

CREDOC
"Bibliothèque"
142, rue du Chevaleret
75013 PARIS
TEL. : (1) 40 77 85 06

COLLECTION des RAPPORTS

DECEMBRE 89



N° 72

Enquête "Conditions de vie et aspirations des Français"

OPINIONS DES FRANÇAIS SUR LES TRANSPORTS

PHASE XI - Automne 1988

Françoise Boscher

Crédoc - Collection des rapports.
N° 72. Décembre 1989.

CREDOC•Bibliothèque



CRÉDOC

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	1
Principaux résultats	3
PREMIERE PARTIE : les problèmes de déplacements	9
I. Les problèmes de déplacements locaux	11
I.1 L'expression de déplacements locaux difficiles	12
I.2 Les problèmes tels qu'ils sont exprimés	16
1.2.1 L'influence de la taille d'agglomération	19
1.2.2 L'influence de la zone d'habitation	23
1.2.3 L'influence de l'âge et de la localisation Paris-province	26
II. Limiter l'utilisation de la voiture en ville	29
II.1 Etre partisan, en 1988, d'une telle limitation	30
II.2 Etre adversaire, en 1988, d'une telle limitation	32
II.3 L'évolution défavorable entre 1986 et 1988	33
Annexe I.1 - Les problèmes de déplacements locaux	39
Annexe I.2 - Limiter l'usage de la voiture en ville	41
Annexe I.3 - Liste des variables intervenant dans les deux recherches exploratoires précédentes	44

DEUXIEME PARTIE : les opinions sur le réseau routier	49
I. Les autoroutes	55
I.1 Autoroutes, la satisfaction prédomine	55
I.1.1 Les caractéristiques de la satisfaction	55
I.1.2 Les caractéristiques de l'insatisfaction au sujet des autoroutes	57
I.2 Autoroutes: les principales critiques	61
I.2.1 Principale critique: le péage et les problèmes de coût	61
I.2.2 L'analyse lexicale	63
Influence du sexe	68
Influence de l'âge	69
Influence du niveau d'études	71
Influence du kilométrage dans l'année	73
II. Les routes nationales	
II.1 Routes nationales: la satisfaction prévaut aussi	77
II.1.1 Les caractéristiques de la satisfaction	77
II.1.2 Les caractéristiques de l'insatisfaction vis-à-vis des routes nationales	79
II.2 Routes nationales: les principales critiques	81
II.2.1 Des critiques très "techniques"	82
II.2.2 L'analyse lexicale	84
Influence du sexe	87
Influence de l'âge	89
Influence du niveau d'études	92
Influence du concernement automobile	94
III. Les autres routes	99
Autres routes: une bien moindre satisfaction	99
III.1 Les caractéristiques de la satisfaction	99
III.2 Les caractéristiques de l'insatisfaction des "autres routes"	101
Annexe - Liste des variables	103



Enquête "Conditions de vie et aspirations des Français"

OPINIONS DES FRANÇAIS SUR LES TRANSPORTS

P H A S E XI - Automne 1988

Françoise Boscher

CONDITIONS DE VIE ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS

Etude réalisée à la demande :

- . du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR)**
- . de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles (CSCA)**
- . de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR)**
- . de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST)**
- . du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)**

avec la participation de :

- . Jean-Loup Madre**
- . François Yvon**

Equipe composée de :

- . Georges Hatchuel (Directeur Adjoint)**
- . Françoise Boscher, Frédéric Chateau, Catherine Dufflos, Françoise Gros, Lucette Laurent, Viviane Payet, Stéphane Vari.**

CREDOC

- . Président : Bernard Schaefer**
- . Directeur : Robert Rochefort**

TROISIEME PARTIE : la sécurité routière	107
I. L'action des "partenaires" de la sécurité routière	111
I.1 Des attitudes opposées sur les "partenaires" de la sécurité	111
I.2 Une relation manifeste avec les attitudes sur la société	116
I.3 Le sentiment d'inquiétude	121
I.4 Les attitudes à propos de la route	122
I.5 Les attitudes sur les mesures pour améliorer la sécurité	124
I.6 Peu d'influence du vécu automobile	126
I.7 Faible incidence des facteurs socio-économiques	126
II. Les "mesures" de sécurité routière	129
II.1 Les attitudes sur certaines mesures sécuritaires	129
II.2 Relations avec la mobilité	131
II.3 La crainte des accidents de la route	134
II.4 L'action des "partenaires" de la sécurité	136
II.5 Relations avec les opinions sur la société	137
II.6 Les facteurs socio-économiques	141
Annexe - Tableaux	145
QUATRIEME PARTIE : le contrôle technique	177
I. Décrire les attitudes	179
I.1 Le contrôle technique : un accueil très favorable	179
I.1.1 Les partisans du contrôle technique	179
I.1.2 L'opposition au contrôle technique	184
I.2 Une certaine inertie des automobilistes	189
I.2.1 Ne pas changer d'habitudes	190
I.2.2 Changer d'habitudes	191
I.3 Quels changements dans les attitudes ?	196
I.3.1 Faire réparer plus rapidement les points défectueux	196
I.3.2 Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans	198
I.3.3 Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle	198

II. Tester les comportements	201
II.1 Une vue d'ensemble des comportements	201
II.2 Les comportements selon les caractéristiques de la voiture	206
II.2.1 L'âge de la voiture, un facteur déterminant	206
II.2.2 Le niveau de gamme: le contraste des extrêmes	207
II.2.3 La valeur de la voiture	208
II.3 Les comportements selon les caractéristiques des automobilistes	209
II.3.1 L'âge de la personne interrogée	209
II.3.2 La C.S. de la personne interrogée	209
 Annexe - Les questions sur les comportements de réparations, de changement ou d'abandon du véhicule	 213

ANNEXES GENERALES :

ANNEXE A : Mode de lecture des recherches exploratoires	217
ANNEXE B : Présentation des groupes d'opinions	219

AVANT - PROPOS

Ce document présente les principaux résultats relatifs au thème TRANSPORTS de la phase XI de l'enquête "Conditions de vie et aspirations des Français". Cette enquête a été réalisée à l'automne 1988, auprès d'un échantillon de 2 000 personnes de nationalité française, âgées d'au moins 18 ans (1).

Lors de cette phase d'enquête, le volet "Transport" était particulièrement riche et a fait l'objet d'une première présentation (2) très sommaire ; le présent rapport est consacré aux diverses analyses qui ont été effectuées à la demande des différentes parties intéressées par l'exploitation de ce thème. Ces travaux s'articulent autour de quatre grands axes :

I. Les problèmes de déplacements

II. Les opinions sur le réseau routier

III. Les attitudes en matière de sécurité routière

IV. Le contrôle technique automobile: attitudes et intentions des propriétaires

 (1) Les caractéristiques de l'enquête sont présentées dans le chapitre I du rapport préliminaire, qui rend compte de l'ensemble des résultats de la phase XI (automne 1988) de l'enquête "Conditions de vie et aspirations des Français", Rapport N° 58 de la "Collection des rapports" du CREDOC - Mars 1989 - Dans le présent rapport, les renvois à ce document seront notés [I. p.] avec indication du numéro de page.

(2) Le rapport THEME TRANSPORTS - Premiers résultats - Phase XI (Enquête d'automne 1988) - Avril 1989 - F. BOSCHER, contient l'ensemble des questions du thème (avec les intitulés et le cas échéant les évolutions). Les renvois à ce document se font sous la forme suivante [II. p.] avec indication du numéro de page.

Ce document comporte, notamment, un ensemble d'informations qui ne seront pas reprises dans le présent rapport : les caractéristiques des automobiles et les comportements d'entretien des propriétaires, l'évolution de la conduite automobile et de la mobilité à plus de 100 kilomètres, l'évolution de la perception de l'inquiétude face à un certain nombre de risques et de celle de la sécurité en voyage.

- * **La partie sur les problèmes de déplacements** traite, en fait, de deux aspects très précis ; le premier, concernant **les difficultés locales pour se déplacer**, met en cause l'absence ou l'insuffisance des **transports collectifs**, notamment en zone rurale ; le second, relatif à **la circulation en ville en voiture** (attitudes sur une mesure restrictive de circuler en voiture), traduit une préoccupation typiquement urbaine, et surtout de **centre-ville**.
- * **La perception du réseau routier par l'usager** est saisie à partir d'un nombre important de questions : d'une indication sur le niveau de satisfaction des divers composantes du réseau routier et des services autoroutiers, à l'énoncé de critiques sur les autoroutes et les routes nationales, en passant par le recensement de l'utilisation effective des autoroutes ou des attitudes sur le prix des péages (1). L'analyse porte essentiellement sur **les facteurs de satisfaction ou d'insatisfaction**, les **appréciations positives ou négatives** qui sont portées sur les principales infrastructures du réseau routier ; l'analyse lexicale qui a été menée permet d'illustrer le texte même des réponses des enquêtés par quelques critères socio-démographiques ou de concernement automobile.
- * **La sécurité routière** constitue un autre volet important de l'étude (2). Pour le traiter, deux analyses des correspondances multiples ont été effectuées : la première porte sur **le degré d'action des différents "partenaires" potentiels de la sécurité routière** (Gouvernement, élus locaux, médias,... constructeurs,...). La deuxième a pour objet **les attitudes sur les mesures de sécurité routière**. Les résultats de ces analyses sont illustrés par de nombreux graphiques et tableaux croisés.
- * Enfin, la partie relative au **contrôle technique automobile** décrit **les attitudes** manifestées à propos de l'instauration d'un tel contrôle ; **les projets des automobilistes** ont été testés en fonction de diverses hypothèses. A cet effet, des informations assez précises ont été rassemblées sur les véhicules (marques et modèle, ancienneté, kilométrage total, entretien,...) qui sont ici utilisées sans être directement présentées (2).

(1) - Certaines questions de ce volet ne sont pas reprises dans l'analyse, mais on peut se reporter à la présentation d'ensemble [II. p. 5 à 17].

(2) - Pour une vue d'ensemble, se reporter à la présentation in [II. p. 18 à 22].

(3) - Pour plus de précisions, se reporter à [II. p. 23 à 36].

Principaux résultats

En 1988, comme au début des années 1980, environ 30% des personnes interrogées déclarent qu'il existe des problèmes sérieux de déplacements dans leur localité. Les critiques portent très largement sur l'absence ou l'insuffisance de transports collectifs, surtout dans les zones les plus rurales ; la proportion des personnes insatisfaites a eu plutôt tendance à croître dans les villes, davantage, semble-t-il, par une mise en cause de l'organisation des transports en commun que par la saturation du trafic (problèmes de circulation, qui sont plus souvent évoqués dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants). La progression des mécontents en région parisienne pourrait s'expliquer en partie par la période de grèves qui sévissaient au moment de l'enquête ; en outre, les difficultés de liaison entre banlieues paraissent typiques de la région parisienne.

Pour l'ensemble des interviewés, évoquer les problèmes de déplacements, c'est donc beaucoup plus souvent se référer aux transports collectifs que mettre en cause la densité du trafic automobile. Cette observation peut-elle, dans une certaine mesure, expliquer les attitudes face à une mesure destinée à améliorer la circulation en ville ? Le problème posé ne revêt-il guère d'acuité ou est-ce plutôt la mesure elle-même qui déplait ?

En effet, la proposition de limiter l'utilisation de l'automobile pour améliorer la circulation en ville rencontre peu de faveur à l'automne 1988 : 24% des personnes interrogées expriment leur accord total ("tout à fait d'accord"), alors que 25% font part de leur profonde hostilité ("pas du tout d'accord"). Les réponses à cette question ont connu une forte évolution : le vif intérêt qui était manifesté en fin 1981 (38% de "tout à fait d'accord" et 11% de "pas du tout d'accord") n'a cessé de s'éroder au fil des ans et des enquêtes pour aboutir à un rejet. L'opposition, cantonnée initialement à certaines catégories sociales (jeunes de moins de 25 ans, hommes actifs et ruraux), a progressivement gagné d'autres groupes, qui y étaient auparavant très favorables (personnes âgées, citadins et parisiens). Quelle sera l'évolution ultérieure ? Ces attitudes s'inscrivent-elles dans un contexte de libéralisme, de refus des contraintes et des limitations autoritaires à la liberté individuelle ?

Les Français se déclarent, en grande majorité, **satisfaits du réseau routier national**: 77% à propos des **autoroutes**, 73% des **routes nationales** et 52% des **"autres routes"**. La satisfaction exprimée pour un type de voie s'étend assez généralement à l'ensemble du réseau.

L'insatisfaction émane d'une population plutôt **jeune, masculine** (notamment des hommes actifs) et caractérisée par une **mobilité automobile très forte**. **La localisation du domicile n'influe guère**, sauf à propos:

- des **autoroutes**, pour lesquelles les habitants de la région parisienne manifestent plus souvent leur insatisfaction;
- des **"autres routes"**, où le fait de résider dans les plus petites agglomérations et le sud-ouest correspond à une proportion plus forte d'insatisfaits.

Le sentiment de mécontentement est souvent associé à un **refus des contraintes** (mesures de sécurité routière, limitation de la voiture en ville) et à l'**affirmation d'un certain individualisme** (port de la ceinture de sécurité, rejet sur l'Etat de l'effort pour améliorer la sécurité routière).

Le fait d'être satisfait d'un type de voies n'empêche nullement de **formuler des critiques** ou de **proposer des améliorations** à faire ou à poursuivre. Malgré un taux de satisfaction globale très voisin, les **jugements portés sur les autoroutes sont très différents de ceux qui sont émis à propos des routes nationales**.

Les autoroutes prêtent relativement peu à critiques (des appréciations très positives sont même relevées). Les reproches sont en **petit nombre** et portent pour l'essentiel sur leur **coût d'utilisation** (péages et services). Le thème de la **sécurité** est plus évoqué pour mettre en cause le comportement des autres automobilistes, que pour juger la qualité du réseau autoroutier.

Les routes nationales font l'objet de **critiques plus nombreuses et plus variées** ; la matière en est aussi plus souvent **"technique"**.

Une bonne partie des critiques portent sur l'**infragéométrie**: largeur insuffisante, traversée des agglomérations, manque de modernisme, inadaptation aux besoins du trafic...

L'état de la chaussée est presque autant critiqué, soit pour porter un jugement global ("l'état de la chaussée en général"), soit pour impliquer "le mauvais (ou manque) d'entretien", ou encore signaler des problèmes particuliers tenant à des conditions locales ou saisonnières.

Le troisième thème abordé a trait à la **signalisation** (mise en cause globale, mais aussi marquage horizontal et vertical et éclairage défectueux).

Citons encore les préoccupations relatives à la **sécurité** (en relation avec d'autres critiques) et aux **temps de parcours** (limitations de vitesse, encombrements ou travaux).

En matière de **sécurité routière**, les déclarations des interviewés (à défaut des statistiques nationales sur les trop nombreux accidents) relèvent d'un très large **consensus "pro-sécuritaire"**:

- * 90% des enquêtés pensent qu'il est "possible de diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation";
- * 89% estiment que "chaque individu (est) responsable de sa sécurité et de celles des autres", alors que 10% s'en remettent à "l'Etat et à la collectivité";
- * 81% considèrent que "les limitations de vitesse sont indispensables pour la sécurité";

De même, on s'accorde généralement à donner tort à certains comportements, qui mettent "la vie des autres en danger":

- * 78% des réponses à propos de celui "qui dépasse les limitations de vitesse";
- * 90% à propos de la "conduite en état d'alcoolémie".

Dans ces opinions, **l'importance accordée aux limitations de vitesse est tout à fait discriminante;**

- * ne sont pas d'accord sur leur principe et sur leur contrôle, "les gros rouleurs" et les personnes ayant d'une façon générale une forte mobilité (nombreux voyages, voyages professionnels), plutôt insatisfaites du réseau routier, "très défavorables" au contrôle technique automobile ; il s'agit plus souvent d'hommes jeunes, parisiens, diplômés de l'enseignement supérieur ; dans les grandes classes d'opinions, il est donc assez naturel de les retrouver chez les "modernistes" ;
- * sont favorables à ces mesures contre la vitesse, plutôt les personnes inquiètes, roulant relativement peu, et soucieuses du "respect de la loi" ; il s'agit plus souvent de femmes ou d'hommes plutôt âgés et des habitants de la province ; on retrouve ici plutôt des "traditionalistes".

En dehors d'un effort personnel de chaque individu, quels sont les **"acteurs" potentiels d'une amélioration de la sécurité routière** ("parmi ceux qui agissent ou doivent agir pour améliorer...") ? Les avis sont, à ce sujet, beaucoup plus partagés.

- * Cependant, une action importante est accordée aux médecins et services d'urgence (38% des personnes estiment qu'ils "font beaucoup pour améliorer la sécurité"), aux policiers et gendarmes (30%), aux médias (26%) et aux associations de victimes (25%).
- * Par contre, paraît peu crédible l'action des chefs d'entreprises (48% des enquêtés déclarent qu'ils ne "font rien pour améliorer..."), des constructeurs automobiles (31%), des garagistes (29%) et des assurances (27%).

Les jugements portés sur ces actions pour améliorer la sécurité sur les routes sont fortement imprégnés des **opinions et attitudes à l'égard de la société** : les personnes **satisfaites** (de la justice, des conditions de vie, du cadre de vie...) répondent plus souvent "**beaucoup**" ; à l'inverse, les **insatisfaits** (refus des progrès technologiques, "des changements radicaux" pour la société...) donnent davantage la réponse "**rien**".

Le degré d'action prêtée (de "beaucoup" à "rien") **décroit avec le niveau d'inquiétude et le degré de satisfaction du réseau routier**. Nier l'action des "acteurs" potentiels, c'est aussi plus souvent se montrer **nihiliste sur les mesures de sécurité routière**.

*

Le principe d'un **contrôle technique automobile** est très favorablement accueilli : 50% des personnes interrogées se déclarent "très" favorables à son instauration et 32% "assez" favorables. Celles-ci sont en général plutôt "interventionnistes" (souhait de voir prendre des mesures pour résoudre divers problèmes abordés), inquiètes et soucieuses de sécurité (notamment pour améliorer la sécurité routière), exprimant leur satisfaction à divers propos. Elles sont aussi caractérisées par une forte mobilité, en particulier en voiture. Parmi les opposants, notons la présence d'ouvriers, d'habitants de la province de moins de 40 ans, d'hommes et l'affirmation d'un certain individualisme.

Cet accueil ne semble pas pour autant devoir entraîner une **profonde modification des attitudes** : 61% de la population motorisée déclare qu'elle "ne changera pas ses habitudes" lors de la mise en place de ce contrôle ; cette réponse émane plus souvent d'hommes, de personnes âgées ou de retraités, mais aussi de personnes qui sont défavorables au contrôle et plus généralement hostiles aux diverses mesures proposées dans l'enquête. A l'inverse, pensent "changer d'habitudes" plutôt des femmes, des jeunes provinciaux de moins de 40 ans et des personnes qui semblent connaître quelques tensions budgétaires.

Changer d'habitudes, c'est presque toujours songer à **faire réparer plus rapidement les points défectueux (90%)** ; c'est aussi **éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans (48%)**, alors que **renouveler la voiture avant l'âge du contrôle** est une hypothèse beaucoup moins souvent retenue (20%).

Une simulation des comportements en fonction du coût estimé des réparations selon l'âge de la voiture, montre que, sur 100 voitures de plus de 5 ans qui seraient soumises au contrôle technique :

- 73 seraient réparées si nécessaire (dont 46 en faisant appel à un garage)
- 21 seraient remplacées
- 6 seraient donc abandonnées sans être remplacées (soit plus de 3% du parc dont disposent les ménages).

Cette dernière solution est toujours la moins fréquente, et le changement de véhicule se fait le plus souvent au profit d'un achat d'occasion (dans la proportion de trois achats d'occasion pour un achat neuf, dans les différentes hypothèses).

*

PREMIERE PARTIE

Les problèmes de déplacements

1ère partie

Les problèmes de déplacements

Les difficultés que l'on peut rencontrer pour se déplacer, notamment dans les villes ou au contraire en zone rurale, peuvent être nombreuses et variées. A la demande du CETUR, deux questions déjà posées plusieurs fois dans le passé ont été reprises pour l'enquête d'automne 1988, afin de suivre une éventuelle évolution d'une part, et d'enrichir les analyses déjà effectuées d'autre part.

* La première traite des **problèmes de déplacements locaux**. Après la question générale : "*y-a-t-il des problèmes sérieux de déplacements dans votre localité?*" (déjà présente fin 1981 et fin 1982), les personnes qui se disent concernées par de telles difficultés étaient invitées à les préciser dans une "question ouverte".

Les populations les plus rurales sont toujours celles qui sont les plus nombreuses à évoquer de tels problèmes, en se plaignant le plus souvent de l'absence ou de l'insuffisance de transports collectifs. Dans les villes, c'est l'organisation de ces transports qui est la plus fréquemment mise en cause, alors que c'est leur perturbation, à travers les grèves de l'automne 1988, qui a plutôt marqué les habitants de la région parisienne.

* La seconde recueille l'opinion des personnes enquêtées à propos d'une mesure destinée à améliorer la circulation dans les villes. La question : "*pensez-vous que pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'utilisation de l'automobile ?*" avait déjà été posée aux automnes 1981, 1982 et 1986.

Le vif intérêt, qui avait été manifesté en 1981 pour une telle mesure, n'a cessé de s'éroder pour faire place à de l'hostilité à l'automne 1988. L'opposition, cantonnée à certaines catégories sociales entre 1982 et 1986 (jeunes de moins de 25 ans, hommes actifs et ruraux), a progressivement gagné d'autres groupes, qui y étaient initialement très favorables (personnes âgées, citadins et parisiens).

I. LES PROBLEMES DE DEPLACEMENTS LOCAUX

En 1988, comme au début des années 1980, un peu moins du tiers des enquêtés estiment qu'il existe des problèmes sérieux pour se déplacer dans leur localité. Ce taux global recouvre en fait des disparités assez sensibles. La situation du lieu de résidence joue bien sûr fortement sur la perception et le type de difficultés évoquées.

Après une présentation des catégories de population qui se déclarent le plus souvent touchées par ces embarras, une analyse lexicale permet de préciser, en observant le texte même des réponses des enquêtés gênés (il s'agit d'une question dite "ouverte"), les problèmes tels qu'ils ont été exprimés. Ceux-ci sont étudiés en fonction de situations précisées à l'aide de critères tels que la taille de l'agglomération, la zone d'habitation...

La comparaison des résultats avec ceux de l'enquête de 1982 ne fait pas apparaître de modifications majeures ; globalement, ce sont les mêmes mots qui sont utilisés par les personnes qui se plaignent, et les préoccupations ne semblent pas avoir beaucoup changé dans les différentes situations, bien que le vocabulaire se soit parfois modifié.

Tableau I.1

Les problèmes de déplacements locaux

(En % - 2000 personnes par an)

H1 - a) Y-a-t-il des problèmes sérieux de déplacements dans votre localité ?			
	Automne 1981	Automne 1982	Automne 1988
1. Oui	29,7	30,1	31,3
2. Non	70,0	69,9	68,5
Ne sait pas	0,3	-	0,2
ENSEMBLE	100,0	100,0	100,0

I.1 L'expression de déplacements locaux difficiles

Forte influence de la localisation du domicile

C'est toujours dans les agglomérations les plus petites que l'on dit se déplacer difficilement : 45% des personnes des agglomérations de moins de 2000 habitants s'en plaignent toujours (tableau I.2).

Cependant, les habitants des agglomérations de plus de 20 000 personnes semblent rencontrer plus de difficultés pour se déplacer en fin 1988 qu'en fin 1982 ; dans le cas de Paris et de son agglomération, l'augmentation importante (+ 13 points : de 17% à 30%) pourrait en partie s'expliquer par une période de grèves particulièrement éprouvante.

Notons une sensible amélioration de la situation dans les agglomérations de 2 000 à 20 000 habitants (de 40% fin 1982 à 29% fin 1988 de plaignants).

Les observations effectuées sur l'influence de la zone d'habitation (ville, banlieue, village, habitat dispersé) sont assez similaires bien que le recoupement entre celle-ci et la taille d'agglomération ne soit pas très rigoureux ; détérioration dans les villes (de 19% à 26% - tableau I.3) et relative amélioration dans les zones rurales : 45% à 41% dans les villages et 48% à 39% en habitat dispersé.

Tableau I.2
Les difficultés locales déclarées de déplacements selon la taille de l'agglomération

(% sur 2000 personnes)

	Automne 1982	Automne 1988
Moins de 2000 habitants	47,3	44,9
2000 à 20000 habitants	39,7	29,2
20000 à 100000 habitants	17,3	22,5
Plus de 100000 habitants	19,7	24,8
Paris et son agglomération	16,6	29,7
ENSEMBLE	30,1	31,3
Lecture : à l'automne 1982, 47,3% des personnes résidant dans les agglomérations de moins de 2000 habitants déclarent des difficultés locales de déplacements.		

Tableau I.3
Les difficultés locales déclarées de déplacements selon la zone d'habitation

(% sur 2000 personnes)

	Automne 1982	Automne 1988
Ville	19,4	26,3
Périphérie, banlieue	23,3	23,9
Village, bourg	44,7	41,4
Habitat dispersé	48,2	38,6
ENSEMBLE	30,1	31,3

L'accroissement sensible des plaintes en région parisienne fin 1988 comme les écarts que l'on observait fin 1982 entre **Paris et la province** (tableau I.4). Ce sont surtout les habitants de **Paris intra muros**, qui étaient auparavant les moins nombreux à dénoncer des difficultés dans leurs déplacements locaux, qui sont les plus nombreux à en faire part à la fin 88 (de 11% à 40% - tableau I.5) ; dans le même temps, la proportion des habitants de **la couronne** qui se plaignent de tels problèmes a eu plutôt tendance à se réduire (de 35% à 30%) : ces derniers ont-ils fait plutôt un bilan global sur leur desserte en faisant abstraction de difficultés temporaires ? Y-a-t-il eu globalement entre ces deux dates perception d'une amélioration des transports collectifs dans la couronne (prolongements de lignes RATP, ouverture de services de mini-cars dans certaines communes...) ?

Tableau I.4
Les difficultés locales déclarées de déplacements selon l'âge
et le fait d'habiter Paris ou la province

(% 2000 personnes)

	Automne 1982	Automne 1988
Jeunes province	32,6	32,4
Jeunes Paris	17,2	30,2
Agés province	32,6	30,8
Agés Paris	15,9	29,1
ENSEMBLE	30,1	31,3

Tableau I.5
Les difficultés locales déclarées de déplacements selon la localisation
en région parisienne

(% sur 2000 personnes)

	Automne 1982	Automne 1988
Paris	11,1	39,6
Couronne	35,0	29,8
Province	32,3	31,1
ENSEMBLE	30,1	31,3

Faible influence des autres critères

Après la localisation du domicile, le **type de logement** occupé laisse encore apparaître de fortes inégalités (il est vrai que type de logement et localisation ne sont pas totalement indépendants) : 37% des habitants de pavillon font part de l'existence de difficultés pour se déplacer dans leur localité, alors que ce n'est le cas que de 17% des habitants de HLM (tableau I.6).

Les critères socio-économiques habituels ont une valeur explicative moindre ; parmi les plus marquants, citons l'effet croisé du sexe et de l'activité de l'enquêté(e) (les plus gênées sont les femmes inactives -36%- tandis que les moins sont les hommes inactifs -25%- tableau I.7), la catégorie socio-professionnelle de l'enquêté(e) (les plus gênées sont les ménagères -36%-, les cadres et membres des professions libérales -34%-, alors que les moins sont les ouvriers -25%- tableau I.8). A l'opposé, les niveaux de revenu ou d'études n'influencent pas significativement.

Précisons que les différents aspects de la motorisation (aucune voiture, une seule, plusieurs) et de la mobilité (conduite personnelle, kilométrage conduit dans l'année, nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms du domicile dans l'année) ne révèlent pas d'écarts significatifs (Annexe I.1).

Tableau I.6
Les difficultés locales déclarées de déplacements
selon le type de logement

EN LIGNE : M1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 1996.

% COLONNE	pavillon		HLM, ILN		autre immeuble		autre		ENSEMBLE
	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	
oui	434 36.89	69.46	58 16.90	9.33	122 28.71	19.53	10 21.70	1.68	625 31.32
non	743 63.11	54.35	286 82.92	20.95	300 70.46	21.93	38 78.30	2.77	1367 68.47
ne sait pas	0 .00	.00	1 .18	14.94	4 .83	85.06	0 .00	.00	4 .21
ENSEMBLE	1177 100.00	58.97	345 100.00	17.29	425 100.00	21.31	48 100.00	2.42	1996 100.00

CH12 = 63.84 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 63.84) = .000 / V.TEST = 6.7

Tableau I.7
Les difficultés locales déclarées de déplacements
selon le sexe et l'activité de l'enqueté

EN LIGNE : M1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : sexe * activité pour l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	homme		homme		femme		femme		ENSEMBLE
	actif	% LIGNE	inactif	% LIGNE	active	% LIGNE	inactive	% LIGNE	
oui	166 28.29	26.59	89 24.96	14.19	115 32.70	18.30	256 36.29	40.92	626 31.29
non	422 71.71	30.79	265 74.54	19.36	235 67.12	17.16	448 63.46	32.69	1370 68.50
ne sait pas	0 .00	.00	2 .50	42.53	1 .18	14.94	2 .25	42.53	4 .21
ENSEMBLE	588 100.00	29.41	356 100.00	17.79	350 100.00	17.51	706 100.00	35.29	2000 100.00

CH12 = 20.33 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 20.33) = .002 / V.TEST = 2.8

Tableau I.8
Les difficultés locales déclarées de déplacements
selon la catégorie socio-professionnelle de l'enquêté

EN LIGNE : M1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	prof. lib.	employés	ouvriers	ménagères	retraités	autres	ENSEMBLE
	% LIGNE	cadres						
oui		100 33.64 15.94	99 30.93 15.84	84 24.86 13.44	131 36.22 20.89	111 28.55 17.73	101 34.30 16.15	626 31.29 100.00
non		197 66.36 14.37	221 68.87 16.11	254 75.14 18.56	230 63.78 16.80	274 70.54 20.02	194 65.70 14.14	1370 68.50 100.00
ne sait pas		0 .00 .00	1 .19 14.94	0 .00 .00	0 .00 .00	4 .91 85.06	0 .00 .00	4 .21 100.00
ENSEMBLE		297 100.00 14.83	321 100.00 16.03	338 100.00 16.92	361 100.00 18.05	389 100.00 19.44	295 100.00 14.74	2000 100.00 100.00

CHI2 = 25.58 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 25.58) = .004 / V.TEST = 2.6

I.2 Les problèmes tels qu'ils sont exprimés

La question "lesquels ?" invitait les 626 personnes qui se sentaient concernées, en 1988, par de telles difficultés à les préciser (1).

Un aperçu quantitatif (par le biais du postcodage dont certains éléments sont repris dans le tableau I.9) illustre le poids qui est accordé à la carence des transports collectifs: il est aussi révélateur que la mise en cause des transports en commun se fait plus souvent pour regretter leur absence ("pas de ..."), alors que celle des bus ou des cars (donc le moyen disponible) a plutôt trait à leur insuffisance ("pas assez de..."); l'automobile ne se trouve impliquée que très loin derrière, avec essentiellement les problèmes de circulation.

Cependant l'analyse lexicale, en recherchant les mots ("formes lexicales") caractéristiques des diverses situations (taille d'agglomération, zone d'habitation,...) enrichit cette première approche.

(1) - La question était "ouverte" pour permettre l'étude de la réponse même de l'enquêté ; cependant, un post-codage a été effectué (pour donner un aperçu quantitatif des déclarations) en deux réponses pour les cas où plusieurs opinions auraient été émises.

Tableau I.9
Les problèmes de déplacements : déclarations les plus fréquentes

(Automne 1988 - 623 personnes ayant répondu)

	Code (1)	Effectifs (2)	% (3)
I - Transports en commun			
Absence	01	87	14,0
Insuffisance	02	73	11,7
II - Bus			
Absence	13	43	6,9
Insuffisance	14	109	17,5
III - Cars			
Absence	16	34	5,5
Insuffisance	17	79	12,7
IV - Problèmes de circulation	23	52	8,3

(1) - Code attribué lors du postcodage à la "réponse ouverte" [I. Annexe, p. 65 , II. p. 31]
 (2) - Somme des effectifs des première et deuxième réponses [I. p. 31 à 35 , II. p. 3]
 (3) - Pourcentage sur les 623 personnes ayant formulé au moins un avis à la question H1b.
 La sommation de ces pourcentage n'est pas rigoureuse.

Les formes lexicales les plus fréquentes

Les préoccupations en matière de déplacements locaux ne semblent pas s'être profondément modifiées entre 1982 et 1988. Les 50 formes lexicales, d'au moins trois lettres, les plus usitées dans les réponses sont à peu près les mêmes dans les deux analyses (1).

On relève à nouveau des références (tableau I.10) :

* aux différents **moyens de transports collectifs**: "bus" (cité 213 fois), "autobus" (27); "cars" (74), "car" (62); puis, moins souvent, "trains" (37) , "train" (26); "métro" (14); on trouve aussi le terme générique de "transport" au pluriel (94) ou au singulier (52), duquel on peut raisonnablement rapprocher "commun" (84);

(1) - La présentation de l'analyse lexicale menée sur les réponses fournies lors de l'enquête effectuée en 1982 figure dans le rapport : CREDOC, Le système d'enquêtes sur les conditions de vie et les aspirations des Français - Phase V - Thème "TRANSPORTS" - Rapport technique N° 2, Décembre 1984, pp. 49 à 66.

Tableau I.10
Formes lexicales (d'au moins 3 lettres) les plus fréquentes
(Question H 1 b)

FREQUENCES	LIBELLES
331	PAS
213	BUS
166	LES
128	POUR
94	MANQUE
94	TRANSFERTS
84	COMMUN
82	ASSEZ
74	CARS
67	DES
62	CAR
60	EST
55	ALLER
52	TRANSPORT
44	TROP
42	RIEN
39	VILLE
39	PAR
37	TRAINS
35	QUI
32	VOITURE
32	FAUT
31	PEU
31	SONT
28	HEURES
27	AUTOBUS
26	TRAIN
25	AUCUN
24	GARE
24	MOYEN
24	DANS
24	MATIN
22	MAL
22	QUE
21	SOIR
21	TRES
20	AUX
20	CIRCULATION
20	PLUS
20	GREVES
19	HORAIRES
16	TOUT
16	AVEC
16	JOUR
15	UNE
15	EMBOUEILLAGES
14	METRO
14	SERVICE
14	FOIS
14	PERSONNES

* aux types de **difficultés** qui peuvent porter sur **la quantité**: "manque" (94), "assez" (82), "rien" (42), "peu" (31), "aucun" (25), ...

* aux difficultés **dans le temps**: "heures" (28), "matin" (24), "soir" (21), "horaires" (19), "jour" (16), ...

On retrouve aussi des allusions à la **"voiture"** (32 - dans "il faut une voiture ...", "sans voiture, ...", par exemple), mais aussi à la "circulation" (20) ou aux "embouteillages" (15).

Très peu de mots nouveaux, par rapport à 1982, apparaissent sauf ceux de "grèves" (20), "service" (14),...

En fait, pour cerner les problèmes rencontrés, il faut mener l'analyse selon divers critères de localisation. Les formes lexicales observées sont alors caractéristiques d'une localisation particulière : ces formes ne sont pas utilisées seulement dans la zone étudiée, mais on les y retrouve plus fréquemment qu'ailleurs de façon significative.

1.2.1 L'influence de la taille d'agglomération

Comme l'illustre le graphique 1, **la perception des problèmes locaux de déplacements se modifie lorsque la taille de l'agglomération croît** ; ainsi les agglomérations de moins de 20 000 habitants (partie gauche du graphique) s'opposent aux plus grandes (partie droite du graphique) à propos de l'absence ou de l'insuffisance de la desserte en transports collectifs.

Les agglomérations de plus de 100 000 habitants (le haut de la partie droite du graphique) s'opposent aux précédentes en raison de la circulation, des bouchons et des embouteillages, mais aussi à Paris et à son agglomération (le bas de la partie droite du graphique) à cause de sa spécificité en matière de transports en commun (métro, RER,... (1) et de sa vaste banlieue.

L'observation des formes lexicales par taille d'agglomération semble révéler un positionnement particulier par rapport aux transports collectifs :

* Moins de 2 000 habitants : l'absence

Une lecture des formes lexicales les plus utilisées (tableau I.11), en particulier dans les agglomérations de moins de 2 000 habitants met en évidence l'absence de transports collectifs locaux (il s'agit bien sûr de "car(s)"), avec des réponses caractéristiques comme :

(1) - d'autres très grandes villes ont aussi leur métro, mais, au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants, elles ne sont pas identifiées dans l'enquête comme l'est Paris et de sa vaste banlieue.

Tableau I.11
Les problèmes de déplacements locaux
Sélection des formes lexicales caractéristiques selon la taille de l'agglomération

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		CRITERE DE CLASSEMENT	FREQUENCE GLOBALE	FREQUENCE INTERNE	POURCENTAGE GLOBAL	POURCENTAGE INTERNE

TEXTE NUMERO 1		moins de 2.000				

1	CARS	3.969	74.	47.	2.53	3.91
2	CAR	3.925	61.	40.	2.08	3.33
3	SCOLAIRE	3.390	8.	8.	0.27	0.67
4	TRANSPORT	3.306	52.	33.	1.78	2.74
5	REIMS	3.171	7.	7.	0.24	0.58
6	REVIENT	2.935	6.	6.	0.20	0.50
7	RIEN	2.924	41.	26.	1.40	2.16
8	MOYEN	2.785	23.	16.	0.79	1.33
9	SCOLAIRES	2.671	8.	7.	0.27	0.58
10	MIDI	2.504	10.	8.	0.34	0.67
11	VOITURE	2.474	32.	20.	1.09	1.66
12	FART	2.391	12.	9.	0.41	0.75
13	COMMUN	2.357	84.	45.	2.87	3.74
14	AUCUN	2.337	25.	16.	0.85	1.33
15	PERSONNES	2.312	14.	10.	0.48	0.83
16	FOIS	2.312	14.	10.	0.48	0.83
17	AGEES	2.136	11.	8.	0.38	0.67
18	FAUT	2.112	32.	19.	1.09	1.58
19	RETOUR	2.104	6.	5.	0.20	0.42
20	SEULEMENT	2.104	6.	5.	0.20	0.42
TEXTE NUMERO 2		2.000 à 20.000				

1	TRAINS	4.419	36.	15.	1.23	3.33
2	VILLE	4.164	38.	15.	1.30	3.35
3	MANQUE	3.963	94.	28.	3.21	6.25
4	TRAIN	3.293	26.	10.	0.89	2.23
5	TRES	2.302	21.	7.	0.72	1.56
6	LOCOMOTION	2.172	10.	4.	0.34	0.89
7	PARIS	2.027	7.	3.	0.24	0.67
8	ASSEZ	2.006	82.	19.	2.80	4.24
TEXTE NUMERO 3		20.000 à 100.000				

1	ADAPTES	4.103	8.	4.	0.27	1.54
2	SERVICE	3.547	14.	5.	0.48	1.93
3	ASSEZ	2.265	82.	13.	2.80	5.02
4	NOMBREUX	2.114	6.	2.	0.20	0.77
5	BEUX	2.114	6.	2.	0.20	0.77
6	CERTAINES	2.114	6.	2.	0.20	0.77
TEXTE NUMERO 4		100.000 hab. et plus				

1	CIRCULATION	5.552	20.	14.	0.68	2.36
2	TROP	5.078	43.	22.	1.47	3.71
3	GREVE	3.857	8.	4.	0.27	1.01
4	EMBOUTEILLAGES	3.839	15.	9.	0.51	1.52
5	HEURES	3.461	28.	13.	0.96	2.19
6	DIMANCHE	2.831	6.	4.	0.20	0.67
7	AUX	2.762	20.	9.	0.68	1.52
8	ABSENCE	2.638	9.	5.	0.31	0.84
9	BUS	2.451	213.	57.	7.28	9.61
10	BOUCHONS	2.430	7.	4.	0.24	0.67
11	DES	2.223	67.	21.	2.29	3.54
12	AUTOBUS	2.179	27.	10.	0.92	1.69
TEXTE NUMERO 5		Paris et agglo.				

1	GREVES	10.264	20.	19.	0.68	4.48
2	BANLIEUE	8.072	11.	11.	0.38	2.59
3	RER	6.435	7.	7.	0.24	1.65
4	METRO	5.306	14.	9.	0.48	2.12
5	DES	4.317	67.	22.	2.29	5.19
6	PARIS	3.210	7.	4.	0.24	0.94
7	TEMPS	3.196	10.	5.	0.34	1.18
8	SURTOUT	2.857	8.	4.	0.27	0.94
9	BEAUCOUP	2.557	9.	4.	0.31	0.94
10	PRENDRE	2.557	9.	4.	0.31	0.94
11	FAUT	2.204	32.	9.	1.09	2.12
12	ENTRE	2.135	7.	3.	0.24	0.71
13	EMBOUTEILLAGES	2.079	15.	5.	0.51	1.19
14	GARE	2.052	24.	7.	0.82	1.65

- "rien comme transport, "aucun moyen de transport", "y a pas de cars",
- "on n'a pas de cars, à part le car scolaire", "aucun transport en commun à part les cars scolaires pour les enfants".

*** Entre 2 000 et 20 000 habitants : l'insuffisance**

Dans les agglomérations de 2000 à 20 000 habitants, l'accent est plutôt mis sur l'insuffisance avec des mots comme "manque" ou "assez" et l'on se réfère au(x) "train(s)", avec des phrases typiques telles que :

- "manque de bus et de trains", "y a pas assez de bus, manque de trains aussi",
- "il n'y a pas de bus pour venir en ville".

*** Entre 20 000 et 100 000 habitants : l'inadaptation**

Dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants, les formes lexicales caractéristiques sont moins nombreuses, mais les phrases typiques présentent davantage de variétés. On se heurte ici à nouveau à la pénurie ("assez", "nombreux"), mais la notion d'inadaptation à des besoins ("adaptés", "certaines") se manifeste, ainsi que celle de "service":

- "pas assez de bus", "bus trop peu nombreux, ...", "pas assez de moyens de locomotion, pas assez de bus",
- "transports en commun mal adaptés", "les horaires de bus sont mal adaptés"
- "le service de bus est insuffisant", "pas de service de transports".

*** Après 100 000 habitants : l'organisation générale**

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les problèmes sont très différents : ce n'est plus la pénurie qui gêne, mais la trop forte densité du trafic ("circulation", "trop", embouteillages", "bouchons") ou une certaine insatisfaction à l'égard des "bus" ou "autobus":

- "mauvaise circulation, trop de feux, bouchons", "embouteillages", trop de voitures", "trop de circulation aux heures de travail en centre-ville", "trop de circulation",
- "système de bus trop long", "les bus sont trop rares", "pas de bus suffisant le matin pour les heures d'école", "pas assez de bus aux heures de sortie de classes".

Mais on voit aussi poindre dans les grandes villes le problème de la "grève": "actuellement, oui (*il s'agit donc bien d'une question d'actualité*), la grève des métros et bus, ça n'arrange pas les embouteillages".

 (1) - Notons que le mot "bus" n'est pas ici une forme lexicale caractéristique des agglomérations de 2 000 à 20 000 habitants, alors qu'il l'est (avec "autobus") des agglomérations de plus de 100 000 habitants où sa fréquence d'emploi est caractéristique.

* Paris et son agglomération : le dysfonctionnement

A Paris et dans son agglomération, il s'agit bien plutôt "des grèves" que de "la grève" (pluriel sans doute assez révélateur). Sont typiques les problèmes, liés à la "banlieue", au "métro", au "RER", ...

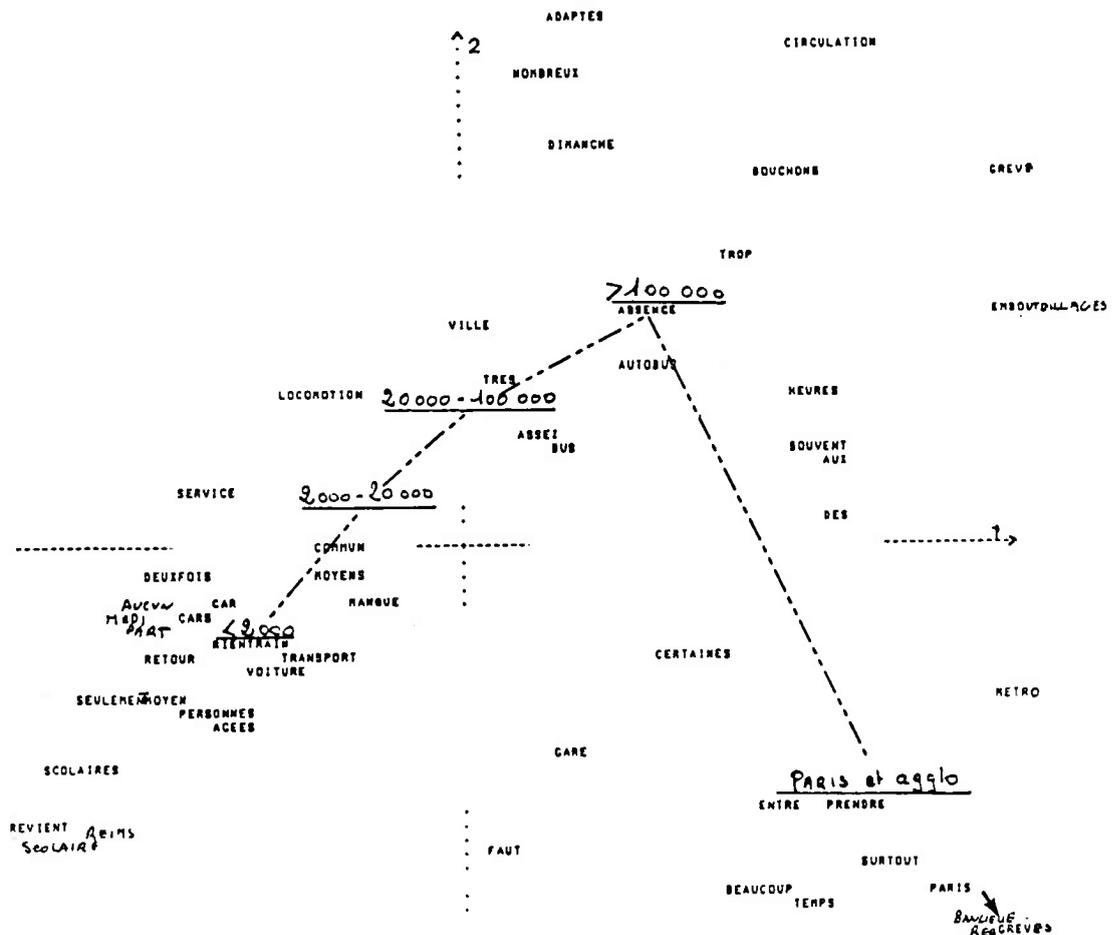
- "des grèves", "quand il y a des grèves", "des grèves fréquentes, au moins bi-annuelles", "y a les grèves évidemment, sinon ça peut aller",
- "il n'y a pas de liaison de banlieue à banlieue", "les liaisons transversales de banlieue à banlieue sont inexistantes"
- "il faut prendre l'autobus pour aller chercher le métro", ...

Sans utiliser les formes lexicales les plus marquantes, une réponse illustre bien les difficultés de déplacements de banlieue à banlieue :

- "perte de temps, il me faut 2 h pour atteindre S.. ; il faut repasser par Paris alors qu'en voiture on met 30 mn environ".

Les problèmes d'embouteillages (au pluriel) n'ont cependant pas disparu de Paris.

Graphique 1
Les problèmes de déplacements locaux
Formes lexicales caractéristiques des tailles d'agglomération



1.2.2 L'influence de la zone d'habitation

La zone d'habitation oppose l'urbain (la partie droite du graphique 2) au rural (la partie gauche du graphique), avec des associations de formes lexicales très voisines de celles que nous venons de voir.

* **La ville**, à part les grèves ("c'est nouveau, c'est à cause de la grève des bus et des métros"), souffre surtout des encombrements : "embouteillages", "circulation", "trop", "beaucoup", "voitures" et "stationnement". Notons que le mot "voiture" au pluriel est souvent associé à "trop de voitures", "beaucoup de voitures",... alors qu'au singulier, c'est plutôt "il faut une voiture" ou "sans voiture,...".

* Les formes lexicales caractéristiques de **la banlieue** sont peu nombreuses et se réfèrent plutôt aux "trains" et aux "bus", alors qu'en ville il s'agit plutôt du "métro" et du "RER". Relevons parmi les réponses :

- "manque de bus, manque de coordination des bus et des trains",
- "il n'y a pas trop de bus (de banlieue à banlieue)".

* En passant aux zones rurales, avec **le village**, on retrouve le moyen de transport caractéristique ("cars"), les problèmes de fréquence avec des formes lexicales typiques ("fois" -qui sert au comptage-, "par", "jour", "semaine"), les moments difficiles ("midi", "retour") et les personnes les plus gênées ("personnes", "âgées"). Illustrons ces observations par quelques réponses:

- "y a pas de cars ou 3 par jour", "car 2 fois par jour à R..., matin après-midi, fait aller et retour",
- "il n'y a plus de cars, il faut avoir sa voiture",
- "insuffisance de transports en commun", "il n'y a plus de transports en commun, à part le train 2 fois par jour".

* **En habitat dispersé**, les mots caractéristiques évoquent plutôt la carence totale ("aucun", "rien", "pas") avec de fréquentes réponses "aucun moyen de transport". Alors que dans les villages on se plaint de l'insuffisance des transports (au pluriel) en "commun" (forme lexicale caractéristique), en habitat dispersé, le vocabulaire est aussi très significatif : on parle de "moyen" ("pas de moyen") de "transport" (au singulier). Remarquons, par rapport à 1982, l'apparition du mot "scolaire" qui est caractéristique des agglomérations de moins de 2 000 habitants comme de l'habitat dispersé (par exemple "aucun moyen de transports collectifs, seul bus scolaire à 7 heures du matin"); ces cars scolaires ont-ils été mis en place pour pallier l'absence de transports collectifs, ou bien constituent-ils ce qui reste après la fermeture progressive des lignes de cars ?

Graphique 2 Les problèmes de déplacements locaux Formes lexicales caractéristiques des zones d'habitation

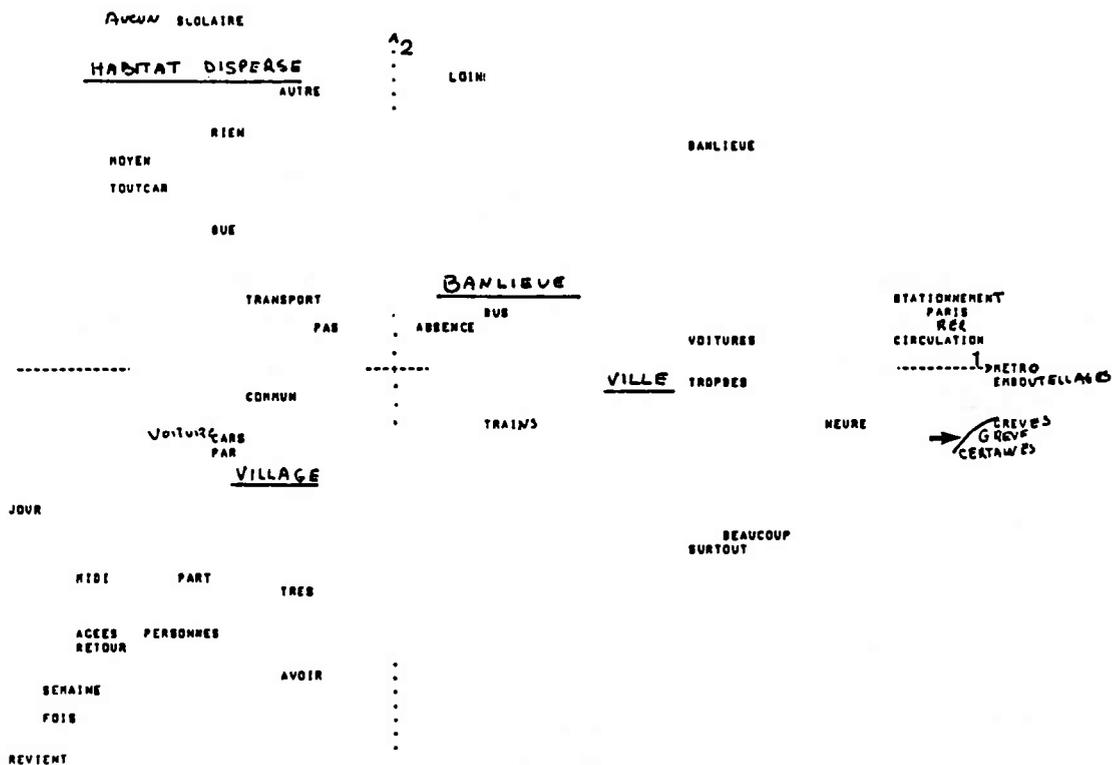


Tableau I.12
Les problèmes de déplacements locaux
Sélection des formes lexicales caractéristiques selon la zone d'habitation

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * CLASSEMENT *	FREQUENCE GLOBALE	* FREQUENCE * INTERNE *	POURCENTAGE GLOBAL	* POURCENTAGE * INTERNE *

TEXTE NUMERO	1	<u>ville</u>				

1	GREVES	* 7.157 *	20.	* 20.	* 0.68	* 2.42
2	DES	* 5.518 *	67.	* 39.	* 2.29	* 4.73
3	EMBOUTEILLAGES	* 5.042 *	15.	* 13.	* 0.51	* 1.58
4	METRO	* 4.791 *	14.	* 12.	* 0.48	* 1.45
5	GREVE	* 4.517 *	8.	* 8.	* 0.27	* 0.97
6	CIRCULATION	* 4.166 *	20.	* 14.	* 0.68	* 1.70
7	CERTAINES	* 3.910 *	6.	* 6.	* 0.21	* 0.73
8	TROP	* 3.027 *	43.	* 21.	* 1.47	* 2.55
9	BEAUCOUP	* 2.567 *	9.	* 6.	* 0.31	* 0.73
10	RER	* 2.543 *	7.	* 5.	* 0.24	* 0.61
11	PARIS	* 2.543 *	7.	* 5.	* 0.24	* 0.61
12	VOITURES	* 2.237 *	10.	* 6.	* 0.34	* 0.73
13	SURTOUT	* 2.157 *	8.	* 5.	* 0.27	* 0.61
14	STATIONNEMENT	* 2.095 *	6.	* 4.	* 0.21	* 0.48
15	HEURE	* 2.095 *	6.	* 4.	* 0.21	* 0.48
TEXTE NUMERO	2	<u>périphérie, banlieue</u>				

1	BANLIEUE	* 4.395 *	11.	* 8.	* 0.38	* 1.37
2	LOIN	* 3.021 *	8.	* 5.	* 0.27	* 0.86
3	ABSENCE	* 2.682 *	9.	* 5.	* 0.31	* 0.86
4	BUS	* 2.286 *	212.	* 55.	* 7.25	* 9.45
5	TRAINS	* 2.030 *	36.	* 12.	* 1.23	* 2.06
TEXTE NUMERO	3	<u>village, bourg</u>				

1	FOIS	* 3.826 *	14.	* 13.	* 0.48	* 1.06
2	CARS	* 3.366 *	74.	* 45.	* 2.53	* 3.69
3	REIMS	* 3.128 *	7.	* 7.	* 0.24	* 0.57
4	JOUR	* 3.011 *	15.	* 12.	* 0.51	* 0.98
5	REVIENT	* 2.895 *	6.	* 6.	* 0.21	* 0.49
6	SEMAINE	* 2.871 *	9.	* 8.	* 0.31	* 0.66
7	PERSONNES	* 2.799 *	14.	* 11.	* 0.48	* 0.90
8	AGEES	* 2.699 *	11.	* 9.	* 0.38	* 0.74
9	COMMUN	* 2.676 *	84.	* 47.	* 2.87	* 3.85
10	PAR	* 2.521 *	39.	* 24.	* 1.33	* 1.97
11	MIDI	* 2.456 *	10.	* 8.	* 0.34	* 0.66
12	VOITURE	* 2.392 *	32.	* 20.	* 1.09	* 1.64
13	PART	* 2.339 *	12.	* 9.	* 0.41	* 0.74
14	AVOIR	* 2.339 *	12.	* 9.	* 0.41	* 0.74
15	TRES	* 2.323 *	21.	* 14.	* 0.72	* 1.15
16	RETOUR	* 2.067 *	6.	* 5.	* 0.21	* 0.41
TEXTE NUMERO	4	<u>habitat dispersé</u>				

1	AUCUN	* 4.973 *	25.	* 10.	* 0.85	* 3.38
2	RIEN	* 4.092 *	41.	* 12.	* 1.40	* 4.05
3	CAR	* 3.785 *	61.	* 15.	* 2.09	* 5.07
4	SCOLAIRE	* 3.744 *	8.	* 4.	* 0.27	* 1.35
5	MOYEN	* 3.242 *	23.	* 7.	* 0.79	* 2.36
6	TOUT	* 2.809 *	16.	* 5.	* 0.55	* 1.69
7	QUE	* 2.676 *	22.	* 6.	* 0.75	* 2.03
8	PAS	* 2.291 *	328.	* 45.	* 11.22	* 15.20
9	TRANSPORT	* 2.197 *	52.	* 10.	* 1.78	* 3.38
10	AUTRE	* 2.087 *	10.	* 3.	* 0.34	* 1.01

1.2.3 L'influence de l'âge et de la localisation Paris-province

Les problèmes locaux de déplacements évoqués opposent nettement **les provinciaux** (partie gauche du graphique 3) **aux parisiens** (partie droite du graphique).

* Contrairement à ce qui se passait en 1982, **les jeunes provinciaux** (moins de 40 ans) ne disent plus rencontrer de difficultés très différentes de leurs aînés (proximité de leur positionnement sur le graphique 3). D'ailleurs, deux formes lexicales seulement sont significatives de leurs réponses, "seulement" et "ville" dans des utilisations telles que :

- "il manque pour la ville un service de bus", "il n'y a pas de bus pour venir en ville",
 - "pas assez de cars pour aller en ville, seulement 1 le matin et le midi, il faut absolument avoir une voiture".

* **Les provinciaux âgés** (plus de 40 ans) sont les plus nombreux, comme en 1982, à mentionner l'acuité des problèmes de transports ("aucun transport", "rien comme transport", "pas de transport en commun") pour les personnes "âgées".

* **Les jeunes parisiens** se différencient nettement de leurs aînés (positions éloignées sur le graphique 3 par rapport à l'axe 1), bien que certaines formes lexicales leur soient communes : "grèves", "métro" et "banlieue". Les jeunes se réfèrent, en outre, au "RER", à la "gare", à des contraintes ("faut", "prendre") et en particulier des contraintes horaires ("temps" -"perte de temps"-, "heure"), mais aussi aux "embouteillages". En 1982, l'allusion à cette gêne était faite par les parisiens qu'ils aient plus ou moins de 40 ans.

* **Les parisiens âgés** connaissent aussi les difficultés engendrées par les "grèves", le "métro" et les liaisons de "banlieue" à banlieue":

- "quand il y a des grèves", "des grèves de métro",

- "il faut faire beaucoup de changements d'un point à un autre, que cela soit vers Paris ou entre banlieue c'est pareil".

La forme lexicale "beaucoup" leur est aussi relativement fréquente:

- "il y a beaucoup de creux, cela fonctionne surtout aux heures de pointe, il y a beaucoup de monde".

Graphique 3

Les problèmes de déplacements locaux

Formes lexicales caractéristiques de l'âge et de la localisation Paris-province

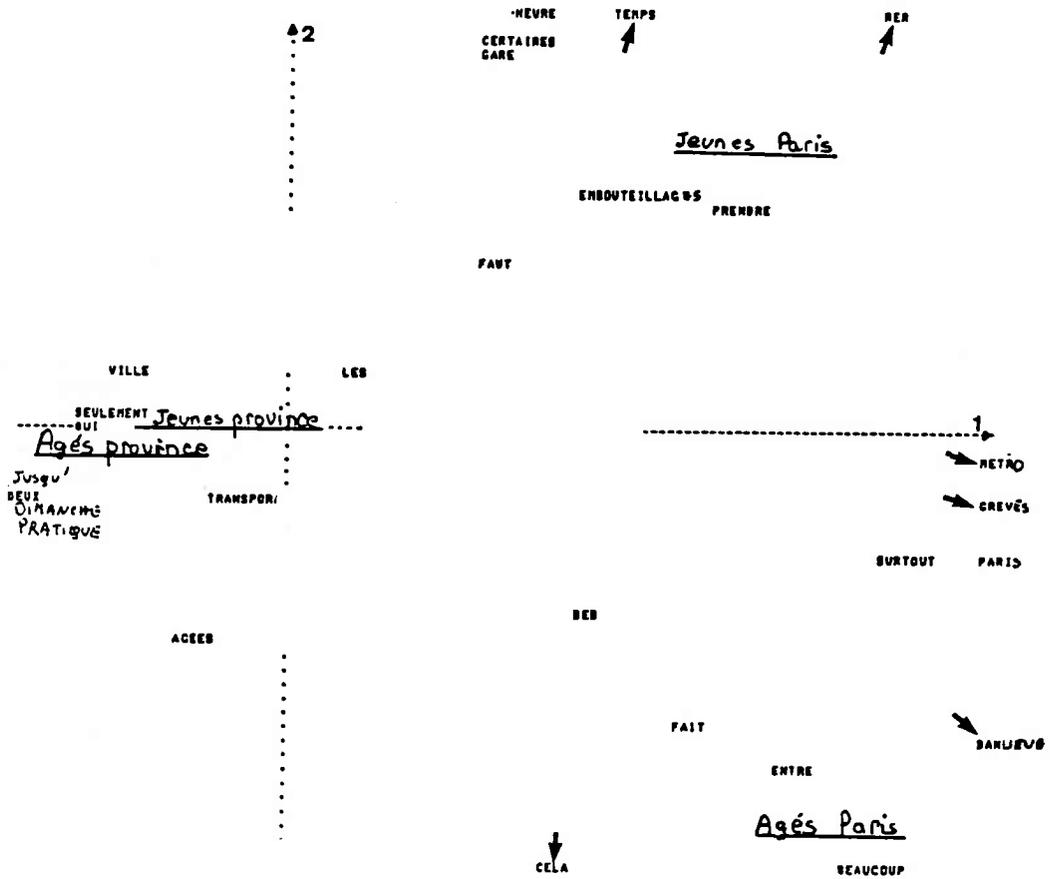


Tableau I.13
Les problèmes de déplacements locaux
Sélection des formes lexicales caractéristiques selon l'âge et
la localisation Paris-province

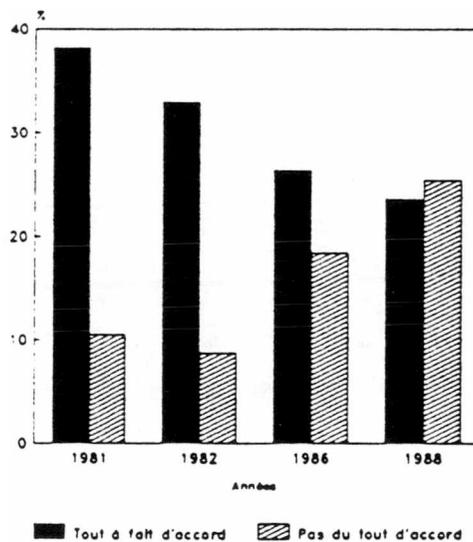
LIBELLE DE LA FORME LEXICALE	* CRITERE DE * CLASSEMENT *	FREQUENCE GLOBALE	* FREQUENCE * INTERNE	* POURCENTAGE * GLOBAL	* POURCENTAGE * INTERNE
TEXTE NUMERO 1					
<u>jeunes province</u>					
1 SEULEMENT	* 2.787 *	6.	* 6.	* 0.20	* 0.47 *
2 VILLE	* 2.114 *	38.	* 23.	* 1.30	* 1.80 *
TEXTE NUMERO 2					
<u>jeunes Paris</u>					
1 RER	* 7.106 *	7.	* 6.	* 0.24	* 2.28 *
2 CREVES	* 6.435 *	20.	* 10.	* 0.68	* 3.80 *
3 TEMPS	* 4.542 *	10.	* 5.	* 0.34	* 1.90 *
4 METRO	* 3.505 *	14.	* 5.	* 0.48	* 1.90 *
5 CARE	* 3.471 *	24.	* 7.	* 0.82	* 2.66 *
6 BANLIEUE	* 3.181 *	11.	* 4.	* 0.38	* 1.52 *
7 FAUT	* 2.563 *	32.	* 7.	* 1.09	* 2.66 *
8 PRENDRE	* 2.558 *	9.	* 3.	* 0.31	* 1.14 *
9 EMBOUTEILLAGÉS	* 2.400 *	15.	* 4.	* 0.51	* 1.52 *
10 LES	* 2.259 *	166.	* 23.	* 5.67	* 8.75 *
11 HEURE	* 2.087 *	6.	* 2.	* 0.20	* 0.76 *
12 CERTAINES	* 2.087 *	6.	* 2.	* 0.20	* 0.76 *
TEXTE NUMERO 3					
<u>agés province</u>					
1 TRANSPORT	* 3.465 *	52.	* 34.	* 1.78	* 2.77 *
2 QUI	* 2.185 *	35.	* 21.	* 1.20	* 1.71 *
3 AGEES	* 2.077 *	11.	* 8.	* 0.38	* 0.65 *
4 JUSQU	* 2.060 *	6.	* 5.	* 0.20	* 0.41 *
5 DEUX	* 2.060 *	6.	* 5.	* 0.20	* 0.41 *
6 DIMANCHE	* 2.060 *	6.	* 5.	* 0.20	* 0.41 *
7 PRATIQUE	* 2.060 *	6.	* 5.	* 0.20	* 0.41 *
TEXTE NUMERO 4					
<u>agés Paris</u>					
1 BANLIEUE	* 8.472 *	11.	* 7.	* 0.38	* 4.35 *
2 CREVES	* 7.773 *	20.	* 9.	* 0.68	* 5.59 *
3 DES	* 5.049 *	67.	* 13.	* 2.29	* 8.07 *
4 METRO	* 3.795 *	14.	* 4.	* 0.48	* 2.48 *
5 BEAUCOUP	* 3.667 *	9.	* 3.	* 0.31	* 1.86 *
6 CELA	* 2.680 *	7.	* 2.	* 0.24	* 1.24 *
7 PARIS	* 2.680 *	7.	* 2.	* 0.24	* 1.24 *
8 ENTRE	* 2.680 *	7.	* 2.	* 0.24	* 1.24 *
9 FAIT	* 2.422 *	8.	* 2.	* 0.27	* 1.24 *
10 SURTOUT	* 2.422 *	8.	* 2.	* 0.27	* 1.24 *

II. LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE ?

Les Français, favorables au début des années 80 à une limitation de l'utilisation de l'automobile pour améliorer la circulation en ville, s'y montrent de plus en plus réticents. Cette évolution, illustrée par le graphique 4, a commencé par une baisse de popularité (diminution des réponses "tout à fait d'accord" : 5 points entre 1981 et 1982, 7 points entre 1982 et 1986, et 3 points entre 1986 et 1988), et s'est manifestée ensuite par une hostilité croissante (forte augmentation des réponses "pas du tout d'accord": 10 points entre 1982 et 1986, 7 points entre 1986 et 1988). Pour la première fois, en 1988, la proportion des réponses "pas du tout d'accord" l'emporte, certes très légèrement, sur celle des "tout à fait d'accord" (respectivement 25,4% et 23,6% - tableau I.14).

Graphique 4

Pour améliorer la circulation en ville,
faut-il limiter l'usage de la voiture ?



Source: CREDOC Enquête Aspirations

Après avoir esquissé le profil 1988 des partisans et des adversaires de cette mesure restrictive, on cherche à suivre l'évolution des attitudes de la population à partir des modifications d'opinions qui se sont opérées dans certaines catégories sociales.

Tableau I.14
Moindre faveur pour limiter l'usage de l'automobile en ville

(En % - 2000 personnes par an)

H2 - Pensez-vous que pour améliorer <u>la circulation en ville</u> , il faut limiter l'utilisation de l'automobile ? (Enumérez)				
	Automne 1981 (1)	Automne 1982	Automne 1986	Automne 1988
1. Tout à fait d'accord	38,2	33,0	26,4	23,6
2. Assez d'accord	33,7	39,9	34,0	32,2
3. Peu d'accord	16,6	16,4	21,2	18,4
4. Pas du tout d'accord	10,5	8,7	18,4	25,4
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) - En 1981, la question faisait partie d'une "batterie" qui concernait l'automobile

II.1 Etre partisan, en 1988, d'une telle limitation

En 1986, il était apparu que les partisans de la limitation de l'usage de la voiture en ville se trouvaient plus souvent concernés par l'engorgement urbain, et relativement moins concernés par l'utilisation de la voiture en ville. En 1988, qu'en est-il ?

Une certaine tendance à approuver la mise en oeuvre de mesures restrictives

L'information collectée à l'automne 1988 permet de préciser que les personnes les plus favorables ("tout à fait d'accord": 24% des Français - Annexe I.2) à cette solution, ne sont pas celles qui rejettent le plus les diverses contraintes ou mesures restrictives qui leur sont présentées pour résoudre certains problèmes, bien au contraire. Ainsi, elles sont très nombreuses à se dire "très favorables" au **contrôle technique automobile des voitures** de plus de 4 ans (62% d'entre elles, alors que la proportion est de 50% pour l'ensemble de la population) . De même, elles se montrent favorables à un **renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse** ; les limitations de vitesse leur paraissent d'ailleurs indispensables pour la sécurité.

Inquiétude et motivation en matière de sécurité routière

Plus souvent que d'autres catégories de la population, ce groupe de personnes a tendance à ne pas attendre grand chose **des constructeurs automobiles** en matière de **sécurité routière** (39% d'entre elles et 31% pour l'ensemble). Plutôt **inquiètes du risque d'accident de la route** (craignant "beaucoup" l'accident de moto lors d'un voyage d'un proche), elles seraient soucieuses **d'entretenir "très régulièrement" leur voiture**. Sans se distinguer par une appréciation particulière sur le réseau routier, elles se montrent assez insatisfaites de certains services sur les autoroutes: **"pas du tout satisfaites" de la distribution de carburants, de la vente de produits divers et de la restauration**.

Des provinciaux plutôt âgés,...

Ces opinions sont plus souvent le fait de personnes plutôt âgées (entre 50 et 64 ans, notamment d'hommes de cette tranche d'âge) et en particulier de **provinciaux de plus de 40 ans** ; il s'agit aussi plutôt de **membres des professions libérales et de cadres**, de personnes **mariées**, d'habitants **d'immeubles autres que HLM/ILN, du sud de la France, de grandes agglomérations** (supérieures à 100 000 habitants).

Pessimisme et insatisfaction

Ces traits s'associent assez souvent à une perception négative de **l'évolution des niveaux et des conditions de vie**, au souhait d'**une profonde transformation de la société française**, plutôt au moyen de **changements radicaux**. Notons aussi une certaine ouverture d'esprit : par exemple, en **matière d'information suffisante sur la politique énergétique**, la réponse type est "non et je le regrette".

Connaissant, en raison de leur âge notamment, un peu plus souvent que le reste de la population **des problèmes de santé** (handicap, infirmité ou maladie chronique), les personnes de ce groupe d'opinion n'avouent **pas de dépendance vis-à-vis du corps médical** :

- à la proposition : "le maintien en bonne santé, c'est l'affaire des médecins", on répond "pas du tout d'accord";
- et à la proposition : "le maintien en bonne santé, c'est un problème de cadre de vie (...), où le médecin n'intervient qu'à l'occasion d'un accident ou d'une maladie", on se dit "tout à fait d'accord".

II.2. Etre adversaire, en 1988, d'une telle limitation

Les attitudes des personnes les plus hostiles ("pas du tout d'accord": 25% des Français - Annexe I.2) à cette limitation de circuler en voiture en ville, sont, comme on peut l'imaginer, très différentes.

La défense des libertés individuelles

S'opposer à la limitation de circuler en ville en voiture s'associe le plus souvent à la négation du **caractère indispensable des limitations de vitesse**, à l'opinion selon laquelle on se dit de quelqu'un qui **dépasse les limitations de vitesse** : **"c'est sa vie, il fait comme il veut"** et à un **rejet du renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse** (37% des adversaires de la limitation sont de cet avis, alors que c'est le cas pour 27% de l'ensemble de la population).

Des jeunes, des actifs,...

Emettre de telles opinions est caractéristique de **personnes jeunes** (moins de 34 ans notamment), aussi bien en province qu'à Paris, de **personnes actives** (ayant des **conflits travail-vie personnelle**, et qui, entre une **augmentation des loisirs et une augmentation du pouvoir d'achat**, préfèrent ce dernier) et en particulier **des ouvriers et des employés**. Notons encore la présence de **célibataires**, mais aussi de parents d'enfants de moins de 16 ans (et en particulier de jeunes enfants de moins de 3 ans). Habitant plutôt des **HLM/ILN**, ces personnes résident plus souvent dans des **agglomérations de taille moyenne, en province**.

Confiance et satisfaction

Ce groupe n'exprime pas de crainte à propos des divers risques d'accidents (lors d'un voyage d'un proche ; ils n'ont **"pas du tout peur"** de l'**accident de moto ou d'avion, ...**), ni d'inquiétude au sujet du **risque d'accident de la route**. On se montre en outre **"très satisfait"** des services sur autoroutes, et en particulier de ceux qui mécontentaient le plus les partisans de la limitation de la voiture en ville : **distribution de carburant, restauration, vente de produits divers, mais aussi dépannage**.

Confiantes dans l'**évolution favorable de leurs conditions de vie dans les 5 ans**, ces personnes **ne souhaitent pas une transformation profonde de la société**, et se montrent très tolérantes à propos du travail féminin : **"les femmes devraient travailler dans tous les cas où elles le désirent"**.

"Très satisfaites" de leur état de santé (il est vrai que le facteur âge n'est pas ici neutre), ces personnes semblent s'en remettre cependant aux spécialistes : elles sont **"tout à fait d'accord"** avec la formule **le maintien en bonne santé, c'est l'affaire des médecins**. Faut-il penser que c'est aussi cette confiance dans "le spécialiste" qui leur fait répondre que **les constructeurs automobiles font "beaucoup" pour améliorer la sécurité routière ?**

II.3 L'évolution défavorable entre 1986 et 1988

Entre 1982 et 1986, la défaveur augmentait surtout dans des catégories de la population où les adversaires de cette mesure étaient déjà nombreux : jeunes de moins de 25 ans, hommes actifs et ruraux.

Entre 1986 et 1988, **l'opposition gagne d'autres catégories**, où l'on était auparavant plus souvent partisan de cette mesure. Donnons quelques exemples (tableau I.15 ; de plus, les tableaux I.16 à I.19 montrent comment s'est modifiée la structure de la population pour les réponses extrêmes) :

- **les personnes de plus de 60 ans** : diminution des "tout à fait d'accord" de 5 points et augmentation des "pas du tout d'accord" de 8 points;
- **les femmes inactives** : "tout à fait d'accord" - 5 points et "pas du tout d'accord" + 11 points ;
- **les habitants des villes** : "tout à fait d'accord" - 8 points et "pas du tout d'accord" + 12 points;
- **Paris et son agglomération** : "tout à fait d'accord" - 6 points et "pas du tout d'accord" + 16 points.

Le cas de Paris et de son agglomération est tout à fait symptomatique ; compte tenu des embouteillages de la capitale, de la proportion plus faible qu'ailleurs de personnes motorisées, et de l'importance de l'offre des divers modes de transports en commun, comment peut-on expliquer cette augmentation du refus dans une population qui était très favorable à cette mesure (en 1982, ils étaient 46% à se dire "tout à fait d'accord", 28% en 1988) et qui avait toutes les raisons de l'être ?

Pour d'autres agglomérations, on pourrait penser à **une amélioration générale de la circulation** qui ôterait une certaine acuité au problème de la circulation urbaine, et qui expliquerait un certain désintérêt pour ce type de mesure.

Tableau I.15
Limiter l'usage de la voiture en ville :
évolution, entre 1982 et 1988, de l'accord ou du désaccord
pour quelques catégories de population

(en pourcentage d'accord ou de désaccord au sein de chacune des catégories de population)

		1982	1986	1988
Moins de 25 ans	Tout à fait d'accord	24,2	16,7	13,6
	Pas du tout d'accord	11,6	33,0	35,3
60 ans et plus	Tout à fait d'accord	38,3	31,0	25,9
	Pas du tout d'accord	7,0	10,4	18,3
Ville	Tout à fait d'accord	38,2	33,1	25,5
	Pas du tout d'accord	8,1	13,8	25,6
Bourg	Tout à fait d'accord	30,4	21,9	22,7
	Pas du tout d'accord	6,8	19,9	24,7
Homme actif	Tout à fait d'accord	30,9	22,1	23,5
	Pas du tout d'accord	9,1	24,0	29,7
Femme inactive	Tout à fait d'accord	33,2	28,2	23,4
	Pas du tout d'accord	9,0	13,4	24,3
Moins de 2000 habitants	Tout à fait d'accord	32,1	23,1	21,8
	Pas du tout d'accord	7,3	18,5	21,8
Plus de 200000 habitants	Tout à fait d'accord	29,2	32,4	28,4
	Pas du tout d'accord	8,1	14,4	22,1
Paris et agglomération	Tout à fait d'accord	46,4	34,4	28,2
	Pas du tout d'accord	6,2	13,8	30,0

Lecture du tableau : en 1982, 24,2 % des moins de 25 ans se diraient "tout à fait d'accord" avec la mesure.

Tableau I.16

**Evolution entre 1982 et 1988 de la structure des réponses "tout à fait d'accord"
et "pas du tout d'accord" selon l'âge**

(Pourcentages verticaux et effectifs)

Age de l'enquêté	Tout à fait d'accord			Pas du tout d'accord			ENSEMBLE POPULATION		
	1982	1986	1988	1982	1986	1988	1982	1986	1988
Moins de 25 ans	10,2	8,9	8,5	18,5	25,2	20,4	13,9	14,0	14,7
25 à 39 ans	33,9	31,6	29,6	36,5	35,5	36,9	34,2	32,8	32,2
40 à 59 ans	27,4	30,5	34,1	25,3	25,4	24,4	27,4	28,6	27,8
60 ans et plus	28,5	29,9	27,8	19,7	13,9	18,3	24,5	24,6	25,3
ENSEMBLE EFFECTIFS	100,0 660	100,0 529	100,0 472	100,0 174	100,0 368	100,0 508	100,0 2000	100,0 2000	100,0 2000

Lecture : en 1982, les moins de 25 ans représentent 10,2 % des réponses "tout à fait d'accord".

Tableau I.17

**Evolution entre 1982 et 1988 de la structure des réponses "tout à fait d'accord" et "pas du
tout d'accord" selon la zone d'habitation**

(Pourcentages verticaux et effectifs)

Zone d'habitation	Tout à fait d'accord			Pas du tout d'accord			ENSEMBLE POPULATION		
	1982	1986	1988	1982	1986	1988	1982	1986	1988
Ville	40,5	46,5	37,3	32,8	27,9	34,8	35,1	37,3	34,5
Banlieue	25,1	24,1	22,2	36,3	35,8	27,4	28,7	28,0	25,9
Bourg	20,9	21,8	28,9	17,8	27,4	29,2	22,7	26,3	30,0
Habitat dispersé	13,5	7,6	11,6	13,1	8,9	8,6	13,5	8,4	9,6
ENSEMBLE EFFECTIFS	100,0 660	100,0 529	100,0 472	100,0 174	100,0 368	100,0 508	100,0 2000	100,0 2000	100,0 2000

Lecture : en 1982, les habitants des villes représentent 40,5 % des réponses "tout à fait d'accord".

Tableau I.18
Evolution entre 1982 et 1988 de la structure des réponses "tout à fait d'accord" et "pas du tout d'accord" selon le sexe et l'activité de l'enquêté(e)

(Pourcentages verticaux et effectifs)

Sexe et activité	Tout à fait d'accord			Pas du tout d'accord			ENSEMBLE POPULATION		
	1982	1986	1988	1982	1986	1988	1982	1986	1988
Homme actif	31,0	26,8	29,3	34,8	41,7	34,4	33,1	32,1	29,4
Homme inactif	14,5	18,3	18,6	14,6	15,2	15,3	14,1	15,1	17,8
Femme active	20,3	19,7	17,1	15,5	19,1	16,6	18,8	19,7	17,5
Femme inactive	34,2	35,2	35,0	35,1	24,0	33,7	34,0	33,1	35,3
ENSEMBLE EFFECTIFS	100,0 660	100,0 529	100,0 472	100,0 174	100,0 368	100,0 508	100,0 2000	100,0 2000	100,0 2000

Lecture : en 1982, les hommes actifs représentent 31,0 % des réponses "tout à fait d'accord".

Tableau I.19
Evolution entre 1982 et 1988 de la structure des réponses "tout à fait d'accord" et "pas du tout d'accord" selon la taille d'agglomération

(Pourcentages verticaux et effectifs)

Taille d'agglomération	Tout à fait d'accord			Pas du tout d'accord			ENSEMBLE POPULATION		
	1982	1986	1988	1982	1986	1988	1982	1986	1988
Moins de 2000 habitants	28,4	24,5	25,3	24,5	28,3	23,5	29,3	28,1	27,4
2000 à 50000 habitants	19,5	17,3	20,0	31,1	31,6	27,5	22,3	23,7	24,3
50000 à 200000 habitants	14,6	15,6	15,4	16,4	14,1	16,5	15,0	14,3	15,6
Plus de 200000 habitants	16,0	24,3	23,5	17,0	15,5	17,0	18,1	19,8	19,5
Paris et son agglomérat.	21,5	18,3	15,8	11,0	10,5	15,5	15,3	14,1	13,2
ENSEMBLE EFFECTIFS	100,0 660	100,0 529	100,0 472	100,0 174	100,0 368	100,0 508	100,0 2000	100,0 2000	100,0 2000

Lecture : en 1982, les habitants d'agglomérations de moins de 2000 habitants représentent 28,4 % des réponses "tout à fait d'accord".

Ce renversement des attitudes, l'un des plus marquants que l'on ait pu observer dans l'enquête "Aspirations", amène à s'interroger. Ce changement est-il spécifique à la mesure proposée ? Est-il l'indice d'une évolution plus générale des mentalités ?

Doit-on se demander s'il s'agit d'une réaction à certaines mesures déjà prises pour améliorer la fluidité du trafic en milieu urbain, mesures qui seraient jugées inefficaces, voire pires que les maux auxquels elles sont censées porter remède ?

Ou bien encore, faut-il penser que l'on préfère circuler librement, mais difficilement pour cause d'embouteillages, plutôt que de voir une restriction autoritaire de la liberté de circuler en voiture ?

Ou bien, est-ce plus généralement un rejet des contraintes, un refus des atteintes à la liberté individuelle et un besoin de libéralisme qui s'affirment ici ? L'association du refus de limiter l'usage de la voiture en ville et du rejet de diverses contraintes (par exemple, la limitation de vitesse - tableau I.20 - ou le contrôle technique automobile - tableau I.21) a déjà été notée pour l'année 1988. Cependant, notons qu'en ce qui concerne le renforcement des contrôles de vitesse, l'évolution des réponses ne va pas dans le sens du libéralisme : la proportion des personnes favorables à un tel renforcement augmente de 65% à 72% entre 1982 et 1988 ; il est vrai que l'enjeu est alors beaucoup plus grave puisqu'il s'agit d'accident de la route!

Tableau I.20
Relation entre les deux opinions :
limiter l'usage de l'automobile en ville et renforcer les contrôles de vitesse

(Effectifs, pourcentages horizontaux et verticaux)

		Renforcer les contrôles de vitesse		
		Oui	Non	ENSEMBLE
Limiter l'usage de l'automobile en ville	Oui	860 59,6	253 46,7	1113 56,0
		77,3	22,7	100,0
	Non	584 40,4	289 53,3	873 44,0
		66,9	33,1	100,0
	ENSEMBLE	1444 100,0	542 100,0	1986 100,0
		72,7	27,3	100,0

Tableau I.21

**Relation entre les deux opinions :
limiter l'usage de l'automobile en ville
et mettre en place un contrôle technique automobile**

(Effectifs, pourcentages horizontaux et verticaux)

		Favorable au contrôle technique obligatoire		
		Oui	Non	ENSEMBLE
Limiter l'usage de l'automobile en Ville	Oui	949 57,9 85,3	163 47,7 14,7	1112 56,1 100,0
	Non	691 42,1 79,4	179 52,3 20,6	870 43,9 100,0
	ENSEMBLE	1640 100,0 82,7	342 100,0 17,3	1982 100,0 100,0

Annexe I.1

Les problèmes de déplacements locaux: description des populations

1. Caractéristiques des personnes qui déclarent l'existence de "problèmes sérieux de déplacements dans leur localité"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V. TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
oui				31.29	625		
M1a: problèmes de déplacements dans la localité?	oui	100.00	100.00	31.29	625	49.67	.00
taille d'agglomération	moins de 2000	44.87	39.31	27.42	548	7.90	.00
localisation de l'habitation	prov. moins 5000	41.29	43.21	32.75	655	6.59	.00
S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)	pavillon	36.89	69.39	58.86	1177	6.51	.00
S2: zone où se trouve l'habitation	village, bourg	41.40	39.59	29.92	598	6.21	.00
M5a: sur autoroute, êtes-vous satisfait des services ?	- peu -	46.47	11.86	7.99	159	4.13	.00
J3a: vous imposez-vous régulièrement des restrictions ?	oui	34.50	69.56	63.10	1262	4.04	.00
age * sexe de l'enqueté(e)	30 à 49 ans, femme	40.51	22.10	17.07	341	3.90	.00
Sexe de l'enqueté(e)	feminin	35.10	59.22	52.80	1056	3.83	.00
sexe * activité pour l'enqueté(e)	femme inactive	36.29	40.92	35.29	705	3.54	.00
statut matrimonial * sexe	mariée, femme	36.42	38.63	33.20	663	3.39	.00
M5b: sur autoroute, êtes-vous satisfait des toilettes?	pas du tout	43.63	10.72	7.69	153	3.31	.00
K6: fréquente une bibliothèque	régulier	39.38	20.23	16.08	321	3.26	.00
I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de nervosité	oui	35.02	49.55	44.28	885	3.19	.00
M5b: sur autoroute, êtes-vous satisf. distribution carburant?	pas du tout	39.76	17.20	13.54	270	3.08	.00
M4: êtes-vous satisfait des routes nationales ?	- peu -	37.90	23.45	19.36	387	2.97	.00
nombre de personnes déclarant contribuer aux charges	une	34.38	53.76	48.95	979	2.85	.00
M17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	rien	35.84	35.23	30.75	615	2.84	.00
M10: lors déplacements personnels, l'important (1) pour vous	tourisme	38.05	20.59	16.93	338	2.78	.00
nombre de pièces d'habitation du logement	six et plus	39.06	16.03	12.85	256	2.78	.00
age de l'enqueté(e)	35 à 49 ans	36.59	26.71	22.84	456	2.74	.00
M4: êtes-vous satisfait des autres routes ?	pas du tout	38.61	17.87	14.48	289	2.74	.00
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très mal	36.98	25.22	21.34	426	2.73	.00
M20a: face aux charges financières du chômage, il faut...	aug. cotis. impôts	34.79	43.10	38.78	775	2.60	.00
M5b: sur autoroute, êtes-vous satisfait de la restauration?	pas du tout	38.99	14.66	11.77	235	2.52	.00
M2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	tout à fait d'accord	36.16	27.24	23.58	471	2.52	.00
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	tout à fait d'accord	35.57	32.04	28.19	563	2.51	.00
tendances d'opinions	insatisf/exclus	38.02	17.87	14.71	294	2.51	.00
K3b: en moyenne, voyez-vous l'un ou l'autre d'entre eux...	assez rarement	39.52	12.31	9.75	195	2.49	.00
M10: pendant combien de temps doit être versé le RMI ?	indéterminé	33.45	63.02	58.96	1179	2.46	.00
Région où habite l'enqueté(e)	nord	41.75	9.10	6.82	136	2.45	.00
nombre de personnes vivant dans le logement	cinq et plus	37.67	18.36	15.25	305	2.42	.00
E9: en cas d'accident nucléaire, protection des autorités	non	33.48	59.61	55.72	1114	2.37	.00
M2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	32.71	78.36	74.97	1499	2.36	.00
G10a: avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	oui	36.44	22.45	19.28	385	2.33	.01

. Pour la lecture de ces tableaux, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport.

. Pour la liste des variables testées, on peut se reporter à l'annexe I.3.

2. Caractéristiques des personnes qui ne déclarent pas l'existence de "problèmes sérieux de déplacements dans leur localité"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
non				68.50	1370		
H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	non	100.00	100.00	68.50	1370	49.74	.00
S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)	HLM, ILM	82.92	20.90	17.26	345	6.55	.00
taille d'agglomération	50000 a 200000	80.34	18.24	15.55	311	4.87	.00
S2: zone où se trouve l'habitation	périphérie, banlieue	75.96	28.62	25.81	516	4.25	.00
J3a: vous imposez-vous régulièrement des restrictions ?	non	74.02	39.81	36.84	736	4.06	.00
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	72.78	50.15	47.20	944	3.85	.00
statut d'occupation du logement	locataire	73.22	45.38	42.45	849	3.81	.00
localisation de l'habitation	prov. plus 100000	75.03	29.77	27.18	543	3.79	.00
localisation de l'habitation	prov. 5000 a 100000	75.17	25.85	23.55	471	3.55	.00
G10a: avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	non	74.56	29.91	27.48	549	3.54	.00
S2: zone où se trouve l'habitation	ville	73.37	36.76	34.32	686	3.33	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de la restauration?	- très -	79.38	9.70	8.37	167	3.07	.00
I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de nervosité	non	71.35	58.04	55.72	1114	3.04	.00
H5b: sur autoroute,etes-vous satisf. distribution carburant?	- très -	76.61	13.73	12.27	245	2.95	.00
statut matrimonial * sexe	marié, homme	72.88	36.34	34.16	683	2.92	.00
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	ouvriers	75.14	18.56	16.92	338	2.86	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	- très -	73.78	25.79	23.94	478	2.86	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de la restauration?	- assez -	73.45	28.50	26.57	531	2.83	.00
K6: fréquente une bibliothèque	non	70.34	73.87	71.93	1438	2.82	.00
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	peu	72.72	35.22	33.18	663	2.81	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- très -	77.43	9.93	8.78	175	2.73	.00
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme inactif	74.54	19.36	17.79	355	2.72	.00
H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	beaucoup	78.81	8.12	7.06	141	2.69	.00
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	très satisf.	73.04	30.05	28.18	563	2.68	.00
indice d'équipement - niveau de vie	0-1-2 éq.	74.08	21.93	20.27	405	2.67	.00
E9: en cas d'accident nucléaire, protection des autorités	oui	71.66	44.92	42.93	858	2.61	.00
nombre de pièces d'habitation du logement	trois	73.80	22.83	21.19	423	2.59	.00
M10: pendant combien de temps doit etre versé le RMI ?	trois ans	83.49	4.01	3.29	65	2.54	.00
G13: que préférez-vous ?	augmentation p.achat	72.21	34.98	33.18	663	2.50	.00
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	- très -	74.40	18.52	17.06	341	2.45	.00
taille d'agglomération	2000 a 50000	73.10	25.97	24.33	486	2.44	.00
H5b: sur autoroute,etes-vous satisfait de vente produits div.	- assez -	72.16	34.18	32.44	648	2.44	.00
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	pas du tout d'accord	71.35	47.43	45.53	910	2.43	.00
I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie	pas très d'accord	77.86	7.16	6.30	125	2.42	.00
H4: etes-vous satisfait des autres routes ?	- assez -	71.63	41.33	39.52	790	2.40	.00
Y3a: consommation d'apéritifs ou d'alcool?	1 fois / semaine	72.71	27.45	25.86	517	2.36	.00

Annexe I.2

Limiter l'usage de la voiture en ville : description des populations

1. Caractéristiques des personnes qui se disent "tout à fait d'accord"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
tout à fait d'accord				23.58	471		
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	tout à fait d'accord	100.00	100.00	23.58	471	46.54	.00
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très favorable	29.24	61.74	49.78	995	5.94	.00
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	rien	30.10	39.26	30.75	615	4.47	.00
age * sexe de l'enqueté(e)	50 à 64 ans, homme	36.06	15.99	10.45	209	4.19	.00
age de l'enqueté(e)	50 à 64 ans	31.26	29.26	22.07	441	4.06	.00
évolution du niveau de vie personnel	moins bien	28.40	48.54	40.30	806	4.03	.00
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	25.66	81.61	74.97	1499	3.79	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisf. distribution carburant?	pas du tout	32.59	18.71	13.54	270	3.58	.00
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	prof. lib. cadres	32.34	20.34	14.83	296	3.58	.00
région * age de l'enqueté(e)	agés province	27.00	54.32	47.42	948	3.40	.00
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	très régulièrement	27.11	53.35	46.39	927	3.40	.00
C16a: formes de vie familiale très différentes dans 20 ans ?	oui	26.02	69.65	63.11	1262	3.34	.00
inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	inquiet	25.57	78.23	72.13	1442	3.33	.00
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	25.50	78.34	72.43	1448	3.29	.00
19a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas du tout d'accord	29.94	26.72	21.04	420	3.25	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de vente produits div.	pas du tout	34.13	12.85	8.87	177	3.20	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de la restauration?	pas du tout	32.16	16.05	11.77	235	3.05	.00
statut matrimonial	en ménage, marié	25.56	73.03	67.36	1347	2.98	.00
I1: a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable	oui	28.37	32.78	27.24	544	2.97	.00
S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)	autre immeuble	29.35	26.48	21.27	425	2.97	.00
Région où habite l'enqueté(e)	méditerranée	31.57	16.17	12.08	241	2.96	.00
Région où habite l'enqueté(e)	sud-ouest	32.15	15.00	11.00	219	2.95	.00
C9: opinion à propos du travail des femmes	jamais enf. bas age	27.84	35.75	30.27	605	2.85	.00
19b: la santé c'est un problème de cadre de vie	tout à fait d'accord	26.16	57.41	51.74	1034	2.75	.00
Y5a: quelle boisson au cours des repas quotidiens?	du vin	28.03	31.70	26.66	533	2.71	.00
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	tout à fait d'accord	34.86	8.86	5.99	119	2.69	.00
K6: fréquente une bibliothèque	régulier	29.71	20.26	16.08	321	2.67	.00
G2: statut actuel ou dernier statut	salarié Etat col.loc	28.89	24.27	19.81	396	2.64	.00
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	oui	24.78	85.35	81.20	1624	2.62	.00
localisation de l'habitation	prov. plus 100000	27.77	32.01	27.18	543	2.54	.00
H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	oui	27.24	36.16	31.29	625	2.52	.00
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, je le regrette	26.20	51.21	46.08	921	2.49	.00
opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	moins bien	27.83	30.10	25.50	510	2.44	.00
N2b: pour changer la société, quels types de réformes ?	radicales	27.83	27.80	23.55	471	2.41	.00
nombre de voyages en avion	1 voyage	32.50	10.08	7.31	146	2.39	.00
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	beaucoup	26.03	51.78	46.90	938	2.39	.00

. Pour la lecture de ces tableaux, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport.

. Pour la liste des variables testées, on peut se reporter à l'annexe I.3.

2. Caractéristiques des personnes qui se disent "assez d'accord"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
assez	d'accord			32.22	644		
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	assez d'accord	100.00	100.00	32.22	644	49.96	.00
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	assez d'accord	48.13	10.41	6.97	139	3.98	.00
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	plutot favorable	38.02	38.23	32.40	648	3.74	.00
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	beaucoup	35.93	52.30	46.90	938	3.30	.00
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	un peu	35.02	61.17	56.27	1125	3.02	.00
nombre de pièces d'habitation du logement	cinq	38.13	25.40	21.46	429	2.82	.00
age de l'enqueté(e)	35 à 49 ans	37.80	26.80	22.84	456	2.79	.00
I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie	assez d'accord	35.82	43.37	39.00	780	2.68	.00
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	33.89	76.20	72.43	1448	2.61	.00
H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	oui	32.72	98.21	96.68	1933	2.51	.00
M8: évolution du prix du péage depuis 5 ans?	ne sait pas	43.51	8.07	5.97	119	2.42	.00
M17: selon vous le nombre de chomeurs va-t-il	stabiliser	35.85	36.89	33.15	663	2.33	.01

3. Caractéristiques des personnes qui se disent "peu d'accord"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
peu	d'accord			18.36	367		
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	peu d'accord	100.00	100.00	18.36	367	43.46	.00
Région où habite l'enqueté(e)	ouest	28.19	21.22	13.82	276	4.15	.00
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	peu d'accord	27.85	14.57	9.61	192	3.25	.00
H4: etes-vous satisfait des routes nationales ?	- assez -	20.95	60.99	53.46	1069	3.18	.00
statut matrimonial	veuf(ve)	26.49	14.21	9.85	197	2.87	.00
H7: cout moyen du péage 1 km d'autoroute pour une voiture?	ne sait pas	26.26	13.38	9.35	187	2.72	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- peu -	25.37	14.98	10.84	216	2.68	.00
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, aucun intérêt	21.57	41.41	35.25	704	2.68	.00
exercez-vous une activité professionnelle ?	n'a jamais travail.	24.76	17.49	12.97	259	2.67	.00
K4: recevez-vous chez vous des amis, des relations ?	une fois par semaine	22.55	31.83	25.92	518	2.66	.00
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	n'y roule pas	24.34	18.85	14.22	284	2.64	.00
opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	pareil	21.51	42.18	36.00	720	2.56	.00
évolution du niveau de vie personnel	pareil	21.98	34.35	28.70	574	2.55	.00
M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation	restera identiqu	21.12	45.54	39.60	791	2.51	.00
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	21.78	36.18	30.50	610	2.43	.00
statut matrimonial * sexe	veuve, femme	25.67	12.03	8.60	172	2.38	.00
H3: en voiture (conducteur, passager) en dehors agglomération	oui, passager seulem.	22.28	29.37	24.21	484	2.36	.00

4. Caractéristiques des personnes qui se disent "pas du tout d'accord"

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	PROB
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
pas du tout d'accord				25.39	507		
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	pas du tout d'accord	100.00	100.00	25.39	507	47.40	.00
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	34.23	36.73	27.25	545	5.37	.00
catégorie socio professionnelle de l'enqueté(e)	ouvriers	35.94	23.95	16.92	338	4.65	.00
H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	un choix personnel	40.22	13.73	8.67	173	4.33	.00
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	32.04	34.56	27.39	547	4.07	.00
age de l'enqueté(e)	24 et moins	35.32	20.43	14.69	293	3.99	.00
age * sexe de l'enqueté(e)	20 à 29 ans, homme	37.28	15.17	10.33	206	3.97	.00
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	33.84	24.06	18.06	361	3.92	.00
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	assez	32.06	30.80	24.40	487	3.78	.00
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	29.86	46.33	39.40	788	3.64	.00
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très défavorable	40.23	9.74	6.15	122	3.62	.00
opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	mieux	30.12	40.97	34.54	690	3.50	.00
S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)	HLM, ILM	33.09	22.50	17.26	345	3.47	.00
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	pas du tout	31.49	26.59	21.44	428	3.21	.00
G2: statut actuel ou dernier statut	autre sect. privé	28.84	50.81	44.74	894	3.19	.00
région * age de l'enqueté(e)	jeunes Paris	37.23	10.98	7.49	149	3.17	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisf. distribution carburant?	- très -	34.15	16.50	12.27	245	3.12	.00
age de l'enqueté(e)	25 à 34 ans	31.38	26.87	21.75	435	3.10	.00
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, aucun intérêt	29.40	40.81	35.25	704	3.00	.00
H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	pas du tout	27.81	64.62	59.00	1180	2.98	.00
statut matrimonial	célibataire	32.22	21.39	16.86	337	2.98	.00
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	tout à fait d'accord	33.07	16.29	12.51	250	2.76	.00
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme actif	29.71	34.41	29.41	588	2.74	.00
J4a: vous constituez-vous un complément de retraite ?	non, mais pret à	31.96	18.73	14.88	297	2.73	.00
C9: opinion à propos du travail des femmes	selon désir	28.69	46.66	41.30	826	2.72	.00
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	très satisf.	29.66	32.92	28.18	563	2.69	.00
catégorie socio professionnelle de l'enqueté(e)	employés	31.59	19.94	16.03	320	2.67	.00
G13: que préférez-vous ?	augmentation p.achat	29.14	38.08	33.18	663	2.65	.00
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	pas du tout d'accord	27.18	73.02	68.21	1364	2.64	.00
nombre d'enfants de l'enqueté(e)	aucun	29.98	29.04	24.59	491	2.61	.00
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	- très -	31.09	20.88	17.06	341	2.57	.00
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ?	oui	28.61	42.79	37.98	759	2.54	.00
M2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	non	30.97	21.96	18.01	360	2.54	.00
inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	non inquiet	29.49	32.18	27.70	554	2.51	.00
statut matrimonial * sexe	célibataire, homme	33.75	12.57	9.46	189	2.51	.00
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	beaucoup	32.75	13.59	10.54	210	2.51	.00
K11: regardez-vous la télévision...	tous les jours	26.91	75.26	71.01	1420	2.46	.00
Y8a: consommation quotidienne de cigarettes?	> 20 cigarettes	33.25	12.29	9.39	187	2.44	.00
G10a: avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	oui	30.45	23.12	19.28	385	2.43	.00
nombre d'enfants de moins de 3 ans	un	32.15	14.79	11.68	233	2.43	.00
K6: fréquente une bibliothèque	non	26.86	76.09	71.93	1438	2.42	.00
localisation de l'habitation	prov. 5000 à 100000	29.85	27.69	23.55	471	2.41	.00
Y8a: consommation quotidienne de cigarettes?	10 à 20 cigarettes	30.75	20.50	16.93	338	2.41	.00
K6: fréquente un cinéma	régulier	31.38	17.34	14.03	280	2.41	.00
age * sexe de l'enqueté(e)	20 à 29 ans, femme	32.74	13.48	10.45	209	2.39	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de la restauration?	- très -	33.64	11.09	8.37	167	2.39	.00
Y3a: consommation d'apéritifs ou d'alcool?	+ d'1 fois / semaine	31.95	15.44	12.28	245	2.37	.00
exercez-vous une activité professionnelle ?	oui, à plein temps	28.30	45.26	40.62	812	2.37	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de vente produits div.	- très -	33.35	12.19	9.28	185	2.36	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- très -	33.40	11.55	8.78	175	2.34	.01

Annexe I.3
Liste des variables intervenant dans les deux recherches
exploratoires précédentes
(158 questions illustratives - 738 modalités associées)

2 . Région où habite l'enqueté(e)	(8 MODALITES)
4 . Sexe de l'enqueté(e)	(2 MODALITES)
15 . C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	(3 MODALITES)
16 . C2: opinion sur le mariage	(4 MODALITES)
24 . C9: opinion à propos du travail des femmes	(6 MODALITES)
32 . C16a: formes de vie familiale très différentes dans 20 ans ?	(3 MODALITES)
58 . D6: avez-vous l'usage d'une résidence secondaire	(2 MODALITES)
76 . D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	(6 MODALITES)
78 . D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	(8 MODALITES)
80 . D10: raisons pour effectuer ces réglages (1ère réponse)	(8 MODALITES)
83 . D11a: qui fait entretien courant, petites réparations	(4 MODALITES)
84 . D11b: qui fait réparations importantes	(4 MODALITES)
85 . D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	(4 MODALITES)
123 . E7: selon vous le prix des carburants auto va :	(4 MODALITES)
127 . E9: en cas d'accident nucléaire, protection des autorités	(3 MODALITES)
128 . E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	(4 MODALITES)
138 . G2: statut actuel ou dernier statut	(10 MODALITES)
147 . G10a: avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	(3 MODALITES)
153 . G13: que préférez-vous ?	(5 MODALITES)
176 . H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	(3 MODALITES)
179 . H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	(5 MODALITES)
180 . H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	(5 MODALITES)
181 . H4: etes-vous satisfait des autoroutes ?	(7 MODALITES)
182 . H4: etes-vous satisfait des routes nationales ?	(7 MODALITES)
183 . H4: etes-vous satisfait des autres routes ?	(7 MODALITES)
184 . H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	(7 MODALITES)
185 . H5b:sur autoroute,etes-vous satisf. distribution carburant?	(6 MODALITES)
186 . H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de la restauration?	(6 MODALITES)
187 . H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du téléphone?	(6 MODALITES)
188 . H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	(6 MODALITES)
189 . H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des toilettes?	(6 MODALITES)
190 . H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	(6 MODALITES)
191 . H5b:sur autoroute,etes-vous satisfait de vente produits div.	(6 MODALITES)
192 . H6:en 1 an, autoroute à péage pour départ/retour de vacances	(3 MODALITES)
193 . H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs	(5 MODALITES)
194 . H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	(5 MODALITES)
195 . H7: cout moyen du péage 1 km d'autoroute pour une voiture?	(7 MODALITES)
196 . H8: évolution du prix du péage depuis 5 ans?	(5 MODALITES)
197 . H9:accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	(6 MODALITES)
198 . H10:lors déplacements personnels, l'important (1) pour vous	(9 MODALITES)
199 . H10:lors déplacements personnels, l'important (2) pour vous	(9 MODALITES)
200 . H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	(3 MODALITES)
211 . H16a: possible de diminuer le nb blessés et tués sur route?	(3 MODALITES)
212 . H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	(4 MODALITES)
213 . H17: Le Gouvernement fait-il ... ?	(5 MODALITES)
214 . H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	(5 MODALITES)
215 . H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?	(5 MODALITES)
216 . H17: les tribunaux font-ils ... ?	(5 MODALITES)
217 . H17: la télévision et les journaux font-ils ... ?	(5 MODALITES)
218 . H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	(5 MODALITES)
219 . H17: les garagistes font-ils ... ?	(5 MODALITES)
220 . H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?	(5 MODALITES)
221 . H17: les éducateurs et formateurs font-ils ... ?	(5 MODALITES)
222 . H17: les associations de victimes font-elles ... ?	(5 MODALITES)
223 . H17: les assurances font-elles ... ?	(5 MODALITES)
224 . H17: les chefs d'entreprises font-ils ... ?	(5 MODALITES)
225 . H18:limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	(3 MODALITES)
226 . H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	(3 MODALITES)
227 . H19:favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	(3 MODALITES)
228 . H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	(3 MODALITES)
229 . H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	(4 MODALITES)
230 . H20: conduire en état d'alcoolémie, c'est ... ?	(4 MODALITES)
231 . H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	(4 MODALITES)
232 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de train?	(5 MODALITES)
233 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	(5 MODALITES)
234 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	(5 MODALITES)
235 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	(5 MODALITES)
236 . H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	(6 MODALITES)

Liste des variables (suite)

237 . H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous (	5 MODALITES)
238 . H23b: faire réparer plus rapidement points défectueux? (	4 MODALITES)
239 . H23b: renouveler la voiture avant age du controle? (	4 MODALITES)
240 . H23b: éviter l'achat voiture de plus de 4 ans? (	4 MODALITES)
257 . Y3a: consommation d'apéritifs ou d'alcool? (	5 MODALITES)
261 . Y5a: quelle boisson au cours des repas quotidiens? (	7 MODALITES)
262 . Y5b: consommation moyenne par repas? (	6 MODALITES)
269 . Y8a: consommation quotidienne de cigarettes? (	4 MODALITES)
273 . I1: a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable (	3 MODALITES)
274 . I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de maux de tete (	2 MODALITES)
275 . I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de mal au dos (	2 MODALITES)
276 . I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de nervosité (	2 MODALITES)
277 . I2: a souffert ds les 4 dernières semaines d'état dépressif (	3 MODALITES)
278 . I2: a souffert ds les 4 dernières semaines d'insomnies (	3 MODALITES)
280 . I4a: prise de somnifères ou tranquillisants 12 derniers mois (	3 MODALITES)
283 . I6a: phénomène le plus menaçant pour l'avenir des jeunes (1) (	6 MODALITES)
285 . I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est (	4 MODALITES)
286 . I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent (	4 MODALITES)
287 . I9a: la santé c'est l'affaire des médecins (	5 MODALITES)
288 . I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie (	5 MODALITES)
319 . J2b: boucleriez-vous budget sans prestations familiales ? (	6 MODALITES)
320 . J3a: vous imposez-vous régulièrement des restrictions ? (	3 MODALITES)
322 . J3b: restrictions sur la voiture (	3 MODALITES)
331 . J4a: vous constituez-vous un complément de retraite ? (	5 MODALITES)
371 . K3a: entretenez-vous des relations avec votre famille proche (	3 MODALITES)
372 . K3b: en moyenne, voyez-vous l'un ou l'autre d'entre eux... (	6 MODALITES)
373 . K4: recevez-vous chez vous des amis, des relations ? (	6 MODALITES)
374 . K5: fait partie d'une association sportive (	3 MODALITES)
381 . K6: fréquente un équipement sportif (	4 MODALITES)
382 . K6: fréquente une bibliothèque (	4 MODALITES)
384 . K6: fréquente un cinéma (	4 MODALITES)
386 . K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ? (	3 MODALITES)
390 . K11: regardez-vous la télévision... (	5 MODALITES)
394 . M4: imposition des prestations familiales (	3 MODALITES)
396 . M6: le système des prest. fam. doit lutter contre la pauvreté (	3 MODALITES)
410 . M17: selon vous le nombre de chomeurs va-t-il (	4 MODALITES)
411 . M18: avez-vous été au chômage depuis 10 ans ? (	6 MODALITES)
412 . M19a: selon vous, tous les chomeurs reçoivent des indemnités (	3 MODALITES)
414 . M20a: face aux charges financières du chômage, il faut... (	3 MODALITES)
422 . M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation (	4 MODALITES)
423 . N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988 (	6 MODALITES)
424 . N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ? (	3 MODALITES)
425 . N2b: pour changer la société, quels types de réformes ? (	4 MODALITES)
426 . N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ? (	4 MODALITES)
427 . N4: la diffusion de l'informatique est-elle une chose ? (	4 MODALITES)
440 . N8a: opinion sur le revenu minimum d'insertion (	3 MODALITES)
441 . N8b: fréquence de controle de l'effort de réinsertion (	8 MODALITES)
444 . N10: pendant combien de temps doit etre versé le RMI ? (	6 MODALITES)
453 . S1: type de logement occupé par l'enqueté(e) (	5 MODALITES)
454 . S2: zone où se trouve l'habitation (	5 MODALITES)
466 . age * sexe de l'enqueté(e) (	10 MODALITES)
467 . nombre de voitures (	3 MODALITES)
469 . sexe * activité pour l'enqueté(e) (	4 MODALITES)
472 . région * age de l'enqueté(e) (	4 MODALITES)
473 . age de l'enqueté(e) (	5 MODALITES)
474 . nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois (	6 MODALITES)
481 . évolution du niveau de vie personnel (	4 MODALITES)
482 . évolution du niveau de vie des Français (	5 MODALITES)
483 . opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir (	5 MODALITES)
486 . statut d'occupation du logement (	4 MODALITES)
489 . nombre d'enfants de l'enqueté(e) (	6 MODALITES)
491 . l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ? (	2 MODALITES)
494 . statut matrimonial * sexe (	9 MODALITES)
495 . nombre de personnes vivant dans le logement (	5 MODALITES)
496 . exercez-vous une activité professionnelle ? (	4 MODALITES)
501 . nombre de pièces d'habitation du logement (	7 MODALITES)
505 . nombre de personnes déclarant contribuer aux charges (	4 MODALITES)
506 . opinion sur le cadre de vie quotidien (	3 MODALITES)
510 . nombre d'enfants de moins de 3 ans (	3 MODALITES)

Liste des variables (fin)

514 . nombre d'enfants de 3 à 15 ans	(5 MODALITES)
519 . l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	(2 MODALITES)
534 . statut matrimonial	(5 MODALITES)
536 . nombre de kilometres parcourus	(6 MODALITES)
537 . catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	(6 MODALITES)
540 . taille d'agglomération	(5 MODALITES)
541 . diplôme d'enseignement général	(3 MODALITES)
545 . localisation de l'habitation	(5 MODALITES)
547 . inquiétude de l'éventualité d'une maladie grave	(3 MODALITES)
548 . inquiétude de l'éventualité d'un accident de travail	(3 MODALITES)
549 . inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	(3 MODALITES)
550 . inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	(3 MODALITES)
551 . inquiétude de l'éventualité du chômage	(3 MODALITES)
552 . inquiétude de l'éventualité d'une guerre	(3 MODALITES)
553 . inquiétude de l'éventualité d'un accident de cent. nucl.	(3 MODALITES)
565 . Revenu annuel du foyer en 5 classes	(6 MODALITES)
567 . indice d'équipement - niveau de vie	(3 MODALITES)
568 . nombre de voyages en voiture	(9 MODALITES)
569 . nombre de voyages en train	(7 MODALITES)
570 . nombre de voyages en avion	(5 MODALITES)
615 . tendances d'opinions	(4 MODALITES)

DEUXIEME PARTIE

Les opinions sur le réseau routier

2ème partie

Les opinions sur le réseau routier

Les nombreuses questions concernant dans l'enquête les **opinions sur le réseau routier** s'adressaient aux personnes qui avaient "l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager". Elles permettaient de saisir à la fois le degré de satisfaction des divers types de voies (autoroutes, routes nationales, et "autres routes") et des services autoroutiers, d'apprécier l'utilisation des autoroutes pour les différents motifs de déplacements, les attitudes quant à la politique des prix pour les péages. Enfin, les enquêtés étaient invités à s'exprimer librement à propos des autoroutes et des routes nationales, à l'aide de "questions ouvertes" ("quelles sont les principales critiques que vous formulez à propos ...").

L'analyse qui suit porte essentiellement sur les sentiments de satisfaction ou d'insatisfaction et sur les critiques (positives ou négatives) qui sont formulées, dégagant les perceptions de l'utilisateur.

Les Français sont, en 1988, toujours nombreux à se déclarer satisfaits de leur réseau routier : se disent "très" ou "assez" satisfaits, 77% à propos des autoroutes , 73% pour les routes nationales et 52% pour les autres routes (tableau II.1). Ils sont aussi très nombreux à exprimer un sentiment de satisfaction globale au sujet des services sur autoroutes (72% de "très" ou "assez" satisfaits).

Comme on le notait déjà dans le précédent rapport, le sentiment de satisfaction (ou d'insatisfaction) exprimé à propos d'un type de voie s'étend assez généralement à l'ensemble du réseau routier et aux services sur autoroutes.

Tableau II.1
La satisfaction du réseau routier

H4. Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc...), et en particulier...		
	Automne 1987	Automne 1988
<u>Des autoroutes</u>		
Très satisfait	23,9	27,1
Assez satisfait	55,3	49,4
Peu satisfait	6,0	8,1
Pas du tout satisfait	2,1	3,4
Ne les utilise pas	12,6	11,9
Ne sait pas	0,1	0,1
Ensemble	100,0	100,0
Effectifs	1877	1839
<u>Des routes nationales</u>		
Très satisfait	14,8	15,2
Assez satisfait	61,0	58,2
Peu satisfait	19,7	21,1
Pas du tout satisfait	3,6	5,3
Ne les utilise pas	0,7	0,2
Ne sait pas	0,2	0,0
Ensemble	100,0	100,0
Effectifs	1874	1839
<u>Des autres routes</u>		
Très satisfait	8,8	9,1
Assez satisfait	43,9	43,0
Peu satisfait	31,5	31,3
Pas du tout satisfait	14,5	15,8
Ne les utilise pas	0,8	0,8
Ne sait pas	0,5	0,0
Ensemble	100,0	100,0
Effectifs	1872	1838

* *La satisfaction*

Les cumuls de *satisfaction* s'accompagnent d'*attitudes très proches* par exemple, le rôle attendu du Gouvernement et des autorités locales pour améliorer la sécurité routière, les attitudes très favorables à la sécurité (limitation de vitesse, renforcement des contrôles de police et gendarmerie ...).

Cependant certaines divergences se manifestent dans les profils socio-économiques des personnes satisfaites:

* Contrairement à ce qui se passe à propos des autres types de voies, les *satisfaits de l'autoroute* ont un *concernement automobile plutôt fort* (voyages surtout en voiture, conducteur ou passager, multimotorisation) et un *niveau de vie assez élevé* (revenu, équipement du foyer, niveau d'études, ...). La satisfaction exprimée sur les autres voies correspond à un faible concernement automobile (pas de permis de conduire) et à des personnes âgées : au moins 60 ans, retraités... (les femmes se disent plus souvent satisfaites des routes nationales).

* la dimension locale est quasiment absente à propos des autoroutes et des RN. Par contre, elle est caractéristique des "autres routes": sont plus souvent satisfaits du réseau secondaire les habitants de la région parisienne (notamment les parisiens de plus de 40 ans), les habitants des villes et plus généralement les provinciaux de plus de 40 ans. Une moindre connaissance pratique de ce type de réseau pourrait ainsi influencer les appréciations.

* *L'insatisfaction*

L'*insatisfaction* manifestée au sujet des différentes voies est caractéristique d'une population *jeune* (notamment des provinciaux de moins de 40 ans), *masculine* (en particulier d'hommes actifs), ayant une *très forte mobilité automobile* (kilométrage conduit, nombre de voyages à plus de 100 kms, déplacements professionnels).

La localisation du domicile n'influe guère, sauf à propos:

- des *autoroutes*, pour lesquelles les habitants de la région parisienne expriment plus souvent leur insatisfaction ;
- des "autres routes", où le fait de résider dans les plus petites agglomérations et le sud-ouest correspond à une proportion plus forte d'insatisfaits.

Dans leurs attitudes, les personnes insatisfaites sont caractérisées par :

- leur *refus des contraintes*: rejet des mesures de sécurité routière (limitation de vitesse, contrôles de gendarmerie), opposition à la limitation de l'automobile en ville.
- leur *individualisme*: rejet sur l'Etat et la collectivité de l'effort "pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route", attitude personnelle sur le port de la ceinture de sécurité.

De plus, le facteur coût est un motif d'insatisfaction particulier aux autoroutes.

LE DISCOURS

Mais le fait d'être satisfait d'un type de voies n'empêche nullement la formulation de critiques ou la proposition d'améliorations à proposer ou à poursuivre. C'est ce que font nombre de personnes lorsqu'on leur donne la possibilité de s'exprimer. Il est tout à fait appréciable de remarquer qu'avec un taux de satisfaction globale très voisin, les jugements portés sur les autoroutes sont très différents de ceux qui sont portés sur les routes nationales.

* Sur les autoroutes

L'absence de critiques sur les autoroutes est beaucoup plus fréquente qu'à propos des autres voies ; des appréciations positives ont même été relevées : "c'est bien, c'est correct". Certains, quoique peu nombreux, évoquent un sentiment de sécurité.

Les reproches faits aux autoroutes sont en petit nombre et portent pour l'essentiel sur leur coût d'utilisation (péages et services); certaines réponses mêlent critique et compliment (par exemple, "c'est bien, c'est trop cher, c'est tout!").

Si l'infragéométrie proprement dite (importance du réseau, tracé, largeur, ...) prête peu à critiques, le thème de la sécurité est plus souvent évoqué : il l'est bien plus souvent par une mise en cause des autres conducteurs (qui roulent trop vite, qui ne respectent pas les règles de sécurité, qui sont de "mauvais conducteurs", ...) que par un défaut propre au réseau autoroutier (danger en général, points particulièrement dangereux).

La "monotonie" (du parcours, du voyage, ..., mais aussi facteur d'insécurité) constitue un motif d'insatisfaction mentionné par un nombre non négligeable de personnes (notamment par les "petits rouleurs", les personnes qui ne conduisent pas et les personnes plutôt âgées).

* Sur les routes nationales

En revanche, les routes nationales font l'objet de critiques plus nombreuses et plus variées: la matière en est le plus souvent technique, ce qui contraste avec les observations relatives aux autoroutes.

*Une très grande partie des critiques porte sur l'**infragéométrie**: largeur insuffisante (le reproche le plus souvent formulé) , traversées d'agglomérations, manque de modernisme, inadaptation aux besoins du trafic, profil,...*

*L'**état de la chaussée** est presque aussi souvent critiqué, soit par une mise en cause globale ("l'état de la chaussée en général" constitue la deuxième grande critique), soit pour impliquer le mauvais entretien ou son manque , en passant par des problèmes particuliers tenant à des conditions locales (trous, bosses,...) ou saisonnières (routes glissantes en raison de certaines activités agricoles par exemple).*

*Le troisième grand thème abordé a trait à la **signalisation**: défaut de signalisation en général (la troisième grande critique) , mais aussi marquage au sol, éclairage défectueux,...*

*Les préoccupations relatives à la **sécurité** ne sont pas absentes ; elles le sont parfois pour expliquer d'autres critiques (routes dangereuses parce que pas assez larges) , d'autres fois pour porter un jugement général sur les routes nationales ("elles sont dangereuses") ou pour mettre en avant certains points paraissant particulièrement dangereux.*

*L'évocation des **temps de parcours** est aussi présente, soit à propos du problème général des limitations de vitesse, soit en raison des encombrements ou des travaux surtout fréquents en été.*

Ces résultats sont détaillés dans les trois paragraphes suivants :

I - Les autoroutes

II - Les routes nationales

III - Les autres routes

I. LES AUTOROUTES

I.1 Autoroutes : la satisfaction prédomine

I.1.1 Les caractéristiques de la satisfaction

Une satisfaction générale du réseau routier

Les personnes satisfaites des autoroutes expriment aussi le plus souvent leur satisfaction à l'égard des **services sur autoroutes** : 86% d'entre elles font part du même sentiment au sujet de ces services (il en est ainsi pour 72% de l'ensemble de la population qui roule en dehors des agglomérations - tableau II.2) (1). Cette appréciation positive porte principalement sur **les aires de repos** (83% par rapport à 74% pour l'ensemble de la population) (2), sur **les toilettes** (65%-56%), **la distribution des carburants** (52%-44%)... L'absence d'opinion se manifeste surtout au sujet du dépannage (31%-27%), de la restauration (21%-18%) et de la vente de produits divers (20%-17%)... **La distribution de carburants et les toilettes sont les deux services où l'insatisfaction est la plus caractéristique des personnes plutôt satisfaites des autoroutes.**

C'est aussi la satisfaction qui prévaut à propos des routes nationales (78%-73%), et des autres routes (54%-52%).

Au sujet des autoroutes, on a ici un peu plus tendance à penser que "depuis 5 ans, le prix du péage est resté stable par rapport à l'évolution générale des prix" (35%-33%).

-
- (1) - La liste des variables testées pour "expliquer" la satisfaction ou l'insatisfaction du réseau routier (tableaux II.2 à II.5, II.12, II.13, II.20 et II.21) est présentée à l'annexe II en fin de chapitre. Le mode de lecture de ce type de tableau ("recherche exploratoire") est donné dans l'annexe A en fin de rapport.
- (2) - Le tableau II.3 fournit le détail des modalités caractéristiques portant sur les services autoroutiers pour les personnes satisfaites des autoroutes.

Tableau II.2
Les caractéristiques des personnes "satisfaites" de l'autoroute
 (par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
SATISFAIT DES AUTOROUTES ("très" et "assez" - H4)				76.45	1406	
satisfaction des autoroutes	satisfait	100.00	100.00	76.45	1406	44.61
satisfaction des services sur autoroute	satisfait	90.58	85.67	72.30	1330	22.20
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	non	86.43	77.27	68.35	1257	14.31
H6: en 1 an, autoroute à péage pour départ/retour de vacances	oui	85.46	57.35	51.30	943	9.37
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs?	oui	85.42	53.60	47.97	882	8.71
H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	aucune	89.57	32.30	27.57	507	8.58
satisfaction des routes nationales	satisfait	81.47	78.15	73.33	1349	8.10
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs?	non	86.62	41.25	36.41	669	8.02
H6: en 1 an, autoroute à péage pour départ/retour de vacances	non	86.45	37.70	33.33	613	7.34
K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ?	oui	79.69	70.77	67.90	1249	4.60
nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	3 à 6	83.60	30.74	28.11	517	4.54
nombre de voyages en avion	aucun	79.51	71.00	68.27	1256	4.34
Revenu annuel du foyer en 5 classes	120 000 F à 199 999 F	83.97	23.62	21.50	395	4.07
diplôme d'enseignement général	bac. étud. sup.	83.53	25.39	23.23	427	4.02
action du gouvernement	oui	79.52	64.36	61.87	1138	3.87
H8: évolution du prix du péage depuis 5 ans?	est resté stable	81.56	35.07	32.87	604	3.65
nombre de voyages en train	aucun	79.48	61.40	59.05	1086	3.58
satisfaction des autres routes	satisfait	79.82	54.38	52.08	958	3.42
S2: zone où se trouve l'habitation	périphérie, banlieue	81.97	28.00	26.12	480	3.25
favorable au contrôle technique	oui	78.02	83.08	81.41	1497	3.18
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	prof. lib. cadres	83.58	17.41	15.92	292	3.14
nombre de voitures	plusieurs	81.90	26.10	24.36	448	3.13
inquiétude de l'éventualité d'une guerre	non inquiet	78.81	64.07	62.15	1143	3.00
nombre de voyages en voiture	5 à 7 voyages	84.35	13.77	12.48	229	3.00
inquiétude de l'éventualité d'un accident de cent. nucl.	non inquiet	79.03	60.27	58.30	1072	2.99
indice d'équipement - niveau de vie	5-6-7-8 éq.	81.56	24.44	22.91	421	2.74
H7: cout moyen du péage 1 km d'autoroute pour une voiture?	60 centimes	81.38	24.09	22.63	416	2.60
diplôme d'enseignement général	bepc-beps-be	82.08	17.99	16.75	308	2.56
l'action des maires et élus locaux	oui	79.39	46.35	44.63	821	2.53
taille d'agglomération	plus de 200000	81.77	20.53	19.20	353	2.50
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	chaque individu	77.69	82.05	80.74	1485	2.49
H20: conduire en état d'alcoolémie, c'est ... ?	non respect loi	84.34	9.61	8.71	160	2.45
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	un peu	79.11	48.65	47.01	865	2.45
H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	oui,conduct/passager	79.16	46.97	45.36	834	2.42
H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	cout carburants	89.92	3.76	3.20	58	2.40
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	82.58	15.03	13.92	256	2.40

Tableau II.3
Réponses caractéristiques des personnes "satisfaites" de l'autoroute
à propos des services autoroutiers
 (par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
SATISFAIT DES AUTOROUTES ("très" et "assez" - H4)				76.45	1406	
satisfaction des autoroutes	satisfait	100.00	100.00	76.45	1406	44.61
satisfaction des services sur autoroute	satisfait	90.58	85.67	72.30	1330	22.20
satisfaction des aires de repos	satisfait	86.15	83.36	73.97	1361	15.70
satisfaction des toilettes	satisfait	87.94	64.61	56.17	1033	13.10
satisfaction de la distribution des carburants	satisfait	89.94	51.90	44.11	811	12.44
satisfaction du téléphone	satisfait	87.38	63.70	55.73	1025	12.43
satisfaction de la restauration	satisfait	89.81	44.63	37.99	698	11.00
satisfaction de la vente des produits divers	satisfait	87.91	52.16	45.36	834	10.73
satisfaction du dépannage	satisfait	89.95	41.20	35.01	644	10.44
satisfaction du dépannage	sans avis	87.24	30.68	26.88	494	6.85
satisfaction de la restauration	sans avis	89.57	20.71	17.68	325	6.48
satisfaction de la vente des produits divers	sans avis	89.15	19.73	16.92	311	6.06
satisfaction du téléphone	sans avis	88.05	21.01	18.24	335	5.78
satisfaction de la distribution des carburants	insatisfait	81.11	35.80	33.74	620	3.35
satisfaction des toilettes	insatisfait	82.12	24.71	23.00	423	3.08
satisfaction de la distribution des carburants	sans avis	86.22	7.60	6.74	123	2.64
satisfaction des aires de repos	sans avis	91.21	3.98	3.34	61	2.59

Un assez fort concernement automobile

La satisfaction prévaut un peu plus chez les personnes qui utilisent les autoroutes pour des motifs personnels (départ et retour de vacances, déplacements de loisirs) que chez celles qui ne le font pas .

La mobilité est ici plutôt forte, mais principalement orientée vers la voiture (aucun voyage à plus de 100 Kms du domicile en avion, aucun en train, mais des voyages en voiture un peu plus souvent que pour l'ensemble).

D'autres éléments sont caractéristiques, mais avec des écarts relativement faibles, malgré l'émergence d'une certaine cohérence : c'est ainsi que ces personnes peuvent aussi bien être des conducteurs que des passagers (47%-45%), et que leur multimotorisation est caractéristique (26%-24% - tableau II.2).

Des milieux plutôt aisés

De même, se profile un niveau de vie plutôt élevé, bien que les écarts de pourcentages (entre le groupe des "satisfaits des autoroutes" et l'ensemble de la population) soient encore faibles.

Sans avoir le niveau de revenu le plus élevé, celui-ci se situe au-dessus de la moyenne (entre 120 000 et 199 999 F./an : 24% à comparer de 22% pour l'ensemble) ; le niveau d'études est plutôt fort (surtout des bacheliers ou d'un niveau supérieur : 25%-23%). Aussi n'est-on point étonné de trouver ici un peu plus souvent des cadres et membres des professions libérales (17%-16% ; écart particulièrement faible, mais cohérent avec les autres informations).

Bien qu'il s'agisse plutôt d'une population urbaine, l'influence de la localisation de l'habitation est également assez discrète : des "banlieusards" (28%-26%) et des habitants des agglomérations de plus de 200 000 habitants (21%-19%).

I.1.2 Les caractéristiques de l'insatisfaction au sujet des autoroutes

Le cumul des insatisfactions

Seulement 11% des enquêtés se disent insatisfaits des autoroutes ; cette position s'accompagne le plus souvent d'autres insatisfactions à l'égard du réseau routier : les services sur autoroutes (42% des insatisfaits de l'autoroute expriment leur mécontentement des services alors que seulement 12% de l'ensemble des personnes qui roulent en dehors des agglomérations font part d'un tel sentiment à propos des

services autoroutiers - tableau II.4), les routes nationales (62% d'insatisfaits par rapport à 26% pour l'ensemble de la population) et les autres routes (66%-47%) (1).

Il est tout à fait net que cette partie de la population s'en remet à l'Etat et à la collectivité pour "faire le plus gros effort pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route" (20%-9%). Ceci ne les empêche nullement d'être plus nombreux à réfuter que "le Gouvernement (51%-37%), la télévision et les journaux (35%-26%), les maires et les élus locaux (62%-54%),... agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière": s'agit-il ici d'une critique sur l'action du Gouvernement ou d'une nouvelle marque d'un sentiment très global d'insatisfaction?

Le mécontentement exprimé à propos des **services autoroutiers** porte en priorité sur la **restauration** (52% des insatisfaits de l'autoroute s'en plaignent alors que c'est le cas de 29% de la population analysée), **la distribution de carburants** (54%-34%), le **dépannage** (40%-22%), **la vente de produits divers** (38%-22%),... Par contre, leur satisfaction à propos des aires de repos est nettement caractéristique (86%-74%).

Qui sont les insatisfaits des autoroutes ?

Si la satisfaction est un sentiment largement partagé par les différentes catégories de la population, les insatisfaits des autoroutes ont un profil particulièrement typé. Il s'agit plus souvent :

- . d'**hommes** : 66% des insatisfaits sont des hommes alors qu'ils représentent 50% de la population roulant en dehors des agglomérations ;
- . d'**hommes actifs** : 45% à comparer de 32% pour l'ensemble de la population ;
- . de **jeunes provinciaux** : (53%-42%) ;
- . de **jeunes**, entre 25 et 39 ans (44%-34%) ;
- . mais aussi d'habitants de **la région parisienne** (22%-16%).

Notons qu'à part cette dernière référence, la dimension géographique est quasiment inexistante.

(1) - Remarquons ici l'ampleur des écarts entre la population insatisfaite et l'ensemble de la population observée : 30 points sur les services, 36 points sur les routes nationales et 19 points sur les autres routes.

Tableau II.4
Caractéristiques des personnes "insatisfaites" de l'autoroute
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
INSATISFAIT DES AUTOROUTES ("peu" et "pas du tout" - H4)				11.50	211	
satisfaction des autoroutes	insatisfait	100.00	100.00	11.50	211	35.96
satisfaction des services sur autoroute	insatisfait	40.27	42.45	12.13	223	11.99
satisfaction des routes nationales	insatisfait	26.80	61.50	26.40	485	11.47
satisfaction des autres routes	insatisfait	16.07	65.65	46.99	864	5.64
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	Etat, collectivité	25.45	20.17	9.11	167	5.13
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	15.27	65.86	49.62	913	4.97
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme actif	16.49	45.32	31.62	581	4.28
action du gouvernement	non	15.61	50.50	37.21	684	4.03
H6: en 1 an, autoroute à péage pour départ/retour de vacances	oui	14.34	63.95	51.30	943	3.87
nombre de kilometres parcourus	19000 km et plus	18.41	27.85	17.40	320	3.82
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs?	oui	14.47	60.34	47.97	882	3.71
H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	trop cher en général	17.09	30.90	20.80	382	3.59
H8: évolution du prix du péage depuis 5 ans?	a augmenté	13.76	70.79	59.17	1088	3.58
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	14.74	53.37	41.67	766	3.48
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	16.59	31.73	22.00	404	3.44
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ...?	un choix personnel	13.38	73.67	63.34	1165	3.22
l'action de la télévision et des journaux	non	15.75	35.05	25.60	471	3.18
age de l'enqueté(e)	25 à 39 ans	14.80	43.61	33.90	623	3.05
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	16.49	28.74	20.06	369	3.03
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	15.11	37.98	28.91	531	2.94
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	17.42	21.07	13.92	256	2.86
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	12.80	82.17	73.87	1359	2.84
H7: cout moyen du péage 1 km d'autoroute pour une voiture?	30 centimes	14.81	39.41	30.61	563	2.80
nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	7 à 15	16.57	25.00	17.36	319	2.78
nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	16 et plus	17.53	17.73	11.63	214	2.61
K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ?	oui	12.84	75.79	67.90	1249	2.59
l'action des maires et élus locaux	non	13.29	62.02	53.68	987	2.54
l'action de assurances	non	13.05	70.36	62.05	1141	2.53
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	15.54	26.12	19.33	355	2.48
Région où habite l'enqueté(e)	région Paris	16.10	22.40	16.01	294	2.47
déplacements professionnels, l'important c'est la durée	oui	17.01	17.63	11.92	219	2.47
tendances d'opinions	modernistes	14.28	41.53	33.47	615	2.44
H10: lors déplacements personnels, l'important (2) pour vous	le cout du voyage	16.53	19.01	13.23	243	2.42
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	pas du tout d'accord	14.67	32.70	25.63	471	2.38

Tableau II.5
Réponses caractéristiques des personnes "insatisfaites"
à propos des services autoroutiers
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
INSATISFAIT DES AUTOROUTES ("peu" et "pas du tout" - H4)				11.50	211	
satisfaction des autoroutes	insatisfait	100.00	100.00	11.50	211	35.96
satisfaction des services sur autoroute	insatisfait	40.27	42.45	12.13	223	11.99
satisfaction de la restauration	insatisfait	20.56	51.72	28.93	532	7.33
satisfaction de la distribution des carburants	insatisfait	18.38	53.91	33.74	620	6.38
satisfaction du dépannage	insatisfait	20.59	40.16	22.44	412	6.17
satisfaction de la vente des produits divers	insatisfait	19.88	38.47	22.26	409	5.60
satisfaction des aires de repos	satisfait	13.42	86.28	73.97	1361	4.46
satisfaction du téléphone	insatisfait	22.46	20.75	10.63	195	4.41
satisfaction des toilettes	insatisfait	17.00	33.99	23.00	423	3.69

Une très forte mobilité automobile

Leur concernement automobile est plus marqué que celui des "satisfaits" des autoroutes:

- . au moins 19 000 Kms annuels parcourus au volant d'une voiture (28%-17%)
- . au moins 8 voyages en voiture à plus de 100 Kms du domicile, dans l'année (32%-22%).

Il est vrai que ces personnes se trouvent aussi plus souvent concernées par des voyages professionnels (hors trajet domicile-travail) en voiture: 29% des insatisfaits des autoroutes effectuent de tels déplacements, alors que c'est le cas de 20% de l'ensemble de la population qui roule en dehors des agglomérations.

Des références pécuniaires

Les réponses relatives au coût, au prix ... caractérisent ce groupe d'insatisfaits des autoroutes:

- . principale critique des autoroutes: "trop cher en général" (31%-21%);
- . le prix du péage "a augmenté depuis 5 ans par rapport à l'évolution générale des prix" (71%-59%);
- . importance du coût du voyage (en 2ème réponse) lors des déplacements personnels (19%-13%).

Mais, le "coût moyen du péage d'un kilomètre d'autoroute pour une voiture" est bien évalué à 30 centimes (39%-31%).

Individualisme et refus des contraintes

La motivation de cette population en matière de sécurité routière est assez faible:

- . "ne pas mettre sa ceinture de sécurité" ... c'est un choix personnel - "c'est sa vie, il fait comme il veut" (74%-63%);
- . hostilité à "un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse" (38%-29%);
- . les limitations de vitesse ne leur paraissent pas indispensables pour la sécurité (26%-19%).

C'est un désaccord tout aussi net qui est manifesté à propos de la limitation de "l'utilisation de l'automobile en ville pour améliorer la circulation": un tiers ne sont "pas du tout d'accord" (contre 26 % en moyenne).

Enfin, comparés aux autres thèmes couverts par l'enquête "Aspirations" (1), les "insatisfaits des autoroutes" appartiennent plus souvent au groupe de personnes qui professent des opinions de type "moderniste" (42%-33%).

I.2. Autoroutes : les principales critiques

Si 77% des personnes qui "ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations, comme conducteur ou passager", s'estiment satisfaites des autoroutes, 28% ont répondu "aucune critique" (2). Comme on le verra, à côté des reproches proprement dits, figurent des appréciations positives ; parfois, compliments et critiques se mêlent ("c'est bien, c'est cher, c'est tout", "bien, mais lugubre et monotone")

La question ouverte "**quelles sont les principales critiques que vous formulez à propos des autoroutes ?**" (qui fait l'objet d'une analyse lexicale au paragraphe suivant) a été postcodée en deux réponses. Ce postcodage permet de situer les jugements les plus couramment émis, alors que l'analyse lexicale présente les réponses et les mots caractéristiques de diverses situations décrites par l'âge, le sexe, le concernement automobile, etc.

I.2.1 Principale critique : le péage et les problèmes de coût

Le coût du péage constitue la principale critique formulée à l'encontre des autoroutes : 45% des personnes qui ont porté une appréciation ont évoqué sous diverses formes (trop cher en général, trop cher pour certaines catégories, remise en cause du péage...) ce coût d'utilisation des autoroutes (tableau II.6).

 (1) - Pour plus de précisions sur cet indicateur synthétique des "groupes d'opinions", on peut consulter l'annexe B en fin de rapport.

(2) - En outre, sur les 1839 personnes qui devaient être interrogées sur ce sujet, 9 % ont répondu "ne sait pas" et 4 % n'ont pas répondu ; il est vrai que 12 % des personnes qui circulent en dehors des agglomérations disent ne pas utiliser l'autoroute et qu'elles pouvaient, de ce fait, se sentir assez peu concernées par la question.

Tableau II.6
Les principales critiques exprimées sur les autoroutes

(Automne 1988 - 1095 personnes ayant formulé un avis)

	Code (1)	Effectifs (2)	% (3)
I - Coût - péage		495	45,2
- Trop cher en général	03	428	
- Trop cher pour certaines catégories	04	3	
- Pourquoi payantes ?	05	47	
- Péage à répétition	06	17	
II - Coûts des services		156	14,2
- Aires de repos	15	43	
- Carburants	16	101	
- Dépannage	17	12	
III - Infragéométrie		160	14,6
- Pas assez d'autoroutes	01	58	
- Problèmes de largeur	07	57	
- Défauts des aires de repos	14	45	
IV - Sécurité		189	17,3
- Roulent trop vite	19	62	
- Non respect des limitations de vitesse	21	38	138
- Non respect des règles de sécurité	22	10	
- Mauvais conducteurs	23	28	
- Points techniques	13	5	
- Danger en général	24	23	
- Danger dans certains cas	25	10	51
- Points dangereux	26	6	
- Problèmes de secours	28	7	
V - Monotonie	02	101	9,2

(1) - Code attribué lors du postcodage à la "réponse ouverte [I. Annexe, p.67, II. pp 14 à 17]

(2) - Somme des effectifs des première et deuxième réponses [I. p.39, II pp 12 et 13]

(3) - Pourcentage sur les 1095 personnes ayant formulé au moins un avis à la question H13.

La somme de ces pourcentages n'est pas rigoureuse puisqu'il y a deux réponses postcodées.

Parallèlement, le **coût des services** fait aussi l'objet de critiques assez fréquentes : 14% portent en priorité sur les **carburants**, bien que les **aires de repos** n'en soient pas exemptes.

Les problèmes de sécurité constituent aussi un sujet de préoccupation (17%). C'est plus le **comportement des "autres" automobilistes** qui est mis en cause (roulent trop vite, non respect des limitations de vitesse, non respect des règles de sécurité, mauvais conducteurs) que le réseau autoroutier proprement dit : les appréciations sur l'existence d'un danger général ou particulier, ainsi que le relevé de "points techniques" (terre-plein, rambardes de sécurité, aires de sécurité...) ou "dangereux" (bretelles d'accès...) sont peu nombreuses.

Les autres critiques relèvent essentiellement de **l'infragéométrie** (pas assez d'autoroutes, problèmes de largeur, aires de repos : 15%) et de **la monotonie** ("c'est lassant", "c'est trop nu", "elles ne sont pas belles" : 9%). Celles relatives à **l'équipement** (signalisation, marquage au sol, éclairage : 69 personnes, soit 6%) ou au **trafic** (trop de circulation, encombrements, camions : 49 personnes) sont encore moins fréquentes.

1.2.2 L'analyse lexicale

L'examen des réponses des interviewés, telles qu'elles ont été notées par l'enquêteur, amène un nouveau regard sur les appréciations, où l'on retrouve côte à côte qualité, absence de critiques et reproches en fonction de divers critères.

Les formes lexicales les plus fréquentes

La liste des 60 formes lexicales (d'au moins 3 lettres) les plus fréquemment utilisées montre l'importance accordée au **coût des autoroutes** :

- * c'est d'abord l'adjectif "cher" sous toutes ses formes :
 - "cher" (cité 186 fois) pour dire, par exemple, "péage trop cher", "cela revient cher", ou pour des remarques comparatives comme "trop cher pour ce que cela apporte des différences par rapport aux nationales",
 - "chères" (109 fois) dans des expressions telles que "elles sont chères", ou parfois "elles sont trop chères",
 - "chère" (48 fois): "essence chère",
 - "chers" (46 fois): "trop chers, carburant trop élevé, dépannages très chers", "... services trop chers".

Tableau II.7
Les opinions sur les autoroutes
Formes lexicales (d'au moins 3 lettres) les plus fréquentes
(Question H13)

FREQUENCES	LIBELLES
450	TROP
403	PAS
353	EST
317	LES
227	AUCUNE
186	CHER
178	DES
164	SONT
136	PRIX
135	RIEN
131	PEAGE
121	ELLES
109	CHERES
102	ASSEZ
101	VITESSE
82	NSP
78	SUR
78	ESSENCE
77	POUR
77	BIEN
71	AUTOROUTE
66	QUE
65	VOIES
63	TRES
62	TRAVAUX
58	MANQUE
54	AUTOROUTES
52	QUI
50	PEAGES
48	CHERE
47	VITE
47	PEU
46	CHERS
45	PLUS
44	NON
42	CRITIQUE
40	SERVICES
39	TOUT
38	MONOTONE
36	COUT
35	ELEVE
34	CARBURANT
34	GENS
34	ETRE
33	CRITIQUES
32	DIRE
31	PAR
30	ILS
28	SOUVENT
27	UNE
27	SECURITE
27	MONOTONIE
26	LIMITATION
25	DANS
25	DANGEREUX
24	UTILISE
23	ROULENT
23	RESTAURATION
22	VOIS
22	DEVRAIT

* Ce sont ensuite des termes variés qui se réfèrent à cette notion de coût :

- "prix" (136 fois), pour évoquer "le prix du (des) péage(s) ...", "le prix du carburant (ou de l'essence) ...", "le prix trop élevé", "tous les services hors de prix",
- "coût" (36 fois) dans des expressions fort proches de celles relatives au prix.

Sans insister sur cet aspect, indiquons que d'autres formes lexicales variées ont été utilisées : "payantes", "gratuit(es)", ou des phrases comme "je ne vois pas pourquoi on paye pour utiliser l'autoroute".

Apparaissent aussi les objets de ces critiques (bien souvent à propos du coût): "péage" ("l'existence du poste de péage : on devrait faire une carte de péage", "le péage par carte moyennant un forfait") ou "péages" ("elles sont à péages", "l'attente aux péages", "plus de guichets ouverts aux péages"), "essence" ou "carburant", "services", "restauration",...

* **La vitesse** est aussi un élément souvent cité (la forme elle-même 101 fois, mais également "vite" 47 fois):

- pour regretter qu'elle soit limitée : "ne pas limiter les vitesses", "les limitations de vitesse, il ne devrait pas y avoir de limitation de vitesse comme en Allemagne, on passe son temps à regarder les radars et ce n'est pas la peine de sortir des voitures puissantes",
- pour reprocher une allure trop rapide sur autoroute: "les gens roulent trop vite", "je n'aime pas les autoroutes parce que ça m'oblige à aller vite et je n'aime pas la vitesse", "...on y roule trop vite dessus, ça fait peur", "le non respect des limitations de vitesse des gros camions",
- pour critiquer les personnes qui ne roulent pas assez vite: "... vitesse minimum pas imposée"
- ou des cas ambigus : "limitation de vitesse, je manque de sécurité", "la vitesse des usagers",

* **Les critiques** peuvent être d'ordre technique en portant sur les **voies** (65 fois) :

- pour en regretter le nombre insuffisant de manière générale: "que 2 voies", "à 2 voies, c'est complètement dépassé", "il faudrait qu'il y ait 3 voies partout", "pas suffisamment large, il manque des voies contrairement aux USA", "il y a des tronçons qui sont à 2 voies, elles devraient être toutes grandes et larges",

- pour expliciter le problème: "certaines n'ont pas les 3 voies, les 2 voies sur autoroutes c'est pas assez, il y a ceux qui roulent lentement sur la 2ème file",

* **Les travaux** constituent un thème de mécontentement fort évoqué (62 fois):

- en relation avec le prix du péage : "on paie pour rouler et souvent des travaux", "elles sont trop souvent en travaux et le prix du péage n'est pas modifié, c'est pas logique!", "péage trop cher, travaux continuels", "le péage est beaucoup trop cher surtout que souvent pour cause de travaux, il n'y a qu'une bande de circulation"

- en raison des pertes de temps : "il y a souvent des réparations, donc des ralentissements",

- pour des aspects techniques : "les limitations de voies sont trop longues par rapport aux travaux effectués", "il y a souvent des travaux, c'est dangereux et souvent on ne voit personne qui y travaille",

- ou à propos de la fréquence ou des périodes d'intervention: "trop souvent en travaux", "ils font souvent des travaux en période de vacances" (ou "aux moments des départs en vacances"), "trop de travaux aux heures de pointe" (ou plus généralement "en période d'affluence"),

* **La monotonie** est une notion qui revient souvent (soit sous cette forme lexicale 27 fois, soit à partir de l'adjectif "monotone" 38 fois) :

- pour illustrer un aspect désagréable: "bien, mais lugubre et monotone", "c'est lassant, il n'y a rien à voir, c'est monotone",

- pour expliquer le caractère dangereux : "monotonie, vitesse accrue (ou "excès de vitesse")",

* **La sécurité** (27 fois) ou la référence au danger ("dangereux" 25 fois) sont cités moins souvent que l'on aurait pu s'y attendre ("pas de critique au niveau de la sécurité, mais le péage ...") ; elles le sont le plus fréquemment en relation avec la "vitesse" ("il faut aller très vite, c'est pas bien, il faut toujours filer, c'est dangereux"), les "travaux", l'affluence ("très dangereuses quand vraiment encombrées", "très dangereuses en cas d'accident")

* Citons encore divers exemples d'utilisation du mot "**manque**" qui est très générique (comme le sont "trop", "pas" "assez",...) : "manque de balisage, d'éclairage ", "manque d'autoroute", "manque de toilettes", "le manque de station-services essence", "manque de restauration agréable", ...

Des appréciations très positives

A côté des reproches ou de l'absence de critiques à l'encontre des autoroutes, certaines personnes ont donné des appréciations très positives (même si elles se trouvent parfois assorties de reproches) ; les qualités ainsi reconnues n'ont pas été prises en compte dans le postcodage et il serait dommage de ne pas citer à ce sujet quelques réponses :

- "c'est bien, c'est correct"
- "très bien, bien entretenues, bien signalées"
- "très bien entretenues, bien balisées"
- "j'ai dit que c'était bien" (probablement en relation avec la question H4 sur le niveau global de satisfaction)
- "je ne vois pas de critiques, c'est bien ; on est moins en danger en proportion que sur une autre route"
- "non, les autoroutes, pas de critiques ; on y circule bien"
- "c'est satisfaisant, on y roule très tranquillement"
- "c'est très agréable, on ne traverse pas de villes, le paysage est agréable".

L'existence de positions tout à fait opposées ("ça roule trop vite", "c'est impersonnel ; quand on est sur l'autoroute, on ne voit pas de paysages ; il n'y a pas d'arbres, on ne voit rien") illustre la diversité des opinions, qui peut s'expliquer par la multiplicité des situations dans lesquelles se trouvent les personnes interrogées. La suite de l'analyse ne s'intéresse plus aux appréciations qui sont les plus souvent portées (1), mais s'attache davantage à caractériser les réponses selon le profil des enquêtés. Quatre critères d'analyse ont ainsi été retenus : le sexe, l'âge, le niveau d'études et le kilométrage conduit dans l'année (qui fournit un bon indicateur du concernement automobile).

 (1) - Des critiques très fréquentes, mais reconnues assez souvent par les différentes catégories de population, peuvent ainsi ne plus apparaître dans le descriptif des réponses caractéristiques.

Influence du sexe

Les hommes ont, au sujet de l'autoroute, un registre plus long et plus varié que les femmes ; ils s'en prennent à la "limitation" (de vitesse, qui est notamment "trop faible"), au "péage" (qui est "trop cher") et manifestent une certaine prédilection pour indiquer ce qui, à leur sens, "devrait" être fait ("... devrait faire une carte à péage", "le péage devrait être gratuit").

Les femmes, qui sont dans l'ensemble moins concernées par les déplacements sur autoroute ou même par la conduite automobile, ont plus tendance à n'avoir "aucune" critique, à être "très" satisfaites ; le principal reproche porte sur la conduite sur autoroute avec la forme lexicale "roulent":

- pour dire : "ils roulent trop vite", "c'est bien, les gens roulent un peu trop vite",
- ou exprimer des opinions plus nuancées : "les gens qui roulent lentement sur la file de dépassement ; des gens qui roulent trop vite ; peut-être pas assez de police".

Tableau II.8
Les opinions sur les autoroutes
Sélection des formes lexicales selon le sexe

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * * CLASSEMENT *	* FREQUENCE * * GLOBALE *	* FREQUENCE * * INTERNE *	* POURCENTAGE * * GLOBAL *	* POURCENTAGE * * INTERNE *

TEXTE NUMERO 1		<u>masculin</u>				

1	LIMITATION	* 3.778 *	26.	* 22.	* 0.42	* 0.74
2	PEAGE	* 3.455 *	131.	* 82.	* 2.10	* 2.76
3	ENTRETIEN	* 2.965 *	8.	* 8.	* 0.13	* 0.27
4	TOUS	* 2.965 *	8.	* 8.	* 0.13	* 0.27
5	AUCUN	* 2.380 *	17.	* 13.	* 0.27	* 0.44
6	DEVRAIT	* 2.356 *	22.	* 16.	* 0.35	* 0.54
7	TROP	* 2.297 *	450.	* 238.	* 7.23	* 8.02
8	ROULER	* 2.191 *	16.	* 12.	* 0.26	* 0.40
9	NOMBREUSES	* 2.048 *	10.	* 8.	* 0.16	* 0.27

TEXTE NUMERO 2		<u>feminin</u>				

1	AUCUNE	* 2.603 *	227.	* 138.	* 3.65	* 4.24
2	ROULENT	* 2.495 *	23.	* 18.	* 0.37	* 0.55
3	EST	* 2.337 *	353.	* 206.	* 5.67	* 6.32
4	TRES	* 2.038 *	63.	* 41.	* 1.01	* 1.26

Influence de l'âge

Les jeunes de moins de 25 ans utilisent un nombre relativement important de formes lexicales qui caractérisent leurs préoccupations et leur vocabulaire. Ainsi, la forme lexicale "péage" au singulier est beaucoup plus employée dans l'ensemble des réponses (131 fois), alors que celle au pluriel "péages" (50 fois) leur est typique. Son utilisation sert le plus souvent à critiquer le prix trop "élevé": "le prix des péages est trop élevé".

Deux autres sujets leur tiennent à coeur:

- ce sont d'une part les "aires" de "repos", qu'ils trouvent insuffisantes ("pas assez d'aires de repos et de stations d'essence"), ou dont ils critiquent l'état de propreté ("les aires de repos ne sont pas toujours très propres") ;
- c'est d'autre part, la "limitation" de vitesse avec, par exemple, un bilan global tel que celui-ci : "le prix trop élevé, la limitation de vitesse, le prix du carburant; tout cela est trop cher pour l'avantage retiré".

Chez eux, l'absence de critiques prend assez souvent la forme "rien à dire", alors que les personnes de plus de 60 ans répondent dans le même cas "aucune critique".

Les **âges médians** (entre 25 et 50 ans) se font remarquer par le nombre restreint de mots caractéristiques.

Les **25 à 39 ans** sont sensibles aux problèmes de fréquence avec l'adverbe "souvent" (leur seule classe d'âge l'utilise 18 fois quand il est cité au total 28 fois par l'ensemble des répondants), aux "travaux" (33 fois, pour un total de 62 fois dans l'ensemble des réponses), à la "nuit" (8 fois sur les 11 du total) et au "coût" (20 fois sur les 36). On relève ainsi des emplois tels que :

- . "ils font souvent des travaux en période de vacances" (ou bien ..." aux moments des vacances", "... aux heures de pointe");
- . "le coût du péage", "le coût de l'essence et le coût des dépannages" ;
- . "la "nuit, tout est fermé".

Les **40 à 49 ans** ont davantage tendance à exprimer les reproches de "tout le monde", avec le langage de tout le monde ("elles sont chères"), et sont caractérisés par les mots "restaurants" et "voies", dont on se plaint d'une fréquence insuffisante.

Entre **50 et 59 ans**, on est également sensible au prix du péage (mais en parlant plutôt de gratuité: "doivent être gratuites" ou "devraient être gratuites"), comme à d'autres aspects:

Tableau II.9
Les opinions sur les autoroutes
Sélection des formes lexicales selon l'âge

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE	* CRITERE DE * CLASSEMENT *	FREQUENCE GLOBALE	* FREQUENCE * INTERNE	* POURCENTAGE * GLOBAL	* POURCENTAGE * INTERNE *
TEXTE NUMERO 1					
<u>moins de 25 ans</u>					
1 PEAGES	* 3.137 *	50.	* 15. *	* 0.80 *	* 1.67 *
2 ELEVE	* 2.863 *	35.	* 11. *	* 0.56 *	* 1.22 *
3 CELA	* 2.816 *	15.	* 6. *	* 0.24 *	* 0.67 *
4 FAIRE	* 2.778 *	19.	* 7. *	* 0.31 *	* 0.78 *
5 AIRES	* 2.464 *	21.	* 7. *	* 0.34 *	* 0.78 *
6 LIMITATION	* 2.370 *	26.	* 8. *	* 0.42 *	* 0.89 *
7 REPOS	* 2.319 *	22.	* 7. *	* 0.35 *	* 0.78 *
8 DIRE	* 2.204 *	32.	* 9. *	* 0.51 *	* 1.00 *
9 ROULENT	* 2.183 *	23.	* 7. *	* 0.37 *	* 0.78 *
TEXTE NUMERO 2					
<u>25 a 39 ans</u>					
1 SOUVENT	* 2.727 *	28.	* 18. *	* 0.45 *	* 0.74 *
2 FONT	* 2.646 *	10.	* 8. *	* 0.16 *	* 0.33 *
3 NUIT	* 2.281 *	11.	* 8. *	* 0.18 *	* 0.33 *
4 TRAVAUX	* 2.277 *	62.	* 33. *	* 1.00 *	* 1.35 *
5 AUX	* 2.144 *	19.	* 12. *	* 0.31 *	* 0.49 *
6 COUT	* 2.018 *	36.	* 20. *	* 0.58 *	* 0.82 *
TEXTE NUMERO 3					
<u>40 a 49 ans</u>					
1 RESTAURANTS	* 2.085 *	11.	* 4. *	* 0.18 *	* 0.45 *
2 VOIES	* 2.019 *	65.	* 15. *	* 1.04 *	* 1.68 *
TEXTE NUMERO 4					
<u>50 a 59 ans</u>					
1 ROULER	* 3.425 *	16.	* 7. *	* 0.26 *	* 0.80 *
2 MONOTONES	* 3.002 *	11.	* 5. *	* 0.18 *	* 0.57 *
3 CIRCULATION	* 2.929 *	8.	* 4. *	* 0.13 *	* 0.46 *
4 ECLAIRAGE	* 2.359 *	18.	* 6. *	* 0.29 *	* 0.69 *
5 SONT	* 2.272 *	164.	* 33. *	* 2.63 *	* 3.78 *
6 GRATUITES	* 2.153 *	15.	* 5. *	* 0.24 *	* 0.57 *
7 PAYE	* 2.133 *	11.	* 4. *	* 0.18 *	* 0.46 *
8 DANGEREUSES	* 2.133 *	11.	* 4. *	* 0.18 *	* 0.46 *
TEXTE NUMERO 5					
<u>60 ans et plus</u>					
1 BIEN	* 3.929 *	77.	* 27. *	* 1.24 *	* 2.41 *
2 AUCUNE	* 3.732 *	227.	* 62. *	* 3.65 *	* 5.54 *
3 EST	* 3.217 *	353.	* 86. *	* 5.67 *	* 7.69 *
4 VOIS	* 2.806 *	22.	* 9. *	* 0.35 *	* 0.80 *
5 JAMAIS	* 2.743 *	19.	* 8. *	* 0.31 *	* 0.71 *
6 CRITIQUE	* 2.601 *	42.	* 14. *	* 0.67 *	* 1.25 *
7 NSP	* 2.391 *	82.	* 23. *	* 1.32 *	* 2.06 *
8 UNE	* 2.083 *	27.	* 9. *	* 0.43 *	* 0.80 *

- la monotonie: "les routes sont monotones", "trop monotones";
- la référence à l'éclairage révèle peut-être un problème visuel plus spécifique à cette tranche d'âge : "éblouissement et manque d'éclairage, signalisation tardive,...", "les phares des automobilistes venant en face sont gênants", "ne pas pouvoir rouler en pleins phares alors que l'on peut rouler vite"; les évocations de l'éclairage, des phares font penser à celle de la "nuit" de leurs cadets;
- de plus, "rouler" constitue la forme lexicale qui les caractérise le plus, dans divers emplois ("les côtés droits sont défoncés par les poids lourds, il faut rouler au centre", ".. et permettre de rouler à plus de 130").
- la "circulation" entretient peut-être quelques relations avec cette notion de "rouler": les travaux "ça arrête la circulation", ou à cause d'eux "il n'y a qu'une bande de circulation".

A partir de 60 ans, les opinions sont beaucoup plus restreintes, fort probablement parce que l'on est moins concerné ; aussi, les réponses sont-elles le plus souvent :

"c'est bien", "pour moi c'est très bien"

"aucune critique", "aucune, c'est bien", "aucune, NSP".

Influence du niveau d'études

Pour porter une appréciation sur les autoroutes, le niveau d'études se révèle particulièrement discriminant. Seuls les **bacheliers et les personnes ayant un niveau supérieur** portent vraiment des appréciations et des appréciations variées sur les autoroutes. Tous les grands thèmes sont abordés:

- leur coût d'utilisation, avec les formes lexicales "coût", "prix", "chères", "péage", "payantes";
- les défauts des services : coût, insuffisance, propreté,...
- la vitesse
- la monotonie.

Les formes lexicales caractéristiques des **moins diplômés** évoquent l'absence d'opinions ("rien", "NSP", "je ne sais pas") ou de critiques ("aucune", "je ne vois pas") et un faible concernement ("n'utilise pas", "je ne les utilise jamais", "ne les prends pas").

Tableau II.10
Les opinions sur les autoroutes
Sélection des formes lexicales selon le niveau d'études

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * CLASSEMENT *	FREQUENCE * GLOBALE *	FREQUENCE * INTERNE *	POURCENTAGE * GLOBAL *	POURCENTAGE * INTERNE *

TEXTE NUMERO	1	<u>aucun - cep</u>				

1	AUCUNE	* 4.661 *	227.	* 142.	* 3.65	* 4.81
2	NSP	* 4.038 *	82.	* 57.	* 1.32	* 1.93
3	PRENDS	* 3.718 *	16.	* 15.	* 0.26	* 0.51
4	UTILISE	* 3.533 *	24.	* 20.	* 0.39	* 0.68
5	BIEN	* 3.332 *	77.	* 51.	* 1.24	* 1.73
6	JAMAIS	* 3.219 *	19.	* 16.	* 0.31	* 0.54
7	AUCUN	* 2.891 *	17.	* 14.	* 0.27	* 0.47
8	PAS	* 2.787 *	403.	* 218.	* 6.47	* 7.39
9	SAIS	* 2.691 *	13.	* 11.	* 0.21	* 0.37
10	RIEN	* 2.095 *	135.	* 76.	* 2.17	* 2.58
11	PREND	* 2.067 *	10.	* 8.	* 0.16	* 0.27
12	VOIE	* 2.015 *	15.	* 11.	* 0.24	* 0.37
TEXTE NUMERO	2	<u>bepc-beps-be</u>				

1	AUX	* 2.933 *	19.	* 10.	* 0.31	* 0.67
2	ECLAIRAGE	* 2.040 *	18.	* 8.	* 0.29	* 0.54
TEXTE NUMERO	3	<u>bac. étud. sup.</u>				

1	LEUR	* 3.553 *	12.	* 9.	* 0.19	* 0.50
2	INSUFFISANT	* 3.261 *	9.	* 7.	* 0.14	* 0.39
3	SOIENT	* 3.238 *	13.	* 9.	* 0.21	* 0.50
4	MONOTONIE	* 3.097 *	27.	* 15.	* 0.43	* 0.84
5	CAS	* 2.997 *	16.	* 10.	* 0.26	* 0.56
6	COMME	* 2.914 *	12.	* 8.	* 0.19	* 0.45
7	ELLES	* 2.705 *	121.	* 48.	* 1.94	* 2.69
8	VITESSE	* 2.674 *	101.	* 41.	* 1.62	* 2.30
9	SERVICES	* 2.644 *	40.	* 19.	* 0.64	* 1.07
10	DES	* 2.521 *	178.	* 66.	* 2.86	* 3.70
11	COUT	* 2.470 *	36.	* 17.	* 0.58	* 0.95
12	PRIX	* 2.305 *	136.	* 51.	* 2.18	* 2.86
13	CHERES	* 2.086 *	109.	* 41.	* 1.75	* 2.30
14	SOUVENT	* 2.084 *	28.	* 13.	* 0.45	* 0.73
15	PEAGE	* 2.042 *	131.	* 48.	* 2.10	* 2.69
16	PAYANTES	* 2.010 *	13.	* 7.	* 0.21	* 0.39

Influence du kilométrage conduit dans l'année

Cet indicateur général de concernement automobile (puisque'il s'agit de la distance parcourue comme conducteur dans l'année, sans que cela soit obligatoirement sur autoroute) oppose bien les appréciations des "grands rouleurs" à celles des personnes qui ne conduisent pas ou qui effectuent au volant un faible kilométrage (Graphique 1).

Les "grands rouleurs", qui effectuent "au moins 19 000 Kms par an au volant d'une voiture", évoquent les coûts avec "prix" et "péage", mais aussi les problèmes d'"entretien" des autoroutes et ceux de "limitation" de vitesse. Ils utilisent facilement l'expression "rouler" qui est significative : "on devrait rouler comme on veut" notamment.

Leur vécu de la route, et probablement en particulier de l'autoroute, se manifeste dans les précisions apportées par la forme lexicale "cas" qui leur est tout à fait particulière (sur les 16 fois où ce mot apparaît, ils le citent 8 fois, par exemple dans : "l'absence de détournement hors autoroute en cas d'accident").

Avec la forme "devraient", ces conducteurs préconisent des solutions, en particulier à propos du péage: "elles devraient être gratuites".

Les non-conducteurs n'ont pas vraiment d'avis sur le sujet; les formes lexicales qui les caractérisent en attestent: "aucune" pour signifier "aucune critique", "NSP" pour "ne sait pas", ou encore "rien" dans "je n'ai rien à dire"; la fréquence d'utilisation avec les mots "peu" ou "jamais" en fournit bien souvent le motif.

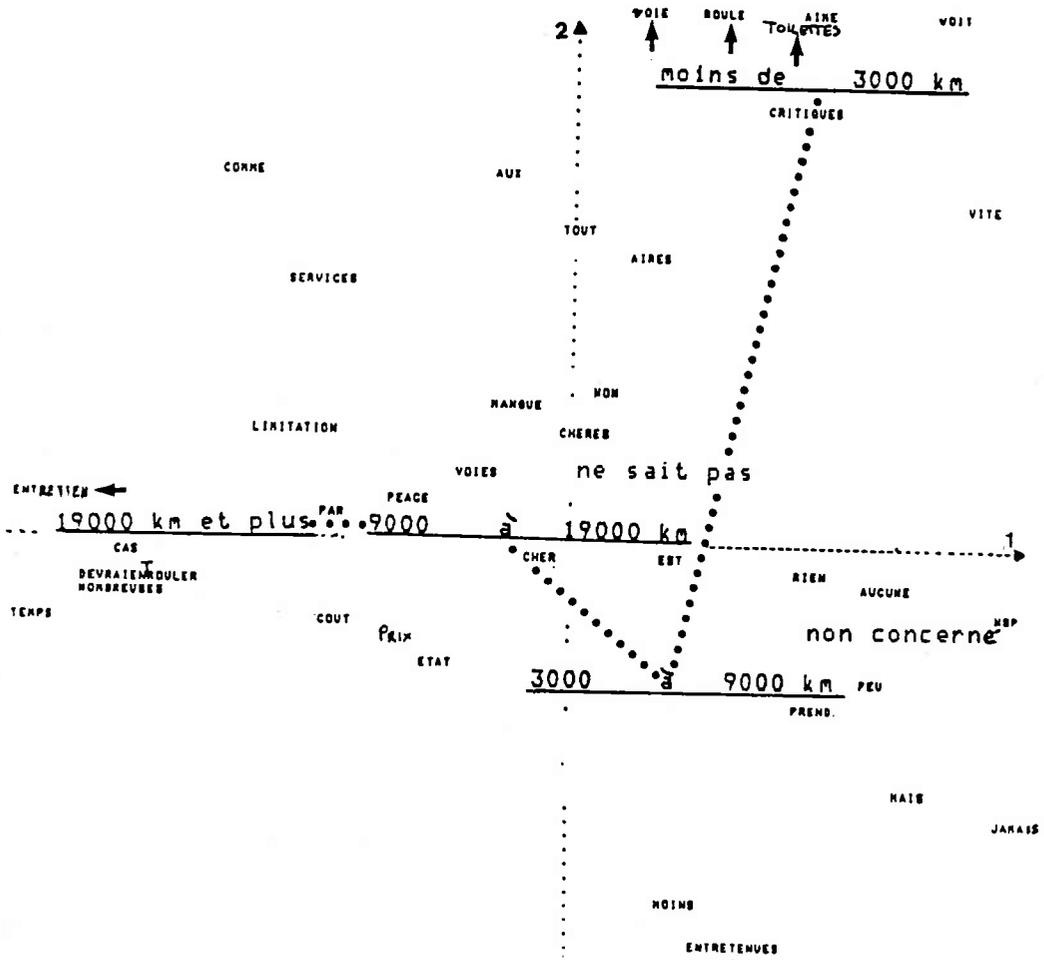
Les "petits rouleurs", qui conduisent "moins de 3000 Kms dans l'année", à part ceux qui n'ont pas de "critiques" à formuler, sont plutôt préoccupés par les "toilettes" et les "aires" de repos: "le manque de toilettes", "pas de propreté dans les toilettes et dans les aires de repos", "à part le reproche aux toilettes et aux aires de repos sales, je ne vois rien à dire".

La vitesse excessive avec les formes associées "roule" et "vite" est aussi un motif d'inquiétude et d'insatisfaction par l'utilisation négative de la forme "aime": "j'aime pas, on y roule trop vite", "... on ne voit rien, on roule comme des dingues". Peut-être en relation avec cette perception de la vitesse, la nécessité d'augmenter le nombre de "voies" est ressentie: "...il manque une voie de chaque côté".

Notons que pour cette catégorie, n'apparaît aucune référence explicite ou implicite au prix ou au coût du péage.

Les personnes qui n'indiquent pas le kilométrage qu'elles ont parcouru dans l'année sont caractérisées par un nombre plus réduit de mots; elles ont en commun avec la

Graphique 1
Les opinions sur les autoroutes
Formes lexicales caractéristiques selon le kilométrage conduit dans l'année



précédente : "critiques", "aime" pour des emplois similaires. Le mot "voies" est ici plus souvent employé au pluriel pour mettre en évidence l'intérêt des "3 voies" par rapport aux "2 voies". Beaucoup plus significative, est la référence au prix avec la forme lexicale "cher" qui apparaît en première ligne.

Les autres conducteurs se font peu remarquer (peu de formes lexicales caractéristiques):

- les "**moyens petits rouleurs**" (3000 à 9000 Kms/an) sont plutôt sensibles à l'entretien ("... bien entretenus") et ont une certaine tendance à restreindre le jugement positif qu'ils viennent de porter, avec "moins" ("... c'est plus ou moins bien signalé...") et "mais" (c'est bien, "mais je déplore la conduite ...", "pas de critique au niveau de la sécurité, mais le péage ...");
- les "**moyens gros rouleurs**" (9000 à 19000 Kms/an) évoquent plus souvent les problèmes de prix ("coût", "chères"), notamment à propos des "services"; ils ont cependant aussi des remarques plus techniques avec la forme "manque" qui porte sur des domaines variés (signalisation, balisage, éclairage,...).

Tableau II.11
Les opinions sur les autoroutes
Sélection des formes lexicales selon le kilométrage conduit dans l'année

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		• CRITERE DE • CLASSEMENT •	FREQUENCE GLOBALE	FREQUENCE INTERNE	POURCENTAGE GLOBAL	POURCENTAGE INTERNE
TEXTE NUMERO 1		<u>moins de 3000 km</u>				
1	TOILETTES	* 5.056 *	14.	* 6.	* 0.22 *	* 1.30 *
2	AIME	* 4.591 *	8.	* 4.	* 0.13 *	* 0.86 *
3	VITE	* 4.187 *	47.	* 11.	* 0.76 *	* 2.38 *
4	ROULE	* 3.827 *	15.	* 5.	* 0.24 *	* 1.08 *
5	VOIE	* 3.827 *	15.	* 5.	* 0.24 *	* 1.08 *
6	VOIT	* 3.422 *	12.	* 4.	* 0.19 *	* 0.86 *
7	CRITIQUES	* 3.024 *	33.	* 7.	* 0.53 *	* 1.51 *
8	TOUT	* 2.509 *	39.	* 7.	* 0.63 *	* 1.51 *
9	AUX	* 2.265 *	19.	* 4.	* 0.31 *	* 0.86 *
10	AIRES	* 2.031 *	21.	* 4.	* 0.34 *	* 0.86 *
TEXTE NUMERO 2		<u>3000 a 9000 km</u>				
1	ENTRETENUES	* 2.386 *	11.	* 5.	* 0.18 *	* 0.45 *
2	MOINS	* 2.236 *	15.	* 6.	* 0.24 *	* 0.54 *
3	MAIS	* 2.048 *	16.	* 6.	* 0.26 *	* 0.54 *
TEXTE NUMERO 3		<u>9000 a 19000 km</u>				
1	MANGUE	* 2.887 *	58.	* 26.	* 0.93 *	* 1.50 *
2	COUT	* 2.592 *	36.	* 17.	* 0.58 *	* 0.98 *
3	CHERES	* 2.065 *	109.	* 40.	* 1.75 *	* 2.30 *
4	SERVICES	* 2.065 *	40.	* 17.	* 0.64 *	* 0.98 *
TEXTE NUMERO 4		<u>19000 km et plus</u>				
1	CAS	* 3.075 *	16.	* 8.	* 0.26 *	* 0.66 *
2	ENTRETIEN	* 3.065 *	8.	* 5.	* 0.13 *	* 0.41 *
3	TEMPS	* 2.876 *	14.	* 7.	* 0.22 *	* 0.58 *
4	DEVRAIENT	* 2.874 *	20.	* 9.	* 0.32 *	* 0.74 *
5	PRIX	* 2.713 *	136.	* 39.	* 2.18 *	* 3.20 *
6	COMME	* 2.662 *	12.	* 6.	* 0.19 *	* 0.49 *
7	ROULER	* 2.444 *	16.	* 7.	* 0.26 *	* 0.58 *
8	LIMITATION	* 2.436 *	26.	* 10.	* 0.42 *	* 0.82 *
9	NOMBREUSES	* 2.430 *	10.	* 5.	* 0.16 *	* 0.41 *
10	PEAGE	* 2.313 *	131.	* 36.	* 2.10 *	* 2.96 *
11	PAR	* 2.242 *	31.	* 11.	* 0.50 *	* 0.90 *
TEXTE NUMERO 5		<u>ne sait pas</u>				
1	CHER	* 2.663 *	186.	* 22.	* 2.99 *	* 5.09 *
2	CRITIQUES	* 2.548 *	33.	* 6.	* 0.53 *	* 1.39 *
3	NON	* 2.349 *	44.	* 7.	* 0.71 *	* 1.62 *
4	VOIES	* 2.202 *	65.	* 9.	* 1.04 *	* 2.08 *
5	AIME	* 2.011 *	8.	* 2.	* 0.13 *	* 0.46 *
TEXTE NUMERO 6		<u>non concerné</u>				
1	AUCUNE	* 6.051 *	227.	* 82.	* 3.65 *	* 6.50 *
2	NSP	* 4.528 *	82.	* 33.	* 1.32 *	* 2.61 *
3	PEU	* 2.721 *	47.	* 17.	* 0.76 *	* 1.35 *
4	EST	* 2.649 *	353.	* 91.	* 5.67 *	* 7.21 *
5	JAMAIS	* 2.371 *	19.	* 8.	* 0.31 *	* 0.63 *
6	PREND	* 2.340 *	10.	* 5.	* 0.16 *	* 0.40 *
7	RIEN	* 2.301 *	135.	* 38.	* 2.17 *	* 3.01 *

II. LES ROUTES NATIONALES

II.1 Routes nationales: la satisfaction prévaut aussi

II.1.1 Les caractéristiques de la satisfaction

Toujours une satisfaction générale du réseau routier

Les personnes satisfaites des routes nationales ont aussi plus souvent tendance à l'être des "autres routes" (65% des satisfaits des routes nationales le sont également des "autres routes" alors que c'est le cas de 52% de l'ensemble de la population qui effectue des déplacements en dehors des agglomérations - tableau II.12) et des autoroutes (81%-76%). Plus souvent que dans l'ensemble de la population, elles ne formulent "aucune critique" à propos des routes nationales (28%-22%) ou des autoroutes (31%-28%). Elles sont un peu plus nombreuses à se dire satisfaites de la restauration sur autoroute (41%-38%), ou de la vente de produits divers (47%-45%); il est vrai que le "tourisme" constitue pour elles un élément important des déplacements personnels (35%-33%).

Améliorer la sécurité routière

Pour améliorer la sécurité routière, plus nombreux sont ici les individus qui manifestent leur confiance dans le Gouvernement (65%-62%), les maires et les élus locaux (48%-45%).

On se montre un peu plus souvent d'accord avec certaines opinions ou mesures telles que:

- . la nécessité de limiter les vitesses (83%-80%),
- . "dépasser les limitations de vitesse, ..(c'est) ... "mettre la vie des autres en danger" (80%-78%),
- . renforcer "les contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse" (73%-71%).

Un faible concernement automobile

Malgré de faibles écarts dans les pourcentages, les modalités caractéristiques concourent à évoquer une faible mobilité automobile:

- . seulement passager en voiture, en dehors des agglomérations (28%-26%),
- . absence de permis de conduire (23%-21%),

Qui se dit satisfait des routes nationales ?

Malgré les écarts de pourcentages qui demeurent toujours faibles entre les satisfaits des routes nationales et la population de référence (roulant en dehors des agglomérations), il s'agit un peu plus souvent de **personnes âgées**: au moins 60 ans (24%-21%), personnes veuves (9%-7%), et retraitées (19%-17%). Les **femmes** sont un peu plus nombreuses (52%-50%), et notamment les femmes inactives (34%-32%).

Notons encore l'absence d'enfants de moins de 20 ans (59%-57%), et la faiblesse de la dimension locale (les modalités descriptives de la localisation du domicile sont pratiquement inexistantes).

Tableau II.12
Caractéristiques des personnes "satisfaites" des routes nationales
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		POURCENTAGES			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
SATISFAIT DES ROUTES NATIONALES ("très" et "assez" - H4)				73.33	1349	
satisfaction des routes nationales	satisfait	100.00	100.00	73.33	1349	45.99
satisfaction des autres routes	satisfait	91.45	64.95	52.08	958	18.80
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	aucune	95.73	28.44	21.78	400	12.90
satisfaction des autoroutes	satisfait	78.15	81.47	76.45	1406	8.10
action du gouvernement	oui	77.55	65.43	61.87	1138	5.04
age de l'enqueté(e)	60 ans et plus	83.02	24.31	21.48	395	5.01
H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	aucune	81.23	30.54	27.57	507	4.78
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	oui	75.89	82.64	79.86	1469	4.75
l'action des maires et élus locaux	oui	78.32	47.66	44.63	821	4.29
satisfaction de la restauration	satisfait	78.19	40.51	37.99	698	3.67
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	ne sait pas	90.99	5.41	4.36	80	3.59
statut matrimonial	veuf(ve)	86.21	8.70	7.40	136	3.56
H3: en voiture (conducteur, passager) en dehors agglomération	oui, passager seulem.	79.32	28.46	26.31	484	3.46
catégorie socio professionnelle de l'enqueté(e)	retraités	80.98	18.92	17.14	315	3.36
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	peu d'accord	80.09	20.68	18.94	348	3.20
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	non	76.29	58.80	56.52	1040	3.14
H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	danger vie autrui	75.00	79.99	78.21	1438	2.98
nombre de voyages en voiture	aucun	86.52	5.38	4.56	83	2.85
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	non (pas de permis)	79.23	22.51	20.83	383	2.85
satisfaction de la vente des produits divers	satisfait	76.59	47.37	45.36	834	2.84
inquiétude de l'éventualité d'un accident de travail	non inquiet	75.87	59.87	57.87	1064	2.77
sexe * activité pour l'enqueté(e)	femme inactive	77.46	33.80	32.00	588	2.76
Sexe de l'enqueté(e)	feminin	76.16	52.32	50.37	926	2.66
H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	non	75.23	70.35	68.57	1261	2.65
nombre de voyages en train	2 voyages	85.14	5.65	4.86	89	2.63
Région où habite l'enqueté(e)	centre-est	80.45	12.98	11.83	217	2.57
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	75.05	72.50	70.84	1303	2.50
nombre d'enfants de l'enqueté(e)	cinq et plus	83.16	6.82	6.01	110	2.50
l'action de la télévision et des journaux	oui	74.93	75.19	73.58	1353	2.49
nombre de kilometres parcourus	non concerné	77.60	28.03	26.48	487	2.45
déplacements personnels, l'important c'est le tourisme	oui	76.83	35.02	33.42	614	2.37

II.1.2 Les caractéristiques de l'insatisfaction vis-à-vis des routes nationales

A nouveau, le cumul des insatisfactions

La lecture des principales modalités caractérisant les "insatisfaits des routes nationales confirme à nouveau l'existence de cumul d'insatisfaction (tableau II.13): insatisfaction à propos des "autres routes " (81% des personnes insatisfaites des routes nationales le sont également des "autres routes", alors que la proportion est de 47% dans l'ensemble de la population qui roule en dehors des agglomérations) et des autoroutes (27%-12%).

Parmi les principales critiques formulées à l'encontre des routes nationales, signalons qu'apparaît en tête "le problème d'entretien" (17%-9%, dès le début de la réponse (1)), puis celui de "la signalisation" (9%-4%, dans la suite de la réponse), "l'état de la chaussée en général" (15%-10%, dès le début de la réponse), ...

Un certain mécontentement est aussi exprimé à propos de services autoroutiers (18%-12%), dont les aires de repos (13%-7%), les toilettes (31%-23%), la vente de produits divers (30%-22%), le dépannage (29%-22%)...

Des opinions plutôt négatives sur la sécurité routière

Comme à propos de l'insatisfaction des autoroutes (c'est normal, compte tenu des corrélations entre insatisfactions), "pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route, le plus gros effort" incombe à l'Etat et à la collectivité.

Les attitudes ne sont pas non plus très favorables aux mesures couramment admises pour améliorer la sécurité sur les routes:

- . "les limitations de vitesse ne sont pas indispensables..." (27%-19%),
- . "dépasser les limitations de vitesse", c'est un choix personnel ("c'est sa vie, il fait comme il veut" 13%-9%),
- . "ne pas mettre sa ceinture de sécurité" c'est un choix personnel (69%-63%),
- . enfin, ces insatisfaits sont relativement plus défavorables à "un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse" (34%-29%).

 (1) - Il s'agit d'une "question ouverte" (texte de la réponse de chacun des enquêtés dont l'analyse lexicale est présentée au paragraphe II.2) postcodée en première et deuxième réponses pour les cas où la réponse contenait au moins deux idées différentes.

Tableau II.13
Caractéristiques des personnes "insatisfaites" des routes nationales
 (par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	POURCENTAGES			POIDS	V.TEST
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
INSATISFAIT DES ROUTES NATIONALES ("peu" et "pas du tout" - M4)				26.40	485
satisfaction des routes nationales	insatisfait	100.00	100.00	26.40	485
satisfaction des autres routes	insatisfait	45.72	81.40	46.99	864
satisfaction des autoroutes	insatisfait	61.50	26.80	11.50	211
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb d'entretien	52.95	17.36	8.66	159
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb signalisation	56.88	8.78	4.07	74
satisfaction des aires de repos	insatisfait	47.58	13.14	7.29	134
action du gouvernement	non	33.19	46.80	37.21	684
M18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	36.89	27.02	19.33	355
satisfaction des toilettes	insatisfait	35.57	31.00	23.00	423
satisfaction de la vente des produits divers	insatisfait	35.31	29.78	22.26	409
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb état chaussée gl	41.16	14.91	9.56	175
satisfaction des services sur autoroute	insatisfait	39.35	18.08	12.13	223
satisfaction de la restauration	insatisfait	33.55	36.78	28.93	532
l'action des maires et élus locaux	non	30.48	61.98	53.68	987
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb état chaussée gl	47.65	8.06	4.47	82
satisfaction du dépannage	insatisfait	34.61	29.43	22.44	412
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme actif	32.37	38.77	31.62	581
nombre de kilometres parcourus	19000 km et plus	35.38	23.32	17.40	320
M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	Etat, collectivité	39.77	13.73	9.11	167
satisfaction de la distribution des carburants	insatisfait	31.67	40.49	33.74	620
M20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	un choix personnel	38.68	13.37	9.13	167
satisfaction du téléphone	insatisfait	36.83	14.83	10.63	195
age de l'enqueté(e)	25 à 39 ans	31.38	40.30	33.90	623
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	oui	30.27	49.86	43.48	799
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb signalisation	36.90	12.80	9.16	168
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	30.20	47.67	41.67	766
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb d'entretien	57.97	3.08	1.40	25
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	28.19	78.89	73.87	1359
M20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	28.72	68.91	63.34	1165
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	29.40	55.27	49.62	913
M13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	trop cher en général	32.23	25.39	20.80	382
inquiétude de l'éventualité d'un accident de travail	inquiet	29.96	47.56	41.91	771
a dit: pas de transport en commun	oui	35.81	11.56	8.52	156
age de l'enqueté(e)	40 à 49 ans	33.86	16.84	13.13	241
M19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	30.75	33.68	28.91	531
M6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs?	oui	29.12	52.92	47.97	882
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	31.39	26.17	22.00	404
M1a: problèmes de déplacements dans la localité?	oui	30.21	35.87	31.34	576
inquiétude de l'éventualité du chômage	inquiet	28.69	60.73	55.86	1027
M11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	31.57	23.99	20.06	369

Une forte mobilité automobile

Comme les mécontents des autoroutes, ceux des routes nationales sont caractérisés par un très fort concernement automobile:

- . au moins 19 000 Kms parcourus dans l'année au volant d'une voiture (23%-17%),
- . au moins 8 voyages en voiture à plus de 100 Kms du domicile, dans l'année (26%-22%),
- . plus de déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail) en voiture (24%-20%).

Qui sont les insatisfaits des routes nationales ?

Ce sont à nouveau plutôt des **hommes actifs** (39%-32%), des **personnes jeunes** (entre 25 et 39 ans: 40%-34%), ou un peu plus âgées (entre 40 et 49 ans: 17%-13%), de **jeunes provinciaux** (48%-42%), et plus généralement des hommes (55%-50%).

II.2 Routes nationales: les principales critiques

Si 73% des personnes qui "ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations, comme conducteur ou passager" s'estiment satisfaites ("très" 15% et "assez" 58%) des routes nationales, 22% n'ont formulé "aucune critique" (1). Les routes nationales prêtent donc un peu plus facilement à la critique que les autoroutes. Parallèlement, les appréciations positives sont plus rares.

Comme à propos des autoroutes, l'analyse des réponses mêmes des interviewés met en évidence les principales critiques formulées et les différences d'expression par catégories sociales.

Mais avant d'aborder cette analyse, prenons une vue plus synthétique des critiques.

 (1) - En outre, sur les 1839 personnes qui devaient être interrogées sur le sujet, 4 % ont répondu "ne sait pas" et moins de 2% n'ont pas répondu.

II.2.1 Des critiques très "techniques"

Lors de l'insertion de cette interrogation dans le questionnaire, on se demandait de quel ordre pouvaient être les critiques émises à propos des routes nationales: la densité du réseau national, la sécurité, l'offre de services le long de ces voies, le tracé, la signalisation, l'entretien...

Par rapport aux autoroutes pour lesquelles les critiques sont très générales, de l'ordre de la politique des prix, les appréciations sur les routes nationales sont très "techniques". Les résultats (1) sont, en fait, les suivants:

- Infragéométrie	38%
- Etat de la chaussée	36%
- Equipement de la route	28%
- Sécurité	17%
- Temps de parcours	15%

- * Les problèmes d'**infragéométrie** (largeur, tracé, ...) constituent donc la préoccupation majeure: 38% des 1330 personnes qui ont répondu à cette question ont évoqué, sous une forme ou sous une autre, à un moment de leur réponse la largeur, ou le modernisme, ou le profil ou encore la traversée des agglomérations...(I. du tableau II.14).
- * **L'état de la chaussée** est un sujet presque aussi souvent abordé, le plus souvent en relation avec les problèmes d'entretien (36% des personnes qui ont donné leur avis).
- * **L'équipement de la route** fait l'objet de remarques par 28% des personnes qui dénoncent des problèmes dans la signalisation, le marquage au sol, ou bien l'éclairage,... (III. du tableau II.14).

 (1) - Avant de présenter l'aspect qualitatif dans l'analyse lexicale, on tente de donner une vue synthétique quantitative ; le texte des réponses a fait l'objet d'un postcodage en deux réponses (première réponse, puis deuxième réponse) lorsqu'au moins deux idées différentes se trouvaient émises. Dans le tableau II.14, les première et deuxième réponses ont été additionnées pour dire, par exemple, que 299 personnes avaient évoqué au moins une fois au cours de leur réponse "la largeur des routes" à l'aide d'expressions variées, telles que "routes pas assez larges", "trop étroites", ... Ce tableau est "approximatif", puisqu'une même personne peut avoir parlé de "largeur", puis de "traversées d'agglomération".

* Le souci de **sécurité** apparaît nettement plus en retrait: 17% des enquêtés en font part, en se référant au danger en général (1), mais aussi à des points particulièrement dangereux (IV. du tableau II.14).

* L'évocation du **temps de parcours** concerne enfin 15% des interviewés, qui mentionnent les problèmes de vitesse, les encombrements, les travaux,... (V. du tableau II.14).

II.2.2 L'analyse lexicale

L'analyse lexicale abandonne l'aspect quantitatif pour mettre l'accent sur les mots mêmes ("formes lexicales") utilisés.

Une même notion peut s'exprimer par des "formes lexicales" multiples: par exemple, l'absence de critiques peut se retrouver dans les réponses suivantes: "aucune", "aucune critique", "pas de critiques", "je ne sais pas", "NSP", "je ne vois pas"... Mais, chaque catégorie sociale peut être caractérisée par un vocabulaire qui lui est propre, les mêmes réflexions pouvant être formulées de bien des façons; par exemple, les jeunes de moins de 25 ans critiquent l' "état" des routes (c'est un constat sur une situation qui existe), alors que leurs aînés (qui ont une expérience vécue du temps et de ses implications) parlent de l'"entretien", parce que les routes doivent être entretenues pour être en bon "état".

Des mots voisins peuvent relever d'acceptions très différentes: par exemple, la forme lexicale "vois" est plutôt utilisée dans des formules telles que "je ne vois pas" à propos des critiques, alors que "voit" se retrouve plutôt dans des expressions telles que : "on ne voit pas les panneaux de signalisation".

 (1) - Précisons cependant que la notion de danger a été souvent évoquée à propos du manque de largeur des routes, dans des réponses du type : "dangereuses par manque de 3 voies", "dangereuses lors des dépassements",...

Les formes lexicales les plus fréquentes

La liste des 75 formes lexicales (d'au moins 3 lettres) les plus fréquemment employées illustre la variété des thèmes abordés à propos des RN. Comme toujours, les mots les plus utilisés sont les "passe-partout" difficiles à interpréter seuls; par exemple "assez" a une signification opposée à celle de l'association "pas" "assez".

Certaines formes sont plus évocatrices, mais leur diversité ne facilite pas un compte rendu synthétique, comme à propos des autoroutes. Citons, parmi les thèmes qui sont les plus fréquemment abordés:

- * **l'état de la chaussée et son entretien** avec "état" (forme lexicale mentionnée 137 fois), "entretenu" (133 fois), "entretien" (75 fois), "trous" (46 fois), "revêtement" (34 fois),
- * **l'équipement des routes**: "signalisation" (174 fois), "panneaux" (31 fois), "éclairage" (29 fois),
- * **les problèmes de sécurité**: "dangereuses" (111 fois), "sécurité" (84 fois), "dangereux" (61 fois),
- * **l'infragéométrie** sur des aspects divers:
 - "voies" (169 fois), "larges" (70 fois), "étroites" (58 fois), "doubler" (37 fois: "pas assez larges pour doubler"),
 - "virages" (33 fois, "beaucoup de virages pas très droits", ... "on n'indique pas le degré des virages, on indique -seulement- virage dangereux..."),
 - "villages" (26 fois), "villes" (25 fois: "la traversée des villages et des villes"),
 - "visibilité" (24 fois),
- * **les divers aspects de la vitesse**: "vitesse" (46 fois), "vite" (26 fois), "limitation" (23 fois),
- * **certaines difficultés**: "travaux" (48 fois), "points" (42 fois, dans "points noirs", "ronds-points", "points dangereux",...), "camions" (27 fois), "encombrées" (27 fois), "endroits" (22 fois, "endroits dangereux", "...dans de rares endroits..."),
- * **les critiques avec des adjectifs** employés dans diverses associations:
 - "mauvais" (142 fois): "mauvais état", "mauvais entretien", "mauvais revêtement", "mauvais éclairage",
 - "manque" (120 fois): "manque de signalisation horizontale et verticale", "manque d'entretien", "manque d'aires de repos", "manque d'indications",
 - "mauvaise" (54 fois): "mauvaise signalisation", "mauvaise visibilité la nuit",

Tableau II.15
Les opinions sur les routes nationales
Formes lexicales (d'au moins 3 lettres) les plus fréquentes
(Question H12)

FREQUENCES	LIBELLES
631	PAS
431	LES
429	SONT
311	DES
306	ELLES
277	TROP
208	ROUTES
207	ASSEZ
200	MAL
187	EST
180	AUCUNE
174	SIGNALISATION
169	VOIES
142	MAUVAIS
137	ETAT
133	ENTRETENUES
120	MANQUE
111	DANGEREUSES
109	BIEN
93	RIEN
85	SOUVENT
85	TRES
84	SECURITE
79	POUR
77	TOUJOURS
75	ENTRETIEN
70	QUI
70	LARGES
61	DANGEREUX
58	ETROITES
56	PLUS
54	MAUVAISE
53	SUR
51	DANS
48	TRAVAUX
47	QUE
46	VITESSE
46	CERTAINES
46	NSP
46	TROUS
44	PAR
43	ETRE
42	POINTS
41	CRITIQUES
41	PEU
39	BEAUCOUP
37	DOUBLER
36	PARFOIS
34	REVETEMENT
33	VIRAGES
33	CIRCULATION
32	BON
32	FAUDRAIT
32	CRITIQUE
31	PANNEAUX
30	PEUT
29	ECLAIRAGE
29	NON
28	CERTAINS
27	CAMIONS
27	ENCOMBRES
27	NOIRS
26	VILLAGES
26	TOUT
26	VITE
25	BAS
25	VILLES
25	MOINS
24	VISIBILITE
23	ROUTE
23	LIMITATION
23	ILS
23	NATIONALES
23	SURTOUT
22	ENDROITS
22	QUAND
22	AUX

Des appréciations positives

Outre la non réponse et l'absence de critiques ("je n'en vois pas à formuler"), des réponses plus encourageantes apparaissent; de la simple satisfaction à l'expression de compliments, voici un échantillon des louanges:

- "rien, c'est bien tranquille",
- "elles sont assez bien entretenues à mon avis",
- "elles sont bien, il n'y a pas trop à se plaindre", "elles sont bien, c'est pas mal",
- "elles sont très bien", "maintenant on a un très bon réseau routier",
- "petitesse, tortueuses pour certaines, magnifiques pour d'autres",
- "les routes sont bonnes, les chauffeurs qui vont trop vite",
- "je trouve qu'elles sont bonnes maintenant", "aucune, elles se sont bien améliorées", "continuer l'amélioration des routes; meilleure signalisation".

Voyons l'effet de quelques critères pertinents sur les appréciations qui sont formulées.

L'influence du sexe

Les hommes sont surtout sensibles aux "points noirs", à l'entretien des routes (qui apparaît à la fois dans "entretien" proprement dit, mais aussi dans "mauvais entretien" et "mauvais état"), à la "signalisation" (tableau II.16). Voici quelques exemples de réponses:

- "mauvais entretien"
- "je dirai l'état des routes, l'entretien, il y a des trous; la signalisation est souvent mal placée"
- "entretien irrégulier et mauvais; nids de poules; mauvais accotements"
- "les routes en mauvais état; manque de signalisation"
- "points noirs = accidents; défauts et malfaçons de signalisation"
- "trop mauvaises signalisations des routes; les points noirs sont dus à l'entretien des routes"
- "manque d'entretien; suppression des points noirs"
- "trop mal entretenues; les points noirs tardent à être éliminés"
- "signalisation et entretien défectueux".

Notons des formes plus complexes, comme :

- "mauvaise signalisation des points noirs"

La "vitesse" est aussi une forme caractéristique des appréciations formulées par les hommes, avec des expressions telles que:

- "diminution des réglementations de vitesse".

Les femmes ont une attitude plus négative en utilisant fréquemment la négation "pas", aussi bien pour dire "je ne sais pas", ou "je ne conduis pas, je ne me rends pas tellement compte" que pour porter un jugement:

- "pas assez signalisées (!)",
- "pas assez de cabines téléphoniques", "pas assez de téléphone",
- "pas assez goudronnées", "elles ne sont pas assez bien entretenues",
- "routes pas assez larges et pas très bien entretenues".

Certaines réponses sont plus positives, comme celle-ci:

- "elles sont bien, il n'y a pas trop à se plaindre".

Tableau II.16
Les opinions sur les routes nationales
Sélection des formes lexicales selon le sexe

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * CLASSEMENT *	* FREQUENCE * GLOBALE *	* FREQUENCE * INTERNE *	* POURCENTAGE * GLOBAL *	* POURCENTAGE * INTERNE *

TEXTE NUMERO	1	masculin				

1	NOIRS	* 2.930 *	27.	* 20.	* 0.33	* 0.54 *
2	ENTRETIEN	* 2.907 *	75.	* 47.	* 0.93	* 1.27 *
3	POINTS	* 2.692 *	42.	* 28.	* 0.52	* 0.75 *
4	VITESSE	* 2.621 *	46.	* 30.	* 0.57	* 0.81 *
5	MAUVAIS	* 2.320 *	142.	* 79.	* 1.76	* 2.13 *
6	SIGNALISATION	* 2.297 *	174.	* 95.	* 2.16	* 2.56 *
TEXTE NUMERO	2	feminin				

1	PAS	* 3.107 *	631.	* 378.	* 7.82	* 8.68 *
2	MOMENT	* 2.612 *	8.	* 8.	* 0.10	* 0.18 *
3	CHAUSSÉE	* 2.482 *	21.	* 17.	* 0.26	* 0.39 *
4	BELLES	* 2.286 *	10.	* 9.	* 0.12	* 0.21 *
5	CAMIONS	* 2.098 *	27.	* 20.	* 0.33	* 0.46 *

L'influence de l'âge

Si les plus jeunes sont sensibles à l'"état" des "routes", aux défauts qu'elles peuvent avoir par "endroits" ou "parfois" et plus généralement à la "sécurité", leurs aînés le sont plutôt aux "points" "noirs", tout en ayant pris conscience d'une amélioration qui transparait dans l'utilisation de termes tels que "encore" ("il y a encore à faire", - c'est reconnaître qu'il a déjà été oeuvré -) ou "bonnes" ("je trouve qu'elles sont bonnes maintenant").

Les jeunes sont sensibles à la situation présente. Les moins de 25 ans, par exemple, jugent de l'"état" pour le trouver mauvais (1), la réponse "mauvais état" est assez fréquente, avec quelquefois des précisions telles que "le mauvais état du bitume" ou bien "le mauvais état de la chaussée",... **La notion du déroulement du temps est perceptible pour leurs aînés** qui ne parlent plus d'"état", mais d'entretien (avec des expressions telles que "mal entretenues", "manque d'entretien" ou "mauvais entretien").

Les moins de 25 ans critiquent les "indications": "manque d'indications", "mauvaises indications d'embranchement", "la signalisation est souvent mal placée"... La "sécurité" est une préoccupation qui est manifestée soit en employant cette forme lexicale ("la sécurité: passage à niveau", "pas assez de sécurité sur les abords,..."), soit en se référant au "danger" ("danger des trois voies", "mauvais éclairage dans les endroits dangereux", "routes trop dangereuses"...).

Les 25 à 39 ans évoquent plus souvent la "route" que les "routes" (ce qui est le cas de leurs cadets pour parler de "l'état des routes") pour formuler des critiques plus techniques:

- "... panneau indicateur du code de la route mal placé ..."
- "... il n'y a pas de téléphone sur les bords de route"
- "route à 3 voies dangereuse, ..."; la même critique se relève aussi dans des formulations différentes: "les 3 voies, ce sont des routes très dangereuses".

Certaines configurations au "sol" ou du bord des routes ("bas"-côté) retiennent plus particulièrement leur attention:

- "l'absence de marquage au sol", "le marquage au sol et la lumière",
- "... bas-côté mal délimités", "les bas-côtés sont mauvais".

 (1) - La forme lexicale "mauvais" n'a pas été retenue comme caractéristique car on la retrouve dans d'autres associations telles que "mauvais entretien".

Tableau II.17
Les opinions sur les routes nationales
Sélection des formes lexicales selon l'âge

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * CLASSEMENT *	* FREQUENCE * GLOBALE *	* FREQUENCE * INTERNE *	* POURCENTAGE * GLOBAL *	* POURCENTAGE * INTERNE *
TEXTE NUMERO 1		moins de 25 ans				
1	ETAT	* 3.906 *	137.	* 35.	* 1.70	* 3.09
2	INDICATIONS	* 3.105 *	14.	* 6.	* 0.17	* 0.53
3	AUTOROUTES	* 2.626 *	9.	* 4.	* 0.11	* 0.35
4	ROUTES	* 2.583 *	208.	* 42.	* 2.58	* 3.71
5	ENDROITS	* 2.402 *	22.	* 7.	* 0.27	* 0.62
6	NIVEAU	* 2.363 *	10.	* 4.	* 0.12	* 0.35
7	SECURITE	* 2.272 *	84.	* 19.	* 1.04	* 1.68
TEXTE NUMERO 2		25 à 39 ans				
1	ROUTE	* 2.415 *	23.	* 14.	* 0.29	* 0.47
2	ILS	* 2.415 *	23.	* 14.	* 0.29	* 0.47
3	SOL	* 2.157 *	18.	* 11.	* 0.22	* 0.37
4	PARFOIS	* 2.014 *	36.	* 19.	* 0.45	* 0.64
5	BAS	* 2.012 *	25.	* 14.	* 0.31	* 0.47
TEXTE NUMERO 3		40 à 49 ans				
1	BLANCHES	* 3.020 *	21.	* 8.	* 0.26	* 0.67
2	CERTAINES	* 2.590 *	46.	* 13.	* 0.57	* 1.09
3	LEUR	* 2.513 *	9.	* 4.	* 0.11	* 0.34
4	ENTRETENUES	* 2.311 *	133.	* 29.	* 1.65	* 2.44
5	QUAND	* 2.260 *	22.	* 7.	* 0.27	* 0.59
6	NOIRS	* 2.183 *	27.	* 8.	* 0.33	* 0.67
TEXTE NUMERO 4		50 à 59 ans				
1	ENCORE	* 4.566 *	14.	* 8.	* 0.17	* 0.69
2	NOIRS	* 3.363 *	27.	* 10.	* 0.33	* 0.86
3	POINTS	* 2.630 *	42.	* 12.	* 0.52	* 1.04
4	ENTRETIEN	* 2.388 *	75.	* 18.	* 0.93	* 1.55
5	LARGES	* 2.375 *	70.	* 17.	* 0.87	* 1.47
6	ENCOMBRES	* 2.264 *	27.	* 8.	* 0.33	* 0.69
7	ETROITES	* 2.128 *	58.	* 14.	* 0.72	* 1.21
8	FONT	* 2.081 *	11.	* 4.	* 0.14	* 0.35
9	FOIS	* 2.081 *	11.	* 4.	* 0.14	* 0.35
TEXTE NUMERO 5		60 ans et plus				
1	BONNES	* 4.100 *	19.	* 11.	* 0.24	* 0.68
2	VITE	* 3.793 *	26.	* 13.	* 0.32	* 0.80
3	AVEC	* 3.136 *	21.	* 10.	* 0.26	* 0.61
4	LES	* 2.467 *	431.	* 107.	* 5.34	* 6.57
5	ENDROITS	* 2.425 *	22.	* 9.	* 0.27	* 0.55
6	BELLES	* 2.350 *	10.	* 5.	* 0.12	* 0.31
7	TOUT	* 2.325 *	26.	* 10.	* 0.32	* 0.61
8	SURTOUT	* 2.267 *	23.	* 9.	* 0.29	* 0.55
9	FAUT	* 2.115 *	14.	* 6.	* 0.17	* 0.37
10	INSUFFISANTE	* 2.102 *	8.	* 4.	* 0.10	* 0.25
11	POURRAIENT	* 2.102 *	8.	* 4.	* 0.10	* 0.25

Les plus jeunes parlent d'"endroits" dangereux, tandis que les 25-39 ans se réfèrent davantage à une certaine généralité relativisée par la forme "parfois": "parfois, elles ne sont pas entretenues", "la signalisation est parfois absente",...

Les 40 à 49 ans sont soucieux de l'entretien des routes, "mal entretenus", ou "pas très bien entretenus"; l'intérêt accordé au marquage au sol se manifeste dans la forme lexicale : "blanches" ("les bandes blanches auraient besoin d'être refaites").

La relativisation des jugements portés se fait dans cette catégorie à l'aide de la forme "certaines":

- "certaines ne sont pas entretenues et mal signalées"
- "... certaines sont en plus bombées, certaines routes sont très anciennes..."

Dans cette tranche d'âge, on voit poindre le problème des "points" "noirs" qui préoccupe plus leurs aînés ("dangereuses - points noirs").

Les 50 à 59 ans sont, en effet, ceux dont les opinions formulées se réfèrent le plus aux "points noirs":

* souvent en relation avec les problèmes d'entretien: "les points-noirs sont dûs à l'entretien des routes", "manque d'entretien (suppression des points-noirs)", "elles ne bénéficient pas d'un entretien suffisant: points-noirs";

* mais aussi en liaison avec la sécurité: "sécurité: tous les points-noirs ne sont pas traités".

Si les personnes de cet âge sont bien conscientes des améliorations déjà réalisées (la forme lexicale "encore" en atteste dans, par exemple, "il y a encore beaucoup à faire", "elles ne sont pas au point, pas fini, trop de portions pas encore terminées, trop de resserrements", "elles traversent encore trop d'agglomérations"), elles réagissent néanmoins sur les problèmes d'encombrements et de largeur:

- "elles sont trop étroites, trop encombrées", "trop encombrées"
- "trop étroites", "elles ne sont pas assez larges".

A partir de 60 ans, on relève des adjectifs positifs ("bonnes", "belles") même s'ils sont parfois accompagnés d'une négation ou d'une comparaison :

- " je trouve qu'elle sont bonnes maintenant", "y en a des bonnes et des pas bonnes", "il y en a qui sont bonnes et d'autres laissent à désirer".

Se référer à la vitesse est caractéristique des personnes les plus âgées, aussi bien pour critiquer les excès de vitesse que pour observer l'inadaptation du réseau aux voitures actuelles:

- "les routes sont bonnes; les chauffeurs qui vont trop vite", "il y en a qui roulent trop vite, qui font des queues de poisson", "les voitures vont trop vite",
- "on a maintenant des voitures qui roulent vite, on ne peut pas rouler vite sur la nationale"; la même idée est présentée autrement dans la réponse suivante: les routes "n'ont pas suivi l'évolution des moyens de transports, elles ne répondent pas aux normes de sécurité qu'on est en droit d'attendre avec les voitures actuelles".

L'influence du niveau d'études

Ce critère intervient à la fois sur la satisfaction, comme nous l'avons vu, mais aussi sur le type de reproches faits et sur leur formulation.

Chez les moins diplômés, certaines réponses relèvent de l'absence de critiques ("rien à dire", je n'ai rien à dire", je ne circule pas assez, je ne peux pas vous répondre", "je ne conduis pas, je ne me rends pas tellement compte"), tandis que d'autres sont valorisantes: "elles sont bien, il n'y a pas trop à se plaindre", elles sont assez bien entretenues à mon avis", "elles sont bien, c'est pas mal".

Cependant, certaines critiques subsistent:

- "les élargir, supprimer les virages",
- "routes pas assez larges et pas très bien entretenues",...

Les titulaires des brevets sont sensibles au "temps", ("... on ne peut jamais être sûr du temps qu'on va mettre pour arriver"), à la "nuit" ("pas assez éclairé la nuit,...", "une mauvaise visibilité la nuit"...), à la sécurité en se référant au danger ("... passage très dangereux") et à la signalisation avec le mot "panneaux" dans des réponses variées:

- "panneaux indicateurs mal placés",
- "il y a trop de panneaux en même temps, ils sont souvent mal placés",
- "carence ou trop peu de panneaux indicateurs répétés ou précis".

Les bacheliers et les diplômés de l'enseignement supérieur évoquent une gamme plus étendue de critiques avec des associations privilégiées :

- "voies" et "dangereuses": "les routes à 3 voies sont dangereuses", "les 3 voies me gênent, elles sont dangereuses ...", "dangereuses lorsqu'elles sont à 3 voies", "les routes à 2 ou 3 voies sont très dangereuses",...
- les "poids" "lourds":
- les "points" "noirs": "dangereuses: les points-noirs", "points-noirs = accidents,...",

D'autres problèmes sont déclarés:

- la "signalisation" (et non pas le terme de "panneaux"): "mauvaise signalisation", "malfaçon de signalisation", "l'entretien et la signalisation", "signalisation et revêtement",...
- les problèmes de "dépassement": "insuffisance des zones de dépassement (3 voies)", "elles sont à 3 voies, donc chacun peut déboîter..."
- et de "traversée": "... et elles traversent des villages, des carrefours".

Tableau II.18
Les opinions sur les routes nationales
Sélection des formes lexicales selon le niveau d'études

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		* CRITERE DE * CLASSEMENT *	FREQUENCE * GLOBALE *	FREQUENCE * INTERNE *	POURCENTAGE * GLOBAL *	POURCENTAGE * INTERNE *

TEXTE NUMERO	1	<u>aucun - cep</u>				

1	BIEP'	* 2.696 *	109.	* 69.	* 1.35	* 1.69
2	FONT	* 2.684 *	11.	* 10.	* 0.14	* 0.25
3	VIRAGES	* 2.562 *	33.	* 24.	* 0.41	* 0.59
4	DIRE	* 2.464 *	13.	* 11.	* 0.16	* 0.27
5	VOITURES	* 2.278 *	12.	* 10.	* 0.15	* 0.25
6	ASSEZ	* 2.184 *	207.	* 120.	* 2.57	* 2.95
7	AUCUNE	* 2.132 *	180.	* 105.	* 2.23	* 2.58
8	PAS	* 2.114 *	631.	* 344.	* 7.82	* 8.45
9	FAUT	* 2.104 *	14.	* 11.	* 0.17	* 0.27
10	SAIS	* 2.095 *	8.	* 7.	* 0.10	* 0.17
11	BONNES	* 2.025 *	19.	* 14.	* 0.24	* 0.34
TEXTE NUMERO	2	<u>bepc-beps-be</u>				

1	TEMPS	* 3.187 *	11.	* 7.	* 0.14	* 0.38
2	NUIT	* 2.507 *	19.	* 9.	* 0.24	* 0.48
3	DANGEREUX	* 2.403 *	61.	* 22.	* 0.76	* 1.18
4	AUTOROUTE	* 2.385 *	14.	* 7.	* 0.17	* 0.38
5	ETRE	* 2.194 *	43.	* 16.	* 0.53	* 0.86
6	UNE	* 2.146 *	18.	* 8.	* 0.22	* 0.43
7	PANNEAUX	* 2.060 *	31.	* 12.	* 0.38	* 0.64
8	PEU	* 2.047 *	41.	* 15.	* 0.51	* 0.80
TEXTE NUMERO	3	<u>bac. étud. sup.</u>				

1	VOIES	* 4.834 *	169.	* 72.	* 2.10	* 3.38
2	DANGEREUSES	* 4.058 *	111.	* 48.	* 1.38	* 2.26
3	SIGNALISATION	* 3.493 *	174.	* 64.	* 2.16	* 3.10
4	QUE	* 3.186 *	47.	* 22.	* 0.58	* 1.03
5	AUTOROUTES	* 2.743 *	9.	* 6.	* 0.11	* 0.28
6	POIDS	* 2.713 *	16.	* 9.	* 0.20	* 0.42
7	LOURDS	* 2.713 *	16.	* 9.	* 0.20	* 0.42
8	NOIRS	* 2.570 *	27.	* 13.	* 0.33	* 0.61
9	POINTS	* 2.428 *	42.	* 18.	* 0.52	* 0.85
10	TRAVERSEE	* 2.370 *	15.	* 8.	* 0.19	* 0.38
11	DEPASSEMENT	* 2.319 *	8.	* 5.	* 0.10	* 0.23
12	PEUT	* 2.110 *	30.	* 13.	* 0.37	* 0.61

L'influence du concernement automobile

Avec l'évaluation du **kilométrage annuel conduit**, on observe les opinions des utilisateurs conducteurs sur le réseau routier.

Les personnes qui ne conduisent pas reconnaissent le plus souvent leur ignorance sur le sujet avec des mots tels que: "aucune", "pas", "NSP", "sais", "vois" (pour lesquels nous avons déjà relevé de nombreux exemples).

D'autres expriment quelques critiques, en évoquant les "bosses", l'agrément des routes ("belles"), ou la vitesse ("vite"), ou encore en termes très généraux:

- "elles ne sont pas assez larges et pas assez entretenues",
- "routes pas assez larges",...

A l'opposé, les plus "**gros rouleurs**" (au moins 19 000 Kms annuels), expriment de vraies critiques et le font plus sévèrement; au lieu de "pas", "assez", on relève des termes plus forts tels que "mauvais", "mauvaise", "manque". Ces jugements portent plus souvent sur des points précis ("signalisation", "revêtement", "entretien", "éclairage"), des localisations dans l'espace ("points") ou dans le temps ("quand", "nuit"). Donnons quelques phrases typiques:

- "mauvais état de la route", "mauvaise signalisation, mauvais entretien", "signalisation et entretien défectueux", "mauvais revêtement, signalisation de nuit défectueuse", "mauvais revêtement, manque de signalisation horizontale et verticale",...

Peu de formes lexicales caractérisent les conducteurs roulant moins (au dessous de 19 000 Kms dans l'année), alors que les conducteurs qui ne fournissent pas d'évaluation du kilométrage conduit en ont plus (doit-on estimer que ces derniers sont davantage des "bons rouleurs" que des "petits rouleurs"?).

Les "**petits rouleurs**" (moins de 3 000 Kms dans l'année) ne sont pas très critiques; ils n'ont "aucune" critique à formuler et parfois se montrent même très positifs ("aucune, elles se sont bien améliorées"). Plus que critiquer, il semble que la tendance soit davantage à regretter qu'elles ne soient pas "toutes" "bonnes":

- "elles ne sont pas toutes balisées, pas toutes entretenues",
- "elles devraient être toutes à 4 voies".

L'absence d'évaluation du kilométrage (réponse "ne sait pas") s'accompagne de formes lexicales bien caractéristiques, avec des associations bien nettes: "poids", "lourds", "feux", "rouges", mais aussi "circulation", "voit" et "devrait". Illustrons leur utilisation par quelques phrases typiques:

Tableau II.19
Les opinions sur les routes nationales
Sélection des formes lexicales caractéristiques
selon le kilométrage conduit dans l'année

LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		CRITERE DE CLASSEMENT	FREQUENCE GLOBALE	FREQUENCE INTERNE	POURCENTAGE GLOBAL	POURCENTAGE INTERNE

TEXTE NUMERO	1	moins de 3000 km				

1	AUCUNES	2.890	9.	3.	0.11	0.48
2	TOUTES	2.650	10.	3.	0.12	0.48
3	VIRAGES	2.268	33.	6.	0.41	0.97
4	BONNES	2.189	19.	4.	0.24	0.65
TEXTE NUMERO	2	3000 a 9000 km				

1	POUR	2.407	79.	23.	0.98	1.53
2	INSUFFISANTE	2.281	8.	4.	0.10	0.27
3	DEFORMEES	2.281	8.	4.	0.10	0.27
4	LARGES	2.147	70.	20.	0.87	1.33
TEXTE NUMERO	3	9000 a 19000 km				

1	VOIES	2.864	169.	63.	2.10	2.84
2	BAS	2.294	25.	12.	0.31	0.54
3	DANGEREUSES	2.232	111.	41.	1.38	1.85
TEXTE NUMERO	4	19000 km et plus				

1	MAUVAIS	3.353	142.	40.	1.76	2.82
2	SIGNALISATION	2.911	174.	45.	2.16	3.18
3	REVETEMENT	2.724	34.	12.	0.42	0.85
4	ROUTE	2.723	23.	9.	0.29	0.64
5	MAUVAISE	2.698	54.	17.	0.67	1.20
6	POINTS	2.694	42.	14.	0.52	0.99
7	ENTRETIEN	2.693	75.	22.	0.93	1.55
8	ECLAIRAGE	2.400	29.	10.	0.36	0.71
9	QUAND	2.322	22.	8.	0.27	0.56
10	NUIT	2.212	19.	7.	0.24	0.49
11	MANQUE	2.159	120.	30.	1.49	2.12
TEXTE NUMERO	5	ne sait pas				

1	POIDS	3.010	16.	4.	0.20	0.76
2	LOURDS	3.010	16.	4.	0.20	0.76
3	DEVRAIT	2.606	12.	3.	0.15	0.57
4	NSP	2.412	46.	7.	0.57	1.34
5	QUAND	2.231	22.	4.	0.27	0.76
6	ROUGES	2.128	8.	2.	0.10	0.38
7	VOIT	2.128	8.	2.	0.10	0.38
8	FEUX	2.127	15.	3.	0.19	0.57
9	CRITIQUES	2.124	41.	6.	0.51	1.15
10	CIRCULATION	2.026	33.	5.	0.41	0.96
TEXTE NUMERO	6	non concerné				

1	AUCUNE	4.215	180.	63.	2.23	3.53
2	PAS	3.747	631.	177.	7.82	9.93
3	NSP	2.790	46.	18.	0.57	1.01
4	SAIS	2.754	8.	5.	0.10	0.28
5	ROULE	2.754	8.	5.	0.10	0.28
6	VOIS	2.691	16.	8.	0.20	0.45
7	FONT	2.594	11.	6.	0.14	0.34
8	ASSEZ	2.585	207.	61.	2.57	3.42
9	BOSSES	2.286	18.	8.	0.22	0.45
10	BELLES	2.127	10.	5.	0.12	0.28
11	VITE	2.013	26.	10.	0.32	0.56

- "trop de camions, de poids lourds, trop de stop, de feux rouges", "en semaine, beaucoup de camions", "trop de camions le week-end",
- "trop de circulation", "beaucoup de circulation",
- "les poids lourds, ils roulent trop vite; n'ayant que 2 voies c'est parfois difficile de les doubler", "trop dangereuses; pas assez étudiées pour les poids lourds"
- "trop de camions, ils n'empruntent pas assez l'autoroute; on devrait les obliger (ça devrait être obligatoire)"
- "les panneaux de signalisation sont souvent mal placés, on les voit quand on arrive dessus".

Relevons encore une suggestion bien sympathique (formulée sous la forme d'un regret), déjà mise en partie en pratique sur les autoroutes: "l'on ne signale pas les particularités des régions que l'on traverse, particularités culturelles, etc ...".

Le graphique 2 illustre les oppositions qui viennent d'être présentées:

* l'axe 1 correspond à un axe de **concernement**:

- à gauche, les personnes les plus concernées, soit une conduite d'**au moins 19000 Kms par an**, avec la proximité des formes lexicales les plus significatives: "mauvais", "signalisation", "revêtement", "route", "mauvaise",...

- à droite, les personnes qui **ne conduisent pas**, bien qu'elles soient quand même amenées à rouler en voiture en dehors des agglomérations, caractérisées par leur absence de critiques, en raison de leur faible implication sur le sujet: "aucune", "pas", "NSP", "roule", "vois".

* l'axe 2 oppose des **évaluations de kilométrage conduit** dans l'année; en prenant les positions extrêmes:

- en bas, les personnes qui ont la plus faible mobilité en tant que conducteur, soit, **moins de 3 000 Kms**, avec la proximité de leurs termes significatifs (très peu nombreux en comparaison des deux catégories précédentes): "aucune", "toutes", "virages"...

- en haut, les personnes qui **ne fournissent pas d'évaluation**; elles utilisent des formes lexicales dont les associations sont très évocatrices: "poids", "lourds", "devrait"; "NSP",... "rouges", "voit", "feux"...

III. LES AUTRES ROUTES

Autres routes: une satisfaction bien moindre

III.1 Les caractéristiques de la satisfaction

Opinions sur le réseau routier

Les personnes qui se disent satisfaites des "autres routes" ont, elles aussi, tendance à exprimer leur satisfaction à propos des autres types de voies routières:

- . elles sont satisfaites des routes nationales: 91% des personnes satisfaites des "autres routes" se déclarent contentes des routes nationales, alors que cela ne concerne que 73% des personnes roulant en dehors des agglomérations à le faire;
- . elles sont satisfaites des autoroutes: 80% - 76%;
- . elles ne formulent "aucune critique" sur les routes nationales: 32% - 22%; ni "aucune critique" sur les autoroutes : 31% - 28%.

Qui se dit satisfait des "autres routes" ?

Comme pour les routes nationales, il s'agit plus fréquemment de personnes âgées d'au moins 60 ans (26% - 21%) ou retraités (21% - 17%), et de **personnes résidant plutôt en région parisienne:**

- . Paris et son agglomération: 16% - 13%,
- . Région parisienne: 19% - 16%
- . parisiens de plus de 40 ans: 7% - 5%.

Mais on y rencontre aussi, de façon caractéristique, des **provinciaux de plus de 40 ans** (49%-46%).

Les habitants des **villes** sont plus nombreux à exprimer leur satisfaction des voies secondaires, qu'ils connaissent peut-être moins bien (36%-33%).

Notons en outre un faible concernement automobile chez ceux qui se déclarent satisfaits des routes secondaires : ils sont plus souvent passagers en dehors des agglomérations (30% - 26%), et un peu plus souvent que dans l'ensemble non titulaires du permis de conduire (24% - 21%).

Des mesures pour améliorer la sécurité routière

Pour améliorer la sécurité sur les routes, plus nombreux dans ce groupe, que dans l'ensemble de la population, sont ceux qui s'en remettent au Gouvernement (67%-62%), aux maires et élus locaux (49%-45%).

Relevons aussi comme caractéristiques des attitudes sécuritaires ou légalistes de ce groupe :

- . qu'ils sont plus souvent "favorables à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse" (74% contre 71%)
- . qu'ils pensent davantage que "ne pas mettre sa ceinture de sécurité ..." c'est ne pas respecter la loi (29% contre 26%)
- . qu'ils estiment enfin que "les limitations de vitesse sont indispensables pour la sécurité" (82% contre 80%).

Tableau II.20
Les caractéristiques des personnes "satisfaites" des "autres routes"
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
SATISFAIT DES AUTRES ROUTES ("très" et "assez" - H4)				52.08	958	
satisfaction des autres routes	satisfait	100.00	100.00	52.08	958	50.29
satisfaction des routes nationales	satisfait	64.95	91.45	73.33	1349	18.80
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	aucune	76.12	31.84	21.78	400	11.12
age de l'enqueté(e)	60 ans et plus	64.18	26.46	21.48	395	5.34
taille d'agglomération	paris.agglo.paris	66.04	15.90	12.54	230	4.51
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	non	56.82	61.67	56.52	1040	4.50
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	retraités	53.36	20.85	17.14	315	4.29
tendances d'opinions	NSP	64.13	17.76	14.42	265	4.21
action du gouvernement	oui	55.97	66.50	61.87	1138	4.20
Région où habite l'enqueté(e)	région Paris	63.24	19.44	16.01	294	4.14
l'action des maires et élus locaux	oui	57.41	49.19	44.63	821	4.02
H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	oui,passager seulem.	60.01	30.32	26.31	484	3.97
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	non (pas de permis)	61.06	24.42	20.83	383	3.92
H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	aucune	58.84	31.14	27.57	507	3.49
H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	non	54.90	72.29	68.57	1261	3.48
région * age de l'enqueté(e)	agés Paris	70.27	6.64	4.92	90	3.43
satisfaction des autoroutes	satisfait	54.38	79.82	76.45	1406	3.42
Région où habite l'enqueté(e)	centre-est	63.38	14.40	11.83	217	3.41
kilométrage total de la 1ère voiture	nsp	58.96	27.07	23.91	439	3.27
inquiétude de l'éventualité du chômage	non inquiet	56.52	47.46	43.73	804	3.26
région * age de l'enqueté(e)	agés province	56.06	49.28	45.79	842	3.08
Revenu annuel du foyer en 5 classes	NSP - nr	60.68	16.39	14.07	258	2.98
S2: zone où se trouve l'habitation	ville	57.00	35.79	32.70	601	2.93
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	54.29	73.85	70.84	1303	2.85
satisfaction des aires de repos	sans avis	71.66	4.59	3.34	61	2.83
satisfaction des toilettes	sans avis	66.41	6.85	5.37	98	2.82
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	non respect loi	57.49	28.78	26.07	479	2.66
nombre d'enfants de l'enqueté(e)	cinq et plus	64.74	7.47	6.01	110	2.62
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	oui	53.67	82.29	79.86	1469	2.59
région * age de l'enqueté(e)	jeunes Paris	63.31	9.26	7.62	140	2.58
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	56.82	29.98	27.48	505	2.45

III. 2 Les caractéristiques de l'insatisfaction des "autres routes"

Le cumul des insatisfactions à propos du réseau routier

Les personnes insatisfaites des "autres routes" sont plus souvent que les autres insatisfaites des routes nationales (46%-26%) et des autoroutes (16%-12%); parmi les critiques formulées à l'encontre des routes nationales, citons les problèmes d'entretien, de signalisation, d'état de la chaussée en général...

Le mécontentement se manifeste aussi sur des services autoroutiers, et en particulier le téléphone, les toilettes, la distribution de carburants, le dépannage ,... (cf. tableau II.21).

Qui sont les insatisfaits des "autres routes" ?

Comme à propos des routes nationales - qui s'en étonnerait après toutes les corrélations relevées ! - les insatisfaits sont plutôt:

- . des provinciaux de moins de 40 ans : 50% - 42%,
- . des jeunes, entre 25 et 39 ans: 38%-34%,
- . des hommes actifs: 35%-32%.

Mais dans le cas des "autres routes", on observe une population davantage rurale:

- . village, bourg: 36% - 31%
- . agglomérations de moins de 2000 habitants: 32% - 28%.
- . sud-ouest: 14% - 12%

A nouveau l'individualisme et le refus des contraintes

L'individualisme semble à nouveau typique des insatisfaits des routes secondaires même si en matière de sécurité routière, on relève des positions apparemment contradictoires; on nie l'action du Gouvernement (43%-37%), des maires et des élus locaux (59%-54%),... pour améliorer la sécurité routière, tout en rejetant sur l'Etat et la collectivité (11%-9%) "le plus gros effort à faire pour diminuer le nombre des tués et des blessés". On peut penser qu'il s'agit là d'un jugement négatif porté sur l'action des pouvoirs publics. Mais les positions individualistes transparaissent sur le port de la ceinture de sécurité (ne pas mettre sa ceinture de sécurité c'est plus un choix personnel), sur l'hostilité aux limitations de vitesse ou aux contrôles en général.

Tableau II.21
Les caractéristiques des personnes "insatisfaites" des "autres routes"
 (par ordre significatif décroissant)

MOALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
INSATISFAIT DES AUTRES ROUTES ("peu" et "pas du tout" - M4)				46.99	864	
satisfaction des autres routes	insatisfait	100.00	100.00	46.99	864	50.25
satisfaction des routes nationales	insatisfait	81.40	45.72	26.40	485	18.11
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	55.83	49.51	41.67	766	6.42
satisfaction des autoroutes	insatisfait	65.65	16.07	11.50	211	5.64
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb d'entretien	67.98	12.52	8.66	159	5.48
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	oui	53.73	49.71	43.48	799	5.01
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb signalisation	75.43	6.54	4.07	74	5.01
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb état chaussée gl	64.47	13.12	9.56	175	4.84
action du gouvernement	non	53.78	42.58	37.21	684	4.46
l'action des maires et élus locaux	non	51.80	59.17	53.68	987	4.39
S2: zone où se trouve l'habitation	village, bourg	54.46	35.97	31.04	571	4.26
satisfaction du téléphone	insatisfait	60.80	13.75	10.63	195	3.93
satisfaction des toilettes	insatisfait	55.48	27.16	23.00	423	3.86
age de l'enqueté(e)	25 à 39 ans	53.36	38.49	33.90	623	3.83
M20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	50.41	67.95	63.34	1165	3.80
satisfaction de la distribution des carburants	insatisfait	53.26	38.24	33.74	620	3.78
taille d'agglomération	moins de 2000	54.14	32.11	27.87	512	3.75
nombre de voyages en train	aucun	50.63	63.63	59.05	1086	3.74
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb d'entretien	83.82	2.50	1.40	25	3.63
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb état chaussée gl	66.95	6.36	4.47	82	3.63
Région où habite l'enqueté(e)	bassin parisien	55.45	23.32	19.77	363	3.51
nombre de kilometres parcourus	19000 km et plus	56.14	20.79	17.40	320	3.47
satisfaction du dépannage	insatisfait	54.64	26.10	22.44	412	3.46
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	49.43	77.70	73.87	1359	3.41
M11b:lors déplacements profession, l'important (1) pour vous	la sécurité	58.04	14.62	11.84	217	3.41
a dit: transport en commun insuffisant	oui	56.71	16.46	13.64	250	3.28
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme actif	52.74	35.48	31.62	581	3.27
déplacements professionnels, l'important c'est la sécurité	oui	55.91	18.51	15.56	286	3.24
inquiétude de l'éventualité du chômage	inquiet	50.36	59.86	55.86	1027	3.20
M1a: problèmes de déplacements dans la localité?	oui	52.47	34.99	31.34	576	3.11
M12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pas assez larges	67.96	4.46	3.09	56	3.06
M12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb signalisation	58.76	11.45	9.16	168	3.01
satisfaction des aires de repos	insatisfait	60.28	9.35	7.29	134	2.97
déplacements professionnels, l'important c'est la durée	non	58.78	10.70	8.56	157	2.97
Région où habite l'enqueté(e)	sud-ouest	56.25	13.90	11.61	213	2.83
M11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	53.78	22.95	20.06	369	2.81
M18:limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	53.70	22.09	19.33	355	2.81
M19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	52.19	32.11	28.91	531	2.78
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	53.31	24.96	22.00	404	2.78
a dit: pas de transport en commun	oui	57.64	10.45	8.52	156	2.72
satisfaction de la vente des produits divers	insatisfait	52.90	25.06	22.26	409	2.62
M11:lors déplacements professionnels, l'important (2)	le cout du voyage	62.88	4.90	3.66	67	2.50
M6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	54.47	16.13	13.92	256	2.46
M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	Etat, collectivité	56.53	10.96	9.11	167	2.44
tendances d'opinions	modernistes	51.03	36.34	33.47	615	2.43
Région où habite l'enqueté(e)	ouest	54.41	15.45	13.34	245	2.39

Annexe

Liste des variables intervenant dans la recherche exploratoire sur la satisfaction/insatisfaction (question H4) à propos des autoroutes, routes nationales et autres routes (98 questions illustratives - 551 modalités associées).

2 . Région où habite l'enqueté(e)	(8 MODALITES)	
4 . Sexe de l'enqueté(e)	(2 MODALITES)	
76 . D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	(6 MODALITES)	
78 . D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	(8 MODALITES)	
85 . D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	(4 MODALITES)	
176 . H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	(3 MODALITES)	
179 . H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	(5 MODALITES)	
180 . H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	(5 MODALITES)	
192 . H6:en 1 an, autoroute à péage pour départ/retour de vacances	(3 MODALITES)	
193 . H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements de loisirs?	(5 MODALITES)	
194 . H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	(5 MODALITES)	
195 . H7: cout moyen du péage 1 km d'autoroute pour une voiture?	(7 MODALITES)	
196 . H8: évolution du prix du péage depuis 5 ans?	(5 MODALITES)	
197 . H9:accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	(6 MODALITES)	
198 . H10:lors déplacements personnels, l'important (1) pour vous	(9 MODALITES)	
199 . H10:lors déplacements personnels, l'important (2) pour vous	(9 MODALITES)	
200 . H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	(3 MODALITES)	
201 . H11b:lors déplacements profession, l'important (1) pour vous	(9 MODALITES)	
202 . H11:lors déplacements professionnels, l'important (2) pour v	(9 MODALITES)	
203 . H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	(34 MODALITES)	
204 . H12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	(34 MODALITES)	
205 . H13: critiques autoroutes (1ère réponse)?	(37 MODALITES)	
206 . H13: critiques autoroutes (2ème réponse)?	(37 MODALITES)	
211 . H16a: possible de diminuer le nb blessés et tués sur route?	(3 MODALITES)	
212 . H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	(4 MODALITES)	
225 . H18:limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	(3 MODALITES)	
226 . H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	(3 MODALITES)	
227 . H19:favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	(3 MODALITES)	
228 . H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	(3 MODALITES)	
229 . H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	(4 MODALITES)	
230 . H20: conduire en état d'alcoolémie, c'est ... ?	(4 MODALITES)	
231 . H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	(4 MODALITES)	
232 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de train?	(5 MODALITES)	
233 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	(5 MODALITES)	
234 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	(5 MODALITES)	
235 . H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	(5 MODALITES)	
386 . K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ?	(3 MODALITES)	
454 . S2: zone où se trouve l'habitation	(5 MODALITES)	
467 . nombre de voitures	(3 MODALITES)	
469 . sexe * activité pour l'enqueté(e)	(4 MODALITES)	
470 . age de l'enqueté(e)	(4 MODALITES)	
472 . région * age de l'enqueté(e)	(4 MODALITES)	
474 . nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	(6 MODALITES)	
489 . nombre d'enfants de l'enqueté(e)	(6 MODALITES)	
519 . l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	(2 MODALITES)	
534 . statut matrimonial	(5 MODALITES)	
536 . nombre de kilometres parcourus	(6 MODALITES)	
537 . catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	(6 MODALITES)	
539 . age de l'enqueté(e)	(5 MODALITES)	
540 . taille d'agglomeration	(5 MODALITES)	
541 . diplome d'enseignement général	(3 MODALITES)	
547 . inquiétude de l'eventualité d'une maladie grave	(3 MODALITES)	
548 . inquiétude de l'eventualité d'un accident de travail	(3 MODALITES)	
549 . inquiétude de l'eventualité d'une agression dans la rue	(3 MODALITES)	
550 . inquiétude de l'eventualité d'un accident de la route	(3 MODALITES)	
551 . inquiétude de l'eventualité du chômage	(3 MODALITES)	Regroupement des 5 modalités (N5)
552 . inquiétude de l'eventualité d'une guerre	(3 MODALITES)	
553 . inquiétude de l'eventualité d'un accident de cent. nucl.	(3 MODALITES)	
565 . Revenu annuel du foyer en 5 classes	(6 MODALITES)	
567 . indice d'équipement - niveau de vie	(3 MODALITES)	
568 . nombre de voyages en voiture	(9 MODALITES)	
569 . nombre de voyages en train	(7 MODALITES)	Recodage en tranches (H15)
570 . nombre de voyages en avion	(5 MODALITES)	
572 . gamme de la 1ère voiture	(9 MODALITES)	
575 . date d'immatriculation de la 1ère voiture	(6 MODALITES)	
577 . kilométrage total de la 1ère voiture	(7 MODALITES)	
581 . a dit: pas de transport en commun	(2 MODALITES)	Recodage en oui/non à partir
582 . a dit: transport en commun insuffisant	(2 MODALITES)	de la question ouverte H1b

Liste des variables intervenant dans la recherche exploratoire sur la satisfaction/insatisfaction (questions H4)
à propos des autoroutes, routes nationales et autres routes (98 questions illustratives - 551 modalités associées)
(suite et fin)

583 . satisfaction des autoroutes	(4 MODALITES)	Regroupement des 6 modalités (H4 et H5a)
584 . satisfaction des routes nationales	(4 MODALITES)	
585 . satisfaction des autres routes	(4 MODALITES)	
586 . satisfaction des services sur autoroute	(4 MODALITES)	
587 . satisfaction de la distribution des carburants	(4 MODALITES)	
588 . satisfaction de la restauration	(4 MODALITES)	
589 . satisfaction du téléphone	(4 MODALITES)	Regroupement des 5 modalités (H5b)
590 . satisfaction du dépannage	(4 MODALITES)	
591 . satisfaction des toilettes	(4 MODALITES)	
592 . satisfaction des aires de repos	(4 MODALITES)	
593 . satisfaction de la vente des produits divers	(4 MODALITES)	
594 . déplacements personnels, l'important c'est la sécurité	(3 MODALITES)	Recodage en oui/non (H10 et H11b)
595 . déplacements personnels, l'important c'est le tourisme	(3 MODALITES)	
596 . déplacements personnels, l'important c'est le confort	(3 MODALITES)	
597 . déplacements professionnels, l'important c'est la sécurité	(3 MODALITES)	
598 . déplacements professionnels, l'important c'est la durée	(3 MODALITES)	
602 . action du gouvernement	(3 MODALITES)	Regroupement des 5 modalités (H17)
603 . l'action des maires et élus locaux	(3 MODALITES)	
604 . l'action des policiers et gendarmes	(3 MODALITES)	
605 . l'action des tribunaux	(3 MODALITES)	
606 . l'action de la télévision et des journaux	(3 MODALITES)	
607 . l'action des constructeurs auto	(3 MODALITES)	
608 . l'action des garagistes	(3 MODALITES)	
609 . l'action des médecins et services d'urgence	(3 MODALITES)	
610 . l'action des éducateurs et formateurs	(3 MODALITES)	
611 . l'action des associations de victimes	(3 MODALITES)	
612 . l'action de assurances	(3 MODALITES)	
613 . l'action des chefs d'entreprises	(3 MODALITES)	
614 . favorable au controle technique	(4 MODALITES)	
615 . tendances d'opinions	(4 MODALITES)	

TROISIEME PARTIE

La sécurité routière

3ème partie

La sécurité routière

L'enquête "Aspirations" de l'automne 1988 comportait nombre de questions (1) touchant à la sécurité routière: certaines d'entre elles, reprises des années antérieures, actualisaient les évolutions déjà enregistrées, tandis que d'autres enrichissaient le thème d'aspects nouveaux. S'ajoutaient quelques questions complémentaires sur l'inquiétude que suscite le risque d'accident de la route et sur la peur relative des voyages selon qu'ils sont effectués avec tel ou tel moyen de transports (2).

La confirmation d'un très large consensus sur la sécurité

On retrouve au fil des questions un très large consensus de la population sur la possibilité de diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation, sur la responsabilité individuelle dans ces problèmes de sécurité, sur la nécessité de limiter les vitesses, sur le besoin de renforcer les contrôles,

Cependant, ce consensus "sécuritaire" des opinions est démenti, dans les faits, par les statistiques officielles sur les trop nombreux accidents de la route. Ainsi, malgré l'augmentation alarmante du nombre des tués et des blessés au cours de l'été 1988, les Français ne se montraient pas particulièrement inquiets de ce risque à l'automne suivant.

Le conflit liberté individuelle, respect d'autrui et légalité

Interrogés à propos de certains actes répréhensibles (dépasser les limitations de vitesse, conduire en état d'alcoolémie, ne pas mettre la ceinture de sécurité), les enquêtés, amenés à choisir entre la défense de la liberté individuelle, le respect de la vie d'autrui ou le respect de la loi, tiennent compte à la fois de l'acte incriminé et de ses conséquences éventuelles; le respect de la loi ne semble pas la motivation dominante.

 (1) - Les tableaux 1 à 6, en annexe du présent chapitre, présentent ces questions et les résultats recueillis.

(2) - cf. [II. p. 40 et suivantes].

Divers degrés d'action pour améliorer la sécurité routière

Si la responsabilité individuelle en matière de sécurité routière est couramment admise (89%), davantage de diversité règne sur les attentes vis-à-vis de l'intervention des différents "acteurs" possibles ("parmi ceux qui agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière..."). On croit "beaucoup" à l'action des médecins et services d'urgence (38%), des policiers et gendarmes (30%), ... et l'on n'accorde qu'un rôle très faible, dans ce domaine, aux chefs d'entreprises, aux constructeurs automobiles et aux garagistes.

Deux analyses des correspondances multiples permettent de dégager une vue synthétique sur l'ensemble de ces opinions et attitudes, tout en les confrontant aux positions manifestées sur d'autres sujets de l'enquête.

**** A propos des "partenaires" de la sécurité***

Les personnes qui ont tendance à attendre "beaucoup" de tel ou tel interlocuteur s'opposent à celles qui disent n'attendre plutôt "rien", alors que la grande majorité de la population a des réponses plus modérées du type "assez" ou "peu".

Plus intéressant est de constater que ces jugements sont fortement imprégnés des opinions et des attitudes à l'égard de la société: très schématiquement, la satisfaction (vis-à-vis du fonctionnement de la justice, du cadre de vie et des conditions de vie,...) incite à répondre plutôt "beaucoup", tandis que l'insatisfaction (justice, besoin de "changements radicaux" de la société, refus du progrès technologique) accompagne davantage la réponse "rien".

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

Nier l'action des "partenaires", c'est aussi le plus souvent se montrer nihiliste sur les mesures de sécurité routière: "impossibilité de diminuer fortement...", refus des limitations de vitesse et des contrôles.

**** A propos des mesures de sécurité routière***

L'opposition, de loin la plus importante, se fait entre les personnes favorables aux limitations de vitesse, aux contrôles et celles qui y sont défavorables. Le poids des autres opinions est moindre.

La mobilité, et en particulier en voiture, exerce une influence majeure, mais seulement pour les comportements extrêmes: schématiquement, aux "gros rouleurs" correspond le rejet des limitations de vitesse et des contrôles, alors que les personnes qui se déplacent le moins, défendent les limitations de vitesse et les contrôles.

Parallèlement, approuver ces mesures de sécurité, c'est plus souvent redouter divers risques, en particulier les accidents de la route et rechercher davantage la sécurité au cours des déplacements.

Rejeter ces mesures, c'est plutôt montrer son insatisfaction à l'égard du réseau routier et plutôt nier l'action des "partenaires" de la sécurité routière, sauf pour les constructeurs automobiles.

Indiquons enfin, que le rejet des mesures de sécurité routière émane plus particulièrement des parisiens, des jeunes hommes et des hommes actifs .

Ces résultats sont détaillés dans les deux paragraphes suivantes:

I. L'action des "partenaires" susceptibles d'améliorer la sécurité routière

II. Les mesures de sécurité routière

I. L'ACTION DES "PARTENAIRES" DE LA SECURITE ROUTIERE

Les Français sont très nombreux à être d'accord avec l'opinion selon laquelle une amélioration de la sécurité sur les routes passe par un effort de "chaque individu responsable de sa sécurité et de celle des autres": 89% des personnes qui pensent qu'il est "possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation" en jugent ainsi [I p.39 ou II p.19].

Cependant, d'autres interventions sont possibles: interrogés sur le degré d'action ("beaucoup", "assez", "peu" et "rien") qu'ils accordent à une large palette d'intervenants potentiels (.."qui agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière"), les enquêtés prennent position (tableau 6 en annexe).

I.1 Des attitudes opposées sur les "partenaires" de la sécurité

Une analyse des correspondances multiples effectuée sur ce sujet (1) met en valeur une double opposition, illustrée par le graphique 1:

* la première (axe 1, horizontal) oppose les personnes qui ont tendance à croire en une action des différents intervenants potentiels (à gauche) à celles qui la réfutent (à droite); l'opposition est bien sûr particulièrement marquée sur les positions extrêmes, les "*beaucoup*" et les "*rien*";

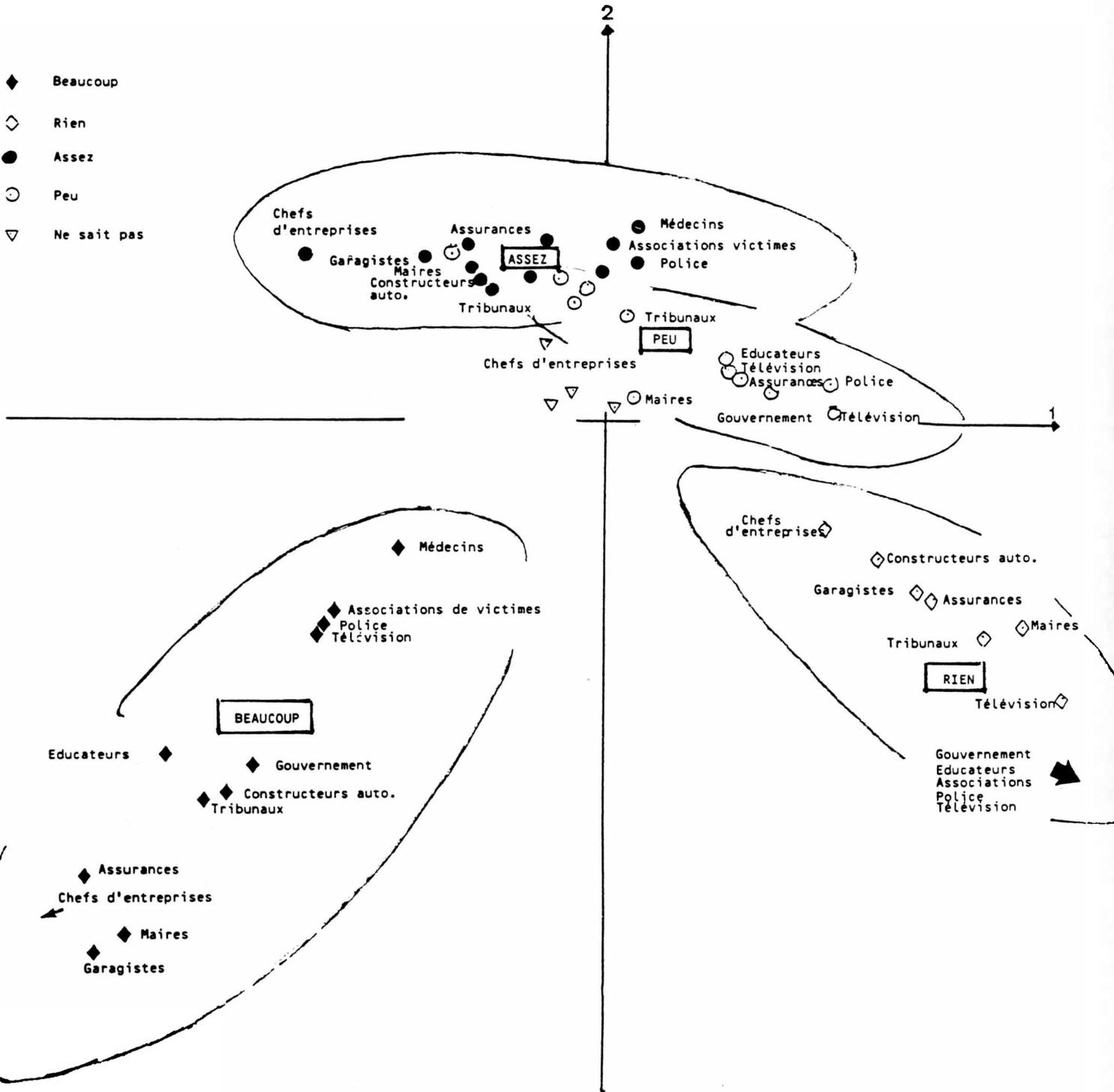
* la seconde (axe 2, vertical) oppose les personnes extrêmes dans leurs opinions (en bas, "*beaucoup*" et "*rien*") à celles qui émettent des réponses modérées (en haut, "*assez*" et "*peu*").

Ces premiers résultats ne sont guère originaux et sont très fréquents dans les analyses de "batteries". Le graphique 2, qui projette sur le même plan le nuage des points représentant les individus enquêtés, montre bien la forte concentration de personnes donnant des réponses modérées (au-dessus de l'axe 1 sur le graphique 1), ou assez couramment admises (au-dessous de l'axe 1, dans la partie la plus proche de l'origine).

 (1) - Pour comprendre l'information contenue dans cet important volume de questions sur la sécurité routière, plusieurs analyses des correspondances multiples ont été effectuées. La première portait sur l'ensemble des questions du thème et a révélé deux registres bien différents : la série de questions sur les "partenaires" subit "un effet de batterie" et n'est pas caractérisée par un large consensus, comme le sont les différentes "mesures" soumises à l'appréciation des enquêtés. Il a donc été choisi de faire deux analyses : l'une sur les "partenaires" et l'autre sur "les mesures" (voir les encadrés décrivant les caractéristiques de chacune des deux analyses).

Graphique 1 Les opinions sur le degré d'action des différents "partenaires" susceptibles d'améliorer la sécurité routière

(Variables actives: H17; 12 questions et 52 modalités)



Parmi ces réponses couramment admises, mentionnons le groupe que l'on reconnaît généralement comme faisant "*beaucoup*" (les médecins et services d'urgence), et celui comme ne faisant "*rien*" (les chefs d'entreprise). A l'inverse, les opinions extrêmes, qui sont soutenues par peu d'interviewés, occupent sur le graphique 1 des positions isolées:

- ainsi, dire que les assurances, les maires, les garagistes ou, plus encore, les chefs d'entreprises *font "beaucoup" pour améliorer la sécurité routière* est une opinion peu répandue;
- à l'opposé, juger que les policiers, les associations de victimes, ... le Gouvernement ou les médias *ne font "rien"* est aussi une opinion extrême, mais plus fréquente.

A l'inverse, la projection des autres questions de l'enquête est tout à fait riche d'enseignements.

Le degré d'action prêtée aux différents intervenants possibles dans une amélioration de la sécurité routière est très lié aux opinions et attitudes sur le fonctionnement de la justice, l'évolution de la société et l'impact des technologies nouvelles, au sentiment d'inquiétude, à la perception du réseau routier, mais aussi, et pourtant plus faiblement, aux "mesures" pour améliorer cette sécurité.

Caractéristiques de l'analyse sur les "partenaires" de la sécurité routière

Les questions actives: elles servent à construire le nuage de points et à définir les axes 1 et 2 du graphique 2.

Ont été ainsi retenues **12 questions regroupées dans la H17** (cf tableau 6, en annexe, pour les intitulés exacts), ayant chacune les 5 modalités: beaucoup, assez, rien, pas du tout, et ne sait pas (le plus souvent rejetée de l'analyse -pour effectifs insuffisants, moins de 40 individus-, sauf à propos des tribunaux, des éducateurs, des associations de victimes et des chefs d'entreprises). L'analyse a donc porté sur 52 modalités actives.

Ont le plus contribué :

- à la définition de l'axe 1, les questions sur:

- les éducateurs (10,8), en particulier pour les modalités "beaucoup" (5,2) et "rien" (4,7)
- les assurances (10,4), en particulier pour les modalités "rien" (5,2) et "beaucoup" (4,4)
- les chefs d'entreprises (9,6), en particulier pour la modalité "rien" (4,0)
- les garagistes (8,9), pour la modalité "rien" (4,9)

- à la définition de l'axe 2, les questions sur:

- les éducateurs (11,2), en particulier pour la modalité "beaucoup" (4,3)
- les assurances (10,3), en particulier pour la modalité "beaucoup" (4,9)
- les chefs d'entreprises (9,1), en particulier pour la modalité "beaucoup" (4,9)
- les maires (8,6), en particulier pour la modalité "beaucoup" (4,5)
- le Gouvernement (8,4), en particulier pour la modalité "beaucoup" (4,1)

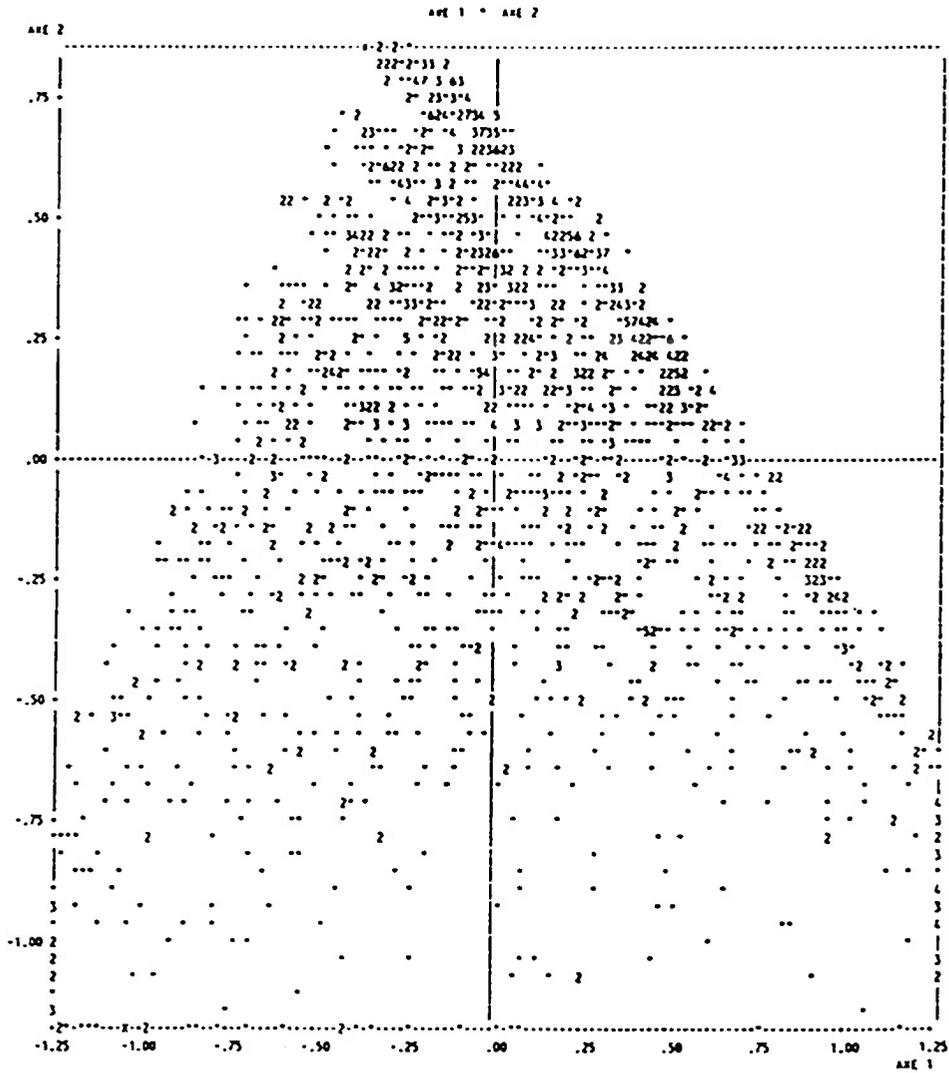
Les questions illustratives: elles ne contribuent pas à la définition des axes, mais projetées sur le même plan factoriel, elles permettent d'interpréter les résultats de l'analyse.

Si un grand nombre de questions sont ainsi testées, le commentaire (et les graphiques) ne retiennent que celles qui ont une valeur explicative pertinente.

Les questions testées dans cette analyse portent notamment sur:

- les attitudes quant à la sécurité routière (H16 a et b, H18 à H20)
- la peur de l'accident pour les différents modes (H21) et l'inquiétude pour les différents risques (N5)
- la perception du réseau routier (H3 à H11)
- la mobilité: conduite (D12a), kilométrage annuel conduit (D12b), mobilité à plus 100 kms selon différents modes (H14, H15)
- l'équipement automobile (D9b), entretien et réglage de la 1ère voiture (D9h, D9, D10), réparations (D11 a et b)
- les autres questions sur les transports (H1a, H2, H22, H23 a et b, J3b -voiture-)
- le signalétique de la personne interrogée: sexe, âge, activité professionnelle et CS, statut matrimonial, nombre d'enfants, niveau d'instruction, niveau de revenu et d'équipement, type et statut d'occupation du logement, localisation géographique (région, taille d'agglomération, S4),
- les thèmes généraux de l'enquête: opinion sur le fonctionnement de la justice (N1), nécessité et moyens de transformer la société française (N2 a et b), découvertes scientifiques (N3), informatique (N4), opinions sur le cadre de vie, l'évolution des revenus et des conditions de vie, évolution du chômage (M17, M18),
- l'état de santé (I7), état dépressif et insomnies (I2), relations avec la famille (K3 a et b), les relations (K4), fréquentation d'équipement sportif, bibliothèque, cinéma (K6), départ en vacances dans l'année (K8), télévision (K11),
- des questions diverses: information sur la politique énergétique (E10a), conflits travail-vie personnelle (G10a), préférence pouvoir d'achat-temps libre (G13), menaces sur l'avenir des jeunes (I6a).

Graphique 2
Projection des individus sur le plan d'analyse
 (Echelle différente)

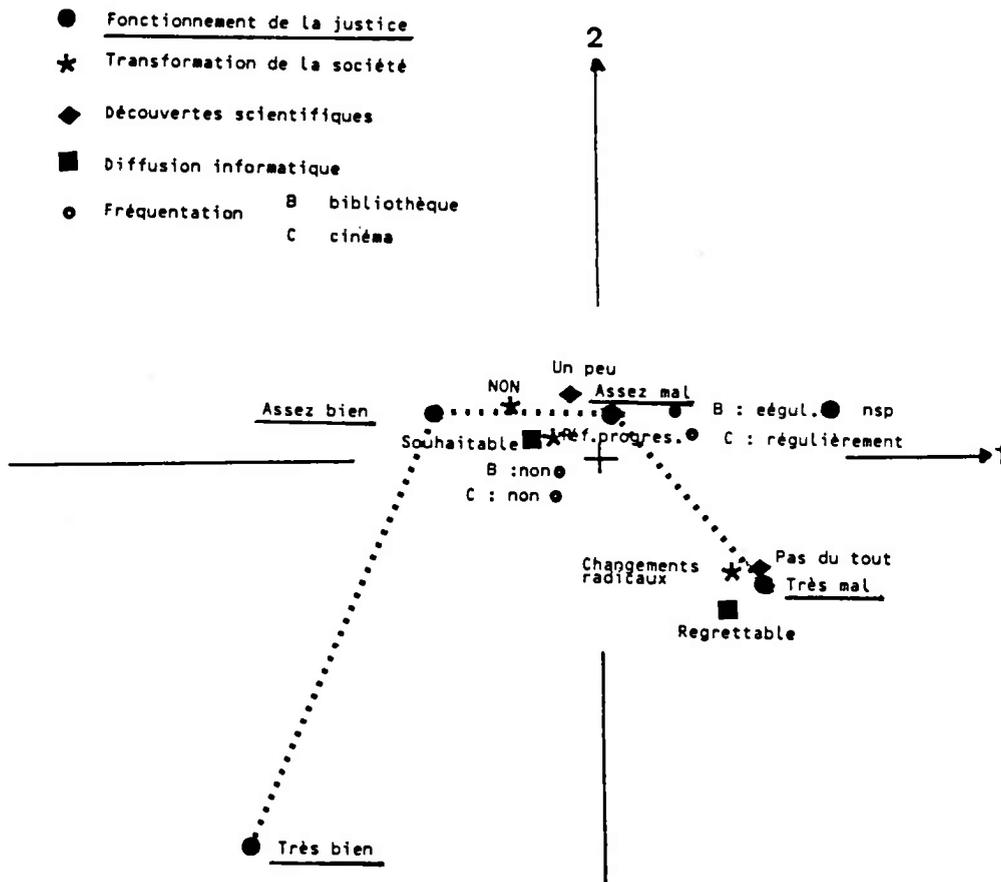


I.2 Une relation manifeste avec les attitudes sur la société

L'opinion sur le fonctionnement de la justice

Au sein des attitudes sur la société, c'est l'opinion sur le fonctionnement de la justice qui est la plus significative (la relation la plus forte): plus on est positif sur l'action en matière de sécurité routière (de "rien" à "beaucoup"), plus on a tendance à porter un jugement favorable sur la justice (de "très mal" à "très bien"), comme le montre le graphique 3.

Graphique 3
Relations avec les opinions sur la société
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes sur le plan factoriel du graphique 1; à la même échelle)



Ainsi, comme le montre le tableau 7 en annexe :

- * 40% de ceux qui pensent que *les tribunaux font "beaucoup" pour améliorer la sécurité routière* estiment par ailleurs que *la justice fonctionne "très" ou "assez bien"*; 30% de l'ensemble de la population est de cet avis sur le fonctionnement de la justice ;
- * 37% de ceux qui répondent que *les tribunaux ne font "rien" pour améliorer la sécurité ... jugent que la justice fonctionne "très mal"*; 21% de l'ensemble de la population est convaincu de ce mauvais fonctionnement.

Le souhait de voir des transformations de la société

Nier que la société française a besoin de se transformer est une attitude des personnes modérées, plutôt positives sur l'action pour la sécurité routière (proximité du "non" graphique 3 et du "assez" graphique 1); l'opinion sur le fonctionnement de la justice est aussi plutôt légèrement positive ("assez bien").

Souhaiter *une transformation profonde de la société française* correspond à deux types d'attitudes très différentes sur les moyens d'y parvenir:

- par des *"changements radicaux"*: cette réponse est très nettement associée à l'item *"rien"* pour les différents acteurs possibles;
- par des *"réformes progressives"* est un choix plutôt formulé par les tenants d'attitudes modérées: ceux qui répondent *"assez"* ou *"peu"* sur le degré d'action des partenaires susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

Par exemple, à propos de l'action du Gouvernement (tableau 8 en annexe):

- * 58% des personnes qui estiment que *le Gouvernement ne fait "rien" pour améliorer la sécurité routière* sont partisans de *"changements radicaux"*; c'est le cas de 31% des Français qui souhaitent une transformation de la société;
- * 74% de ceux qui répondent *"assez"* pour l'action du Gouvernement sont pour des *"réformes progressives"*; c'est le cas de 66% des personnes qui souhaitent une transformation de la société.

Les technologies modernes

Un clivage tout à fait similaire se manifeste dans les attitudes exprimées à l'égard des technologies modernes.

Estimer que *les découvertes scientifiques et leur utilisation n'améliorent "pas du tout" la vie quotidienne*, c'est être plus souvent parmi ceux qui répondent *"rien"* pour les actions susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

De même, penser que *la diffusion de l'informatique est une "chose regrettable et dangereuse"*, c'est aussi être plus souvent parmi ceux qui ont répondu *"rien"* à propos de l'amélioration de la sécurité routière. A l'opposé, retenir que cette évolution est *"une chose souhaitable"* va de pair avec des appréciations plus positives sur les actions pour améliorer la sécurité.

Les opinions à l'égard de l'action des constructeurs automobiles (tableaux 9 et 10 en annexe) l'illustrent:

- * 32% des personnes qui estiment que les *constructeurs automobiles font "beaucoup"* pensent que les *découvertes scientifiques et leur utilisation conduisent "beaucoup" à une amélioration de la vie quotidienne*; ce jugement en faveur de la science n'est partagé que par 28% de la population;

- * 21% des Français qui répondent *"rien"* pour les constructeurs nient l'amélioration de la vie apportée par les découvertes scientifiques (15% de la population porte cette appréciation négative sur les découvertes);

- * 42% des personnes qui répondent *"assez"* à propos des constructeurs automobiles estiment que *la diffusion de l'informatique est une "chose souhaitable"*; 36% de la population est de cet avis;

- * 15% de celles qui répondent *"rien"* pour les constructeurs automobiles pensent que l'informatique est *"une chose regrettable et dangereuse"* (contre 11% dans l'ensemble de la population).

Les perceptions du cadre de vie, du niveau de vie et des conditions de vie

L'opinion sur le cadre de vie constitue également une question très liée au degré d'implication accordée aux différents intervenants potentiels de la sécurité routière. Les personnes qui *ne sont pas satisfaites de leur cadre de vie quotidien* ont tendance à répondre *"rien"*. A l'opposé, celles qui sont *satisfaites de leur cadre de vie* choisissent plus volontiers l'item modéré et positif *"assez"*.

Bien que plus faibles, les relations avec les perceptions de niveau et de conditions de vie sont encore pertinentes. Penser que *les conditions de vie dans les 5 ans vont s'améliorer*, c'est aussi bien souvent croire *"beaucoup"* dans les acteurs potentiels d'une amélioration de la sécurité routière, alors qu'anticiper *une détérioration de ces conditions de vie*, c'est être aussi plus négatif sur la sécurité routière". Il en est de même des anticipations sur le nombre des chômeurs: penser qu'il va *"diminuer"* revient à attendre *"beaucoup"* des différents acteurs en matière de sécurité routière ; penser qu'il va *"augmenter"* va de pair avec l'item *"rien"* pour les différents acteurs possibles.

Enfin, le jugement porté sur l'évolution du niveau de vie personnel depuis une dizaine d'années suit la même logique.

Ces clivages sont présentés de façon synthétique dans le tableau III.1 (1):

* **"Les traditionalistes"** croient le plus souvent **"beaucoup"** à une action des différentes parties prenantes potentielles pour améliorer la sécurité routière. Ils se différencient des autres groupes d'opinions en accordant plus souvent cette réponse pour les assurances (54% des personnes qui répondent **"beaucoup"** sont classées dans le groupe **"des traditionalistes"**, alors que ce groupe ne représente que 38% de l'ensemble de la population), pour les garagistes (51%), les maires et les élus locaux (49%), les éducateurs et les formateurs (49%), les policiers et les gendarmes (48%), mais aussi les associations de victimes, les tribunaux et les constructeurs automobiles.

* **"Les insatisfaits-exclus"** manifestent leurs ressentiments également dans ce domaine par leur très forte tendance à répondre **"rien"**. Nier toute action pour améliorer la sécurité routière s'affirme surtout à propos du Gouvernement (31% des réponses **"rien"** au sujet d'une action de celui-ci émanent de ce groupe d'insatisfaits, qui ne représente que 15% de l'ensemble de la population), ou des policiers et des gendarmes (30%). Cette attitude négative est moins forte bien que toujours significative vis-à-vis des maires et des élus locaux (23%), de la télévision et des journaux (22%), des constructeurs automobiles (21%), des éducateurs et des formateurs (21%).

* **"Les modernistes"** présentent des attitudes moins catégoriques et semblent moins systématiques:

- la réponse **"rien"** n'est un peu plus fréquente que pour quelques "partenaires": les médecins et services d'urgence (38% de la réponse **"rien"** à leur sujet émanent de ce groupe de "modernistes" qui représente 32% de l'ensemble de la population), les assurances (37%), les garagistes (34%), les éducateurs et les formateurs (34%) .
- la réponse **"beaucoup"** est donnée de façon significative (au sens statistique du moins) pour l'action du Gouvernement: 36%.

 (1) - L'annexe B en fin de rapport présente brièvement les principales caractéristiques de la typologie d'où sont extraits ces groupes de population.

Tableau III.1
Opinions sur l'action des "partenaires" potentiels pour améliorer
la sécurité routière selon les "groupes d'opinions".

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

		Modernistes	Insatisfaits exclus	Traditionalistes
Gouvernement	Beaucoup	35,5	12,5	38,5
	Rien	26,0	30,9	19,6
Maires, Elus locaux	Beaucoup	22,3	16,0	48,9
	Rien	30,3	22,9	28,5
Policiers, Gendarmes	Beaucoup	27,2	13,5	47,7
	Rien	32,4	29,7	20,7
Tribunaux	Beaucoup	29,4	15,2	43,1
	Rien	30,7	19,7	33,3
Télévision,...	Beaucoup	30,0	17,2	42,1
	Rien	32,9	21,6	28,1
Constructeurs automobiles	Beaucoup	32,6	14,6	43,1
	Rien	31,7	21,2	31,6
Garagistes	Beaucoup	21,3	13,6	50,7
	Rien	34,0	19,1	29,4
Médecins	Beaucoup	30,8	15,6	41,2
	Rien	38,3	14,5	28,1
Educateurs	Beaucoup	26,0	13,9	48,8
	Rien	33,5	21,1	23,8
Associations victimes	Beaucoup	31,1	13,5	43,4
	Rien	31,8	14,7	33,4
Assurances	Beaucoup	16,2	18,4	54,2
	Rien	36,7	20,3	26,8
Chefs d'entreprises	Beaucoup	NS	NS	NS
	Rien	34,4	17,1	32,2
ENSEMBLE		31,7	14,7	38,0
GUIDE DE LECTURE :36 % des personnes qui répondent "beaucoup" à l'action du Gouvernement sont des "modernistes", alors que ce groupe représente 32 % de la population				

I.3 Le sentiment d'inquiétude

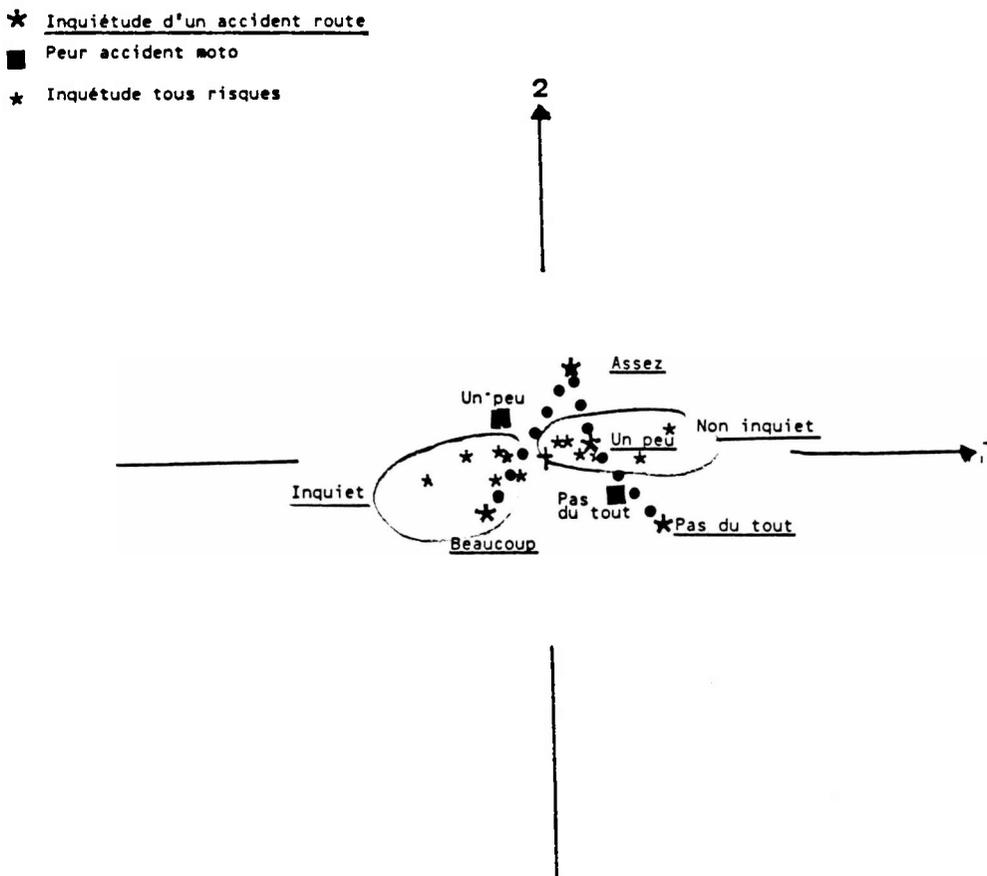
La crainte des différents risques

Croire dans les actions pour améliorer la sécurité routière est plus souvent le fait des personnes inquiètes.

La relation entre ces deux attitudes est très nette à propos de l'éventualité d'une agression dans la rue, d'un accident de travail ou d'une maladie grave. Ainsi, 57% des personnes qui croient "beaucoup" en l'action des médecins et services d'urgence redoutent "beaucoup" une maladie grave, tandis que 16% de celles qui ne croient en "rien" à cette action ne redoutent "pas du tout" la maladie grave (contre respectivement 50% et 10% dans l'ensemble de la population - cf. tableau 11 en annexe).

En outre, croire en l'action des médecins et services d'urgence pour améliorer la sécurité routière c'est, par exemple, plus souvent reconnaître le rôle des médecins dans le maintien en bonne santé (question I9 - tableau 12).

Graphique 4
Relations avec l'inquiétude
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 1; à la même échelle)



Assez curieusement, la relation avec *l'inquiétude suscitée par l'éventualité d'un accident de la route* est moins nette; le graphique 4 montre, cependant, que les personnes "*beaucoup*" inquiètes croient plus volontiers que les différents "acteurs" peuvent faire "*beaucoup*" en matière de sécurité routière, alors que les "*assez*" ou "*peu*" inquiètes ont une opinion plus modérée (*faire "assez" ou "peu"*) et les "*pas du tout*" inquiètes ont plus tendance à nier de telles actions ("*rien*").

Redouter l'accident lors d'un voyage d'un proche

La crainte de l'accident lors d'un voyage d'un proche selon les différents modes de transports obéit à la même logique, mais les relations sont beaucoup moins significatives. Seule émerge nettement la réponse "*pas du tout*" pour l'accident de moto (proximité des réponses "*rien*").

I.4 Les attitudes à propos de la route

La perception du réseau routier

Parmi les différentes questions du thème TRANSPORT, celles sur la satisfaction du réseau routier national se révèlent des plus pertinentes pour comprendre les opinions sur l'action que les Français prêtent aux différents intervenants potentiels pour améliorer la sécurité routière (tableaux 13 à 15 en annexe du chapitre)

La satisfaction des autoroutes

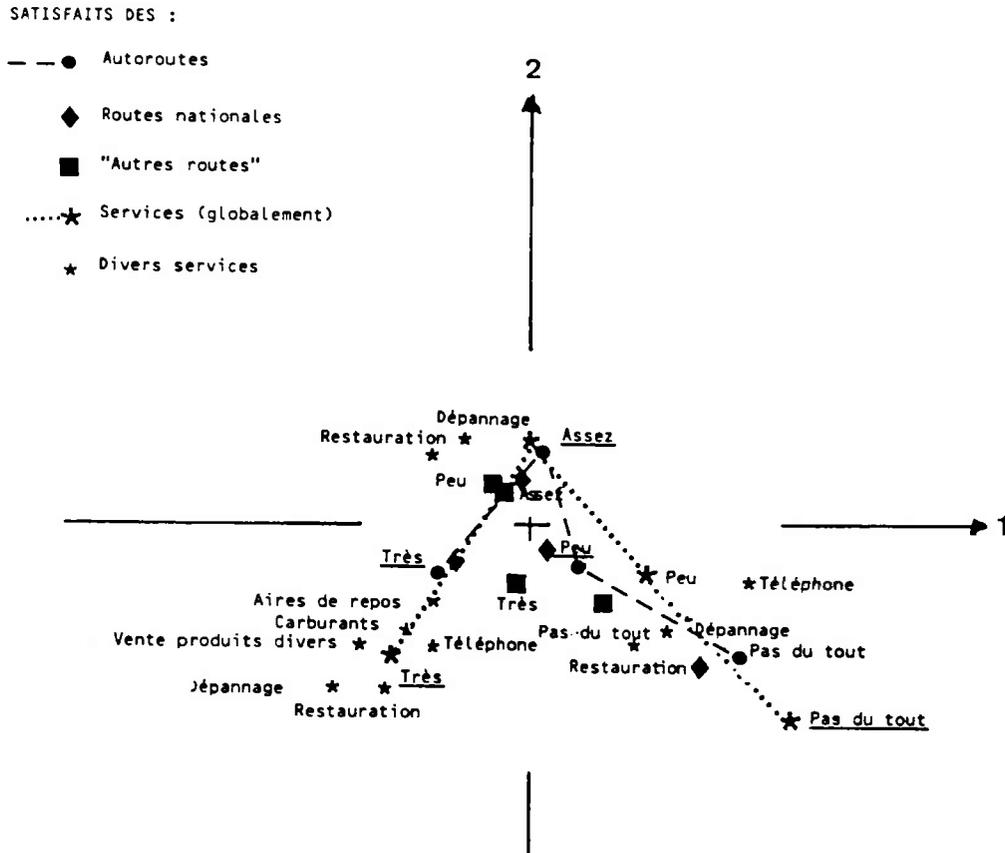
Le jugement porté sur *les autoroutes (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc)* est tout à fait caractéristique. Le degré d'action prêté aux divers intervenants pour améliorer la sécurité routière décroît en même temps que la satisfaction exprimée à propos des autoroutes. Ainsi, les personnes "*très satisfaites*" des autoroutes croient "*beaucoup*" aux actions pour la sécurité routière, tandis que celles qui ne sont "*pas du tout*" satisfaites n'y croient en "*rien*".

Il en va un peu de même pour les autres voies routières, mais la relation s'atténue lorsque l'importance des voies diminue. Il est vrai aussi, que la satisfaction décroît globalement quand on passe des autoroutes aux "autres routes".

En relation avec la satisfaction exprimée à propos des autoroutes, celle sur *les services offerts sur le réseau autoroutier* se révèle aussi très pertinente et obéit à la même logique. Les personnes qui sont *globalement "très satisfaites"* des services ont plutôt tendance à penser que les "acteurs" potentiels de la sécurité routière font *"beaucoup"*, tandis que celles qui n'en sont *"pas du tout satisfaites"* pensent plus volontiers qu'ils ne font *"rien"*. La relation avec la satisfaction globale de ces services s'étend aux différentes prestations proposées. Sans reprendre en détail celles-ci, signalons que la relation est particulièrement nette au sujet du *dépannage, des aires de repos, de la vente de produits divers et de la distribution de carburant*.

Les autres questions qui portent sur le réseau routier (*fréquentation pour différents motifs, coût*) n'apportent pas d'éléments particuliers. Il en est de même des questions qui portent sur *"ce qui paraît le plus important lors d'un déplacement personnel en voiture pour motifs personnels"* ou *"à titre professionnel"* (questions H10, H11 a et b).

Graphique 5
Relations avec la perception du réseau routier
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes sur le plan factoriel du graphique 1; à la même échelle)



I.5 Les attitudes sur les mesures pour améliorer la sécurité

Les Français qui pensent qu'*il n'est pas possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation* ont plutôt tendance à penser que les "acteurs" potentiels de la sécurité *ne font "rien"*; mais, fait assez étonnant, la relation est à peine significative (graphique 6).

Le plus gros effort ...

Plus pertinente, mais peut-être moins que ce qu'on aurait pu attendre, la relation avec la question *"à qui incombe le plus gros effort pour diminuer le nombre des tués et des blessés"* se révèle intéressante (1).

Penser que *"chaque individu (est) responsable de sa sécurité et de celle des autres"*, c'est avoir légèrement plus tendance à croire que les "acteurs" potentiels de la sécurité routière font *"beaucoup"* ou *"assez"*.

Arguer que c'est *"l'Etat et la collectivité qui doivent organiser la sécurité"*, c'est en même temps avoir tendance à nier ("*rien*" ou "*peu*") l'action des différents intervenants possibles.

Les tableaux 16 à 22 (en annexe) donnent quelques informations chiffrées sur ces relations. Relevons quelques exemples très significatifs:

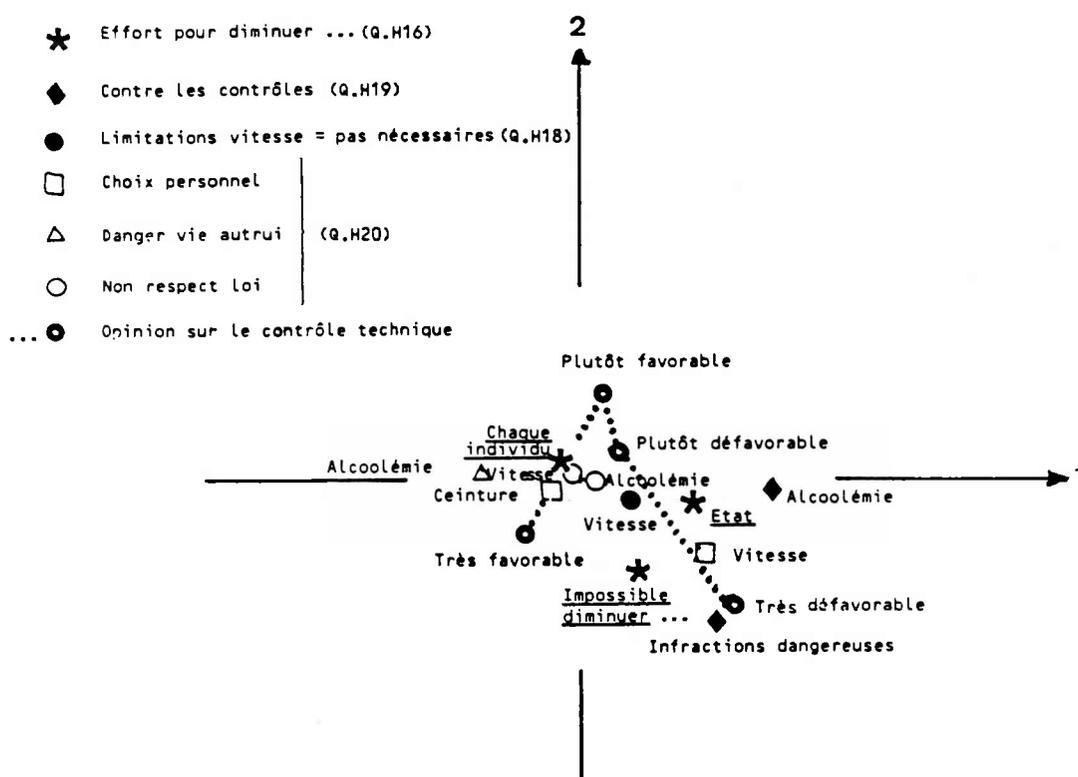
* parmi les personnes qui pensent que *"chaque individu"*, est responsable de sa propre sécurité, 65% estiment que le *Gouvernement fait "beaucoup" ou "assez"* (62% de l'ensemble de la population est de cet avis); et parmi celles qui s'en remettent à *l'Etat et à la collectivité*, elles sont 62% à juger que le *Gouvernement ne fait "rien" ou "peu"* (37% de la population est de cet avis);

* parmi les personnes qui considèrent que c'est à *l'Etat et à la collectivité* d'organiser la sécurité, répondent *"rien" ou "peu"* 60% à propos de l'action *des maires et des élus locaux* (53% pour l'ensemble de la population), 33% au sujet de celle *des policiers et des gendarmes* (23%), 60% pour celle *des tribunaux* (55%), et 34% pour l'action de *la télévision et des journaux* (25%); échappe à cette tendance, l'action *des médecins et services d'urgence*: 16% des personnes qui s'en remettent à *la collectivité* pensent que les *médecins font "peu" ou "rien"* (23% de l'ensemble de la population est de cet avis).

 (1) - Bien que proche par sa signification de la "batterie" H17, cette question H16b n'a pu être intégrée comme variable active dans l'analyse "des acteurs" de la sécurité routière. La première analyse sur ces questions a montré qu'elle s'intégrait très mal, compte tenu de son isolement par rapport à la batterie.

Comment expliquer cette contradiction qui concerne une minorité de la population (10% de la population a répondu "l'Etat et la collectivité...") ? Est-ce le rejet d'une responsabilisation personnelle accompagnée d'un dénigrement systématique : "ils ne font rien!" ? Ou est-ce la traduction d'un profond malaise d'un groupe de population peu responsable, voire déresponsabilisé ?

Graphique 6
Relations avec les attitudes sur la sécurité routière
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes sur le plan factoriel du graphique 1; à la même échelle)



Remarquons enfin, que plus on croit à l'action des différents "acteurs" potentiels de la sécurité routière, plus on se montre favorable au contrôle technique obligatoire (graphique 6).

I.6 Peu d'influence du vécu automobile

Globalement, les attitudes sur le degré d'action prêtée à tel ou tel intervenant dépend peu du vécu automobile, que ce soit la motorisation, la conduite personnelle, le kilométrage annuel conduit (graphique 7), ou la mobilité en voiture à plus de 100 Kms.

A titre anecdotique, relevons que plus *on conduit de kilomètres* moins on croit à l'action *des policiers et des gendarmes* et plus on a confiance dans l'action *des tribunaux* (graphique 8 qui illustre, par ailleurs, la faiblesse des écarts de pourcentages).

I.7 Faible incidence des facteurs socio-économiques

Des facteurs comme le sexe, l'âge, l'activité professionnelle, le niveau d'études ou de revenu semblent assez peu explicatifs des attitudes mises en évidence dans cette analyse.

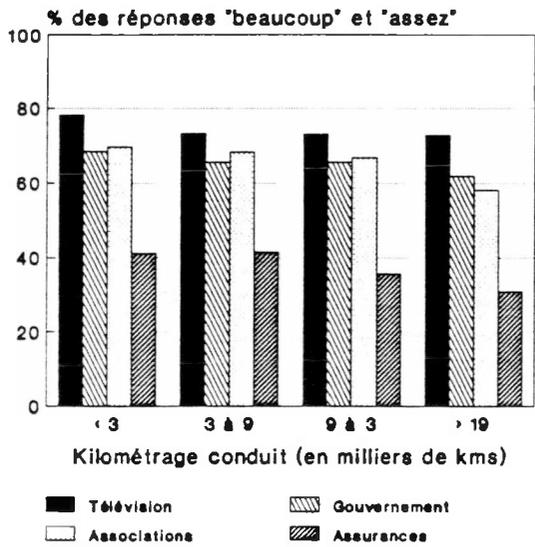
Pour être plus précis, on peut relever quelques modalités éparses qui sont pertinentes:

- * proches de la modalité "*rien*": la région méditerranéenne et le faible niveau d'équipement du foyer;
- * proches de la modalité "*peu*": le Centre-est, l'agglomération parisienne, les habitants des immeubles "autres" que HLM/ILN et les citadins;
- * proches de la modalité "*assez*": les personnes mariées, les habitants des pavillons et les agglomérations de taille moyenne (entre 50 000 et 100 000 habitants);
- * proches de la modalité "*beaucoup*": l'Est et le Nord

Là aussi pour l'anecdote, relevons que plus *on prend de l'âge* plus on croit à l'action *des maires et des élus locaux* et moins on a confiance dans l'action *des tribunaux*.

Graphique 7

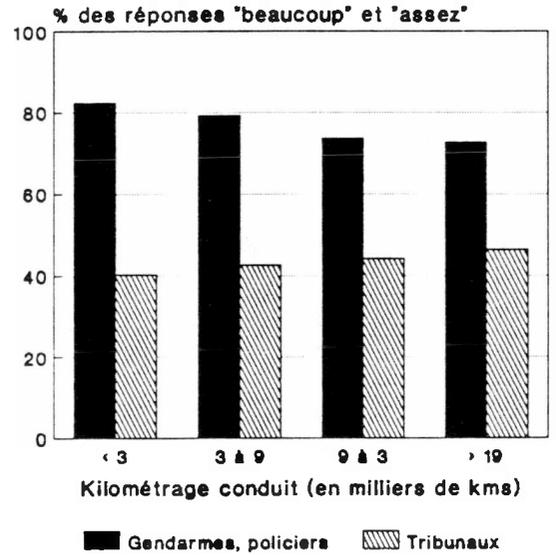
**Acteurs de la sécurité:
légère baisse de l'action prêtée
selon le kilométrage annuel conduit**



CREDOC Enquête Aspirations automne 1988

Graphique 8

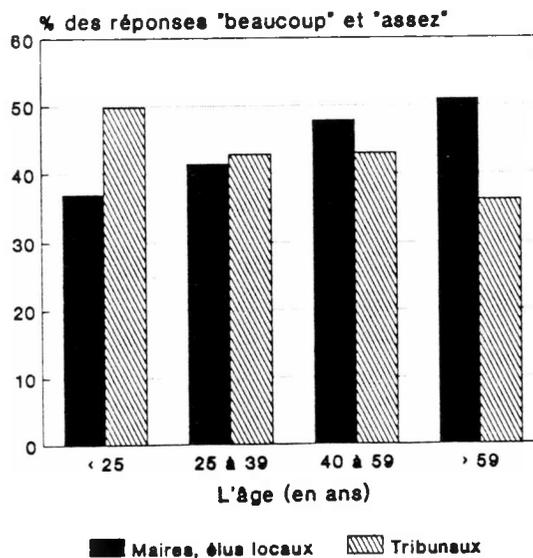
**Gendarmes et tribunaux:
action prêtée
selon le kilométrage annuel conduit**



CREDOC Enquête Aspirations automne 1988

Graphique 9

**Elus locaux et tribunaux:
action prêtée
selon l'âge de l'enquêté(e)**



CREDOC Enquête Aspirations automne 1988

II. LES "MESURES" DE SECURITE ROUTIERE

II.1 Les attitudes sur certaines mesures sécuritaires

Une analyse des correspondances multiples effectuée sur les opinions des Français, à la fois sur diverses mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière et sur certains comportements au volant, met en évidence le rôle joué par la vitesse dans la structure des opinions (graphique 10).

* L'axe 1, qui est prépondérant, oppose les positions à propos de la vitesse :

- à droite, les personnes convaincues de *la nécessité de limiter les vitesses, favorables à un renforcement des contrôles pour faire respecter ces limitations* ;
- à gauche, les personnes plutôt "individualistes" qui ne jugent pas *nécessaire de limiter les vitesses, qui sont hostiles à un renforcement des contrôles pour mieux faire respecter ces limitations*, et qui ont tendance à penser de celui qui *dépasse les limitations de vitesse : "c'est sa vie, il fait comme il veut"*. Les positions les plus extrêmes sur cette partie gauche de l'axe 1 sont occupées par des personnes opposées à différents contrôles (*infractions dangereuses* et *alcoolémie*), mesures pourtant très largement approuvées par la plus grande partie de la population (des taux d'approbation aux environs de 95%).

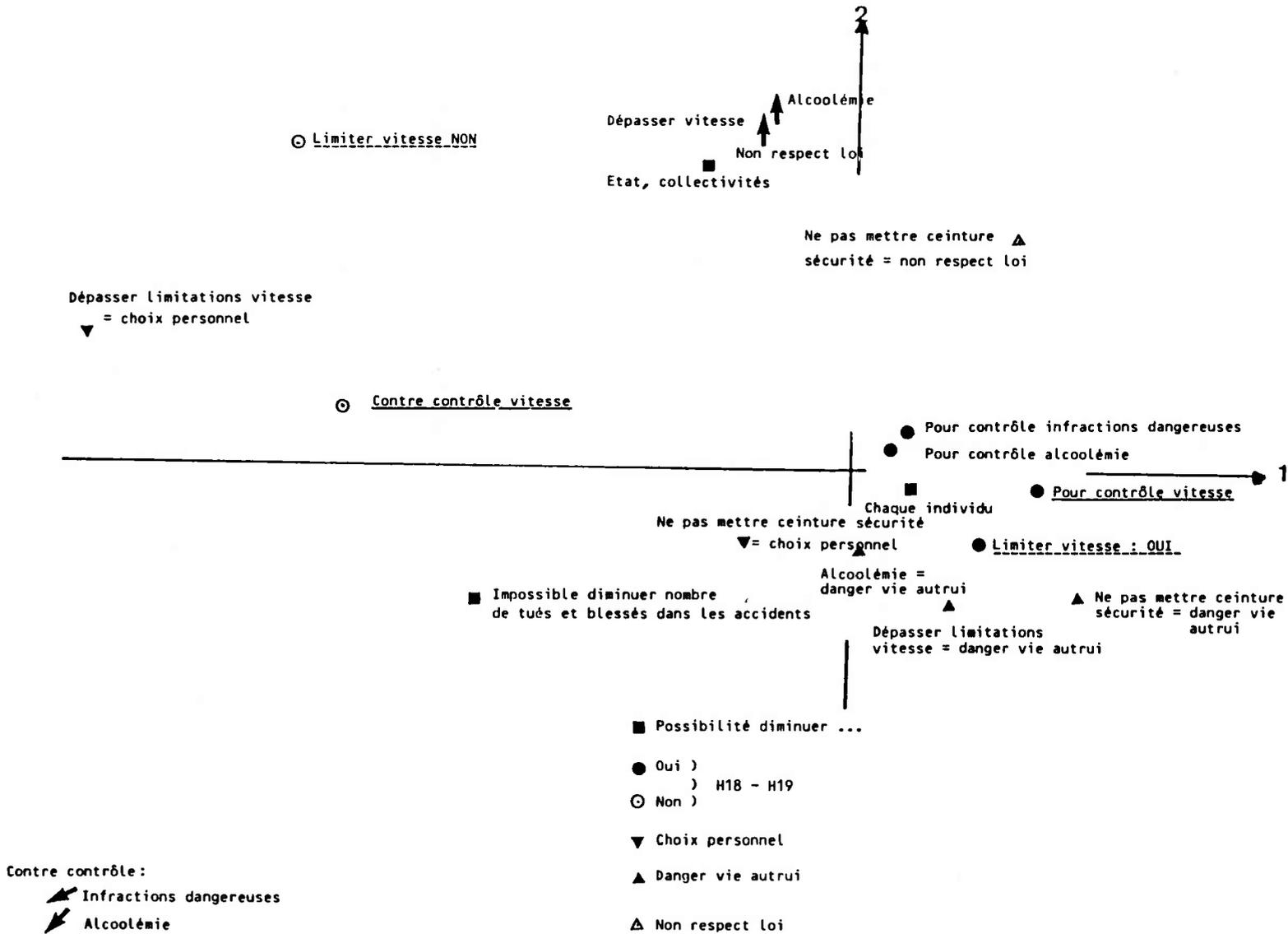
* L'axe 2 affine les positions minoritaires hostiles aux mesures de sécurité, en opposant les attitudes à l'égard de la loi et des contrôles:

- en haut, les "légalistes" (de quelqu'un qui *conduit en état d'alcoolémie* ou qui *dépasse les limitations de vitesse*, ces personnes ont tendance à penser "il a tort c'est la loi, chacun doit la respecter");
- en bas, les "indépendants hostiles aux contrôles" (*infractions dangereuses* et *alcoolémie*).

Plus proche du centre, notons la présence d'attitudes sensibles au "respect d'autrui"; de quelqu'un qui *ne met pas sa ceinture de sécurité* et plus encore de quelqu'un qui *dépasse les limitations de vitesse* ou, a fortiori, qui *conduit en état d'alcoolémie* (le pourcentage atteint alors 90% et l'on se rapproche encore davantage du centre), ces personnes ont tendance à penser: "il a tort, il met la vie des autres en danger".

Graphique 10
Les différentes attitudes sur les mesures de sécurité routière

(Variables actives: H16b, H18, H19 et H20; 8 questions et 19 modalités)



L'examen de la figure 10 suscite quelques autres observations:

- les personnes qui jugent *qu'il n'est pas possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation* ont plutôt tendance à refuser les différents contrôles et à afficher un certain individualisme;
- l'opinion très largement partagée, selon laquelle *chaque individu (est) responsable de sa sécurité et de celle des autres*, a une position relativement proche du centre et correspond bien à des attitudes favorables à la sécurité (*limitation de vitesse, contrôles divers*);
- les personnes qui rejettent l'effort d'organisation de la sécurité sur *"l'Etat et la collectivité"* ont aussi une position très particulière: niant *la nécessité de limiter les vitesses*, opposées à *un renforcement des contrôles ...*, elles sont cependant sensibles à la légalité: *"c'est la loi, chacun doit la respecter"*.

II.2 Relations avec la mobilité

Les comportements de mobilité sont parmi les facteurs les plus pertinents, mais seulement pour les comportements les plus extrêmes (graphique 11).

Ainsi, les personnes qui sont les plus favorables aux différentes mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière, qui sont conscientes de la responsabilité individuelle et qui sont les plus respectueuses de la vie d'autrui, se recrutent-elles parmi celles qui ont la mobilité la plus faible (la partie droite de l'axe 1).

Il s'agit ainsi des personnes qui :

- *ne roulent pas hors des agglomérations*
- *n'ont pas fait dans l'année de voyage à plus de 100 kms du domicile (tous modes confondus)*
- *n'ont aucune voiture à leur disposition*
- *sont seulement passagers pour circuler en dehors des agglomérations*
- *n'ont pas le permis de conduire.*

A l'opposé, les plus hostiles aux limitations de vitesse, aux contrôles, ... se recrutent parmi les personnes qui affichent la plus forte mobilité (partie gauche de l'axe 1):

Il s'agit de celle qui :

- *ont effectué au moins 16 voyages à plus de 100 kms du domicile en un an (tous modes confondus)*
- *ont conduit au moins 19000 Kms dans l'année*
- *ont utilisé une autoroute à péage pour des déplacements professionnels depuis 1 an (H6)*
- *ont fait au moins 8 voyages en voiture à plus de 100 kms du domicile en un an*
- *sont seulement conducteurs pour rouler hors agglomérations*

Caractéristiques de l'analyse sur les "mesures" de sécurité routière

Les questions actives: elles servent à construire le nuage de points et à définir les axes 1 et 2 du graphique 10.

Ont été ainsi retenues 8 questions:

- *Qui doit faire le plus gros effort ...* (H16b; la H16a qui était la question filtre "... est-il possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés..." n'a pas été retenue car faisant double emploi avec la H16b qui est plus riche d'enseignement; cependant la modalité "non" à la H16a correspond à la modalité manquante de H16b: "impossible de diminuer ...");
- *Considérez-vous que les limitations de vitesse sont indispensables pour la sécurité* (H18);
- *Seriez-vous favorable à un renforcement des contrôles ...* dans chacun des cas suivants: *la vitesse, les infractions dangereuses, l'alcoolémie* (H19);
- *En pensant à quelqu'un ... qui dépasse les limitations de vitesse, qui conduit en état d'alcoolémie, ou qui ne met pas sa ceinture de sécurité, avec dans chacun des trois cas, les modalités : "c'est sa vie, il fait comme il veut" (sauf pour l'alcoolémie, effectif insuffisant), "il a tort, il met la vie des autres en danger", "il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter".*

L'analyse porte ainsi sur 19 modalités actives.

Ont le plus contribué :

- à la définition de l'axe 1, les questions sur:

- le renforcement des contrôles de vitesse (26,2) , en particulier la modalité "non" (19,0)
- la nécessité de limiter les vitesses (18,3), en particulier la modalité "non" (14,9)
- le renforcement des contrôles pour infractions dangereuses (16,5), en particulier la modalité "non" (15,5)
- dépasser les limitations de vitesse, c'est ... (16,0), en particulier la modalité "un choix personnel" (13,5)

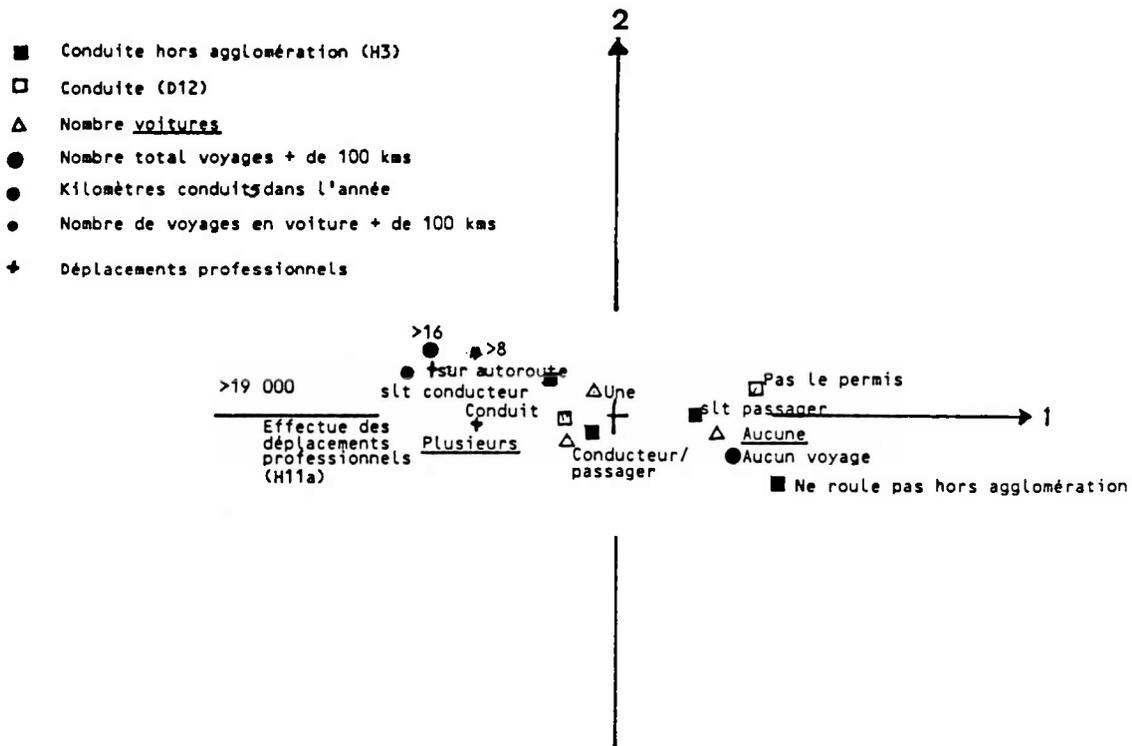
- à la définition de l'axe 2, les questions sur:

- dépasser les limitations de vitesse (33,0), en particulier la modalité "non respect de la loi" (27,0)
- conduire en état d'alcoolémie (26,4), en particulier la modalité "non respect de la loi" (23,8)
- le renforcement des contrôles pour infractions dangereuses (10,6), en particulier la modalité "non" (10,0)
- le renforcement des contrôles pour alcoolémie (9,1), en particulier la modalité "non" (8,9)

Les variables illustratives: elles ne contribuent pas à la définition des axes, mais projetées sur le même plan factoriel, elles permettent d'interpréter les résultats de l'analyse.

Les variables illustratives sélectionnées ici sont les mêmes que celles qui ont été retenues pour l'analyse précédente sur "les partenaires" de la sécurité (pour la liste des variables, se reporter à l'encadré p. 114). Cependant, il y a interversion des variables actives, c'est-à-dire que les "attitudes quant à la sécurité routière" (H16b, H18 à H20) ont disparu des variables illustratives (puisqu'elles sont actives ici), alors que la "batterie" H17 est devenue illustrative.

Graphique 11
Relations avec la mobilité
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



Les tableaux 33 à 36, relatifs aux renforcements des contrôles sur le respect des limitations de vitesse (question la plus significative de l'analyse), chiffrent ces écarts; répondent "oui" à ces *contrôles de vitesse*:

- * 87% des personnes qui *n'ont pas le permis de conduire* et 67% de celles qui *ont conduit dans l'année*;
- * 85% des personnes qui *ne conduisent pas* et 51% de celles qui *conduisent au moins 19000 Kms par an*;
- * 50% des personnes qui ont utilisé *depuis un an une autoroute à péage pour des motifs professionnels*;
- * 84% des personnes qui *n'ont fait aucun voyage à plus de 100 Kms (tous modes confondus)* ou qui *n'en font aucun en voiture* et 55% de celles qui *ont en fait au moins 8 en voiture*.

II.3 La crainte des accidents de la route

Il est assez naturel de constater que l'inquiétude favorise les attitudes pro-sécuritaires alors que l'absence de ce sentiment s'accompagne du refus des contraintes (graphique 12).

Ainsi, s'inquiéter "*beaucoup*" de l'éventualité d'un accident de la route (à droite sur le graphique), c'est avoir le plus souvent des attitudes favorables aux mesures de sécurité, alors que ne pas s'en inquiéter "*du tout*" (à gauche sur le graphique), c'est plutôt s'opposer à de telles mesures.

De même, l'expression d'un sentiment d'inquiétude sur l'éventualité d'une *maladie grave, d'un accident de travail, du risque de chômage, ... du risque de guerre* ou d'un *accident de centrale nucléaire* se positionne sur la droite du graphique, tandis que son absence se situe à l'opposé.

Le degré de peur d'un accident lors d'un voyage d'un proche, que ce soit à propos de la *moto* ou de la *voiture*, suit la même logique: les réponses "*beaucoup*" (à droite du graphique) sont du côté des mesures de sécurité, les réponses "*pas du tout*" (à gauche) du côté de l'hostilité à ces contraintes qui paraissent alors inutiles pour la sécurité (par exemple la vitesse).

De même, lorsque l'on est "*pour*" les mesures de sécurité routière, on se soucie davantage de *sécurité* lors de *déplacements personnels* ou *professionnels* (questions H10 et H11); au contraire, une hostilité à leur égard s'accompagne plutôt de l'importance accordée à *la durée du voyage* ou à ses *agrément*s .

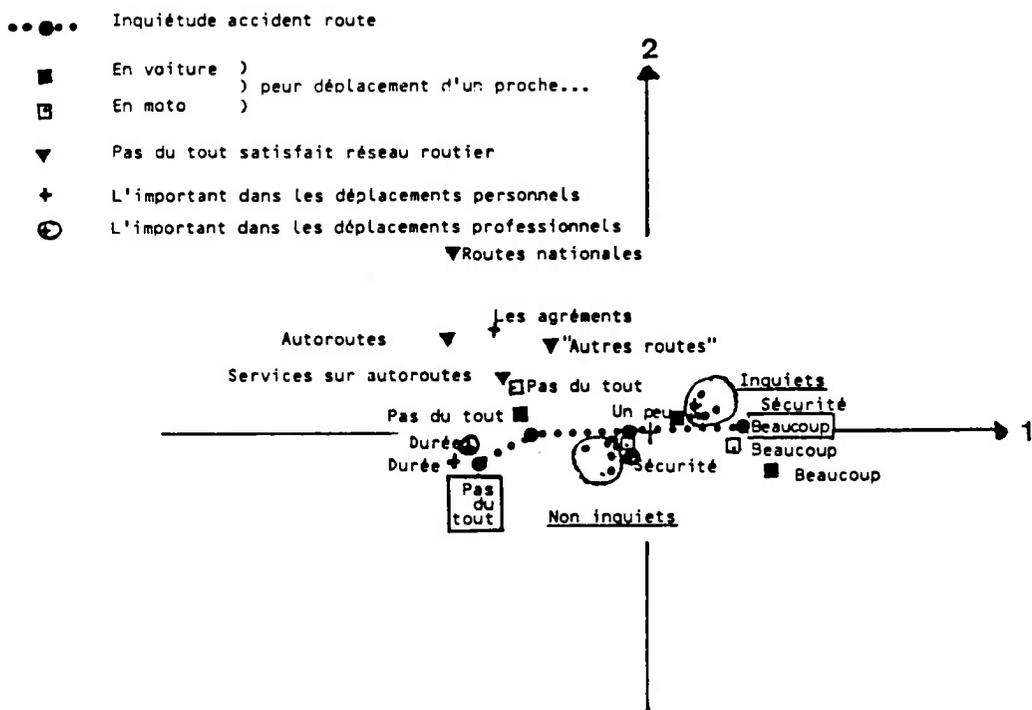
Notons enfin, que les personnes hostiles aux mesures de sécurité, mais sensibles à la légalité et qui rejettent l'amélioration de la sécurité sur l'Etat et la collectivité, ont plus tendance à se montrer insatisfaites du réseau routier:

Il s'agit de personnes "*pas du tout satisfaites*" des *autoroutes*, des *routes nationales* et des "*autres routes*" (pour ces dernières, l'insatisfaction est assez générale: la position est plus proche du centre), mais aussi des *services offerts sur les autoroutes* (seul le point relatif au jugement global a été placé sur le graphique, mais les points relatifs à la plupart des services gravitent autour). La satisfaction "*très*" ou "*assez*" exprimée à propos des différents services n'est pas vraiment significative, à quelques exceptions près ("*assez satisfait*" des *toilettes* et des *aires de repos*).

Quelques tableaux (37 à 40) chiffrent ces écarts à propos des renforcements des contrôles sur le respect des limitations de vitesse; répondent "oui" à ces *contrôles de vitesse*:

- * 80% des personnes "beaucoup" inquiètes de l'éventualité d'un accident de la route et 63% de celles "un peu" inquiètes;
- * 84% des personnes qui ont "beaucoup" peur d'un accident lors d'un voyage d'un proche en voiture et 63% de celles qui n'ont "pas du tout" peur (à propos d'un voyage en moto, les pourcentages sont respectivement 79% et 65%);
- * 71% des personnes satisfaites ("très" et "assez") des autoroutes et 62% de celles qui n'en sont pas satisfaites ("peu" ou "pas du tout").

Graphique 12
Relations avec la crainte de l'accident
et la satisfaction du réseau routier
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



II.4 L'action des "partenaires" de la sécurité

Confirmons le peu de relations qui apparaissent entre le degré d'action que l'on prête aux différents intervenants qui agissent ou peuvent agir pour améliorer la sécurité routière et les attitudes sur les mesures de sécurité (paragraphe I.5)

La réponse "*rien*" est la seule qui soit significative pour la plupart des "partenaires" retenus dans la question (graphique 13). A cet égard, on s'étonne toujours de voir ceux qui rejettent sur *l'Etat et la collectivité* une amélioration de la sécurité routière, estimer que *le Gouvernement, les maires et les élus locaux, les policiers et les gendarmes ... ne font "rien"*. La position négative la plus marquée se manifeste à propos des *gendarmes et des policiers*: sont favorables aux contrôles de vitesse plus de 70% des personnes, sauf celles qui estiment que les *policiers et les gendarmes* ne font "*rien*" (le pourcentage descend à 47%, tableau 41).

Ce n'est qu'au sujet de l'action des *constructeurs automobiles* que toutes les modalités de réponse se révèlent significatives. Estiment que ceux-ci font :

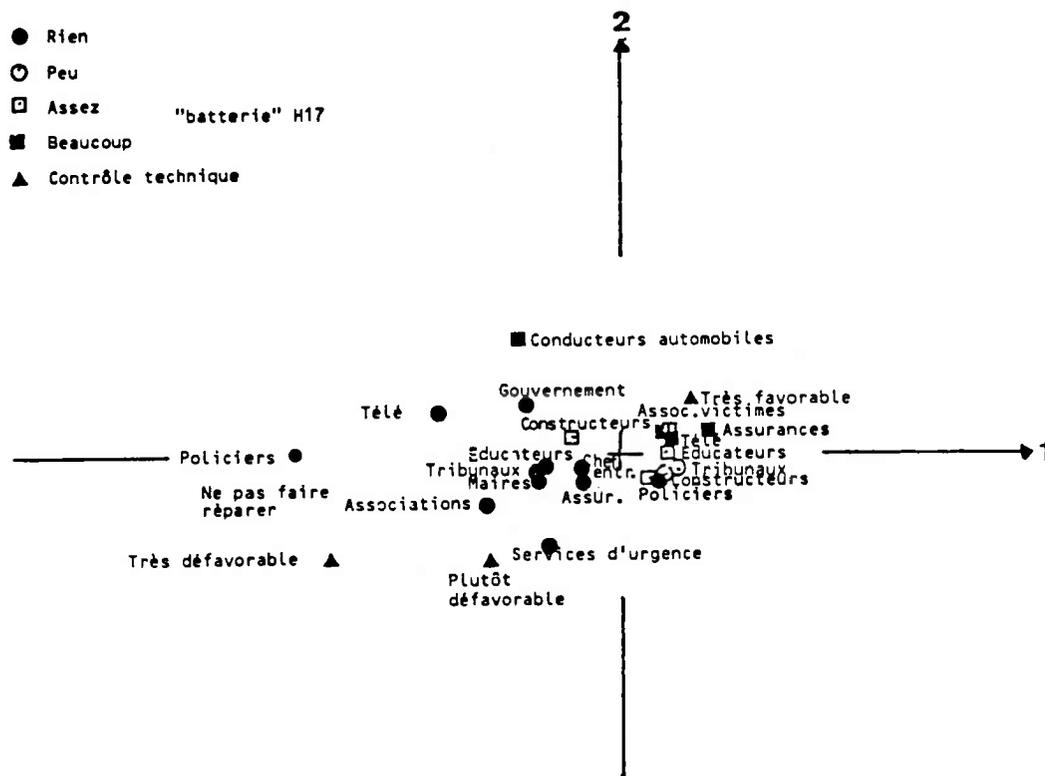
- * "*beaucoup*" et "*assez*", les personnes hostiles aux limitations de vitesse et aux contrôles, et qui ont tendance à nier l'action des autres intervenants;
- * "*peu*" ou "*rien*", les personnes favorables aux limitations de vitesse et aux contrôles.

Contrairement à ce qui se passe à propos des autres "partenaires" de la sécurité (par exemple les policiers - tableau 41), l'accord avec les *contrôles de vitesse* augmente quand on passe de l'opinion "*beaucoup*" à celle "*rien*" (de 63% à 78% - tableau 42).

Sur le graphique 13 (comme sur le tableau 43), remarquons que **la proportion des partisans des contrôles de vitesse décroît à mesure que l'hostilité au contrôle technique s'affirme.** Répondent "*oui*" à un *renforcement des contrôles de vitesse*:

- 78% des personnes "*très favorables*" au C.T.
- 74% de celles qui sont "*plutôt favorables*"
- 60% de celles qui sont "*plutôt défavorables*"
- 46% de celles qui sont "*très défavorables*".

Graphique 13
Relations avec l'action prêtée aux "partenaires" de la sécurité
et opinions sur le contrôle technique
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



II.5 Relations avec les opinions sur la société

Moins manifestement que pour les actions "accordées" aux groupes pouvant intervenir dans une amélioration de la sécurité routière, les opinions sur les mesures à prendre ont quelque relation avec les attitudes sur les problèmes de société.

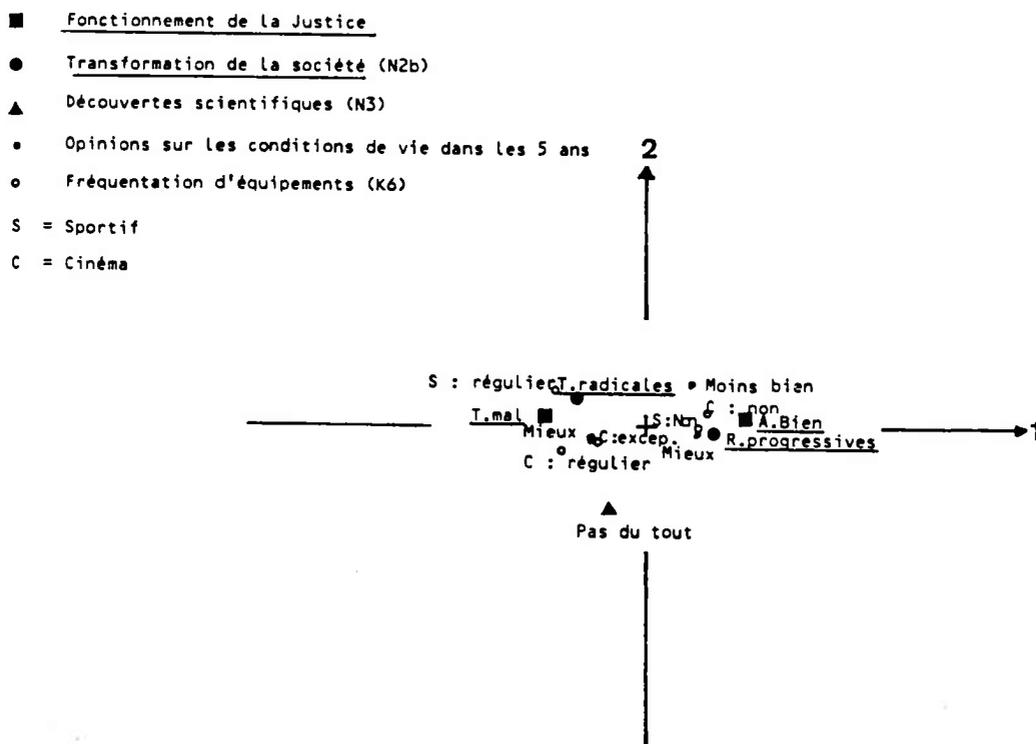
C'est avec l'opinion sur *le fonctionnement de la justice* que l'on peut noter, à nouveau, les réponses les plus significatives.

Ainsi, penser que la justice fonctionne "*assez bien*", c'est le plus souvent être d'accord avec la nécessité de limiter les vitesses et le renforcement des contrôles, alors que considérer qu'elle fonctionne "*très mal*" c'est plus souvent rejeter ces mesures.

La *nécessité d'une profonde transformation de la société française* joue assez peu ici, tandis que le choix des moyens le fait bien davantage: sont pour des "*réformes progressives*", plutôt les personnes favorables aux mesures de sécurité, alors que s'expriment en faveur "*de changements radicaux*" plutôt celles qui sont contre de telles mesures.

Si l'on ne peut pas relever de relations avec le jugement porté sur *l'évolution passée du niveau de vie personnel* ou celui de *l'ensemble des Français*, il semble qu'il n'en soit pas de même sur les anticipations *des conditions de vie dans les 5 ans à venir*: les "*optimistes*" se recrutent plutôt chez les personnes hostiles aux mesures de sécurité proposées dans l'enquête, alors que les "*pessimistes*" sont plutôt favorables aux mesures de sécurité.

Graphique 14
Relations avec les opinions sur la société
et les conditions de vie
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



Le tableau III.2 illustre de façon assez synthétique ces clivages (1).

* **"Les traditionalistes"** sont très "légalistes" et favorables aux contrôles de vitesse. Ils se différencient des autres groupes d'opinions en répondant plus souvent : "*il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter*" à propos de la personne qui *conduit en état d'alcoolémie* (46% des enquêtés qui font cette réponse sont des "traditionalistes", alors que ce groupe ne représente que 38% de la population), de celle qui *ne met pas sa ceinture de sécurité* (44%) ou qui *dépasse les limitations de vitesse* (42%). De même, ils sont plus souvent favorables à un *renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour mieux faire respecter les limitations de vitesse* (42%).

* **"Les insatisfaits-exclus"** ont tendance à s'en remettre à l'Etat et à défendre "la légalité". Pour améliorer la sécurité routière, ils répondent plus volontiers que *le plus gros effort doit être fait par "l'Etat et la collectivité"* : 21% des personnes qui font cette réponse sont des "insatisfaits-exclus", groupe qui ne représente que 15% de la population. Ils paraissent aussi plutôt respectueux de la loi en retenant plus souvent l'item : "*il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter*", sauf en ce qui concerne la ceinture de sécurité.

* **"Les modernistes"** sont plus "individualistes" et rejettent toute limitation de vitesse (nécessité, contrôles). Ils se distinguent en choisissant plus fréquemment l'item "*c'est sa vie, il fait comme il veut*" à propos de quelqu'un qui *dépasse les limitations de vitesse* (44% des personnes qui répondent ainsi sont des "modernistes", qui représentent 32% de la population) ou qui *ne met pas sa ceinture de sécurité* (35%). Il ne leur paraît pas nécessaire de limiter les vitesses (41%) si bien qu'ils ont plus tendance que d'autres à s'opposer aux contrôles de vitesse (40%).

Notons encore que *renforcer les contrôles pour décourager les infractions dangereuses* ou pour *dissuader la conduite en état d'alcoolémie* sont des attitudes tellement majoritaires (plus de 90% d'accord) qu'il n'y a pas de clivage selon les tendances d'opinions.

Par ailleurs la fréquentation d'équipements collectifs s'inscrit bien dans cette logique, que l'enquête "Aspirations" a déjà mis en évidence à maintes reprises. Ainsi, la fréquentation d'équipement sportif ou du cinéma, plus grande chez les "modernistes", correspond-elle davantage aux personnes hostiles aux contrôles de vitesse et aux mesures de sécurité routière.

(1) - L'annexe B présente brièvement les principales caractéristiques de la typologie d'où sont extraits ces groupes de population.

Tableau III.2
Relations entre les opinions sur les mesures de sécurité
et groupes d'opinion

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

		Modernistes	Insatisfaits exclus	Traditionalistes
Qui doit faire le plus gros effort ?	Chaque individu	31,6	13,6	39,7
	Etat, Collectivité	32,7	20,5	33,7
Nécessité limiter vitesse	Oui	29,9	13,8	40,0
	Non	40,6	18,1	29,5
Contrôler vitesse	Oui	28,8	14,5	41,6
	Non	39,9	14,8	28,5
Contrôler infractions dangereuses	Oui	31,9	14,6	38,6
	Non	30,1	15,1	20,0
Contrôler alcoolisme	Oui	31,7	14,6	38,4
Excès de vitesse	Choix personnel	43,9	15,8	25,4
	Danger vie autrui	31,4	13,9	39,0
	Non respect loi	25,0	18,5	42,0
Alcoolisme au volant	Danger vie autrui	32,8	14,3	37,3
	Non respect loi	21,2	18,1	46,1
Pas de ceinture de sécurité	Choix personnel	35,0	14,6	35,3
	Danger vie autrui	28,0	13,9	40,9
	Non respect loi	25,9	14,7	43,5
ENSEMBLE		31,7	14,7	38,0
<p align="center">GUIDE DE LECTURE : 21 % des personnes qui répondent "chaque individu" à la question "Qui doit faire l'effort ? ..." sont des insatisfaits-exclus", alors que ce groupe représente 15 % de la population.</p>				

II. 6 Les facteurs socio-économiques

Les facteurs socio-économiques sont loin d'être neutres sur les attitudes quant à la sécurité routière: c'est le cas notamment du sexe et de la localisation géographique du domicile.

Le sexe est particulièrement discriminant: 80% des femmes se montrent *favorables aux contrôles de vitesse* alors que c'est le cas de 64% des hommes.

De plus, en décomposant les variables selon le sexe (âge-sexe, activité-sexe, statut matrimonial- sexe), on observe presque systématiquement (graphique 15):

- * à droite (sous l'axe 1), les composantes féminines: femme inactive, femme mariée, femme veuve et les différentes tranches d'âge des femmes enquêtées;

- * à gauche (au-dessus de l'axe 1), les composantes masculines: homme actif, homme célibataire, homme marié et homme divorcé.

Remarquons chez les hommes, l'évolution tout à fait nette des attitudes sur la sécurité routière en fonction de l'âge: la fréquente hostilité des plus jeunes (position *des hommes de moins de 30 ans* très à gauche sur le graphique) aux limitations de vitesse diminue progressivement pour laisser place à un large accord chez les plus âgés (position *des hommes de 65 ans et plus* à droite sur le graphique).

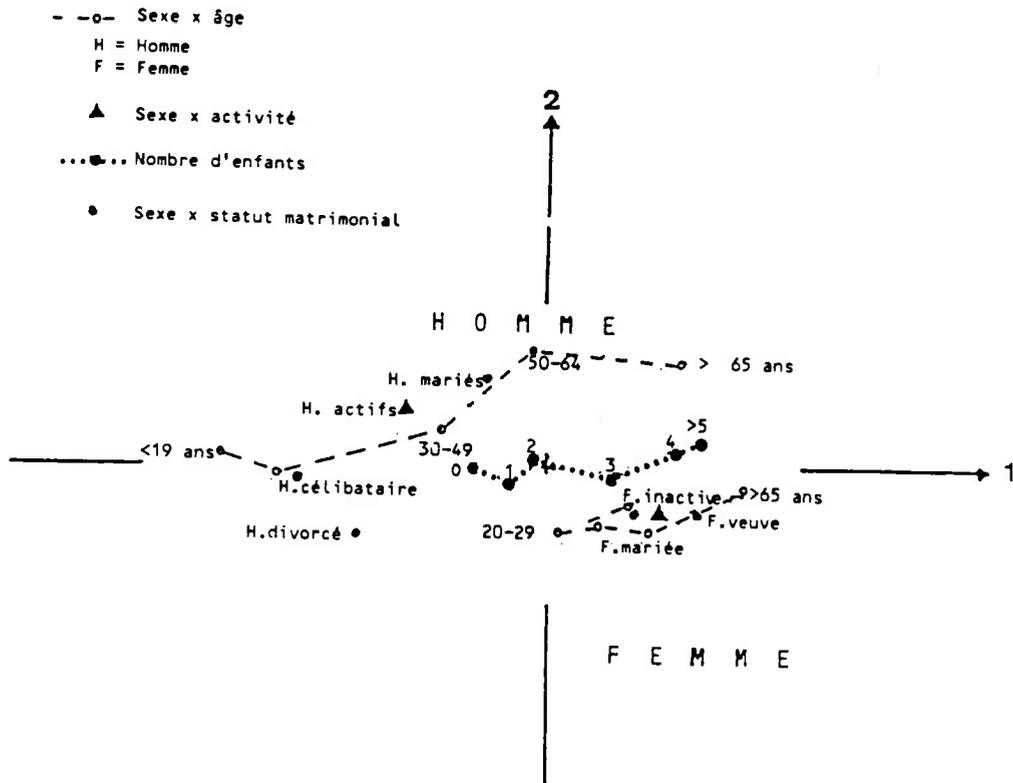
Les tableaux 44 à 47 chiffrant ces différentes constatations; nous ne relevons ici que quelques oppositions majeures; sont *favorables à un renforcement des contrôles de police ... pour excès de vitesse*:

- * 82% des *femmes inactives* et 59% des *hommes actifs*;
- * 87% des *femmes veuves* et 58% des *hommes célibataires*;
- * 88% des *femmes de 65 ans et plus* et un peu au-dessus de 50% des *hommes de moins de 30 ans*.

Le nombre d'enfants constitue aussi un élément significatif: plus on a d'enfants, plus on se montre favorable aux mesures de sécurité.

87% des personnes *ayant plus de quatre enfants* sont *favorables à un renforcement des contrôles de police... pour excès de vitesse*, alors que la proportion est de 67% chez celles qui n'ont *aucun enfant*: (tableau 50 en annexe).

Graphique 15
Relations avec des facteurs socio-économiques:
l'influence du sexe et de l'âge
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes
 sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



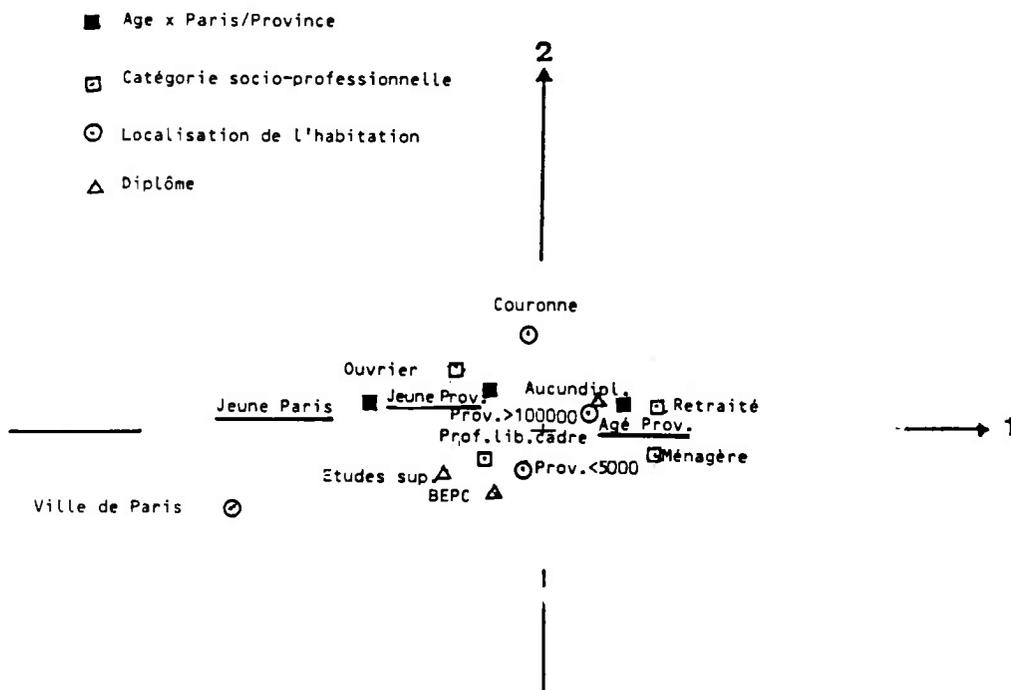
Mais d'autres facteurs interviennent aussi, sans qu'il soit fait référence à un croisement avec le sexe: la localisation géographique, le niveau d'études et la catégorie professionnelle.

Les jeunes (moins de 40 ans), et en particulier ceux de Paris, sont plus hostiles aux mesures de sécurité que leurs aînés; les habitants de la ville de Paris y sont le plus hostiles alors que les provinciaux (des plus petites comme des plus grandes agglomérations) y sont plutôt favorables.

Ceci s'observe aussi bien sur le graphique 16 que sur les tableaux 48 à 52; relevons les oppositions les plus pertinentes; sont favorables à un renforcement des contrôles de police ... pour excès de vitesse:

- * 79% des provinciaux de plus de 40 ans et 61% des parisiens de moins de 40 ans;
- * 75% des provinciaux résidant dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants et 55% des parisiens intra muros;
- * 78% des personnes ayant au plus le CEP et 60% de celles ayant au moins le bac.;
- * 84% des ménagères, 82% des retraités et 64% des cadres et membres des professions libérales, 66% des ouvriers.

Graphique 16
Relations avec d'autres facteurs socio-économiques:
influence de la localisation du domicile
 (Positionnement des variables illustratives pertinentes sur le plan factoriel du graphique 10; à la même échelle)



Annexe

Tableau 1
La sécurité routière peut être améliorée

(En % - 2000 personnes par an)

H16. a) A votre avis, est-il possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la circulation (1)?						
	Aut. 1981	Aut. 1982	Aut. 1983	Aut. 1984	Aut. 1986	Aut. 1988
1. Oui	78,9	81,2	83,1	89,5	86,7	90,1
2. Non	19,5	17,9	15,3	10,5	13,3	9,6
Ne sait pas	1,6	0,9	1,6	-	-	0,3
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Jusqu'en 1983, il s'agissait "d'accidents de la route". La modification d'intitulé a-t-elle exercé une influence propre?

Tableau 2
L'amélioration de la sécurité routière: plus un problème individuel que collectif

(Automne 1988 - en % - 1815 personnes)

b) Qui doit faire le plus gros effort pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route? Est-ce ... (Citez un à un - une seule réponse)	
1. Chaque individu responsable de sa sécurité et de celle des autres	88,8
2. L'Etat et la collectivité qui doivent organiser la sécurité	10,3
Ne sait pas	0,9
Ensemble	100,0

Tableau 3
La nécessité de limiter les vitesses

(En % - 2000 personnes par an)

H18. Les spécialistes de la Sécurité Routière affirment que les limitations de vitesse sont indispensables pour réduire le nombre et la gravité des accidents. Certains automobilistes contestent cette affirmation. Vous, personnellement, considérez-vous que les limitations de vitesse sont indispensables pour la sécurité?			
	Automne 1984	Automne 1986	Automne 1988
1. Oui	82,7	79,8	81,2
2. Non	17,3	20,2	18,1
Ne sait pas	-	-	0,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Tableau 4
Un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie

(En % - 2000 personnes par an)

H19. Seriez-vous favorable à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour... (Citez un à un - une réponse par ligne)				
	Oui	Non	Ne sait pas	Ensemble
Mieux faire respecter les limitations de vitesse				
Automne 1986	68,2	31,8	-	100,0
Automne 1988	72,4	27,3	0,3	100,0
Décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses (franchissement de ligne continue, stop, feux rouges)				
Automne 1988	94,8	4,8	0,4	100,0
Dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie				
Automne 1988	96,7	3,1	0,2	100,0
Lors de l'enquête d'automne 1986, ces deux dernières propositions n'en faisaient qu'une seule "...des infractions dangereuses (franchissement de ligne continue, alcool...)", qui donnait les résultats suivants:				
Automne 1986	91,7	8,3	-	100,0

Tableau 5
Liberté individuelle, respect d'autrui ou respect de la loi?

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H20. 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...?	
	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	NSP	Ensemble
Qui dépasse les limitations de vitesse	8,7	78,4	12,4	0,5	100,0
Qui conduit en état d'alcoolémie	1,7	89,5	8,6	0,2	100,0
Qui ne met pas sa ceinture de sécurité	61,9	10,9	26,9	0,3	100,0

Tableau 6
Les principaux acteurs de la sécurité routière

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H17. Parmi ceux qui agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière, pensez-vous que chacun des groupes suivants fait... (Citez un à un - une réponse par ligne)						
	Beaucoup	Assez	Peu	Rien	Ne sait pas	Ensemble
Le Gouvernement	14,4	46,7	31,7	6,3	0,9	100,0
Les maires et les élus locaux	7,1	37,9	40,0	13,4	1,6	100,0
Les policiers et les gendarmes	<u>29,5</u>	46,8	18,3	4,8	0,6	100,0
Les tribunaux	11,2	31,0	36,4	18,3	3,1	100,0
La télévision, les journaux	<u>25,8</u>	47,5	21,9	4,0	0,8	100,0
Les constructeurs automobiles	10,5	24,4	33,2	<u>30,8</u>	1,1	100,0
Les garagistes	5,2	30,9	33,6	<u>28,5</u>	1,8	100,0
Les médecins et les services d'urgence	<u>37,7</u>	37,2	13,3	10,0	1,8	100,0
Les éducateurs et les formateurs	15,8	41,8	28,5	11,9	2,0	100,0
Les associations de victimes	<u>25,3</u>	39,7	22,1	8,4	4,5	100,0
Les assurances	9,4	26,4	35,3	<u>27,0</u>	1,9	100,0
Les chefs d'entreprises	2,6	12,3	32,5	<u>47,7</u>	4,9	100,0

Tableau 7
Opinions sur l'action des tribunaux pour améliorer la sécurité routière et
opinions sur le fonctionnement de la justice

EN LIGNE : M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988

POIDS TOTAL : 2000.

EN COLONNE : M17: les tribunaux font-ils ... ?

POIDS % COLONNE % LIGNE	beaucoup	assez	peu	rien	ne sait pas	ENSEMBLE
très bien	10 <u>4.46</u> 40.75	6 1.05 26.54	5 .66 19.66	2 .57 8.57	1 1.74 4.47	24 <u>1.22</u> 100.00
assez bien	80 <u>35.72</u> 13.65	221 35.55 37.69	211 29.08 36.11	56 15.34 9.59	17 27.56 2.95	585 <u>29.27</u> 100.00
assez mal	84 37.33 9.96	258 41.56 30.75	329 45.24 39.20	145 39.72 17.32	23 37.01 2.77	839 41.95 100.00
très mal	42 18.68 9.79	92 14.80 21.52	143 19.61 33.39	136 <u>37.05</u> 31.76	15 24.04 3.53	427 <u>21.34</u> 100.00
ne sait pas	6 2.69 6.27	37 5.93 38.30	30 4.08 30.88	20 5.49 20.93	3 5.55 3.63	96 4.80 100.00
refuse de répondre	3 1.13 8.89	7 1.11 24.27	10 1.34 34.25	7 1.82 23.54	3 4.09 9.05	28 1.42 100.00
ENSEMBLE	224 100.00 11.19	621 100.00 31.03	727 100.00 36.35	366 100.00 18.30	63 100.00 3.14	2000 100.00 100.00

CHI2 = 128.14 / 20 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 128.14) = .000 / V.TEST = 8.5

Tableau 8
Opinions sur l'action du Gouvernement pour améliorer la sécurité routière
et opinions sur les moyens de transformer la société française

EN LIGNE : H17: le Gouvernement fait-il ... ?

POIDS TOTAL : 1499.

EN COLONNE : N2b: pour changer la société, quels types de réformes ?

POIDS % COLONNE % LIGNE	progressives	radicales	ne sait pas	ENSEMBLE
beaucoup	138 13.95 66.51	64 13.63 31.03	5 12.08 2.46	207 13.80 100.00
assez	507 51.38 <u>74.20</u>	156 33.08 22.81	20 48.35 2.99	683 45.55 100.00
peu	298 30.19 59.97	189 40.03 37.98	10 24.02 2.04	496 33.10 100.00
rien	36 3.66 36.31	58 12.32 <u>58.39</u>	5 12.47 5.30	99 6.63 100.00
ne sait pas	8 .82 58.22	4 .95 32.37	1 3.08 9.41	14 .92 100.00
ENSEMBLE	986 100.00 <u>65.77</u>	471 100.00 <u>31.42</u>	42 100.00 2.82	1499 100.00 100.00

CHI2 = 74.63 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFÉRIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 74.63) = .000 / V.TEST = 7.1

150
Tableau 9

Opinions sur l'action des constructeurs automobiles pour améliorer la sécurité routière et opinions sur l'impact des découvertes scientifiques

EN LIGNE : M17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?
EN COLONNE : M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	un peu		beaucoup		pas du tout		ne sait pas		ENSEMBLE
	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	
beaucoup	114		67		30		0		211
	10.09		12.14		9.71		.00		10.54
	53.86		<u>31.92</u>		14.22		.00		100.00
assez	281		141		63		3		488
	24.96		25.41		20.48		25.64		24.40
	57.57		28.87		12.96		.60		100.00
peu	398		177		88		1		664
	35.38		31.88		28.38		8.98		33.18
	60.00		26.64		13.21		.15		100.00
rien	320		166		127		3		615
	28.42		29.85		41.05		26.75		30.75
	52.00		26.91		<u>20.60</u>		.50		100.00
ne sait pas	13		4		1		4		23
	1.15		.73		.38		38.63		1.13
	57.34		17.93		5.23		19.50		100.00
ENSEMBLE	1126		554		309		11		2000
	100.00		100.00		100.00		100.00		100.00
	56.27		<u>27.72</u>		<u>15.44</u>		.57		100.00

CH12 = 168.50 / 12 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 168.50) = .000 / V.TEST = 11.2

Tableau 10

Opinions sur l'action des constructeurs automobiles pour améliorer la sécurité routière et opinions sur la diffusion de l'informatique

EN LIGNE : M17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?
EN COLONNE : M4: la diffusion de l'informatique est-elle une chose ?

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	souhaitable		inévitable		regrettable		ne sait pas		ENSEMBLE
	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	
beaucoup	80		109		22		0		211
	10.99		10.60		9.82		.00		10.54
	37.86		51.83		10.31		.00		100.00
assez	205		234		45		4		488
	28.19		22.75		20.48		16.16		24.40
	<u>41.94</u>		48.04		9.29		.74		100.00
peu	259		337		62		5		664
	35.74		32.69		28.08		23.21		33.18
	39.09		50.76		9.36		.78		100.00
rien	177		342		90		6		615
	24.43		33.14		40.67		27.79		30.75
	28.84		55.52		<u>14.63</u>		1.01		100.00
ne sait pas	5		8		2		7		23
	.65		.82		.94		32.84		1.13
	20.79		37.55		9.26		32.41		100.00
ENSEMBLE	726		1031		221		22		2000
	100.00		100.00		100.00		100.00		100.00
	<u>36.30</u>		51.52		<u>11.06</u>		1.11		100.00

CH12 = 233.34 / 12 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 233.34) = .000 / V.TEST = 13.7

Tableau 11
Opinions sur l'action des médecins et services d'urgence et
inquiétude d'une maladie grave

EN LIGNE : H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?
 EN COLONNE : N5: est inquiet de l'éventualité d'une maladie grave

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS		beaucoup	assez	un peu	pas du tout	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE							
beaucoup	432	169	89	62	1	753		
	42.94	33.68	30.15	31.81	42.91	37.65		
	<u>57.32</u>	22.41	11.85	8.22	.19	100.00		
assez	361	206	111	65	1	744		
	35.87	41.19	37.53	33.40	30.78	37.20		
	48.46	27.73	14.93	8.74	.14	100.00		
peu	112	64	59	31	0	267		
	11.19	12.73	20.09	16.03	.00	13.34		
	42.13	23.90	22.28	11.69	.00	100.00		
rien	89	48	32	32	0	200		
	8.81	9.50	10.65	16.67	.00	10.01		
	44.26	23.78	15.75	<u>16.21</u>	.00	100.00		
ne sait pas	12	15	5	4	1	36		
	1.18	2.90	1.58	2.08	26.30	1.80		
	33.03	40.29	13.00	11.25	2.43	100.00		
ENSEMBLE	1005	501	296	195	3	2000		
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00		
	<u>50.25</u>	25.05	14.80	<u>9.73</u>	.17	100.00		

CHI2 = 61.81 / 16 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 61.81) = .000 / V.TEST = 5.0

Tableau 12
Opinions sur l'action des médecins et services d'urgence et opinions sur
"le maintien en bonne santé, c'est l'affaire des médecins"

EN LIGNE : H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?
 EN COLONNE : 19a: la santé c'est l'affaire des médecins

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS		tout à fait d'accord	assez d'accord	pas très d'accord	pas du tout d'accord	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE							
beaucoup	124	254	206	169	0	753		
	49.72	35.30	33.76	40.11	.00	37.65		
	16.52	33.71	27.35	22.42	.00	100.00		
assez	82	312	216	134	0	744		
	32.81	43.44	35.42	31.73	.00	37.20		
	11.03	41.97	29.05	17.95	.00	100.00		
peu	26	79	110	53	0	267		
	10.23	11.02	17.95	12.50	.00	13.34		
	9.59	29.68	41.03	19.70	.00	100.00		
rien	16	58	67	59	0	200		
	6.39	8.12	11.00	13.94	.00	10.01		
	7.99	29.17	33.52	29.32	.00	100.00		
ne sait pas	2	15	11	7	0	36		
	.85	2.12	1.87	1.72	.00	1.80		
	5.92	42.28	31.70	20.11	.00	100.00		
ENSEMBLE	250	719	610	421	0	2000		
	100.00	100.00	100.00	100.00	.00	100.00		
	12.51	35.95	30.50	21.04	.00	100.00		

CHI2 = 55.85 / 12 DEGRES DE LIBERTE / 1 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 55.85) = .000 / V.TEST = 5.1

Tableau 13
Opinions sur l'action du Gouvernement pour améliorer la sécurité routière et satisfaction des autoroutes

EN LIGNE : action du gouvernement
 EN COLONNE : satisfaction des autoroutes

POIDS TOTAL : 1839.

% COLONNE	POIDS		satisfait	insatisfait	sans avis	ENSEMBLE
	% LIGNE					
oui		905	104	128	1137	
		64.36	48.99	58.19	61.85	
non		79.60	9.12	11.29	100.00	
		34.91	50.50	39.32	37.24	
nsp		71.72	15.61	12.67	100.00	
		.73	.51	2.49	.91	
ENSEMBLE		60.91	6.47	32.62	100.00	
		1407	212	221	1839	
	100.00	100.00	100.00	100.00		
		76.49	11.51	12.00	100.00	

CHI2 = 26.73 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 2 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 26.73) = .000 / V.TEST = 4.0

Tableau 14
Opinions sur l'action du Gouvernement pour améliorer la sécurité routière et satisfaction des routes nationales

EN LIGNE : action du gouvernement
 EN COLONNE : satisfaction des routes nationales

POIDS TOTAL : 1839.

% COLONNE	POIDS		satisfait	insatisfait	sans avis	ENSEMBLE
	% LIGNE					
oui		883	254	1	1137	
		65.43	52.27	15.89	61.85	
non		77.62	22.32	.06	100.00	
		33.66	46.80	84.11	37.24	
nsp		66.32	33.19	.48	100.00	
		.91	.93	.00	.91	
ENSEMBLE		73.09	26.91	.00	100.00	
		1349	486	4	1839	
	100.00	100.00	100.00	100.00		
		73.37	26.41	.21	100.00	

CHI2 = 30.29 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 30.29) = .000 / V.TEST = 4.4

Tableau 15
Opinions sur l'action du Gouvernement pour améliorer la sécurité
 routièrè et satisfaction des "autres routes"

EN LIGNE : action du gouvernement
 EN COLONNE : satisfaction des autres routes

POIDS TOTAL : 1838.

% COLONNE	POIDS	satisfait	insatisfait	sans avis	ENSEMBLE
	% LIGNE				
oui	637 66.50 56.07	493 57.00 43.36	6 42.73 .57	1137 61.83 100.00	
non	308 32.13 44.96	368 42.58 53.78	9 57.27 1.26	685 37.25 100.00	
nsp	13 1.38 78.54	4 .42 21.46	0 .00 .00	17 .91 100.00	
ENSEMBLE	958 100.00 52.14	865 100.00 47.04	15 100.00 .82	1838 100.00 100.00	

CHI2 = 27.24 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 1 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 27.24) = .000 / V.TEST = 4.1

Tableau 16
Les responsables de la sécurité routièrè et l'action du Gouvernement
 (Oui="beaucoup", "assez" Non="peu", "rien")

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : action du gouvernement

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS	oui	non	nsp	ENSEMBLE
	% LIGNE				
chaque individu	1042 93.14 <u>64.59</u>	561 82.42 34.77	10 61.30 .64	1613 88.83 100.00	
Etat, collectivité	71 6.39 38.29	115 16.94 <u>61.71</u>	0 .00 .00	187 10.29 100.00	
ne sait pas	5 .47 32.45	4 .64 27.05	7 38.70 40.50	16 .89 100.00	
ENSEMBLE	1118 100.00 <u>61.60</u>	680 100.00 <u>37.47</u>	17 100.00 .93	1815 100.00 100.00	

CHI2 = 328.74 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 2 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 328.74) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 17
Les responsables de la sécurité routière et l'action des élus locaux
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", "rien")

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des maires et élus locaux

POIDS TOTAL : 1815.

POIDS % COLONNE				ENSEMBLE
	oui	non	nsp	
% LIGNE				
chaque individu	746 90.51 46.27	843 87.72 52.29	23 78.11 1.44	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	74 9.01 39.79	112 11.70 <u>60.21</u>	0 .00 .00	187 10.29 100.00
ne sait pas	4 .48 24.71	6 .58 34.80	7 21.89 40.50	16 .89 100.00
ENSEMBLE	824 100.00 45.41	961 100.00 <u>52.95</u>	30 100.00 1.64	1815 100.00 100.00

CHI2 = 157.65 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 2 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 157.65) = .000 / V.TEST = 11.9

Tableau 18
Les responsables de la sécurité routière et l'action des policiers et gendarmes
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", "rien")

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des policiers et gendarmes

POIDS TOTAL : 1815.

POIDS % COLONNE				ENSEMBLE
	oui	non	nsp	
% LIGNE				
chaque individu	1259 90.54 78.05	349 84.34 21.66	5 41.83 .29	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	126 9.06 67.45	61 14.68 <u>32.55</u>	0 .00 .00	187 10.29 100.00
ne sait pas	6 .40 34.28	4 .98 25.22	7 58.17 40.50	16 .89 100.00
ENSEMBLE	1390 100.00 76.57	414 100.00 <u>22.81</u>	11 100.00 .62	1815 100.00 100.00

CHI2 = 433.62 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 433.62) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 19
Les responsables de la sécurité routière et l'action des tribunaux
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", "rien")

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des tribunaux

POIDS TOTAL : 1815.

POIDS % COLONNE % LIGNE	oui	non	nsp	ENSEMBLE
chaque individu	687 90.14 42.60	878 88.06 54.46	47 84.65 2.94	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	73 9.56 39.02	112 11.21 <u>59.86</u>	2 3.75 1.12	187 10.29 100.00
ne sait pas	2 .30 14.12	7 .73 45.39	7 11.61 40.50	16 .89 100.00
ENSEMBLE	762 100.00 41.98	997 100.00 <u>54.93</u>	56 100.00 3.09	1815 100.00 100.00

CHI2 = 79.93 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 1 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 79.93) = .000 / V.TEST = 8.1

Tableau 20
Les responsables de la sécurité routière et l'action de la télévision
et des journaux
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", rien)

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action de la télévision et des journaux

POIDS TOTAL : 1815.

POIDS % COLONNE % LIGNE	oui	non	nsp	ENSEMBLE
chaque individu	1212 90.61 75.18	394 85.16 24.42	7 43.59 .41	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	122 9.10 65.21	63 13.62 <u>33.73</u>	2 13.15 1.06	187 10.29 100.00
ne sait pas	4 .29 24.50	6 1.22 35.00	7 43.27 40.50	16 .89 100.00
ENSEMBLE	1338 100.00 73.70	462 100.00 <u>25.47</u>	15 100.00 .83	1815 100.00 100.00

CHI2 = 322.65 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 322.65) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 21
Les responsables de la sécurité routière et l'action des constructeurs automobiles
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", "rien")

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des constructeurs auto

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS		nsp	ENSEMBLE
	oui	non		
% LIGNE				
chaque individu	559 89.72	1041 88.71	13 66.61	1613 88.83
	34.66	64.56	.78	100.00
Etat, collectivité	62 9.89	124 10.59	1 4.70	187 10.29
	32.99	66.53	.48	100.00
ne sait pas	2 .39	8 .70	5 28.68	16 .89
	15.09	51.18	33.72	100.00
ENSEMBLE	623 100.00	1174 100.00	19 100.00	1815 100.00
	34.31	64.65	1.04	100.00

CHI2 = 169.00 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 2 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 169.00) = .000 / V.TEST = 12.3

Tableau 22
Les responsables de la sécurité routière et l'action des médecins et services d'urgence
(Oui = "beaucoup", "assez" Non = "peu", "rien")

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des médecins et services d'urgence

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS		nsp	ENSEMBLE
	oui	non		
% LIGNE				
chaque individu	1205 88.15	387 92.95	20 63.86	1613 88.83
	74.72	24.03	1.25	100.00
Etat, collectivité	152 11.15	29 7.05	5 15.50	187 10.29
	81.63	15.75	2.62	100.00
ne sait pas	10 .70	0 .00	7 20.64	16 .89
	59.50	.00	40.50	100.00
ENSEMBLE	1367 100.00	417 100.00	32 100.00	1815 100.00
	75.30	22.96	1.74	100.00

CHI2 = 152.34 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 152.34) = .000 / V.TEST = 11.7

Tableau 25
Contrôles de vitesse et nécessité de limiter les vitesses

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : H18:limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	oui	non	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE				
oui	1355 83.42	89 24.72	5 31.64	1449 72.43	
	93.51	6.16	.33	100.00	
non	268 16.47	272 75.28	6 37.87	545 27.25	
	49.08	49.88	1.04	100.00	
ne sait pas	2 .11	0 .00	5 30.49	6 .32	
	27.96	.00	72.04	100.00	
ENSEMBLE	1624 100.00	361 100.00	15 100.00	2000 100.00	
	81.20	18.06	.75	100.00	

CHI2 = 953.21 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 953.21) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 26
Qui doit améliorer la sécurité routière et nécessité de limiter les vitesses

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : H18:limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS	oui	non	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE				
chaque individu	1354 90.30	254 83.10	5 48.22	1613 88.83	
	83.94	15.72	.34	100.00	
Etat, collectivité	137 9.16	48 15.80	1 11.36	187 10.29	
	73.50	25.82	.68	100.00	
ne sait pas	8 .55	3 1.09	5 40.43	16 .89	
	50.93	20.79	28.28	100.00	
ENSEMBLE	1499 100.00	305 100.00	11 100.00	1815 100.00	
	82.57	16.81	.62	100.00	

CHI2 = 215.13 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 215.13) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 27
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour excès de vitesse

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS			ENSEMBLE
	oui	non	ne sait pas	
% LIGNE				
chaque individu	1234 91.30 76.52	379 82.75 23.48	0 .00 .00	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	114 8.44 61.12	71 15.49 37.94	2 27.96 .94	187 10.29 100.00
ne sait pas	3 .26 21.57	8 1.76 50.15	5 72.04 28.28	16 .89 100.00
ENSEMBLE	1352 100.00 74.45	457 100.00 25.20	6 100.00 .35	1815 100.00 100.00

CHI2 = 397.65 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 397.65) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 28
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour infractions dangereuses

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS			ENSEMBLE
	oui	non	ne sait pas	
% LIGNE				
chaque individu	1555 89.38 96.43	55 82.42 3.43	2 25.69 .14	1613 88.83 100.00
Etat, collectivité	175 10.04 93.55	10 15.30 5.50	2 20.78 .94	187 10.29 100.00
ne sait pas	10 .57 62.16	2 2.29 9.56	5 53.53 28.28	16 .89 100.00
ENSEMBLE	1740 100.00 95.83	67 100.00 3.70	8 100.00 .47	1815 100.00 100.00

CHI2 = 276.03 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 276.03) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 29
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour alcoolémie au volant

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela? POIDS TOTAL : 1815.
 EN COLONNE : H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?

% COLONNE	POIDS	oui	non	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE				
chaque individu		1572	40	0	1613
		89.20	83.50	.00	88.83
		97.49	2.51	.00	100.00
Etat, collectivité		180	6	0	187
		10.23	13.33	.00	10.29
		96.54	3.46	.00	100.00
ne sait pas		10	2	5	16
		.57	3.17	100.00	.89
		62.16	9.56	28.28	100.00
ENSEMBLE		1762	48	5	1815
		100.00	100.00	100.00	100.00
		97.08	2.67	.25	100.00

CHI2 = 514.35 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 514.35) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 30
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
les excès de vitesse

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela? POIDS TOTAL : 1815.
 EN COLONNE : H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?

% COLONNE	POIDS	un choix per	danger vie a	non respect	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE	sonnel	utru	loi		
chaque individu		119	1301	191	3	1613
		80.85	90.67	84.62	28.65	88.83
		7.36	80.65	11.83	.16	100.00
Etat, collectivité		28	125	33	1	187
		19.15	8.69	14.65	10.64	10.29
		15.05	66.76	17.70	.50	100.00
ne sait pas		0	9	2	5	16
		.00	.63	.73	60.71	.89
		.00	56.66	10.21	33.13	100.00
ENSEMBLE		147	1434	225	9	1815
		100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
		8.08	79.01	12.42	.48	100.00

CHI2 = 381.57 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 381.57) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 31
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
l'alcoolémie au volant

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H20: conduire en état d'alcoolémie, c'est ... ?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS	un choix per		danger vie a		non respect		ne sait pas		ENSEMBLE
	% LIGNE	sonnel	utru	loi	loi	loi	loi	loi	loi	
chaque individu	24	1451	137	0	1613	88.97	89.20	87.51	.00	88.83
	1.49	89.99	8.52	.00	100.00					100.00
Etat, collectivité	3	165	19	0	187	11.03	10.14	11.99	.00	10.29
	1.60	88.32	10.08	.00	100.00					100.00
ne sait pas	0	11	1	5	16	.00	.66	.50	100.00	.89
	.00	66.87	4.85	28.28	100.00					100.00
ENSEMBLE	27	1627	157	5	1815	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	1.49	89.61	8.64	.25	100.00					100.00

CHI2 = 510.83 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 510.83) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 32
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
l'absence de ceinture de sécurité

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS	un choix per		danger vie a		non respect		ne sait pas		ENSEMBLE
	% LIGNE	sonnel	utru	loi	loi	loi	loi	loi	loi	
chaque individu	984	180	447	1	1613	89.39	89.05	88.29	20.44	88.83
	61.04	11.15	27.74	.07	100.00					100.00
Etat, collectivité	111	20	55	0	187	10.08	10.07	10.93	.00	10.29
	59.44	10.89	29.67	.00	100.00					100.00
ne sait pas	6	2	4	5	16	.53	.88	.78	79.56	.89
	36.03	11.07	24.62	28.28	100.00					100.00
ENSEMBLE	1101	202	507	6	1815	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	60.65	11.12	27.91	.31	100.00					100.00

CHI2 = 405.00 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 405.00) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 33
Opinions sur les contrôles de vitesse et conduite personnelle
au cours de l'année

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1999.

EN COLONNE : D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois

% COLONNE	POIDS		%		ENSEMBLE
	% LIGNE	oui	non (a le permis)	non (pas de permis)	
oui		920 <u>66.58</u>	96 79.84	431 <u>86.88</u>	1447 72.41
		63.60	6.63	29.77	100.00
non		461 33.33	24 20.16	60 12.10	545 27.27
		84.55	4.44	11.01	100.00
ne sait pas		1 .09	0 .00	5 1.02	6 .32
		19.73	.00	80.27	100.00
ENSEMBLE		1383 100.00	120 100.00	496 100.00	1999 100.00
		69.17	6.01	24.81	100.00

CHI2 = 94.91 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 94.91) = .000 / V.TEST = 8.9

Tableau 34
Opinions sur les contrôles de vitesse et kilométrage conduit
dans l'année

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 2000.

EN COLONNE : nombre de kilometres parcourus

% COLONNE	POIDS		%		ne sait pas	non concerné	ENSEMBLE
	% LIGNE	moins de 3000 km	3000 a 9000 km	9000 a 19000 km				19000 km et plus
oui		113 <u>76.35</u>	249 76.66	304 65.98	164 <u>50.98</u>	85 85.25	1449 72.43
		7.81	17.21	21.00	11.31	5.86	100.00
non		35 23.65	76 23.34	156 33.75	158 49.02	34 28.41	545 27.25
		6.43	13.93	28.55	28.92	6.18	100.00
ne sait pas		0 .00	0 .00	1 .27	0 .00	0 .00	6 .32
		.00	.00	19.73	.00	.00	100.00
ENSEMBLE		148 100.00	325 100.00	461 100.00	322 100.00	119 100.00	2000 100.00
		7.41	16.27	23.05	16.08	5.93	100.00

CHI2 = 152.48 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 152.48) = .000 / V.TEST = 10.8

Tableau 35
Opinions sur les contrôles de vitesse et utilisation des autoroutes
à péage pour motifs professionnels

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1550.

EN COLONNE : H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.

% COLONNE	POIDS		%		ENSEMBLE
	oui	non	Ne sait pas	Non concerné	
% LIGNE					
oui	127 <u>49.53</u> 11.83	921 73.26 85.90	6 68.19 .60	18 67.33 1.67	1073 69.21 100.00
non	129 50.47 27.15	335 26.64 70.39	3 31.81 .63	9 32.67 1.83	476 30.71 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	1 .10 100.00	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .08 100.00
ENSEMBLE	256 100.00 16.52	1258 100.00 81.15	9 100.00 .61	27 100.00 1.72	1550 100.00 100.00

CHI2 = 56.95 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 56.95) = .000 / V.TEST = 6.2

Tableau 36
Opinions sur les contrôles de vitesse et mobilité en voiture
à plus de 100 Kms dans l'année

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : nombre de voyages en voiture

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	aucun	1 voyage	2 voyages	3 voyages	4 voyages	5 à 7 voyage	8 voyages et plus
	% LIGNE							
oui	97 <u>84.20</u> 6.70	217 78.89	136 70.73	121 71.48	94 70.61	156 67.77	224 <u>55.23</u> 15.43	
non	18 15.80 3.34	58 21.11	56 29.27	48 28.52	39 29.39	74 32.23	181 44.77 33.26	
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00	0 .00	0 .00	0 .00	0 .00	0 .00	
ENSEMBLE	115 100.00 5.77	274 100.00	192 100.00	170 100.00	133 100.00	230 100.00	405 100.00 20.24	

% COLONNE	POIDS	nr - MSP	ne voyage pas	ENSEMBLE
	% LIGNE			
oui	0 .00 .00	405 <u>84.14</u> 27.97	1449 72.43	100.00
non	0 .00 .00	70 14.55	545 27.25	100.00
ne sait pas	0 .00 .00	6 1.31	6 .32	100.00
ENSEMBLE	0 .00 .00	482 100.00	2000 100.00	100.00

CHI2 = 136.36 / 14 DEGRES DE LIBERTE / 8 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 136.36) = .000 / V.TEST = 9.6

Tableau 37
Opinions sur les contrôles de vitesse et inquiétude de
l'éventualité d'un accident de la circulation

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : N5: est inquiet de l'éventualité d'un accident de la route

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE						ENSEMBLE
	beaucoup	assez	un peu	pas du tout	ne sait pas	
oui	694 <u>80.26</u> 47.88	396 68.52 27.35	248 <u>62.83</u> 17.14	110 68.97 7.56	1 26.30 .06	1449 72.43 100.00
non	168 19.40 30.76	179 30.91 32.80	147 37.17 26.95	49 31.03 9.04	2 73.70 .45	545 27.25 100.00
ne sait pas	3 .35 47.69	3 .57 52.31	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	864 100.00 43.22	578 100.00 28.91	395 100.00 19.76	159 100.00 7.94	3 100.00 .17	2000 100.00 100.00

CHI2 = 57.92 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 7 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 57.92) = .000 / V.TEST = 5.9

Tableau 38
Opinions sur les contrôles de vitesse et peur d'un accident
lors d'un voyage d'un proche en voiture

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?

POIDS TOTAL : 1999.

POIDS % COLONNE					ENSEMBLE
	pas du tout	un peu	beaucoup	ne sait pas	
oui	346 <u>63.13</u> 23.89	669 71.91 46.20	432 <u>83.51</u> 29.86	1 21.27 .05	1448 72.42 100.00
non	202 36.87 37.06	259 27.90 47.61	84 16.15 15.34	0 .00 .00	545 27.27 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	2 .19 27.96	2 .34 27.96	3 78.73 44.08	6 .32 100.00
ENSEMBLE	548 100.00 27.40	930 100.00 46.52	518 100.00 25.90	4 100.00 .18	1999 100.00 100.00

CHI2 = 750.17 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 750.17) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 39
Opinions sur les contrôles de vitesse et peur d'un accident
lors d'un voyage d'un proche en moto

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : M21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?

POIDS TOTAL : 1992.

% COLONNE	POIDS		pas du tout	un peu	beaucoup	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE						
oui	279	412	737	13	1441		
	<u>65.09</u>	68.37	<u>78.57</u>	55.92	72.32	.90	100.00
	19.37	28.57	51.15				
non	150	190	197	7	545		
	34.91	31.63	21.05	32.11	27.36	1.37	100.00
	27.47	34.93	36.23				
ne sait pas	0	0	4	3	6		
	.00	.00	.38	11.97	.32	44.08	100.00
	.00	.00	55.92				
ENSEMBLE	429	602	938	23	1992		
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00		100.00
	21.53	30.22	47.09	1.17			100.00

CHI2 = 140.15 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFÉRIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 140.15) = .000 / V.TEST = 10.8

Tableau 40
Opinions sur les contrôles de vitesse et satisfaction des autoroutes

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : satisfaction des autoroutes

POIDS TOTAL : 1839.

% COLONNE	POIDS		satisfait	insatisfait	sans avis	ENSEMBLE
	% LIGNE					
oui	998	131	173	1302		
	<u>70.97</u>	<u>62.02</u>	78.38	70.82		100.00
	76.65	10.08	13.27			
non	407	80	44	532		
	28.95	37.98	20.13	28.93		100.00
	76.54	15.11	8.35			
ne sait pas	1	0	3	5		
	.09	.00	1.50	.25		100.00
	27.38	.00	72.62			
ENSEMBLE	1407	212	221	1839		
	100.00	100.00	100.00	100.00		100.00
	76.49	11.51	12.00			

CHI2 = 31.88 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFÉRIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 31.88) = .000 / V.TEST = 4.6

Tableau 41
Opinions sur les contrôles de vitesse et l'action prêtée
aux policiers et gendarmes

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : M17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?

POIDS TOTAL : 2000.

	POIDS						ENSEMBLE
	% COLONNE	beaucoup	assez	peu	rien	ne sait pas	
	% LIGNE						
oui		439	699	260	45	6	1449
		74.37	74.67	70.97	<u>47.02</u>	50.09	72.43
		30.30	48.25	17.93	3.13	.39	100.00
non		151	235	106	51	1	545
		25.63	25.14	29.03	52.98	9.29	27.25
		27.75	43.18	19.50	9.37	.19	100.00
ne sait pas		0	2	0	0	5	6
		.00	.19	.00	.00	40.62	.32
		.00	27.96	.00	.00	72.04	100.00
ENSEMBLE		590	936	366	96	11	2000
		100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
		29.51	46.81	18.30	4.82	.56	100.00

CH12 = 617.80 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 617.80) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 42
Opinions sur les contrôles de vitesse et l'action prêtée
aux constructeurs automobiles

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : M17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?

POIDS TOTAL : 2000.

	POIDS						ENSEMBLE
	% COLONNE	beaucoup	assez	peu	rien	ne sait pas	
	% LIGNE						
oui		133	324	497	479	16	1449
		<u>62.92</u>	<u>66.30</u>	<u>74.90</u>	<u>77.92</u>	71.73	72.43
		9.16	22.33	34.31	33.08	1.12	100.00
non		78	163	167	136	2	545
		37.08	33.34	25.10	22.08	8.14	27.25
		14.34	29.85	30.55	24.92	.34	100.00
ne sait pas		0	2	0	0	5	6
		.00	.36	.00	.00	20.13	.32
		.00	27.96	.00	.00	72.04	100.00
ENSEMBLE		211	488	664	615	23	2000
		100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
		10.54	24.40	33.18	30.75	1.13	100.00

CH12 = 318.35 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 318.35) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 43
Opinions sur les contrôles de vitesse et le contrôle technique

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : M22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire

POIDS TOTAL : 1999.

POIDS % COLONNE	très favorab le	plutot favor able	plutot défav orable	très défavor able	ne sait pas	ENSEMBLE
oui	773 <u>77.60</u> 53.37	481 <u>74.18</u> 33.20	133 <u>59.99</u> 9.19	57 <u>46.45</u> 3.95	4 39.28 .29	1448 72.42 100.00
non	221 22.22 40.59	166 25.63 30.47	89 40.01 16.28	66 53.55 12.08	3 29.72 .58	545 27.27 100.00
ne sait pas	2 .18 27.96	1 .19 19.73	0 .00 .00	0 .00 .00	3 31.01 52.31	6 .32 100.00
ENSEMBLE	996 100.00 49.81	648 100.00 32.42	222 100.00 11.09	123 100.00 6.15	11 100.00 .53	1999 100.00 100.00

CHI2 = 395.84 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 395.84) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 44
Opinions sur les contrôles de vitesse selon l'âge

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : age de l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	24 et moins	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 et plus	ENSEMBLE
oui	186 63.33 12.84	294 67.51 20.27	313 68.61 21.64	329 74.45 22.68	327 87.62 22.57	1449 72.43 100.00
non	108 36.67 19.76	141 32.49 25.93	143 31.39 26.31	112 25.27 20.46	41 11.02 7.55	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .28 19.73	5 1.36 80.27	6 .32 100.00
ENSEMBLE	294 100.00 14.69	435 100.00 21.75	457 100.00 22.84	441 100.00 22.07	373 100.00 18.66	2000 100.00 100.00

CHI2 = 87.98 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 87.98) = .000 / V.TEST = 7.9

Tableau 45
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et l'activité

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : sexe * activité pour l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	homme		femme		ENSEMBLE
	actif	inactif	active	inactive	
oui	347 <u>58.93</u> 23.93	259 72.86 17.90	262 74.72 18.06	581 <u>82.33</u> 40.11	1449 72.43 100.00
non	242 41.07 44.32	95 26.79 17.49	89 25.28 16.24	120 16.95 21.95	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	1 .35 19.73	0 .00 .00	5 .72 80.27	6 .32 100.00
ENSEMBLE	588 100.00 29.41	356 100.00 17.79	350 100.00 17.51	706 100.00 35.29	2000 100.00 100.00

CHI2 = 100.39 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 100.39) = .000 / V.TEST = 8.9

Tableau 46
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et
le statut matrimonial

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : statut matrimonial * sexe

POIDS TOTAL : 1997.

% COLONNE	POIDS % LIGNE	célibataire,	marié,	divorcé,	veuf,	célibataire,	mariée,	divorcée,
		homme	homme	homme	homme	femme	femme	femme
oui		110 <u>57.93</u> 7.58	445 65.14 30.79	28 60.56 1.93	23 91.20 1.57	111 75.14 7.69	527 79.44 36.48	52 75.09 3.61
non		80 42.07 14.60	237 34.67 43.46	18 39.44 3.34	2 8.80 .40	37 24.86 6.75	137 20.56 25.05	16 22.37 2.85
ne sait pas		0 .00 .00	1 .18 19.73	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	2 2.54 27.96
ENSEMBLE		189 100.00 9.47	683 100.00 34.21	46 100.00 2.31	25 100.00 1.25	148 100.00 7.41	664 100.00 33.25	69 100.00 3.48
% COLONNE	POIDS % LIGNE	veuve,	ENSEMBLE					
		femme						
oui		149 <u>86.86</u> 10.34	1446 72.39 100.00					
non		19 11.22 3.54	545 27.29 100.00					
ne sait pas		3 1.92 52.31	6 .32 100.00					
ENSEMBLE		172 100.00 8.61	1997 100.00 100.00					

CHI2 = 113.55 / 14 DEGRES DE LIBERTE / 8 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 113.55) = .000 / V.TEST = 8.4

Tableau 47
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et l'âge

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : age * sexe de l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	18 à 19 ans,		20 à 29 ans,		30 à 49 ans,		50 à 64 ans,		65 et plus,		18 à 19 ans,		20 à 29 ans,	
	% LIGNE	homme	homme	homme	homme	homme	homme	homme	femme	femme	femme	femme		
oui		24 <u>54.37</u> 1.68	106 <u>51.46</u> 7.34	209 61.39 14.42	142 68.08 9.82	124 86.53 8.57	33 75.20 2.25	152 72.62 10.48						
non		20 45.63 3.74	100 48.54 18.40	131 38.61 24.10	65 31.33 12.01	19 13.47 3.55	11 24.80 1.97	57 27.38 10.50						
ne sait pas		0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .60 19.73	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00						
ENSEMBLE		45 100.00 2.24	207 100.00 10.33	340 100.00 17.01	209 100.00 10.45	143 100.00 7.17	43 100.00 2.17	209 100.00 10.45						
POIDS % COLONNE	30 à 49 ans,		50 à 64 ans,		65 et plus,		ENSEMBLE							
	% LIGNE	femme	femme	femme	femme	femme	femme							
oui		269 78.82 18.58	186 80.19 12.86	203 <u>88.31</u> 14.00	1449 72.43 100.00									
non		72 21.18 13.27	46 19.81 8.45	22 9.49 4.00	545 27.25 100.00									
ne sait pas		0 .00 .00	0 .00 .00	5 2.20 80.27	6 .32 100.00									
ENSEMBLE		341 100.00 17.07	232 100.00 11.62	230 100.00 11.48	2000 100.00 100.00									

CHI2 = 171.42 / 18 DEGRES DE LIBERTE / 10 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 171.42) = .000 / V.TEST = 10.7

Tableau 48
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la région et l'âge

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse? POIDS TOTAL : 2000.
EN COLONNE : région * age de l'enqueté(e)

POIDS % COLONNE	jeunes provi nce	jeunes Paris	agés provi nce	agés Paris	ENSEMBLE
oui	525 66.55 36.21	92 <u>61.36</u> 6.35	751 <u>79.22</u> 51.87	81 71.17 5.58	1449 72.43 100.00
non	264 33.45 48.36	58 38.64 10.62	191 20.12 35.01	33 28.83 6.01	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	6 .67 100.00	0 .00 .00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	788 100.00 39.41	150 100.00 7.49	949 100.00 47.42	114 100.00 5.68	2000 100.00 100.00

CHI2 = 55.38 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 55.38) = .000 / V.TEST = 6.1

Tableau 49
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la localisation de l'habitation

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse? POIDS TOTAL : 2000.
EN COLONNE : localisation de l'habitation

POIDS % COLONNE	paris	couronne	prov. moins 5000	prov. 5000 a 100000	prov. plus 100000	ENSEMBLE
oui	43 <u>54.83</u> 2.95	184 73.03 12.73	461 70.39 31.83	351 74.41 24.20	410 <u>75.42</u> 28.30	1449 72.43 100.00
non	35 45.17 6.45	68 26.97 12.50	192 29.34 35.26	118 24.99 21.60	132 24.26 24.19	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	2 .27 27.96	3 .59 44.08	2 .32 27.96	6 .32 100.00
ENSEMBLE	78 100.00 3.89	253 100.00 12.63	655 100.00 32.75	471 100.00 23.55	544 100.00 27.18	2000 100.00 100.00

CHI2 = 19.76 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 19.76) = .011 / V.TEST = 2.2

Tableau 50
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le nombre d'enfants

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : nombre d'enfants de l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	aucun		un		deux		trois		quatre		cinq et plus		ENSEMBLE		
	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE			
oui	330	<u>67.07</u>	229	69.60	398	71.14	253	75.88	120	80.38	118	<u>86.77</u>	1449	72.43	100.00
non	162	32.93	98	29.87	159	28.36	79	23.59	29	19.62	18	13.23	545	27.25	100.00
ne sait pas	0	.00	2	.54	3	.50	2	.53	0	.00	0	.00	6	.32	100.00
ENSEMBLE	492	100.00	329	100.00	559	100.00	333	100.00	150	100.00	136	100.00	2000	100.00	100.00

CH12 = 33.76 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 33.76) = .000 / V.TEST = 3.5

Tableau 51
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le niveau d'études

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : diplome d'enseignement général

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	aucun - cep		bepc-beps-be		bac. étud.		ENSEMBLE		
	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE	POIDS	% LIGNE			
oui	966	<u>77.88</u>	221	68.85	262	<u>59.65</u>	1449	72.43	100.00
non	268	21.61	100	31.15	177	40.35	545	27.25	100.00
ne sait pas	6	.51	0	.00	0	.00	6	.32	100.00
ENSEMBLE	1241	100.00	320	100.00	439	100.00	2000	100.00	100.00

CH12 = 63.32 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 63.32) = .000 / V.TEST = 7.1

Tableau 52
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la catégorie professionnelle

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	prof. lib.	employés	ouvriers	ménagères	retraités	autres	ENSEMBLE
	% LIGNE	cadres						
oui	190 <u>63.93</u>	228 71.02	223 <u>65.81</u>	304 <u>84.14</u>	320 <u>82.27</u>	185 62.81	1449 72.43	100.00
	13.09	15.71	15.37	20.96	22.08	12.78		
non	107 36.07	93 28.98	114 33.82	57 15.86	64 16.42	110 37.19	545 27.25	100.00
	19.63	17.05	21.00	10.50	11.72	20.11		
ne sait pas	0 .00	0 .00	1 .37	0 .00	5 1.30	0 .00	6 .32	100.00
	.00	.00	19.73	.00	80.27	.00		
ENSEMBLE	297 100.00	321 100.00	338 100.00	361 100.00	389 100.00	295 100.00	2000 100.00	100.00
	14.83	16.03	16.92	18.05	19.44	14.74		

CHI2 = 95.71 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 95.71) = .000 / V.TEST = 8.0

QUATRIEME PARTIE

Le contrôle technique automobile

4ème partie

Le contrôle technique automobile

L'instauration du contrôle technique pour les voitures d'un certain âge suscite de nombreuses interrogations:

- quel accueil la population va-t-elle réserver à cette nouvelle mesure ?
- les propriétaires vont-ils modifier leurs comportements d'entretien et d'achat de voiture ?
- plus précisément, comment les propriétaires concernés vont-ils réagir à la mise en place d'un tel contrôle avec réparation obligatoire, compte tenu des caractéristiques de leur(s) voiture(s) et des coûts de réparation nécessaire ?

On pourrait encore songer aux conséquences de cette instauration sur le marché des voitures neuves et sur celui de l'occasion, sur l'activité des garages et sur le développement des centres de contrôles.

L'enquête sur les *Conditions de vie et Aspirations des Français* s'est, pour sa part, attachée à relever les attitudes de la population et à tester les comportements probables des propriétaires actuels.

Le sujet était introduit à la fin du volet TRANSPORT, qui traitait notamment du réseau routier et de la sécurité routière, par les précisions suivantes:

Et à propos de la sécurité des voitures....

Les Pouvoirs Publics envisagent de mettre en place progressivement un contrôle technique obligatoire (1) pour toutes les voitures de plus de 4 ans. Ces voitures ne pourraient continuer à rouler qu'après réparation des points de sécurité apparus défectueux lors de ce contrôle.

Après avoir fourni une opinion très globale sur l'instauration de ce contrôle (question H22), l'enquêté(e) devait anticiper les éventuelles modifications de son comportement (question H23 a et b).

 (1) - En fait, le principe en était rendu public pour les voitures de plus de 5 ans, peu avant le début de l'enquête sur le terrain.

Puis, le comportement des propriétaires actuels était testé à partir de différentes hypothèses sur les coûts de réparation (coût probable, coût maximum), en fonction des caractéristiques actuelles de la voiture (ou des voitures, dans les cas de multimotorisation) (questions H24 à H28: cf :le fac-similé de la page du questionnaire - annexe IV). Des informations avaient été relevées auparavant sur la (ou les) voiture(s): marque et modèle, première immatriculation, kilométrage total, estimation du prix de revente, dépenses d'entretien, ... (questions D9 et D10). La question D11 permettait de préciser qui faisait habituellement les réparations, un garagiste ou bien l'enquêté, avec ou sans aide de son entourage, selon qu'il s'agissait d'entretien courant ou de réparations importantes.

Il en ressort que:

- * *la population accueille bien le principe du contrôle technique (82% sont favorables)*
- * *mais, 61% des Français concernés par la motorisation ne songent pas pour autant à modifier leurs habitudes, lors de l'annonce de la mise en place du CT avec réparation obligatoire;*
- * *la modification de comportement la plus fréquemment envisagée concerne "une réparation plus rapide des points défectueux" (90%); "éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans" est une solution assez souvent envisagée (48%), alors que "renouveler la voiture avant l'âge du contrôle" est une hypothèse beaucoup moins retenue (20%);*
- * *compte tenu du coût estimé des réparations en fonction de l'âge de la voiture, 73% des voitures de plus de 5 ans devraient être réparées (dont 46% en faisant appel à un garage), 21% remplacées et 6% abandonnées sans remplacement; cette dernière solution est toujours la moins fréquente, et le changement de véhicule se fait le plus souvent au profit d'un achat d'occasion (dans la proportion de 3 achats d'occasion pour un achat neuf, dans les différentes hypothèses).*

Ces résultats sont présentés dans les deux paragraphes suivants:

I. Décrire les attitudes

II. Tester les comportements

I. DECRIRE LES ATTITUDES

I.1 Le contrôle technique : un accueil très favorable

Les Français sont très largement favorables (82%) au contrôle technique obligatoire des voitures de plus de 4 ans, et la majorité d'entre eux se dit même "*très favorable*". Cet accueil est assez bien répandu dans les différentes catégories de la population.

Tableau IV.1
Large assentiment pour le contrôle technique obligatoire
des véhicules automobiles

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H22. Etes-vous personnellement favorable ou défavorable à l'instauration de ce contrôle technique obligatoire?	
1. Très favorable	49,8
2. Plutôt favorable	32,4
3. Plutôt défavorable	11,1
4. Très défavorable	6,2
Ne sait pas	0,5
Ensemble	100,0

I.1.1 Les plus partisans du contrôle technique (50% de la population)

Un certain souci d'ordre et de mesures

Les partisans les plus convaincus du contrôle technique ("*très favorables*") semblent très "interventionnistes": ils font plus souvent part de leur souhait de voir prendre des mesures, assurer des contrôles et des vérifications pour résoudre les divers problèmes abordés (tableau IV.2). Ainsi, ils sont :

- "*Tout à fait d'accord*" pour *limiter l'utilisation de l'automobile en ville* afin de lutter contre l'engorgement urbain. 29% des partisans du CT sont de cet avis, alors que la proportion est de 24% dans l'ensemble de la population.
- *Favorables au renforcement des contrôles de police et de gendarmerie ... pour décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses, ... pour mieux faire respecter les limitations de vitesse* (78% à comparer de 72% pour l'ensemble de la population), ... et pour *dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie*.

Dans un domaine tout à fait différent, comme celui du Revenu Minimum d'Insertion, il est symptomatique de relever leur choix pour l'item le plus contraignant: ils optent pour une périodicité du contrôle de l'effort de réinsertion (qui constituerait la contrepartie de cette aide financière - cf : les questions N8 a et b) de "deux fois par mois". De même, l'imposition des prestations familiales (question M4) est une solution plus souvent retenue.

Cette attitude semble aller de pair avec une certaine confiance dans les "autorités compétentes" (*protection des populations en cas d'accident nucléaire* - question E9) et le sentiment d'être bien informé (par exemple, en matière de politique énergétique - question E10a), même si ce n'est pas toujours le cas (en pensant, par exemple, que *tous les chômeurs reçoivent des indemnités* - question M19a).

Des inquiets, soucieux de sécurité

L'inquiétude est un sentiment plutôt fréquent dans ce groupe: elle se manifeste au sujet de l'éventualité:

- *d'une agression dans la rue*: 56% chez les partisans du CT à comparer de 50% pour l'ensemble.
- *d'un accident de la route*.

Inexistante à propos d'un accident d'avion, la peur est "beaucoup" ressentie lors d'un déplacement d'un proche en moto: 50% alors que la proportion est de 47% pour l'ensemble.

Confiants dans la possibilité d'améliorer la sécurité routière (... de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route), les partisans du CT sont un peu plus nombreux à estimer que *le plus gros effort* incombe à chaque individu qui est responsable de sa sécurité et de celle des autres (83% et 81%). Ils attendent cependant "beaucoup" des diverses parties prenantes: par rapport à l'ensemble de la population, ils sont plus axés sur une action des *médecins et services d'urgence*, des *assurances*, et des *constructeurs automobiles*; vient ensuite la référence aux *policiers et gendarmes*, aux *associations de victimes* et au *Gouvernement*, ...

Relevons que leur souci de sécurité peut aussi se traduire dans la façon dont les personnes de ce groupe **entretiennent leur voiture** :

- Ils le font très "*régulièrement*" : 53% par rapport à 46% pour l'ensemble.
- Ils font un réglage du moteur "*tous les 10000 Kms*" : 26% et 22%.
- Ils ont recours "*au garagiste*" même pour *l'entretien et les petites réparations*: 47% et 43%.

Tableau IV.2
Les caractéristiques des personnes "très favorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
très favorable			49.80	995		
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très favorable	100.00	100.00	49.80	995	52.48
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	oui	51.47	97.91	94.74	1894	6.36
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	tout à fait d'accord	61.74	29.24	23.59	471	5.93
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	très régulièrement	56.95	53.02	46.37	927	5.85
H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	oui	50.89	98.79	96.68	1932	5.37
inquiétude de l'eventualité d'une agression dans la rue	inquiet	55.74	56.36	50.36	1006	5.35
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	53.37	77.60	72.42	1447	5.14
nombre d'enfants de l'enqueté(e)	trois	61.83	20.70	16.67	333	4.79
H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?	beaucoup	56.29	42.57	37.66	752	4.45
H17: les assurances font-elles ... ?	beaucoup	64.89	12.25	9.41	188	4.31
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	beaucoup	63.60	13.47	10.55	210	4.25
E9: en cas d'accident nucléaire, protection des autorités	oui	55.22	47.62	42.95	858	4.20
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	- très -	58.08	27.94	23.95	478	4.16
D11a: qui fait entretien courant, petites réparations	garagiste	54.98	47.06	42.63	852	3.93
région * age de l'enqueté(e)	agés Paris	67.24	7.67	5.68	113	3.76
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	tous les 10000 km	57.69	25.85	22.31	446	3.71
H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?	beaucoup	56.16	33.29	29.52	590	3.61
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	beaucoup	56.73	28.78	25.27	505	3.52
Revenu annuel du foyer en 5 classes	200 000 Fr et plus	63.16	10.92	8.61	172	3.51
M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation	plutôt s'améliorer	56.82	26.86	23.54	470	3.44
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du téléphone?	- très -	58.75	18.39	15.59	311	3.43
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- très -	62.34	11.00	8.79	175	3.40
H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	beaucoup	64.31	9.12	7.06	141	3.39
localisation de l'habitation	couronne	60.17	15.26	12.63	252	3.39
H4: etes-vous satisfait des autoroutes ?	- très -	56.48	28.26	24.92	498	3.38
H5b: sur autoroute, etes-vous satisf. distribution carburant?	- très -	60.17	14.84	12.28	245	3.36
H17: le Gouvernement fait-il ... ?	beaucoup	59.22	17.16	14.43	288	3.34
H17: les chefs d'entreprises font-ils ... ?	beaucoup	73.18	3.89	2.65	52	3.31
Région où habite l'enqueté(e)	région Paris	58.40	19.37	16.52	330	3.29
M19a: selon vous, tous les chomeurs reçoivent des indemnités	oui	56.63	25.06	22.04	440	3.19
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de vente produits div.	- très -	61.23	11.41	9.28	185	3.16
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	chaque individu	51.55	83.44	80.61	1611	3.13
H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	pas du tout	52.76	62.54	59.03	1180	3.11
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	58.79	15.12	12.81	256	2.96
M4: imposition des prestations familiales	favorable	58.42	15.94	13.59	271	2.96
taille d'agglomeration	50000 a 200000	57.85	18.07	15.56	311	2.93
N8b: fréquence de controle de l'effort de réinsertion	2 fois par mois	60.90	10.06	8.22	164	2.92
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas du tout d'accord	56.31	23.80	21.05	420	2.91
I1: a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable	oui	55.20	30.20	27.25	544	2.89
M2b: pour changer la société, quels types de réformes ?	progressives	53.13	52.58	49.28	985	2.88
H23b: faire réparer plus rapidement points défectueux?	oui	55.40	28.66	25.77	515	2.88
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	beaucoup	53.24	50.16	46.92	938	2.83
inquiétude de l'eventualité d'un accident de la route	inquiet	51.75	74.94	72.12	1441	2.82
nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	16 et plus	59.22	12.73	10.71	214	2.75
taille d'agglomeration	paris.agglo.paris	57.98	15.34	13.18	263	2.73
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	56.07	22.80	20.25	404	2.72
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	- très -	56.86	19.48	17.06	341	2.71
K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ?	oui	52.10	67.28	64.32	1285	2.70
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	oui	56.13	21.00	18.64	372	2.68
K4: recevez-vous chez vous des amis, des relations ?	jamais	61.06	8.66	7.06	141	2.68
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	56.20	20.83	18.46	369	2.63
H17: la télévision et les journaux font-ils ... ?	beaucoup	54.96	28.52	25.84	516	2.62
N4: la diffusion de l'informatique est-elle une chose ?	souhaitable	53.73	39.17	36.31	726	2.62
H4: etes-vous satisfait des routes nationales ?	- très -	57.26	16.10	14.00	280	2.60
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	beaucoup	54.56	30.38	27.73	554	2.57
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	beaucoup	54.73	28.45	25.89	517	2.57
H16a: possible de diminuer le nb blessés et tués sur route?	oui	50.75	91.81	90.10	1801	2.56
I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de mal au dos	non	52.47	56.92	54.02	1079	2.55
nombre de voyages en voiture	5 à 7 voyages	58.01	13.32	11.44	228	2.54
I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie	tout à fait d'accord	52.54	54.61	51.76	1034	2.49
indice d'équipement - niveau de vie	5-6-7-8 éq.	55.29	24.38	21.96	439	2.49
D10: raisons pour effectuer ces réglages (1ère réponse)	sécurité	53.52	39.74	36.98	739	2.47
M17: selon vous le nombre de chomeurs va-t-il	diminuer	61.93	6.58	5.30	105	2.46

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Tableau IV.3
Les caractéristiques des personnes "plutôt favorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
plutot favorable				32.37	647	
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	plutot favorable	100.00	100.00	32.37	647	50.00
H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?	assez	37.05	53.60	46.83	936	4.08
I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie	assez d'accord	37.41	45.04	38.98	779	3.75
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	assez d'accord	38.15	37.94	32.19	643	3.70
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	peu	37.91	38.88	33.19	663	3.63
H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	un peu	38.30	33.60	28.40	567	3.47
Région où habite l'enqueté(e)	ouest	41.87	17.89	13.83	276	3.43
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	peu d'accord	43.75	12.99	9.61	192	3.40
inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	non inquiet	35.98	54.99	49.47	989	3.29
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	dérèglement moteur	41.57	16.43	12.80	255	3.24
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	assez d'accord	38.18	30.77	26.08	521	3.23
K6: fréquente un équipement sportif	exception.	40.71	18.45	14.67	293	3.16
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	assez régulièrement	38.30	27.09	22.90	457	3.00
I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de mal au dos	oui	35.79	50.84	45.98	919	2.98
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	un peu	35.80	51.40	46.48	929	2.95
H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?	assez	36.39	41.80	37.17	743	2.86
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	36.97	34.86	30.52	610	2.80
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	ne sait pas	43.42	9.43	7.03	140	2.79
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	peu satisf.	42.03	11.20	8.63	172	2.66
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	assez	35.84	43.88	39.63	792	2.65
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de train?	un peu	37.63	25.83	22.22	444	2.60
H17: les assurances font-elles ... ?	assez	36.88	30.01	26.34	526	2.51
H17: les éducateurs et formateurs font-ils ... ?	assez	35.44	45.78	41.81	835	2.44
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	non	36.72	31.05	27.37	547	2.40

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Tableau IV.4
Les caractéristiques des personnes "plutôt défavorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
plutot défavorable				11.09	221	
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	plutot défavorable	100.00	100.00	11.09	221	37.05
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	dérèglement moteur	19.56	22.56	12.80	255	4.25
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	16.28	40.01	27.26	545	4.23
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	n'y roule pas	18.17	23.30	14.23	284	3.69
nombre de pièces d'habitation du logement	deux	19.17	16.92	9.79	195	3.36
H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	peu	13.80	49.70	39.95	798	3.07
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	autres	16.30	21.67	14.75	294	2.90
indice d'équipement - niveau de vie	0-1-2 éq.	15.28	27.94	20.28	405	2.71
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	14.27	35.25	27.40	547	2.67
M4: imposition des prestations familiales	défavorable	11.84	90.77	85.07	1700	2.63
M19a: selon vous, tous les chomeurs reçoivent des indemnités	non	12.08	84.02	77.17	1542	2.63
S2: zone où se trouve l'habitation	habitat dispersé	17.63	15.20	9.56	191	2.63
localisation de l'habitation	prov. moins 5000	13.83	40.86	32.76	655	2.56
J3a: vous imposez-vous régulièrement des restrictions ?	oui	12.47	70.95	63.12	1262	2.54
nombre de kilometres parcourus	3000 a 9000 km	15.51	22.75	16.27	325	2.54
J4a: vous constituez-vous un complément de retraite ?	non	13.03	55.19	47.00	939	2.53
H4: etes-vous satisfait des autoroutes ?	n'utilise pas	16.46	16.26	10.96	219	2.47
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	12.38	69.07	61.89	1237	2.34

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Des satisfaits, des optimistes

Leur satisfaction et leur optimisme se manifestent sur un ensemble de sujets très divers:

- Ils sont *"très satisfaits"* ... des *autoroutes* (28% et 25%) et de leurs *services* : *aires de repos* (28% et 24%), *téléphone* (18% et 16%), *dépannage* (11% et 9%), ...
- Ils pensent que *les découvertes scientifiques améliorent "beaucoup" la vie quotidienne* : 30% et 28%
- Pour eux, *la diffusion de l'informatique est une chose "souhaitable"* : 39% et 36%
- Ils estiment que des *"réformes progressives"* sont nécessaires pour une *transformation profonde de la société française* : 53% et 49%
- Enfin, ils croient que *dans l'Europe de 1992, les conditions de travail vont "plutôt s'améliorer"* : 27% contre 24% pour l'ensemble.

Un niveau de vie élevé, Paris et son agglomération

Les partisans du contrôle technique sont relativement plus nombreux chez les bénéficiaires de revenus élevés (11% de ces partisans ont un *revenu annuel d'au moins 200 000F.*, alors que 9% de l'ensemble de la population reçoivent un tel revenu) et les personnes disposant d'un niveau élevé d'équipement au foyer (respectivement 24% et 22% pour *"au moins 5 équipements au foyer"* (1)).

La région parisienne (19% et 17%), et notamment "la couronne", compte davantage d'adeptes du CT; l'effet croisé de l'âge et du type d'agglomération fait des *parisiens de plus de 40 ans* des partisans plus fréquents (8% et 6%).

Une forte mobilité

Il est tout à fait caractéristique que les défenseurs du contrôle technique effectuent davantage de voyages à plus de 100 kms de leur domicile que les autres catégories de la population :

- *"au moins 16 voyages"* (tous modes confondus) ... *au cours des 12 derniers mois*: 13% et 11%
- pour les *voyages en voiture* ... : *"au moins 8 voyages"* (23% et 20%) et *"5 à 7 voyages"* (13% et 11%).

Ils sont, bien sûr, plus souvent concernés par *des déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail) en voiture* (21% et 18%) et se trouvent de ce fait plus nombreux à répondre positivement à la question sur *l'utilisation de l'autoroute à péage pour déplacements professionnels au cours de l'année*.

(1) - Il s'agit des biens d'équipements figurant à la question D6.

I.1.2 L'opposition au contrôle technique (6% de la population)

Une opposition réduite, mais très typée

Les personnes qui sont les plus opposées au contrôle technique ("*très défavorables*") sont peu nombreuses, mais très typées (tableau IV.5).

Les attitudes sont tout à fait contraires à celles que nous venons de voir: **négation du sentiment d'inquiétude** (par exemple, accident de la route), **refus des contrôles** (vitesse) et **des mesures restrictives** (la voiture en ville), choix de moyens radicaux pour transformer la société et **affirmation de l'individualisme** (*ne pas mettre la ceinture de sécurité ... , c'est "un choix personnel"*). De plus, ces personnes présentent des traits nettement différenciés.

Des ouvriers, des provinciaux de moins de 40 ans, des hommes

Les *ouvriers* sont particulièrement nombreux à rejeter le CT: ils sont 33% à appartenir à ce groupe alors que les ouvriers représentent 17% de l'ensemble de la population enquêtée (1). Il en va de même des *provinciaux de moins de 40 ans* (58% chez les adversaires du CT et 39% dans l'ensemble de la population) et des habitants des petites agglomérations (par exemple, *les agglomérations de moins de 5000 habitants en province*: 46% et 33%).

Les *hommes* sont aussi bien plus nombreux dans ce groupe que dans l'ensemble de la population (respectivement 64% et 47%), et notamment les *hommes actifs* (43% et 29%).

A propos de leur voiture

Ces opposants au contrôle technique ont plus souvent tendance à *faire "eux-mêmes ou avec l'aide de leur entourage" l'entretien courant et les petites réparations* de leur voiture (54% et 32%) et à *l'entretenir "assez régulièrement"* (34% et 23%). Ce comportement peut en partie s'expliquer par **des difficultés budgétaires**: ils sont plus nombreux à se restreindre sur la voiture (48% chez les adversaires du CT et 32% dans l'ensemble de la population).

Relevons dans ce groupe une forte proportion de personnes qui *conduisent* (conduite personnelle: 86% et 69%).

(1) - Rappelons qu'il s'agit de la CS individuelle et non de celle du chef de ménage.

Tableau IV.5
Les caractéristiques des personnes "très défavorables"
au contrôle technique
 (par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
	très défavorable			6.15	122		
H22:	etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très défavorable	100.00	100.00	6.15	122	30.03
H19:	favorable renforcement des controles: vitesse?	non	12.08	53.55	27.26	545	6.19
D11a:	qui fait entretien courant, petites réparations	enqueté, entourage	10.19	53.56	32.34	646	4.85
H23a:	si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	ne pas changer	8.93	66.70	45.93	918	4.79
D12:	a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	7.64	85.79	69.11	1381	4.35
	catégorie socio professionnelle de l'enquêté(e)	ouvriers	12.06	33.19	16.93	338	4.34
H17:	les assurances font-elles ... ?	rien	10.11	44.39	27.00	539	4.15
	région * age de l'enquêté(e)	jeunes province	8.98	57.55	39.42	788	4.04
	Sexe de l'enquêté(e)	masculin	8.38	64.30	47.18	943	3.93
J3b:	restrictions sur la voiture	oui	9.16	48.12	32.32	646	3.71
H2:	limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	pas du tout d'accord	9.74	40.23	25.40	507	3.62
	inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	non inquiet	9.50	42.79	27.71	554	3.56
M1:	opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très mal	10.02	34.71	21.31	426	3.37
I1:	a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable	non	7.19	84.79	72.58	1451	3.29
I8:	on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	tout à fait d'accord	9.11	41.70	28.15	562	3.26
H20:	ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	7.49	75.37	61.89	1237	3.16
	sexe * activité pour l'enquêté(e)	homme actif	8.98	42.97	29.43	588	3.11
	localisation de l'habitation	prov. moins 5000	8.57	45.63	32.76	655	3.02
N2b:	pour changer la société, quels types de réformes ?	radicales	9.28	35.53	23.56	471	2.92
D9h:	entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	assez régulièrement	9.18	34.15	22.90	457	2.91
H21:	si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	8.79	39.16	27.40	547	2.87
	taille d'agglomération	moins de 2000	8.79	39.21	27.43	548	2.86
M17:	selon vous le nombre de chomeurs va-t-il	augmenter	7.34	72.42	60.69	1213	2.82
G10a:	avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	non	8.60	38.44	27.49	549	2.65
	exercez-vous une activité professionnelle ?	oui, à plein temps	7.91	52.22	40.64	812	2.63
H3:	en voiture (conducteur, passager) en dehors agglomération	oui, conduct/passager	7.90	53.58	41.75	834	2.56
	inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	non inquiet	7.51	60.38	49.47	989	2.46

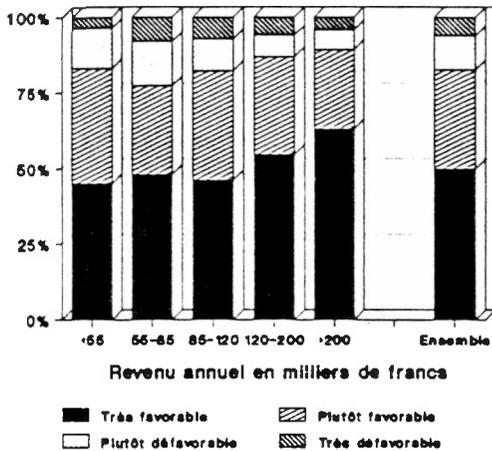
Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Les graphiques 1 à 12 illustrent l'influence de divers facteurs sur les attitudes (des "très favorables" aux "pas du tout favorables") à propos du contrôle technique: parmi les plus pertinents, notons le niveau de vie, les attitudes en matière de sécurité routière, la mobilité et l'âge chez les hommes, tandis que la motorisation ou son niveau n'influent guère.

**Le contrôle technique des voitures:
attitudes et niveau de vie**

Graphique 1

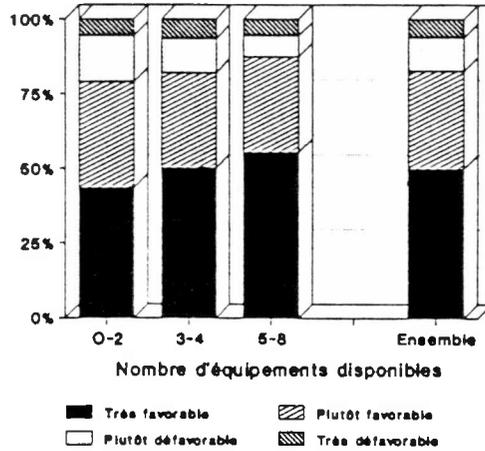
Influence du revenu



Des partisans plus nombreux chez les titulaires de hauts revenus

Graphique 2

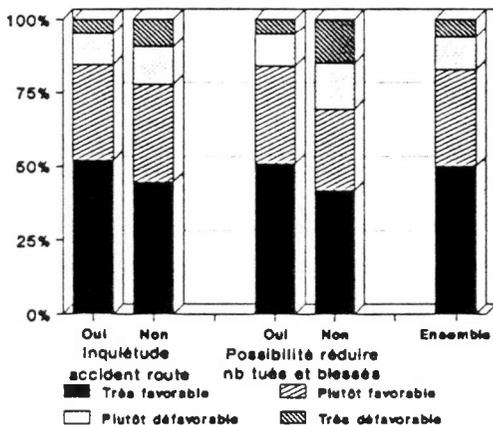
Influence du niveau d'équipement



Augmentation du nombre des partisans avec le niveau d'équipement du foyer

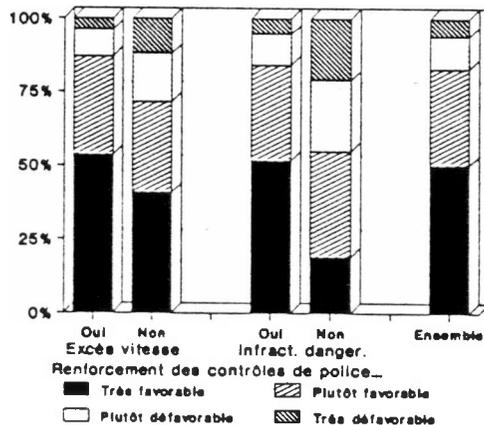
**Contrôle technique des voitures:
attitudes et sécurité routière**

Graphique 3
Influence de la motivation sécurité routière



Plus de partisans chez les "inquiets" et les tenants d'une amélioration possible de la sécurité sur les routes

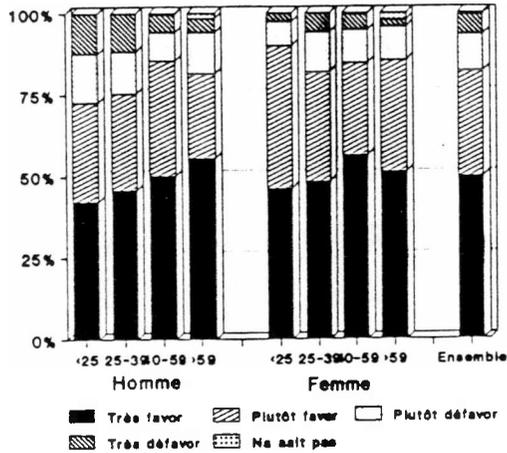
Graphique 4
Relation avec des attitudes répressives



Moins de partisans chez les "laxistes", surtout en matière d'infractions dangereuses

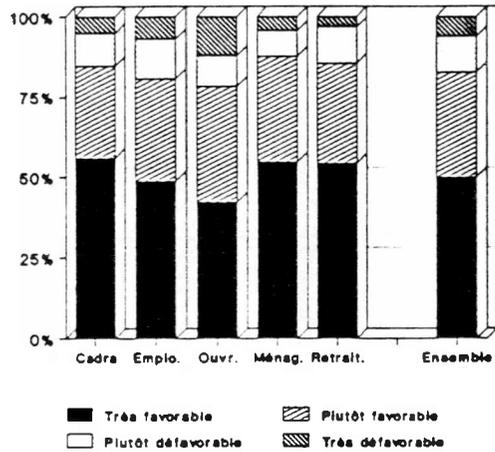
**Contrôle technique des voitures:
attitudes et critères socio-géographiques**

Graphique 5
Influence croisée du sexe
et de l'âge



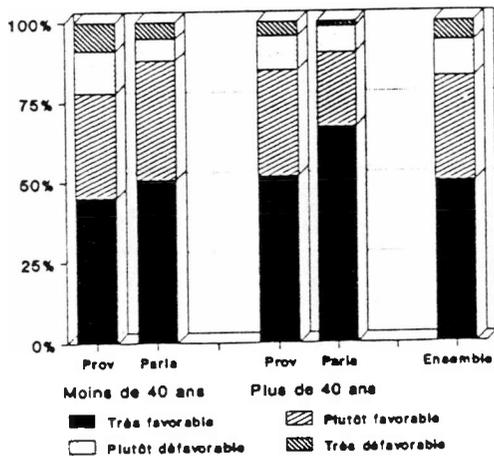
Les femmes, toujours plus favorables
sauf chez les plus âgées

Graphique 6
Influence de la catégorie socio-
professionnelle de l'enquêt(e)



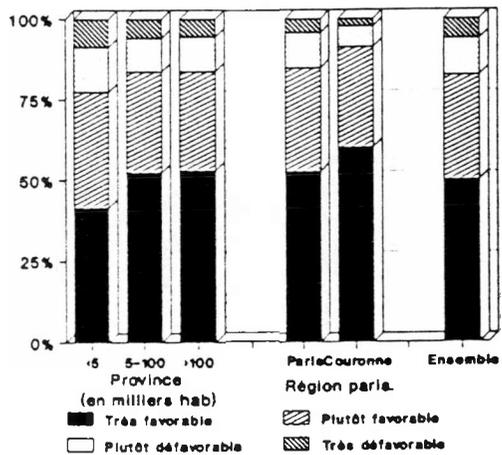
Les ouvriers, particulièrement
défavorables

Graphique 7
Influence croisée de l'âge et
de la région



Des partisans particulièrement nombreux
chez les parisiens de plus de 40 ans

Graphique 8
Influence du type d'agglomération

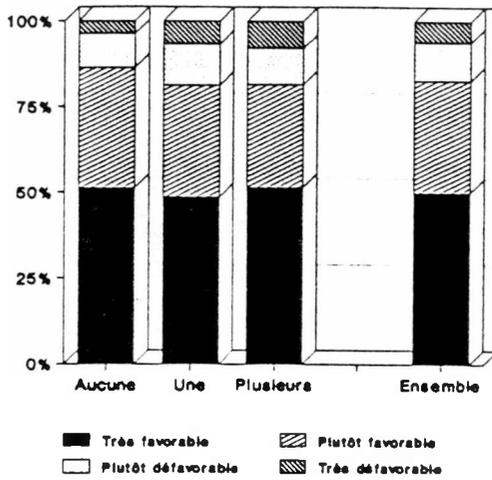


Des partisans particulièrement nombreux
dans la couronne parisienne

**Contrôle technique des voitures:
attitudes et concernement automobile**

Graphique 9

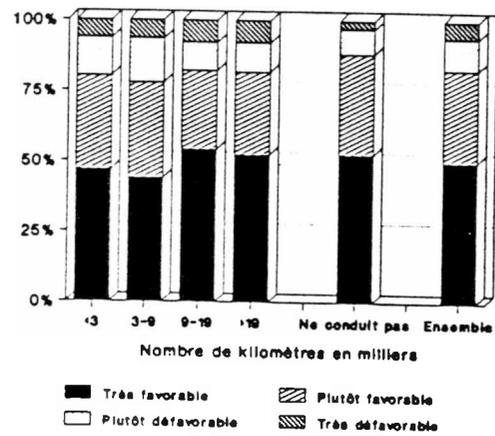
Le nombre de voitures



Pas d'influence

Graphique 10

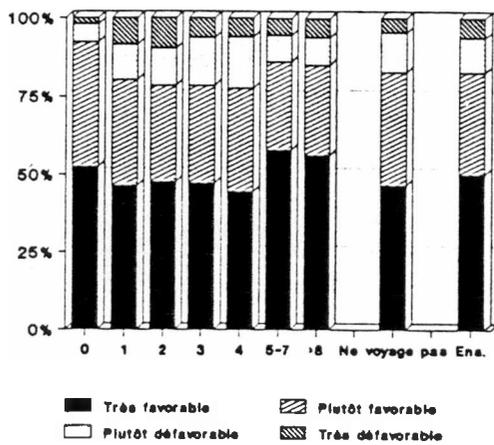
Influence du kilométrage conduit dans l'année



Plus de partisans chez les "gros rouleurs" et les personnes qui ne conduisent pas

Graphique 11

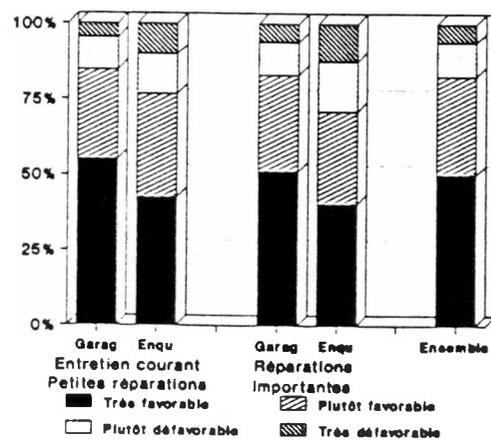
Influence du nombre de voyages en voiture à plus de 100 Kms du domicile



Des partisans plus nombreux chez les personnes qui "voyagent" beaucoup en voiture

Graphique 12

Influence des choix pour l'entretien de la voiture



Plus défavorable quand on entretient soi-même sa voiture et d'autant plus qu'il s'agit de réparations importantes

I.2 Une certaine inertie des automobilistes

Si les Français se montrent très largement favorables au contrôle technique des voitures, ils sont bien moins nombreux à penser que son instauration va les inciter à modifier leur comportement. Leur approbation s'accompagne-t-elle du sentiment majoritaire d'avoir une voiture "au-dessus de tout soupçon" ?

Parmi les personnes susceptibles d'être concernées (en gros, les personnes motorisées, soit les 3/4 de la population), 61% estiment qu'elles *ne changeront rien à leurs habitudes après la mise en place du contrôle technique avec réparation obligatoire*. Les comportements sont assez homogènes, car peu de différences apparaissent d'une catégorie de la population à l'autre. Quelques critères, cependant, paraissent plus pertinents: le sexe, l'âge, la taille de l'agglomération, la fréquence d'entretien de la voiture actuelle,...

Tableau IV.6
Les modifications de comportement induites
par le contrôle technique obligatoire

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H.23 a) A l'annonce de la mise en place du contrôle technique avec réparation obligatoire, quelle sera votre attitude ? (énumérez - une seule réponse possible)		
	Concernés	Ensemble
1. Je vais modifier mes habitudes	38,8	29,1
2. Je ne changerai rien à mes habitudes	61,2	46,0
3. Je ne suis pas concerné (sans voiture)	-	24,6
Ne sait pas	-	0,3
Ensemble	<hr/> 100,0	<hr/> 100,0

I.2.1 Ne pas changer d'habitudes (61% de la population motorisée)

Des hommes, des personnes âgées, des retraités

Conserver ses habitudes est ici plutôt une réponse masculine (55% sont des *hommes* alors qu'ils représentent 53% de la population concernée par la question) ; les personnes âgées sont plus nombreuses à le faire et les *retraités* sont légèrement sur-représentés (18% et 15%). L'absence d'enfants de moins de 16 ans au foyer s'inscrit dans la même logique.

Un certain refus des contrôles

Cette attitude accompagne plus souvent un avis "*très défavorable*" à propos de *l'instauration du contrôle technique* : 9% de ces "conservateurs" expriment cette défaveur, qui est manifestée par 7% de la population motorisée. Notons un refus du *renforcement des contrôles ... sur la vitesse* (35% et 31%) et sur les *infractions dangereuses*. Il s'agirait ici d'un "noyau dur", hostile aux entraves à la liberté individuelle et peut-être plus généralement au changement.

Tableau IV.7
Les caractéristiques des personnes qui pensent
"ne rien changer à leurs habitudes" après la mise en place du CT

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----		POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL	
ne pas changer				61.24	918
H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	ne pas changer	100.00	100.00	61.24	918 44.55
age de l'enqueté(e)	65 et plus	77.57	14.79	11.67	175 4.65
age * sexe de l'enqueté(e)	65 et plus, femme	83.32	6.28	4.61	69 3.78
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très défavorable	77.58	8.93	7.05	105 3.69
nombre de personnes vivant dans le logement	deux	68.09	31.45	28.29	424 3.30
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	67.49	34.59	31.39	470 3.30
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	non	79.40	6.26	4.83	72 3.19
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, aucun intérêt	67.49	32.15	29.18	437 3.16
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ?	non	64.72	59.62	56.42	845 3.10
K6: fréquente un équipement sportif	non	64.62	61.64	58.41	875 3.08
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	retraités	69.90	17.68	15.49	232 2.88
age * sexe de l'enqueté(e)	65 et plus, homme	73.82	8.51	7.06	105 2.80
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	tous les 10000 km	66.80	31.82	29.18	437 2.80
H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	oui,conduct. seulem.	66.13	36.84	34.11	511 2.76
K6: fréquente une bibliothèque	non	63.57	73.29	70.61	1058 2.73
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	rien	73.59	9.07	7.55	113 2.72
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	66.63	28.78	26.45	396 2.54
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	- assez -	64.54	50.78	48.18	722 2.48
M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation	plutot se détériorer	65.44	38.04	35.60	533 2.45
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	64.12	55.03	52.56	788 2.33

Le désintérêt marqué pour l'*information en matière de politique énergétique*" (*"non, et cela ne m'intéresse pas"*) semble confirmer certains blocages. Parallèlement, les anticipations sur *les conditions de travail dans l'Europe de 1992* sont assez négatives.

S'agit-il plus souvent de personnes déjà préoccupées de l'état et de l'entretien de leur voiture, et qui, de ce fait admettent difficilement des contraintes supplémentaires ? Le réglage du moteur *"tous les 10000 Kms"* (32% chez ceux qui ne pensent pas modifier leurs habitudes et 29% pour l'ensemble de la population) pourrait inciter à le croire.

I.2.2 Changer d'habitudes (39% de la population motorisée)

Des femmes, des provinciaux de moins de 40 ans

Les *femmes* sont plus nombreuses à penser qu'elles changeront d'habitudes (elles représentent 51% du groupe qui fait cette réponse, alors qu'elles constituent 47% de la population motorisée), surtout des femmes d'âge moyen (*entre 30 et 49 ans* : respectivement 25% et 20%) et des *femmes mariées* (43% et 38%). La présence d'*enfants de moins de 16 ans* (49% et 44%), et en particulier d'*un enfant de moins de 3 ans* (17% et 14%), est significative. Ainsi, retrouve-t-on ici "le profil prudent" assez couramment admis.

Les habitants des grandes agglomérations (*plus de 200 000 habitants*: 23% et 18%) et les *provinciaux de moins de 40 ans* (47% et 42%) sont aussi plus nombreux à prévoir une modification de leurs habitudes.

Un souci de sécurité routière et de prévention

L'accident de voiture, *lors d'un voyage d'un proche*, suscite, dans ce groupe, *"beaucoup"* de crainte (31% et 26%); l'approbation manifestée à propos des *renforcements des contrôles de police et de gendarmerie ...*, l'affirmation que *"chaque individu (est) responsable de sa sécurité et de celle des autres"* et l'opinion selon laquelle *dépasser les limitations de vitesse ... c'est mettre "la vie des autres en danger"* semblent bien indiquer une prise de conscience de l'insécurité routière.

Pourquoi, alors, attendre le caractère obligatoire de la mesure pour modifier son comportement ? Les autres réponses de ce groupe peuvent en partie l'expliquer.

Des tensions budgétaires

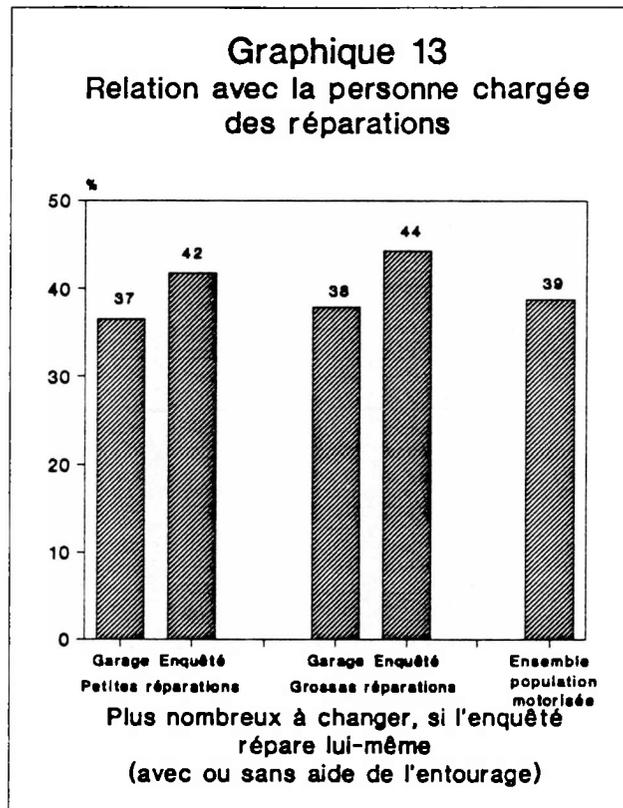
Ces personnes reconnaissent, il est vrai, plus souvent que d'autres *entretenir leur voiture "peu régulièrement"*. Mais, elles semblent aussi plus nombreuses à rencontrer des difficultés financières: 16% des personnes qui pensent changer d'habitudes déclarent qu'elles *boucleraient "un peu difficilement" leur budget sans les prestations familiales*, alors que cette réponse est faite par 13% de l'ensemble de la population. L'accession à la propriété peut-elle en partie expliquer ces tensions budgétaires (21% sont "*accédants*" alors que la proportion est de 17% dans l'ensemble de la population)?

Tableau IV.8
Les caractéristiques des personnes qui pensent
"modifier leurs habitudes" après la mise en place du CT

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST	
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
changer habitudes			38.76	581		
H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	changer habitudes	100.00	100.00	38.76	581	44.55
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, je le regrette	44.56	58.16	50.60	758	4.64
age * sexe de l'enqueté(e)	30 à 49 ans, femme	47.68	24.60	20.00	299	3.37
taille d'agglomeration	plus de 200000	48.03	22.85	18.44	276	3.33
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	beaucoup	45.83	30.86	26.10	391	3.24
M19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	oui	39.66	97.22	95.01	1424	3.16
M19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	41.55	73.46	68.53	1027	3.15
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	43.42	47.17	42.11	631	3.10
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ?	oui	43.26	48.65	43.58	653	3.03
J2b: boucleriez-votre budget sans prestations familiales ?	un peu diffic.	48.94	15.91	12.60	188	2.96
statut d'occupation du logement	accédant	47.11	20.68	17.01	255	2.90
statut matrimonial * sexe	mariée, femme	43.30	42.52	38.06	570	2.79
nombre d'enfants de moins de 3 ans	un	47.42	16.94	13.85	207	2.63
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	peu régulièrement	53.54	7.73	5.60	83	2.60
M18: avez-vous été au chômage depuis 10 ans ?	oui, une fois	46.15	19.32	16.23	243	2.48
opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	mieux	43.02	39.81	35.88	537	2.47
M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	chaque individu	40.24	84.38	81.28	1218	2.38
H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	danger vie autrui	40.46	81.19	77.79	1166	2.38
Sexe de l'enqueté(e)	feminin	41.96	51.35	47.44	711	2.33

Les personnes qui réparent elles-mêmes avec ou sans l'aide de leur entourage, ont un peu plus tendance à penser changer d'habitudes, surtout chez celles qui s'occupent des *réparations importantes* (graphique 13).

Modifier ses habitudes après la mise en place du contrôle technique



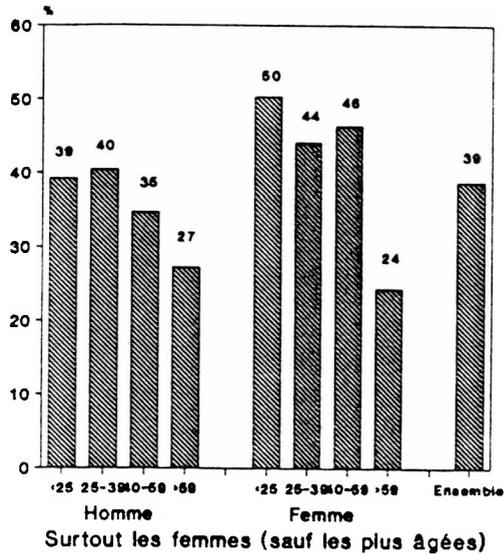
Des facteurs comme la catégorie professionnelle (sauf les retraités en raison de l'influence majeure de l'âge sur ces comportements: 30%), le niveau d'études ou le niveau de revenu, influent peu sur l'éventualité d'un tel changement d'habitudes. Les graphiques 14 à 17 illustrent la relative influence du sexe, de l'âge, de la localisation géographique et de l'entretien de la voiture.

Il en est de même du nombre de voitures disponibles (vont changer d'habitudes 37% chez les mono-motorisés et 43% chez les multi-motorisés), du kilométrage conduit (vont changer d'habitudes: 45% de ceux qui ont conduit *moins de 3000 kms* et 36% de ceux qui ont conduit *entre 3000 et 9000 kms* ou *au moins 19000 kms*) ou du nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms du domicile.

Modifier ses habitudes après la mise en place du contrôle technique

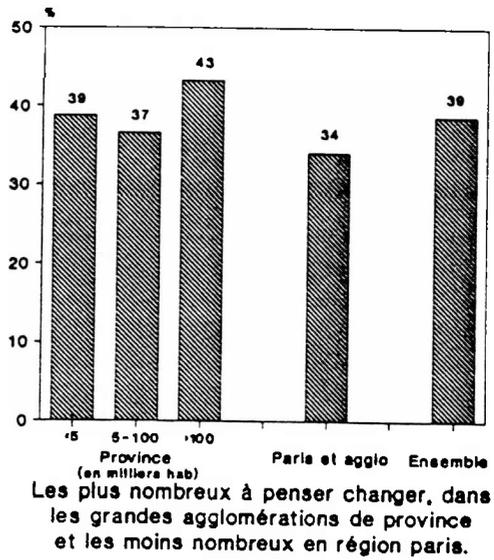
Graphique 14

Influence croisée du sexe et de l'âge



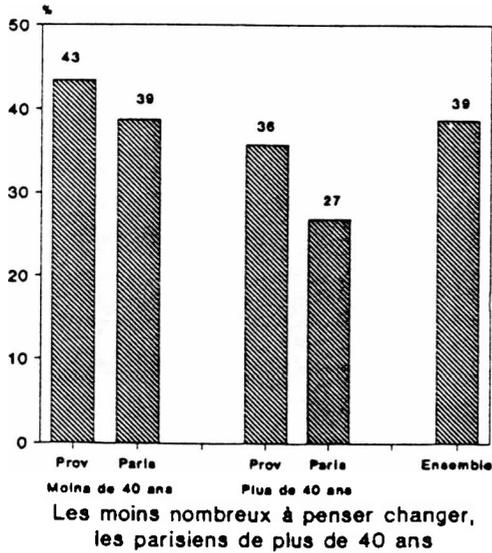
Graphique 15

Influence de la localisation géographique



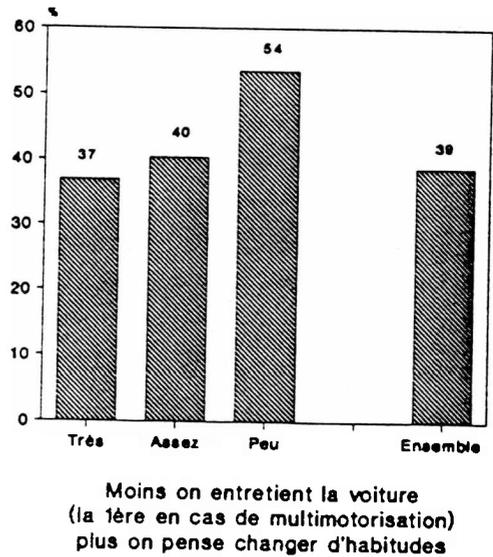
Graphique 16

Influence croisée de l'âge et de la région



Graphique 17

Relation avec la fréquence d'entretien de la voiture



L'entretien des voitures

Résumons quelques informations sur la (ou les) voiture(s) et leur entretien.

Les propriétaires qui n'ont qu'une seule voiture (soit à peine plus d'un Français sur deux), l'entretiennent à peine plus régulièrement que les propriétaires multimotorisés (soit un peu plus d'un Français sur cinq); ces derniers entretiennent leur première voiture (la première décrite) un peu plus régulièrement que la deuxième.

	1 seule voiture	1ère voiture	2ème voiture
Très régulièrement	59	68	61
Assez régulièrement	33	24	28
Peu ou pas régulièrement	8	8	11
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

Plus précisément, la majorité des personnes multimotorisées entretiennent "très" ou "assez régulièrement" leurs voitures (84% des multimotorisés). Les autres ont un peu plus tendance à entretenir "très" ou "assez régulièrement" la 1ère voiture déclarée et "peu" ou "pas régulièrement" la 2ème voiture déclarée (6% des multimotorisés).

Qui effectue l'entretien et les réparations?

On fait bien plus souvent appel au **garagiste** pour les **réparations importantes** (86%) que pour l'**entretien courant** ou les **petites réparations** (57%).

Les propriétaires font plus souvent appel au **garagiste** lorsqu'ils ont **une seule voiture**, surtout pour les **réparations importantes**, alors que les personnes multimotorisées **réparent elles-mêmes** ou avec l'aide de leur entourage.

	Entretien courant Petites réparations			Réparations importantes		
	1 voiture	2 voitures	Ensemble	1 voiture	2 voitures	Ensemble
Garagiste	59	52	57	87	82	86
Enquêté	41	48	43	13	18	14
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

Qui a plus tendance à réparer ou entretenir sa voiture lui-même ou avec son entourage?

(Ensemble de la population: 43% pour l'entretien courant et 14% pour les réparations importantes)

- les ouvriers: 60% pour l'entretien courant et 25% pour les réparations importantes
- les jeunes, c'est-à-dire avant 25 ans (59% et 28%) ou entre 25 et 40 ans (54% et 18%)
- les provinciaux de moins de 40 ans : 56% et 22%
- en province, dans les agglomérations de moins de 5000 habitants: 47% et 16%
- les revenus annuels inférieurs à 85000 francs: 50% et 18%

I.3 Quels changements dans les attitudes ?

Suite à la mise en place du contrôle technique, changer d'habitudes c'est penser surtout à *faire réparer plus rapidement les points défectueux*: 90% des personnes qui pensent modifier leur comportement retiennent cette proposition.

Presque la moitié des personnes concernées par le sujet envisagent d'*éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans*, alors que *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* est une solution rejetée par plus des trois quarts des personnes interrogées.

Tableau IV.9
Surtout une réparation plus rapide des points défectueux

(Automne 1988 - en % - 568 personnes)

b) Que ferez-vous ? (Citez un à un - une réponse par ligne)				
	Oui	Non	NSP	Ens.
1. Faire réparer plus rapidement les points défectueux	90,2	9,2	0,6	100,0
2. Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle	19,9	78,6	1,5	100,0
3. Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans	48,3	50,7	1,0	100,0

I.3.1 Faire réparer plus rapidement les points défectueux (90%)

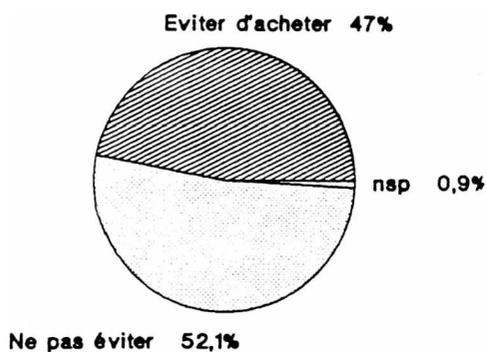
L'intention de *faire réparer ...* est si répandue qu'il est difficile de discerner des groupes plus souvent motivés que d'autres; notons une plus grande fréquence du refus de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* et d'*éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans* (93% dans les deux cas), mais aussi des opinions "*très favorables*" au CT (92%).

Quant aux personnes qui n'ont pas ce projet, elles sont si peu nombreuses (52 personnes) qu'il est impossible de supputer leurs motivations : indiquons seulement qu'elles manifestent un peu plus souvent leur intention de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* ou d'*éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans*.

En ce qui concerne la relation entre ce projet de *faire réparer plus rapidement* et l'entretien actuel de la voiture, observons que la fréquence d'entretien n'intervient pas; cependant, les personnes qui *réparent elles-mêmes ou avec l'aide de leur entourage* sont moins nombreuses à envisager de *faire réparer rapidement ...*, surtout celles qui font *les réparations importantes* : 85% d'entre elles expriment cette intention alors qu'elles sont 89% chez celles qui font *l'entretien courant et les petites réparations* et 91% chez celles qui confient leur voiture à un garagiste, aussi bien pour l'entretien courant que pour les grosses réparations.

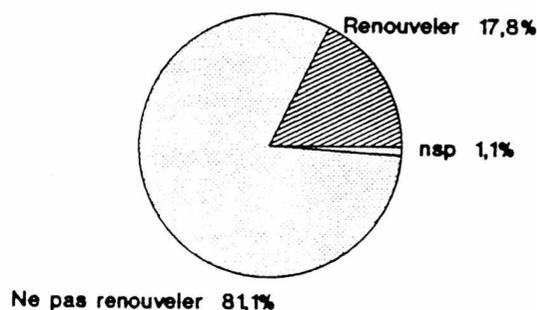
Autres attitudes des personnes qui pensent "faire réparer plus rapidement les points défectueux"
(513 personnes)

Graphique 18
Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans



Un comportement très semblable à celui de l'ensemble des personnes qui pensent "changer d'habitudes"

Graphique 19
Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle technique



Un comportement assez semblable à celui de l'ensemble des personnes qui pensent "changer d'habitudes"

I.3.2 Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans (48%)

Cette attitude semblerait caractéristique des personnes disposant des revenus les plus élevés: 62% pour 200 000 francs et plus par an. Elle est aussi plus fréquente chez les personnes qui confient leur voiture à un *garagiste* dès *l'entretien courant ou les petites réparations* (53%, alors que la proportion est de 50% pour *les réparations importantes*).

I.3.3 Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle (20%)

Seule une minorité de la population susceptible d'être concernée retient cette possibilité. Elle est caractérisée par un haut niveau de satisfaction des principaux axes du réseau routier: grande satisfaction *des autoroutes*, mais aussi *des services sur autoroutes* (en général et en particulier :*dépannage, téléphone, aires de repos, ...*) comme *des routes nationales*.

Les personnes qui disent *entretenir "très régulièrement" leur voiture* sont ici plus nombreuses que dans l'ensemble de la population (70% alors que 62% des propriétaires déclarent entretenir *"très régulièrement"* leur véhicule).

Les propriétaires qui confient leur voiture à un *garagiste* pour l'entretien et les diverses réparations sont à peine plus nombreux à choisir *renouveler la voiture* que ceux qui font ces travaux *eux-mêmes ou avec l'aide de l'entourage*: respectivement 21% et 18% (les écarts de % entre *entretien, petites réparations* et *réparations importantes* étant très minimes).

Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans et *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* sont des attitudes qui présentent certaines cohérences (tableau IV.10):

- *acheter des voitures de plus de 4 ans*, c'est aussi bien souvent *renoncer à renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* : cette intention est de loin la plus fréquente puisqu'elle est déclarée par presque une personne sur deux qui pensent *changer d'habitudes* à la suite du contrôle technique;
- mais la réciproque n'est pas vraie: *renoncer à renouveler* correspond seulement un peu plus souvent à *acheter des voitures de plus de 4 ans* (c'est le cas de 58% des personnes qui vont *renoncer à renouveler*);
- *éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans* s'accompagne plus souvent de *renoncer à renouveler avant l'âge du contrôle*(c'est le cas de 67% des personnes qui vont *éviter d'acheter*);

- cependant, *renouveler la voiture* c'est aussi plus souvent *éviter d'acheter* (76% des personnes qui vont *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* déclarent *éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans*). Ce comportement est toutefois loin d'être majoritaire (86 personnes sur les 568 qui vont *changer d'habitudes*).

Tableau IV.10
"Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans"
et "renouveler la voiture avant l'âge du contrôle"

(Automne 1988 - 568 personnes)

		Renouveler la voiture			
		Oui	Non	Ne sait pas	ENSEMBLE
Eviter l'achat	Oui	86 76,0	186 41,6	3 31,6	275 48,3
	Non	27 23,5	260 58,3	1 13,8	288 50,7
Eviter l'achat	Ne sait pas	1 0,5	1 0,1	5 54,6	6 1,0
	ENSEMBLE	113 100,0	447 100,0	9 100,0	568 100,0
		31,3	66,7	1,0	100,0
		9,3	90,3	0,4	100,0
		9,5	10,6	79,9	100,0
		19,9	78,6	1,5	100,0

En résumé:

* sur 10 propriétaires actuels de voiture, 4 seulement pensent qu'ils vont *modifier leurs habitudes* à la suite de l'instauration du contrôle technique;

* ils déclarent presque tous qu'ils feront *réparer plus rapidement les points defectueux*;

* en outre, presque la moitié d'entre eux n'envisagent pas de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle*, ni d'*éviter l'achat de voiture de plus de 4 ans*.

* un peu plus d'un sur les quatre, n'envisagent pas de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle*, mais songent à *éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans*.

II. TESTER LES COMPORTEMENTS

Après avoir posé des questions d'opinion et recueilli des réactions générales au sujet du contrôle technique, nous avons considéré séparément chaque voiture possédée par l'enquêté (deux au maximum) et avons tenté d'apprécier quel serait son comportement en fonction d'un coût éventuel de réparation (questions H24 à H28 - cf : le fac-similé en annexe du chapitre); ce coût a été estimé, à partir de l'âge de la voiture, sur la base de l'enquête menée l'an dernier par les Constructeurs d'Automobiles. Pour analyser ces comportements, nous avons constitué un fichier de voitures en rapprochant les réponses de la description des véhicules (questions D9). Cet appariement s'est avéré délicat car il arrive que des voitures différentes soient décrites (cas des ménages ayant plus de deux véhicules) ou qu'elles ne soient pas toujours dans le même ordre.

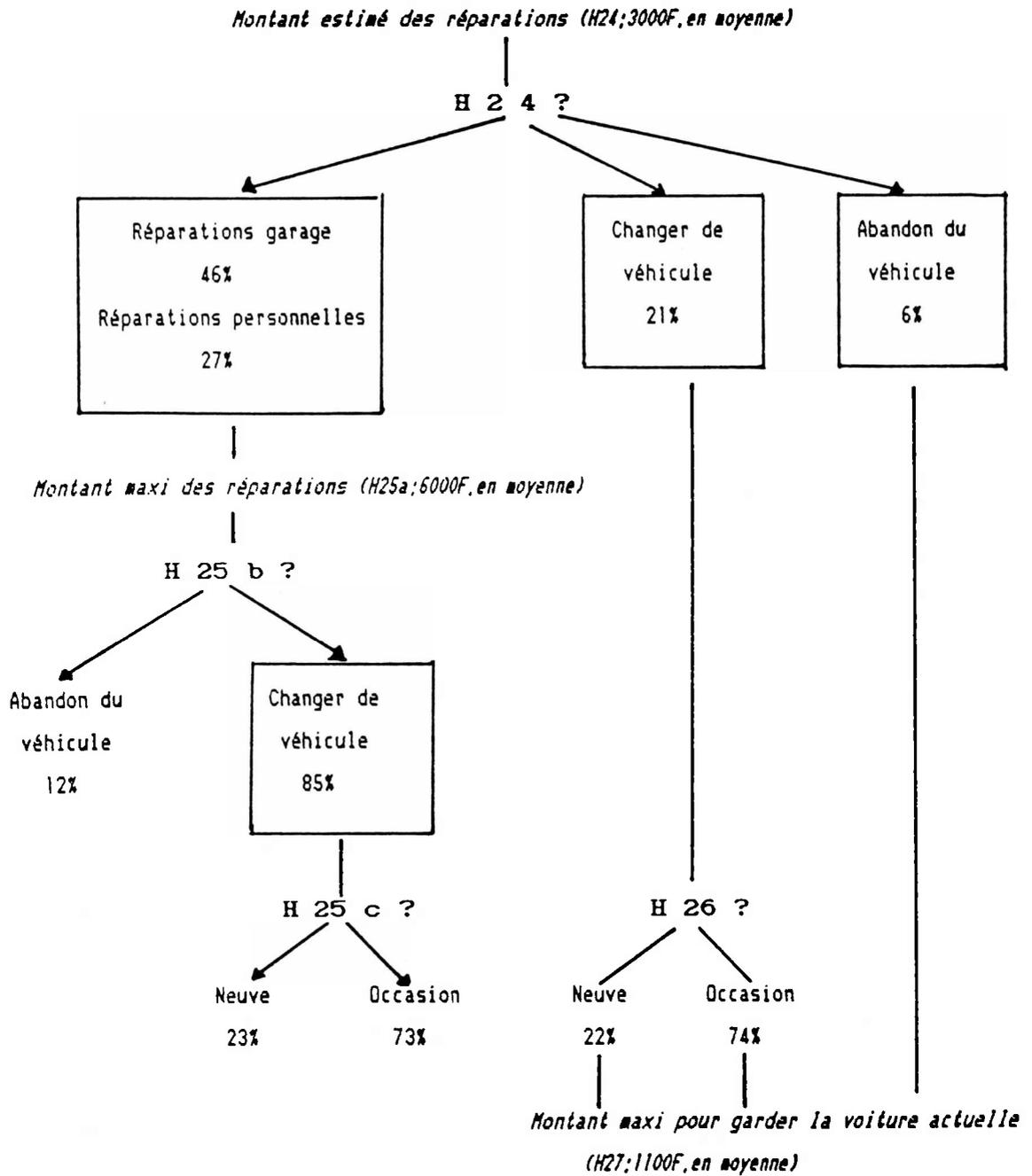
Sur 2090 voitures décrites dans l'enquête, nous avons retenu les 1202 qui ont plus de 5 ans, donc celles qui seront concernées à plus ou moins brève échéance par le contrôle technique. C'est à partir de cet échantillon que nous avons obtenu les résultats qui suivent. Les réactions au contrôle technique ayant été recueillies pour l'ensemble des voitures de plus de 3 ans, ce champ est un peu plus étroit que celui des résultats préliminaires. De plus, pour assurer la cohérence des données, nous avons effectué plusieurs opérations d'apurement du fichier. Nous présenterons successivement les résultats d'ensemble, puis les disparités observées pour les différentes catégories de voitures, d'automobilistes ou de ménages.

II.1 Une vue d'ensemble des comportements

Reprenons la figure de la note préliminaire sur ces nouvelles bases (schéma 1). Si les intentions déclarées des ménages se réalisaient, sur 100 voitures de plus de 5 ans soumises au contrôle technique:

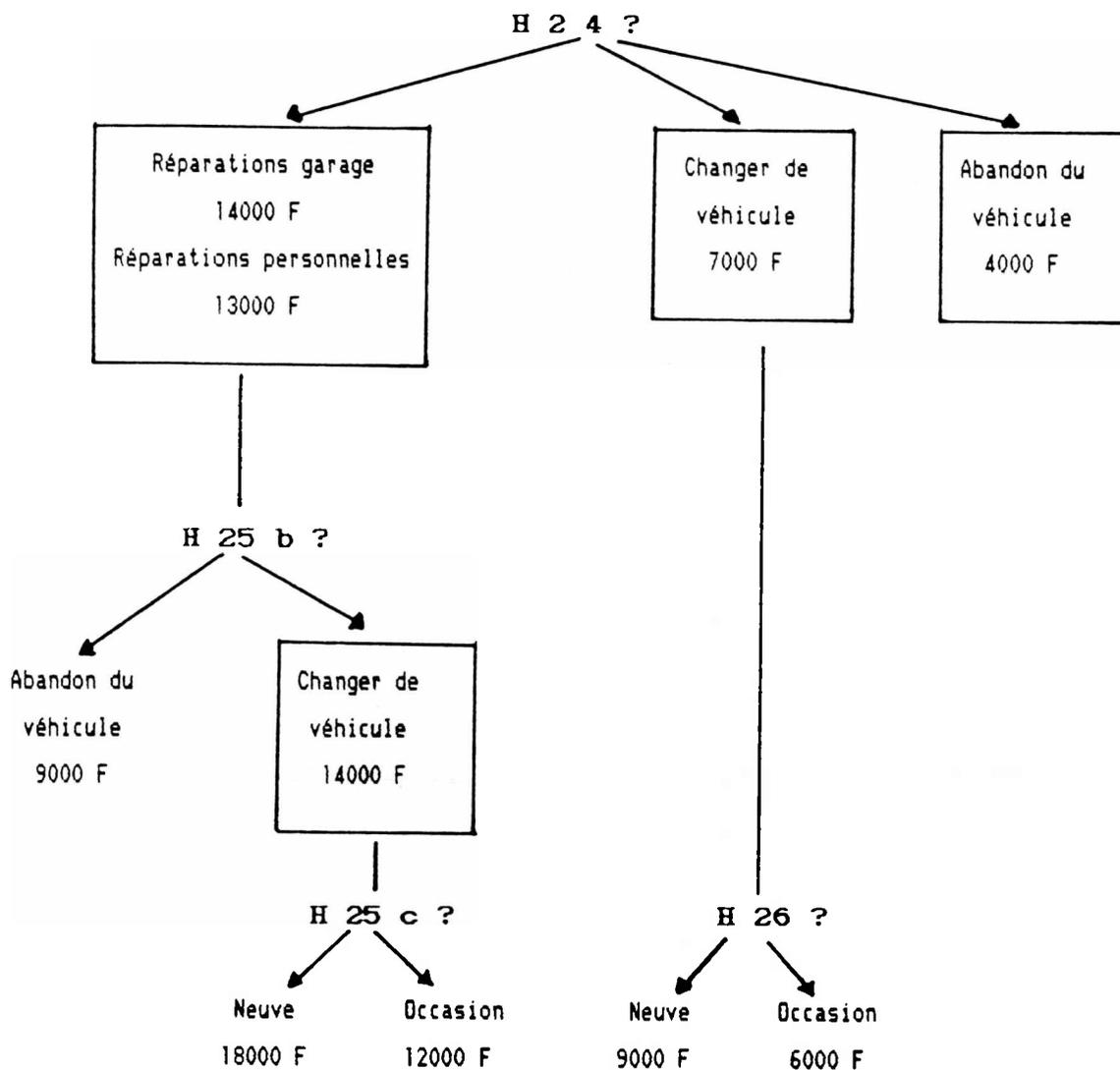
- * 73 seront réparées si nécessaire, dont 27 par la personne elle-même ou par son entourage,
- * 21 seront abandonnées et remplacées (dont seulement 5 par une voiture neuve).
- * 6 seront abandonnées sans être remplacées, soit plus de 3% du parc dont disposent les ménages.

Schéma 1
Description des choix
(1202 voitures de plus de 5 ans)



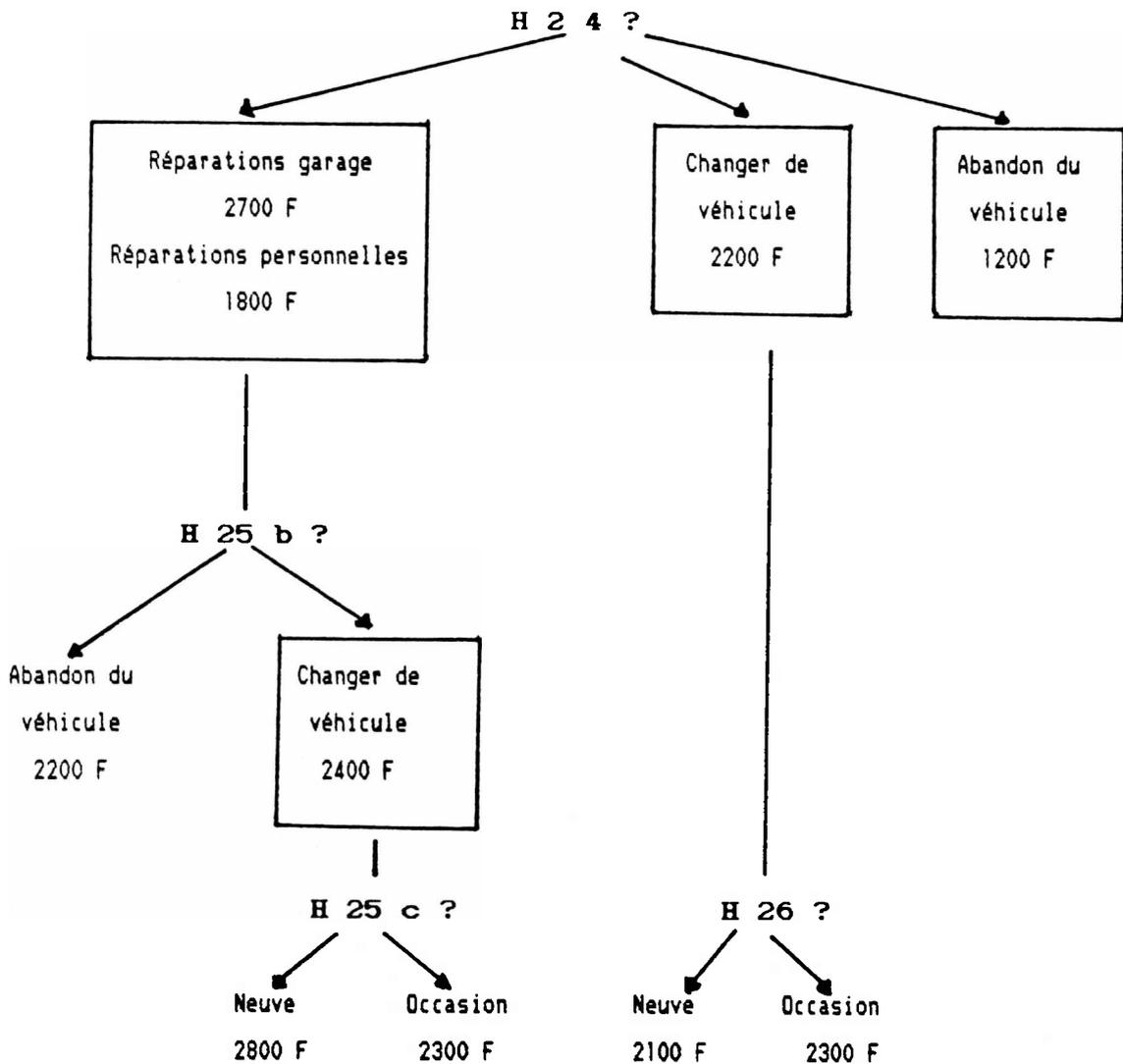
- H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que feriez-vous ?
 H25b : Au-delà de cette somme, que feriez-vous ?
 H25c : Vous la remplaceriez par : ?
 H26 : Remplaceriez-vous cette voiture par : ?

Schéma 2
Description des choix
en fonction de la valeur moyenne de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



- H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?
 H25b : Au-delà de cette somme, que feriez-vous ?
 H25c : Vous la remplacerez par : ?
 H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Schéma 3
Description des choix
en fonction du coût moyen d'entretien de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



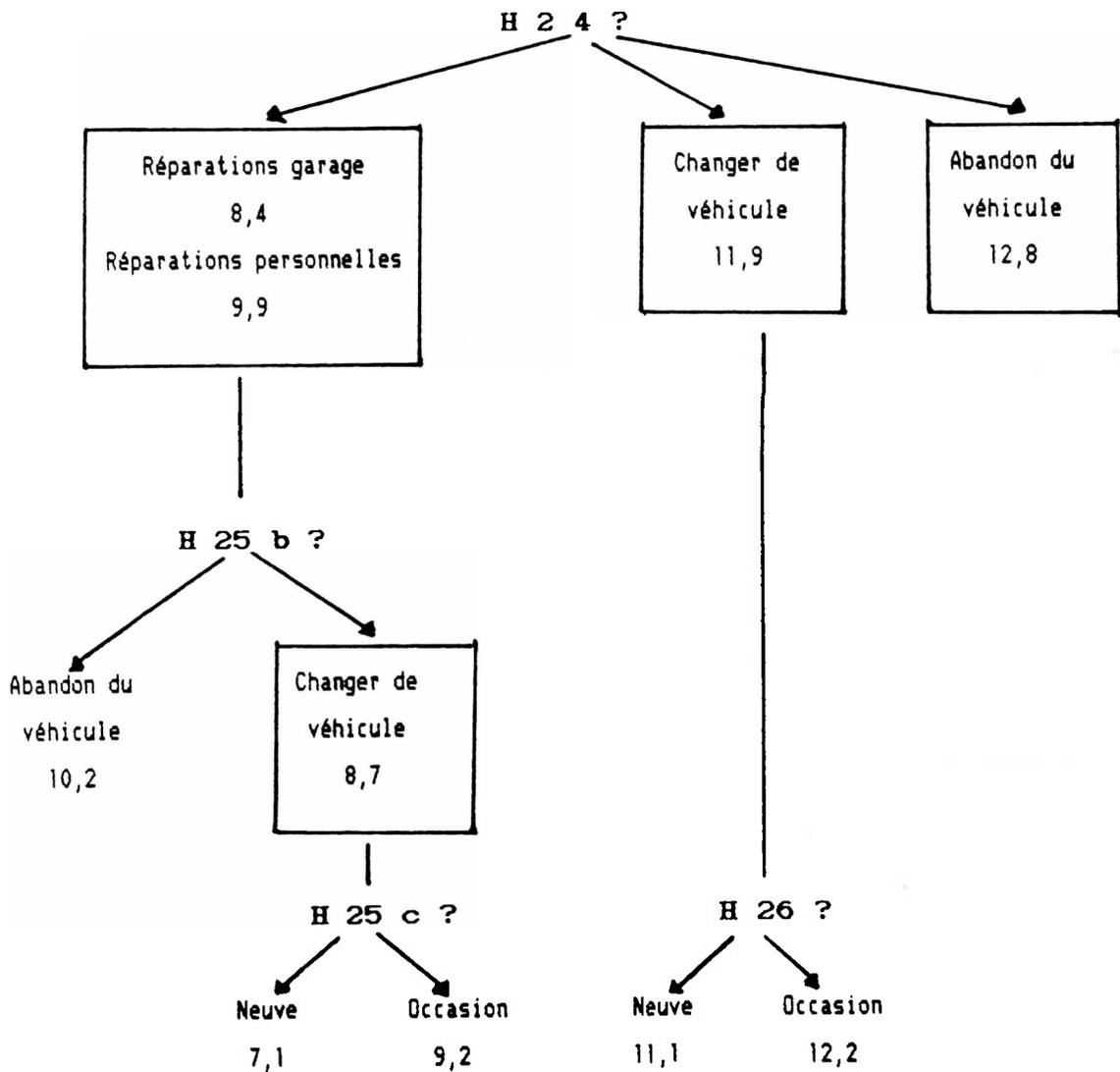
H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?

H25b : Au-delà de cette somme, que feriez-vous ?

H25c : Vous la remplacerez par : ?

H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Schéma 4
Description des choix
en fonction de l'âge moyen de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



- H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?
 H25b : Au-delà de cette somme, que feriez-vous ?
 H25c : Vous la remplacerez par : ?
 H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Ces résultats semblent peu sensibles au coût des réparations puisqu'en moyenne il faudrait que ce coût:

- * soit divisé par 3 pour que ceux qui pensent se séparer de leur voiture la fassent réparer,
- * soit du double pour que les ménages renoncent à réparer; 15% des voitures soumises au contrôle pourraient alors être abandonnées sans être remplacées (près de 9% du parc) et la demande supplémentaire de voitures neuves pourrait être multipliée par 3,5 par rapport à la situation exposée plus haut.

Les schémas 2 et 3 montrent que les comportements sont très liés à la valeur du véhicule (13 000 F pour ceux qui seront réparés, 4 000 F pour ceux qui seront abandonnés sans être remplacés) et aux dépenses annuelles d'entretien (supérieures au coût entraîné par le contrôle pour ceux qui seront réparés par un garagiste, 3 fois plus faibles pour ceux qui seront abandonnés sans être remplacés). L'âge du véhicule intervient aussi (schéma 4), mais le kilométrage au compteur et celui que parcourt annuellement, comme conducteur la personne enquêtée, ne varient pas beaucoup d'une catégorie à l'autre.

II.2 Les comportements selon les caractéristiques de la voiture

II.2.1 L'âge de la voiture, un facteur déterminant

C'est en fonction de l'âge des véhicules que les résultats sont les plus contrastés (tableau IV.11):

- plus la voiture est ancienne, plus son propriétaire aura tendance à l'abandonner; les ménages pourraient ainsi se débarrasser de 16% de leurs automobiles de plus de 12 ans sans les remplacer, et même du quart d'entre elles si les coûts de réparation dépassaient de plus de 60% les montants estimés.
- plus le véhicule est récent, plus il a de chances d'être remplacé par une voiture neuve.

On remarquera enfin que les personnes qui réparent elles-mêmes ou avec l'aide de leur entourage possèdent plutôt de vieux véhicules; on a vu qu'elles sont souvent défavorables à l'instauration du contrôle technique obligatoire.

Tableau IV.11
Les réactions au contrôle technique selon l'âge de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	5-6 ans	7-9 ans	10-12 ans	> 12 ans	Ensemble	Pour mémoire: voiture de 3 ou 4 ans
1 - Répare <i>-dont : soit-même (1)</i>	92 26	78 36	63 53	44 56	73 38	93 21
2 - Change voiture <i>-dont achète une neuve</i>	6 45	18 28	29 20	40 17	21 23	7 69
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	2 10	4 13	8 18	16 25	6 15	0 4
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100
(1) - Lecture : 26 % des 92 % qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes. (2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).						

II.2.2 Le niveau de gamme : le contraste des extrêmes

Selon le niveau de gamme, les comportements sont assez homogènes vers le milieu de l'échelle (tableau IV.12); seuls les extrêmes se détachent nettement (gammes "économique" et "supérieure-luxe"):

- **plus la voiture est puissante, plus son propriétaire aura tendance à la garder.** Par ailleurs, chez les personnes qui pensent conserver leur véhicule, il leur sera plus facile de le réparer eux-mêmes s'il est de gamme "économique" (2 CV, R4, Fiat Panda,...).

- **il la renouvellera d'autant plus volontiers qu'elle est petite, mais il choisira alors plus souvent un véhicule d'occasion.**

En conséquence, c'est pour remplacer des voitures de gamme "moyenne" ou "inférieure" que la demande de voitures neuves devrait être la plus forte.

Enfin, la proportion de véhicules abandonnés sans être remplacés est particulièrement faible pour les gammes "supérieure et luxe" (1% des voitures de plus de 5 ans) et forte pour la gamme "économique" (13%); ce résultat est d'autant plus marquant qu'en raison de la disparition de nombreux modèles sur ce segment du marché (supérieure et luxe), 85% de ces voitures sont concernées par le contrôle technique, contre 49% dans la gamme "inférieure" (R5, 205,...).

Tableau IV.12
Les réactions au contrôle technique selon le niveau de gamme de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	Economique	Inférieure	Moyenne inférieure	Moyenne supérieure	Supérieure	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soit-même (1)</i>	57 49	72 34	75 41	77 33	88 36	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	30 14	22 21	19 24	19 24	11 30	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	13 25	6 13	6 15	4 12	1 11	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100

(1) - Lecture : 49 % des 57 % qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

II.2.3 La valeur de la voiture

Les critères d'âge et de niveau de gamme convergent pour expliquer les variations en fonction de la valeur de la voiture (tableau IV.13), dont on a déjà perçu l'impact au schéma 2.

Tableau IV.13
Les réactions au contrôle technique selon la valeur de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	0	1 4500 F	4500 8000 F	8000 15 000 F	> 15000 F	NSP	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soit-même (1)</i>	50 55	53 65	69 38	86 37	93 27	75 29	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	36 20	34 16	27 23	11 38	7 44	18 26	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	14 26	13 21	4 16	3 12	0 6	7 17	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100	100

(1) - Lecture : 55% des 50% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

Deux groupes importants de véhicules s'opposent (ceux dont la valeur est inférieure à 4500 F et ceux pour lesquels elle est supérieure à 8000 F), les autres occupant une position intermédiaire.

Plus du tiers des voitures de faible valeur marchande sont susceptibles d'être remplacées et seulement la moitié seraient réparées, souvent par leur propriétaire.

Parmi les véhicules que la personne interrogée estime valoir au moins 8000F, 90% seraient réparés; ceux qui seraient remplacés le seraient par une voiture neuve dans une proportion importante (40%).

Après avoir considéré les caractéristiques des voitures, abordons celles de leurs propriétaires.

II.3 Les comportements selon les caractéristiques des automobilistes

Quel que soit l'âge du véhicule, la **propension des ménages à se séparer d'une seconde voiture (9%) est plus forte que celle à abandonner un véhicule unique (4%)**; ce contraste est particulièrement net pour les voitures de plus de 12 ans (22% contre 7%).

Si le ménage change de voiture, choisir un véhicule neuf sera bien plus probable chez un ménage mono-équipé (35%) que chez un multi-équipé (11%).

II.3.1 L'âge de la personne interrogée

La proportion de voitures qui devraient être réparées ne varie pas beaucoup en fonction de l'âge de la personne interrogée (tableau IV.14).

Par contre, **la proportion d'automobilistes qui envisagent de réparer sans le secours d'un garagiste varie nettement**: elle décroît de 65% pour ceux qui ont moins de 30 ans à 8% pour ceux qui ont dépassé 70 ans.

Tableau IV.14
Les réactions au contrôle technique selon l'âge de la personne interrogée

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	< 30 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	>60-69 ans	> 70 ans	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soit-même (1)</i>	71 65	71 42	75 25	77 26	74 18	74 8	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	24 14	25 15	18 34	16 36	17 40	13 51	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	5 13	4 10	7 13	7 20	9 20	13 40	6 15
TOTAL (1+2+3)	100						

(1) - Lecture : 65% des 71% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

Chez ceux qui changent de voiture, on retrouve la préférence pour le neuf croissante en fonction de l'âge, déjà rencontrée dans d'autres travaux.

La propension à abandonner sa voiture sans la remplacer est minimale à la trentaine et augmente ensuite; **le contrôle technique pourrait donc déclencher un processus de démotorisation des personnes âgées** peu perceptible jusqu'à présent, surtout si le coût des réparations est plus élevé que prévu. Il pourrait aussi **accentuer l'instabilité de la motorisation des jeunes**, déjà observée dans des travaux antérieurs. Ces phénomènes sont d'autant plus sensibles que les véhicules concernés par le contrôle sont concentrés chez les jeunes et chez les personnes âgées.

Ceux qui vivent dans un ménage disposant de plusieurs voitures déclarent aussi plus volontiers qu'ils pourront se passer du véhicule soumis au contrôle technique.

II.3.2 La CS de la personne interrogée

Les différentes C.S.P. sont très inégalement concernées par cette mesure compte tenu de l'âge de leurs véhicules: 77% des voitures possédées par les agriculteurs ont plus de 5 ans contre 42% chez les cadres supérieurs (tableau IV.15). Pour les voitures concernées, les réactions sont assez homogènes si l'on excepte le cas des retraités, déjà évoqué à propos des personnes âgées.

Tableau IV.15
Réactions au contrôle technique selon la CSP de la personne interrogée

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	Agricut. Exploit.	Patrons	Cadres supér.	Profes. interm.	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres	Ensemble
1 - Répare <i>-dont : soi-même (1)</i>	75 23	81 40	74 11	71 36	73 42	68 57	75 15	75 41	73 38
2 - Change voiture <i>-dont achète une neuve</i>	19 26	17 46	22 (0)	23 23	20 12	25 28	15 47	20 15	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	6 13	2 6	4 9	6 11	7 16	7 15	10 29	5 14	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
% de voitures concernées par le contrôle	77	56	42	54	59	66	54	59	59
(1) - Lecture : 23% des 75% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes. (2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).									

Le trait le plus marquant est la capacité à réparer soi-même, qui est très répandue en milieu ouvrier ou employé ainsi que chez les chômeurs ou les professions techniques (artisans, ingénieurs, contremaitres, techniciens,...); cette capacité est aussi nettement plus fréquente en province qu'à Paris.

Notons par ailleurs que l'intention d'abandonner son véhicule est plus répandue en centre ville qu'en banlieue d'une part, dans les bourgs et les villages qu'en campagne d'autre part. On remarquera enfin qu'en cas de changement de voiture, les personnes qui ne conduisent pas ou roulent peu et celles qui ont fait peu d'études choisissent plus souvent le neuf que les autres.

En conclusion:

L'introduction d'un contrôle technique périodique obligatoire devrait donc avoir des conséquences non négligeables sur le comportement automobile des ménages. Si les intentions des automobilistes se traduisent dans les faits et quand l'ensemble des véhicules de plus de 5 ans seront contrôlés, on pourrait observer:

- * une diminution du parc automobile des ménages avoisinant 4%**
- * la demande de voitures neuves pourrait progresser de près de 25%.**

Il va de soi que de tels effets seront étalés dans le temps au fur et à mesure de la mise en application. Même si les plages de coût de réparation à l'intérieur desquelles les ménages ne changeraient pas d'attitude sont en moyenne assez larges, l'ampleur de ces changements (notamment les variations du marché de l'automobile) justifierait un exercice de simulation.

Enfin, les critères les plus discriminants quant aux conséquences du contrôle concernent l'âge, tant celui des véhicules que celui de leurs propriétaires. Ainsi, cette mesure pourrait déclencher une certaine démotorisation chez les personnes âgées et conduire certains ménages multi-équipés à ne conserver qu'un seul véhicule.

ANNEXES GENERALES

ANNEXE A

Mode de lecture des recherches exploratoires

Ce type de tableau décrit pour le **groupe de population observé** (*dans l'exemple ci-dessous, le groupe qui répond "très favorable" à la question H22 sur le contrôle technique obligatoire*), les **modalités de réponses** (à d'autres questions) les plus fréquemment citées.

A droite du libellé en clair de chaque **modalité** se trouvent cinq colonnes:

- * Colonne 1: **CLA/MOD**: il s'agit du pourcentage de la classe dans la modalité.
- * Colonne 2: **MOD/CLA**: il s'agit du pourcentage de la modalité dans la classe.
- * Colonne 3: **GLOBAL**: il s'agit du pourcentage global de la modalité dans l'ensemble de la population. Cette valeur est nécessairement inférieure à la précédente pour les modalités caractéristiques.
- * Colonne 4: **POIDS**: il s'agit du poids total de la modalité.
- * Colonne 5: **V.TEST**: elle contient la valeur d'un coefficient, qui est approximativement une variable de Laplace Gauss centrée et réduite, mesurant la distance entre le pourcentage de la **modalité dans la classe** et son pourcentage **dans la population**, compte tenu des effectifs de la modalité et de la classe. Cette valeur sert à ranger les modalités par ordre de "**pouvoir descriptif de la classe**".

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
très favorable				49.80	995	
→ H22:	etes-vous favorable au controle technique obligatoire	100.00	100.00	49.80	995	52.48
H19:	favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	51.47	97.91	94.74	1894	6.36
H2:	limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	61.74	29.24	23.59	471	5.93
D9h:	entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	54.00	53.02	46.37	927	

Ainsi, 995 personnes (soit 49,80% de la population) ont répondu "*très favorable*".

51,47% (colonne 1) des 1894 (colonne 4) personnes qui sont "*favorables à un renforcement des contrôles pour les infractions dangereuses*" (question H19) sont "*très favorables*" au CT; cette proportion est bien supérieure à celle qui concerne l'ensemble de la population (49,80%).

Mais, on peut dire aussi que 97,91% (colonne 2) des personnes qui sont "*très favorables*" au CT sont *d'accord pour un renforcement des contrôles pour infractions dangereuses*, alors que c'est 94,74% (colonne 3) de l'ensemble de la population qui est *favorable au renforcement de ces contrôles*.

Ces informations présentées sur une ligne correspondent à celles que l'on obtient dans le tableau croisé des questions H22 et H19 présentant les effectifs, les pourcentages horizontaux et verticaux.

TABLEAU 62 EN LIGNE : H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire
EN COLONNE : H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?

POIDS % COLONNE % LIGNE	oui	non	ne sait pas	ENSEMBLE
	très favorable	975 51.45 97.91	18 18.66 1.79	3 35.24 .30	996 49.81 100.00
plutot favorable	612 32.32 94.51	33 34.86 5.15	2 25.89 .34	648 32.42 100.00
plutot défavorable	199 10.51 89.83	23 23.56 10.17	0 .00 .00	222 11.09 100.00
très défavorable	103 5.45 84.02	20 20.53 15.98	0 .00 .00	123 6.15 100.00
ne sait pas	5 .27 47.50	2 2.39 21.50	3 38.87 31.01	11 .53 100.00
ENSEMBLE	1895 100.00 94.79	96 100.00 4.79	8 100.00 .42	1999 100.00 100.00

Pour décrire un groupe de la population, par exemple les "très favorables" au CT, en fonction de critères pertinents et de ses attitudes dans d'autres domaines, on utilise une recherche de ce type qui, par la comparaison des colonnes 2 et 3, répond aux questions: qui sont les personnes "très favorables", quelles autres réponses font-elles le plus souvent?

En revanche pour les graphiques, on montre le plus souvent comment évolue la proportion de "très favorables" (valeur qui correspond à la colonne 1), en fonction de divers critères: âge, taille d'agglomération...

ANNEXE B

Les groupes d'opinions

A plusieurs reprises, certaines variables de l'enquête Aspirations ont permis de définir une structure des opinions relativement stable et bien répertoriée. Le dernier rapport final de l'enquête d'automne 1987 ⁽¹⁾ explicitait les méthodes de construction de cet indicateur d'opinions et montrait son évolution de 1978 à 1987.

Un indicateur similaire, mis au point sur les 2000 personnes enquêtées à l'automne 1988, a permis de départager les Français en 4 groupes :

- "les modernistes",
- "les insatisfaits-exclus",
- "les traditionalistes",
- "les personnes qui ne se prononcent pas": la réponse "ne sait pas" prédomine.

Ces groupes, dont les caractéristiques sont présentés ci-après, ne prétendent pas réduire la diversité des expressions à quatre tendances. De même que le Français moyen n'existe pas, les représentants-types de ces groupes n'existent sans doute pas non plus. L'intérêt de cette représentation des opinions est essentiellement de résumer au mieux et le plus simplement possible les différentes affinités décelables dans la population française.

Pour la commodité de lecture, des noms ont été attribués aux groupes. Leur caractère très suggestif ne doit pas laisser oublier que cette appellation n'est qu'un résumé des opinions fortement présentes dans le groupe, et n'a aucune prétention normative. En réalité, une partie non négligeable de la population demeure difficilement classable, et la grande majorité ne partage complètement les opinions d'aucun des groupes présentés.

⁽¹⁾ La "post-modernité" des Français - La trajectoire des opinions de 1978 à 1987 - Rapport n° 57 de la Collection des rapports du CREDOC, mars 1989, 157p.

Pour bien comprendre les résultats d'une typologie, il faut connaître les questions dites "actives" qui ont servi à l'établir. En voici la liste :

- 1) Evolution du niveau de vie personnel au cours des dix dernières années.
- 2) Evolution des conditions de vie au cours des cinq prochaines années.
- 3) Accord avec l'idée "la famille est le seul endroit où l'on se sent bien et détendu"
- 4) Opinion sur le mariage : indissoluble/ dissout en cas de problème grave/ dissout en cas d'accord mutuel.
- 5) Opinion à propos du travail des femmes : ne doivent pas travailler/ pas quand elles ont des enfants en bas âge/ travaillent dans tous les cas où elles le désirent...
- 6) Opinion sur le cadre de vie quotidien
- 7) Opinion sur l'effet des découvertes scientifiques sur l'amélioration de la vie quotidienne.
- 8) Satisfaction vis-à-vis de l'état de santé personnel
- 9) Accord avec l'assertion : "Le maintien en bonne santé est l'affaire des médecins"
- 10) Accord avec l'assertion : "On est mieux soigné quand on a de l'argent et des relations".
- 11) Opinion sur la solution la plus efficace pour accroître l'efficacité de l'aide aux familles : argent/ services/ équipements collectifs.
- 12) Accord avec l'assertion : "la société a besoin de se transformer profondément".
- 13) Opinion sur le fonctionnement de la justice.

=====

CARACTERISATION PAR LES MODALITES

DES CLASSES OU MODALITES DE : tendances d'opinions

=====

MODALITES CARACTERISTIQUES

----- POURCENTAGES ----- POIDS V.TEST
CLA/MOD MOD/CLA GLOBAL

modernistes

31.70 633

tendances d'opinions	modernistes	100.00	100.00	31.70	633	49.78
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	non	66.84	67.38	31.96	639	22.91
C9: opinion à propos du travail des femmes	selon désir	57.20	74.47	41.27	825	20.71
C2: opinion sur le mariage	dissout si accord	52.33	62.66	37.96	759	15.39
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	plus équip. collect.	54.37	38.55	22.47	449	11.37
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	améliorer beaucoup	77.43	15.30	6.27	125	10.85
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	améliorer un peu	48.37	43.16	28.29	565	9.82
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	beaucoup	47.55	41.59	27.73	554	9.19
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	beaucoup mieux	65.70	15.32	7.39	147	8.81
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas du tout d'accord	46.39	30.80	21.05	420	7.10
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	non	46.60	26.48	18.02	360	6.42
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	40.51	38.99	30.52	610	5.51
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez mal	38.13	50.47	41.96	838	5.16
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	un peu mieux	41.42	28.46	21.78	435	4.79
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	peu satisf.	45.27	14.90	10.44	208	4.25
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	assez d'accord	37.96	31.23	26.08	521	3.42
I7: par rapport aux personnes de votre âge, votre santé est	très satisf.	37.19	33.07	28.20	563	3.21

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
insatisf/exclus				14.67	293	
tendances d'opinions	insatisf/exclus	100.00	100.00	14.67	293	40.60
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	beaucp moins bien	58.95	59.51	14.81	296	19.98
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer beaucoup	85.53	36.82	6.32	126	18.53
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	pas du tout satisfai	67.96	20.50	4.42	88	11.68
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	tout à fait d'accord	29.93	57.44	28.15	562	11.39
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très mal	30.46	44.24	21.31	426	9.52
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	18.22	93.07	74.96	1498	8.40
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	peu satisf.	35.47	20.86	8.63	172	7.11
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	pas du tout satisf.	52.21	6.72	1.89	37	5.16
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	pas du tout	24.62	25.84	15.40	307	4.89
C9: opinion à propos du travail des femmes	jamais	39.16	9.06	3.40	67	4.83
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	tout à fait d'accord	25.37	21.64	12.51	250	4.65
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer un peu	22.19	28.97	19.16	382	4.25
C2: opinion sur le mariage	indissoluble	18.88	29.45	22.89	457	2.73
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	peu satisf.	20.67	14.70	10.44	208	2.40

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
traditionalistes				38.03	760	
tendances d'opinions	traditionalistes	100.00	100.00	38.03	760	51.36
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	oui	51.71	92.44	67.98	1359	19.53
C9: opinion à propos du travail des femmes	jamais enf. bas age	60.67	48.31	30.28	605	13.59
C2: opinion sur le mariage	indissoluble	58.18	35.02	22.89	457	9.95
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	semblables	52.59	49.81	36.02	720	9.92
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	pareil	52.96	39.92	28.67	573	8.55
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	assez d'accord	50.00	47.23	35.92	718	8.18
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	un peu	45.05	66.69	56.29	1125	7.37
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	42.23	83.24	74.96	1498	6.72
C2: opinion sur le mariage	dissout si pb.grave	47.50	44.93	35.97	719	6.42
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	augmentation argent	45.01	58.47	49.40	987	6.30
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	satisfait	44.01	62.70	54.19	1083	5.92
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	pas du tout d'accord	44.53	53.34	45.55	910	5.41
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez bien	46.15	35.53	29.28	585	4.74
C9: opinion à propos du travail des femmes	si besoin 2 salaires	45.54	26.79	22.37	447	3.58
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	tout à fait d'accord	47.67	15.69	12.51	250	3.24
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	plus de services	45.05	22.38	18.90	377	3.06
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez mal	41.39	45.67	41.96	838	2.60
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer un peu	43.95	22.14	19.16	382	2.60

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
NSP				15.60	311	
tendances d'opinions	NSP	100.00	100.00	15.60	311	41.36
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	ne sait pas	92.77	41.80	7.03	140	21.55
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	ne sait pas	72.92	43.15	9.23	184	18.70
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	ne sait pas	89.45	27.56	4.80	96	16.40
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	ne sait pas	77.55	18.79	3.78	75	12.14
C2: opinion sur le mariage	ne sait pas	55.85	11.38	3.18	63	7.35
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	refuse de répondre	63.14	5.74	1.42	28	5.32
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très bien	59.83	4.70	1.22	24	4.65
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	semblables	19.84	45.82	36.02	720	3.75
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	oui	17.55	76.51	67.98	1359	3.52
C9: opinion à propos du travail des femmes	si besoin 2 salaires	20.85	29.91	22.37	447	3.32
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	pas du tout	22.39	22.11	15.40	307	3.26
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	pareil	19.30	35.47	28.67	573	2.74
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	satisfait	17.68	61.43	54.19	1083	2.74
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	ne sait pas	57.36	2.10	.57	11	2.73
C9: opinion à propos du travail des femmes	ne sait pas	46.24	2.37	.80	15	2.63
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	18.75	36.69	30.52	610	2.47

26 JAN. 1990

COLLECTION des RaPPORTS

Récemment parus :

"Conditions de vie et Aspirations des Français", Rapport technique, vague de printemps 1989, par l'Equipe "Aspirations", N° 65, Août 1989.

Anticipations et ajustements dans la demande de consommation et d'actifs financiers, par François Gardes, Hubert Kempf, Michel Pouchain, N° 66, Août 1989.

Le modèle de projection de l'échantillon d'allocataires de la CNAF, par Gilles de la Gorce, N° 67 Août 1989.

La consommation de produits psychotropes dans la population française : Alcool, Tabac, Café, Thé, Médicaments psychotropes, par Didier Rösch, Laurence Haeusler, Françoise Facy, N° 68, Novembre 1989.

Eléments de réflexion pour un schéma prévisionnel de l'apprentissage en Bretagne, par Emmanuelle Moreno et Bernard Simonin, N° 69, Novembre 1989.

Approches méthodologiques pour la connaissance des situations locales destinée à l'évaluation du R.M.I., par Isa Aldeghi, Gilles de la Gorce, Nicole Tabard, N° 70, Décembre 1989.

"Conditions de vie et Aspirations des Français", L'image de l'Agence Nationale pour l'Emploi, Phase XI, Automne 1988, par Catherine Duflos, N° 71, Décembre 1989.

Président : Bernard SCHAEFER Directeur : Robert ROCHEFORT
142, rue du Chevaleret, 75013 PARIS - Tél : (1) 40.77.85.00

CRÉDOC