



**MONTRÉAL**

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

**QUÉBEC**

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

**MESURE DES PERCEPTIONS DES QUÉBÉCOIS  
DÉTENTEURS D'UN PERMIS DE CONDUIRE  
CONCERNANT LES RADARS PHOTO ET LES  
APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES**

RAPPORT FINAL  
PRÉSENTÉ AU  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

JUILLET 2013

RÉF.: R13236v2p1MTQ(Radars photo).pptx

<b>03</b>	/OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE
<b>05</b>	/FAITS SAILLANTS
<b>08</b>	/CHAPITRE 1 : PROFIL DES HABITUDES DE CONDUITE DES RÉPONDANTS CIBLÉS
<b>10</b>	/CHAPITRE 2 : PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC
<b>18</b>	/CHAPITRE 3 : PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES
<b>25</b>	/CHAPITRE 4 : PERCEPTION À L'ÉGARD DE L'ADOPTION DE LA LOI SUR L'UTILISATION PERMANENTE DES APPAREILS
<b>28</b>	/CHAPITRE 5 : ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS
<b>32</b>	/CHAPITRE 6 : ÉQUITÉ PERÇUE DES APPAREILS
<b>34</b>	/CHAPITRE 7 : CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉE PAR CES APPAREILS
<b>37</b>	/CHAPITRE 8 : NOTORIÉTÉ DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AIDE AUX VICTIMES DE LA ROUTE
<b>39</b>	/CHAPITRE 9 : SOURCES POTENTIELLEMENT UTILISÉES POUR EN CONNAÎTRE PLUS SUR LES APPAREILS
<b>41</b>	/CONCLUSIONS

### ANNEXES

- /1. MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE
- /2. QUESTIONNAIRE
- /3. RÉSULTATS DÉTAILLÉS (SOUS PLI SÉPARÉ)

**OBJECTIFS** L'objectif principal de ce sondage est de mesurer les perceptions des Québécois âgés de 16 ans et plus détenteurs d'un permis de conduire en vigueur concernant les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges.

**POPULATION CIBLE** Québécois détenteurs d'un permis de conduire, âgés de 16 ans ou plus.

**ÉCHANTILLONNAGE** 1 212 répondants au total

- Région administrative de Montréal : 204
- Ville de Laval : 202
- Ville de Longueuil : 203
- Ville de Gatineau : 201
- Ville de Québec : 200
- Ailleurs au Québec : 202

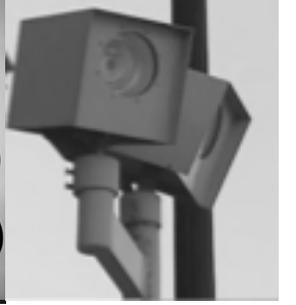
**COLLECTE** Entrevues téléphoniques réalisées du 15 au 31 mai 2013.  
Taux de réponse : 39,0 %

**PONDÉRATION** Pondération pour s'assurer d'une bonne représentativité des détenteurs de permis de conduire au Québec, par territoire sondé, en fonction de l'âge et du sexe.

**MARGE D'ERREUR** Ensemble : 5,2 % (à un niveau de confiance de 95 %)

- Région administrative de Montréal : 8,0 %
- Ville de Laval : 8,8 %
- Ville de Longueuil : 7,6 %
- Ville de Gatineau : 7,9 %
- Ville de Québec : 7,8 %
- Ailleurs au Québec : 7,9 %

*Les photos présentées aux pages titres proviennent du site internet du Ministère.*



**FAITS SAILLANTS**

## FAITS SAILLANTS

### Perception à l'égard des radars photo au Québec

• POUR le recours aux radars photo au Québec	88 %	
• POUR le recours aux radars photo dans les zones scolaires	94 %	
• POUR le recours aux radars photo dans les zones de chantiers routiers	82 %	
• POUR le recours aux radars photo dans les zones de quartiers résidentiels	62 %	
Efficacité perçue des radars photo		
• Très efficace	24 %	} 81 %
• Assez efficace	57 %	
• Peu efficace	17 %	
• Pas du tout efficace	2 %	

### Perception à l'égard des appareils de surveillance aux feux rouges

• POUR le recours aux appareils de surveillance aux feux rouges	90 %	
Efficacité perçue des appareils de surveillance aux feux rouges		
• Très efficace	29 %	} 87 %
• Assez efficace	58 %	
• Peu efficace	10 %	
• Pas du tout efficace	3 %	

### Perception à l'égard de la double surveillance (radars photo et feux rouges)

• POUR le recours à la double surveillance	82 %
--	------

### Perception à l'égard de l'adoption de la Loi sur l'utilisation permanente des appareils

• POUR le recours à ces appareils (radars photo et surveillance aux feux rouges) sur nos routes	86 %
---	------

### Acceptabilité des appareils

Y a-t-il des radars photo ou des appareils de surveillance aux feux rouges dans votre municipalité ou sur votre trajet habituel?	
• Non	68 %
• Oui/NSP/NRP	32 %

Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité ou sur votre trajet habituel? (Base : ceux qui affirment que ces appareils sont présents sur leur territoire ou qui l'ignorent)	
• POUR	86 %

Seriez-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité où sur votre trajet habituel? (Base : ceux qui affirment que ces appareils ne sont pas présents sur leur territoire)	
• POUR	78 %

A déjà circulé à un endroit où il y avait un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges	58 %
---	------

A remarqué la signalisation routière qui annonce la présence des appareils de surveillance (Base : ceux ayant circulé là où il y avait des appareils)	81 %
---	------

POUR l'installation de la signalisation avertissant la présence des appareils	88 %
---	------

### Équité perçue des appareils

Crois que le contrôle par radars photo ou avec appareils de surveillance aux feux rouges est un moyen équitable pour sanctionner les conducteurs fautifs	88 %
--	------

... suite à la page suivante

## FAITS SAILLANTS - SUITE

### Connaissance des conséquences d'une infraction détectées par les appareils

• Croit que l'infraction constatée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges entraîne l'inscription de point d'inaptitude au dossier du conducteur	62 %
• Croit que le propriétaire du véhicule, s'il n'est pas le conducteur au moment de l'infraction, a la possibilité d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction	60 %

### Notoriété du *Fond de la sécurité routière et d'aide aux victimes de la route*

• Sait que les amendes perçues auprès des conducteurs en infraction relative à un radar photo ou à un appareil de surveillance aux feux rouges sont versées au Fonds de la sécurité routière	21 %
--	------

Enfin, les motifs pour lesquels les répondants sont POUR ou CONTRE la présence (ou à l'installation) des radars photo ou des appareils de surveillance aux feux rouges sont assez similaires et concernent généralement les aspects suivants :

#### Les POUR :

- Afin de réduire la vitesse;
- Afin d'améliorer la sécurité des conducteurs et de la population;
- Afin de réduire les accidents;
- Afin de respecter le Code de la route;
- Afin d'augmenter le contrôle.

#### Les CONTRE :

- On préfère la surveillance policière sur place;
- Cela réduit la vitesse seulement là où les appareils sont installés;
- On compare les appareils à des « trappes à ticket »;
- On doute de l'efficacité des appareils;
- Les amendes sont des taxes déguisées;
- On dit que c'est un contrôle excessif ou une utilisation abusive;
- On estime que c'est une atteinte à la vie privée.



**1. PROFIL DES HABITUDES DE CONDUITE DES RÉPONDANTS CIBLÉS**

# 1. PROFIL DES HABITUDES DE CONDUITE DES RÉPONDANTS CIBLÉS

Profil des habitudes de conduite des répondants	%
Parmi les TYPES de véhicules motorisés suivants, lequel conduisez-vous le plus souvent?	(n : 1209)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Automobile (incluant les taxis)</li> <li>• Camionnette / VR / VUS</li> <li>• Camion / autobus</li> <li>• Ne conduit pas / ne conduit plus</li> </ul>	<p>76</p> <p>19</p> <p>4</p> <p>1</p>
Lequel de ces énoncés représente le mieux l'utilisation que vous faites d'un véhicule par rapport à votre travail? (Après de ceux qui conduisent)	(n : 1192)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vous devez absolument utiliser un véhicule motorisé, tous les jours, ou presque, comme c'est le cas pour un représentant, un camionneur, un chauffeur de taxi ou d'autobus, un livreur, etc.?</li> <li>• Il n'est pas absolument nécessaire que vous utilisiez un véhicule motorisé dans le cadre de votre travail</li> <li>• Ne travaille pas</li> </ul>	<p>38</p> <p>43</p> <p>19</p>
Au cours des deux dernières années, avez-vous reçu une ou des contraventions...? (% de oui)	(n : 1212)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ... pour excès de vitesse?</li> <li>• ... pour avoir passé au feu rouge?</li> </ul>	<p>16</p> <p>3</p>

## SANS GRANDE SURPRISE, LA CONDUITE D'UNE AUTOMOBILE EST EN TÊTE...

Sans grande surprise, l'automobile est le type de véhicule motorisé conduit le plus fréquemment par la forte majorité des répondants ciblés.

## ... ET SON UTILISATION EST INTRINSÈQUEMENT LIÉE AU GAGNE-PAIN DE PLUSIEURS

Près de deux répondants ciblés sur cinq (38 %) doivent absolument utiliser un véhicule motorisé, tous les jours ou presque, dans le cadre de leur travail. Pour un peu plus, cela n'est pas absolument nécessaire (43 %).

## DE L'AVEU DES RÉPONDANTS, LA DÉLINQUANCE POUR EXCÈS DE VITESSE EST CINQ FOIS PLUS ÉLEVÉE QUE POUR UN FEU ROUGE BRÛLÉ

La proportion de répondants ayant déjà reçu une contravention pour avoir fait un excès de vitesse au cours des deux dernières années est cinq fois plus élevée que celle des répondants ayant reçu une contravention pour avoir brûlé un feu rouge (respectivement 16 % et 3 %).

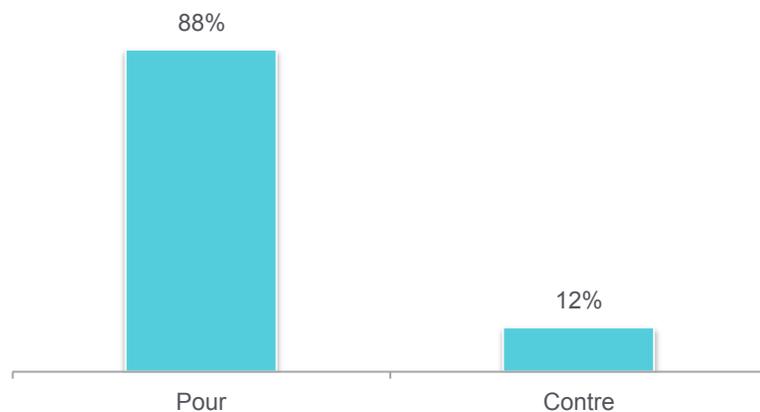


**2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC**

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC

Q3. « 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 annoncés aux conducteurs, êtes-vous **POUR** ou **CONTRE** le recours à des radars photo au Québec? »

(Ensemble des répondants, n : 1203, sans les NSP/NRP)



### Territoires sondés, mai 2013 (Q3=POUR)

Territoires sondés, mai 2013 (Q3=POUR)	%
Région administrative de Montréal (n : 203)	86
Ville de Laval (n : 200)	81
Ville de Longueuil (n : 203)	88
Ville de Gatineau (n : 195)	87
Ville de Québec (n : 200)	90
Ailleurs au Québec (n : 202)	89

### L'APPUI AUX RADARS PHOTO EST ÉLEVÉ

La forte majorité des détenteurs de permis de conduire au Québec appuient le recours aux radars photo dans le contexte décrit (88 %).

Il n'y a toutefois pas de différence significative selon le territoire sondé (tableau ci-contre), ni pour les autres variables utilisées pour l'analyse des résultats.

Les motifs d'approbation et de désapprobation à l'endroit de ces appareils sont présentés à la page suivante.

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q3a. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **POUR** le recours à des radars photo? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (POUR)	Mai 2013 (n:1049) %
Trop de vitesse / réduire la vitesse	66
Pour améliorer la sécurité / mieux protéger la population	25
Trop d'accidents / réduire ou éviter les accidents	22
Fait penser à rouler moins vite	--
Pour augmenter le contrôle	16
Identifier les conducteurs dangereux	12
Moins de policiers sur les routes / faire économiser du temps aux policiers	3
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	2
Pour donner plus de contraventions/revenus pour le gouvernement	1
C'est efficace (sans autre précision)	1
Autres raisons	2

### RÉDUIRE LA VITESSE, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES ET RÉDUIRE LES ACCIDENTS SONT LES TROIS PRINCIPAUX MOTIFS D'APPUIS AUX RADARS PHOTO

Les trois principales raisons pour lesquelles la population est d'accord avec le recours aux radars photo sont liées à la sécurité routière.

En effet, on appuie la présence des radars photo au Québec surtout pour réduire la vitesse sur les routes (66 % au total des deux mentions). L'amélioration de la sécurité routière (25 %) et la réduction du nombre d'accidents (22 %) comptent également parmi les principaux motifs d'appui aujourd'hui. Certains les appuient dans le but d'augmenter le contrôle (16 %) ou permettre d'identifier les conducteurs dangereux (12 %).

Toutes les autres raisons ont été mentionnées par 3 % ou moins des personnes concernées.

Q4. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **CONTRE** le recours à des radars photo? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (CONTRE)	Mai 2013 (n:138) %
Privilège / préfère la surveillance policière	25
Trappe à tickets	19
Taxes déguisées	16
Surveillance / contrôle excessif / sanctions exagérées	15
Trop prévisible, annoncé à l'avance	13
Atteinte à la vie privée	10
Risque de défectuosité du système	7
Mauvais emplacement des radars/mal placés	7
Impossible de savoir qui conduit le véhicule	6
Trop dispendieux/trop cher	6
Le radar n'a pas de niveau de tolérance	3
Autres raisons	14

### PRÉFÉRENCE POUR LA SURVEILLANCE POLICIÈRE EN PERSONNE ET CERTAINES MESURES RÉBARBATIVES OCCUPENT LES PREMIERS RANGS POUR LES OPPOSANTS

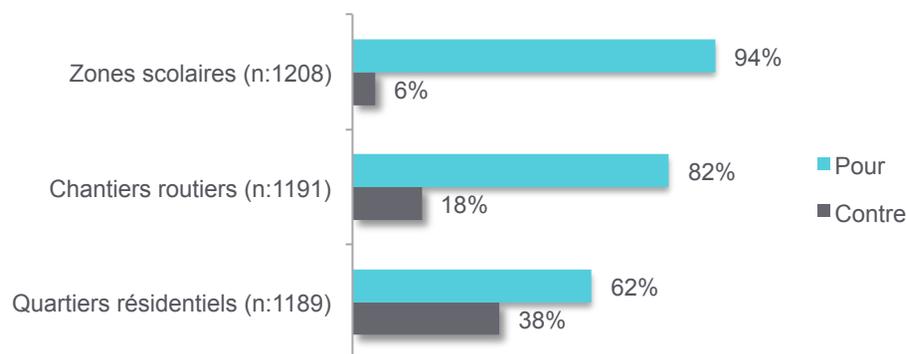
Un répondant sur quatre qui s'oppose aux radars photo au Québec préfère une surveillance policière en personne (25 %). D'autres s'y opposent parce qu'ils estiment que ce sont des « trappes à ticket » (19 %), des taxes déguisées (16 %), ou des mesures excessives de contrôle (15 %), voire une atteinte à la vie privée pour certains (10 %).

Les autres raisons sont évoquées par 7 % ou moins des répondants concernés.

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q12-15-18. « Dans le contexte où des radars photo sont utilisés dans des... 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? »

(Ensemble des répondants, sans les NSP/NRP)



Territoires sondés, mai 2013 (Q12, 15 et 18=POUR)	Zones scolaires (Q12) %	Chantiers routiers (Q15) %	Quartiers résidentiels (Q18) %
Région administrative de Montréal (n : 203, 200 et 202)	91	74	58
Ville de Laval (n : 201, 198 et 193)	92	77	56
Ville de Longueuil (n : 203, 199 et 195)	94	80	56
Ville de Gatineau (n : 201, 197 et 200)	93	82	70
Ville de Québec (n : 198, 198 et 199)	91	84	54
Ailleurs au Québec (n : 202, 199 et 200)	96	85	64

### L'APPUI DE LA POPULATION EST TRÈS FORT POUR LES ZONES SCOLAIRES

La très forte majorité des répondants (94 %) sont POUR l'utilisation des radars photo dans les zones scolaires dans la mesure où les appareils sont annoncés aux conducteurs à l'aide de la signalisation adéquate lors des opérations de surveillance.

L'opposition (zones scolaires) est toutefois significativement plus élevée chez ceux qui conduisent le plus souvent une camionnette/ fourgonnette (12 %).

### L'APPUI RESTE FORT POUR LES ZONES DE CHANTIERS ROUTIERS MAIS DIMINUE PASSABLEMENT POUR LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

La proportion des répondants appuyant l'utilisation des radars photo dans les zones de chantiers routiers demeure élevée alors que celle appuyant son utilisation dans les quartiers résidentiels diminue fortement. Elles atteignent respectivement 82 % et 62 % selon la zone.

Dans ces deux derniers cas, il n'y a cependant pas de différence significative selon les variables d'analyses retenues, incluant les territoires sondés (tableau).

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q13-16-19. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **POUR** le recours à des radars photo dans les...? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (POUR)	Zones scolaires (n:1113) %	Chantiers routiers (n:957) %	Quartiers résidentiels (n:704) %
Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger les enfants/la population	76	69	64
Trop de vitesse/pour réduire la vitesse	37	38	46
Pour augmenter le contrôle	14	15	14
Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents	13	18	14
Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes	3	2	4
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	2	1	1
Moins de policiers sur les routes/sauver du temps aux policiers	1	--	1
C'est un bon endroit	1	1	--
Pour diminuer la circulation (trafic/en transit dans les quartiers)	1	--	1
Pour améliorer la qualité de vie	--	--	1
Autres raisons	--	--	--

### D'UNE ZONE À L'AUTRE, LES MOTIFS D'APPUI AUX RADARS PHOTO SONT LES MÊMES...

Autant pour les zones scolaires que pour les chantiers routiers ou les quartiers résidentiels, les répondants qui appuient l'utilisation des radars photos dans ces zones le font surtout pour améliorer la sécurité et mieux protéger la population (entre 64 % et 76 % selon la zone) et parce que cela peut inciter les conducteurs à réduire leur vitesse dans ces zones (entre 37 % et 46 %). Dans des proportions moindres, on appuie également l'utilisation de ces appareils dans ces zones pour augmenter le contrôle (entre 14 % et 15 %) ou réduire les accidents (entre 13 % et 18 %).

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q14-17-20. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **CONTRE** le recours à des radars photo dans les...? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (CONTRE)	Zones scolaires (n:78) %	Chantiers routiers (n:218) %	Quartiers résidentiels (n:461) %
Limite de vitesse trop peu élevée dans ces zones	24	--	25
Privilégier/préfère la surveillance policière	22	8	7
Trappe à tickets	21	6	7
La signalisation est déjà efficace	--	19	--
Les gens (conducteurs) sont déjà prudents	12	12	6
Pas nécessaire (sans précision)	--	11	15
Atteinte à la vie privée	9	--	17
Trop dispendieux/trop cher	7	10	15
Trop prévisible/annoncé à l'avance	7	8	--
Risque de faire augmenter la congestion	--	8	--
Pas d'impact immédiat sur la vitesse du conducteur	6	--	--
Ce n'est pas une zone à risque	--	--	6
La limite de vitesse n'est pas nécessaire en tout temps	4	4	--
Surveillance/contrôle excessif/sanctions exagérées	4	--	--
Il n'y a pas assez de circulation	--	--	4
Utilisation abusive des radars	4	6	14
Autres raisons	21	30	14

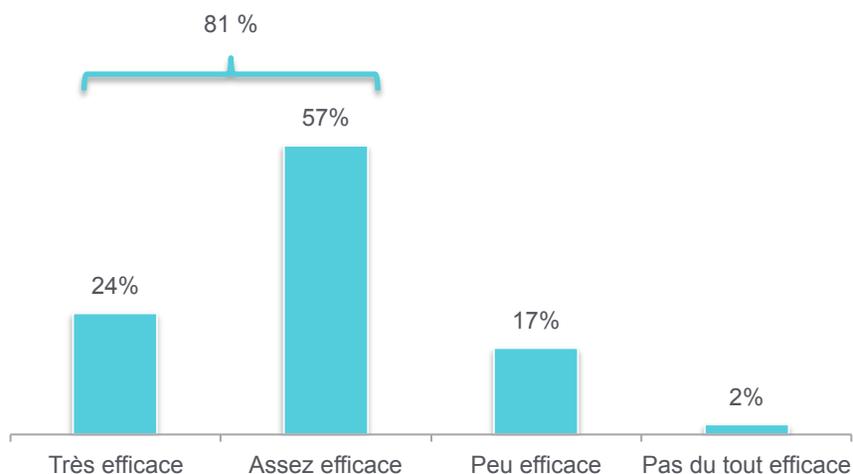
### L'IMPORTANCE DES MOTIFS D'OPPOSITION FLUCTUE D'UNE ZONE À L'AUTRE

Limite de vitesse trop peu élevée dans les zones, préférence pour la présence policière sur place, trappe à ticket, pas nécessaire à ces endroits, atteinte à la vie privée et coûts trop élevés sont autant de motifs pour s'opposer à la présence des radars photo dans les zones ciblées. On constate que l'importance accordée à chacun de ces motifs varie selon la zone.

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q5. « À votre avis, l'utilisation des radars photo est-elle un moyen... de réduire la vitesse sur les routes? »

(Ensemble des répondants, n : 1185, sans les NSP/NRP)



### LA MAJORITÉ DES RÉPONDANTS SONT CONVAINCUS DE L'EFFICACITÉ DES RADARS PHOTO

Un peu plus de 80 % des répondants estiment que les radars photo sont très (24 %) ou assez (57 %) efficaces pour réduire la vitesse sur les routes.

Notons toutefois que les répondants ayant reçu une contravention pour excès de vitesse au cours des deux (2) dernières années sont les plus nombreux (proportionnellement) à considérer ces appareils comme étant « peu efficaces » (31 %). Aucun autre segment ne se distingue à ce niveau.

## 2. PERCEPTION À L'ÉGARD DES RADARS PHOTO AU QUÉBEC - SUITE

Q6. « Pour quelle(s) raison(s)? »

(Base de ceux qui jugent les appareils peu ou pas du tout efficaces, total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Principales raisons	Mai 2013 (n:249) %
Réduit la vitesse seulement aux endroits où les appareils sont installés	27
Les gens ne s'en préoccupent pas / ne change pas les habitudes de conduite des gens	27
Nombre trop restreint de sites	10
Non-crédibilité des limites de vitesse affichées	10
Mauvais emplacement des appareils	10
Ça ne remplacera jamais l'intervention d'un policier	9
Des affiches annoncent les endroits où il y a des radars	8
Il y a déjà assez de surveillance et de signalisation	5
Radars instaurés juste pour faire de l'argent	4
Ne connaît pas les résultats statistiques	4
Pas d'accumulation de points d'inaptitudes	3
Autres raisons	5

### ZONE D'INFLUENCE TROP LIMITÉE ET PAS D'IMPACT SUR LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS

Plusieurs répondants qui jugent de l'inefficacité des radars photo pour réduire la vitesse sur les routes du Québec croient que la zone d'influence de ces appareils est trop limitée ou parce que cela n'a pas d'effet sur les habitudes de conduite de certains conducteurs (27 % au total des mentions dans les deux cas).

Le nombre restreint de sites où sont situés ces appareils, le choix de leur emplacement et des limites de vitesse affichées jugées peu crédibles aux yeux de certains sont également des motifs laissant croire à l'inefficacité de ces appareils (10 % dans chacun des cas).

Toutes les autres raisons ont été mentionnées par 9 % ou moins des répondants concernés.

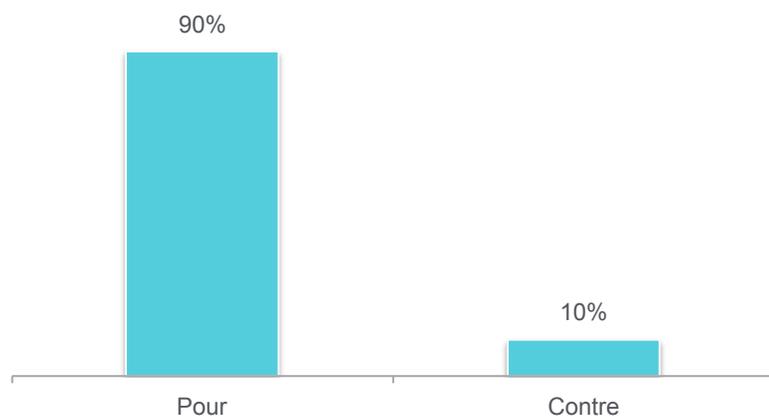


### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES

Q7. « Les appareils de surveillance photo aux feux rouges sont des dispositifs qui photographient, de façon automatique en tout temps, les véhicules qui passent au feu rouge, 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 annoncés aux conducteurs, êtes-vous **POUR** ou **CONTRE** le recours à des appareils de surveillance photo aux feux rouges au Québec? »<sup>1</sup>

(Ensemble des répondants, n : 1203, sans les NSP/NRP)



#### Territoires sondés, mai 2013 (Q7=POUR)

Territoires sondés, mai 2013 (Q7=POUR)	%
Région administrative de Montréal (n : 203)	92
Ville de Laval (n : 202)	91
Ville de Longueuil (n : 202)	91
Ville de Gatineau (n : 198)	89
Ville de Québec (n : 198)	83
Ailleurs au Québec (n : 200)	89

#### LE NIVEAU D'APPROBATION DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES EST ÉLEVÉ

Neuf répondants sur dix (90 %) sont **POUR** le recours aux appareils de surveillance aux feux rouges dans le contexte décrit et les femmes (95 %) sont significativement plus nombreuses que les hommes (84 %) à les appuyer.

Il n'y a aucune différence statistiquement significative selon les territoires visés (tableau).

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES - SUITE



Q8. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **POUR** le recours à des appareils de surveillance photo aux feux rouges? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (POUR)	Mai 2013 (n:1056) %
Pour améliorer la sécurité / mieux protéger la population	35
Trop d'accidents liés aux dépassements aux feux rouges/réduire ou éviter ces accidents	34
Parce que c'est la loi / faire respecter le Code de la route	32
Cela ferait réfléchir les gens avant de passer sur un feu rouge	16
Pour augmenter le contrôle	7
Parce que c'est un comportement très dangereux	4
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	4
Permet d'arrêter les fautifs / discipliner les mauvais conducteurs	3
Les policiers ne peuvent pas être partout/remplacent les policiers	2
Pour que les automobilistes soient plus prudents, fassent plus attention	2
Autres raisons	2

#### DIMINUTION DES ACCIDENTS, AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES DU QUÉBEC ET RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

Parmi ceux qui sont en faveur de la présence des appareils de surveillance aux feux rouges (90 %), plusieurs donnent leur appui car ces appareils sont susceptibles d'améliorer la sécurité (35 % au total des mentions) et faire diminuer le nombre d'accidents (34 %). Pour certains, il n'y a pas de discussion possible, car tous doivent respecter le Code de la route (32 %) alors que quelques-uns mentionnent que la présence de ces appareils est dissuasive et fait réfléchir avant de commettre une infraction (16 %).

Les autres motifs ont été mentionnés par 7 % ou moins des répondants concernés.

Q9. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **CONTRE** le recours à des appareils de surveillance photo aux feux rouges? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (CONTRE)	Mai 2013 (n:125) %
Inutile / pas efficace	41
Trappe à tickets	25
Pas de souplesse dans l'application de la loi / absence de jugement	15
Atteinte à la vie privée	12
Privilège / préfère la surveillance policière	7
Impossible de savoir qui conduit le véhicule	6
Risque de créer de la confusion	5
Risque de défectuosité du système / erreur	5
Taxes déguisées	3
Les feux rouges sont respectés	2
Trop dispendieux/trop cher	2
Autres raisons	7

#### INUTILES OU PEU EFFICACES, TRAPPE À TICKETS ET INTRANSIGEANCE DES APPAREILS

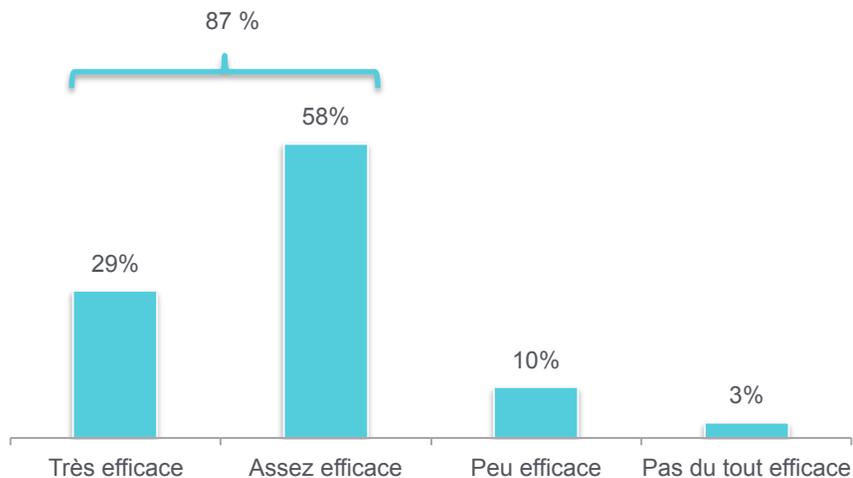
Par ailleurs, parmi ceux qui sont contre la présence d'appareils de surveillance aux feux rouges (10 %), plusieurs disent que ces appareils sont inutiles et peu efficaces (41 % au total des mentions). Pour certains, ce sont des « pièges à ticket » (25 %) ou des appareils qui n'offrent pas de souplesse (pas de discernement) en termes d'application de la loi (15 %). D'autres sont contre, car ils estiment que c'est une atteinte à la vie privée (12 %).

Toutes les autres raisons d'opposition ont été mentionnées par 7 % ou moins des répondants concernés.

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES - SUITE

Q10. « À votre avis, l'utilisation des appareils de surveillance photographiques aux feux rouges est-elle un moyen... de faire respecter les feux rouges? »

(Ensemble des répondants, n : 1180, sans les NSP/NRP)



#### MAJORITAIREMENT CONVAINCUS DE L'EFFICACITÉ DES APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES

La forte majorité des répondants croient en l'efficacité des appareils de surveillance photographique pour faire respecter les feux rouges (87 % au cumul des mentions positives).

Notons que les hommes (5 %) sont proportionnellement plus nombreux que les femmes (1 %) à croire en l'inefficacité absolue de ces appareils.

En comparaison, l'efficacité perçue de ces appareils obtient de meilleurs résultats que l'efficacité perçue des radars photo pour faire respecter la vitesse sur nos routes (81 % au cumul des réponses positives).

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES - SUITE

Q11. « Pour quelle(s) raison(s)? »

(Base de ceux qui jugent les appareils peu ou pas du tout efficaces, total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Principales raisons	Mai 2013 (n:161) %
Mauvais emplacements / emplacements indiqués	12
Permet le respect des feux seulement aux endroits où les appareils sont installés	12
Les gens ne s'en préoccupent pas / ne change pas les habitudes de conduite des gens / dépend de la volonté des gens à se plier aux règles	9
Peu efficaces / efficacité à démontrer	9
Ça ne remplacera jamais l'intervention d'un policier	9
Nombre trop restreint de sites	8
Les feux rouges sont respectés	7
Facile de contester	7
Les gens ne passent pas volontairement sur un feu rouge	7
Des affiches annoncent les endroits où il y a des appareils	5
Risque de défectuosité du système / erreur / défaillance	4
Autres raisons	23

#### INEFFICACE CAR LEUR EMPLACEMENT EST CONNU À L'AVANCE ET PARCE QU'ILS N'ASSURENT PAS UNE SURVEILLANCE PARTOUT

Pour les répondants concernés, les appareils de surveillance aux feux rouges sont inefficaces parce que les conducteurs connaissent à l'avance leur emplacement (12 % au total des mentions). Pour certains, ils ont un effet dissuasif seulement là où ils sont installés (12 %).

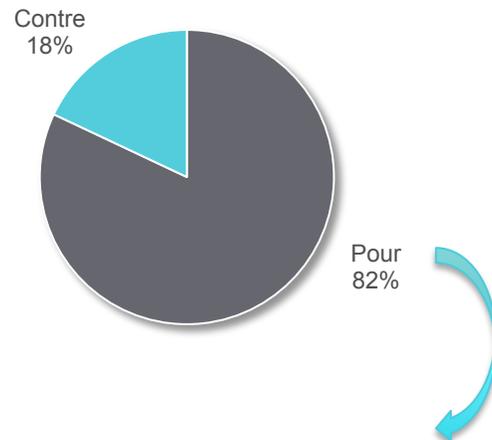
Pour d'autres, cela dépend de la volonté des gens à se plier aux règles établies (9 %) ou parce que les appareils ne pourront jamais remplacer une intervention policière dans un tel cas (9 %).

Toutes les autres raisons ont été mentionnées par 8 % ou moins des répondants concernés.

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES - SUITE

Q24. « 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? »

(Ensemble des répondants, n : 1189, sans les NSP/NRP)



#### Territoires sondés, mai 2013 (Q24=POUR)

Région administrative de Montréal (n : 198)  
 Ville de Laval (n : 195)  
 Ville de Longueuil (n : 198)  
 Ville de Gatineau (n : 199)  
 Ville de Québec (n : 200)  
 Ailleurs au Québec (n : 199)

%

77  
 73  
 77  
 88  
 79  
 84

#### LA DOUBLE SURVEILLANCE, BIEN PERÇUE PAR LA MAJORITÉ

Près de quatre répondants sur cinq (82 %) sont pour le recours à une double surveillance par un même appareil pour déceler à la fois les conducteurs qui brûlent les feux rouges et ceux qui excèdent la vitesse permise aux abords des intersections. Notons que cette perception s'apparente à celle observée précédemment en ce qui concerne l'utilisation des radars photo dans les zones de chantiers routiers (p. 11).

Il n'y a aucune différence significative selon le territoire sondé (tableau) ou les autres variables retenues pour l'analyse des résultats.

### 3. PERCEPTION À L'ÉGARD DES APPAREILS DE SURVEILLANCE PHOTO AUX FEUX ROUGES - SUITE

Q25. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **POUR** l'utilisation d'appareils de surveillance aux feux rouges pour détecter les excès de vitesse aux intersections? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (POUR)	Mai 2013 (n:939) %
Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population	46
Trop de vitesse/pour réduire la vitesse	41
Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents	26
Pour augmenter le contrôle	19
Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes	7
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	2
Rentabiliser l'équipement (double usage)	2
C'est efficace (sans autre précision)	1
Autres raisons	1

#### SURTOUT POUR PROTÉGER LA POPULATION ET RÉDUIRE LA VITESSE

Améliorer la sécurité afin de protéger davantage la population (46 % au total des mentions), mais aussi pour réduire la vitesse sur les routes (41 %) et diminuer les accidents (26 %) sont les trois (3) principaux motifs pour lesquels les répondants concernés sont POUR l'utilisation d'appareils de surveillance aux feux rouges pour détecter également la vitesse aux intersections.

Certains appuient cette double surveillance afin d'augmenter le contrôle (16 %) ou dans le but d'identifier ou d'intercepter les conducteurs dangereux (7 %).

Q26. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **CONTRE** l'utilisation d'appareils de surveillance aux feux rouges pour détecter les excès de vitesse aux intersections? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (CONTRE)	Mai 2013 (n:220) %
Atteinte à la vie privée	29
Trappe à ticket	18
Utilisation abusive des radars/contrôle excessif	15
Une infraction est détectée c'est suffisant	14
Trop dispendieux/trop cher	10
Ce n'est pas une zone à risque	5
Privilégier/préfère la surveillance policière	5
Taxe déguisée	4
Risque de défectuosité du système/erreur	4
Pas nécessaire (sans autre précision)	4
Autres raisons	22

#### ATTEINTE À LA VIE PRIVÉE, « TRAPPE À TICKET » ET CONTRÔLE EXCESSIF

Certains s'opposent à la double surveillance parce qu'ils y voient une atteinte à la vie privée des individus (29 % au total des mentions). D'autres sont contre parce que les endroits où sont situés ces appareils sont, à leurs yeux, des « trappes à ticket » (18 %). Certains craignent une utilisation abusive des appareils dans le but d'exercer un contrôle excessif (15 %) ou, dans le même ordre d'idées, estiment qu'une seule infraction à la fois est suffisante (14 %).

Les autres motifs d'opposition identifiés au tableau sont exprimés par 10 % ou moins des répondants concernés.

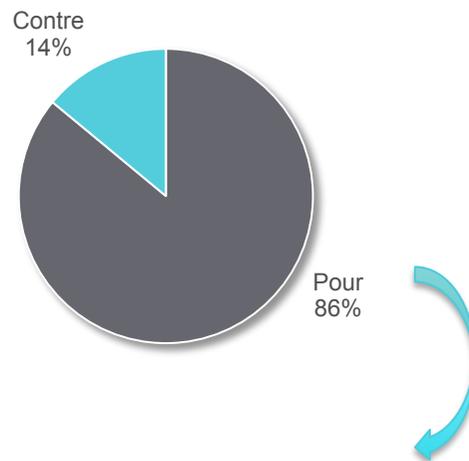


**4. PERCEPTION À L'ÉGARD DE L'ADOPTION DE LA LOI SUR L'UTILISATION PERMANENTE DES APPAREILS**

## 4. PERCEPTION À L'ÉGARD DE L'ADOPTION DE LA LOI SUR L'UTILISATION PERMANENTE DES APPAREILS

Q21. « Le gouvernement du Québec a adopté la Loi sur l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges sur le territoire québécois. Le gouvernement a également annoncé le déploiement progressif des appareils et la tenue d'un projet pilote de coopération municipale auquel participeront certaines villes de la province. Dans ce contexte, êtes-vous **POUR** ou **CONTRE** le recours à ces appareils sur nos routes? »

(Ensemble des répondants, n : 1183, sans les NSP/NRP)



### Territoires sondés, mai 2013 (Q21=POUR)

Territoires sondés, mai 2013 (Q21=POUR)	%
Région administrative de Montréal (n : 199)	87
Ville de Laval (n : 191)	79
Ville de Longueuil (n : 200)	89
Ville de Gatineau (n : 200)	88
Ville de Québec (n : 193)	87
Ailleurs au Québec (n : 200)	85

### ON APPUIE FORTEMENT LE DÉPLOIEMENT PROGRESSIF DE CES APPAREILS

C'est dans une proportion de 86 % que les répondants appuient l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges sur le territoire québécois, ainsi que leur déploiement progressif et la tenue d'un projet pilote de coopération municipale.

Il n'y a pas de différence significative selon le territoire sondé (tableau), ni pour les autres variables retenues pour l'analyse des résultats.

## 4. PERCEPTION À L'ÉGARD DE L'ADOPTION DE LA LOI SUR L'UTILISATION PERMANENTE DES APPAREILS - SUITE

Q22. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **POUR** l'augmentation de la présence de ces appareils sur nos routes? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (POUR)	Mai 2013 (n:1008) %
Pour améliorer la sécurité / pour mieux protéger la population	46
Trop de vitesse / pour réduire la vitesse	41
Trop d'accidents / pour réduire ou éviter les accidents	26
Pour augmenter le contrôle	22
Pour identifier les conducteurs dangereux / intercepter les récidivistes	6
Moins de policiers sur les routes / sauver du temps aux policiers	2
Permet d'avoir une preuve de l'infraction	1
Pour donner plus de contraventions / revenus pour le gouvernement	1
Permet d'économiser de l'argent	1
Parce que ces appareils ont fait leur preuve	1
Autres raisons	4

### PROTECTION, SÉCURITÉ ET CONTRÔLE

Les motifs résument bien pourquoi 86 % de la population appuie la loi sur l'utilisation permanente des appareils. Ces motifs ont tous été soulevés dans les questions précédentes.

Q26. « Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous **CONTRE** l'augmentation de la présence de ces appareils sur nos routes? »

(Total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Raisons (CONTRE)	Mai 2013 (n:161) %
Atteinte à la vie privée	23
Trappe à ticket	18
Utilisation abusive des radars/contrôle excessif	18
Trop dispendieux/trop cher	16
Privilégier/préfère la surveillance policière	15
Taxe déguisée	13
Parce que ces appareils n'ont pas fait leur preuve	9
Pas nécessaire (sans autre précision)	8
Seulement dans les zones à risques	6
Enlève des emplois aux policiers	3
Autre	12

### CONTRÔLE EXCESSIF, TAXES DÉGUISÉES ET NE REMPLACE PAS LA SURVEILLANCE POLICIÈRE

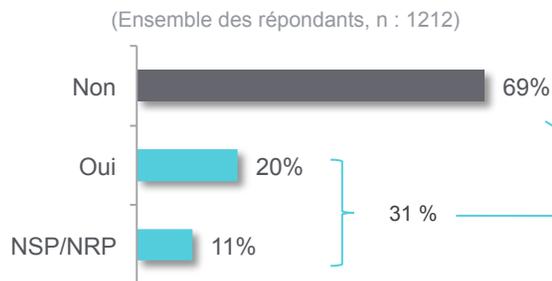
Encore une fois, les motifs présentés résument bien les raisons pour lesquelles 14 % de la population n'appuie pas la loi.



**5. ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS**

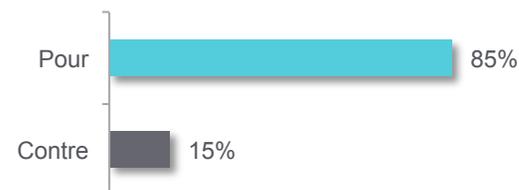
## 5. ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS

Q27. « Y a-t-il des radars photo ou des appareils de surveillance photographique aux feux rouges dans votre municipalité ou sur votre trajet habituel? »



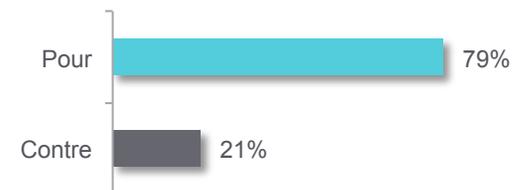
Q28. « Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité ou sur votre trajet habituel? »

(Base de ceux qui affirment que ces appareils sont présents sur leur territoire ou qui l'ignorent, n : 251 chez ceux qui se prononcent)



Q29. « Seriez-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité où sur votre trajet habituel? »

(Base de ceux qui disent que ces appareils ne sont pas présents sur leur territoire, n : 766 chez ceux qui se prononcent)



Selon les territoires sondés (réponse affirmative seulement) :

	Q27=Oui %	Q28=POUR %	Q29=POUR %
Région administrative de Montréal (n : 204, 60 et 105)	31 ↗	76	86
Ville de Laval (n : 202, 31 et 133)	20	91	77
Ville de Longueuil (n : 203, 52 et 114)	26	86	75
Ville de Gatineau (n : 201, 42 et 119)	20	92	86
Ville de Québec (n : 200, 35 et 143)	19	90	82
Ailleurs au Québec (n : 202, 31 et 152)	16	89	77

Différence (↗ ↘) statistiquement significative au niveau de confiance de 99 %.

### UN RÉPONDANT SUR CINQ DIT AVOIR REMARQUÉ LA PRÉSENCE DE CES APPAREILS DANS SA MUNICIPALITÉ OU SUR SON TRAJET HABITUEL ET LA PLUPART DES RÉPONDANTS CONCERNÉS SONT (OU SERAIENT, SELON LE CAS) EN FAVEUR DE LEUR PRÉSENCE

Un répondant sur cinq (20 %) dit avoir remarqué des radars photo ou des appareils de surveillance photographique aux feux rouges dans sa municipalité ou sur son trajet habituel. Cette proportion est significativement plus élevée à Montréal (31 %).

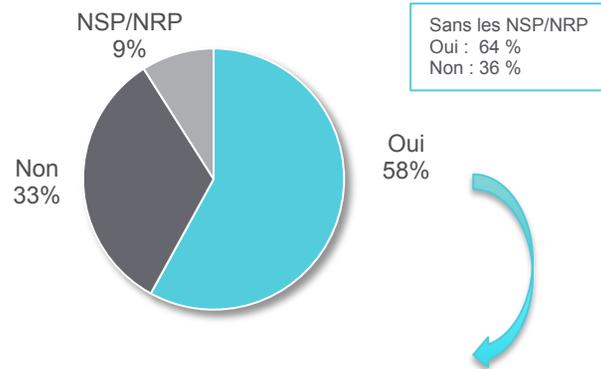
La très forte majorité (86 %) des individus ayant remarqué la présence des appareils de surveillance sur leur territoire, ou qui ignorent s'il y en a, approuvent leur installation dans leur municipalité ou sur leur trajet habituel.

Dans le même ordre d'idées, ceux qui disent qu'il n'y a pas de radars photo ou d'appareils de surveillance photographique aux feux rouges dans leur municipalité ou sur leur trajet habituel sont également majoritairement POUR l'installation de ces appareils chez eux (79 %). Aucun segment (incluant les territoires sondés) ne se distingue significativement de l'ensemble sur ces deux derniers aspects.

## 5. ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS – SUITE

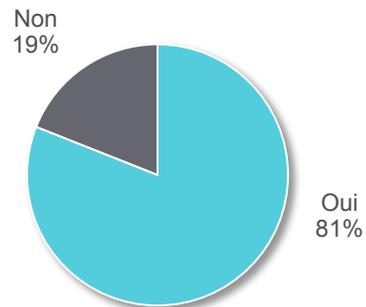
Q30. « Avez-vous déjà circulé à un endroit où il y avait un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges? »

(Ensemble des répondants, n : 1212)



Q31. « Avez-vous remarqué la signalisation routière qui annonçait la présence des appareils de surveillance? »

(Base : répondants ayant circulé à ces endroits, n : 737, sans les NSP/NRP)



### SI LA PLUPART DES RÉPONDANTS ONT DÉJÀ ÉTÉ EXPOSÉS AUX APPAREILS DE SURVEILLANCE...

Près de trois répondants sur cinq (58 %) disent avoir déjà circulé à un endroit où il y avait un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges. Évidemment, il existe une corrélation entre le fait d'avoir déjà circulé à un tel endroit et la présence effective de ces appareils dans la municipalité ou sur le ou les trajets empruntés habituellement par les répondants concernés.

### ... CERTAINS N'AVAIENT JAMAIS REMARQUÉ LA SIGNALISATION QUI ANNONCE LEUR PRÉSENCE

Un répondant sur cinq (19 %) ayant déjà circulé là où se situait l'un ou l'autre de ces appareils dit ne pas avoir remarqué la signalisation routière qui annonçait leur présence.

Notons que les répondants ayant remarqué la signalisation sont significativement moins nombreux sur le territoire de la Ville de Gatineau (68 %).

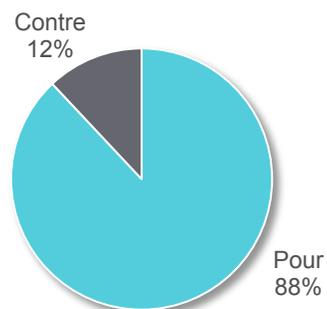
Selon les territoires sondés (réponse affirmative seulement, sans les NSP/NRP) :	A circulé aux endroits concernés (Q31=Oui) %	A remarqué la signalisation à ces endroits (Q32=Oui) %
Région administrative de Montréal (n : 172 et 114)	68	85
Ville de Laval (n : 183 et 132)	73	77
Ville de Longueuil (n : 188 et 131)	70	88
Ville de Gatineau (n : 179 et 128)	74	68 ↘
Ville de Québec (n : 181 et 118)	69	86
Ailleurs au Québec (n : 185 et 114)	61	80

Différence (↗ ↘) statistiquement significative au niveau de confiance de 99 %.

## 5. ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS – SUITE

Q32. « Êtes-vous **POUR** ou **CONTRE** l'installation de la signalisation avertissant la présence de ces appareils à proximité? »

(Ensemble des répondants, n : 1181, sans les NSP/NRP)



### Territoires sondés, mai 2013 (Q32=POUR)

Territoires sondés, mai 2013 (Q32=POUR)	%
Région administrative de Montréal (n : 198)	92
Ville de Laval (n : 193)	83
Ville de Longueuil (n : 199)	89
Ville de Gatineau (n : 197)	87
Ville de Québec (n : 195)	81
Ailleurs au Québec (n : 199)	88

### ON APPUI MASSIVEMENT L'AVERTISSEMENT

Près de neuf répondants sur dix (88 %) sont **POUR** l'installation de la signalisation avertissant la présence des appareils de surveillance à proximité.

Il n'y a pas de différence significative selon le territoire sondé (tableau), ni pour toutes autres variables d'analyses retenues.

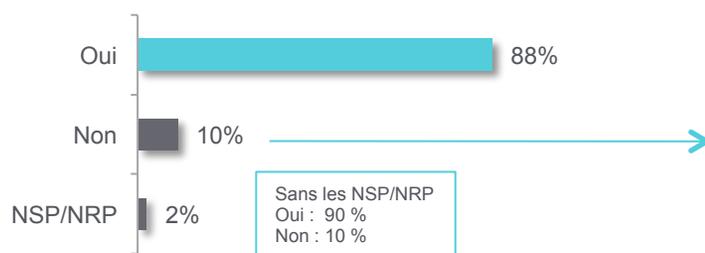


**6. ÉQUITÉ PERÇUE DES APPAREILS**

## 6. ÉQUITÉ PERÇUE DES APPAREILS

Q35. « Croyez-vous que le contrôle par radars photo ou avec appareils de surveillance photographique aux feux rouges est un moyen équitable (juste) pour sanctionner (punir) les conducteurs fautifs? »

(Ensemble des répondants, n : 1212)



Territoires sondés, mai 2013, sans les NSP/NRP (Q35=Oui)

Territoires sondés, mai 2013, sans les NSP/NRP (Q35=Oui)	%
Région administrative de Montréal (n : 196)	86
Ville de Laval (n : 195)	88
Ville de Longueuil (n : 196)	88
Ville de Gatineau (n : 200)	89
Ville de Québec (n : 192)	88
Ailleurs au Québec (n : 197)	92

Q36. « Pourquoi? »

(Base : répondants qui ne croient pas que ces appareils sont un moyen équitable, total des 2 mentions, sans les NSP/NRP)

Principales raisons	Mai 2013 (n:113) %
On n'identifie pas le conducteur	18
Pas cohérent avec le contrôle traditionnel	17
Manque le facteur « jugement » aux radars photo	10
Moins efficace qu'une intervention policière en personne	10
Marge de tolérance non diffusée (pas connue)	8
Ne changera pas les habitudes de conduite des gens	8
Il y a d'autres façons de régler le problème	7
Ce n'est qu'un moyen de plus de faire de l'argent / taxe déguisée	7
Contrôle exagéré / pas équitable	6
Pas de perte de points d'inaptitude	6
Il y a une marge d'erreur	5
Autres raisons	17

### L'ÉQUITÉ DE CES APPAREILS EST RECONNUE PAR LA FORTE MAJORITÉ DES RÉPONDANTS

Près de neuf répondants sur dix (88 %) estiment que les appareils de surveillance aux feux rouges sont un moyen équitable pour sanctionner les conducteurs pris en défaut.

Ceux qui pensent le contraire (moyen non équitable) disent qu'il est impossible d'identifier les conducteurs pris en défaut (18 %), que cette façon de faire n'est pas cohérente avec un contrôle traditionnel (17 %), que les appareils ne peuvent remplacer le discernement d'un policier (le facteur « jugement » 10 %) et, conséquemment et en appui, que c'est moins efficace qu'une intervention policière en personne (10 %).

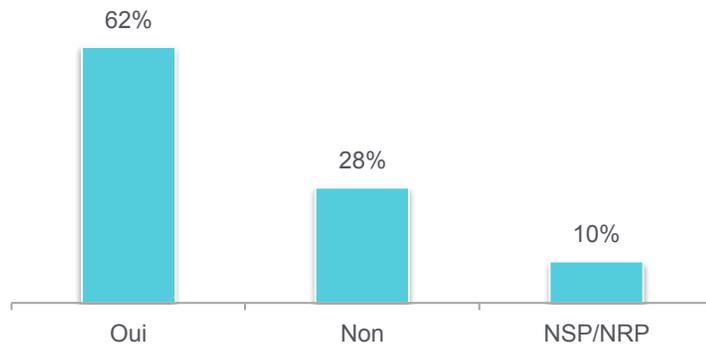


**7. CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉE PAR CES APPAREILS**

## 7. CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉES PAR CES APPAREILS

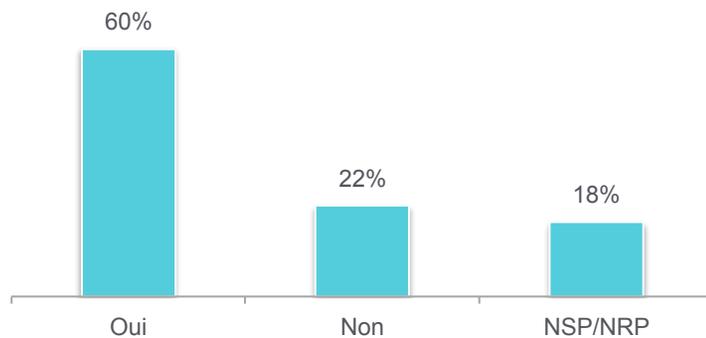
Q37. « Selon ce que vous en savez, l'infraction constatée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges entraîne-t-elle l'inscription de point d'inaptitude au dossier du conducteur? »

(Ensemble des répondants, n : 1212)



Q38. « Toujours selon ce que vous en savez, le propriétaire du véhicule, s'il n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, a-t-il la possibilité d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction? »

(Ensemble des répondants, n : 1212)



### NOMBREUX SONT DANS L'IGNORANCE...

Trois répondants sur cinq (62 %) pensent qu'une infraction constatée par l'un ou l'autre des appareils de surveillance entraîne automatiquement l'inscription de points d'inaptitude au dossier du contrevenant.

Il n'y a pas de différence significative selon les segments d'analyses.

### ... ET DEUX RÉPONDANTS SUR CINQ NE CROIENT PAS POSSIBLE D'IDENTIFIER UN CONDUCTEUR FAUTIF AU MOMENT DE L'INFRACTION, OU L'IGNORENT

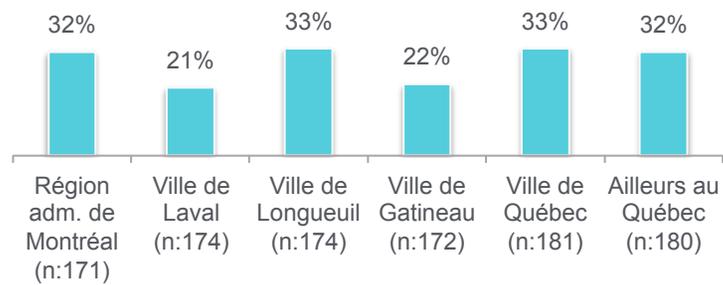
Les répondants sont également nombreux à ignorer que le propriétaire d'un véhicule pris en défaut, s'il n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, a la possibilité d'identifier la personne qui conduisait son véhicule au moment de l'infraction (40 % au cumul).

Aucun segment ne se distingue significativement de l'ensemble des résultats.

## 7. CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉES PAR CES APPAREILS - SUITE

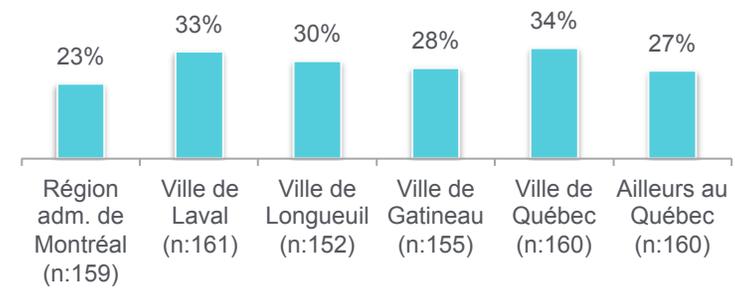
Q37. « Selon ce que vous en savez, l'infraction constatée par un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges entraîne-t-elle l'inscription de point d'inaptitude au dossier du conducteur? »

(Proportion des réponses négatives par secteurs ciblés, sans les NSP/NRP)



Q38. « Toujours selon ce que vous en savez, le propriétaire du véhicule, s'il n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, a-t-il la possibilité d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction? »

(Proportion des réponses négatives par secteurs ciblés, sans les NSP/NRP)



DANS LES DEUX CAS, IL N'Y A PAS DE DIFFÉRENCE SIGNIFICATIVE SELON LES TERRITOIRES SONDÉS

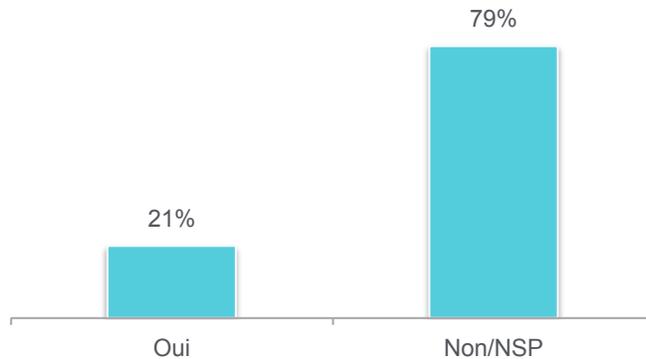


## 8. NOTORIÉTÉ DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AIDE AUX VICTIMES DE LA ROUTE

## 8. NOTORIÉTÉ DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AIDE AUX VICTIMES DE LA ROUTE

Q39. « Saviez-vous que les amendes perçues auprès des conducteurs qui commettent une infraction détectée par 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? »

(Ensemble des répondants, n : 1212)



### Territoires sondés, mai 2013 (Q39=Oui)

Territoires sondés, mai 2013 (Q39=Oui)	%
Région administrative de Montréal (n : 204)	25
Ville de Laval (n : 202)	22
Ville de Longueuil (n : 203)	30
Ville de Gatineau (n : 201)	20
Ville de Québec (n : 200)	31
Ailleurs au Québec (n : 202)	19

### FAIBLE NOTORIÉTÉ DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La forte majorité des répondants (79 %) ignorent que les amendes perçues auprès des conducteurs qui commettent une infraction détectée par l'un ou l'autre des appareils de surveillance sont versées au *Fonds de la sécurité routière* destiné à financer des programmes et des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Il n'y a pas de différence significative selon les territoires sondés (tableau), ni pour les autres variables retenues pour l'analyse résultats.



**9. SOURCES POTENTIELLEMENT UTILISÉES POUR EN CONNAÎTRE PLUS SUR LES APPAREILS**

## 9. SOURCES POTENTIELLEMENT UTILISÉES POUR EN CONNAÎTRE PLUS SUR LES APPAREILS

Q40. « Spontanément, si vous vouliez trouver de l'information sur les radars photo ou les appareils de surveillance aux feux rouges, quelle source d'information utiliseriez-vous? »

(Ensemble des répondants, n : 1212, total des mentions)

Sources d'information identifiées	%
Internet/un moteur de recherche sur le web (ex. : Google)	74
Un journal/revue/magazine	14
La police (SQ ou service policier local)	14
Le ministère des Transports du Québec ou Québec 511	12
La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	9
Un service d'assistance téléphonique (411)	4
Le site web de la SAAQ	3
La municipalité/ville	2
Le site objectifsecurite.gouv.qc.ca	2
Un ami, un proche, un collègue, la famille	1
Le gouvernement du Québec/Canada	1
Autres sources	3
NSP/NRP	8

### INTERNET SERAIT LA SOURCE D'INFORMATION PRIVILÉGIÉE

Le web sans précision (74 % au total des mentions), ou certains sites comme celui de la Société de l'assurance automobile du Québec (3 %) et le [www.objectifsecurite.gouv.qc.ca](http://www.objectifsecurite.gouv.qc.ca) (2 %) seraient vraisemblablement les principales sources d'information de la plupart des répondants s'ils souhaitent en connaître davantage sur les appareils de surveillance.

D'autres sources potentielles sont mentionnées par 14 % ou moins des répondants.

Enfin, les plus jeunes (plus de 90 % chez les moins de 34 ans), mais aussi les mieux nantis (88 % chez ceux dont le revenu familial brut annuel est supérieur à 100 000 \$) sont proportionnellement les plus nombreux à mentionner l'internet (web) comme source d'information.



**CONCLUSIONS**

### **CONCERNANT LES RADARS PHOTO AU QUÉBEC :**

#### **L'appui aux radars photo est élevé, mais n'est pas constant selon la zone ciblée**

Nous avons vu que près de neuf répondants sur dix (88 %) étaient POUR le recours aux radars photo dans un contexte où ces appareils sont situés là où les risques d'accident sont élevés et que ces endroits sont annoncés à l'avance. L'appui est de 94 % pour les zones scolaires, de 82 % pour les zones de chantier routier et de 62 % pour les zones résidentielles.

D'autre part, concernant l'efficacité perçue de ces appareils, 81 % des répondants les ont estimé « très ou assez efficaces » pour réduire la vitesse sur les routes du Québec.

### **CONCERNANT LES APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES :**

#### **Les appareils de surveillance aux feux rouges ont également la cote**

Les résultats concernant les appareils de surveillance aux feux rouges sont également très positifs. Ainsi, neuf répondants sur dix (90 %) sont POUR le recours à ces appareils dans le contexte où ils sont installés aux endroits où les risques d'accident sont les plus élevés et que leurs emplacements sont connus à l'avance par les conducteurs. L'efficacité perçue des appareils est elle aussi relativement élevée (87 % de « très et assez efficaces »).

Par ailleurs, la double surveillance (radar photo et surveillance aux feux rouges) par un même appareil est majoritairement acceptée par les répondants (82 %).

### **CONCERNANT L'ACCEPTABILITÉ DES APPAREILS :**

#### **Autre appui fortement campé concernant l'acceptabilité de ces appareils**

La très forte majorité des répondants qui affirment ou qui ignorent si les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges sont présents dans leur municipalité, ou sur leur trajet habituel, sont POUR l'installation de ces appareils dans leur municipalité ou sur leur trajet habituel (entre 76 % et 92 % selon le cas).

### **CONCERNANT L'ÉQUITÉ PERÇUE DES APPAREILS :**

#### **Un moyen juste et équitable de punir les contrevenants**

Encore une fois, la très forte majorité des répondants (88 %) estiment que le contrôle par radars photo ou à l'aide d'appareils de surveillance aux feux rouges est un moyen équitable pour sanctionner les conducteurs délinquants.

### CONCERNANT LA CONNAISSANCE DES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION DÉTECTÉE PAR CES APPAREILS :

#### **Les répondants connaissent moins bien les conséquences d'une infraction détectée par les appareils**

De toute évidence, on doit continuer de rappeler aux détenteurs de permis de conduire que les infractions détectées par les radars photo ou les appareils de surveillances aux feux rouges n'entraînent pas de perte de points d'inaptitude aux dossiers des contrevenants. Il en est de même à propos du propriétaire d'un véhicule pris en défaut qui aura toujours la possibilité d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction. En effet, plusieurs répondants croient que des points d'inaptitude seraient inscrits à leur dossier (62 %) ou l'ignorent (10 %) s'ils étaient pris en flagrant délit d'excès de vitesse et plusieurs autres croient qu'ils ne peuvent pas désigner le conducteur fautif (22 %) ou ne le savent pas (18 %) dans le cas d'une infraction à un feu rouge.

### CONCERNANT LA NOTORIÉTÉ DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

#### **La notoriété du Fonds de la sécurité routière est faible**

La plupart des répondants (79 %) ignoraient que les amendes des infractions détectées par les appareils allaient au *Fonds de la sécurité routière*.

Bref, et généralement, on observe qu'environ un conducteur sur dix s'oppose systématiquement à la présence de ces appareils tout en critiquant fermement leur efficacité. On doit donc continuer à informer les conducteurs des conséquences d'être pris en défaut par l'un ou l'autre de ces appareils, mais également que les sommes perçues lors de l'émission des contraventions vont dans le *Fonds de la sécurité routière*. Cela est d'autant plus important que le gouvernement du Québec a récemment adopté la Loi sur l'utilisation permanente de ces appareils sur le territoire québécois et annoncé le déploiement progressif des appareils et la tenue d'un projet pilote de coopération municipale auquel participeront certaines villes de la province.



**ANNEXE 1 : MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE**

**OBJECTIFS** L'objectif de cette annexe est de réunir les informations sur le déroulement de l'enquête téléphonique. Pour ce faire, nous expliquons la méthodologie utilisée et nous en présentons les résultats administratifs, de façon à bien préciser les limites de l'étude et la portée des résultats.

**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.

**Base de sondage**  
L'échantillon initial a été généré aléatoirement à partir de tous les échanges téléphoniques valides couvrant le territoire à l'étude et à l'aide du progiciel CONTACT de SOM.

**Plan d'échantillonnage**  
Échantillonnage à deux degrés :

- Au premier degré : échantillonnage stratifié non proportionnel de ménages en six territoires.
- Au second degré : un détenteur de permis de conduire âgé de 16 ans ou plus est choisi dans le ménage selon une procédure informatisée de sélection aléatoire simple basée sur l'âge.

	Territoires ciblés						
	Ensemble	Région adm. de Montréal	Ville de Laval	Ville de Longueuil	Ville de Gatineau	Ville de Québec	Ailleurs au Québec
Nombre visé	1 200	200	200	200	200	200	200
Entrevues complétées <sup>1</sup>	1 212	204	202	203	201	200	202

1. Les nombres d'entrevues complétées diffèrent avec ceux présentés dans les résultats administratifs des pages suivantes puisque certains répondants ont été reclassés en fonction du territoire de résidence qu'ils ont identifié au moment où nous les avons interrogé. Ce territoire pouvait ne pas être celui de l'échantillon initial.

**QUESTIONNAIRE** Le questionnaire initial a été élaboré par le requérant, puis révisé et programmé par SOM. Les entrevues ont été réalisées en français et en anglais. La durée moyenne du questionnaire a été d'environ 13 minutes.

**COLLECTE** **Période de collecte**  
Du 15 au 31 mai 2013.

**Mode d'entrevue**

Entrevues téléphoniques assistées par ordinateur.

Gestion informatisée des numéros de téléphone.

Jusqu'à huit appels ont été faits pour tenter de joindre les personnes échantillonnées.

**Résultats des appels** (les résultats détaillés sont présentés à la page suivante)

Taux de non-réponse 18,8 %

Taux de refus 41,7 %

Taux de réponse 39,5 %

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ensemble

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	5890	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	275
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>1203</b>	G) Numéros joints (A - F)	5615
B1) Hors service	825	H) Numéros joints non valides (B)	1203
B2) Non résidentiel	246	I) Numéros joints valides (G - H)	4412
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	216
B4) Télécopieur	126	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	4628
B5) Duplicata	6		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>548</b>		
C1) Pas de réponse	226		
C2) Ligne occupée	35		
C3) Répondeur	273	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	14	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	18,8 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>2312</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	41,7 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	56	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	39,5 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	326		
D3) Refus du ménage	1501	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	338	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	39,0 %
D5) Refus sur cellulaire	6		
D6) Incomplet	85		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>1827</b>		
E1) Autres langues	59		
E2) Non-admissibles	556		
E3) Entrevues complétées	1212		

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

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ville de Montréal

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	1133	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	49
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>241</b>	G) Numéros joints (A - F)	1084
B1) Hors service	174	H) Numéros joints non valides (B)	241
B2) Non résidentiel	51	I) Numéros joints valides (G - H)	843
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	38
B4) Télécopieur	16	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	881
B5) Duplicata	0		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>110</b>		
C1) Pas de réponse	40		
C2) Ligne occupée	5		
C3) Répondeur	61	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	4	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	18,3 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>445</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	43,5 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	14	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	38,2 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	48		
D3) Refus du ménage	298	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	73	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	37,8 %
D5) Refus sur cellulaire	2		
D6) Incomplet	10		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>337</b>		
E1) Autres langues	28		
E2) Non-admissibles	108		
E3) Entrevues complétées	201		

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

\* Association de la recherche et de l'intelligence marketing

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ville de Laval

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	926	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	49
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>185</b>	G) Numéros joints (A - F)	877
B1) Hors service	120	H) Numéros joints non valides (B)	185
B2) Non résidentiel	36	I) Numéros joints valides (G - H)	692
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	39
B4) Télécopieur	29	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	731
B5) Duplicata	0		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>81</b>		
C1) Pas de réponse	45		
C2) Ligne occupée	3		
C3) Répondeur	32	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	1	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	18,6 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>390</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	44,5 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	11	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	37,0 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	54		
D3) Refus du ménage	249	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	62	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	36,4 %
D5) Refus sur cellulaire	2		
D6) Incomplet	12		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>270</b>		
E1) Autres langues	18		
E2) Non-admissibles	52		
E3) Entrevues complétées	200		

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

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ville de Longueuil

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	1493	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	78
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>316</b>	G) Numéros joints (A - F)	1415
B1) Hors service	203	H) Numéros joints non valides (B)	316
B2) Non résidentiel	69	I) Numéros joints valides (G - H)	1099
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	61
B4) Télécopieur	44	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	1160
B5) Duplicata	0		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>180</b>		
C1) Pas de réponse	62		
C2) Ligne occupée	11		
C3) Répondeur	102	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	5	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	22,8 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>555</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	39,1 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	10	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	38,1 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	92		
D3) Refus du ménage	384	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	52	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	37,6 %
D5) Refus sur cellulaire	0		
D6) Incomplet	17		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>442</b>		
E1) Autres langues	10		
E2) Non-admissibles	218		
E3) Entrevues complétées	212		

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

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ville de Gatineau

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	750	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	27
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>159</b>	G) Numéros joints (A - F)	723
B1) Hors service	111	H) Numéros joints non valides (B)	159
B2) Non résidentiel	33	I) Numéros joints valides (G - H)	564
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	21
B4) Télécopieur	11	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	585
B5) Duplicata	4		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>58</b>		
C1) Pas de réponse	21		
C2) Ligne occupée	5		
C3) Répondeur	31	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	1	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	16,2 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>295</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	43,1 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	8	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	40,7 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	35		
D3) Refus du ménage	192	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	46	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	40,3 %
D5) Refus sur cellulaire	1		
D6) Incomplet	13		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>238</b>		
E1) Autres langues	2		
E2) Non-admissibles	34		
E3) Entrevues complétées	202		

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

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ville de Québec

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	861	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	35
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>153</b>	G) Numéros joints (A - F)	826
B1) Hors service	116	H) Numéros joints non valides (B)	153
B2) Non résidentiel	26	I) Numéros joints valides (G - H)	673
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	29
B4) Télécopieur	10	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	702
B5) Duplicata	1		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>65</b>		
C1) Pas de réponse	28		
C2) Ligne occupée	6		
C3) Répondeur	30	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	1	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	17,2 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>356</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	41,9 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	6	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	40,9 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	56		
D3) Refus du ménage	225	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	49	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	40,5 %
D5) Refus sur cellulaire	1		
D6) Incomplet	19		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>287</b>		
E1) Autres langues	1		
E2) Non-admissibles	91		
E3) Entrevues complétées	195		

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

## MTQ - Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

Entrevues réalisées du 15 au 31 mai 2013

Ailleurs au Québec

### CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE

<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	727	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	37
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	<b>149</b>	G) Numéros joints (A - F)	690
B1) Hors service	101	H) Numéros joints non valides (B)	149
B2) Non résidentiel	31	I) Numéros joints valides (G - H)	541
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	29
B4) Télécopieur	16	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	570
B5) Duplicata	1		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	<b>54</b>		
C1) Pas de réponse	30		
C2) Ligne occupée	5		
C3) Répondeur	17	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C4) Ligne en dérangement	2	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	16,5 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	<b>271</b>	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	39,1 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	7	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	44,4 %
D2) Répondant sélectionné pas disponible	41		
D3) Refus du ménage	153	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	56	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	43,8 %
D5) Refus sur cellulaire	0		
D6) Incomplet	14		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	<b>253</b>		
E1) Autres langues	0		
E2) Non-admissibles	51		
E3) Entrevues complétées	202		

NOTE : La différence entre les deux taux de réponse (s'il y a lieu) tient au fait que le taux de l'ARIM suppose que tous les numéros non joints sont valides alors que le taux 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 ET TRAITEMENT**

Une pondération en fonction de l'âge et du sexe des titulaires de permis de conduire a été réalisée dans chacune des régions, de même que par le nombre de détenteurs d'un permis de conduire valide de 16 ans et plus dans les ménages. Les distributions des titulaires d'un permis de conduire utilisées dans le cadre de cette pondération sont celles de la SAAQ en 2011.

#### **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, extrapolation d'abord 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. Extrapolation ensuite à la distribution de sexe des titulaires d'un permis de conduire de cette ville.
- Pour la ville de Québec, la méthode pour pondérer est identique à celle réalisée pour la ville de Gatineau. Toutefois, les distributions utilisées pour la ville de Québec ont été estimées à partir des distributions de l'agglomération de Québec en multipliant les distributions de l'agglomération de Québec par 93,76 %, la proportion de la ville de Québec dans l'agglomération de Québec.
- Pour la ville de Longueuil, la méthode de pondération utilisée est la même que pour la ville de Québec. Comme nous ne disposons pas des distributions pour la ville de Longueuil, mais uniquement pour la MRC de Longueuil, nous avons multiplié les distributions de la MRC de Longueuil par 57,98 %, la proportion de Longueuil dans la ville de Longueuil.
- Les distributions utilisées pour pondérer le reste du Québec sont estimées par la soustraction entre la distribution des titulaires d'un permis de conduire de la province de Québec et celles des autres villes ciblées par l'enquête. 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 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 socioéconomiques.

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

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

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

Par exemple, au tableau de la page suivante, pour l'ensemble, la marge d'erreur est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 352 ( $1\ 212 \div 3,442$ ).

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

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

## MARGE D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE

	Municipalité						
	Ensemble	Montréal (Île de Montréal)	Laval	Longueuil	Gatineau	Québec	Ailleurs au Québec
NOMBRE D'ENTREVUES	1212	204	202	203	201	200	202
EFFET DE PLAN	3,442	1,354	1,635	1,212	1,317	1,281	1,302
PROPORTION :							
99 % ou 1 %	±1,0 %	±1,6 %	±1,8 %	±1,5 %	±1,6 %	±1,6 %	±1,6 %
95 % ou 5 %	±2,3 %	±3,5 %	±3,8 %	±3,3 %	±3,5 %	±3,4 %	±3,4 %
90 % ou 10 %	±3,1 %	±4,8 %	±5,3 %	±4,5 %	±4,8 %	±4,7 %	±4,7 %
80 % ou 20 %	±4,2 %	±6,4 %	±7,1 %	±6,1 %	±6,3 %	±6,3 %	±6,3 %
70 % ou 30 %	±4,8 %	±7,3 %	±8,1 %	±6,9 %	±7,3 %	±7,2 %	±7,2 %
60 % ou 40 %	±5,1 %	±7,8 %	±8,6 %	±7,4 %	±7,8 %	±7,7 %	±7,7 %
<b>50 % (MARGE MAXIMALE)</b>	±5,2 %	±8,0 %	±8,8 %	±7,6 %	±7,9 %	±7,8 %	±7,9 %



## ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE

## Sondage portant sur les radars photo et la surveillance aux feux rouges (printemps 2013)

### Ministère des Transports du Québec (MTQ)

---

---

/\*

#### Légende

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

\*/

**/\*Note**                    **Sondage téléphonique auprès de 1200 répondants dont 200 dans la région administrative de Montréal, 200 dans chacune des villes suivantes : Laval, Longueuil, Gatineau, Québec et 200 ailleurs au Québec.\***

Q\_Bi                        Bonjour/bonsoir, je suis... de la firme de recherche SOM. Nous réalisons actuellement une étude portant sur la sécurité routière pour le compte du ministère des Transports du Québec.

->>calsel1

**/\*Validation des territoires sondés et respect des quotas\*/**

Q\_sicalSEL1                si strate=9->SEL2  
->>SEL1

Q\_SEL1                    \*Bonjour/bonsoir, je suis... de la firme de recherche SOM. Nous réalisons actuellement une étude portant sur la sécurité routière, pour le compte du ministère des Transports du Québec.\*  
Tout d'abord, avant d'aller plus loin, dans quelle municipalité habitez-vous?

- 1=\*Montréal (Île de Montréal)
- 2=\*Laval
- 3=\*Longueuil
- 4=\*Gatineau
- 5=\*Québec
- 6=\*Saint-Augustin->sortie
- 7=\*Ancienne-Lorette->sortie
- 90=\*Autre <précisez>
- 99=\*NSP/NRP

**/\***                            **CALCULÉE AJOUTÉE 29 MAI 2013 \*/**

Q\_sicalsel2                si q#sel1=90->sortie  
->>sel2

**/\*Sélection**                **Sélection aléatoire parmi les personnes admissibles\*/**

Q\_SEL2                    \*Bonjour/bonsoir, je suis... de la firme de recherche SOM. Nous réalisons actuellement une étude portant sur la sécurité routière, pour le compte du ministère des Transports du Québec.\*  
Afin de sélectionner un répondant, dites-moi combien de personnes de 16 ANS OU PLUS qui habitent chez vous DÉTIENNENT UN PERMIS DE CONDUIRE VALIDE?

- 0=\*Aucune->sortie
- 1=\*Une
- 2=\*Deux
- 3=\*Trois
- 4=\*Quatre
- 5=\*Cinq

---

**/\*Légende**

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

6=\*Six et plus

**/\*Note :** **Sélection aléatoire du répondant. Le progiciel choisit un nombre aléatoire, selon le nombre de personnes admissibles dans le ménage, et affiche à l'intervieweur une phrase du type : choisir le deuxième plus jeune, choisir le plus âgé, choisir le deuxième plus âgé, etc.\***

Q\_Skish  
->>fin

si q#sel2=1,2,3,4,5,6->TXT1

Q\_TXT1

\*Bonjour/bonsoir, je suis... de la firme de recherche SOM. Nous réalisons actuellement une étude portant sur la sécurité routière, pour le compte du ministère des Transports du Québec.\*

Veillez noter que cette entrevue est enregistrée à des fins de contrôle de qualité uniquement. Toutefois, soyez assuré(e) que vos réponses seront traitées en toute confidentialité.

2=\*Continuez

Q\_1

Parmi les TYPES de véhicules motorisés suivants, lequel conduisez-vous le plus souvent? \*Note à l'intervieweur : seuls sont considérés les véhicules motorisés pouvant circuler légalement sur les routes au Québec. Vous pouvez vous laisser interrompre si le répondant répond spontanément.\*

1=Automobile

2=Camionnette/fourgonnette

3=Motocyclette/cyclomoteur

4=Taxi

5=Autobus

6=Camion

7=Véhicule récréatif (ex. : roulotte motorisée)

90=\*Autre <précisez>

97=\*Ne conduit pas ou ne conduit plus->cal3

99=\*NSP/NRP

Q\_2

Lequel de ces énoncés représente le mieux l'utilisation que vous faites d'un véhicule par rapport à votre travail? \*Note à l'intervieweur : seuls sont considérés les véhicules motorisés pouvant circuler légalement sur les routes du Québec\* \*Il ne faut pas considérer le trajet effectué entre le domicile et le lieu de travail.\*

1=Vous devez absolument utiliser un véhicule motorisé, tous les jours ou presque (ex. : comme c'est le cas pour un représentant, un camionneur, un chauffeur de taxi ou d'autobus, un livreur, etc.)

2=Il n'est pas absolument nécessaire que vous utilisiez un véhicule motorisé dans le cadre de votre travail

3=\*Ne travaille pas

---

#### **/\*Légende**

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

9=\*NSP/NRP

---

**/\*Légende**

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

/\*

**CALCULÉE AJOUTÉE 29 MAI 2013 \*/**

Q\_sical3  
->>3

si q#sel1=90->sortie

**/\*Perceptions des photoradars au Quebec (posé à tous les répondants)\*/**

Q\_3

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?

1=\*Pour

2=\*Contre->4a

9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->5

**/\*La question 3a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_3a

Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des radars photo?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse

2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents

3=\*Expérience positive dans d'autres villes ou pays

4=\*Acceptés socialement

5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention

6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population

7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction

8=\*Pour augmenter le contrôle

9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes

10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route

90=\*Autre <précisez>

95=\*Aucune->5

96=\*Aucune autre->5

99=\*NSP/NRP->5

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 4a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_4a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des radars photo?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 6=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 8=\*Trop dispendieux/trop cher
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->5
- 96=\*Aucune autre->5
- 99=\*NSP/NRP->5

**/\*La question 5 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_5 À votre avis, l'utilisation des radars photo est-elle un moyen... de réduire la vitesse sur les routes?

- 1=Très efficace->7
- 2=Assez efficace->7
- 3=Peu efficace
- 4=Pas du tout efficace
- 9=\*NSP/NRP->7

**/\*La question 6a est posée à ceux qui jugent les appareils inefficaces\*/**

Q\_6a Pour quelle(s) raison(s)? \*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,99

Pour quelle(s) autre(s) raison(s)?

- 1=\*Mauvais emplacement des appareils
- 2=\*Non-crédibilité des limites de vitesse affichées
- 3=\*Nombre trop restreint de sites
- 4=\*Réduit la vitesse seulement aux endroits où les appareils sont installés
- 90=\*Autre <précisez>
- 96=\*Aucune autre raison->7
- 99=\*NSP/NRP->7

---

**/\*Légende**

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

Q\_7

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?

1=\*Pour

2=\*Contre->9a

9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->10

**/\*La question 8a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_8a

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

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Trop d'accidents liés aux dépassements aux feux rouges/pour réduire ou éviter ce genre d'accident

2=\*Les endroits où il y en a seront connus (diffusés)

3=\*Ça ferait réfléchir les gens avant de passer au feu rouge

4=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population

5=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction

6=\*Parce que c'est la loi/il faut faire respecter le Code de la route

7=\*Pour augmenter le contrôle

8=\*Beaucoup trop de gens ne respectent pas les feux rouges

9=\*Parce que c'est un comportement très dangereux

90=\*Autre <précisez>

95=\*Aucune->10

96=\*Aucune autre->10

99=\*NSP/NRP->10

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 9a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_9a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des appareils de surveillance photographique aux feux rouges?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Manque d'information (sur leur fonctionnement, leur localisation, etc.)
- 6=\*Inutile/pas efficace
- 7=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 8=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 9=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 10=\*Trop dispendieux/trop cher
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->10
- 96=\*Aucune autre->10
- 99=\*NSP/NRP->10

**/\*La question 10 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_10 À votre avis, l'utilisation d'appareils de surveillance photographique aux feux rouges est-elle un moyen... de faire respecter les feux rouges?

- 1=Très efficace->12
- 2=Assez efficace->12
- 3=Peu efficace
- 4=Pas du tout efficace
- 9=\*NSP/NRP->12

**/\*La question 11a est posée à ceux qui jugent les appareils inefficaces\*/**

Q\_11a Pour quelle(s) raison(s) \*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,99  
Pour quelle(s) autre(s) raison(s)?

- 1=\*Mauvais emplacement
- 2=\*Nombre trop restreint de sites
- 3=\*Permet le respect des feux seulement aux endroits où les appareils sont installés
- 90=\*Autre <précisez>
- 96=\*Aucune autre raison->12
- 99=\*NSP/NRP->12

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 12 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_12 Dans le contexte où des radars photo sont utilisés dans les zones scolaires 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?

1=\*Pour

2=\*Contre->14a

9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->15

**/\*La question 13a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_13a Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des radars photo dans les zones scolaires?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse

2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents

4=\*Acceptés socialement

5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention

6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger les enfants/la population

7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction

8=\*Pour augmenter le contrôle

9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes

10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route

90=\*Autre <précisez>

95=\*Aucune->15

96=\*Aucune autre->15

99=\*NSP/NRP->15

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 14a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_14a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des radars photo dans les zones scolaires?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 6=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 8=\*Trop dispendieux/trop cher
- 11=\*Limite de vitesse trop peu élevée dans ces zones
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->15
- 96=\*Aucune autre->15
- 99=\*NSP/NRP->15

**/\*La question 15 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_15 Dans le contexte où des radars photo sont utilisés dans les zones de chantiers routiers ET que ces endroits sont annoncés à l'aide de la signalisation adéquate lors des opérations de surveillance, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo dans ces zones?

- 1=\*Pour
- 2=\*Contre->17a
- 9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->18

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 16a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_16a Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des radars photo dans les zones de chantiers routiers?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse
- 2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents
- 4=\*Acceptés socialement
- 5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention
- 6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger les signaleurs
- 7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction
- 8=\*Pour augmenter le contrôle
- 9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes
- 10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->18
- 96=\*Aucune autre->18
- 99=\*NSP/NRP->18

**/\*La question 17a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_17a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des radars photo dans les zones de chantiers routiers?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 6=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 8=\*Trop dispendieux/trop cher
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->18
- 96=\*Aucune autre->18
- 99=\*NSP/NRP->18

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 18 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_18 Dans le contexte où des radars photo sont utilisés dans les quartiers résidentiels ET que ces endroits sont signalés aux conducteurs, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à des radars photo dans ces secteurs?

1=\*Pour

2=\*Contre->20a

9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->21

**/\*La question 19a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_19a Pour quelles raisons êtes-vous POUR le recours à des radars photo dans les quartiers résidentiels?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse

2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents

3=\*Pour prévenir les accidents

4=\*Acceptés socialement

5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention

6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population

7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction

8=\*Pour augmenter le contrôle

9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes

10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route

13=\*Pour diminuer la circulation en transit (circulation de marchandises)

90=\*Autre <précisez>

95=\*Aucune->21

96=\*Aucune autre->21

99=\*NSP/NRP->21

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 20a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_20a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE le recours à des radars photo dans les quartiers résidentiels?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 6=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 8=\*Trop dispendieux/trop cher
- 11=\*Limite de vitesse trop peu élevée dans ces zones
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->21
- 96=\*Aucune autre->21
- 99=\*NSP/NRP->21

**/\*La question 21 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_21 Le gouvernement du Québec a adopté la loi sur l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges sur le territoire québécois. Le gouvernement a également annoncé le déploiement progressif des appareils et la tenue d'un projet pilote de coopération municipale auquel participeront certaines villes de la province. Dans ce contexte, êtes-vous POUR ou CONTRE le recours à ces appareils sur nos routes?

- 1=\*Pour
- 2=\*Contre->23a
- 9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->24

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 22a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_22a Pour quelles raisons êtes-vous POUR l'augmentation de la présence de ces appareils sur nos routes?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse
- 2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents
- 3=\*Pour prévenir les accidents
- 4=\*Acceptés socialement
- 5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention
- 6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population
- 7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction
- 8=\*Pour augmenter le contrôle
- 9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes
- 10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route
- 14=\*Parce que ces appareils ont fait leur preuve
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->24
- 96=\*Aucune autre->24
- 99=\*NSP/NRP->24

**/\*La question 23a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_23a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE l'augmentation de la présence de ces appareils sur nos routes?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

- 1=\*Atteinte à la vie privée
- 2=\*Taxe déguisée
- 3=\*Trappe à tickets
- 4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière
- 5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule
- 6=\*Risque de défectuosité du système/erreur
- 7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance
- 8=\*Trop dispendieux/trop cher
- 16=\*Parce que ces appareils n'ont pas fait leur preuve
- 90=\*Autre <précisez>
- 95=\*Aucune->24
- 96=\*Aucune autre->24
- 99=\*NSP/NRP->24

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 24 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_24 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?

1=\*Pour

2=\*Contre->26a

9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)->27

**/\*La question 25a est posée à ceux qui sont POUR\*/**

Q\_25a Pour quelles raisons êtes-vous POUR l'utilisation d'appareils de surveillance aux feux rouges pour détecter les excès de vitesse aux intersections?

\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Trop de vitesse/pour réduire la vitesse

2=\*Trop d'accidents/pour réduire ou éviter les accidents

3=\*Pour prévenir les accidents

4=\*Acceptés socialement

5=\*Ça fait penser à rouler moins vite/à être plus prudent/à faire attention

6=\*Pour améliorer la sécurité/pour mieux protéger la population

7=\*Permet d'avoir une preuve de l'infraction

8=\*Pour augmenter le contrôle

9=\*Pour identifier les conducteurs dangereux/intercepter les récidivistes

10=\*Parce que c'est la loi/faire respecter le Code de la route

14=\*Parce que ces appareils ont fait leur preuve

90=\*Autre <précisez>

95=\*Aucune->27

96=\*Aucune autre->27

99=\*NSP/NRP->27

---

**/\*Légende**

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

**/\*La question 26a est posée à ceux qui sont CONTRE\*/**

Q\_26a Pour quelles raisons êtes-vous CONTRE l'utilisation d'appareils de surveillance aux feux rouges pour détecter les excès de vitesse aux intersections?  
\*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,95,99 Pour quelle autre raison?

1=\*Atteinte à la vie privée  
2=\*Taxe déguisée  
3=\*Trappe à tickets  
4=\*Privilégier/préfère la surveillance policière  
5=\*Impossible de savoir qui conduit le véhicule  
6=\*Risque de défectuosité du système/erreur  
7=\*Trop prévisible/annoncé à l'avance  
8=\*Trop dispendieux/trop cher  
16=\*Parce que ces appareils n'ont pas fait leur preuve  
17=\*Parce que c'est un piège pour les automobilistes qui s'attendent à se faire surveiller uniquement sur le feu rouge  
18=\*Parce que c'est de l'abus coercitif (c'est contraignant)  
90=\*Autre <précisez>  
95=\*Aucune->27  
96=\*Aucune autre->27  
99=\*NSP/NRP->27

**/\*La question 27 est posée à tous les répondants\*/**

Q\_27 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=\*Oui  
2=\*Non->29  
9=\*NSP/NRP (Ne pas relancer les NSP/NRP)->30

**/\*La question 28 est posée à ceux qui affirment y avoir ces appareils dans leur municipalité ou sur leur trajet habituel ou qui l'ignorent\*/**

Q\_28 Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité où sur votre trajet habituel?

1=\*Pour  
2=\*Contre  
9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)

->>30

**/\*La question 29 est posée à ceux qui affirment ne pas y avoir ces appareils dans leur municipalité ou sur leur trajet habituel\*/**

---

**/\*Légende**

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

Q\_29                    Seriez-vous POUR ou CONTRE l'installation de ces appareils dans votre municipalité où sur votre trajet habituel?

1=\*Pour  
2=\*Contre  
9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)

Q\_30                    Avez-vous déjà circulé à un endroit où il y avait un radar photo ou un appareil de surveillance aux feux rouges?

1=\*Oui  
2=\*Non->32  
9=\*NSP/NRP (Ne pas relancer les NSP/NRP)->32

**/\*La question 31 est posée à ceux qui ont déjà circulé là où il y avait un ou l'autre de ces appareils\*/**

Q\_31                    Avez-vous remarqué la signalisation routière qui annonçait la présence des appareils de surveillance?

1=\*Oui  
2=\*Non  
9=\*NSP/NRP (à éviter le plus possible)

**/\*Les questions 32 à 35 sont posées à tous les répondants\*/**

Q\_32                    Êtes-vous POUR ou CONTRE l'installation de la signalisation avertissant la présence de ces appareils à proximité?

1=\*Pour  
2=\*Contre  
9=\*NSP/NRP (Ne pas relancer les NSP/NRP)

Q\_33                    Au cours des deux dernières années, avez-vous reçu une ou des contraventions...

pour excès de vitesse?

1=\*Oui  
2=\*Non  
3=\*NSP/NRP

Q\_34                    pour avoir passé au feu rouge?

Q\_35                    Croyez-vous que le contrôle par radars photo ou avec appareils de surveillance photographique aux feux rouges est un moyen équitable (juste) pour sanctionner (punir) les conducteurs fautifs?

---

**/\*Légende**

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

1=\*Oui->37  
2=\*Non  
9=\*NSP/NRP->37

**/\*La question 36a est posée à ceux qui ne croient pas que ces appareils sont un moyen équitable pour sanctionner les contrevenants\*/**

Q\_36a Pourquoi? \*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,99

Pour quelle(s) autre(s) raison(s)?

1=\*Pas cohérent avec le contrôle traditionnel  
2=\*Pas de perte de points d'inaptitude  
3=\*Les riches sont moins pénalisés  
4=\*Injuste pour les conducteurs qui roulent beaucoup  
5=\*On n'identifie pas le conducteur  
6=\*Marge de tolérance non diffusée (pas connue)  
7=\*Favorise les véhicules non immatriculés au Québec  
90=\*Autre <précisez>  
96=\*Aucune autre raison->37  
99=\*NSP/NRP->37

**/\*Les questions 37 à 40 sont posées à tous les répondants\*/**

Q\_37 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 point d'inaptitude au dossier du contrevenant?

1=\*Oui  
2=\*Non  
9=\*NSP/NRP

Q\_38 Toujours selon ce que vous en savez, le propriétaire du véhicule, s'il n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, a-t-il la possibilité d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction?

1=\*Oui  
2=\*Non  
9=\*NSP/NRP

Q\_39 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?

1=\*Oui  
2=\*Non  
9=\*NSP/NRP

---

#### **/\*Légende**

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

Q\_40a

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? \*Sondez\* \*2 mentions, sortie=96,99

Quelle autre?

1=\*La police (SQ ou service policier local)

2=\*Le ministère des Transports du Québec ou Québec 511

3=\*Le site objectifsecurite.gouv.qc.ca

4=\*Internet/un moteur de recherche sur le web (ex. : Google)

5=\*Un service d'assistance téléphonique (411)

90=\*Autre <précisez>

96=\*Aucune autre->SD1

99=\*NSP/NRP->SD1

---

**/\*Légende**

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

**/\*Questions de classification (posées à tous les répondants)\*/**

Q\_SD1 Nous terminons avec quelques questions pour classification, mais avant, je tiens à vous remercier du temps que vous m'avez consacré jusqu'à maintenant, votre collaboration est grandement appréciée.

À quel groupe d'âge appartenez-vous? \*On peut accepter une réponse spontanée.\*

- 1=16 à 24 ans
- 2=25 à 34 ans
- 3=35 à 44 ans
- 4=45 à 54 ans
- 5=55 à 64 ans
- 6=65 à 74 ans
- 7=75 ans ou plus
- 9=\*NSP/NRP

Q\_SD2 Quel est le plus haut diplôme, certificat ou grade que vous possédez ou avez complété? \*Lire au besoin\*

- 1=\*Aucun
- 2=\*Certificat d'études secondaires ou l'équivalent (D.E.S. : diplôme d'études secondaires)
- 3=\*Certificat ou diplôme d'une école de métiers (D.E.P. : diplôme d'études professionnelles)
- 4=\*Certificat ou diplôme collégial (autre certificat ou diplôme non universitaire obtenu d'un CÉGEP, collège communautaire, institut technique, etc.)
- 5=\*Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat
- 6=\*Baccalauréat (p. ex., B.A., B.Sc., LL.B.)
- 7=\*Certificat ou diplôme universitaire supérieur au baccalauréat
- 8=\*Maîtrise (p. ex., M.A., M.Sc., M.Ed.)
- 9=\*Diplôme en médecine, en art dentaire, en médecine vétérinaire ou en optométrie (M.D., D.D.S., D.M.D., D.M.V., O.D.)
- 10=\*Doctorat acquis (p. ex., Ph.D., D.Sc., D.Ed.)
- 90=\*Autre <précisez>
- 99=\*Refus

---

**/\*Légende**

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

Q\_SD3                    Quel est votre revenu familial brut annuel avant impôts? \*Accepter les réponses spontanées. Mettre la borne dans la catégorie inférieure\*

- 1=20 000 \$ ou moins
- 2=De 20 000 \$ à 30 000 \$
- 3=De 30 000 \$ à 50 000 \$
- 4=De 50 000 \$ à 70 000\$
- 5=De 70 000 \$ à 100 000 \$
- 6=Plus de 100 000 \$
- 9=\*NSP/NRP

Q\_SEXE                    ((f blue Notez le sexe du répondant))

- 1=\*Homme
- 2=\*Femme

->>FIN

Q\_URGENCE                \*(Au besoin) pour ((g **expliquer la raison de l'appel:** ))

- Je vous appelle pour faire un sondage. Je travaille pour SOM, une firme de sondage qui existe depuis plus de 25 ans.
- Notre objectif n'est pas de vendre quoi que ce soit, mais de poser les mêmes questions à un grand nombre de gens afin de mieux comprendre les choix et préoccupations des gens.
- On ne vous demandera pas d'informations personnelles.
- Si jamais certaines questions vous indisposent, vous pouvez m'en informer et nous passerons à la suivante.

(Au besoin) pour ((g **valider la légitimité** )) de notre démarche : vous pouvez joindre un responsable de SOM afin de valider la légitimité du sondage :

**(Numéro de téléphone de M. Martin Noël : ) 1-800-605-7824 poste 238**

Demander si on peut rappeler et mettre en rendez-vous (ou en refus, le cas échéant).

2=\*Continuer

---

#### /\*Légende

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

Q\_FIN

Encore une fois, je suis..., et je vous ai appelé pour la maison de recherche SOM. Au nom du ministère des Transports, je voudrais vous remercier du temps que vous m'avez consacré. Nous voulons aider les gens à se faire entendre et votre opinion est importante pour permettre à SOM d'y arriver.

\*\*\*informations

Projet=MTQRADAR13

Fichier=fMTQRADAR13

Reseau=serveur1:P13236:

Pages=PMRACHEL:PR13236:PW13236A:

modeles=PMRACHEL:PR13236:modeles:

stats=sroy

---

**/\*Légende**

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