



MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

SONDAGE PORTANT SUR L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DES RADARS PHOTO ET DE LA SURVEILLANCE PHOTOGRAPHIQUE AUX FEUX ROUGES

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

03	/Objectifs et méthodologie abrégée
04	/Faits saillants
08	/Résultats
	<ul style="list-style-type: none">• Acceptabilité des radars photos au Québec• Motifs d'approbation ou de désapprobation des radars photo• Acceptabilité des radars photo dans certaines zones (scolaires, chantiers routiers et quartiers résidentiels)• Efficacité perçue des radars photo• Acceptabilité des appareils de surveillance photo aux feux rouges• Motifs d'approbation ou de désapprobation des appareils de surveillance photo aux feux rouges• Efficacité perçue des appareils de surveillance photo aux feux rouges• Acceptabilité de la double surveillance à une même intersection• Ajout d'appareils de surveillance photo aux feux rouges au Québec• Connaissance de la présence d'appareils de contrôle automatisé (ACA) sur le territoire• Notoriété de la signalisation routière annonçant la présence d'appareils de contrôle automatisé (ACA)• Acceptabilité de la signalisation routière annonçant les appareils de contrôle automatisé (ACA)• Connaissance des conséquences d'une infraction détectée par un appareil de contrôle automatisé (ACA)• Perception relative au traitement des amendes reçues par les contrevenants• Sources d'information utilisées pour rechercher des informations sur les appareils de contrôle automatisé (ACA)
24	/Conclusions

ANNEXES

- /1.** Méthodologie détaillée
- /2.** Questionnaire (sous pli séparé, déjà fourni)
- /3.** Tableaux statistiques détaillés (sous pli séparé, déjà fournis)

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE



OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Mesurer l'évolution de l'acceptabilité sociale dans les régions et les villes où il y a eu déploiement de nouveaux radars photo à partir de 2015 (phase 2 et projet pilote de coopération municipale) en comparant avec les résultats obtenus lors du sondage de 2013.
- Mesurer l'acceptabilité sociale dans les autres régions du Québec, là où il n'y a pas encore eu de déploiement de radars photo, mais qui pourraient en obtenir.
- Déterminer s'il y a des enjeux de communication liés à l'utilisation des radars photo, s'ils sont généralisés ou localisés, et identifier les aspects à privilégier, le cas échéant.



POPULATION CIBLE

Québécois détenteurs d'un permis de conduire valide, âgés de 16 ans ou plus.



ÉCHANTILLONNAGE

1 253 répondants au total, pour les territoires suivants :

- Région administrative de Montréal : 202
- Région administrative de Laval : 150
- Agglomération de Longueuil : 152
- Ville de Gatineau : 152
- Agglomération de Québec : 151
- Ailleurs au Québec 1¹ (n : 242) et ailleurs au Québec 2² (n : 204) : 446 au total ailleurs au Québec



COLLECTE

Entrevues téléphoniques réalisées du 6 au 16 janvier 2021. Le questionnaire comporte l'équivalent de 50 questions. Sa durée moyenne est estimée à $\pm 8,5$ minutes et la médiane à $\pm 8,3$ minutes.



PONDÉRATION

Pondération pour s'assurer d'une bonne représentativité des titulaires de permis de conduire au Québec, par territoire sondé, en fonction de l'âge et du sexe (voir plus de détails à l'annexe 1 pour les territoires ciblés).



MARGE D'ERREUR

La marge d'erreur d'échantillonnage maximale pour les pourcentages établis sur la base des 1 253 répondants admissibles est de 3,4 %, au niveau de confiance de 95 %. Elle est de 7,1 % pour la région administrative de Montréal, de 8,3 % pour la région administrative de Laval, de 8,0 % pour l'agglomération de Longueuil, de 8,2 % pour la ville de Gatineau, de 8,0 % pour l'agglomération de Québec et de 4,9 % ailleurs (cumul) au Québec¹⁻².



DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES

Les différences statistiquement significatives (à la hausse ou à la baisse) observées par rapport à la mesure précédente (mai 2013) sont indiquées par les flèches (↑↓) et celles entre les sous-groupes de répondants (ex. : les hommes vs les femmes, territoires sondés, etc.) sont illustrées à l'aide des signes (+) et (-) pour signifier des écarts supérieurs ou inférieurs. Seules les différences pertinentes dont le niveau de confiance est d'au moins 95 % sont présentées, le cas échéant.

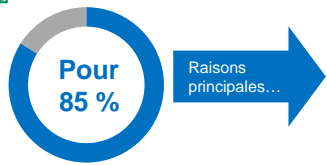
¹ Ailleurs au Québec 1 : régions des Laurentides, de Lanaudière, de la Montérégie (excluant les résidents de l'agglomération de Longueuil), de la Chaudière-Appalaches, de l'Outaouais (excluant les résidents de Gatineau), de la Capitale-Nationale (excluant les résidents de l'agglomération de Québec).

² Ailleurs au Québec 2 : là où il n'y a pas encore d'appareils de contrôle automatisé, soit l'Abitibi-Témiscamingue, l'Estrie, le Centre-du-Québec, la Mauricie, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie (excluant les résidents des Îles-de-la-Madeleine).

A network diagram background consisting of a complex web of thin, light blue lines connecting various nodes. The nodes are represented by small circles in shades of teal, light blue, and grey. Some nodes are larger and more prominent than others, and the overall structure is dense and interconnected, suggesting a digital or data network.

Faits saillants

Pour ou contre le recours aux radars photo s'ils sont annoncés d'avance... (sans la non-réponse)



88 % en 2013

Trop de vitesse/réduire la vitesse/penser à rouler moins vite/faire attention	60 %
Pour améliorer la sécurité/mieux protéger la population	28 %
Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents	11 %
Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la sécurité routière	11 %
Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes	10 %



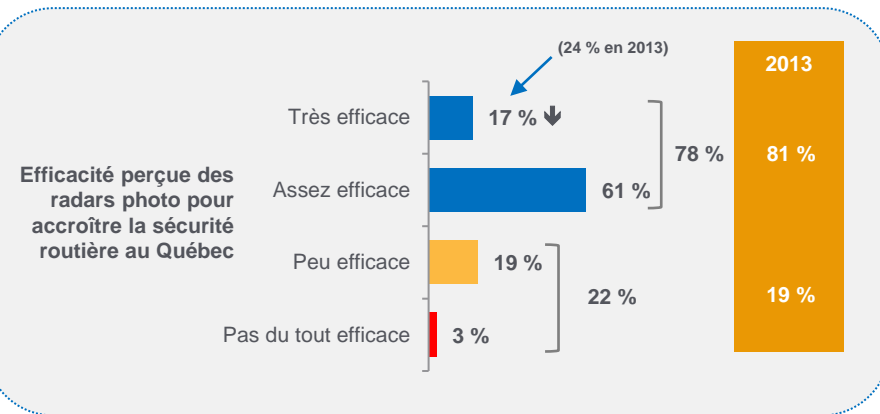
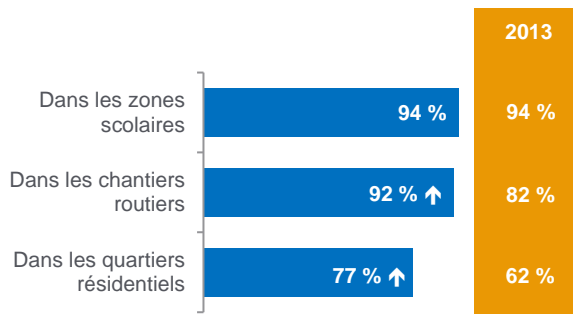
12 % en 2013

Trappe à contraventions	16 %
Privilège/préfère la surveillance policière	13 %
Risque de défectuosité du système	13 %
Atteinte à la vie privée	11 %
Trop prévisible/annoncé à l'avance	10 %
Impossible de savoir qui conduit le véhicule	9 %

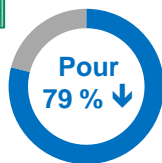
... selon la zone et l'efficacité perçue des radars photo (sans la non-réponse)



Pour le recours aux radars photo...



Pour ou contre les appareils de surveillance photographique aux feux rouges s'ils sont annoncés d'avance (sans la non-réponse)



Raisons principales...

90 % en 2013

Pour améliorer la sécurité/mieux protéger la population	37 %
Trop d'accidents liés aux dépassements aux feux rouges/pour réduire ou éviter ce genre d'accident	29 %
Beaucoup trop de gens ne respectent pas les feux rouges	19 %
Ça ferait réfléchir les gens avant de passer au feu rouge	13 %
Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la sécurité routière	13 %



Raisons principales...

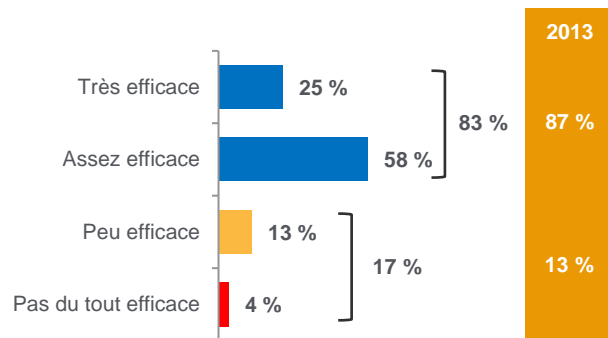
10 % en 2013

Pas de souplesse dans l'application de la loi/absence de jugement	22 %
Inutile/pas efficace	15 %
Atteinte à la vie privée	11 %
Trappe à contraventions	8 %
Risque de défectuosité du système/erreur	8 %

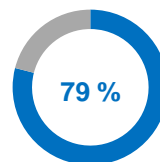
Efficacité perçue de ces appareils et opinion à leur endroit (sans la non-réponse)



Efficacité perçue des appareils de surveillance photographique aux feux rouges pour faire respecter l'interdiction de passage aux feux rouges

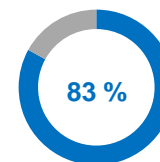


Pour que les appareils de surveillance photographique aux feux rouges, s'ils sont signalés d'avance, soient également utilisés pour détecter les excès de vitesse aux intersections



82 % en 2013

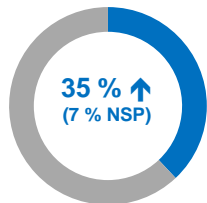
Pour que davantage d'appareils de surveillance photographique aux feux rouges soient utilisés sur le réseau routier du Québec au cours des prochaines années



Pas de comparable pour 2013

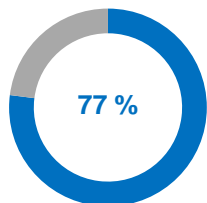
Appareils de contrôle automatisé (ACA), signalisation routière et autres opinions

Confirment la présence d'appareils de contrôle automatisé dans leurs municipalités ou sur leurs trajets habituels

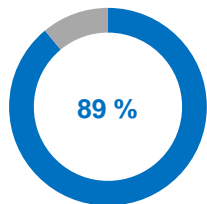


20 % en 2013
(11 % NSP)

Ont remarqué la signalisation routière qui annonce la présence des appareils de contrôle automatisé
(sans la non-réponse)

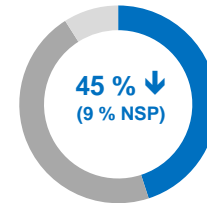


Pour l'installation de la signalisation routière avertissant de la présence d'appareils de contrôle automatisé à proximité
(sans la non-réponse)



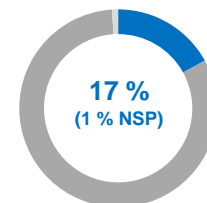
88 % en 2013

Répondants qui croient qu'une infraction constatée par un appareil de contrôle automatisé entraîne l'inscription de points d'inaptitudes au dossier du contrevenant
(réponse affirmative)



62 % en 2013
(10 % NSP)

Répondants qui savent que les amendes perçues auprès des conducteurs qui commettent une infraction détectée par un appareil de contrôle automatisé sont versées au Fonds de la sécurité routière
(réponse affirmative)



21 % en 2013
(3 % NSP)

Principales sources d'information qu'utiliseraient les répondants souhaitant trouver de l'information sur les appareils de contrôle automatisé (ACA)

Internet/un moteur de recherche sur le Web (ex. : Google)	73 %
La SAAQ	15 %
Le ministère des Transports du Québec ou Québec 511	14 %
La police (SQ ou service policier local)	9 %

Résultats

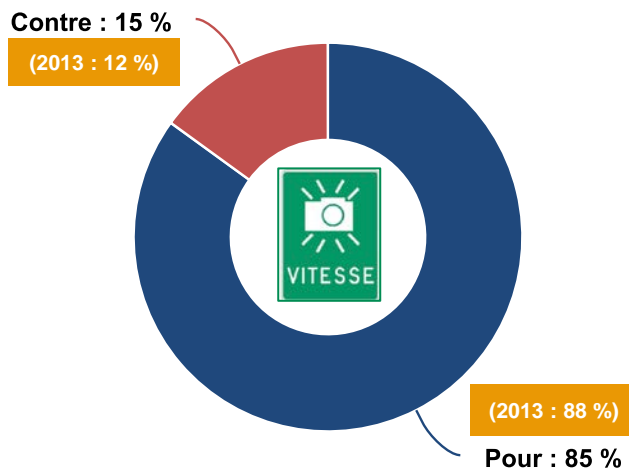


- Acceptabilité des radars photo au Québec
- Motifs d'approbation ou de désapprobation des radars photo
- Acceptabilité des radars photo dans certaines zones
- Efficacité perçue des radars photo
- Acceptabilité des appareils de surveillance photo aux feux rouges
- Motifs d'approbation ou de désapprobation des appareils de surveillance photo aux feux rouges
- Efficacité perçue des appareils de surveillance photo aux feux rouges
- Acceptabilité de la double surveillance à une même intersection
- Ajout d'appareils de surveillance photo aux feux rouges au Québec
- Connaissance de la présence d'appareils de contrôle automatisé sur le territoire
- Notoriété de la signalisation routière annonçant les appareils de contrôle automatisé
- Acceptabilité de la signalisation routière annonçant la présence d'appareils de contrôle automatisé
- Connaissance des conséquences d'une infraction détectée par un appareil de contrôle automatisé
- Perception relative au traitement des amendes reçues par les contrevenants
- Sources d'information utilisées pour rechercher des informations sur les appareils de contrôle automatisé

ACCEPTABILITÉ DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC

Q1. Les radars photo sont des appareils qui photographient, de façon automatique et en tout temps, les véhicules qui ne respectent pas les limites de vitesse. Dans le contexte où ces radars photo sont signalés à l'avance aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 243 étude actuelle et 1 203 en 2013



+ 92 % chez les femmes;
- 79 % chez les hommes.

Territoires sondés ²	Janvier 2021	Mai 2013
	%	%
Région administrative de Montréal (n : 201 et 203)	83	86
Région administrative de Laval (n : 149 et 200)	87	81
Agglomération de Longueuil (n : 149 et 203)	81	88
Ville de Gatineau (n : 151 et 195)	86	87
Agglomération de Québec (n : 151 et 200)	87	90
Ailleurs au Québec 1 (n : 241)	86	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 442 et 202)	86	89
Ailleurs au Québec 2 (n : 201, là où il n'y a pas d'ACA)	84	ND

L'acceptabilité sociale des radars photo dans le contexte décrit est toujours très forte chez les titulaires de permis de conduire valide âgés de 16 ans ou plus (85 % comparativement à 88 % en 2013). La différence entre les deux mesures n'est pas significative d'un point de vue statistique.

L'appui envers ces appareils est fortement corrélé avec le fait de souhaiter la présence de davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges et avec l'appui à une double surveillance aux feux rouges. Dans le même ordre d'idées, les femmes (92 %) sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes (79 %) à appuyer le recours à ces appareils.

Il n'y a aucune différence significative parmi les territoires sondés (incluant là où il n'y a pas encore d'ACA), ni entre les deux mesures.

¹ La question posée en 2013 était la suivante : Les radars photo sont des appareils qui photographient, de façon automatique et en tout temps, les véhicules qui ne respectent pas les limites de vitesse. Dans le contexte où ces radars photo sont utilisés à certains endroits où les risques d'accident sont élevés et que ces endroits sont signalés aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo au Québec?

² En 2013, le découpage territorial n'était pas tout à fait le même pour les strates Longueuil (ville) et Québec (ville). Aujourd'hui, ces strates correspondent aux agglomérations de Longueuil et de Québec.

MOTIFS D'APPROBATION OU DE DÉSAPPROBATION DES RADARS PHOTO



Q2a. Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des radars photo?

Base : répondants POUR le recours à ces appareils, sans la non-réponse, plusieurs réponses possibles

Raisons mentionnées par au moins 2 % des répondants	Janvier 2021 n : 1 033 %	Mai 2013 n : 1 049 %
Trop de vitesse/réduire la vitesse/penser à rouler moins vite/faire attention	60	66
Pour améliorer la sécurité/mieux protéger la population	28	25
Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents	11 ↓	22
Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la sécurité routière	11 ↑	0
Pour identifier les conducteurs dangereux	10	12
Pour augmenter le contrôle/contrôler la vitesse/limitation de vitesse	7 ↓	16
Moins de policiers sur les routes/faire économiser du temps aux policiers	5	3
Les policiers ne peuvent pas être partout	3 ↑	0
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	2	2
Permet d'économiser de l'argent	2	<1

Les répondants concernés appuient le recours aux radars photo principalement dans l'espoir que cela puisse permettre de réduire la vitesse sur les routes (60 % du total des mentions, comparativement à 66 % en 2013). Cet appui est également motivé par le fait qu'on estime que ces appareils permettent d'améliorer la sécurité routière et ainsi de mieux protéger la population (28 % comparativement à 25 % en 2013).

Si les autres motifs d'appui sont plus marginaux, plusieurs différences significatives sont observées entre les deux mesures.

En contrepartie, la plupart des répondants qui s'opposent aux radars photo croient toujours que ce sont des trappes à contraventions (16 % comparativement à 20 % en 2013). Il est par contre intéressant de constater que ceux qui considéraient ces appareils comme étant une taxe déguisée ou comme un moyen de contrôle excessif sont proportionnellement moins nombreux aujourd'hui.

Q3a. Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des radars photo?

Base : répondants CONTRE le recours à ces appareils, sans la non-réponse, plusieurs réponses possibles

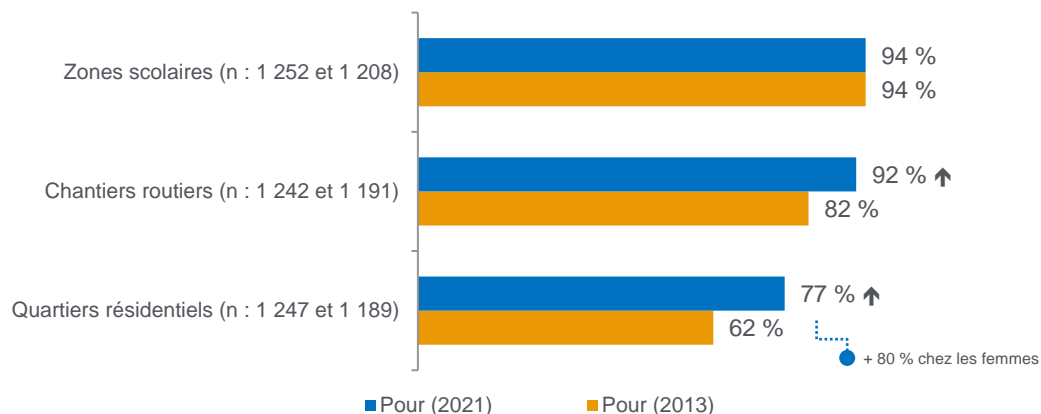
Raisons mentionnées par au moins 3 % des répondants	Janvier 2021 n : 185 %	Mai 2013 n : 138 %
Trappe à contraventions	16	20
Privilège/préfère la surveillance policière	13	26
Risque de défectuosité du système	13	8
Atteinte à la vie privée	11	11
Trop prévisible, annoncé à l'avance	10	13
Impossible de savoir qui conduit le véhicule	9	7
Parce que c'est un piège pour les automobilistes	7	0
Ne changera pas la situation de la vitesse au volant/peu efficace	7	0
Taxe déguisée	5 ↓	17
Surveillance/contrôle excessif/sanctions exagérées	5 ↓	15
Enlève des emplois aux policiers	5	<1
Risque de causer plus d'accidents	4	1
Trop dispendieux/trop cher	4	6
Emplacements des radars mal identifiés/pas annoncés	4	0
Risque de faire augmenter la congestion	4	0
Le radar n'a pas de niveau de tolérance	3	4

ACCEPTABILITÉ DES RADARS PHOTO DANS CERTAINES ZONES



Q5, 6 et 7. Dans le contexte où ces endroits sont signalés à l'avance aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo dans les...?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse



L'appui aux radars photo dans les zones scolaires est tout aussi élevé aujourd'hui qu'il l'était en 2013 (94 % pour les deux mesures). Cet appui a significativement augmenté dans le cas des chantiers routiers (92 % contre 82 % en 2013) et des quartiers résidentiels (77 % contre 62 % en 2013). Cela nous permet de croire que la présence des radars photo est de plus en plus acceptée socialement par les titulaires de permis de conduire, du moins dans les deux dernières zones.

L'appui en faveur des radars photo pour chacune des trois zones est fortement corrélé avec le fait de souhaiter qu'il y ait davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges sur le réseau routier et la double surveillance aux feux rouges.

En dernière analyse, des différences significatives entre les deux mesures parmi les territoires sondés sont observées pour les chantiers routiers et les quartiers résidentiels.

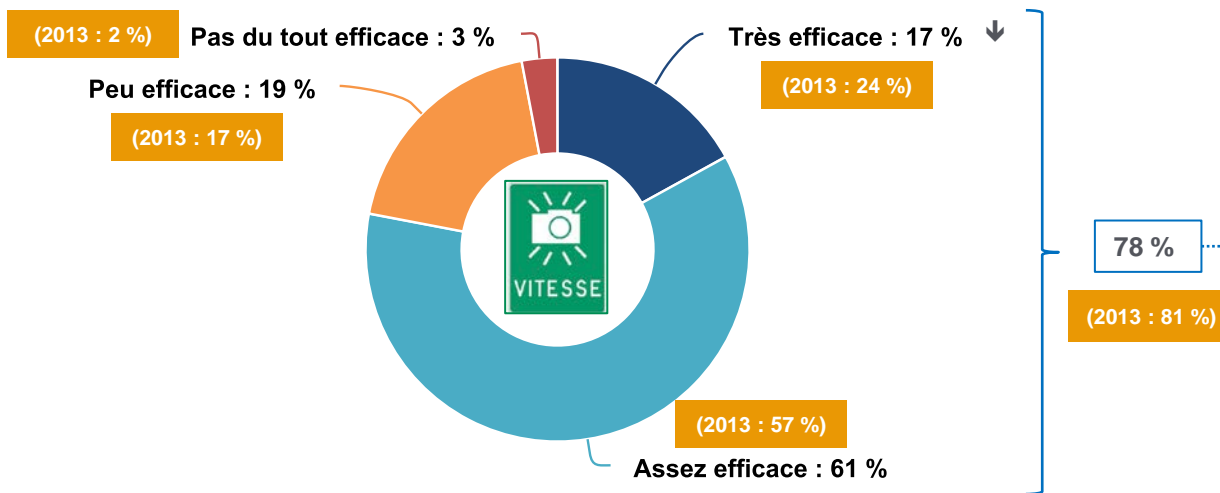
Territoires sondés	Zones scolaires		Chantiers routiers		Quartiers résidentiels	
	Janvier 2021 %	Mai 2013 %	Janvier 2021 %	Mai 2013 %	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : entre 200 et 203 selon la période)	95	91	91 ↑	74	77 ↑	58
Région administrative de Laval (n : entre 147 et 200 selon la période)	94	92	89	77	72 ↑	56
Agglomération de Longueuil (n : entre 152 et 203 selon la période)	93	94	89	80	60 -	56
Ville de Gatineau (n : entre 152 et 195 selon la période)	96	93	88	82	79	70
Agglomération de Québec (n : entre 151 et 200 selon la période)	95	91	91	84	86 ↑+	54
Ailleurs au Québec 1 (n : entre 239 et 202 selon la période)	94	ND	92	ND	75	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : entre 445 et 200 selon la période)	94	96	93	85	77	64
Ailleurs au Québec 2 (n : entre 201 et 204, là où il n'y a pas d'ACA)	94	ND	93	ND	81	ND

¹ Les questions posées en 2013 étaient les suivantes : Dans le contexte où des radars photo sont utilisés dans (les zones scolaires, les chantiers routiers, les quartiers résidentiels) et que ces endroits sont annoncés aux conducteurs à l'aide de la signalisation adéquate pendant les opérations de surveillance, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo dans ces zones?

EFFICACITÉ PERÇUE DES RADARS PHOTO

Q4. Selon vous, les radars photo sont un moyen... pour accroître la sécurité routière au Québec?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 229 étude actuelle et 1 185 en 2013



- + 88 % chez les 65 à 74 ans;
- + 83 % chez ceux qui souhaitent davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges;
- + 82 % chez ceux qui sont pour le recours à la double surveillance;
- + 81 % chez ceux qui sont pour la signalisation routière annonçant des appareils;
- 53 % chez ceux qui ne souhaitent pas la présence de davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges;
- 59 % chez ceux qui sont contre la signalisation routière annonçant des appareils;
- 63 % chez ceux qui sont contre le recours à la double surveillance;
- 68 % chez les 25 à 34 ans.

Une forte majorité de répondants (78 %, presque tout autant qu'en 2013 avec 81 %) croient en l'efficacité des radars photo pour accroître la sécurité routière au Québec (ou réduire la vitesse sur les routes). Les plus convaincus sont toutefois proportionnellement moins nombreux aujourd'hui (17 % contre 24 % en 2013).

Notons que si les personnes âgées de 65 à 74 ans (88 %) sont plus nombreuses (en proportion) à reconnaître l'efficacité des radars photo, cette proportion est plus faible chez les 25 à 34 ans (68 %), entre autres.

Il n'y a pas de différence significative entre les territoires sondés, ni entre les deux mesures pour ces territoires.

Territoires sondés	Très et assez efficace		Peu et pas du tout efficace	
	Janvier 2021 %	Mai 2013 %	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : entre 199 et 201 selon la période)	79	83	21	17
Région administrative de Laval (n : entre 147 et 192 selon la période)	73	78	27	22
Agglomération de Longueuil (n : entre 151 et 201 selon la période)	75	73	25	27
Ville de Gatineau (n : entre 149 et 195 selon la période)	85	78	15	22
Agglomération de Québec (n : entre 150 et 200 selon la période)	81	74	19	26
Ailleurs au Québec 1 (n : 233)	76	ND	24	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : entre 433 et 196 selon la période)	78	81	22	19
Ailleurs au Québec 2 (n : 200, là où il n'y a pas d'ACA)	82	ND	18	ND

¹ La question posée en 2013 était la suivante : À votre avis, l'utilisation des radars photo est-elle un moyen... de réduire la vitesse sur les routes?

Les symboles suivants (↕) indiquent une différence statistiquement significative (à la hausse ou à la baisse) par rapport à la mesure précédente (mai 2013).

ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES

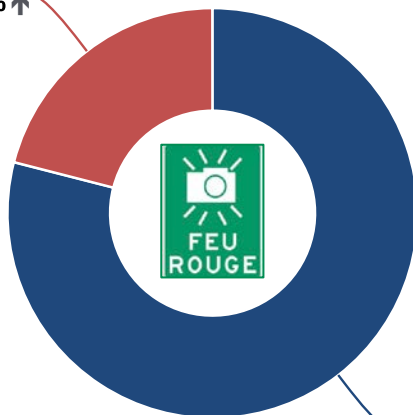


Q8. Les appareils de surveillance photo aux feux rouges sont des dispositifs qui photographient, de façon automatique et en TOUT TEMPS, les véhicules qui ne respectent pas un feu rouge, permettant ainsi d'émettre un constat d'infraction au propriétaire du véhicule fautif. Dans le contexte où ces appareils de surveillance sont signalés à l'avance aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des appareils de surveillance photo aux feux rouges?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 246 étude actuelle et 1 203 en 2013

Contre : 21 % ↑

(2013 : 10 %)



Pour : 79 % ↓

(2013 : 90 %)

- + 92 % chez les 75 ans ou plus;
- + 91 % chez les 16 à 24 ans;
- + 84 % chez les femmes;
- 72 % chez les 45 à 54 ans;
- 74 % chez les hommes.

Proportion de POUR Territoires sondés

	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : 201 et 203)	80 ↓	92
Région administrative de Laval (n : 148 et 202)	79 ↓	91
Agglomération de Longueuil (n : 152 et 202)	80 ↓	91
Ville de Gatineau (n : 152 et 198)	87	89
Agglomération de Québec (n : 150 et 198)	86	83
Ailleurs au Québec 1 (n : 240)	74	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 443 et 200)	76 ↓	89
Ailleurs au Québec 2 (n : 203, là où il n'y a pas d'ACA)	79	ND

L'acceptabilité des appareils de surveillance photographique aux feux rouges a significativement diminué par rapport à la mesure précédente. En effet, proportionnellement moins de répondants qu'en 2013 (79 % comparativement à 90 %) appuient le recours à ces appareils dans le contexte présenté. Ce constat à la baisse par rapport à la mesure précédente est observé dans quatre des sept territoires sondés.

À nouveau, l'appui aux appareils de surveillance photo aux feux rouges est fortement corrélé avec le fait de souhaiter davantage leur présence sur le réseau et avec l'appui envers la double surveillance aux feux rouges. On remarque aussi des proportions supérieures d'appui chez les plus âgés (92 %), chez les plus jeunes (91 %) et chez les femmes (84 %), notamment.

¹ La question posée en 2013 était la suivante : Les appareils de surveillance photo aux feux rouges sont des dispositifs qui photographient, de façon automatique et en TOUT TEMPS, les véhicules qui passent aux feux rouges, permettant ainsi d'émettre un constat d'infraction à leur propriétaire. Dans le contexte où ces appareils de surveillance sont utilisés seulement à certains endroits où les risques d'accident sont élevés ET que ces endroits sont signalés aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des appareils de surveillance photo aux feux rouges au Québec?

MOTIFS D'APPROBATION OU DE DÉSAPPROBATION DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES



Q9a. Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des appareils de surveillance photographique aux feux rouges?

Base : répondants POUR le recours à ces appareils, sans la non-réponse, plusieurs réponses possibles

Raisons mentionnées par au moins 2 % des répondants	Janvier 2021 n : 980 %	Mai 2013 n : 1 056 %
Pour améliorer la sécurité/mieux protéger la population	37	35
Trop d'accidents liés aux dépassements aux feux rouges/réduire ou éviter ces accidents	29	34
Beaucoup trop de gens ne respectent pas les feux rouges	19 ↑	0
Ça ferait réfléchir les gens avant de passer au feu rouge	13	16
Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la sécurité routière	13 ↓	32
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	7	4
Pour augmenter le contrôle	7	7
Parce que c'est un comportement très dangereux	6	4
Permet d'arrêter les fautifs/discipliner les mauvais conducteurs	3	3
Les policiers ne peuvent pas être partout/remplacent les policiers	3	2
Pour que les automobilistes soient plus prudents, fassent plus attention	3	2
Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les délinquants	3 ↑	0
Plus sécuritaire pour les piétons	2 ↑	0
Pour réduire la vitesse	2 ↑	0

Q10a. Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des appareils de surveillance photographique aux feux rouges?

Base : répondants CONTRE les recours à ces appareils, sans la non-réponse, plusieurs réponses possibles

Raisons mentionnées par au moins 2 % des répondants	Janvier 2021 n : 243 %	Mai 2013 n : 125 %
Pas de souplesse dans l'application de la loi/absence de jugement	22	15
Inutile/pas efficace	15 ↓	41
Atteinte à la vie privée	11	12
Trappe à contraventions	8 ↓	25
Risque de défectuosité du système/erreur	8	5
Augmente les risques d'accident	6 ↑	1
Impossible de savoir qui conduit le véhicule	5	6
Trop grande atteinte à la liberté/contrôle excessif/abus	5 ↑	0
Le temps de réaction est trop court pour que ce soit efficace	4 ↑	0
Ne devrait pas être nécessaire	4 ↑	0
Privilégie/préfère la surveillance policière	3	7
Risque de créer de la confusion/confusion avec la lumière jaune	3	5
Trop prévisible/annoncé d'avance	3	1
Taxe déguisée	3	3
Trop dispendieux/trop cher	3	2
Les feux rouges sont respectés	3	2
Enlève des emplois aux policiers	3	<1

Les répondants en faveur de ces appareils expliquent principalement que ces derniers peuvent améliorer la sécurité et la protection des citoyens (37 % comparativement à 35 % en 2013), mais aussi permettre de diminuer les accidents causés par les dépassements aux feux rouges (29 % vs 34 % en 2013). D'autres appuient leur utilisation parce que beaucoup trop de gens ne respectent pas les feux rouges (19 %). En contrepartie, ceux qui les désapprouvent (tableau de droite) soulignent surtout qu'ils éliminent toute souplesse dans l'application de la loi (22 % vs 15 % en 2013). D'autres estiment qu'ils sont inutiles et inefficaces (15 %, nettement moins que les 41 % de 2013), y voit une atteinte à la vie privée (11 % vs 12 % en 2013) ou les considèrent comme une trappe à contraventions (8 %, significativement moins que les 25 % de 2013). Plusieurs différences significatives sont observées, témoignant des changements dans la perception des répondants envers ces appareils.

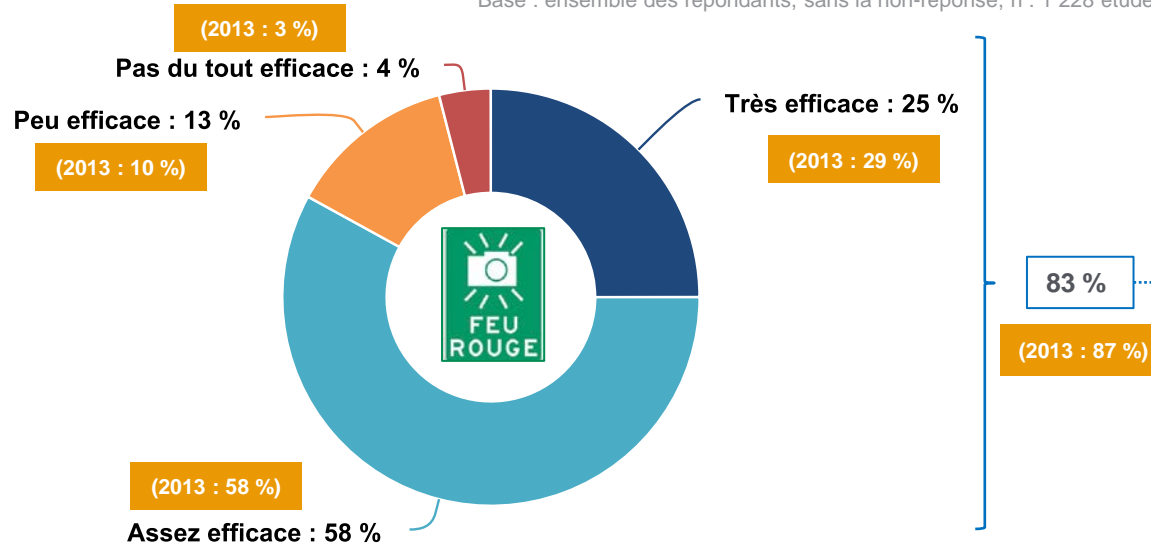
Les symboles suivants (↑↓) indiquent une différence statistiquement significative (à la hausse ou à la baisse) par rapport à la mesure précédente (mai 2013).

EFFICACITÉ PERÇUE DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES



Q11. Selon vous, les appareils de surveillance photographique aux feux rouges sont un moyen... pour faire respecter l'interdiction de passage aux feux rouges?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 228 étude actuelle et 1 180 en 2013



- + 89 % chez les 65 à 74 ans;
- + 89 % chez ceux qui sont pour le recours à la double surveillance;
- + 88 % chez ceux qui souhaitent davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges;
- + 84 chez ceux qui sont pour la signalisation routière annonçant des appareils;
- 76 % chez les 25 à 34 ans;
- 74 chez ceux qui sont contre la signalisation routière annonçant des appareils;
- 61 % chez ceux qui sont contre le recours à la double surveillance;
- 60 % chez ceux qui ne souhaitent pas la présence de davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges.

L'efficacité perçue des appareils de surveillance photographique aux feux rouges pour inciter les conducteurs à les respecter n'a pas vraiment évolué par rapport à 2013 (83 % comparativement à 87 %). En effet, la différence entre les deux mesures n'est pas significative d'un point de vue statistique. Un répondant sur quatre cependant en est toujours fortement convaincu (25 % comparativement à 29 % en 2013).

Tout comme en ce qui a trait à l'efficacité des radars photo, les personnes de 65 à 74 ans (89 %) sont plus nombreuses (en proportion) à reconnaître l'efficacité des appareils de surveillance photo aux feux rouges, tandis que les 25 à 34 ans le sont proportionnellement moins (76 %).

De façon comparative, l'efficacité perçue de ces appareils obtient néanmoins un résultat légèrement supérieur à celui des radars photo (83 % au cumul des réponses positives contre 78 % pour les radars photo).

Il n'y a aucune différence significative d'une mesure à l'autre, ni au sein des territoires sondés pour la mesure actuelle.

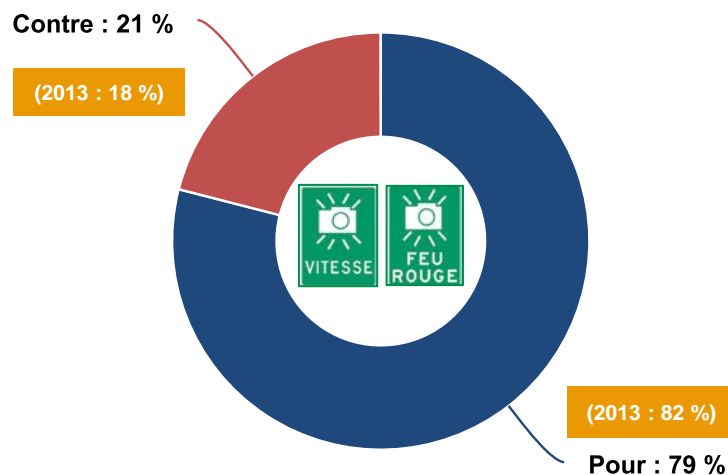
Territoires sondés	Très et assez efficace		Peu et pas du tout efficace	
	Janvier 2021 %	Mai 2013 %	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : entre 194 et 193 selon la période)	83	88	17	12
Région administrative de Laval (n : entre 147 et 197 selon la période)	79	79 -	21	21 +
Agglomération de Longueuil (n : entre 151 et 200 selon la période)	82	84	18	16
Ville de Gatineau (n : entre 151 et 196 selon la période)	87	86	13	14
Agglomération de Québec (n : entre 151 et 197 selon la période)	86	78 -	14	22 +
Ailleurs au Québec 1 (n : 232)	82	ND	18	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : entre 434 et 197 selon la période)	83	88	17	12
Ailleurs au Québec 2 (n : 202, là où il n'y a pas d'ACA)	84	ND	16	ND

¹ La question posée en 2013 était la suivante : À votre avis, l'utilisation d'appareils de surveillance photographique aux feux rouges est-elle un moyen... de faire respecter les feux rouges?

ACCEPTABILITÉ DE LA DOUBLE SURVEILLANCE À UNE MÊME INTERSECTION

Q12. Certains appareils de surveillance aux feux rouges peuvent aussi être utilisés pour détecter les excès de vitesse aux intersections. Dans le contexte où ces endroits sont signalés à l'avance aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à cette double surveillance pour une même intersection?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 245 étude actuelle et 1 189 en 2013



Proportion de POUR Territoires sondés	Janvier 2021	Mai 2013
	%	%
Région administrative de Montréal (n : 201 et 198)	77	77
Région administrative de Laval (n : 149 et 195)	80	73 -
Agglomération de Longueuil (n : 150 et 198)	80	77
Ville de Gatineau (n : 152 et 199)	84	88
Agglomération de Québec (n : 150 et 200)	84	79
Ailleurs au Québec 1 (n : 241)	80	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 443 et 199)	79	84
Ailleurs au Québec 2 (n : 202, là où il n'y a pas d'ACA)	79	ND

Le taux d'acceptabilité d'une double surveillance aux feux rouges pour détecter les excès de vitesse aux intersections est tout à fait similaire à celui obtenu lors de la mesure précédente (79 % comparativement à 82 % en 2013).

On observe encore une fois une corrélation importante entre l'appui à cette double surveillance et le fait de souhaiter qu'il y ait davantage d'appareils de surveillance photo aux feux rouges sur le réseau. En outre, les 16 à 24 ans (93 %) sont plus nombreux (proportionnellement) à appuyer le recours à cette double surveillance, tout comme les femmes (84 %). Inversement, les hommes et les 25 à 34 ans sont moins nombreux, en proportion, à se dire en faveur (respectivement 74 % et 70 %).

Enfin, il n'y a pas de différence significative entre les mesures, ni parmi les territoires sondés pour la mesure actuelle.

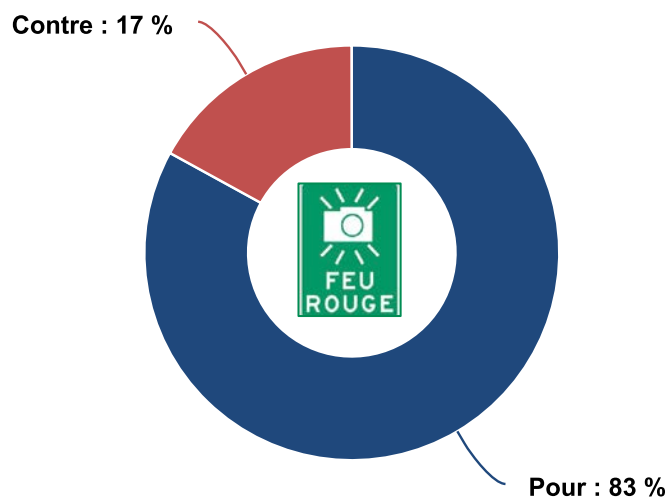
¹ La question posée en 2013 était la suivante : Dans le contexte où certains appareils de surveillance aux feux rouges pourraient aussi être utilisés pour détecter les excès de vitesse aux intersections ET que ces endroits seraient signalés aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à cette double surveillance par un même appareil aux endroits ciblés?

AJOUT D'APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES AU QUÉBEC



Q13. Au cours des prochaines années, êtes-vous **POUR** ou **CONTRE** que davantage de ces appareils soient utilisés sur le réseau routier du Québec?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 243



Proportion de POUR Territoires sondés	Janvier 2021 %
Région administrative de Montréal (n : 201)	83
Région administrative de Laval (n : 147)	81
Agglomération de Longueuil (n : 149)	80
Ville de Gatineau (n : 152)	83
Agglomération de Québec (n : 150)	79
Ailleurs au Québec 1 (n : 241)	85
Ailleurs au Québec 1 et 2 : (n : 444)	84
Ailleurs au Québec 2 (n : 203, là où il n'y a pas d'ACA)	83

Si la forte majorité des répondants souhaitent qu'il y ait plus d'appareils de surveillance photo aux feux rouges sur le réseau routier du Québec au cours des prochaines années (83 %), les autres (17 %) s'y opposent (contre). Cette opposition est significativement plus élevée chez les hommes (21 %, presque deux fois plus que chez les femmes avec 12 %) et chez ceux qui sont contre la double surveillance à une même intersection (55 %).

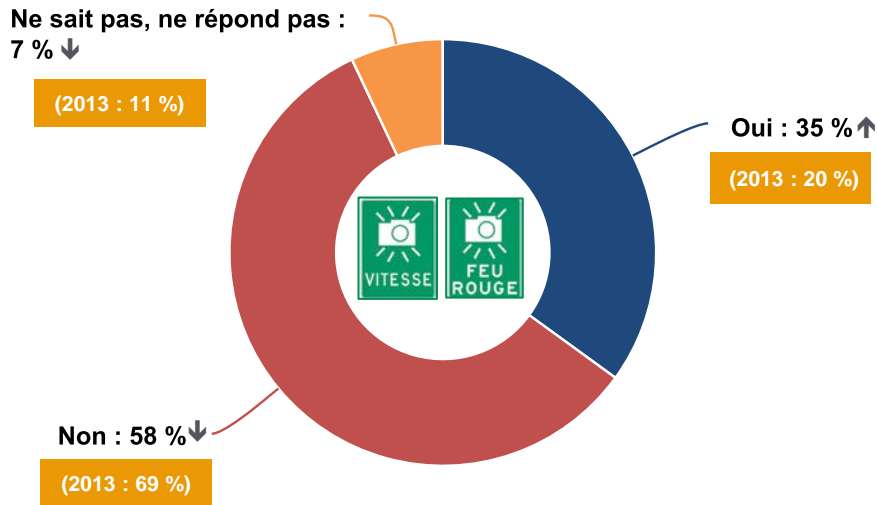
Il n'y a pas différence significative parmi les territoires sondés.

¹ Cette question n'a pas été posée en 2013.

CONNAISSANCE DE LA PRÉSENCE D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ SUR LE TERRITOIRE

Q14. Y a-t-il des radars photo ou des appareils de surveillance photographique aux feux rouges dans votre municipalité ou sur votre trajet habituel?¹

Base : ensemble des répondants, n : 1 253 étude actuelle et 1 212 en 2013



Proportion de OUI Territoires sondés	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : 202 et 204)	44 +	31 +
Région administrative de Laval (n : 150 et 202)	56 ↑↑	20
Agglomération de Longueuil (n : 152 et 203)	58 ↑↑	26
Ville de Gatineau (n : 152 et 202)	64 ↑↑	20
Agglomération de Québec (n : 151 et 200)	62 ↑↑	19
Ailleurs au Québec 1 (n : 242)	32	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 446 et 202)	24 -	16 -
Ailleurs au Québec 2 (n : 204, là où il n'y a pas d'ACA)	9 -	ND

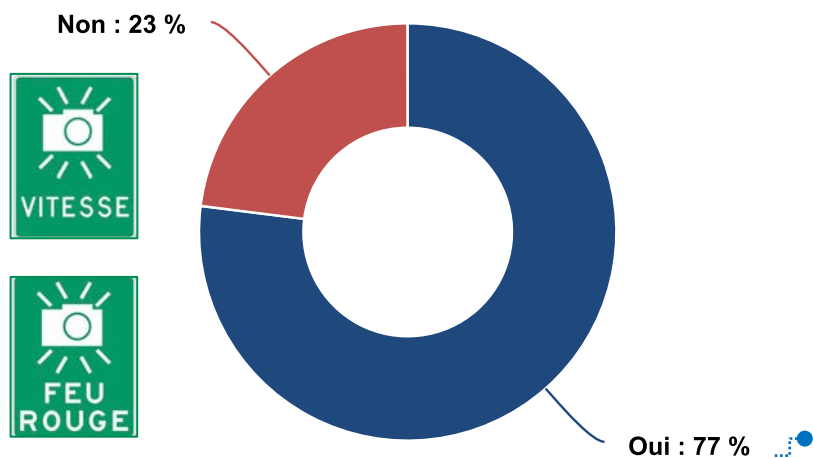
La présence des ACA est de plus en plus remarquée. En effet, un peu plus du tiers des répondants (35 %, significativement plus qu'en 2013 avec 20 %) affirment avoir remarqué la présence de ces appareils dans leurs municipalités ou sur leurs trajets habituels. Cette proportion est significativement plus élevée chez ceux ayant déjà remarqué la signalisation annonçant la présence des ACA (40 %) et moins élevée chez les 65 à 74 ans (28 %).

Des différences statistiquement significatives à la hausse (entre les mesures et parmi les territoires) sont observées dans presque tous les territoires sondés à une exception près, soit là où il n'y a pas encore d'ACA (9 %).

NOTORIÉTÉ DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE ANNONÇANT LES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Q15. Avez-vous remarqué la signalisation routière qui annonçait la présence des appareils de surveillance?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 247



Proportion de OUI Territoires sondés

	Janvier 2021 %
Région administrative de Montréal (n : 202)	80
Région administrative de Laval (n : 149)	86 +
Agglomération de Longueuil (n : 152)	77
Ville de Gatineau (n : 148)	83
Agglomération de Québec (n : 151)	87 +
Ailleurs au Québec 1 (n : 241)	84 +
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 445)	74 -
Ailleurs au Québec 2 (n : 204, là où il n'y a pas d'ACA)	55 -

- + 85 % chez les 25 à 34 ans;
- + 83 % chez les diplômés universitaires;
- 49 % chez les moins instruits (aucun diplôme);
- 69 % chez les 65 à 74 ans et 63 % chez les 75 ans ou plus.

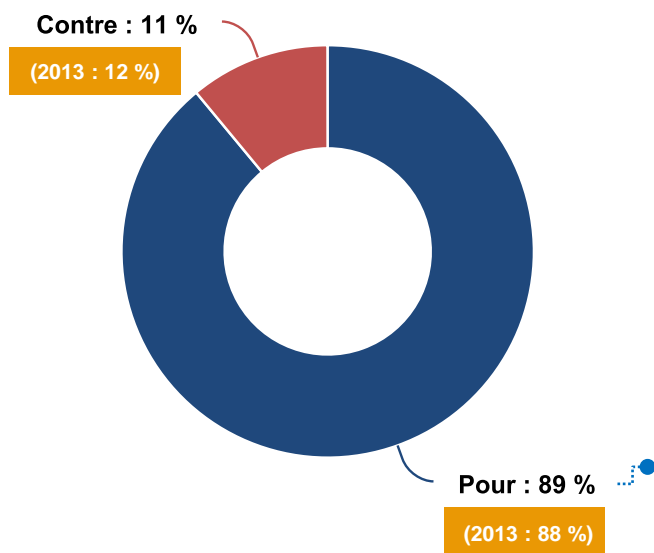
La signalisation routière annonçant la présence d'appareils de contrôle automatisé est remarquée par la plupart des répondants (77 %). C'est particulièrement le cas des 25 à 34 ans et des diplômés universitaires (proportion respective de 85 % et 83 %). Inversement, les moins instruits (49 %) et les personnes de 65 ans ou plus (entre 69 % et 63 % selon le cas) sont moins nombreux (proportionnellement) à avoir remarqué cette signalisation. Quelques différences sont observées parmi les territoires sondés. Ainsi, la présence de ces appareils est davantage remarquée dans la région administrative de Laval, dans l'agglomération de Québec et ailleurs au Québec, à l'exception de là où il n'y a pas encore d'ACA, où la proportion est plus faible.

¹ Il n'y a pas de comparable pour cette question. En effet, si la même question a été posée en 2013, elle était conditionnelle à une autre qui demandait préalablement aux répondants s'ils avaient déjà circulé à un endroit où il y avait un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges (question préalable qui n'a pas été posée dans l'étude actuelle).

ACCEPTABILITÉ DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE ANNONÇANT LA PRÉSENCE D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Q16. Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de la signalisation routière avertissant de la présence de ces appareils à proximité?¹

Base : ensemble des répondants, sans la non-réponse, n : 1 248 étude actuelle et 1 181 en 2013



+ 94 % chez les diplômés universitaires;

- 79 % chez les 16 à 24 ans;

- 80 % chez les 75 ans ou plus.

Proportion de POUR Territoires sondés	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : 202 et 198)	86	92
Région administrative de Laval (n : 150 et 193)	92	83
Agglomération de Longueuil (n : 151 et 199)	93	89
Ville de Gatineau (n : 150 et 197)	86	87
Agglomération de Québec (n : 150 et 195)	91	81
Ailleurs au Québec 1 (n : 241)	89	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 445 et 199)	90	88
Ailleurs au Québec 2 (n : 204, là où il n'y a pas d'ACA)	92	ND

La forte majorité des répondants approuve l'installation préventive de la signalisation routière avertissant de la présence des appareils de contrôle automatisé à proximité de là où ils sont situés (89 % aujourd'hui comparativement à 88 % lors de la mesure précédente). L'appui est davantage répandu chez les diplômés universitaires (94 %), mais moins chez les 16 à 24 ans (79 %) et les 75 ans ou plus (80 %).

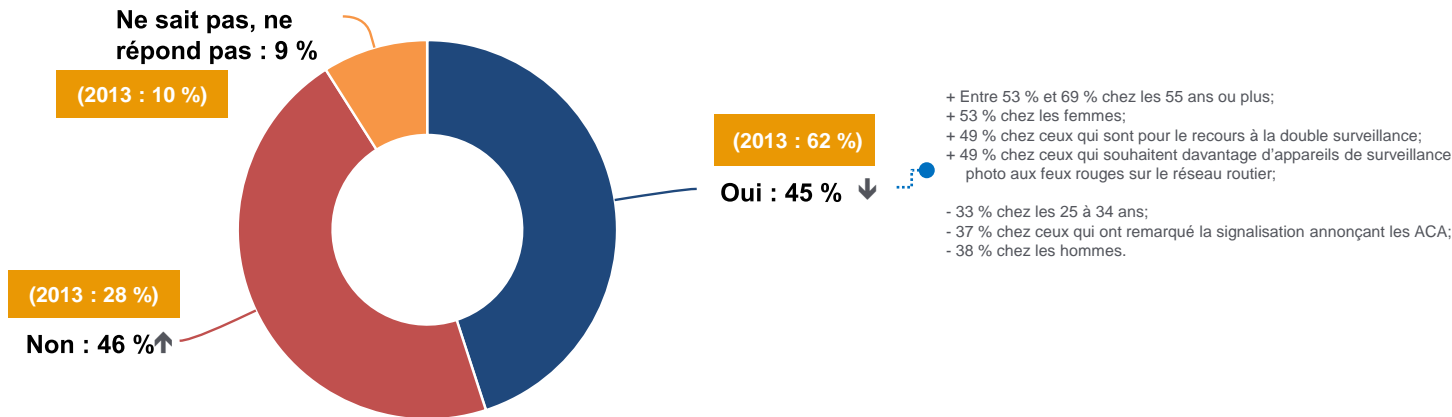
Il n'y a aucune différence significative parmi les territoires sondés.

¹ La question posée en 2013 était la suivante : Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de la signalisation avertissant de la présence de ces appareils à proximité?

CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉE PAR UN APPAREIL DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Q17. Selon ce que vous en savez, l'infraction constatée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges entraîne-t-elle l'inscription de points d'inaptitude au dossier du contrevenant?¹

Base : ensemble des répondants, n : 1 253 étude actuelle et 1 212 en 2013



Significativement moins de répondants aujourd'hui (45 % contre 62 % en 2013) croient (à tort) qu'une infraction constatée par un appareil de contrôle automatisé entraîne l'inscription de points d'inaptitude au dossier du conducteur fautif. Tout comme en 2013, un sur dix l'ignore (9 % comparativement à 10 %).

Cette croyance est plus répandue dans certains sous-groupes, dont les personnes de 55 ans ou plus (entre 53 % et 69 %) et les femmes (53 %), mais moins chez les 25 à 34 ans (33 %) et les hommes (38 %), entre autres.

Des baisses par rapport à la mesure de 2013 sont observées dans tous les territoires sondés. On remarque par ailleurs que dans le territoire où il n'y a pas d'ACA, cette proportion est plus élevée par rapport aux autres territoires (57 %).

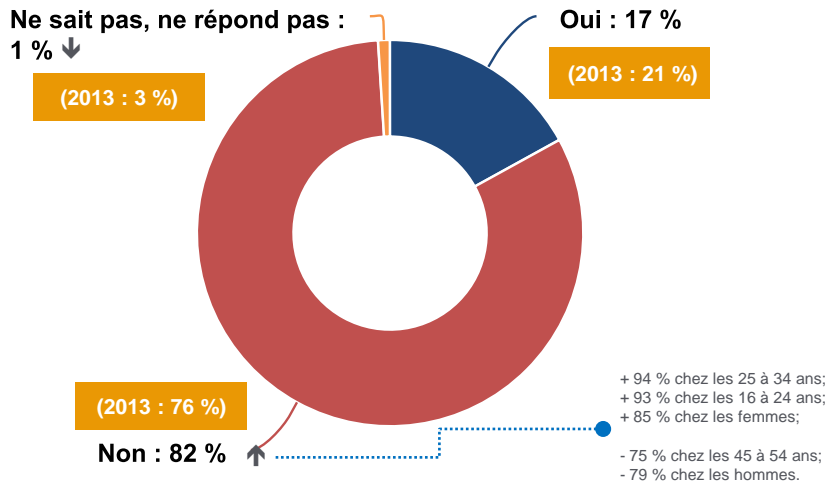
Proportion de OUI Territoires sondés	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : 202 et 204)	46 ↓	59
Région administrative de Laval (n : 150 et 202)	45 ↓	70
Agglomération de Longueuil (n : 152 et 203)	47 ↓	59
Ville de Gatineau (n : 152 et 201)	40 ↓	68
Agglomération de Québec (n : 151 et 200)	38 ↓	61
Ailleurs au Québec 1 (n : 242)	40 -	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 446 et 202)	46 ↓	62
Ailleurs au Québec 2 (n : 204, là où il n'y a pas d'ACA)	57 +	ND

PERCEPTION RELATIVE AU TRAITEMENT DES AMENDES REÇUES PAR LES CONTREVENANTS



Q18. Saviez-vous que les amendes perçues auprès des conducteurs qui commettent une infraction détectée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges ne sont pas versées au gouvernement, mais plutôt au Fonds de la sécurité routière, lequel est destiné à financer des programmes et des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route?¹

Base : ensemble des répondants, n : 1 253 étude actuelle et 1 212 en 2013



Plus de quatre répondants sur cinq (82 %), soit significativement plus qu'en 2013 (76 %), ignorent que les amendes perçues auprès des contrevenants sont versées au Fonds de la sécurité routière.

Cette proportion est plus élevée chez les 16 à 34 ans (93 % en moyenne) et les femmes (85 %).

En contrepartie, elle est plus faible chez les 45 à 54 ans et les hommes (respectivement 75 % et 79 %).

À nouveau, des différences significatives entre les mesures sont observées dans cinq des sept territoires sondés. De plus, cette mesure-ci, l'agglomération de Québec se distingue à la baisse par rapport aux autres territoires.

Proportion de NON Territoires sondés	Janvier 2021 %	Mai 2013 %
Région administrative de Montréal (n : 202 et 204)	83 ↑	73
Région administrative de Laval (n : 150 et 202)	83 ↑	75
Agglomération de Longueuil (n : 152 et 203)	86 ↑	69
Ville de Gatineau (n : 152 et 201)	79	80
Agglomération de Québec (n : 151 et 200)	75 ↑ -	68
Ailleurs au Québec 1 (n : 242)	84	ND
Ailleurs au Québec 1 et 2 (n : 446 et 202)	82	78
Ailleurs au Québec 2 (n : 204, là où il n'y a pas d'ACA)	79	ND

¹ La question posée en 2013 était la suivante : Saviez-vous que les amendes perçues auprès des conducteurs qui commettent une infraction détectée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges sont versées au Fonds de la sécurité routière, lequel est destiné à financer des programmes et des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route?

SOURCES D'INFORMATION UTILISÉES POUR RECHERCHER DES INFORMATIONS SUR LES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ



Q19. Spontanément, si vous vouliez trouver de l'information sur les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges, quelle source d'information utiliseriez-vous?¹

Base : ensemble des répondants, plusieurs réponses possibles

Sources mentionnées par au moins 1 % des répondants	Janvier 2021 n : 1 253 %	Mai 2013 n : 1 212 %
Internet/un moteur de recherche sur le Web (ex. : Google)	73	74
La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	15 ↑	9
Le ministère des Transports du Québec ou Québec 511	14	12
La police (SQ ou service policier local)	9 ↓	14
Le gouvernement (sans précision, site Web, etc.)	3 ↑	1
La municipalité (site de la Ville, etc.)	3	2
Le site objectifsecurite.gouv.qc.ca	3	2
La sécurité routière (Code, site, etc.)	2	0
Bouche-à-oreille	2	0
La télévision	2	0
Une application (GPS, Waze, etc.)	2	0
Un journal/revue/magazine	2	14
De l'affichage (panneaux routiers)	2	0
La radio	1	0
Un service d'assistance téléphonique (411)	1 ↓	4
NSP/NRP	7	8

Internet ou un moteur de recherche (73 % du total des mentions comparativement à 74 % en 2013) serait la principale source d'information consultée par la plupart des répondants qui souhaiteraient en savoir davantage sur les appareils de contrôle automatisé.

La Société de l'assurance automobile du Québec suivrait au deuxième rang des sources consultées, significativement plus aujourd'hui qu'en 2013 (15 % contre 9 %), alors que le ministère des Transports occuperait le troisième rang (14 % comparativement à 12 %).

La police (SQ ou autre service policier local) se verrait potentiellement moins consultée à ce sujet (9 % contre 14 % en 2013).

Les autres principales sources potentielles sont mentionnées par 3 % ou moins des répondants.

Notons que les répondants âgés de moins de 45 ans (80 % en moyenne) et les femmes (77 %, davantage que les hommes avec 69 %) sont des groupes de répondants proportionnellement plus nombreux à mentionner Internet comme source d'information à ce sujet.

A network diagram in the top right corner, featuring a complex web of interconnected nodes and lines. The nodes are represented by small circles in various shades of teal and grey, connected by thin, light blue lines. Some nodes are larger and more prominent than others, suggesting a central or significant node in the network.

Conclusions

CONCLUSIONS



Concernant les radars photo au Québec : une acceptabilité toujours forte en général et significativement plus élevée dans certaines zones

Près de neuf répondants sur dix (85 % comparativement à 88 % en 2013) appuient le recours aux radars photo dans un contexte où ces appareils sont annoncés à l'avance. Si cet appui est encore plus élevé en ce qui concerne les zones scolaires (94 % tout comme en 2013), il a progressé en faveur de leur utilisation dans les chantiers routiers (92 % contre 82 % en 2013) et les quartiers résidentiels (77 % contre 62 % en 2013).

Concernant l'efficacité perçue des radars photo, 78 % des répondants estiment qu'ils sont très ou assez efficaces pour accroître la sécurité routière au Québec. En comparaison, 81 % des répondants en 2013 estimaient que ces appareils étaient efficaces (très ou assez) pour réduire la vitesse sur les routes. Fait à noter cette année, la proportion des répondants les plus convaincus (très efficace) a diminué, passant de 24 % en 2013 à 17 %.

Concernant les appareils de surveillance aux feux rouges : une acceptabilité significativement plus faible cette année

Même si les appareils de surveillance photo aux feux rouges reçoivent l'appui de la majorité des répondants cette année (79 %), cette proportion a néanmoins reculé de 11 points de pourcentage par rapport à 2013 (90 %). L'efficacité perçue de ces appareils reste cependant relativement élevée (83 % comparativement à 87 % 2013).

Par ailleurs, le niveau d'appui à la double surveillance (détection des excès de vitesse en plus des passages aux feux rouges) par un même appareil est tout à fait similaire à celui observé lors de la mesure précédente (79 % comparativement à 82 % en 2013).

Concernant l'ajout de nouveaux appareils de surveillance photo aux feux rouges, leur présence sur le territoire et l'acceptabilité de la signalisation routière annonçant ces appareils : des résultats positifs

Plus de quatre répondants sur cinq (83 %) sont en faveur d'ajouter des appareils de surveillance photo aux feux rouges sur le réseau routier de la province au cours des prochaines années. Cet appui est similaire partout au Québec, incluant là où il n'y a pas encore d'ACA.

D'autre part, plus de répondants aujourd'hui (35 % comparativement à 20 % en 2013) disent avoir déjà remarqué la présence d'ACA dans leurs municipalités ou sur leurs trajets habituels et 77 % disent avoir aussi remarqué la signalisation routière annonçant ces appareils. Dans les deux cas, ces proportions varient à la hausse dans la plupart des territoires sondés, à l'exception de là où il n'y a pas d'ACA pour le moment.

Par ailleurs, l'acceptabilité de la signalisation routière annonçant la présence des ACA est tout aussi forte aujourd'hui qu'elle l'était il y a huit ans (89 % comparativement à 88 % en 2013) et il n'y a pas non plus de différence significative parmi les territoires sondés.

CONCLUSIONS (SUITE)



Concernant la connaissance des conséquences d'une infraction détectée par un ACA et du traitement des amendes reçues par les conducteurs fautifs : une méconnaissance qui persiste

Près d'un répondant sur deux (45 %), moins qu'en 2013 (62 %), pense toujours que des points d'inaptitude seraient inscrits à son dossier de conducteur s'il était pris en flagrant délit d'infraction par un ACA, alors que près du dixième l'ignore (9 % comparativement à 10 % en 2013).

Dans le même ordre d'idée, la plupart des répondants (82 % comparativement à 76 % en 2013) ignorent que les amendes perçues dans le cas d'infractions détectées par les ACA sont versées au Fonds de la sécurité routière. Une forte méconnaissance persiste donc toujours concernant ces deux aspects.

Bref, si la forte majorité des répondants (83 %) accepterait que davantage d'ACA soient déployés sur le réseau routier de la province au cours des prochaines années, des proportions non négligeables ne sont pas favorables à leur présence sur le territoire, particulièrement dans le cas des appareils de surveillance photo aux feux rouges (21 %). Notons aussi que l'efficacité perçue de ces appareils est questionnée par environ un répondant sur cinq. Les hommes et les plus jeunes, contrairement aux femmes et aux personnes plus âgées, sont parfois et généralement plus critiques à l'endroit de ces appareils.

Conséquemment, nous estimons que le Ministère aurait avantage à poursuivre ses efforts d'information et de sensibilisation auprès des conducteurs québécois afin de maintenir minimalement le niveau actuel d'acceptation sociale des ACA sur le territoire, mais aussi pour informer les usagers de la route sur l'utilisation des amendes perçues auprès des contrevenants et la non-inscription de points d'inaptitude à leurs dossiers.

A decorative background on the right side of the page featuring a network diagram. It consists of numerous interconnected nodes (circles) of varying sizes and colors (teal, grey, white) connected by thin lines, creating a complex web-like structure.

Annexe 1

MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE

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

PLAN DE SONDAGE

Population cible

Les Québécois détenteurs d'un permis de conduire, âgés de 16 ans ou plus, constituent la population cible de la présente étude.

Bases de sondage

L'échantillon initial a été généré aléatoirement (RDD) à partir de tous les échanges téléphoniques valides, incluant les échanges des cellulaires, couvrant le territoire à l'étude et à l'aide du logiciel CONTACT de SOM.

Nous avons également utilisé notre panel téléphonique afin de réaliser le nombre d'entrevues visées par territoire. Le tableau suivant présente le nombre d'entrevues réalisées dans chacune des sept strates.

	Territoires ciblés (7)							
	Ensemble	Région adm. de Montréal	Région adm. de Laval	Aggl. de Longueuil	Ville de Gatineau	Aggl. de Québec	Ailleurs au Québec 1 ¹	Ailleurs au Québec 2 ²
Nombre visé	1 200	200	150	150	150	150	200	200
Entrevues réalisées	1 253	202	150	152	152	151	242	204

¹ Ailleurs au Québec 1 : régions des Laurentides, de Lanaudière, de la Montérégie (excluant les résidents de l'agglomération de Longueuil), de la Chaudière-Appalaches, de l'Outaouais (excluant les résidents de Gatineau), de la Capitale-Nationale (excluant les résidents de l'agglomération de Québec).

² Ailleurs au Québec 2 : là où il n'y a pas encore d'ACA, soit l'Abitibi-Témiscamingue, l'Estrie, le Centre-du-Québec, la Mauricie, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie (excluant les résidents des Îles-de-la-Madeleine).

Note : Deux entrevues réalisées aux Îles-de-la-Madeleine n'ont pas été comptabilisées dans le traitement (poids mis à zéro).

PLAN DE SONDAGE (suite) Plan d'échantillonnage

Phase 1

Échantillon RDD (échantillonnage à deux degrés) :

Au premier degré : échantillonnage stratifié non proportionnel de ménages en deux territoires (ensemble du Québec excluant les régions administratives Ailleurs au Québec (1) et Ailleurs au Québec (2)).

Au second degré : pour les échanges téléphoniques sur ligne fixe et lorsque la personne n'a pas pris l'appel à partir d'un cellulaire, une personne âgée de 16 ans ou plus est choisie dans le ménage selon une procédure informatisée de sélection aléatoire simple basée sur l'âge. Pour leur part, les personnes qui ont répondu à l'aide de leur cellulaire furent automatiquement sélectionnées si elles étaient âgées de 16 ans ou plus.

À noter que 50 % des entrevues dans le premier territoire et 35 % dans le deuxième territoire ont été réalisées dans des échanges téléphoniques cellulaires, de façon à joindre la population uniquement accessible par ce moyen, ce qui est notamment le cas des jeunes.

Phase 2

Échantillon Panel téléphonique de SOM :

Comme mentionné précédemment, nous avons également utilisé notre panel téléphonique afin de réaliser le nombre d'entrevues visées par territoire. Le panel Or téléphonique de SOM est un panel probabiliste constitué de personnes recrutées aléatoirement dans le cadre de nos sondages téléphoniques auprès de la population adulte en général.

Voici le nombre d'entrevues réalisées pour chacune des phases :

	Phases 1 et 2		Ensemble
	Échantillon RDD	Échantillon Panel téléphonique	
Ensemble (n : 1 253)	648	605	1 253
Région administrative de Montréal	96	106	202
Région administrative de Laval	21	129	150
Agglomération de Longueuil	23	129	152
Ville de Gatineau	13	139	152
Agglomération de Québec	49	102	151
Ailleurs au Québec 1	242	0	242
Ailleurs au Québec 2	204	0	204

QUESTIONNAIRE Le questionnaire initial a été élaboré par le requérant, puis révisé, traduit et programmé par SOM. Les entrevues ont été réalisées en français ou en anglais. Le questionnaire comporte l'équivalent de 50 questions. Sa durée moyenne est estimée à $\pm 8,5$ minutes et la médiane à $\pm 8,3$ minutes.

COLLECTE **Période de collecte**
Du 6 janvier au 16 janvier 2021.

Mode d'entrevue

Entrevues téléphoniques assistées par ordinateur.

Gestion informatisée des numéros de téléphone.

Gestion de l'échantillon visant des objectifs de taux de réponse supérieurs.

Maximum de 23 appels lors de rendez-vous et de 20 appels pour les autres contacts.

Résultats administratifs de la collecte (les résultats détaillés sont présentés aux pages suivantes)

	Échantillon RDD	Échantillon Panel téléphonique
Taux de non-réponse	29,6 %	24,8 %
Taux de refus	42,0 %	12,0 %
Taux de réponse	28,3 %	63,2 %

RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

Échantillon RDD

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
A) ÉCHANTILLON DE DÉPART	4177	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	284
B) NUMÉROS NON VALIDES	1016	G) Numéros joints (A - F)	3893
B1) Hors service	845	H) Numéros joints non valides (B)	1016
B2) Non résidentiel	145	I) Numéros joints valides (G - H)	2877
B3) Hors strate	2	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	210
B4) Télécopieur	24	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	3087
B5) Duplicata	0		
C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)	831		
C1) Pas de réponse	185		
C2) Ligne occupée	69		
C3) Répondeur	547		
C4) Ligne en dérangement	30		
D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES	1456		
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	22		
D2) Répondant sélectionné pas disponible	136		
D3) Refus du ménage	523		
D4) Refus de la personne	163		
D5) Refus sur cellulaire	589		
D6) Incomplet	23		
E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES	874		
E1) Autres langues	27		
E2) Non admissibles	197		
E3) Entrevues réalisées	650		
		TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)	
		Non-réponse estimée ((C3 + D2 + J + D1) ÷ K)	29,6 %
		Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	42,0 %
		TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ ((E1 + E2 + E3) ÷ K)	28,3 %
		TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*	
		Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	27,6 %

*La différence entre les deux taux de réponse (s'il y a lieu) tient au fait que le taux de l'Association de la recherche et de l'intelligence marketing (ARIM) suppose que tous les numéros non joints sont valides, alors que le taux de SOM suppose plutôt qu'il y a la même proportion de numéros valides parmi les non joints que parmi ceux qui ont été joints.

RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

Panel téléphonique

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
A) ÉCHANTILLON DE DÉPART	1397	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	22
B) NUMÉROS NON VALIDES	214	G) Numéros joints (A - F)	1375
B1) Hors service	197	H) Numéros joints non valides (B)	214
B2) Non résidentiel	12	I) Numéros joints valides (G - H)	1161
B3) Hors strate	2	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	19
B4) Télécopieur	2	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	1180
B5) Duplicata	1		
C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)	156		
C1) Pas de réponse	13		
C2) Ligne occupée	2		
C3) Répondeur	134		
C4) Ligne en dérangement	7		
D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES	281		
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	3		
D2) Répondant sélectionné pas disponible	137		
D3) Refus du ménage	14		
D4) Refus de la personne	36		
D5) Refus sur cellulaire	90		
D6) Incomplet	1		
E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES	746		
E1) Autres langues	3		
E2) Non admissibles	138		
E3) Entrevues réalisées	605		
		TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)	
		Non-réponse estimée ((C3 + D2 + J + D1) ÷ K)	24,8 %
		Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	12,0 %
		TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ ((E1 + E2 + E3) ÷ K)	63,2 %
		TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*	
		Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	63,1 %
		*La différence entre les deux taux de réponse (s'il y a lieu) tient au fait que le taux de l'Association de la recherche et de l'intelligence marketing (ARIM) suppose que tous les numéros non joints sont valides, alors que le taux de SOM suppose plutôt qu'il y a la même proportion de numéros valides parmi les non joints que parmi ceux qui ont été joints.	

PONDÉRATION Une pondération en fonction de l'âge et du sexe des titulaires de permis de conduire a été réalisée dans chacun des territoires. Les distributions des titulaires d'un permis de conduire utilisées dans le cadre de cette pondération sont celles de la SAAQ en 2019.

Détails de la pondération

Pour les régions administratives de Montréal et de Laval : extrapolation à la distribution conjointe d'âge et de sexe des titulaires d'un permis de conduire.

Pour la ville de Gatineau, l'agglomération de Québec et l'agglomération de Longueuil : extrapolation à la distribution d'âge (14 à 24 ans, 25 à 34 ans, 35 à 44 ans, 45 à 54 ans, 55 à 64 ans, 65 ans ou plus) des titulaires de permis de conduire, puis extrapolation à la distribution de sexe des titulaires d'un permis de conduire.

Les distributions utilisées pour pondérer le reste du Québec (ailleurs au Québec 1) sont estimées par la distribution des titulaires d'un permis de conduire des régions administratives des Laurentides, de Lanaudière, de la Montérégie (après soustraction des résidents de l'agglomération de Longueuil), de la Chaudière-Appalaches, de l'Outaouais (après soustraction des résidents de Gatineau) et de la Capitale-Nationale (après soustraction des résidents de l'agglomération de Québec). La pondération consiste également à pondérer d'abord en fonction de la distribution d'âge et ensuite en fonction de la distribution de sexe.

Les distributions pour le territoire ailleurs au Québec 2 ont été extrapolées à la distribution conjointe d'âge et de sexe des titulaires d'un permis de conduire là où il n'y a pas encore d'ACA, soit l'Abitibi-Témiscamingue, l'Estrie, le Centre-du-Québec, la Mauricie, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, en excluant ensuite les répondants qui habitent les Îles-de-la-Madeleine (RTA G4T).

TRAITEMENT Les données ont été traitées à l'aide du progiciel spécialisé MACTAB.

Les résultats pour chacune des questions sont présentés en fonction d'une bannière qui inclut les principales variables pertinentes pour l'analyse des résultats.

MARGES D'ERREUR Les marges d'erreur présentées à la page suivante tiennent compte de l'effet de plan.

L'effet de plan apparaît lorsque les entrevues réalisées ne sont pas réparties proportionnellement à la population d'origine selon les variables de segmentation ou de pondération.

L'effet de plan est le ratio entre la taille de l'échantillon et la taille d'un échantillon aléatoire simple de même marge d'erreur. C'est une statistique utile à l'estimation des marges d'erreur pour des sous-groupes de répondants.

Par exemple, au tableau de la page suivante, pour l'ensemble, la marge d'erreur est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 847 ($1\,253 \div 1,479$).

Le tableau de la page suivante donne les marges d'erreur de l'étude (en tenant compte de l'effet de plan) selon la valeur de la proportion estimée.

MARGES D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE

	Territoires ciblés							
	Ensemble	Région admin. de Montréal	Région admin. de Laval	Aggl. de Longueuil	Ville de Gatineau	Aggl. de Québec	Ailleurs au Québec 1 ¹	Ailleurs au Québec 2 ²
NOMBRE D'ENTREVUES	1 253	202	150	152	152	151	242	204
EFFET DE PLAN	1,479	1,046	1,074	1,022	1,054	1,017	1,046	1,172
PROPORTION :								
99 % ou 1 %	0,7 %	1,4 %	1,7 %	1,6 %	1,6 %	1,6 %	1,3 %	1,5 %
95 % ou 5 %	1,5 %	3,1 %	3,6 %	3,5 %	3,6 %	3,5 %	2,8 %	3,2 %
90 % ou 10 %	2,0 %	4,2 %	5,0 %	4,8 %	4,9 %	4,8 %	3,9 %	4,5 %
80 % ou 20 %	2,7 %	5,6 %	6,6 %	6,4 %	6,5 %	6,4 %	5,2 %	5,9 %
70 % ou 30 %	3,1 %	6,5 %	7,6 %	7,4 %	7,5 %	7,4 %	5,9 %	6,8 %
60 % ou 40 %	3,3 %	6,9 %	8,1 %	7,9 %	8,0 %	7,9 %	6,3 %	7,3 %
50 % (MARGE MAXIMALE)	3,4 %	7,1 %	8,3 %	8,0 %	8,2 %	8,0 %	6,4 %	7,4 %

¹ Ailleurs au Québec 1 : régions des Laurentides, de Lanaudière, de la Montérégie (excluant les résidents de l'agglomération de Longueuil), de la Chaudière-Appalaches, de l'Outaouais (excluant les résidents de Gatineau), de la Capitale-Nationale (excluant les résidents de l'agglomération de Québec).

² Ailleurs au Québec 2 : là où il n'y a pas encore d'ACA, soit l'Abitibi-Témiscamingue, l'Estrie, le Centre-du-Québec, la Mauricie, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie (excluant les résidents des Îles-de-la-Madeleine).