

Les Français et la sécurité routière

un très large consensus, mais des individualismes marqués

Françoise BOSCHER

S'il est un sujet où les opinions des Français reflètent un très large consensus, c'est bien celui de la sécurité routière: 90% des personnes estiment qu'il est possible de diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation, 89% jugent que c'est davantage à chaque individu d'être responsable de sa sécurité et de celle des autres plutôt qu'à l'Etat et à la collectivité d'intervenir. Enthousiasme similaire à propos de certaines mesures: 81% des Français s'accordent sur le caractère indispensable des limitations de vitesse, 72% sont favorables à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour faire respecter ces limitations...

Le nombre trop élevé des accidents de la route assombrit malheureusement ce tableau. C'est qu'il existe toujours un hiatus, plus ou moins important, entre déclarations d'opinions et pratiques effectives. En outre, l'enquête du CREDOC sur «Les conditions de vie et aspirations des Français» montre comment des mesures contraignantes comme la limitation de vitesse et le port de la ceinture de sécurité divisent l'opinion. Ainsi, le choix entre liberté individuelle, respect de la vie d'autrui et légalité n'est pas toujours rigide et reste fortement influencé par les conséquences des actes incriminés: conduire en état d'alcoolémie, c'est autre chose que de ne pas mettre sa ceinture de sécurité!

Oui à une amélioration de la sécurité et à une responsabilisation individuelle.

Les Français sont toujours plus nombreux à estimer qu'il est possible de diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation: 79% étaient de cet avis en 1981, 90% en 1988.

S'ils sont aussi très nombreux à estimer que cette amélioration passe par un effort personnel de chaque individu qui doit se sentir «responsable de sa sécurité et de celle des autres» (89%), ils adoptent des attitudes plus diversifiées quand on les interroge sur l'action de divers représentants de la collectivité.

Le corps médical: une action reconnue

Parmi les différentes interventions pour diminuer le nombre des tués et des blessés, c'est celle **des médecins et des services d'urgence** qui est la plus fréquemment reconnue: 38% des personnes interrogées jugent qu'ils font «beaucoup».

Le rôle **des policiers et des gendarmes** est aussi apprécié, mais à un moindre degré (30%).

Plus en retrait, on relève l'impact de **la télévision et des journaux** (26% de réponses «beaucoup»), mais aussi **des associations de victimes** (25%).

Améliorer la sécurité routière, un problème plus individuel que collectif (en %)

Qui doit faire le plus gros effort pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route ?

1. Chaque individu est responsable de sa sécurité et de celle des autres	89
2. L'Etat et la collectivité doivent organiser la sécurité	10
Ne sait pas	1
Ensemble	100

Source: CREDOC Enquête Conditions de vie et aspirations

Parmi les autres «acteurs» bénéficiant encore d'une image positive citons: le gouvernement, les tribunaux, les élus locaux, les constructeurs automobiles.

Ces attitudes ne sont pas sans cacher quelques contradictions. Par exemple, les personnes qui renvoient à l'Etat et à la collectivité l'organisation de la sécurité ont une représentation beaucoup plus négative de l'action du gouvernement, des élus locaux, des policiers et gendarmes, ... que les personnes qui sont favorables à une responsabilisation individuelle. Seule échappe à ce tableau l'action des médecins et des services d'urgence!

En fait, l'action prêtée aux différents intervenants, représentants de l'Etat ou de la collectivité, en matière de sécurité routière est fortement imprégnée d'un ensemble de perceptions et d'attitudes sur la société: plus on est positif sur les interventions, plus on émet un jugement favorable sur le fonctionnement de la justice. Nier les efforts d'amélioration, c'est aussi le plus souvent avoir une très mauvaise opinion de la société française et en souhaiter une transformation profonde par des changements radicaux.

Ce pessimisme se manifeste encore à l'égard des technologies de pointe: nier les actions susceptibles d'améliorer la sécurité routière, c'est le plus souvent réfuter les retombées positives des découvertes scientifiques dans la vie quotidienne, regretter et craindre la diffusion de l'informatique.

En schématisant, on peut dire que les personnes «**traditionalistes**» croient le plus souvent «beaucoup» à une action des différentes parties prenantes de la sécurité. A l'opposé, les personnes plutôt sujettes à un sentiment d'**insatisfaction** et d'**exclusion** manifestent leurs ressentiments également dans ce domaine par leur forte tendance à contester toute action. Les «**modernistes**» ont des attitudes moins catégoriques et moins systématiques: ils ont plutôt tendance à nier l'action de certains partenaires (notamment les médecins et les services d'urgence,...) et à faire davantage confiance au gouvernement.

Le degré d'action prêtée («beaucoup» ... «rien») aux «partenaires» croît avec

Les principaux acteurs de la sécurité routière

Parmi ceux qui agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière, pensez-vous que chacun des groupes suivants fait ...

(en %)

	Beaucoup	Assez	Peu	Rien	Ne sait pas	Total
Les médecins et les services d'urgence	38	37	13	10	2	100
Les policiers et les gendarmes	29	47	18	5	1	100
La télévision, les journaux	26	47	22	4	1	100
Les associations de victimes	25	40	22	8	5	100

Source: CREDOC Enquête Conditions de vie et aspirations

le niveau d'inquiétude, et en particulier avec la crainte de l'accident de la route, mais aussi avec le degré de satisfaction du réseau routier.

Limiter les vitesses: un consensus affaibli

81% des Français estiment, comme les spécialistes de la sécurité, que les limitations de vitesse sont indispensables. Mais quand il s'agit de renforcer le dispositif de contrôle de vitesse, le succès est bien moindre: seules 72% des personnes y sont favorables. Cet écart est d'autant plus net que la lutte contre l'alcoolémie au volant ou les infractions dangereuses paraissent prioritaires à la quasi totalité de la population: plus de 95% des enquêtés sont d'accord pour en renforcer la dissuasion.

Les réponses aux questions sur les limitations de vitesse et leurs contrôles sont révélatrices des attitudes des Français: une opposition majeure se dessine entre ceux qui y sont favorables et ceux qui les rejettent.

Les plus hostiles aux limitations et aux contrôles se recrutent parmi les personnes ayant la plus forte mobilité en voi-

ture: nombreux voyages en voiture au cours de l'année, importance du kilométrage parcouru comme conducteur.

Il n'est pas étonnant de relever que l'inquiétude, et notamment la crainte de l'accident de la route, favorise des attitudes pro-sécuritaires.

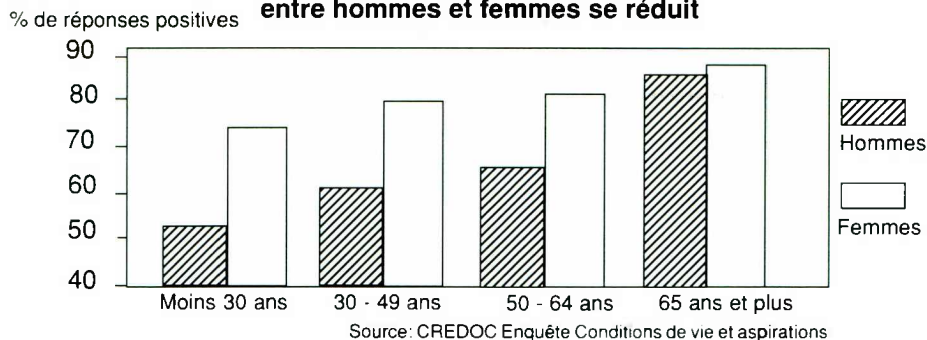
Les facteurs socio-démographiques sont loin d'être neutres sur les attitudes quant à la sécurité routière. Les femmes (80%) sont beaucoup plus favorables aux limitations de vitesse que les hommes (64%). L'effet de l'âge chez les hommes est particulièrement net; la fréquente hostilité des plus jeunes diminue progressivement pour laisser place à un large assentiment chez les plus âgés. En outre, plus on a d'enfants, plus on se montre favorable aux mesures de sécurité.

Les habitants de province y sont nettement plus favorables que les Parisiens; ainsi, après 40 ans, 79% des provinciaux sont hostiles à la vitesse, alors que ce n'est le cas que de 61% des Parisiens.

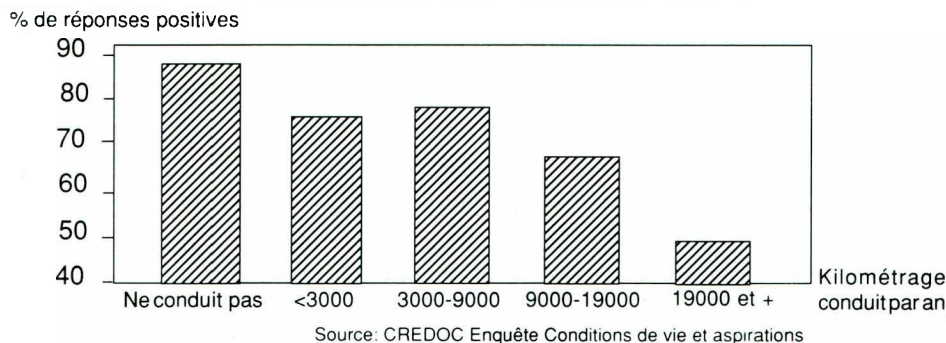
La proportion de partisans de telles mesures diminue avec le niveau d'études: de 78% pour les personnes ayant au plus le CEP à 60% pour celles ayant au moins le baccalauréat.

Renforcer les contrôles de vitesse

Avec l'âge l'assentiment augmente et l'écart entre hommes et femmes se réduit



Peu d'engouement chez les grands rouleurs



individuelle, respect de la vie d'autrui ou légalité. Les réponses tiennent compte à la fois de l'acte incriminé et de ses conséquences éventuelles: le respect de la vie d'autrui l'emporte largement, sauf à propos du port de la ceinture de sécurité pour lequel le choix pour la liberté individuelle est plus fréquent. Le respect de la loi ne semble pas la motivation dominante.

Ce type de choix divise bien sûr les divers groupes d'opinions.

Les **traditionalistes**, qui sont favorables aux contrôles de vitesse, se montrent très «légalistes»: à propos des différents actes incriminés, la réponse la plus fréquente est: «...c'est la loi, chacun doit la respecter».

Les **insatisfaits-exclus** ont tendance à s'en remettre à l'Etat et à la collectivité pour améliorer la sécurité routière, si bien qu'ils se posent plutôt en défenseurs de la loi, mais cependant avec moins d'ardeur que les traditionalistes.

Les **modernistes** rejettent les contraintes (et en particulier celles sur les limitations de vitesse) et se montrent plutôt «individualistes»; leur réponse est plus souvent: «c'est sa vie, il fait comme il veut».

A côté de l'extrémisme de certaines positions très minoritaires, rappelons que le critère prédominant reste le respect de la vie des autres.

Le conflit liberté individuelle, respect d'autrui et légalité

Plusieurs résultats de cette enquête du CREDOC illustrent le difficile équilibre et les contradictions entre le besoin manifeste de liberté individuelle et les nécessaires contraintes de la vie en collectivité.

Quand il s'agit en outre de sécurité routière, l'enjeu des comportements porte sur la vie: la sienne et celle des autres.

A propos de certains actes répréhensibles (dépasser les limitations de vitesse, conduire en état d'alcoolémie, ne pas mettre sa ceinture de sécurité), les personnes interrogées étaient invitées à se prononcer sur trois critères: liberté

Liberté individuelle, respect d'autrui ou respect de la loi ?

Nous allons vous citer un certain nombre de comportements en infraction avec la loi. Pour chacun, de quel sentiment vous sentez-vous le plus proche ?

En pensant à quelqu'un ↓	Vous vous dites (en %)				Total
	C'est sa vie, il fait comme il veut	Il a tort, il met la vie des autres en danger	Il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter	Ne sait pas	
Qui dépasse les limitations de vitesse	9	78	12	1	100
Qui conduit en état d'alcoolémie	2	89	9	ε	100
Qui ne met pas sa ceinture de sécurité	62	11	27	ε	100

Source: CREDOC Enquête Conditions de vie et aspirations

Contrôle technique : un accueil très favorable

Interrogés sur l'instauration du contrôle technique de toutes les voitures de plus de quatre ans, avec obligation de réparer les points de sécurité défectueux, les Français accueillent bien le principe: 82% se déclarent favorables.

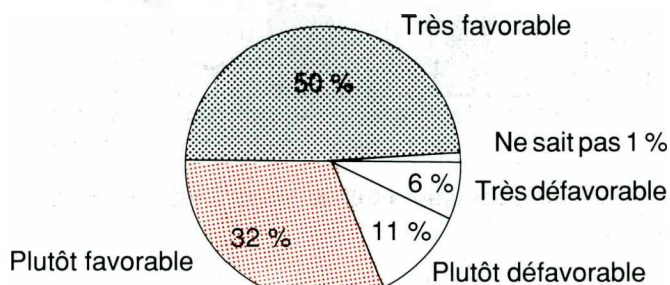
Mais 61% des personnes motorisées ne songent pas pour autant à modifier leurs habitudes, lors de sa mise en place.

Pour ceux qui l'envisagent (39%), changer de comportement c'est davantage faire réparer plus rapidement les points défectueux (90%) que d'éviter d'acheter des voitures de plus de quatre ans (48%); renouveler la voiture avant l'âge du contrôle se révèle une hypothèse extrême, moins retenue (20% l'envisagent).

Compte tenu du coût estimé des réparations en fonction de l'âge de la voiture, on peut penser que, suite à l'instauration du contrôle technique, 73% des voitures de plus de cinq ans devraient être réparées, 21% remplacées et 6% abandonnées sans remplacement; le changement de véhicule se fait le plus souvent au profit d'un achat d'occasion.

Large assentiment pour le contrôle technique obligatoire des véhicules automobiles

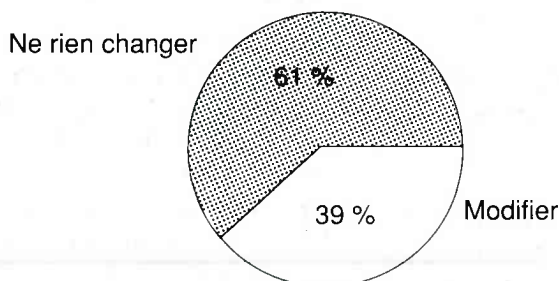
(ensemble de la population)



Source : CREDOC Enquête Conditions de vie et aspirations

Les anticipations de comportement à l'annonce du contrôle technique automobile

(Population motorisée)



NB : 25 % de la population ne se prononce pas car elle n'est pas motorisée

Source : CREDOC Enquête Conditions de vie et aspirations

Pour en savoir plus

Les transports dans l'enquête Aspirations

Ces résultats sont tirés du numéro 72 de la Collection des Rapports du CREDOC intitulé «Opinions des Français sur les transports» de décembre 1989 (résultats de l'enquête de l'automne 1988). Au sommaire de cette étude*:

- **les problèmes de déplacements**, visant deux aspects très précis, l'un sur les difficultés locales pour se déplacer, l'autre sur l'accueil de la limitation de circuler en ville en voiture;
- **la perception du réseau routier par l'usager**, analysant les facteurs de satisfaction ou d'insatisfaction à l'égard des différentes infrastructures;
- **la sécurité routière**, présentant les opinions et les attitudes de la population;
- **le contrôle technique automobile**, portant sur les attitudes et les projets de comportements.

Les transports constituent, chaque automne depuis 1981, un volet de l'enquête **Conditions de vie et aspirations des Français**.

Rappelons que cette enquête est menée régulièrement auprès d'un échantillon de 2000 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus.

*Cette étude a été réalisée à la demande du Centre d'Etudes des Transports Urbains, de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles, de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports et du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes.

Consommation et modes de vie - Publication du Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC) - Directeur de la publication : Robert Rochefort - Rédacteur en chef : Yvon Rendu - Réalisation : Brigitte Ezvan - 142, rue du Chevaleret. 75013 Paris - Tél.: (1) 40.77.85.00 Diffusion par abonnement uniquement - 150 F par an - Environ 10 numéros.