel par les différents groupes de répondants.

Tableau 54. Codification par thème, selon Hollnagel (2002, 2004), des réponses obtenues par rapport à l'implication dans une collision routière⁶

Groupe	Individu	Véhicules Contexte	Réseau routier	Organisation - Famille	Loi et Règlements	Total des thèmes abordés	Total des répondants
Aspirant policier	9	0	1	2	0	12	116
Policier, 0-5 ans d'expérience	46	6	3	39	18	112	127
Policier, plus de 5 ans d'expérience	214	22	9	151	59	455	491
Population générale	110	25	9	25	2	171	400

Très peu d'aspirants policiers ont écrit des commentaires à cette question. On observe tout de même que 75 % d'entre eux (9 sur 12) relèvent de l'Individu (voir ici le conducteur lui-même). Fait intéressant, chez la population générale, on observe une distribution différente des thèmes versus les policiers. L'Individu, le Véhicule et le Contexte ainsi que la Famille sont les thèmes les plus fréquemment abordés. De plus, et comme spécifié ci-dessous (sous-section 4.5.1.2), les commentaires des policiers portent principalement sur les autres conducteurs et le contexte alors que la population générale n'aborde que le contexte dans le thème Véhicule et Contexte. Finalement, chez la population générale, très peu de commentaires portent sur les Lois et Règlements alors que chez les policiers, ce thème ainsi que celui de l'Organisation reviennent très fréquemment.

⁶ La somme des colonnes par thème peut-être plus grande que le nombre de répondants total puisqu'un commentaire peut aborder plus d'un thème.

4.5.1.2 Analyse sémantique des commentaires recueillis

Les sept sous-sections suivantes présentent les résultats d'une analyse par regroupements sémantiques des thématiques abordées par les policiers dans les commentaires recueillis. Quelques citations permettent d'illustrer ces regroupements. Les citations retenues sont des extraits textuels des commentaires effectués par les répondants, c'est-à-dire sans corriger la syntaxe ou l'orthographe. Seuls les noms de ville ou d'organisations policières ont été retirés par souci éthique de protéger l'identité des répondants. Lorsque du texte est retiré, une note est insérée à cet effet à même la citation.

4.5.1.2.1 Habiletés, tempéraments et expérience de conduite

Dix-huit commentaires des policiers abordent certaines particularités du conducteur ayant été impliqué dans un accident. Sans que des termes spécifiques ressortent, on adresse le tout en fonction du contexte (ex. : le conducteur a été malchanceux), du tempérament du policier (ex. : maturité, téméraire), ou en fonction de l'expérience de celui-ci, expérimenté ou non comme policier. Les propos portent surtout sur des réflexions entourant un accident et sur les causes probables de celui-ci par rapport aux actions du conducteur. Ces commentaires sont souvent associés à ceux sur l'organisation et les collègues de travail (voir sous-section 4.5.1.2.4 Organisations et Collègues de travail ci-dessous) par rapport à leur soutien face au policier impliqué dans une collision.

4.5.1.2.2 Conduite d'urgence

Douze répondants mentionnent ne plus effectuer de conduite d'urgence dans le contexte actuel entourant le métier de policier et les éventuelles poursuites lors d'une intervention. Principalement, l'inégalité dans le traitement des dossiers entre un policier et un civil pour une même situation et le fait que le policier soit tout de suite perçu comme fautif en cas d'accident reviennent le plus fréquemment dans les commentaires.

- « On laisse penser que parce que la conduite est effectuée en urgence, que le conducteur a nécessairement été négligent »
- « pour les employés cela fait partie du travail. Nous sommes très exposés à être impliqué dans un accident. Notre employeur par les inspecteurs nous a fait parvenir le message qu'ils ont la volonté de prendre des mesures disciplinaires contre les policiers impliqués dans un accident jugé responsable. On ne fait plus de poursuite automobile, car les sanctions imposées par la déontologie policière sont plus importantes que celles encourues par le fuyard à la cour provinciale. Quand nous arrivons sur les lieux d'un accident l'un de nos rôles est de rassurer les gens, de les calmer, leur expliqué que ça arrive, au Québec le principe de "no fault", de leur expliqué que cela est seulement du métal.... par contre, si c'est un policier on le suspend sans salaire? Alors qu'il veut aller aider quelqu'un? ... »
- « Comme une erreur grave, depuis la médiatisation de plusieurs événements impliquant des policiers. Faire une collision suscite un stress chez l'agent par rapport à ses pairs, mais aussi aux conséquences souvent démesurées, depuis quelques années. »

De plus, certains soulèvent le dilemme qu'ils confrontent par rapport à la perception du public qui leur demande d'agir rapidement tout en n'acceptant pas les risques associés à la conduite d'urgence. Les commentaires rapportés ci-dessous dénotent les réflexions émises par les policiers quant aux jugements faits sur leurs conduites si jamais eux ou leurs collègues sont impliqués dans un accident, et surtout, l'incompréhension de leur travail par le public qu'ils desservent.

- « Il s'agit d'un accident fâcheux avec des conséquences disciplinaires parfois beaucoup trop grandes pour l'acte reproché en considérant souvent le temps que le policier a eu pour éviter la collision. Le policier est perçu comme étant toujours dans le tort lorsqu'une collision arrive malgré tous les éléments reliés à la dynamique d'un accident. Certains éléments font parfois en sorte que la collision est inévitable, mais il semble que le policier est toujours blâmé pour la situation tout de même. Il s'implante un sentiment d'injustice face à la situation. Nous devons répondre rapidement à certains appels d'urgence, mais si nous avons un accident nous sommes blâmés. On dirait que la population en général n'est pas prête à vivre avec les conséquences reliées à la conduite d'urgence, mais veut que nous répondions le plus rapidement possible aux appels. La conduite d'urgence amène son lot de dangerosité et il est normal que des accidents surviennent malgré la vigilance du policier durant le déplacement. »
- « Lors de poursuite déonto ou autre, les peines sont exagérées même si tout a été fait dans les règles de l'art. La société ne veut plus que l'on fasse de conduite d'urgence et sont prêts à nous pendre haut et court alors que l'on fait notre travail. Nous sommes la profession la plus jugée et celle que l'on peut poursuivre sur le plus de paliers que quiconque. »
- « Suite aux derniers jugements, je ne fais plus de conduite d'urgence en me rendant sur les appels, même d'urgence. Seul un infime pourcentage comprend réellement une vie en danger. Donc ça ne vaut jamais la peine de rouler vite. Donc je réduis mon risque de collision... »
- « L'important c'est de se rendre sur l'appel, de façon sécuritaire, 30 secondes plus tard s'il le faut, mais rends-toi en vie sans blesser personne. »

Il importe ici de comprendre que l'on ne connaît pas encore la perception réelle du public face à ces nouvelles pratiques des policiers, soit la non-utilisation de la conduite d'urgence, en réponse aux événements récents de judiciarisation.

- « Les policiers trouvent dommage lorsqu'un policier est impliqué dans un accident. Nos règles sont très restrictives alors qu'il est impensable de les appliquer à (nom de la ville retirée) ex. : Feu rouge à une intersection de deux gros boulevards. Le Service sait très bien que nous n'allons pas suivre les règles (fermer gyrophares et attendre derrière la lignée de véhicule que le feu change au vert) alors qu'on répond à un appel d'urgence. Pas soucis d'aide au public, on met notre carrière en péril »

Finalement, on dénote une préoccupation certaine des policiers durant la conduite d'urgence des répercussions que peut avoir celle-ci sur leur carrière.

- « Le monde pense juste aux suspensions qu'ils peuvent encourir s'ils sont impliqués dans un accident... ça devient presque plus important que l'urgence à répondre pour beaucoup de flics »
- « En mode patrouille : manque d'expérience en conduite d'urgence : matière à suspension; plainte déontologique; un confrère qui voulait aider un citoyen dans le besoin ou en danger et qu'un automobiliste lui, n'avait pas le temps d'attendre 5 secondes afin de laisser passer une voiture de police qui se déplaçait en conduite d'urgence; être un policier et être impliqué dans ce genre d'évènement est perçu comme un facteur aggravant. Nous sommes perdants avant même d'avoir écrit ou dit quoique ce soit. »
- « Considérant les implications possibles (suspension, blessures, etc.), les collègues sont beaucoup plus conscient que par le passé des répercussions physique, psychologique, monétaire et opinion publique sur de tel évènements et ont de façon générale adapté leur conduite en conséquence malgré que le facteur temps et le gout de mener à terme une intervention sont toujours des éléments dans l'équation d'une intervention. »

Il importe de se rappeler que le territoire québécois est grand et que pour certains services de police, le territoire desservi est d'une plus petite superficie étant donné la plus grande densité de population. Ainsi, des policiers mentionnent que pour eux, la conduite d'urgence n'est plus considérée comme nécessaire pour couvrir la distance de l'appel en fonction de la gravité de celui-ci.

- « Très mal. Nous avons des directives très claires au niveau de la conduite d'urgence. De plus le secteur est assez petit qu'il n'est pratiquement pas nécessaire de faire de la conduite d'urgence. De par mon expérience il est rare que sur une si courte distance il vaille la peine de circuler en urgence par rapport au temps sauvé pour arriver sur les lieux. Sur notre équipe de travail, il est presque mal vu de circuler en urgence pour se rendre sur un appel. Certains types d'appels avec un danger réel et immédiat pour une vie sont différents. Donc il est plutôt rare que nous aillions des collisions. Accrochage peut-être, mais pas collision. »

4.5.1.2.3 Conduite des autres usagers de la route (automobilistes)

Par rapport à la conduite des autres usagers de la route, 16 commentaires soulignent les difficultés à conduire dans un contexte policier lorsque les automobilistes ne respectent pas le Code de la route, ne les voient pas ou ne les entendent pas malgré les sirènes et gyrophares et souvent, l'incapacité de ceux-ci à céder de façon adéquate le passage aux véhicules d'urgence.

- « On mentionne que si nous avons un accident en patrouillant ou en conduite d'urgence que nous sommes très peu défendable et que nous aurons plusieurs jours de suspension sans solde en déontologie, advenant que le cas se rend à cette étape. Nous sommes imputables de notre conduite d'urgence et tout accident causé. Hyper vigilance nécessaire lors d'une conduite d'urgence **. Ce n'est pas la vitesse qui va nous permettre d'arriver plus vite sur un appel, mais plutôt le fait que les usagers de la route nous cède le passage aux intersections**. Ce point est beaucoup mis de l'avant par le (nom du service de police retiré). »

- « Les autres usagers de la route ne nous cèdent pas la passage alors que nous sommes en déplacement d'urgence. »
- « il en dépend des circonstances de l'accident. En conduite d'urgence, il n'est pas rare que les automobilistes se comportent de manière très stupide ou ne savent pas comment réagir lorsqu'ils voient des sirènes/gyrophares, d'ailleurs plusieurs automobilistes sont distraits et ne portent pas attention à l'environnement dans laquelle ils conduisent. dans de telles circonstances, on blâme souvent les automobilistes qui font de fausses manœuvres ou qui ne sont pas attentifs »
- « Dépend des circonstances, plus souvent qu'autrement en patrouille régulière... Erreur d'inattention, due à la fatigue ou concentration sur autres choses que la conduite (recherche de suspect, localisation d'une adresse, un témoin)... Pour avoir été sur la route pour les 10 dernières années, les principes d'être vu et entendu au (nom du service de police retiré) ont été amélioré et cela paraît grandement. Les organisations policières ne devraient pas lésiner sur les moyens financiers pour équiper les véhicules de police adéquatement. En effet, avec le vieillissement de la population, les réflexes pour plusieurs conducteurs sont moins rapides. Le fait d'être plus visible et plus audible augmente la distance de perception et nous aide, je crois humblement, à mieux nous frayer un chemin dans la circulation. Reste que certains conducteurs n'ont plus les réflexes pour conduire une automobile et conduisent tout de même. Pour avoir été proche d'un médecin, ce dernier était conscient que sa profession le pousse à "dénoncer" ce genre de patient, mais ils se gardent souvent une réserve pour ne pas perdre la fameuse et si primordiale confiance envers leur patient.... J'ai hâte que tous les professionnels jouent leur rôle avec le souci du détail... Je divague un peu, mais je me permets de refléter ce que la conduite en générale représente dans mon milieu de travail! »

Les extraits de commentaires ci-dessus identifient clairement un besoin de formation et de sensibilisation du public sur les manœuvres à effectuer en présence d'un véhicule d'urgence pour céder le passage. Des efforts récents ont été déployés quant à l'importance du corridor de sécurité pour les travailleurs œuvrant sur le réseau routier. Il en est de même pour les manœuvres à effectuer lorsqu'un véhicule d'urgence requiert notre attention et nos actions.

4.5.1.2.4 Organisations et Collègues de travail

Au sein de ce regroupement thématique, on distingue clairement trois catégories de commentaires. La première catégorie concerne les taquineries et railleries de collègues s'il s'agit d'un accident mineur avec principalement des dégâts matériels (ex. miroir accroché, tôle froissée, etc.).

- « Sujet de blague si ce n'est pas grave. »

La seconde porte sur le soutien des collègues lors d'un accident grave, tant au niveau de la compréhension des contextes qui ont pu mener à celui-ci qu'au niveau du soutien requis par le collègue pour se sortir des impacts physiques et psychologiques reliés à l'accident.

- « Les personnes jugent, mais lorsqu'ils connaissent les faits, ils trouvent cela dommage »
- « Je suis présentement à l'ENPQ, donc être impliqué dans une collision avec un véhicule de l'école est assez mal vu. »

La troisième catégorie contient les commentaires qui dénotent des messages contradictoires des organisations quant au soutien offert suite à un accident. On dénote principalement soit du soutien ou des décisions rapides quant à juger que le policier devait être responsable de l'accident sans trop tenter de comprendre réellement ce qui s'est passé. Un tissu social fort et empathique ressort des commentaires associés aux accidents sévères. Les policiers y expriment leurs compréhensions face aux réalités vécues par leurs collègues et que cela aurait pu aussi leur arriver. Les taquineries associées aux accidents mineurs semblent être utilisées comme un moyen de dédramatiser certaines situations de travail entre collègues.

- « Plutôt à la rigolade, exemple : "bon tu ne conduiras plus pour une semaine et on t'envoie en formation". Par contre je crois que c'est une attitude nécessaire pour s'enlever de la pression entre nous parce que la tendance juridique en ce moment pèse très lourd sur notre volonté de faire de la conduire d'urgence; situation la plus risquée pour le risque de collision selon moi. Malheureusement, la tendance voulant qu'un citoyen est jugé au pénal (CSR) pour une infraction, et que la police soit jugée au criminel (C.cr.) pour la même infraction est la tendance actuelle, avec jugement de culpabilité. Donc une collision est en finalité une situation extrêmement stressante et non souhaitée. »

4.5.1.2.5 Déontologie policière et sanctions

Parmi les commentaires recueillis, 51 abordent les volets associés aux sanctions, à la déontologie policière ainsi qu'aux procédures mises en place à la suite d'un accident. Les répondants dénotent un sentiment d'injustice par rapport aux conséquences encourues face aux autres conducteurs tout en étant pleinement conscients de leurs rôles et responsabilités accrues face à la sécurité du public.

- « un grave problème en déontologie policière et une incompréhension par ceux-ci. Devient de la discipline par la suite. »
- « peu importe les circonstances, les policiers seront enquêtés et amenés en discipline. Les conséquences sont beaucoup trop exagérées puisque ce n'est pas basé sur les conséquences et circonstances, mais simplement parce qu'il y a eu impact. Ex. : citoyen ayant un accident au travail = aucunes conséquences ou constats policiers ayant un accident = discipline, suspension (perte de salaire) et cela dans le cas où il n'y a pas de blessé. sinon accusations criminelles s'ajoutent. Il peut également y avoir la déontologie qui s'ajoute à cela. À (nom de la ville retiré) = pas de blessé, pas de plainte du citoyen, citoyen mentionne qu'aucun des deux n'a pu voir l'autre à cause de la circulation = discipline (situation vécue). »

Les commentaires mentionnent surtout le stress ajouté lors de la conduite par les éventuelles retombées qu'un accident engendrerait quand le policier a à se rendre sur les lieux d'une

urgence avec sirènes et gyrophares, et l'anxiété associée à l'attente de la décision qui sera prise suite à un tel évènement, même si le policier et ses collègues savent que le policier n'a rien à se reprocher. Bien que les récentes jurisprudences et les poursuites actuelles menées contre certains policiers engendrent par elles-mêmes de la sensibilisation face à la conduite d'urgence, on dénote plus un climat de crainte que de prévention réelle dans les commentaires.

- « Nous sommes toujours responsables. Ils essaient (les bosses) par tous les moyens de nous faire sentir coupable. Je me sens stressé dès que je conduis. Je me sens pas appuyé par mon service de police. »
- « Je n'ai encore eu aucun accident au travail, mais la réaction serait assurément de s'inquiéter d'une suspension de salaire complètement injustifié. Il est malheureusement rendu norme de suspendre sans salaire des agents pour une collision lors de l'exercice de ses fonctions. Les conséquences sont souvent le triple d'un constat de conduite dangereuse qui serait remis à un contrevenant. Alors que nos évènements on toujours des facteurs atténuants. Bref, le traitement actuel des accidents en milieu de travail impose un stress indus et applique des conséquences complètement hors de proportion comme si tout était normal. Nous entendons souvent l'excuse qu'il n'y a rien à faire, car il s'agit de déontologie, mais il y a assurément des mesures qui doivent être prise. »
- « Avec les récentes jurisprudences, je considère que nous sommes TOUS sensibilisés sur le fait que si nous avons un accident, nous allons perdre minimum 9 jours de travail en déonto et risquons même de faire de la prison pour un ACCIDENT. De plus, nous sommes sensibilisés sur le fait que PEU IMPORTE la cause (météo, état de la chaussée, autres usagers de la route) ce sera toujours en premier lieu NOTRE faute. »
- « Par contre, il existe une grande crainte des policiers face aux possibles conséquences des accidents, car la déontologie policière semble condamner systématiquement tout accident sans tenir compte des circonstances relatives à la collision spécifiquement. En analysant plusieurs décisions, il semble clair dans la tête du commissaire que dès qu'il y a collision avec un véhicule de patrouille, le policier est automatiquement en faute, car il ne s'est pas assuré de l'absence de danger et qu'il était visible. Et ce, même si le code de sécurité routière donne spécifiquement aux policiers certains pouvoirs concernant la conduite automobile et oblige également le citoyen à respecter certaines règlements. »
- « Le policier sera toujours blâmé (déontologie.discipline,...) même si s'avère que l'accident est purement accidentel et que le policier n'y est pour rien. »
- « Très négatif à cause de la déontologie. Nous recevons souvent une plus grande sentence qu'un citoyen pour une infraction moindre. »

4.5.1.2.6 Contexte et réalités du travail

Plusieurs commentaires portent sur le travail réel de patrouilleur, c'est-à-dire que la conduite occupe une place prépondérante au sein du métier de policier. On dénote dans certains commentaires une certaine fatalité face à la survenue des collisions et accidents au travail, surtout en ce qui a trait aux collisions mineures où seulement des biens matériels sont endommagés. Il importe de préciser ici que l'on ne tente pas de justifier de quelconque façon

les collisions, mais bien de mieux comprendre pourquoi leurs survenues semblent peut-être plus fréquentes que dans d'autres corps de métier ou la population en générale.

- « Les policiers perçoivent l'implication d'une autopatrouille dans une collision routière comme étant malheureux, mais faisant partie des dangers et risques du métier. Étant sur la route 24 heures sur 24, il existe évidemment plus de risque de collision que d'autre corps de métier. »
- « Elle est perçue comme faisant partie du travail. »
- « Totalement neutre. Il est normal d'avoir des accidents étant donné le nombre d'heure passé sur la route au travers d'autre véhicule. A noter que bien souvent les accidents sont causés par les citoyens qui ne portent pas assez attention à ce qui se passe autour d'eux ou dû à plusieurs distractions diverses. »
- « On est sur la route 24/7, 365 jours par année, ça peut arriver. »
- « Étant que je travaille à (ville retirée) dans une circulation dense et quartier résidentiel le plupart du temps les collisions sont mineures étant que nous sommes la plupart du temps à basse vitesse. Donc les collisions sont perçues généralement comme des anecdotes sans conséquences autre que se faire taquiner par les collègues. »
- « Étant toujours sur la route en toutes conditions, les accidents sont une des conséquences possibles. »
- « ... Les collisions matérielles sont vues comme une conséquence normale d'une conduite d'une autopatrouille à temps plein.... »

4.5.1.2.7 Formations, sensibilisation et soutien organisationnel

Le dernier regroupement thématique contenu dans les commentaires porte sur les formations et les campagnes de sensibilisation effectuées au sein des services de police face à la conduite d'un véhicule.

- « ...Une procédure disciplinaire pouvait s'appliquer. Au (nom du service de police retiré), les agents sont sensibilisés suite à des jugements de la cour du risque de poursuite criminelle advenant un accident sur un appel d'urgence... »
- « perception partagée : certains ont une perception négative : dérision par collègues certains tentent de comprendre les circonstances à des fins pédagogiques et de support »
- « L'implication de mon organisation lors d'un accident impliquant un policier est très bien suivie. Déplacement des officiers sur les lieux et par la suite rencontre avec un formateur de conduite avec l'impliqué de l'accident. Bonne perception des confrères de travail après l'accident. »
- « Bonne sensibilisation tant de la part patronale que syndicale des risques (discipline, déontologie...) advenant une collision avec un véhicule patrouille. Plus d'efforts dans les

dernières années au niveau de la formation en conduite automobile et ouverture pour formation en conduite d'urgence. J'ai passé les 2 dernières années aux enquêtes stupéfiants et nous avons beaucoup de filature, tout le monde devait avoir la formation en surveillance physique de l'ENPQ et le message de la direction était très clair à ce niveau pas de risque pour ce genre de dossier. »

- « trop enligné vers la réprimande plutôt que l'éducation »

Certains évoquent un « cours de la honte » suite à plusieurs collisions mineures ou à une collision majeure. Cette appellation rappelle les citations précédentes tentant à diminuer la lourdeur du contexte de certains événements entre les policiers en utilisant l'humour et les taquineries.

Dans l'ensemble, la majorité des commentaires des policiers porte sur les conséquences graves pour le conducteur (physique et psychologique) suite à un accident important, mais surtout, des répercussions importantes que ceux-ci peuvent avoir sur la carrière du policier si des actions disciplinaires sont prises par l'organisation ou un suivi en déontologie (ex. : cessation de salaire, poursuite au criminel).

- « Pris très au sérieux. Analyse et suivi effectué (rencontre avec supérieur ou moniteur de conduite, cours de perfectionnement, etc). Beaucoup plus que quand j'ai commencé mon métier il y a 20 ans... »

De plus, on constate que les policiers identifient trois points de vue très différents tels qu'illustrés dans certaines des citations ci-dessus et dans les trois extraits suivants :

- « Vision du milieu policier : Honte, rigolage, support »
- « Vision de la direction : Ciblé comme policier avec conduite problématique »
- « Vision des citoyens : Policier son dangereux et conduise mal... »

Cette trichotomie divergente des perceptions face à un accident soulève des défis auxquels les organisations policières doivent porter une attention particulière afin de permettre le développement d'une culture de sécurité routière solide et viable à long terme en plus d'éviter une certaine forme d'ostracisation envers les conducteurs de toutes provenances lors d'un accident.

4.5.1.3 La population générale

Dans l'analyse des commentaires des répondants de la population générale, ce sont seulement trois des sept regroupements thématiques qui sont évoqués.

4.5.1.3.1 Habiletés, tempéraments et expérience de conduite

Les commentaires classifiés dans ce regroupement thématique portent principalement sur des éléments externes à la performance même de l'individu. Par exemple, on mentionne à plusieurs reprises les distractions, l'inattention et la conduite avec capacités affaiblies comme des

facteurs de risque aux accidents. Comparativement aux policiers, les compétences du conducteur ou sa témérité ne sont pas remises en question.

- « Elle n'est pas mal perçue. Dans mon milieu familial être impliqué dans une collision routière est une malchance, une erreur de parcours. Il n'y a aucun jugement de valeur relative à une collision. Il y a tellement de facteurs qui peuvent être impliqués dans un accident (les conditions météorologiques, une erreur d'inattention, un mauvais comportement d'un autre conducteur, les facultés affaiblies etc...) Notre famille est soudée serrée et tout ce qui nous importe est notre bien-être et nous appliquons tous le même principe : la prudence au volant. »

4.5.1.3.2 Conséquences de l'accident (déontologie policière et sanctions)

La population générale aborde principalement les conséquences d'un accident en termes de conséquences physiques (ex. : blessures, décès), psychologiques (ex. : triste), et surtout les conséquences monétaires (ex. : coût de réparation de la voiture et assurances). En comparaison avec les policiers, on ne fait aucunement mention des conséquences législatives associées aux accidents telles que rapportées dans les volets de déontologie policière.

4.5.1.3.3 Formations, sensibilisation et soutien familial (organisationnel)

Un fait marquant dans les commentaires de la population générale consiste en l'absence de dialogue par rapport aux accidents de la route dans les familles, ce qui détonne grandement du milieu policier.

- « Peu de discussion »
- « Nous n'en discutons pas »
- « On en parle pas »

Les trois citations ci-dessus montrent qu'un mutisme semble être présent chez les gens questionnés quant à la sécurité routière et les conséquences qu'un accident aurait sur leur famille.

En résumé, l'analyse des commentaires recueillis dans cette étude permet de mettre en lumière sept grands regroupements thématiques associés à la conduite d'un véhicule par les policiers dans le cadre de leur travail de patrouilleur. De plus, comme suggéré dans les hypothèses de cette étude, on observe que les policiers en fonction perçoivent la conduite comme une source de risque potentiel à leur sécurité auquel ils ont à faire face. Ceci s'explique par une exposition à divers contextes et événements en conduite au cours du travail et par l'expérience cumulée au fil du temps en tant que policier. On ne peut malheureusement tirer beaucoup d'informations supplémentaires des aspirants policiers sur ce volet étant donné leur faible taux de réponse à cette question.

5. DISCUSSION

5.1 Modèle de Ajzen

Pour l'ensemble des composantes du modèle d'Ajzen (Ajzen, 1985), on observe principalement des effets de sexe et de groupe. Aucune des interactions évaluées entre le groupe et le sexe n'est significative. En ce qui a trait à l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu, les résultats montrent que les femmes, sans égard au groupe, ont une attitude et un contrôle perçu plus sécuritaires que les hommes face aux situations de conduite présentées. Le tout confirme en partie l'hypothèse de recherche 2.3 de cette étude en plus de correspondre aux résultats normalement observés dans la littérature scientifique en sécurité routière (Bernier, P.-M., Burle, Vidal, Hasbroucq et Blouin, 2009).

En ce qui a trait aux différences entre les groupes évalués, contrairement à l'hypothèse de recherche 1, les policiers avec plus de 5 ans d'expérience montrent des scores pour l'attitude, la norme subjective et le contrôle perçu moins sécuritaires que ceux des conducteurs de plus de 36 ans de la population générale.

On observe aussi que les deux groupes de policiers en fonction diffèrent entre eux pour la composante d'attitude; les plus expérimentés ont un score moyen d'attitude considéré comme moins sécuritaire que celui de leurs collègues moins expérimentés. Un effet similaire est observé entre les groupes de la population générale; les conducteurs de plus de 36 ans ont en moyenne des scores d'attitudes plus élevés que ceux des conducteurs plus jeunes. Ces résultats sont aussi à l'encontre de l'hypothèse 2.1 pour laquelle il était stipulé qu'une plus grande expérience de conduite devrait atténuer les attitudes considérées comme non sécuritaires derrière le volant.

Contrairement à l'hypothèse 2.2 qui stipulait que les différences observées entre les composantes seraient atténuées par l'appartenance aux groupes policiers, les résultats obtenus montrent que les différences observées entre les groupes de policiers et les groupes de la population générale ne diffèrent pas.

Le sexe ne semble pas influencer les intentions des conducteurs, mais montre un effet significatif sur les comportements, les femmes ayant en moyenne des scores autorapportés considérés comme plus sécuritaires que ceux des hommes. Le tout concorde avec les résultats pour les composantes d'attitude et de contrôle perçu et est en accord avec les résultats typiquement obtenus avec le modèle d'Ajzen (1985). En ce qui a trait aux intentions et aux comportements de conduite, il n'y a qu'entre les policiers de plus de 5 ans d'expérience que l'on observe des différences significatives avec les conducteurs de plus de 36 ans de la population générale. Cette différence entre les deux groupes pourrait s'expliquer par la différence d'âge entre ceux-ci, les policiers plus expérimentés étant quand même en moyenne un peu plus jeunes que le groupe de répondants de la population générale (Tableau 1).

Il est reconnu qu'il existe une association entre le risque perçu et le contrôle perçu. Des études ont montré que lorsque les conducteurs perçoivent qu'ils ont le contrôle sur certains contextes, ils perçoivent généralement moins de risques pour ceux-ci (Weyman et Kelly, 1999). Bien qu'il soit reconnu que plusieurs conducteurs se considèrent comme au-dessus de la moyenne des

conducteurs, ce biais de positivisme semble aussi être transféré sur la perception que les conducteurs ont de ne pas se percevoir comme à risque d'être impliqué dans une collision (Svenson, Fischhoff et MacGregor, 1985). C'est peut-être ce qui explique la différence observée entre les conducteurs de plus de 36 ans de la population générale et les policiers plus expérimentés. Étant plus familiers avec le contexte de leur travail et les risques qui lui sont associés lorsqu'ils conduisent, ces derniers ayant construit au fil du temps une expérience propre à la conduite au travail, ils perçoivent un meilleur contrôle de la situation et ainsi, un risque moindre pour certains comportements de conduite.

Les résultats associés aux différenciateurs sémantiques ne montrent pas les mêmes effets que les composantes du modèle d'Ajzen. On observe chez les plus jeunes conducteurs des scores d'autoperception plus élevés que les plus expérimentés quant à leur propre conduite, et ce, nonobstant l'appartenance policière. On observe aussi que les femmes perçoivent l'autre conducteur comme plus sécuritaire comparativement aux hommes qui évaluent l'autre conducteur moins positivement.

Dans une étude effectuée auprès de 54 policiers britanniques (Dorn et Brown, 2003), les réponses obtenues suite à des entrevues semi-dirigées suggèrent que, comme dans les résultats de la présente étude, les policiers ne se considèrent pas comme des superhéros de la conduite par rapport à la population générale, mais bien comme un groupe de conducteurs à un point bas de leur topographie culturelle associée à la sécurité routière (« low point in their cultural topography of risk »). Ainsi, les policiers sont conscients qu'ils sont à risque d'être impliqués dans une collision de la route (« topography of risk »), mais ils déploient aussi les moyens et les comportements nécessaires pour éviter le plus possible de l'être (« low point »). Comme répertorié dans les commentaires des répondants de la présente étude, les policiers mentionnent être conscients des risques associés à leurs fonctions de travail, et qu'ils ont aussi à lutter contre les risques encourus par d'autres usagers de la route. Les réponses associées au contrôle interne montrent que les groupes policiers ne diffèrent pas de la population générale, et que c'est toutefois au niveau du contrôle externe qu'on observe une différence entre ceux-ci. Les conducteurs de la population générale attribuent plus la cause des collisions à des raisons externes que les groupes policiers. On s'éloigne donc ainsi du modèle traditionnel de prises de risques et d'erreurs humaines qui mettent l'accent sur l'ignorance ou l'omission volontaire du code de la sécurité routière, la sous-estimation du risque présent ou futur et le sentiment que « cela ne m'arrivera pas » (« it won't happen to me »). Les risques associés à la conduite de patrouille semblent très bien perçus par les policiers et les aspirants comme faisant partie intégrante de leur travail et les policiers n'allouent pas la cause des collisions à des lieux de contrôle externe comme le fait la population générale. Les formations plus avancées en sécurité routière en comparaison avec la population générale et leurs expériences sur le terrain semblent rendre plus « normale » différentes situations de conduite.

5.2 Port de la ceinture de sécurité

Dans l'ensemble, on observe que les aspirants policiers ont une propension moins grande à porter la ceinture de sécurité que les policiers ayant participé au questionnaire. On observe aussi que les policiers cumulant plus d'années d'expérience ont une propension plus élevée à porter la ceinture de sécurité, et ce, dans tous les contextes de conduite, patrouille et urgence, et moment de la journée évalués (jour, soir, et nuit). Ces nombres sont aussi moindres en comparaison avec la population générale.

Bien qu'une diminution de la propension à porter la ceinture soit observable chez tous les groupes avec l'avancement dans la journée, on observe aussi une augmentation des répondants qui mentionnent que la période tardive de conduite (nuit 12PM – 7AM) ne s'applique pas à eux. Par exemple, chez les policiers, c'est 13,7 % des répondants qui rapportent que cette période est non applicable pour eux (vs 4,2 % et 7,1 % pour la conduite de jour et de soir, respectivement).

Une étude menée auprès de policiers américains en Iowa montre un effet similaire aux résultats de la présente étude, les policiers ayant plus d'expérience rapportant plus fréquemment porter leurs ceintures (moins de 6 ans = 72 %; 6 à 15 ans = 78 %; 16 à 20 ans = 89 %; plus de 20 ans = 87 %)(NIOSH, 2014). De plus, les officiers américains travaillant la nuit (76 %) étaient nettement moins susceptibles de déclarer qu'ils portaient leur ceinture de sécurité tout le temps que les officiers qui travaillaient le jour (84 %). La plupart des policiers de l'Iowa ont retiré leur ceinture de sécurité lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux, mais avant que le véhicule ne soit complètement immobilisé (47 %), suivis de à leur arrivée sur les lieux et que le véhicule est immobilisé (29 %) (NIOSH, 2014). Les policiers étaient aussi plus susceptibles de porter la ceinture de sécurité dans une poursuite à grande vitesse (96 %).

Pour fin de comparaison, les résultats présentés ci-dessous proviennent d'un sondage effectué auprès de 1 127 policiers du *Peel Regional Police* dont 74% s'identifiaient comme policiers en uniformes (« uniform officers »)(2010 *Safe Driving and Seatbelt Usage survey*) (Peel Regional Police, 2010). Il n'est toutefois pas possible de comparer les réponses par groupes puisque les rapports publiés du *Peel Regional Police* n'indiquent pas les réponses par expérience des policiers. On sait toutefois que l'échantillon ontarien est composé à 23,8% de policiers de 0 à 5 ans d'expérience, 42,8 % ont entre 5 et 20 ans, et 33,4 % ont plus de 20 ans d'expérience.

Tout comme dans la présente étude, les résultats ontariens montrent qu'avec l'avancement dans la journée, le nombre de policiers rapportant toujours porter leurs ceintures de sécurité lors de la conduite de patrouille diminue (jour : 68,4 %, soir : 68,2 %, nuit : 57,9 %). Tout comme chez nos policiers et aspirants, ils sont aussi plus nombreux à mentionner que les périodes tardives de travail ne s'appliquent pas à eux. La fréquence du port de la ceinture rapportée lors de la conduite d'urgence ne peut toutefois être comparée, car cette dernière n'était pas sondée chez les policiers ontariens. Il importe de rappeler que les résultats ontariens ont été publiés en 2010 et que certaines mesures organisationnelles ou des changements de culture au travail pourraient avoir eu lieu depuis ce temps.

En ce qui a trait aux raisons pour lesquelles les collègues policiers et aspirants ne porteraient pas leurs ceintures, les groupes policiers québécois croient à un plus haut pourcentage que leurs collègues pourraient ne pas s'attacher à cause que la ceinture est trop restreignante comparativement aux policiers du *Peel Regional Police*. Ces derniers sont en accord avec cet énoncé à 38,1 % alors que les groupes policiers québécois le sont entre 55 % et 60 %. Les groupes policiers québécois sont aussi plus en accord avec le fait que l'inconfort associé à la ceinture peut-être une raison de non-port de celle-ci par rapport aux homologues ontariens (aspirants : 49,5 %, 0-5 ans : 45,1 %, > 5 ans : 41,4 % vs Peel : 30,1 %). La nécessité de sortir rapidement du véhicule obtient aussi un plus fort taux d'approbation chez les groupes policiers québécois qu'ontariens (aspirants : 70,7 %, 0-5 ans : 69,3 %, > 5 ans : 68,0 % vs Peel : 55,4 %).

En ce qui a trait à la crainte de rester coincé dans le véhicule (aspirants : 14,3 %, 0-5 ans : 13,4 %, > 5 ans : 20,4 % vs Peel : 14,2 %), les courtes distances à parcourir (aspirants : 30,3 %, 0-5 ans : 32,4 %, > 5 ans : 31,9 % vs Peel : 34,2 %), que les équipements portés au corps restent coincés (aspirants : 60,1 %, 0-5 ans : 60,5 %, > 5 ans : 60,3 % vs Peel : 54,7 %) et le manque de sensibilisation (aspirants : 13,1 %, 0-5 ans : 15,9 %, > 5 ans : 20,8 % vs Peel : 12,8 %), les opinions des groupes policiers des deux provinces se rejoignent plus que pour les trois premiers énoncés.

Actuellement, certaines initiatives sont à revoir le placement des différents équipements sur le policier afin de permettre une meilleure répartition des charges et permettre un désencombrement de la ceinture à la taille⁷. On ne sait toutefois pas si des changements au niveau de la veste et des équipements influencent le port de la ceinture et/ou les perceptions face aux risques de rester coincé avec celle-ci. D'autres études seront à effectuer.

5.3 Méthodes pour promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite d'un véhicule au travail

Pour ce qui est des moyens pouvant être mis en place afin de promouvoir la conduite sécuritaire ainsi que le port de la ceinture de sécurité au travail, les groupes policiers québécois sont moins nombreux que leurs homologues ontariens à être en accord avec la supervision et l'application des politiques (aspirants : 50,6 %, 0-5 ans : 45,6 %, > 5 ans : 55,1 % vs Peel : 63,8 %). La population générale présente le plus grand appui face à une telle méthode (74,8 et 76,4 %).

Les groupes policiers québécois montrent un appui moins fort envers les bulletins d'informations papier ou courriel que les policiers ontariens (aspirants : 45,6 %, 0-5 ans : 48,0 %, > 5 ans : 47,9 % vs Peel : 59,7 %) alors qu'ils sont légèrement plus nombreux à appuyer les vidéos de formations comme moyen de promotion de la sécurité (aspirants : 62,8 %, 0-5 ans : 63,1 %, > 5 ans : 62,4 % vs Peel : 58,5 %).

On observe une différence marquée en ce qui a trait à l'accord face aux actions disciplinaires pour promouvoir la sécurité et le port de la ceinture. Alors que les groupes policiers québécois sont faiblement en accord avec une telle méthode (aspirants : 13,9 %, 0-5 ans : 20,4 %, > 5 ans : 25,0 %), les policiers de Peel appuient une telle méthode à 52,8 %, se rapprochant ainsi de la population générale de la présente étude (< 36 ans : 55,3 % et ≥ 36 ans : 67,3 %). Il s'agit ici peut-être d'un rapport socioculturel différent quant à la culture policière entre les deux provinces qu'ils seraient intéressants d'évaluer.

Pour la formation de conduite avancée, on observe que les groupes policiers québécois sont beaucoup plus en faveur à une telle méthode que les policiers ontariens (aspirants : 83,5 %, 0-5 ans : 74,8 %, > 5 ans : 80,2 % vs Peel : 52,6 %). Il importe de noter que la conduite avancée et les réponses obtenues entre les véhicules pour effectuer la formation vs les véhicules utilisés dans le cadre du travail soulèvent un défi important quant au transfert des apprentissages. La spécificité de la pratique sur certains types de véhicules représente un défi réel en considérant les résultats de la présente étude. En comparaison avec les aspirants qui apprennent la

⁷ <https://www.uwec.edu/news/news/uw-eau-claire-research-leads-to-equipment-change-for-police-officers-3294/>

conduite d'urgence principalement sur les modèles Ford Crown Victoria, les policiers en fonction conduisent des modèles différents et cela peut requérir une période d'adaptation de la conduite lors de l'arrivée dans un nouveau service de police. Le tout amène un défi grandissant dans la formation initiale et la formation continue puisque les différents services de police au Québec ont des flottes de véhicules variées et qu'une grande composante d'apprentissage pour les contextes de conduite d'urgence consiste en la compréhension de la réponse du véhicule à des manœuvres spécifiques et spécialisées (Chouinard et Lecuyer, 2011; Katila, Keskinen et Hatakka, 1996; Katila, Keskinen, Hatakka et Laapotti, 2004). Par exemple, une étude menée aux États-Unis a montré que les véhicules équipés d'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC : *electronic stability control*) ne répondent pas de la même façon à une même manœuvre et que le tout peut grandement impacter la dynamique du véhicule (Burlison, Covelli, Westerberg et Brady, 2015). De plus, les interfaces et le positionnement véhiculaire des différents appareils peuvent varier dans une même flotte et amener des défis d'interfaces hommes-machines (Kun, Wachtel, Miller et Lavallière, 2015; Vincent et Thibault, 2013) en plus d'engendrer un coût cognitif plus élevé lors de la conduite si l'utilisation d'un modèle différent qu'à l'habitude est requise.

Pour la mise à jour des directives, les répondants des deux provinces montrent des taux d'accord similaires avec une telle méthode de prévention (aspirants : 45,6 %, 0-5 ans : 37,9 %, > 5 ans : 46,0 % vs Peel : 44,0 %). C'est l'application du code de la sécurité routière au même titre que les autres conducteurs qui montre le plus bas taux d'accord chez les policiers ontariens (31,4 %), les groupes policiers québécois montrant des taux similaires à ceux observés pour les méthodes disciplinaires (aspirants : 17,7 %, 0-5 ans : 23,3 %, > 5 ans : 19,0 %).

Pour l'ensemble des méthodes présentées ci-dessus afin de promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite au travail, on observe clairement que pour les aspirants et les policiers québécois, ce sont les mesures préventives et de formations continues qui sont les plus acceptées (ex. : conduite avancée, sensibilisation papier ou vidéos) alors que pour la population générale, les mesures coercitives (ex. : contrôle policier) sont plus acceptées comme mesures de sécurité routière. On peut émettre l'hypothèse que les aspirants et les policiers préfèrent recevoir des outils et des moyens afin d'améliorer leurs bilans routiers de façon intrinsèque alors que la population générale transfère une partie de cette sécurité à un contrôle extrinsèque (contrôle policier). En comparaison avec les résultats provenant du *Peel Regional Police*, on voit aussi que des différences régionales existent quant aux méthodes avec lesquelles les travailleurs sont en accord et que des campagnes et outils développés à l'extérieur du Québec ne trouveraient peut-être pas appui auprès des aspirants et policiers. De plus, puisque les résultats du *Peel Regional Police* datent de 2010, il se pourrait que certaines plateformes ou voies de communication fussent moins développées au sein des organisations il y a de cela près de 10 ans (ex. : vidéos de formation).

On observe aussi que les aspirants et policiers sont au fait des politiques dans le cadre de leur travail. Toutefois, les questions et les réponses actuelles qui y sont associées ne permettent pas d'identifier quelle est la nature des dites politiques, et si les répondants se souviennent de celles-ci de façon adéquate.

5.4 Perceptions face à la conduite : point de vue du conducteur et du milieu

La manière dont les faits sont présentés peut grandement influencer l'interprétation de l'évènement par les lecteurs et les observateurs externes et les actions entreprises en conséquence. L'analyse des accidents en est un excellent exemple. Les résultats de l'étude ont montré que, lorsque le mot "bête" (beast) était utilisé pour décrire un crime, les solutions proposées étaient beaucoup plus susceptibles de reposer sur l'application de la loi, tandis que lorsque le mot "virus" était utilisé pour décrire un crime, les solutions proposées devenaient beaucoup plus sociales, basées sur une réforme préventive (Thibodeau et Boroditsky, 2011). Si l'emphase est mise sur les conducteurs, on tend à omettre l'infrastructure routière et le contexte. L'accent mis sur l'erreur humaine dans le monde de l'analyse des accidents s'est intensifié au cours des dernières décennies en raison de recherches axées sur l'erreur humaine, telles que celles de Stanton et Glendon (1996) sur les attitudes individuelles face à la prise de risque. Cela a amené les acteurs de l'analyse des accidents à consacrer un temps disproportionné aux problèmes humains et à les considérer comme la cause principale des accidents. Un autre facteur déterminant dans le choix de cette trajectoire par l'industrie pour l'analyse des accidents est le travail de Heinrich (1931), qui a déclaré que 88 % des accidents étaient dus à une erreur humaine. C'est à ces travaux que l'on réfère lorsqu'on identifie qu'en sécurité routière, 90 % des collisions sont de causes humaines. Les résultats de cette étude suggèrent fortement que, indépendamment des faits sous-jacents, le langage et la structure d'un rapport d'accident peuvent avoir un impact significatif sur les résultats d'une analyse d'accident. Cela a des implications importantes pour toute organisation cherchant à instaurer une culture « juste ». Le processus d'accident est un élément essentiel dans l'établissement et le maintien d'une culture d'apprentissage au sein d'une organisation. Les leçons tirées des accidents, particulièrement lourdes de conséquences, influencent souvent la stratégie de sécurité routière future d'une organisation. Les facilitateurs d'analyses d'accidents doivent accepter que la manière dont ils racontent l'histoire dans leurs rapports ait de graves conséquences pour les personnes impliquées et la capacité future de l'organisation à apprendre de ces événements passés. Généralement présenté dans un format de titre pour rester précis et simple, l'accident concerne davantage l'individu que les problèmes de système qui l'ont provoqué en raison de la manière dont nous décrivons l'évènement. Ainsi, la direction prise par les médias à différents événements teinte d'ores et déjà l'opinion publique face à une situation donnée (Thibodeau et Boroditsky, 2011). Bien que des rapports indépendants fassent un état des lieux plus adéquat et impartial par la suite, les premières impressions laissent une trace aux yeux du public sur les éléments entourant une collision et des jugements peuvent déjà être portés sur les personnes impliquées dans celle-ci, peu importe leurs degrés de responsabilité. Cette histoire est souvent jonchée de données contre-factuelles soulignant ce que les opérateurs auraient pu ou dû faire. Cependant, dire ce que les gens auraient pu faire pour empêcher un résultat spécifique n'explique pas pourquoi ils ont fait ce qu'ils ont fait au moment même de la collision (Thoroman, Goode et Salmon, 2018).

Les réflexions et commentaires soulevés par les policiers dans la présente recherche soulèvent un point critique en sécurité publique. Il est compréhensible que pour la population générale, une collision de la route impliquant des premiers répondants soit inacceptable, bien que cette même population demande à ceux-ci de conduire en urgence afin de répondre à leurs appels. Par exemple, certains rapportent le renvoi immédiat d'un conducteur s'il excède la vitesse affichée (Slack et Bates, 2010). Cette réflexion a aussi été soulevée par Monsieur Pierre Veilleux, président de l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, sur la

conduite d'urgence avec les véhicules semi-banalés et semi-identifiés suite à différents évènements survenus au Québec dans les dernières années (Veilleux, 2016) :

- « Je crois qu'un débat de société qui concerne l'ensemble des services d'urgence est absolument nécessaire, afin que des balises claires soient instaurées, et ce, afin de rétablir le fragile équilibre entre le devoir d'agir rapidement et la responsabilité criminelle lors d'évènements malheureux.

À défaut, les policiers et les différents intervenants des services d'urgence seront alors justifiés de se poser la question de savoir s'il ne serait pas plus sage de s'interdire la conduite d'urgence avec des véhicules qu'on dit pourtant d'urgence, puisqu'il semble y avoir une volonté d'engager systématiquement leur responsabilité criminelle lors d'accidents. »

Bien que des politiques et recommandations existent en matière de conduite préventive et d'urgence ou de manœuvres à effectuer lors d'interventions avec véhicules, la problématique associée à la conduite d'urgence et aux poursuites réside au fait que des cadres strictes d'interventions requerraient par exemple des limites de vitesse précise à ne pas dépasser en fonction de vitesse et d'environnement. Bien que louable pour le maintien de la sécurité routière des usagers de la route, de telles restrictions finiraient à être connues par les contrevenants et ceux-ci pourraient facilement mettre fin aux interventions policières en excédant lesdites limites ou en sortant du cadre rigide de telles pratiques. C'est pourquoi les politiques de « non poursuite » que certaines agences ont mises en place peuvent être démoralisantes pour leurs troupes. Une fois que l'on sait que la police ne peut pas poursuivre les contrevenants, ils deviennent autonomes. Bien qu'aucune donnée fiable ne permette de penser qu'une politique de non-poursuite augmente le nombre de délinquants qui fuient dans l'environnement routier (Hill, 2002), le sentiment et la conviction qui prévalent parmi les policiers en poste de travail sont que les méchants les exploitent. Une politique générale de non-poursuite éloigne également la base de la hiérarchie, une relation presque toujours dysfonctionnelle au départ. Interdire aux patrouilleurs de se lancer dans des poursuites en toutes circonstances suggère que l'on ne peut pas faire confiance aux policiers pour prendre de bonnes décisions, et qu'ils agiraient toujours de manière irresponsable. Cette réflexion a été soulevée à de nombreuses reprises dans les commentaires des répondants au présent questionnaire. De plus, et comme soulevé par Chan (2003), plusieurs policiers soulèvent le manque de soutien de l'organisation policière lorsque survient un accident et mine ainsi le sentiment de confiance et la perception de soutien qu'ils ont de leurs supérieurs par rapport à leur santé et sécurité.

Salmon et Read (2018) suggèrent que dans une approche multiméthodes de problèmes complexes, il peut être utile d'utiliser plusieurs méthodes d'ergonomie des systèmes pour examiner le même problème. Leurs résultats et ceux de ce projet indiquent qu'il est utile d'appliquer plusieurs méthodes d'ergonomie des systèmes au même problème, dans la mesure où de multiples informations sont développées et que les lacunes d'une approche sont compensées par les autres (ex. : questionnaire à choix de réponse vs questions ouvertes). Il est important de noter que l'analyse démontre que les connaissances acquises sont compatibles et soutiennent le développement d'interventions globales basées sur la pensée systémique. Les résultats montrent qu'une approche ergonomique basée sur de nombreux modèles de systèmes produit un ensemble d'idées diverses, mais complémentaires afin de mieux identifier les pistes d'interventions possibles. Tout un champ de connaissances demeure encore inexploité chez les premiers répondants quant à la sécurité routière.

Bien que des éléments aient été identifiés comme critiques à la sécurité associée au transport, la majorité des interventions actuelles portent sur les véhicules eux-mêmes ou des interventions locales n'ayant pas été évaluées de façon systématique (Krätzig, Groff, Bell et Ford, 2010). De plus, avec l'arrivée de systèmes de sécurité active à la conduite tels que les freinages automatisés pour prévenir les collisions frontales, jusqu'à la voiture dite autonome (Niveau 5), de nombreux changements sont à prévoir quant à l'impact de ces technologies sur la conduite des policiers et des autres conducteurs sur le réseau routier. De plus, on ne sait pas comment de telles technologies vont influencer les comportements de conduite de la population générale face aux véhicules d'urgence (Hancock, P.A. *et al.*, Submitted HF-18-5958 November 16, 2018; Noy, Shinar et Horrey, 2018) et comment la conduite de véhicules d'urgence sera impactée par de telles technologies (Hannoun, Murray-Tuite, Heaslip et Chantem, 2018). Comme rapporté par les policiers sur la conduite des autres usagers de la route (voir sous-section 4.5.1.2.3), bien que les policiers soient formés sur une multitude de manœuvres à effectuer pour prévenir différentes collisions, cela ne les empêche pas d'être frappés par d'autres conducteurs qui n'ont pas reçu les mêmes formations. Ces derniers doivent être mieux éduqués et formés à agir de façon adéquate en présence de véhicules d'urgence. Par exemple, bien que tous les États américains soient dotés du « Move over law », un sondage téléphonique a montré que 71 % des américains sondés n'avaient jamais entendu parler de cette législation (MoveOverAmerica.com, 2015). Il n'existe pas de telles données pour le moment au Québec.

5.5 Formations à la patrouille et à la conduite d'urgence

Malgré l'existence de plusieurs formations offertes lors de la formation initiale et/ou continue (ex. : suivi psychologique postévènement, usage de la force, etc.), il existe très peu de littérature scientifique axée sur l'effet de ces diverses formations. Il en est de même pour la conduite préventive et/ou d'urgence, et ce, chez différents corps de métier de premiers répondants (c.-à-d. policiers, paramédics, pompiers). Aucune modalité d'évaluation indépendante de ces programmes ne semble en place afin de documenter l'efficacité de ceux-ci pour améliorer le bilan routier des premiers répondants (Bui *et al.*, 2018). Dans un sondage réalisé par le NIOSH (2014), les éléments les plus communs de formation mentionnés par les policiers sont rattachés principalement à l'utilisation des armes à feu (90 %) ou l'utilisation de la force (54 % à 61 %). La conduite en poursuite (34 %), les règles générales en conduite (30 %) ou l'opération du véhicule en conduite d'urgence (*Emergency Vehicle Operations Course* (EVOC), 26 %) n'arrivent que très loin derrière. Dans l'étude de Bui *et al.* (2018), les modalités technologiques de suivi de la conduite, comme l'enregistreur de la vitesse et des accélérations/décélérations brusques, sont plus documentées, et aussi montrées comme efficace. Ces modalités d'intervention ont aussi été montrées comme bénéfiques chez de jeunes conducteurs lors du processus d'apprentissage de la conduite (McGehee, Raby, Carney, Lee et Reyes, 2007). Il importe toutefois de spécifier que ces mesures technologiques n'indiquent en rien la compétence de conduite des travailleurs ou ne font suite à aucune intervention directe sur ceux-ci.

Plusieurs défis demeurent par rapport à la conduite chez les premiers répondants puisque divers domaines demeurent encore inexploités. Dans un modèle similaire à Hollnagel (2004), Hsiao *et al.* (2018) rappellent quatre principaux facteurs de risque associés aux véhicules d'urgence : le conducteur, la tâche, le véhicule et l'environnement routier. Des éléments qui demeurent à étudier sont par exemple le transfert des comportements du conducteur de la conduite d'urgence au retour en patrouille régulière, les distractions liées à la conduite d'un

véhicule de secours, les technologies d'aide à la conduite, tant au niveau des premiers répondants que de la population générale face aux véhicules d'urgence.

Un défi qui demeure de taille est la capacité à identifier ce qu'est un bon conducteur et quels sont les facteurs qui prédisposent ce même conducteur à ne pas être impliqué dans une collision. Les résultats de cette étude montrent que la majorité des conducteurs, aspirants, policiers ou la population générale se considèrent en grande partie comme au-dessus de la moyenne des conducteurs, ce qui est mathématiquement impossible si notre échantillon est représentatif de leurs populations respectives. Cette problématique a de nombreuses fois été identifiée dans d'autres populations de conducteurs qui ont fait l'objet de plusieurs études, par exemple des conducteurs vieillissants ou avec des problématiques de santé (Freund *et al.*, 2005; Molnar, Patel, Marshall, Man-Son-Hing et Wilson, 2006). De plus, quels sont les critères afin de déterminer ce qu'est un bon conducteur, est-ce l'absence de collisions dans les dernières années, la performance de conduite dans un parcours donné ? Cette question demeure en suspens pour le moment, mais ouvre toutefois la porte à une série d'opportunités d'évaluation, et de suivis de la conduite automobile dans divers contextes afin de mieux la comprendre et ainsi, mieux cerner les pistes d'interventions possibles chez ces travailleurs.

Premièrement, il importe de mieux connaître l'exposition de ces travailleurs afin de mieux déterminer s'ils représentent réellement un risque accru d'implication dans une collision. Typiquement, l'exposition d'un conducteur ou divers estimés de prévalence du risque sont calculés par le kilométrage parcouru annuellement (Hakamies-Blomqvist, Wilklund et Henriksson, 2005; Langford, Methorst et Hakamies-Blomqvist, 2006). La présente étude nous donne un estimé de ces distances parcourues annuellement par les policiers, mais ne représente qu'un estimé autorapporté du nombre de kilomètres parcourus au travail annuellement. De plus, les réponses ne permettent pas de quantifier les différents contextes de conduite auxquels ils sont exposés et qui pourraient être plus « accidentogènes » comme les intersections, les dépassements ou les manœuvres d'urgence, comparativement à d'autres conducteurs comme les camionneurs qui ne font principalement que de l'autoroute. La différence observée entre les kilométrages parcourus hebdomadairement est en partie explicable par la nature même du métier qui requière de la patrouille et des déplacements sur les lieux des appels. De plus, contrairement aux autres conducteurs, les policiers ne peuvent pas mettre en place des mesures stratégiques, tel que suggéré par le Modèle de Michon (1985), pour maintenir une conduite sécuritaire, car leur travail requiert qu'ils soient disponibles en tout moment et qu'ils ne peuvent ainsi mettre en place de stratégie d'évitement de contexte de conduite plus à risque comme pourrait le faire les conducteurs de la population générale.

Deuxièmement, bien que la présente étude concerne les perceptions et attitudes de façon rétrospective, elle met en évidence les possibilités d'amélioration des compétences cognitives associées à la conduite automobile des policiers. En s'appuyant sur les travaux de Janssen (1979), Michon (1985; 1988) a développé un modèle dit hiérarchique de la conduite (Figure 4). Ce modèle se veut plus descriptif des comportements généraux du conducteur et non pas directement sur la prise de risque. Ce modèle de la conduite est largement utilisé dans les programmes de réadaptation à la conduite afin de déterminer si une personne est encore apte ou non à conduire.

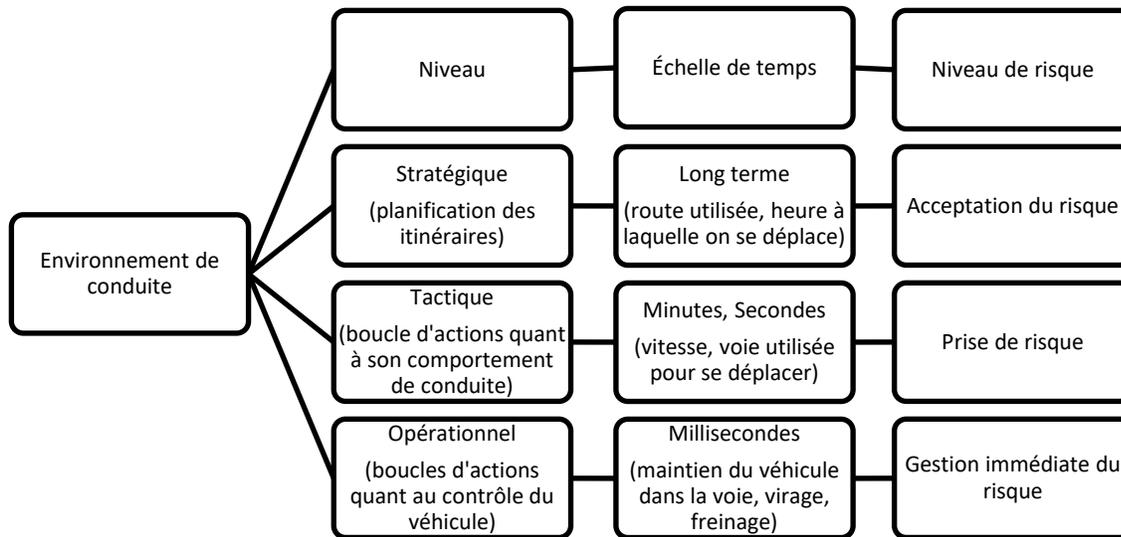


Figure 4. Modèle hiérarchique de Michon (1985; 1988).

La structure dite hiérarchique découle des trois niveaux du modèle : stratégique, tactique et opérationnel. Chacun des niveaux est basé sur une échelle de temps différente lors de la conduite. Les niveaux sont aussi associés à trois niveaux de décisions et d'actions différents.

Le niveau stratégique se définit comme étant la préparation générale au déplacement. Il comprend les buts du déplacement, les routes utilisées, et le rapport coût/bénéfices du choix de la route qui sera empruntée. Ce niveau est influencé par les besoins en transport d'une personne ainsi que ses comportements d'autorégulation. Au niveau tactique, le conducteur manœuvre son véhicule dans l'environnement de conduite immédiat. Malgré que ce niveau soit fortement influencé par la situation actuelle, la plupart des manœuvres qui seront à effectuer découlent en partie des choix faits au niveau stratégique. Par exemple, une personne ne désirant pas tourner à gauche n'empruntera pas un chemin où elle devra effectuer ce type de manœuvre. Le conducteur interagit ici directement avec son environnement comme la signalisation routière, les conditions routières (par exemple, météo, route) et les comportements des autres usagers de la route. C'est à ce niveau que l'on observe le conducteur adapter sa conduite à l'environnement (p. ex. : ralentir lorsqu'il pleut, augmenter la distance de suivi la nuit, la position latérale sur la voie). Les comportements de recherche visuelle font aussi partie de ce niveau, à savoir comment (séquence, durée de fixations) et quand la personne extrait l'information autour d'elle. Le niveau opérationnel repose sur le contrôle immédiat du véhicule comme le changement des vitesses, le contrôle de la vitesse et le maintien de la position latérale. Du point de vue de la recherche visuelle, le niveau opérationnel est relié à la capacité d'une personne de tourner la tête pour vérifier l'angle mort, par exemple.

Actuellement, une grande partie des formations offertes porte sur les compétences de niveau opérationnel telles que la conduite du véhicule et prend très rarement en compte les compétences de niveau tactique et stratégique. Ces deux dernières compétences,

principalement cognitives lors de la prise de décisions en matière de conduite, sont essentielles à la formation des policiers, mais sont toutefois les plus difficiles à concevoir et à offrir. Les stratégies qui modifient la cognition et la motivation qu'un conducteur apporte à la tâche peuvent être abordées en formation. Il existe toute une gamme de cibles possibles afin d'adresser des perceptions mésadaptées spécifiques au contexte policier, comme l'allumage des sirènes et gyrophares pour permettre de respecter les temps de réponse ciblés (Catchpole et McKeown, 2007; Lenne, Triggs, Mulvihill, Regan et Corben, 2008; Neulander et Mountfort, 2018). La majorité des programmes de formation des conducteurs prennent en compte seulement le volet opérationnel de la conduite, et ceux-ci ont souvent pour effet d'augmenter la prise de risque au lieu d'améliorer le bilan routier (Katila *et al.*, 1996; Katila *et al.*, 2004). Il importe que le conducteur puisse apprendre à gérer son propre état émotionnel et cognitif (Krätzig, Foerster, Groff et Ford, 2012; Krätzig *et al.*, 2010). Par exemple, dans une étude réalisée auprès d'aspirants policiers, les résultats montrent qu'au fur et à mesure de la formation, les aspirants se sentent de moins en moins aptes à conduire à une vitesse élevée (Poirier Grenier, 2013). Initialement perçue comme une vision plus critique de la formation qu'ils viennent de recevoir et qu'ils considèrent celle-ci comme insuffisante face aux défis qui les attendent dans le cadre de leurs futures fonctions, on peut percevoir une telle réponse de façon différente en considérant la suggestion émise ci-dessus. En se percevant comme moins aptes à conduire à vitesse élevée (opérationnel), ils peuvent avoir réalisé la complexité d'une telle tâche qui était alors inconnue pour eux en début de formation et aborder la conduite de façon plus sécuritaire (tactique et stratégique). Ces hypothèses restent à démontrer, mais on sait que l'adoption de comportements plus sécuritaires au travail et du port d'équipements de protection individuelle est en grande partie reliée à la perception par les travailleurs de certains dangers (Huang, Ho, Smith et Chen, 2006).

Finalement, bien qu'intéressante afin de comprendre les contextes entourant un accident routier pour mieux les décrire, les enquêtes actuelles ne concentrent les observations que sur les facteurs entourant ceux-ci comme le type de route, la météo et les contextes dans lesquels ils surviennent. Ainsi, une approche différente devrait être préconisée où les gens ayant évité des accidents importants seraient mis à contribution afin de permettre une identification plus complète des éléments menant à une collision, mais plus importants encore, afin de connaître les éléments qui ont permis de l'éviter (Thoroman *et al.*, 2018). Ainsi, la création de banques secondaires d'informations où les quasi-collisions (« near-miss ») seraient répertoriées permettrait l'identification de meilleures variables de contrôle afin de déterminer les facteurs et les actions mises en place influençant à la hausse ou à la baisse l'implication dans des collisions de la route (Guo, Klauer, Hankey et Dingus, 2010; Klauer *et al.*, 2014; Lee, Simons-Morton, Klauer, Ouimet et Dingus, 2011).

5.6 Limites de l'étude

Bien qu'initialement, le devis prévoyait la participation de 432 aspirants policiers à l'ENPQ par l'entremise de 6 cohortes, c'est seulement 116 aspirants qui ont participé à cette recherche. Malgré les relances et l'ajout de cohortes sollicitées supplémentaires en cours de route, cette faible participation dresse tout de même un portrait de cette population jusqu'ici encore non évaluée par rapport à leurs attitudes et perceptions face à la conduite d'un véhicule. Bien que le présent questionnaire fût anonymisé, les aspirants peuvent avoir craint que les réponses à celui-ci puissent influencer leurs embauches à la sortie de l'ENPQ et ont ainsi décidé de ne pas participer. Le tout demeure une hypothèse. En ce qui a trait à la représentation homme/femme,

l'échantillon recueilli comporte un peu plus de femmes que les cohortes fréquentant l'ENPQ (33,6 % vs 29,5 %, respectivement).

Une autre limitation possible du présent projet est le décalage possible entre les réponses des répondants et des non répondants, et ce tant chez les groupes policiers que dans la population générale. Bien que la population questionnée soit relativement similaire en termes d'âge et de ratio de sexe, il demeure impossible de quantifier cette possible différence. On observe toutefois chez les répondants policiers de 0 à 5 ans et de plus de 5 ans d'expérience que les pourcentages de représentativité homme/femme sont très près de la population réelle des policiers en fonction (28,3 % et 27,7 % vs 27,2 %, respectivement).

Il importe de rappeler que les conducteurs considérés ici comme moins expérimentés (aspirants, policiers 0-5 ans d'expérience, population générale < 36 ans) ne sont toutefois pas de jeunes conducteurs, bien que moins âgés que les policiers avec plus de 5 ans d'expérience et les conducteurs de la population générale âgés de 36 ans et plus. Principalement associé à l'accès à la conduite, à une témérité élevée et au manque d'expérience derrière le volant, une grande part du bilan routier est attribuable aux jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans pour des causes toutes autres que celles que l'on observe dans un contexte de travail (ex. : conduite avec les capacités affaiblies) (Brown *et al.*, 2016). Quant au modèle d'Ajzen, il importe de préciser que le modèle utilisé ici tente une prédiction des dits comportements autorapportés en lien avec les composantes du modèle, mais que l'on ne peut garantir un transfert direct vers les comportements réels observés sur la route. Bien que significatives, les différences observées entre les groupes sont tout de même modérées par rapport au continuum évalué de 0 à 5. Puisqu'à notre connaissance, il s'agit de la première étude portant sur l'utilisation de ce modèle pour évaluer les comportements autorapportés chez les policiers derrière le volant, il importe de demeurer prudent sur une tentative d'extrapolation directe de ceux-ci sur les comportements routiers observés au travail. Les présentes observations ouvrent toutefois la porte à une série d'évaluations et d'études plus précises afin de mieux documenter les comportements routiers réels des policiers et d'évaluer si les résultats obtenus par ce questionnaire sont observés sur la route.

6. CONCLUSION

Au moyen d'un questionnaire autoadministré, cette étude visait à documenter les perceptions et attitudes face à la conduite automobile en fonction de l'appartenance à l'un ou l'autre de trois groupes de conducteurs : les aspirants policiers, les policiers en fonction, et la population générale. Les résultats obtenus par questionnaire et l'analyse des commentaires et des événements rapportés par les aspirants et les policiers permettent de jeter un regard nouveau sur la conduite automobile en patrouille et en urgence au Québec. Ainsi, le portrait préliminaire dressé ici indique que ces travailleurs et futurs travailleurs différencieraient, à certains égards, de la population générale et même de leurs collègues d'autres provinces ou pays. Des études plus approfondies des comportements routiers des policiers québécois en situations réelles de travail seraient requises afin de vérifier si les résultats obtenus par questionnaire sont corroborés par des observations terrain. En effet, une meilleure compréhension de la perception des risques par les aspirants et les policiers en fonction aiderait à l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de prévention des accidents routiers au travail, de formations et de politiques destinés spécifiquement à préserver la santé et la sécurité de cette population de travailleurs (« Evidence-informed policing ») (Pease et Roach, 2017).

BIBLIOGRAPHIE

- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behaviour. Dans J. Kuhl et J. Beckmann (Édit.), *Action control: From cognition to behaviour* (p. 11-39). Berlin, Allemagne: Springer-Verlag.
- Bernier, P.-M., Burle, B., Vidal, F., Hasbroucq, T. et Blouin, J. (2009). Direct evidence for cortical suppression of somatosensory afferents during visuomotor adaptation. *Cerebral Cortex*, 19(9), 2106-2113. doi: <http://dx.doi.org/10.1093/cercor/bhn233>
- Bernier, S. et Dumont, D. (1993). *Perception des habiletés de conduite, évaluation du risque d'accident et attitudes face aux comportements de conduite risqués*. Trois-Rivières, QC: Centre Hospitalier Ste-Marie.
- Blais, É., Bourbeau, R., Bellavance, F., Cléroux-Perreault, M.-P. (2015). Évaluation par l'approche comparative : comparaison des bilans routiers du Québec et de l'Ontario. Dans *Évaluation des politiques de sécurité routière : outils, méthodes et limites*. Paris, France: L'Harmattan.
- Brown, T. G., Ouimet, M. C., Eldeb, M., Tremblay, J., Vingilis, E., Nadeau, L., . . . Bechara, A. (2016). Personality, executive control, and neurobiological characteristics associated with different forms of risky driving. *PlosOne*, 11(2).
- Bui, D. P., Balland, S., Giblin, C., Jung, A. M., Kramer, S., Peng, A., . . . Burgess, J. L. (2018). Interventions and controls to prevent emergency service vehicle incidents: A mixed methods review. *Accident Analysis and Prevention*, 115, 189-201. doi: 10.1016/j.aap.2018.01.006
- Burleson, T., Covelli, E., Westerberg, S. et Brady, M. (2015). *Effects of electronic stability control on the pursuit intervention technique*. Tiré de https://www.iadlest.org/Portals/0/PIT_ResearchBrief_FINAL_09212015.pdf
- Cantin, V., Lavallière, M., Simoneau, M. et Teasdale, N. (2009). Mental workload when driving in a simulator: Effects of age and driving complexity. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 763-771.
- Catchpole, K. et McKeown, D. (2007). A framework for the design of ambulance sirens. *Ergonomics*, 50(8), 1287 - 1301.
- Chan, J. B. L. (2003). Taking on the culture. Dans J. Chan, C. Devry et S. Doran (Édit.), *In fair cop: Learning the art of policing* (p. 201-247). Toronto, ON: University of Toronto Press.
- Chouinard, A. et Lecuyer, J. F. (2011). A study of the effectiveness of electronic stability control in Canada. *Accident Analysis and Prevention*, 43(1), 451-460. doi: 10.1016/j.aap.2010.10.001
- Conor, P. (2018). *Les ressources policières au Canada, 2017* (Rapport n° 1205-8882). : Statistique Canada. Tiré de <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/85-002-x/2018001/article/54912-fra.pdf?st=-0mhAjEZ>
- Couture, M.-A. et Blais, É. (2014). *Police officers' use of discretionary power regarding the enforcement of traffic safety laws*. Communication présentée au congrès annuel de l'American Society of Criminology, San Francisco CA.
- CSST et IRSST. (2012). *Prévention au travail*, 25(1). Montréal, QC : IRSST.
- Custalow, C. B. et Gravitz, C. S. (2004). Emergency medical vehicle collisions and potential for preventive intervention. *Prehospital Emergency Care*, 8(2), 175-184. doi: 10.1080/31270300279X

- Delorme, R. et Lassarre, S. (2014). A new theory of complexity for safety research: The case of the long-lasting gap in road safety outcomes between France and Great Britain. *Safety Science*, 70, 488-503.
- Dorn, L. et Brown, B. (2003). Making sense of invulnerability at work: A qualitative study of police drivers. *Safety Science*, 41(10), 837-859.
- École nationale de police du Québec. (2018). *Rapport annuel de gestion*. Tiré de http://www.enpq.gc.ca/fileadmin/Fichiers_client/centre_documentaire/RAGRapStat/RAG_ENPQ_2017-2018.pdf
- Elliott, M. A., Armitage, C. J. et Baughan, C. J. (2004). Applications of the theory of planned behaviour to drivers' speeding behaviour. Dans *Behavioural Research in Road Safety Fourteenth Seminar* (p. 157-169). Londres, Angleterre: DfT.
- Freund, B., Colgrove, L., Burke, B. et McLeod, R. (2005). Self-rated driving performance among elderly drivers referred for driving evaluation. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 613-618.
- Guo, F., Klauer, S. G., Hankey, J. M. et Dingus, T. A. (2010). Using near-crashes as a crash surrogate for naturalistic driving studies. *Transportation Research Record*, 2147(1), 66-74.
- Hakamies-Blomqvist, L., Wilklund, M. et Henriksson, P. (2005). Predicting older drivers' accident involvement: Smeed's law revisited. *Accident Analysis and Prevention*, 37(4), 675-680.
- Hancock, P. A., Chignell, M., Mizobuchi, S., Burns, P. C., Caird, J. K., Feng, J., . . . Kajaks, T. (soumis le 16 novembre 2018). Challenges to human drivers in increasingly automated vehicles.
- Hancock, P. A., Wulf, G., Thom, D. et Fassnacht, P. (1990). Driver workload during differing driving maneuvers. *Accident Analysis & Prevention*, 22(3), 281-290. doi : 10.1016/0001-4575(90)90019-H
- Hannoun, G. J., Murray-Tuite, P., Heaslip, K. et Chantem, T. (2018). Facilitating emergency response vehicles' movement through a road segment in a connected vehicle environment. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 20(9), 3546-3557. doi: 10.1109/TITS.2018.2877758
- Hayes, A. F. (2018). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach* (2^e éd.). New York, NY: Guilford Press.
- Heinrich, H. W. (1931). *Industrial accident prevention: A scientific approach*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Hill, J. (Juillet 2002). High-speed police pursuits: Dangers, dynamics, and risk reduction. *FBI Law Enforcement Bulletin*, 71, 14-18.
- Hollnagel, E. (2002). Understanding accidents-from root causes to performance variability. Dans J. J. Peresensky, B. Hallbert et H. Blackman (Édit.), *New century, new trends: Proceedings of the 2002 IEEE 7th Conference on Human Factors and Power Plants* (p. 1-6). New York, NY: IEEE.
- Hollnagel, E. (2004). *Barriers and accident prevention*. Burlington, VT: Ashgate.
- Hsiao, H., Chang, J. et Simeonov, P. (2018). Preventing emergency vehicle crashes: Status and challenges of human factors issues. *Human Factors*, 60(7), 1048-1072. doi: 10.1177/0018720818786132
- Hsieh, H. F. et Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277-1288. doi: 10.1177/1049732305276687

- Huang, Y. H., Ho, M., Smith, G. S. et Chen, P. Y. (2006). Safety climate and self-reported injury: Assessing the mediating role of employee safety control. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 425-433. doi: 10.1016/j.aap.2005.07.002
- Hutson, H. R., Rice, P. L., Chana, J. K., Kyriacou, D. N., Chang, Y. et Miller, R. M. (2007). A review of police pursuit fatalities in the United States from 1982-2004. *Prehospital Emergency Care*, 11(3), 278-283. doi: 10.1080/10903120701385414
- Janssen, W. H. (1979). *Routeplanning en geleiding: Een literatuurstudie*. Soesterberg, Pays-Bas: Institute for Perception TNO.
- Katila, A., Keskinen, E. et Hatakka, M. (1996). Conflicting goals of skid training. *Accident Analysis & Prevention*, 28(6), 785-789. doi: 10.1016/S0001-4575(96)000450-0.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M. et Laapotti, S. (2004). Does increased confidence among novice drivers imply a decrease in safety?: The effects of skid training on slippery road accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 543-550. doi: 10.1016/S0001-4575(03)00060-5
- Klauer, S. G., Guo, F., Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Lee, S. E. et Dingus, T. A. (2014). Distracted driving and risk of road crashes among novice and experienced drivers. *New England Journal of Medicine*, 370(1), 54-59. doi: 10.1056/NEJMsa1204142
- Krätzig, G. P., Foerster, F., Groff, R. et Ford, C. (2012). *The effects on performance after combining driving and judgment simulation*. Communication présentée à The Interservice/Industry Training, Simulation & Education Conference (IITSEC), Orlando, FL.
- Krätzig, G. P., Groff, R., Bell, G. et Ford, C. (2010). *Simulator emergency police vehicle operation: Efficiencies and skill transfer*. Communication présentée à Interservice/Industry Training, Simulation, and Education Conference (IITSEC), Orlando, FL.
- Kun, A. L., Wachtel, J., Miller, W. T. et Lavallière, M. (2015). User interfaces for first responder vehicles: Views from practitioners, industry and academia. Dans *AutomotiveUI: Proceedings of the 7th International Conference on Automotive User Interfaces and Interactive Vehicular Applications* (p. 163-170). New York, NY: ACM. doi: 10.1145/2799250.2799289
- Langford, J., Methorst, R. et Hakamies-Blomqvist, L. (2006). Older drivers do not have a high crash risk: A replication of low mileage bias. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 574-578. doi: 10.1016/j.aap.2005.12.002
- Lee, S. E., Simons-Morton, B. G., Klauer, S. G., Ouimet, M. C. et Dingus, T. A. (2011). Naturalistic assessment of novice teenage crash experience. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1472-1479.
- Lenne, M. G., Triggs, T. J., Mulvihill, C. M., Regan, M. A. et Corben, B. F. (2008). Detection of emergency vehicles: Driver responses to advance warning in a driving simulator. *Human Factors*, 50(1), 135-144.
- McGehee, D. V., Raby, M., Carney, C., Lee, J. D. et Reyes, M. L. (2007). Extending parental mentoring using an event-triggered video intervention in rural teen drivers. *Journal of Safety Research*, 38(2), 215-227. doi: 10.1016/j.jsr.2007.02.009
- McKenna, F. P., Stanier, R. A. et Lewis, C. (1991). Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis and Prevention*, 23(1), 45-52.
- Michon, J. A. (1985). A critical view of driver behavior models: What do we know, what should we do? Dans L. Evans et R. Schwing (Édit.), *Human behavior and traffic safety* (p. 485-520). New York, NY: Plenum Press.

- Michon, J. A. (1988). Should drivers think? Dans J. A. Rothengatter et R. A. de Bruin (Édit.), *Road user behaviour* (p. 20-52). Berlin, Allemagne: Springer-Verlag.
- Mingers, J. (2002). Can social systems be autopoietic?: Assessing Luhmann's social theory. *The Sociological Review*, 50(2), 278-299.
- Molnar, F. J., Patel, A., Marshall, S. C., Man-Son-Hing, M. et Wilson, K. G. (2006). Clinical utility of office-based cognitive predictors of fitness to drive in persons with dementia: A systematic review. *Journal of the American Geriatrics Society*, 54(12), 1809-1824. doi: JGS967 [pii] 10.1111/j.1532-5415.2006.00967.x
- MoveOverAmerica.com. (2015). *Protect law enforcement and emergency responders*. Tiré de <https://www.moveoveramerica.com/>
- Neulander, M. J. et Mountfort, S. (2018). EMS, lights and sirens.. Treasure Island, FL: StatPearls Publishing.
- NIOSH. (2014). *Law enforcement officer motor vehicle safety: Findings from a statewide survey*. Cincinnati, OH: NIOSH.
- Noy, I. Y., Shinar, D. et Horrey, W. J. (2018). Automated driving: Safety blind spots. *Safety Science*, 102, 68-78.
- Parker, D., Stradling, S. G. et Manstead, A. S. R. (1996). Modifying beliefs and attitudes to exceeding the speed limit: An intervention study based on the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Social Psychology*, 26(1), 1-19.
- Parker, D., West, R., Stradling, S. et Manstead, A. S. R. (1995). Behavioral characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention*, 27(4), 571-581.
- Pease, K. et Roach, J. (2017). How to morph experience into evidence. Dans J. Knutsson et L. Thompson (Édit.), *Advances in evidence-based policing* (p. 84-97). Abingdon, Angleterre: Routledge.
- Peel Regional Police. (2010). *2010 safe driving and seatbelt use survey findings*. Brampton, ON: Peel Regional Police.
- Pignatelli, S., Bellavance, F. et Duguay, P. (2013). *Accidents routiers au travail survenus au Québec de 2000 à 2008 : caractéristiques et classification* (Rapport n° R-972). Montréal, QC: IRSST.
- Poirier Grenier, H.-O. (2013). *Conduite automobile lors des déplacements d'urgence : vitesse, prise de risques et représentations de l'autopatrouille chez les jeunes aspirants policiers québécois*. Québec, QC: INRS.
- Roy, C. et Boutin, Y. (2010). *Accident mortel survenu à une policière du Service de police de la ville de Lévis le 7 septembre 2009 sur l'autoroute Jean-Lesage à Lévis* Québec, QC: CSST.
- SAAQ. (2015). *Bilan routier 2014*. Québec, QC: SAAQ.
- Salmon, P. M. et Read, G. J. M. (2018). Many model thinking in systems ergonomics: A case study in road safety. *Ergonomics*, 62(5), 1-43. doi: 10.1080/00140139.2018.1550214
- Salmoni, A. W., Schmidt, R. A. et Walter, C. B. (1984). Knowledge of results and motor learning: A review and critical reappraisal. *Psychological Bulletin*, 95(3), 355-386.
- Slack, J. et Bates, D. (2 février 2010). Drive your ambulance too fast and you're fired: The NHS diktat for paramedics who go just 10 mph above speed limit. *Daily Mail*.
- Stanton, N. et Glendon, I. (1996). Risk homeostasis and risk assessment. *Journal of Safety Science*, 22(1-3), 1-13.
- Svenson, O., Fischhoff, B. et MacGregor, D. (1985). Perceived driving safety and seatbelt usage. *Accident Analysis and Prevention*, 17(2), 119-133.

- Thibodeau, P. H. et Boroditsky, L. (2011). Metaphors we think with: The role of metaphor in reasoning. *PLoS One*, 6(2). doi: 10.1371/journal.pone.0016782
- Thoroman, B., Goode, N. et Salmon, P. M. (2018). System thinking applied to near misses: A review of industry-wide near miss reporting systems. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 19(6), 712–737. doi: 10.1080/1463922X.2018.1484527
- Veilleux, P. (24 septembre 2016). *Conduite d'urgence : criminaliser ou interdire? La Voix de l'Est*. Tiré de <https://www.lavoixdelest.ca/opinions/carrefour-des-lecteurs/conduite-durgence-criminaliser-ou-interdire-a96b4f387f2edb18ce0d28371b882984>
- Vincent, P. et Thibault, E. (2013). *L'aménagement du véhicule de patrouille : sous la loupe de l'ergonomie*. Québec, QC: APSAM et APSSAP.
- Weyman, A. K. et Kelly, C. J. (1999). *Risk perception and risk communication: A review of the literature*. Londre, Angleterre: HSE.
- Zexian, Y. et Xuhui, Y. (2010). A revolution in the field of systems thinking: A review of Checkland's system thinking. *Systems Research and Behavioral Science*, 27(2), 140-155.

ANNEXE A : LETTRE DE SOLLICITATION À PARTICIPER AU QUESTIONNAIRE

IRSST 2014-0070 Projet : Perceptions et attitudes face à la conduite automobile dans un contexte de travail chez les policiers en fonction et les aspirants policiers

Objectifs : L'objectif de cette étude est de 1) documenter les perceptions et les attitudes face à la conduite automobile chez les aspirants policiers et les policiers en fonction, et 2) comparer les perceptions et les attitudes face à la conduite des aspirants policiers vs les policiers en fonction et un groupe contrôle de la population générale de conducteurs en tenant compte de différents facteurs sociaux, personnels et organisationnels.

Méthode : Un questionnaire portant sur différentes facettes de la conduite automobile sera distribué à des aspirants policiers de l'École nationale de police de Québec, ainsi qu'à des policiers en fonction de partout au Québec. De plus, un échantillon de la population générale de conducteurs sera utilisé aux fins de comparaisons. Des analyses seront effectuées afin de documenter et quantifier les différences au niveau des perceptions et attitudes face à la conduite automobile de ces groupes en utilisant les réponses obtenues au questionnaire. Le questionnaire inclut des échelles de mesure des perceptions et attitudes face à la conduite et au risque routier reconnues dans le domaine de la sécurité routière et déjà utilisées dans d'autres études effectuées chez les policiers.

Retombées prévisibles : Les connaissances qui découleront de cette étude permettront de mieux orienter les pratiques organisationnelles en lien avec la conduite automobile comme les programmes de sensibilisation et de formation à la conduite d'urgence et préventive des policiers et futurs policiers.

Voici le lien à utiliser pour l'envoi courriel du questionnaire :

https://hecmontreal.eu.qualtrics.com/jfe/form/SV_6RKVTIZweqs8f65

Le projet est approuvé par le comité d'éthique de HEC Montréal depuis août 2016 (Projet # 2017-2417 – policier IRSST 2014-0070 Titre : Perceptions et attitudes face à la conduite automobile dans un contexte de travail chez les policiers en fonction et les aspirants policiers Source de financement : IRSST, CCS : R1975)(voir les 2 pièces jointes). Les données sont conservées sur un serveur de recherche sécurisé auquel seuls les chercheurs Martin Lavallière et François Bellavance ont accès.

Pour toutes questions concernant le questionnaire et sur cette étude, vous pouvez joindre :

Martin Lavallière, Ph.D.
Professeur au module de kinésiologie
Département des Sciences de la Santé
Université du Québec à Chicoutimi
555, Boulevard de l'Université, H2-1170
Chicoutimi (Qc), G7H 2B1
Tél. : (418) 545-5011 poste 4214

ANNEXE B : QUESTIONNAIRE UTILISÉ DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE

PERCEPTIONS ET ATTITUDES FACE À LA CONDUITE AUTOMOBILE DANS UN CONTEXTE DE TRAVAIL CHEZ LES POLICIERS EN FONCTION ET LES ASPIRANTS POLICIERS

Vous trouverez dans les prochaines pages un questionnaire anonyme auquel nous vous invitons à répondre. Ce questionnaire a été développé dans le cadre d'un projet de recherche effectué à HEC Montréal.

Répondez sans hésitation aux questions incluses dans ce questionnaire, car ce sont vos premières impressions qui reflètent généralement le mieux votre pensée. Il n'y a pas de limite de temps pour répondre au questionnaire, bien que nous ayons estimé que cela devrait vous prendre environ 20 minutes. Une barre indiquant le pourcentage de réalisation vous permettra de voir vous en êtes où dans la réalisation de celui-ci.

Les renseignements recueillis sont anonymes et resteront strictement confidentiels; ils ne seront utilisés que pour l'avancement des connaissances et la diffusion des résultats globaux dans des comités d'échanges et de travail, des forums savants ou professionnels.

Le fournisseur de collecte de données en ligne s'engage à ne révéler aucune information personnelle (ou toute autre information relative aux participants de cette étude) à d'autres utilisateurs ou à tout autre tiers, à moins que le répondant consente expressément à une telle divulgation ou que celle-ci soit exigée par la loi.

Vous êtes complètement libre de refuser de participer à ce projet et vous pouvez décider en tout temps d'arrêter de répondre aux questions. Le fait de remplir ce questionnaire sera considéré comme votre consentement à participer à notre recherche et à l'utilisation des données recueillies dans ce questionnaire pour d'éventuelles recherches. Puisque le questionnaire est anonyme, une fois votre participation complétée, il vous sera impossible de vous retirer du projet de recherche, car il sera impossible de déterminer quelles réponses sont les vôtres.

Si vous avez des questions concernant cette recherche, vous pouvez contacter le chercheur principal, François Bellavance ou Martin Lavallière, au numéro de téléphone ou à l'adresse de courriel indiqués ci-dessous.

Le comité d'éthique de la recherche de HEC Montréal a statué que la collecte de données liée à la présente étude satisfait aux normes éthiques en recherche auprès des êtres humains. Pour toute question en matière d'éthique, vous pouvez communiquer avec le secrétariat de ce comité au (514) 340-6051 ou par courriel à cer@hec.ca.

Merci de votre précieuse collaboration !

Martin Lavallière, Ph.D. Professeur, UQAC

Téléphone : 418-545-5011, poste 4214 Martin_lavalliere@uqac.ca

&

François Bellavance, Ph.D. Professeur titulaire, HEC Montréal

Téléphone : 514-340-6485 francois.bellavance@hec.ca

Q1 Êtes-vous ?

Une Femme (1)

Un Homme (2)

Q2 Année de naissance (aaaa)

Q3 Prenez-vous actuellement un médicament ou êtes-vous suivi pour un problème de santé ?

Non (1)

Si Oui, s'il vous plaît, identifiez pour quelles conditions de santé (2)

Q4 En générale, je considère que ma santé est (Cliquez sur l'échelle ici-bas) :

Mauvaise

Excellente

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ma santé est : ()

Q5 En générale, combien d'heures dormez-vous par nuit ? (Cliquez sur l'échelle ici-bas)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Heure de sommeil/nuit ()

Q6 Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez complété ?

Études secondaires (1)

Diplôme d'études collégiales (DEC) ou l'équivalent (2)

Certificat universitaire (3)

Université, premier cycle (baccalauréat) (4)

Diplôme de deuxième ou de troisième cycle universitaire (5)

Q11 Dans quelle région administrative, Travaillez-vous actuellement (policiers); Habitez-vous lorsque vous n'êtes pas à l'ENPQ (aspirants policiers); Habitez-vous (population générale) ?

- Bas-Saint-Laurent (01)
- Saguenay–Lac-Saint-Jean (02)
- Capitale-Nationale (03)
- Mauricie (04)
- Estrie (05)
- Montréal (06)
- Outaouais (07)
- Abitibi-Témiscamingue (08)
- Côte-Nord (09)
- Nord-du-Québec (10)
- Gaspésie–Île-de-la-Madeleine (11)
- Chaudière-Appalaches (12)
- Laval (13)
- Lanaudière (14)
- Laurentides (15)
- Montérégie (16)
- Centre-du-Québec (17)

Q7 Quel est votre grade actuel dans la police ?

- Agent (1)
- Sergent (2)
- Aspirant policier à l'ENPQ (3)
- Je ne suis pas policier/aspirant policier (4)

Q8 Depuis combien de temps travaillez-vous comme policier (en année)? Ne rien inscrire si vous n'êtes pas policier.

Q9 Quel est votre employeur actuel ?

- Si aspirant policier à l'ENPQ, inscrivez votre numéro de cohorte (1) _____
- “Choix de réponse retiré pour fin de confidentialité”
- Autres (Je ne suis pas policier) (6)

Q10 Depuis combien de temps travaillez-vous pour votre employeur actuel si vous êtes policiers (en année)? Ne rien inscrire si vous n'êtes pas policier.

Q15 Quel est la classe inscrite actuellement sur votre permis de conduire (sélectionnez toutes les classes inscrites à votre permis) ?

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 4A (4)
- 4B (5)
- 4C (6)
- 5 (7)
- 6A (8)
- 6B (9)
- 6C (10)
- 6D (11)
- 8 (12)

Q29 Quels types de formation avez-vous reçus pour conduire un véhicule d'urgence (classe 4a) (ou véhicule de promenade – classe 5 pour la population générale)?

- Aucun cours d'école de conduite (1)
- Cours théorique seulement (2)
- Cours pratiques sur route seulement (3)
- Cours théoriques et pratiques sur route (4)
- Cours théoriques et pratiques sur route et sur simulateur (5)

Q28 Sur quelle voiture avez-vous principalement appris à conduire un véhicule d'urgence ? Identifiez un seul modèle parmi la liste suivante :

- Ford Taurus (1)
- Ford Crown Victoria (2)
- Dodge Charger (3)
- Chevrolet Impala (4)
- Ford Explorer (5)
- Chevrolet Tahoe (6)
- Autres (7)

Q30 Dans le cadre de vos fonctions, quel modèle de voiture utilisez-vous le plus fréquemment (modèle, marque) ? Identifiez un seul modèle

- Ford Taurus (1)
- Ford Crown Victoria (2)
- Dodge Charger (3)
- Chevrolet Impala (4)
- Ford Explorer (5)
- Chevrolet Tahoe (6)
- Autres (7)

Q31 Combien de kilomètres conduisez-vous par semaine en moyenne dans le cadre de votre travail (ou vos études à l'ENPQ) ?

- Moins de 100 km (1)
- 100-300 km (2)
- 300-500 km (3)
- 500-700 km (4)
- Plus de 700 km (5)

Attention

Pour cette étude, toute conduite automobile présentée dans le cadre du travail est effectuée avec une voiture de patrouille identifiable à la police.

Définition conduite de patrouille : Conduite effectuée dans le cadre des fonctions du métier de policier(ère) ne requérant pas l'utilisation des gyrophares et/ou la sirène du véhicule.

Définition conduite d'urgence : Déplacements effectués en situation d'urgence dans le cadre des fonctions du policier(ère) afin de se rendre sur les lieux d'un appel, en utilisant ou non les gyrophares et/ou la sirène du véhicule. Dans la présente étude, la conduite d'urgence n'inclut pas la poursuite d'un véhicule routier ou la filature.

Q32 Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la patrouille par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à l'ENPQ pour les aspirants policiers) ?

- Très en dessous de la moyenne (1)
- En dessous de la moyenne (2)
- Dans la moyenne (3)
- Au-dessus de la moyenne (4)
- Très au-dessus de la moyenne (5)

Q33 Comment décrieriez-vous votre conduite lors de la conduite d'urgence par rapport aux autres patrouilleurs que vous côtoyez au travail (ou à l'ENPQ pour les aspirants policiers) ?

- Très en dessous de la moyenne (1)
- En dessous de la moyenne (2)
- Dans la moyenne (3)
- Au-dessus de la moyenne (4)
- Très au-dessus de la moyenne (5)

Q34 Comment décrieriez-vous votre conduite dans le cadre de votre travail ? (Cliquez sur l'échelle ici-bas)

Très insécuritaire Très Sécuritaire

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

En patrouille ()	
En conduite d'urgence ()	

Modèle d'Ajzen

Mise en contexte

Nous voulons connaître vos sentiments, vos habitudes et vos opinions, en rapport avec différentes situations de conduite automobile lors de la patrouille.

En répondant aux questions suivantes, pensez aux gestes que vous posez dans les circonstances qui vous seront décrites.

Cette section comprend 8 situations de conduite différentes.

Pour chaque situation, 5 questions vous seront posées; cochez votre choix de réponse directement sur l'échelle correspondante.

Q44 Dépasser d'autres véhicules

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q45 Conduire à très grande vitesse

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q46 Prendre volontairement des risques en conduisant

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q47 À un signal d'arrêt (stop), se contenter de ralentir sans arrêter complètement.

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q49 Sur un boulevard à trois voies, dépasser par la voie de droite pour ensuite revenir sur la voie du centre.

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q50 Prendre les courbes à grande vitesse, sur une route de campagne.

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q51 Suivre une auto de près

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q54 Conduire à la même vitesse que d'habitude dans des conditions atmosphériques défavorables.

Me comporter de cette façon, je trouve cela : (1)	Très désagréable (1)	Un peu désagréable (2)	- (3)	Un peu agréable (4)	Très agréable (5)
Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon : (2)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Mes amis (population) (mes collègues – policiers et aspirants) pensent que je devrais me comporter de cette façon : (3)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)
Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est : (4)	Très prudent (1)	Assez prudent (2)	Normal (3)	Assez dangereux (4)	Très dangereux (5)
Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon : (5)	Jamais (1)	Rarement (2)	- (3)	Souvent (4)	Toujours (5)

Q55 Ce questionnaire vise à connaître votre perception relativement à 2 catégories de conducteurs(trices) : 1) vous-même ; 2) le(la) bon(ne) conducteur(trice). Pour faire connaître votre perception, 6 paires de qualificatifs seront utilisées.

Indiquez comment vous percevez chacune des catégories de conducteurs(trices) en sélectionnant, directement sur l'échelle correspondante, votre choix de réponse entre les 2 qualificatifs. (Cliquez sur l'échelle ici-bas)

	Prudent(e)				Imprudent(e)		
	1	2	3	4	5	6	7
Je suis un(e) conducteur(trice)... ()							
Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()							

Q57 Cliquez pour écrire la question

	Distrait(e)				Vigilant(e)		
	1	2	3	4	5	6	7
Je suis un(e) conducteur(trice)... ()							
Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()							

Q58 Cliquez pour écrire la question

	Patient(e)				Impatient(e)		
	1	2	3	4	5	6	7
Je suis un(e) conducteur(trice)... ()							
Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()							

Q59 Cliquez pour écrire la question

	Courtois(e)				Discourtois(e)		
	1	2	3	4	5	6	7
Je suis un(e) conducteur(trice)... ()							
Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()							

Q60 Cliquez pour écrire la question

Inexpérimenté(e)

Expérimenté(e)

1 2 3 4 5 6 7

Je suis un(e) conducteur(trice)... ()

Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()

Q61 Cliquez pour écrire la question

Irrespectueux(se) des
loisRespectueux(se) des
lois

1 2 3 4 5 6 7

Je suis un(e) conducteur(trice)... ()

Le (la) bon(ne) conducteur(trice) est... ()

Q62 La prochaine section comprend 10 affirmations sur la conduite automobile. Indiquez votre niveau d'accord ou de désaccord par rapport à chacune de ces affirmations. Répondez spontanément.

	Fortement en désaccord (1)	Plutôt en désaccord (2)	Plutôt en accord (3)	Fortement en accord (4)
Les collisions sont dues principalement à divers événements imprévisibles. (1)				
Les gens qui conduisent beaucoup sans avoir de collision sont simplement chanceux; ce n'est pas parce qu'ils sont plus prudents. (2)				
Le conducteur prudent peut éviter n'importe quelle collision. (3)				
Lorsqu'un conducteur est impliqué dans une collision, c'est qu'il n'a pas conduit comme il le devait. (4)				
Les collisions ne sont que le résultat d'erreurs commises par le conducteur. (5)				
Il est difficile d'éviter les collisions dans de mauvaises conditions comme l'obscurité, la pluie, les routes étroites, les courbes, etc. (6)				
La plupart des collisions sont dues à des routes en mauvaises conditions, à l'absence de signalisation appropriée, etc. (7)				
Il est très difficile d'éviter les collisions impliquant des piétons sortant brusquement d'entre deux voitures stationnées. (8)				
Il est toujours possible de prédire ce qui arrivera sur ta route; il est donc possible d'éviter presque n'importe quelle collision. (9)				
Les collisions se produisent lorsque le conducteur ne fait pas assez d'efforts pour déceler toutes les sources de danger en conduisant. (10)				

Q35 Indiquez selon le moment de la journée durant lequel vous travaillez votre propension à porter votre ceinture de sécurité. Si vous ne conduisez jamais dans cette période de la journée, utilisez non-applicable.

	Toujours (1)	Régulièrement (2)	Parfois (3)	Rarement (4)	Jamais (5)	Non applicable (6)
Patrouille 7AM à 3PM (1)						
Conduite d'urgence 7AM à 3PM (2)						
Patrouille 3PM à 12PM (minuit) (3)						
Conduite d'urgence 3PM à 12PM (minuit) (4)						
Patrouille 12PM (minuit) à 7AM (5)						
Conduite d'urgence 12PM (minuit) à 7AM (6)						

Q40 Lorsque vous conduisez au travail, exigez-vous que vos passagers portent leurs ceintures de sécurité ?

	Toujours (1)	Régulièrement (2)	Parfois (3)	Rarement (4)	Jamais (5)	Non applicable (6)
En patrouille (1)						
En conduite d'urgence (2)						

Q41 Selon vous, indiquez votre opinion à propos des raisons présentées ici-bas pour lesquelles vos collègues ne porteraient pas leurs ceintures de sécurité en service.

	Fortement en désaccord (1)	Désaccord (2)	Neutre (3)	Accord (4)	Fortement en accord (5)
Trop restreignant (1)					
Inconfortable (2)					
Requiert une sortie rapide du véhicule (3)					
Crainte de rester coincer dans l'habitacle du véhicule (4)					
Courte distance à parcourir (5)					
Les équipements portés au corps restent coincés (6)					
Manque de sensibilisation sur l'importance du port de la ceinture (7)					

Q42 Lorsque vous répondez à un appel pour lequel vous avez à vous déplacer, à quel moment est-ce que vous détachez votre ceinture de sécurité (patrouille et conduite d'urgence)?

- En arrivant sur la scène et que le véhicule soit immobilisé. (1)
- En arrivant sur la scène et juste avant que le véhicule soit immobilisé. (2)
- En arrivant dans les environs de l'endroit pour lequel l'appel est placé (3)
- En déplacement vers l'endroit de l'appel (plus de 500m) (4)
- Autre : Décrire (5) _____

Q43 En fonction des énoncés ici-bas, quelle est, selon vous, la probabilité que vous soyez sérieusement blessé ou tué :

	Très improbable (1)	Probable (2)	Très probable (3)
Agresser par un individu (en excluant les agressions avec arme à feu) (1)			
Se faire tirer dessus par une arme à feu (2)			
Dans une collision de la route (lors de la patrouille (policiers et aspirants seulement)) (3)			
Se faire frapper sur la voie publique alors que vous êtes à l'extérieur de votre véhicule (4)			
Dans une collision de la route lors de conduite d'urgence (policiers et aspirants seulement) (5)			

Q63 Quel est votre opinion sur les méthodes présentées ici-bas pour promouvoir la conduite sécuritaire et le port de la ceinture de sécurité lors de la conduite au travail ?

	En accord (1)	Neutre (2)	En désaccord (3)
Supervision et application des politiques (1)			
Bulletin d'informations (papier ou courriel) (2)			
Vidéos de formations (3)			
Actions disciplinaires (4)			
Formation de conduite avancée (5)			
Mise à jour des directives (6)			
Appliquer le code de la sécurité routière au même titre que les autres conducteurs (7)			

Q64 À votre connaissance, est-ce que votre corps de police possède une politique spécifique ?

	Oui (1)	Non (2)	Je ne sais pas/Ne me rappelle plus (3)
Pour le port de la ceinture de sécurité (1)			
Sur l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite de patrouille (2)			
Sur l'utilisation d'appareils électroniques lors de la conduite d'urgence (3)			
Sur les pratiques de conduite d'urgence (4)			

Q70 Comment est perçue dans votre milieu l'implication dans une collision routière ?

Q76 Dans le cadre d'un futur projet de recherche faisant suite au projet actuel, nous sollicitons votre participation afin d'être recontacté pour un suivi à long terme de cette recherche (ex. : focus groupe ou un deuxième sondage).

Prenez notes que les réponses que vous venez de donner ne seront pas associées à l'adresse courriel afin de conserver l'anonymat de vos réponses si vous désirez participer au futur projet de recherche.

Si vous êtes intéressé(e)s à être recontacté(e)s, inscrivez votre adresse courriel ici-bas.