



**MONTRÉAL**

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

**QUÉBEC**

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

# SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LÉVIS

RAPPORT FINAL PRÉSENTÉ À LA VILLE DE LÉVIS

**03** /Contexte, objectifs et méthodologie abrégée

**04** /Faits saillants

**07** /Résultats

## ANNEXES

**/1.** Méthodologie détaillée

**/2.** Questionnaire (sous pli séparé)

**/3.** Tableaux statistiques détaillés (sous pli séparé)

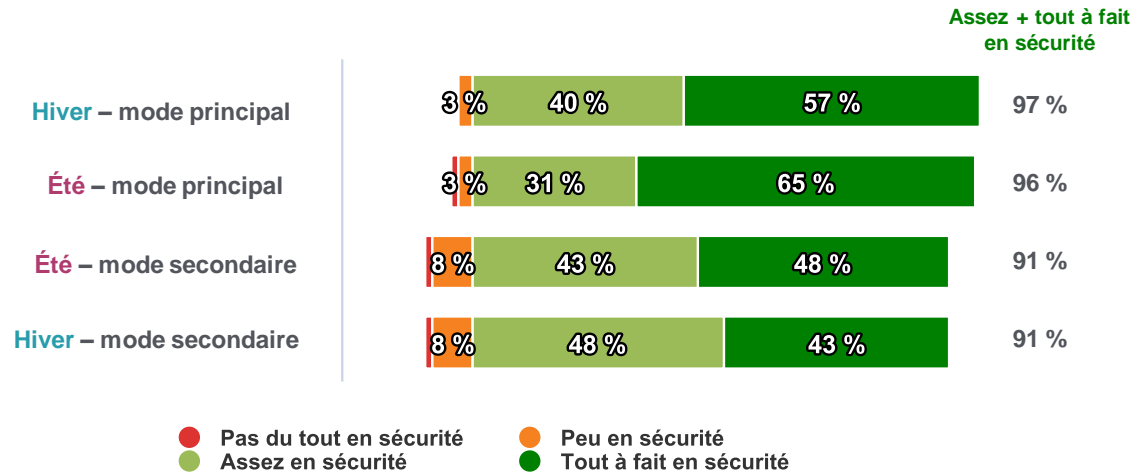
<b>Contexte</b>	La Ville de Lévis est en voie de créer sa première stratégie de sécurité routière. Cette démarche vise à favoriser une mobilité harmonieuse et sécuritaire pour tous les usagers de la route sur le territoire lévisien. Dans ce contexte, la Ville souhaite connaître la perception de ses citoyens concernant la sécurité routière à Lévis. Les résultats du sondage serviront à préparer les ateliers de participation citoyenne de l'automne 2023 et à orienter la Ville de Lévis dans les pistes de travail pour réaliser la stratégie de sécurité routière. Il est prévu de refaire ce sondage à la suite de l'implantation de cette stratégie, de façon à suivre l'évolution de la perception des Lévisiens.
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mesurer le sentiment de sécurité routière et son évolution.</li><li>• Identifier les causes de l'insécurité routière des citoyens.</li><li>• Identifier les priorités d'action souhaitées par les citoyens.</li></ul>
<b>Population cible</b>	Résidents adultes de la Ville de Lévis (18 ans ou plus).
<b>Échantillonnage</b>	1 001 répondants.
<b>Collecte</b>	Volet téléphonique (50 répondants) : du 29 mars au 5 avril 2023. Volet web (951 répondants) : du 30 mars au 5 avril 2023.
<b>Pondération</b>	Les données ont été pondérées pour s'assurer d'une bonne représentativité en fonction de l'âge, du sexe, de la scolarité, de la taille du ménage et de l'arrondissement.
<b>Note</b>	Les symboles ↑ ou +, et ↓, font référence aux différences statistiquement significatives entre un sous-groupe de répondants et l'ensemble des autres répondants.

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

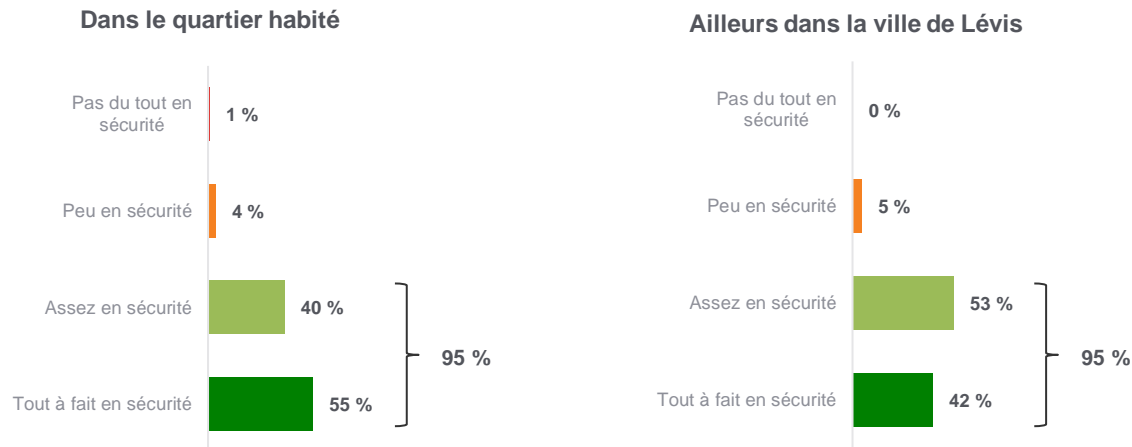
# Faits saillants

---

## SENTIMENT DE SÉCURITÉ SELON LA SAISON ET LE MODE DE TRANSPORT



## SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS LE QUARTIER HABITÉ ET AILLEURS DANS LA VILLE



## PRINCIPALE RAISON DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Base : répondants qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité

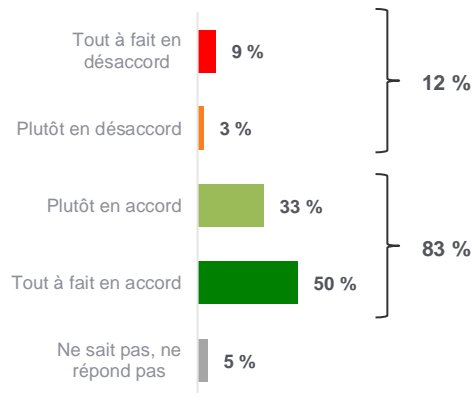


Raison en hiver	%
L'entretien du réseau	51
L'aménagement des rues	11
La vitesse des autres véhicules	10
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	10
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	9
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	3
L'inaction des policiers	2
Les véhicules qui ne sont pas déneigés adéquatement	1
La distraction au volant	1
Ne sait pas, ne répond pas	2



Raison en été	%
L'aménagement des rues	29
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	19
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	19
La vitesse des autres véhicules	13
L'entretien du réseau	7
La distraction au volant	6
Les voies réservées pour les vélos	5
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	2

## NIVEAU D'ACCORD AVEC LA VISION DE LA STRATÉGIE



## PRINCIPAUX ENDROITS OÙ LA VILLE DEVRAIT POSER DES ACTIONS EN PRIORITÉ

Endroit	%
Autour des écoles	20
Sur les artères principales	18
Sur les voies piétonnières (trottoirs ou sentiers piétonniers)	14
Sur les rues résidentielles	12
Aux intersections	11
Sur les voies cyclables	7

# Résultats

A decorative graphic in the top right corner consisting of a network of interconnected nodes and lines in various shades of teal and light blue. Some nodes are highlighted with larger circles. A solid teal horizontal bar is positioned below the text.

---

# MODE DE TRANSPORT UTILISÉ (PRINCIPAL ET SECONDAIRE)



**Q1a-Q1c. Lorsque vous avez à vous déplacer, que ce soit pour le travail, pour vos loisirs ou pour toute autre raison, quel mode de transport principal utilisez-vous <en hiver/en été>?**

**Q1b-Q1d. Utilisez-vous un autre mode de transport pour vous déplacer <en hiver/en été>, que ce soit pour le travail, pour vos loisirs ou pour toute autre raison?**

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse

	Proportion (%)							
	La voiture (comme conducteur)	La marche	La voiture (comme passager)	L'autobus	La motocyclette/ le cyclomoteur	Le vélo	Autre	N'utilise aucun autre mode de transport
<b>Q1a Mode de transport principal utilisé en hiver (n : 1 000)</b>	87	4	6	3	0	<1	<1	-
Q1b Autre mode de transport utilisé en <b>hiver</b> (n : 998)	18	28	16	6	<1	1	<1	31
<b>Q1c Mode de transport principal utilisé en été (n : 997)</b>	81	5	6	3	1	4	<1	-
Q1d Autre mode de transport utilisé en <b>été</b> (n : 997)	17	27	14	4	2	15	<1	21

Lorsqu'ils se déplacent, la grande majorité des citoyens de Lévis utilisent leur voiture (comme conducteur) en premier lieu, que ce soit en hiver ou en été. Comme deuxième mode de transport le plus souvent utilisé, on nomme surtout la marche (en hiver comme en été).



# MODES DE TRANSPORT UTILISÉS (PAR ARRONDISSEMENT)



**Q1a-Q1c. Lorsque vous avez à vous déplacer, que ce soit pour le travail, pour vos loisirs ou pour toute autre raison, quel mode de transport principal utilisez-vous <en hiver/en été>?**

**Q1b-Q1d. Utilisez-vous un autre mode de transport pour vous déplacer <en hiver/en été>, que ce soit pour le travail, pour vos loisirs ou pour toute autre raison?**

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse

## Hiver (modes principal et secondaire\*)

	Proportion (%)		
	Desjardins n : 431	Chutes-de-la- Chaudière-Est n : 311	Chutes-de-la - Chaudière-Ouest n : 258
La voiture (conducteur)	87 ↓	93	93
La marche	34	32	28
La voiture (passager)	19	21	23
L'autobus	10	7	9
Autre	3 ↑	0	1

## Été (modes principal et secondaire\*\*)

	Proportion (%)		
	Desjardins n : 431	Chutes-de-la- Chaudière-Est n : 310	Chutes-de-la- Chaudière-Ouest n : 256
La voiture (conducteur)	83 ↓	91 ↑	89
La marche	34	33	29
La voiture (passager)	17	19	22
L'autobus	8	4	7
Le vélo	22 ↑	16	15
La motocyclette/ le cyclomoteur	3	2	4
Autre	2	1	0

En considérant à la fois leurs modes principal et secondaire de transport, les citoyens des trois arrondissements utilisent la voiture (comme conducteur) dans de très fortes proportions, que ce soit en hiver ou en été. Toutefois, ceux de l'arrondissement Desjardins sont moins enclins que les autres à utiliser la voiture (comme conducteur), et ce, peu importe la saison. On constate qu'en été, ceux-ci privilégient davantage le vélo que les résidents des deux autres arrondissements. Pour leur part, les résidents de Chutes-de-la-Chaudière-Est affichent la proportion d'utilisation de la voiture (comme conducteur) en été la plus élevée.

\* Les résultats prennent en considération les réponses aux questions 1a et 1b. Le total des réponses excède donc 100 %.

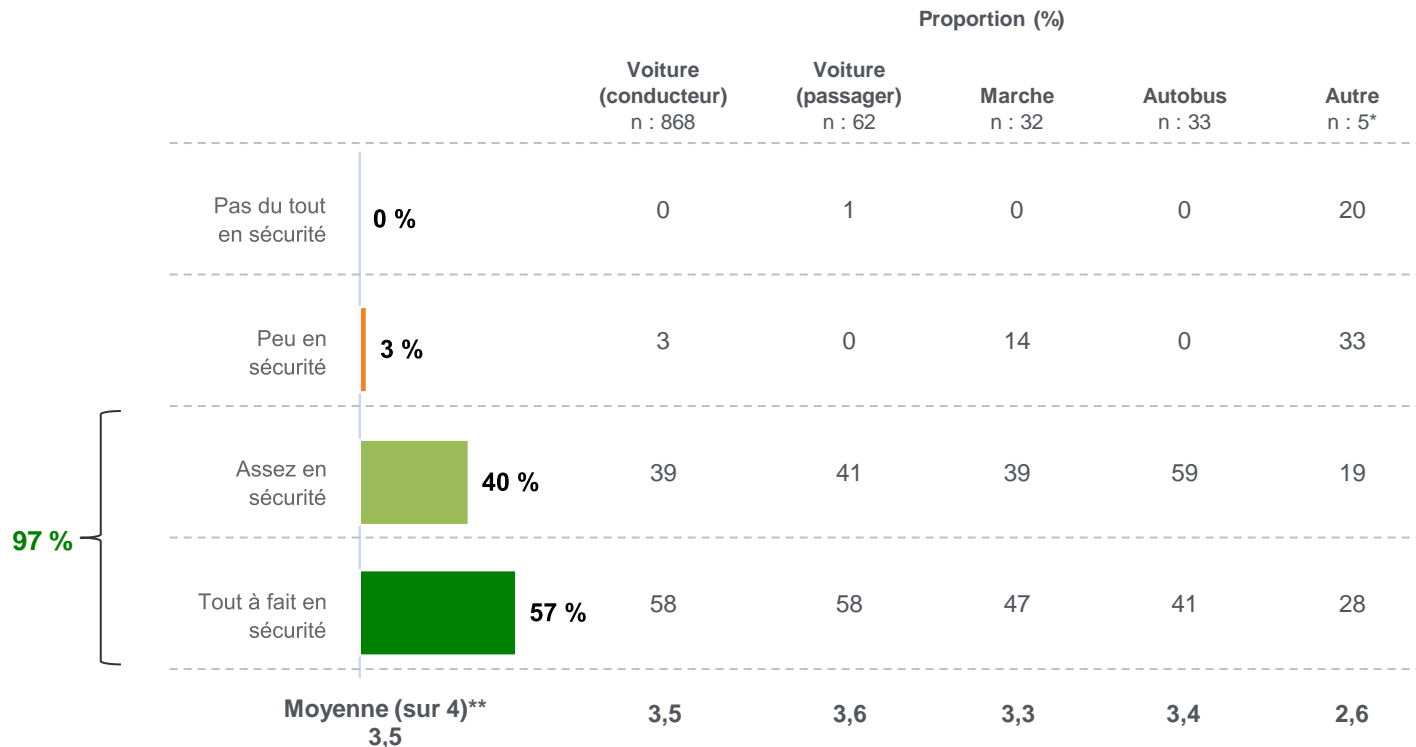
\*\* Les résultats prennent en considération les réponses aux questions 1c et 1d. Le total des réponses excède donc 100 %.

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN HIVER (MODE PRINCIPAL)



Q2a. Lorsque vous utilisez <mode principal> comme moyen de transport en hiver, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse, n : 1 000



Bien que l'on ne puisse rien conclure au plan statistique, les Lévisiens dont le mode de transport principal est autre que la voiture ou l'autobus semblent avoir un sentiment de sécurité moins élevé.

Les citoyens de Lévis se sentent généralement en sécurité lorsqu'ils utilisent leur mode principal de transport pour se déplacer en hiver (97 % se disent tout à fait ou assez en sécurité).

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

\*\* Les moyennes sont calculées à partir des scores associés aux choix de réponse, soit 1=Pas du tout en sécurité, 2=Peu en sécurité, 3=Assez en sécurité et 4=Tout à fait en sécurité. Ainsi, plus la moyenne est élevée, plus le sentiment de sécurité est élevé.

Note : l'ordre de présentation des moyens de transport correspond à l'ordre décroissant du mode principal utilisé (voir page 8).

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN HIVER (MODE PRINCIPAL) – PAR SECTEUR



**Q2a. Lorsque vous utilisez <mode principal> comme moyen de transport en hiver, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...**

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse, n : 1 000

	Proportion (%)	
	Peu ou pas du tout en sécurité	Tout à fait ou assez en sécurité
<b>Desjardins</b>	<b>4</b>	<b>96</b>
Lévis (n : 369)	4	96
Pintendre (n : 50)	0	100
Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy (n : 12*)	0	100
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Est</b>	<b>4</b>	<b>96</b>
Charny (n : 54)	12	88
Sainte-Hélène-de-Breakeyville (n : 35)	0	100
Saint-Jean-Chrysostome (n : 120)	3	97
Saint-Romuald (n : 102)	3	97
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Ouest</b>	<b>2</b>	<b>98</b>
Saint-Étienne-de-Lauzon (n : 60)	2	98
Saint-Nicolas, secteur des ponts (n : 112)	1	99
Saint-Nicolas, secteur village (n : 41)	6	94
Saint-Rédempteur (n : 45)	0	100
<b>Ensemble</b>	<b>3</b>	<b>97</b>

Quoique les différences entre les secteurs ne soient pas statistiquement significatives, on remarque que les citoyens du secteur de Charny sont un peu plus enclins à se sentir peu ou pas du tout en sécurité.

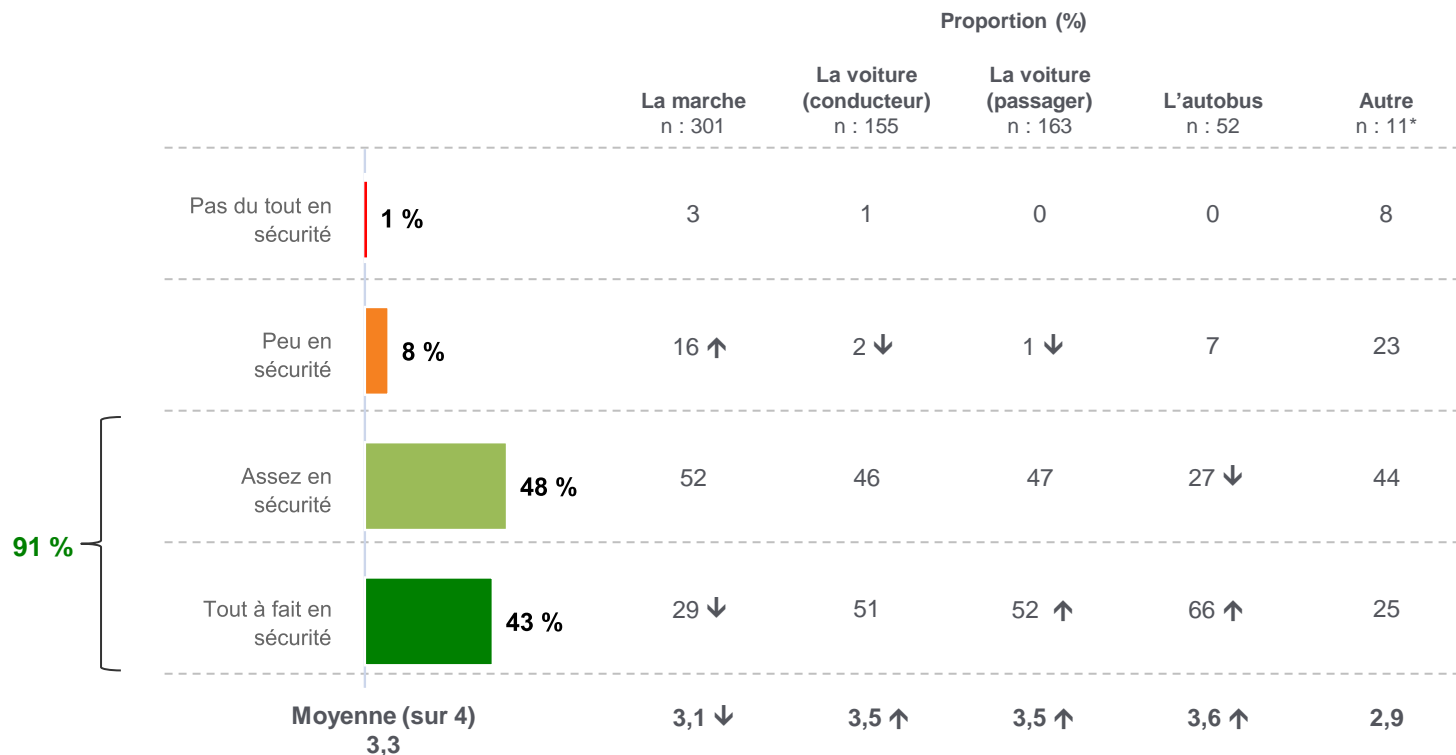
\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN HIVER (MODE SECONDAIRE)



**Q2b. Lorsque vous utilisez <mode secondaire> comme moyen de transport en hiver, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...**

Base : répondants qui utilisent un mode de transport secondaire, excluant la non-réponse, n : 682



Comparativement à leur mode de transport principal, une proportion légèrement moins élevée de Lévisiens disent se sentir en sécurité lorsqu'ils utilisent leur mode secondaire de transport pour se déplacer en hiver (91 % comparativement à 97 %). Ceux dont le mode secondaire de transport est la marche ont en moyenne un sentiment de sécurité moins élevé, alors que les citoyens qui optent pour l'autobus ou qui sont passagers dans un véhicule automobile sont en proportion supérieure à dire se sentir tout à fait en sécurité.

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

Note : l'ordre de présentation des moyens de transport correspond à l'ordre décroissant du mode secondaire utilisé (voir page 8).

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN HIVER (MODE SECONDAIRE) – PAR SECTEUR



**Q2b. Lorsque vous utilisez <mode secondaire> comme moyen de transport en hiver, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...**

Base : répondants qui utilisent un mode de transport secondaire, excluant la non-réponse, n : 682

	Proportion (%)	
	Peu ou pas du tout en sécurité	Tout à fait ou assez en sécurité
<b>Desjardins</b>	<b>10</b>	<b>90</b>
Lévis (n : 269)	11	89
Pintendre (n : 29*)	0	100
Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy (n : 8*)	27	73
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Est</b>	<b>7</b>	<b>93</b>
Charny (n : 43)	18	82
Sainte-Hélène-de-Breakeyville (n : 20*)	0	100
Saint-Jean-Chrysostome (n : 70)	3	97
Saint-Romuald (n : 71)	6	94
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Ouest</b>	<b>10</b>	<b>90</b>
Saint-Étienne-de-Lauzon (n : 38)	16	84
Saint-Nicolas, secteur des ponts (n : 80)	6	94
Saint-Nicolas, secteur village (n : 22*)	8	92
Saint-Rédempteur (n : 32)	13	87
<b>Ensemble</b>	<b>9</b>	<b>91</b>

Malgré l'absence d'écarts statistiquement significatifs entre les secteurs et des tailles d'échantillon restreintes, on remarque que les citoyens de certains d'entre eux apparaissent plus susceptibles de se sentir peu ou pas du tout en sécurité (en orangé).

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# PRINCIPALE RAISON DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ (HIVER)



## Q2c. Quelle est la principale raison qui fait que vous vous sentez peu ou pas du tout en sécurité quand vous vous déplacez dans la ville de Lévis en hiver?

Base : répondants qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité à Q2a ou Q2b, n : 85

Raison	%
L'entretien du réseau	51
L'aménagement des rues	11
La vitesse des autres véhicules	10
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	10
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	9
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	3
L'inaction des policiers	2
Les véhicules qui ne sont pas déneigés adéquatement	1
La distraction au volant	1
Ne sait pas, ne répond pas	2

■ 62 %  
■ 36 %

Près des deux tiers des citoyens qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité lors de leurs déplacements hivernaux attribuent leur insécurité à des facteurs liés à l'entretien du réseau ou à l'aménagement des rues (en vert).

Le reste de ces citoyens attribuent principalement cette insécurité à une mauvaise utilisation du réseau routier par les autres usagers de la route (en orangé).

# PRINCIPALE RAISON DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ (HIVER) – PAR MODE



**Q2c. Quelle est la principale raison qui fait que vous vous sentez peu ou pas du tout en sécurité quand vous vous déplacez dans la ville de Lévisen hiver?**

Base : répondants qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité à Q2a ou Q2b, n : 85

Raison	Proportion (%)			
	Voiture (conducteur) (n : 69)	Marche (n : 56)	Autobus (n : 14)*	Voiture (passager) (n : 6)*
L'entretien du réseau	53	60	34	57
L'aménagement des rues	9	12	15	11
La vitesse des autres véhicules	8	9	37	0
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	11	9	10	0
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	8	7	5	32
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	3	3	0	0
L'inaction des policiers	2	0	0	0
Les véhicules qui ne sont pas déneigés adéquatement	2	0	0	0
La distraction au volant	1	0	0	0
Ne sait pas, ne répond pas	3	0	0	0

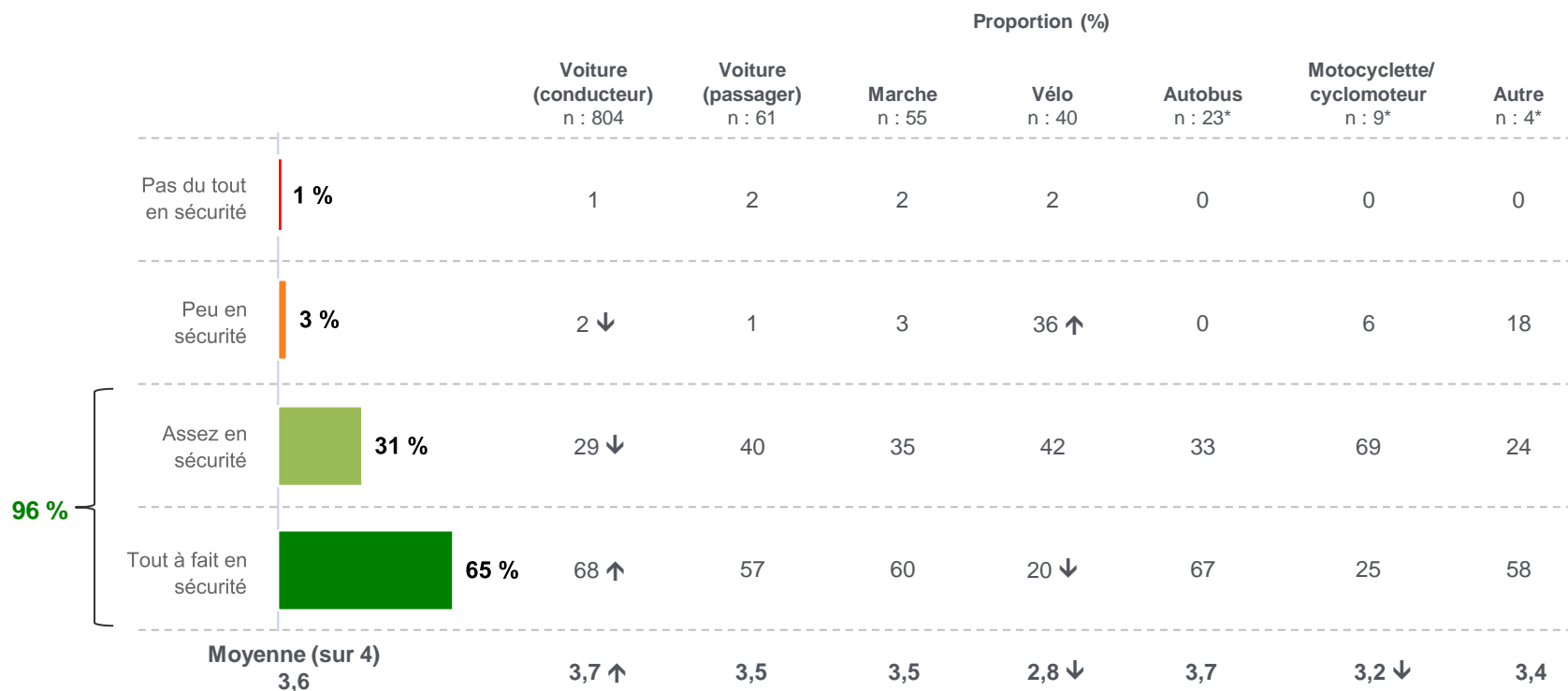
\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN ÉTÉ (MODE PRINCIPAL)



Q2d. Lorsque vous utilisez <mode principal> comme moyen de transport en été, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse, n : 996



L'utilisation du mode principal pour se déplacer en été ne cause globalement pas de problème de sécurité. C'est d'ailleurs un résultat très près de celui obtenu pour la saison hivernale. Cela dit, une proportion substantielle de ceux qui se déplacent principalement en vélo se sentent peu ou pas en sécurité. Cet aspect devrait être pris en compte dans la future stratégie de la Ville. Bien que très peu nombreux, les adeptes de la motocyclette affichent eux aussi une moyenne inférieure.

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

Note : l'ordre de présentation des moyens de transport correspond à l'ordre décroissant du mode principal utilisé (voir page 8).



# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN ÉTÉ (MODE PRINCIPAL) – PAR SECTEUR



Q2d. Lorsque vous utilisez <mode principal> comme moyen de transport en été, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse, n : 996

	Proportion (%)	
	Peu ou pas du tout en sécurité	Tout à fait ou assez en sécurité
<b>Desjardins</b>	<b>5</b>	<b>95</b>
Lévis (n : 369)	4	96
Pintendre (n : 50)	7	93
Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy (n : 12*)	16	84
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Est</b>	<b>3</b>	<b>97</b>
Charny (n : 54)	8	92
Sainte-Hélène-de-Breakeyville (n : 35)	0	100
Saint-Jean-Chrysostome (n : 119)	2	98
Saint-Romuald (n : 102)	1	99
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Ouest</b>	<b>4</b>	<b>96</b>
Saint-Étienne-de-Lauzon (n : 59)	2	98
Saint-Nicolas, secteur des ponts (n : 111)	2	98
Saint-Nicolas, secteur village (n : 41)	8	92
Saint-Rédempteur (n : 44)	5	95
<b>Ensemble</b>	<b>4</b>	<b>96</b>

Bien que les écarts entre les secteurs ne soient pas statistiquement significatifs et que ce résultat soit basé sur très peu de répondants, les citoyens de Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy semblent plus enclins à se sentir peu ou pas du tout en sécurité.

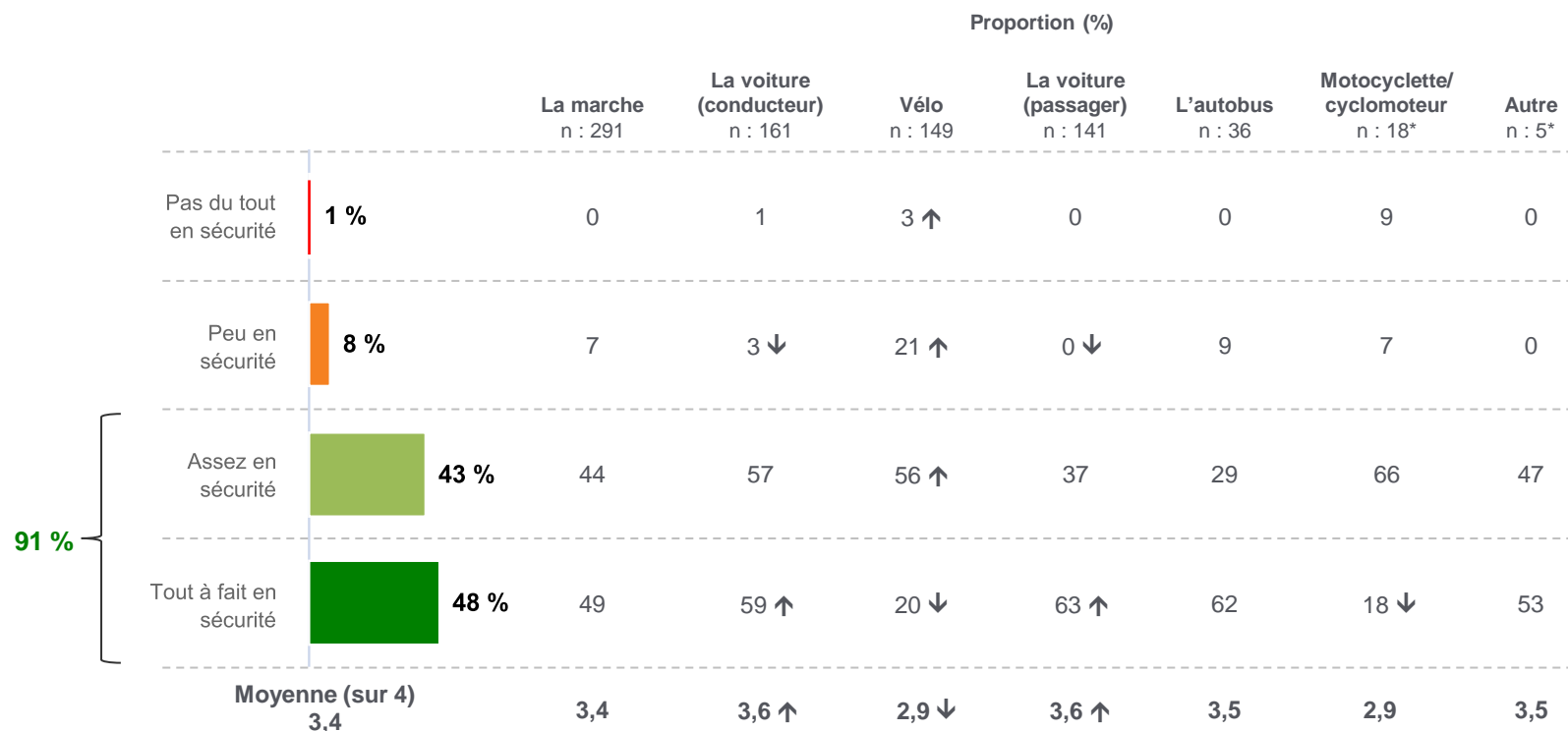
\*Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN ÉTÉ (MODE SECONDAIRE)



Q2e. Lorsque vous utilisez <mode secondaire> comme moyen de transport en été, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...

Base : répondants qui utilisent un mode de transport secondaire, excluant la non-réponse, n : 801



Tout comme pour la saison hivernale, l'utilisation de leur mode de transport secondaire en été amène une proportion quelque peu moins élevée de citoyens à se sentir en sécurité par rapport au mode principal (91 % comparativement à 96 %). Toutefois, ici aussi, ceux qui utilisent le vélo se sentent moins en sécurité, alors que le contraire s'avère chez ceux qui utilisent leur voiture, que ce soit comme conducteur ou passager.

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

Note : l'ordre de présentation des moyens de transport correspond à l'ordre décroissant du mode secondaire utilisé (voir page 8).

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ EN ÉTÉ (MODE SECONDAIRE) – PAR SECTEUR



**Q2e. Lorsque vous utilisez <mode secondaire> comme moyen de transport en été, à quel point vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements dans la ville de Lévis? Diriez-vous...**

Base : répondants qui utilisent un mode de transport secondaire, excluant la non-réponse, n : 801

	Proportion (%)	
	Peu ou pas du tout en sécurité	Tout à fait ou assez en sécurité
<b>Desjardins</b>	<b>5</b>	<b>95</b>
Lévis (n : 311)	13	87
Pintendre (n : 38)	7	93
Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy (n : 9*)	22	78
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Est</b>	<b>3</b>	<b>97</b>
Charny (n : 48)	13	87
Sainte-Hélène-de-Breakeyville (n : 28*)	13	87
Saint-Jean-Chrysostome (n : 84)	4	96
Saint-Romuald (n : 86)	7	93
<b>Chutes-de-la-Chaudière-Ouest</b>	<b>4</b>	<b>96</b>
Saint-Étienne-de-Lauzon (n : 45)	3	97
Saint-Nicolas, secteur des ponts (n : 84)	3	97
Saint-Nicolas, secteur village (n : 32)	3	97
Saint-Rédempteur (n : 36)	7	93
<b>Ensemble</b>	<b>9</b>	<b>91</b>

Quoiqu'on ne puisse se prononcer sur le plan statistique, on peut voir que les résidents de certains secteurs affichent des proportions de faible sécurité qui dépassent les 10 %, ce qui n'est pas négligeable.

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

## PRINCIPALE RAISON DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ (ÉTÉ)



**Q2f. Quelle est la principale raison qui fait que vous vous sentez peu ou pas du tout en sécurité quand vous vous déplacez dans la ville de Lévis en été?**

Base : répondants qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité à Q2c ou Q2d, n : 89

Raison	%
L'aménagement des rues	29
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	19
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	19
La vitesse des autres véhicules	13
L'entretien du réseau	7
La distraction au volant	6
Les voies réservées pour les vélos	5
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	2

■ 41 %  
■ 59 %

Par rapport à l'hiver, l'entretien du réseau ou l'aménagement sont moins cités par les Lévisiens qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité lors de leurs déplacements estivaux (en vert). En effet, la primauté est plutôt accordée aux comportements fautifs des autres usagers de la route (en orangé).

# PRINCIPALE RAISON DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ (ÉTÉ) – PAR MODE



**Q2f. Quelle est la principale raison qui fait que vous vous sentez peu ou pas du tout en sécurité quand vous vous déplacez dans la ville de Lévis en été?**

Base : répondants qui ont dit se sentir peu ou pas du tout en sécurité à Q2c ou Q2d, n : 89

Raison	Proportion (%)					
	Voiture (conducteur) (n : 67)	Vélo (n : 48)	Marche (n : 29)*	Autobus (n : 11)*	Voiture (passager) (n : 7)*	Motocyclette (n : 5)*
L'aménagement des rues	<b>30</b>	<b>39</b>	18	<b>26</b>	0	0
Le non-respect ou l'ignorance du Code de la route	20	18	26	12	13	0
L'incivilité ou l'agressivité des usagers de la route	17	12	<b>27</b>	11	<b>66</b>	18
La vitesse des autres véhicules	8	15	20	25	21	0
L'entretien du réseau	9	2	0	0	0	<b>68</b>
La distraction au volant	7	5	4	20	0	15
Les voies réservées pour les vélos	6	8	0	0	0	0
L'augmentation du nombre de véhicules sur la route	3	0	5	6	0	0

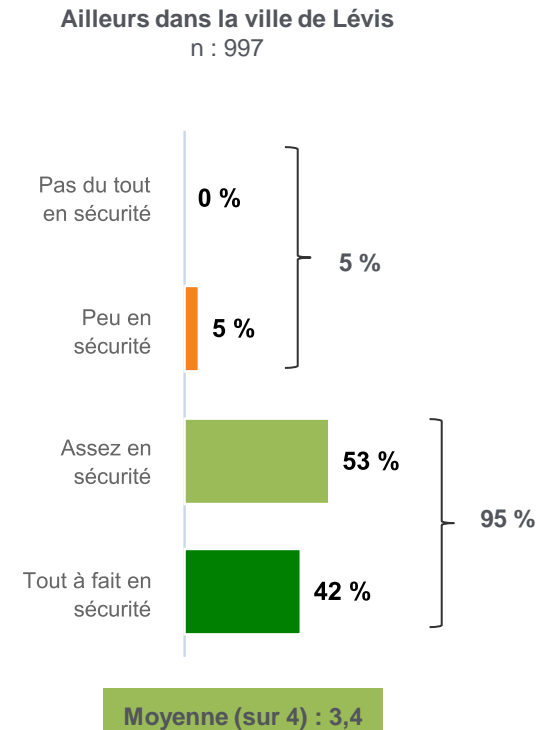
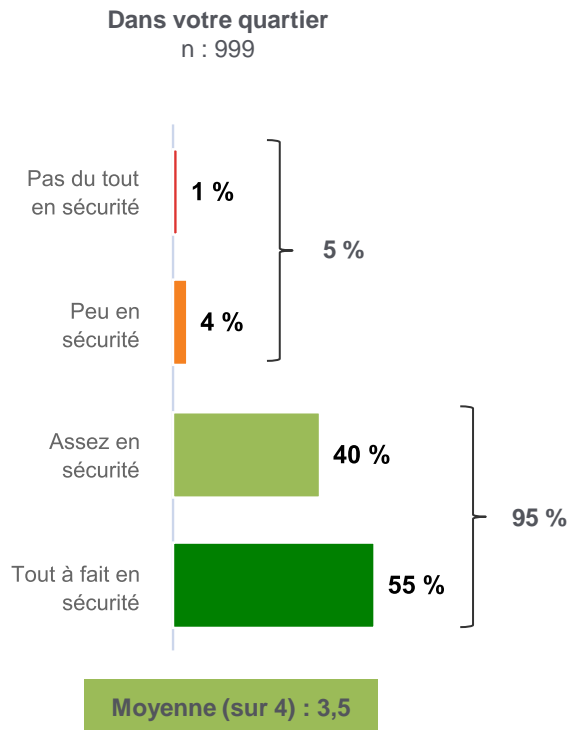
\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# SENTIMENT DE SÉCURITÉ GÉNÉRAL



Q3a-Q3b. De façon générale, peu importe votre moyen de transport ou la saison, à quel point vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous déplacez...

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse



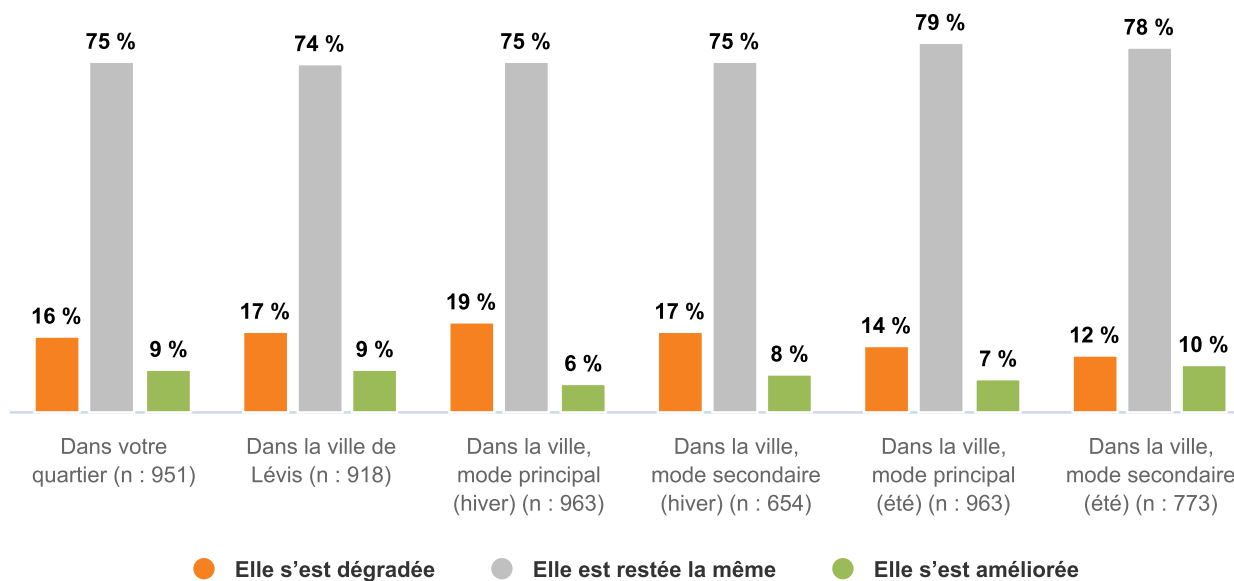
De façon générale, le sentiment de sécurité des Lévisiens est très élevé, que ce soit lors des déplacements dans leur quartier ou ailleurs dans la ville. Toutefois, davantage de gens semblent se sentir tout à fait en sécurité dans leur quartier (55 %) qu'ailleurs dans la ville (42 %).

# PERCEPTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AVANT/APRÈS PANDÉMIE



Q4a à Q4f. Au cours des trois dernières années (par rapport à mars 2020), de votre point de vue, comment a évolué la sécurité routière...?

Base : tous les répondants, excluant la non-réponse



La plupart des Lévisiens sont d'avis que la sécurité routière est demeurée la même par rapport à mars 2020, que ce soit dans leur quartier ou ailleurs dans la ville. Des proportions non négligeables considèrent toutefois que celle-ci s'est dégradée.

## ENDROITS OÙ POSER DES ACTIONS EN PRIORITÉ



Q5a. Selon vous, afin d'assurer des déplacements sécuritaires aux citoyens, quels sont les endroits où la Ville de Lévis devrait poser des actions en priorité?/  
Q5b. Parmi ces endroits, quel est celui où la Ville devrait agir en priorité?

Base : tous les répondants, n : 1001

Endroit	%
<b>Autour des écoles</b>	<b>20</b>
<b>Sur les artères principales</b>	<b>18</b>
Sur les voies piétonnières (trottoirs ou sentiers piétonniers)	14
Sur les rues résidentielles	12
Aux intersections	11
Sur les voies cyclables	7
Autour des arrêts d'autobus	2
Autre	1
Ne croit pas que la Ville doit poser des actions	7
Ne sait pas, ne répond pas	8

Deux endroits sont identifiés par des proportions de même ampleur comme nécessitant des actions de la Ville afin d'assurer des déplacements sécuritaires : les alentours des écoles et les artères principales.



# ENDROITS OÙ POSER DES ACTIONS EN PRIORITÉ – PAR SECTEUR



**Q5a. Selon vous, afin d'assurer des déplacements sécuritaires aux citoyens, quels sont les endroits où la Ville de Lévis devrait poser des actions en priorité?/  
Q5b. Parmi ces endroits, quel est celui où la Ville devrait agir en priorité?**

Base : tous les répondants, n : 1001

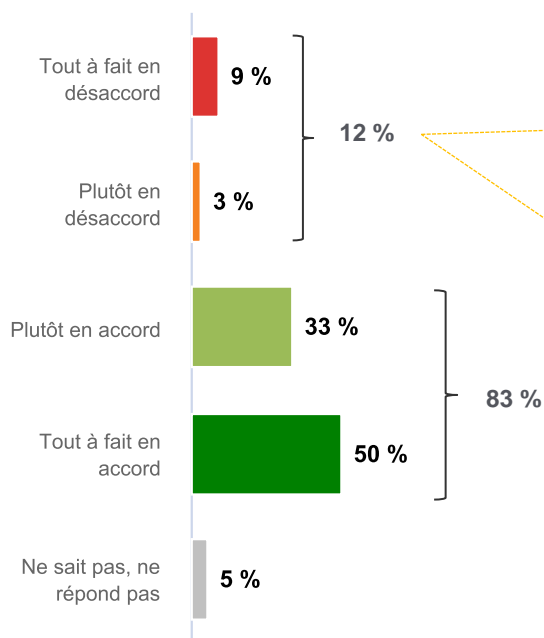
Endroit	Proportion (%)										
	Lévis (n : 320)	Saint- Romuald (n : 102)	St-Nicolas, secteur des ponts (n : 112)	St-Nicolas, secteur village (n : 41)	Charny (n : 54)	St- Rédemp- teur (n: 45)	St-Jean- Chryso- tome (n : 120)	Ste- Hélène-de- Breakey- ville (n: 35)*	Pintendre (n:50)	St-Étienne- de-Lauzon (n:60)	Saint- Joseph-de- la-Pointe- Lévy (n: 12)*
<b>Autour des écoles</b>	19	15	24	29	22	30	14	24	20	15	16
<b>Sur les artères principales</b>	17	14	15	22	25	19	24	18	19	12	24
Sur les voies piétonnières (trottoirs ou sentiers piétonniers)	15	20	15	4	19	9	13	5	11	22	23
Sur les rues résidentielles	10	6	13	24	21	7	9	10	4	24	37
Aux intersections	10	20	10	5	6	8	9	19	21	8	0
Sur les voies cyclables	8	7	7	3	2	3	8	9	6	3	0
Autour des arrêts d'autobus	3	3	4	4	0	3	3	0	0	0	0
Routes et trottoirs	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
Autre	1	0	1	5	0	1	0	0	4	0	0
Ne croit pas que la Ville doit poser des actions	9	5	5	1	4	9	9	7	5	7	0
Ne sait pas, ne répond pas	8	10	6	3	1	11	10	6	10	9	0

\* Ces résultats sont à interpréter avec prudence étant donné le faible nombre de répondants.

# VISION DE LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Q6. La Ville de Lévis planifie la réalisation d'une stratégie de sécurité routière afin de favoriser une mobilité harmonieuse et sécuritaire sur son territoire. Cette stratégie aurait pour vision d'éliminer à la source les collisions routières, les décès et les blessures graves. Diriez-vous que vous êtes... avec cette vision?**

Base, tous les répondants, n : 1001



Plus de 10 % des citoyens se disent en désaccord avec la vision proposée. Il s'agit d'une proportion élevée compte tenu de l'énoncé de vision. On pourrait effectivement s'attendre à ce que tous les citoyens soient en accord avec le fait d'éliminer à la source les collisions routières, les décès et les blessures graves.

Certains sous-groupes sont plus enclins à se dire en désaccord avec la vision proposée. C'est le cas des citoyens qui utilisent le vélo comme mode de transport principal en été (25 %), des 45 à 54 ans (19 %) et des hommes (15 %). Il y aurait lieu d'approfondir les raisons de ce désaccord dans le cadre des ateliers de consultation qui seront tenus à l'automne.



# Annexe 1

## MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE

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

## PLAN DE SONDAGE

### Population cible

Résidents adultes de la ville de Lévis (18 ans ou plus).

### Bases de sondage

- Le panel Or téléphonique de SOM et le panel Or web de SOM. Il s'agit de panels probabilistes constitués de personnes recrutées aléatoirement dans le cadre de nos sondages téléphoniques auprès de la population adulte en général.
- Un panel externe non probabiliste.

### Plan d'échantillonnage

Le plan d'échantillonnage est basé sur une collecte mixte (téléphonique et web) visant un total de 1 000 répondants. Ce sont finalement 1 001 répondants qui ont été joints, répartis de la façon suivante :

- Volet téléphonique : 50 répondants
- Volet web : 951 répondants

## QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été élaboré par le client, puis révisé et programmé par SOM. Le questionnaire était disponible en français seulement.

La durée moyenne des entrevues téléphoniques s'est établie à 7,1 minutes.

Le questionnaire du volet téléphonique a été testé auprès de 8 répondants le 29 mars 2023.

## COLLECTE

### Période de collecte

Du 29 mars au 5 avril 2023.

### Mode de collecte

- Téléphonique assistée par ordinateur.
- Gestion informatisée des numéros de téléphone.
- Maximum de 6 appels, mais une proportion de 3 % des entrevues ont pu être réalisées après le sixième appel.

### Résultats administratifs de la collecte

Les résultats détaillés sont présentés aux pages suivantes.

Le taux de réponse du volet téléphonique est de 55,1 % et le taux de réponse du volet web (panel Or) est de 47,2 %.

### Période de collecte

Du 30 mars au 5 avril 2023.

### Mode de collecte

- Questionnaire autoadministré par internet.
- Invitations par courriel gérées par SOM et par le fournisseur externe pour le panel externe.
- Collecte web sur les serveurs de SOM.

## RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

### Volet téléphonique

#### CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE

<b>A) ÉCHANTILLON DE DÉPART</b>	131	F) Numéros non joints (C1 + C2 + C4)	4
<b>B) NUMÉROS NON VALIDES</b>	25	G) Numéros joints (A - F)	127
B1) Hors service	25	H) Numéros joints non valides (B)	25
B2) Non résidentiel	0	I) Numéros joints valides (G - H)	102
B3) Hors strate	0	J) Estimation du nombre de numéros non joints valides (F X I ÷ G)	3
B4) Télécopieur	0	K) Estimation du nombre total de numéros valides (I + J)	105
B5) Duplicata	0		
<b>C) UNITÉS NON JOINTES (NON RÉSOLUES)</b>	12		
C1) Pas de réponse	4		
C2) Ligne occupée	0	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ DE SOM (TRE)</b>	
C3) Répondeur	8	Non-réponse estimée (C3 + D2 + J + D1) ÷ K	36,3 %
C4) Ligne en dérangement	0	Refus ((D3 + D4 + D5 + D6) ÷ K)	8,6 %
<b>D) UNITÉS JOINTES NON RÉPONDANTES</b>	36	<b>TAUX DE RÉPONSE ESTIMÉ (E1 + E2 + E3) ÷ K</b>	55,1 %
D1) Incapacité, maladie, problème de langue	1		
D2) Répondant sélectionné pas disponible	26		
D3) Refus du ménage	0	<b>TAUX DE RÉPONSE DE L'ARIM*</b>	
D4) Refus de la personne	3	Taux de réponse (E ÷ (C + D + E))	54,7 %
D5) Refus sur cellulaire	6		
D6) Incomplet	0		
<b>E) UNITÉS JOINTES RÉPONDANTES</b>	58		
E1) Autres langues	0		
E2) Non-admissibles	8		
E3) Entrevues complétées	50		

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

## RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

### Volet web (panel or)

#### CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE

CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE			
<b>RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE WEB</b>			
Taille de l'échantillon	<b>478</b>	Courriel indiquant refus de répondre	0
Nombre d'entrevues visé	0	Désabonnement	0
<b>INVITATIONS ENVOYÉES</b>		Entrevue rejetée à la suite du contrôle qualité	0
Invitations envoyées (A)	462	<b>UNITÉ JOINTE TOTALE (C)</b>	<b>235</b>
Adresse de courriel sur la liste noire	4	<b>UNITÉ NON JOINTE</b>	
Échec lors de l'envoi du courriel	0	Serveur de courriel distant ne répond pas ou en problème	0
<b>UNITÉ JOINTE RÉPONDANTE</b>		Quota de l'usager dépassé	0
Questionnaires complétés	217	Détection par antipourriels	0
Hors de la population visée	1	Autres messages de retour non reconnus	1
Accès lorsqu'un quota est atteint	0	<b>Unité non jointe totale (D)</b>	<b>1</b>
Unité jointe répondante totale (B)	218	<b>UNITÉ INEXISTANTE</b>	
<b>UNITÉ JOINTE TARDIVE</b>		Courriel invalide (usager@)	0
Accès lorsque collecte de la strate terminée	0	Courriel invalide (@domaine)	0
Accès lorsque collecte terminée	2	Duplicata	0
<b>UNITÉ JOINTE NON RÉPONDANTE</b>		<b>Unité inexistante totale (E)</b>	<b>0</b>
Abandon durant le questionnaire	15	<b>TAUX D'ACCÈS (C/(A-E))</b>	<b>50,9 %</b>
Courriel automatique (absence du répondant)	0	<b>TAUX DE RÉPONSE PARMIS UNITÉ JOINTE (B/C)</b>	<b>92,8 %</b>
		<b>TAUX DE RÉPONSE (B/(A-E))</b>	<b>47,2 %</b>

## RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

### Volet web (panel externe)

#### CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE

<b>RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE WEB</b>		Courriel indiquant refus de répondre	0
Taille de l'échantillon	2 851	Désabonnement	0
Nombre d'entrevues visé	0	Entrevue rejetée à la suite du contrôle qualité	0
<b>INVITATIONS ENVOYÉES</b>		<b>UNITÉ JOINTE TOTALE (C)</b>	742
Invitations envoyées (A)	2 851	<b>UNITÉ NON JOINTE</b>	
Adresse de courriel sur la liste noire	0	Serveur de courriel distant ne répond pas ou en problème	0
Échec lors de l'envoi du courriel	0	Quota de l'usager dépassé	0
<b>UNITÉ JOINTE RÉPONDANTE</b>		Détection par antipourriels	0
Questionnaires complétés	678	Autres messages de retour non reconnus	0
Hors de la population visée	43	<b>Unité non jointe totale (D)</b>	0
Accès lorsqu'un quota est atteint	0	<b>UNITÉ INEXISTANTE</b>	
Unité jointe répondante totale (B)	721	Courriel invalide (usager@)	0
<b>UNITÉ JOINTE TARDIVE</b>		Courriel invalide (@domaine)	0
Accès lorsque collecte de la strate terminée	0	Duplicata	0
Accès lorsque collecte terminée	0	<b>Unité inexistante totale (E)</b>	0
<b>UNITÉ JOINTE NON RÉPONDANTE</b>		<b>TAUX D'ACCÈS (C/(A-E))</b>	<b>26,0 %</b>
Abandon durant le questionnaire	21	<b>TAUX DE RÉPONSE PARMIS UNITÉ JOINTE (B/C)</b>	<b>97,2 %</b>
Courriel automatique (absence du répondant)	0	<b>TAUX DE RÉPONSE (B/(A-E))</b>	<b>25,3 %</b>



## **PONDÉRATION ET TRAITEMENT**

- La pondération a été effectuée sur la base des adultes, en tenant compte des variables énumérées ci-dessous :
- La distribution conjointe d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans ou plus) et de sexe;
  - La proportion d'adultes vivant seuls;
  - Le plus haut diplôme ou certificat détenu (aucun/secondaire/DEP, collégial, universitaire);
  - L'arrondissement (Ouest, Est, Desjardins).

Données de population utilisées : recensement de 2021.

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

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

## **MARGES D'ERREUR**

Étant donné qu'une partie importante de l'échantillon est non probabiliste (personnes qui se sont d'abord portées volontaires pour participer au panel), le calcul de marges d'erreur ne s'applique pas. Les résultats ne sont pas statistiquement extrapolables à la population cible.