

COLLECTION des RaPPORTS

DECEMBRE 89



N° 72

OEST

Enquête "Conditions de vie et aspirations des Français"

OPINIONS DES FRANÇAIS SUR LES TRANSPORTS

PHASE XI - Automne 1988

Françoise Boscher

STATION DE RECHERCHES
SOCIALES ET STATISTIQUES
DE LA SECTEUR DE LA RECHERCHES
SOCIALES
1989, N°

7387 G

CREDOC



Enquête "Conditions de vie et aspirations des Français"

OPINIONS DES FRANÇAIS SUR LES TRANSPORTS

PHASE 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 Duflos, Françoise Gros, Lucette Laurent, Viviane Payet, Stéphane Vari.

CREDOC

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

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

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 automobile	 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'utilisateur 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 déplaît ?

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") décroît 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 :

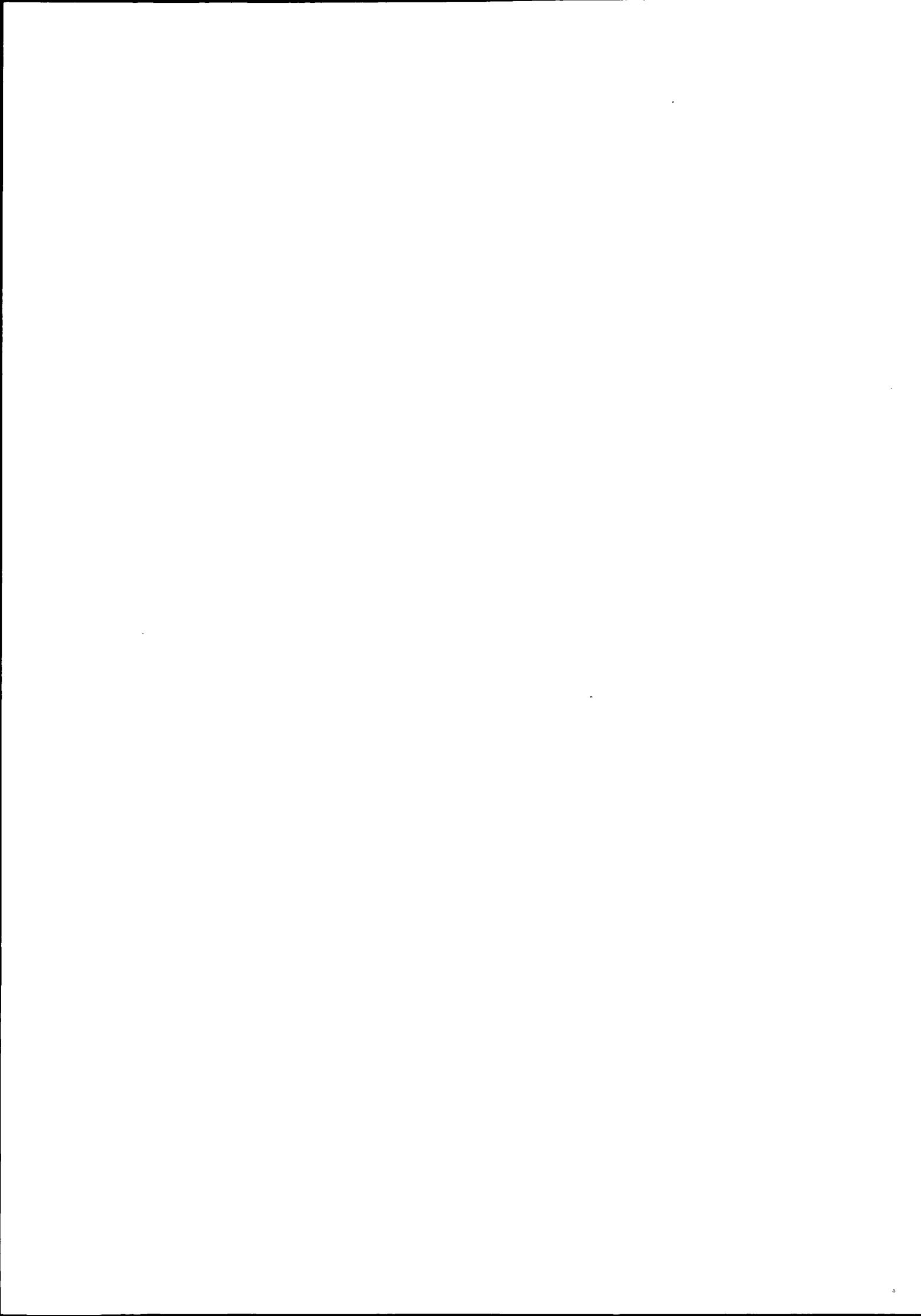
- 73 seraient réparées si nécessaire (dont 46 en faisant appel à un garage)
- 21 seraient remplacées
- 6 seraient donc abandonnées sans être remplacées (soit plus de 3% du parc dont disposent les ménages).

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

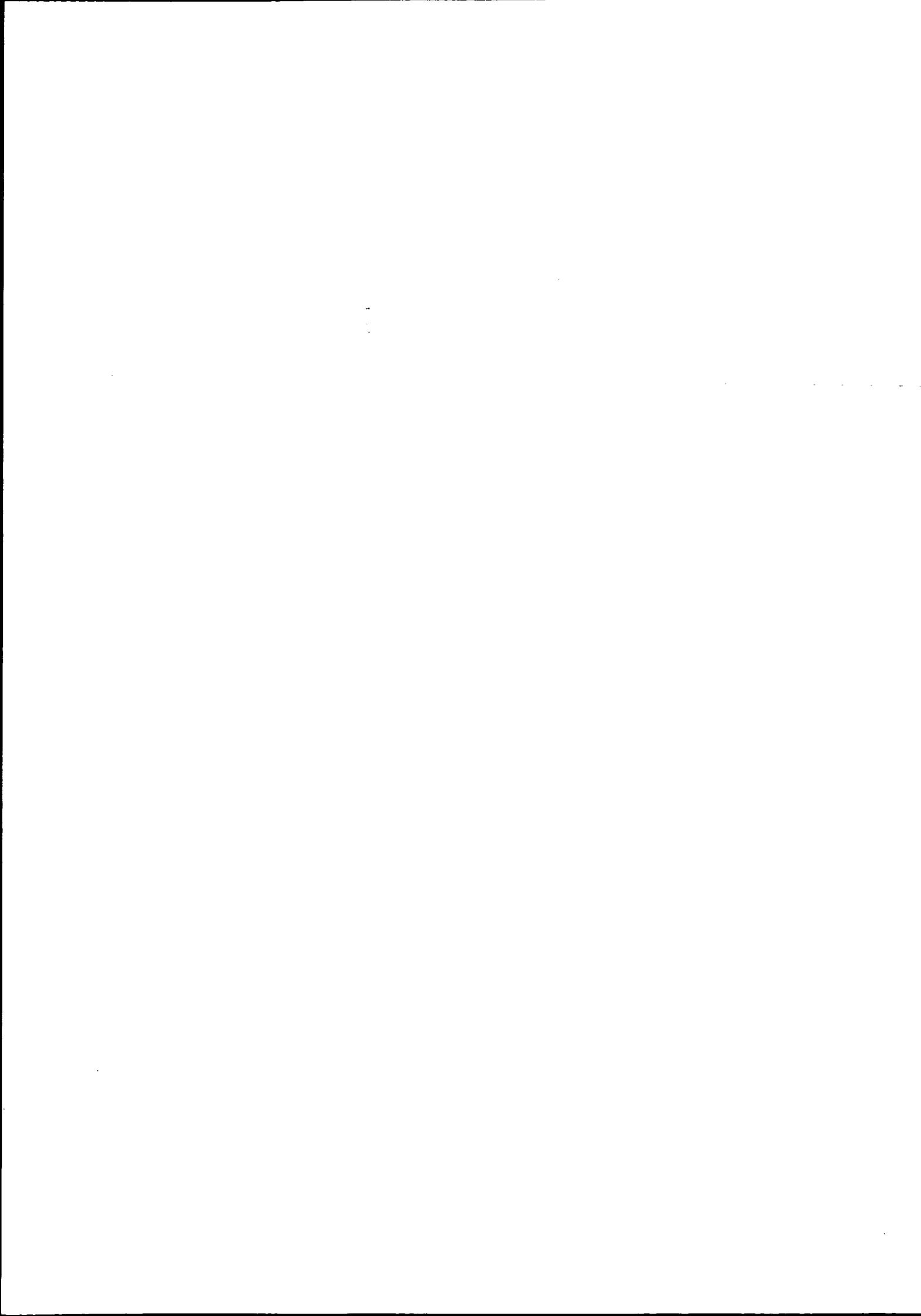
Les difficultés que l'on peut rencontrer pour se déplacer, notamment dans les villes ou au contraire en zone rurale, peuvent être nombreuses et variées. A la demande du CETUR, deux questions déjà posées plusieurs fois dans le passé ont été reprises pour l'enquête d'automne 1988, afin de suivre une éventuelle 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 gomme 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'influent 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 : H1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : S1: type de logement occupé par l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 1996.

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

CHI2 = 63.84 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 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 : H1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : sexe * activité pour l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

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

CHI2 = 20.33 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 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 : H1a: problèmes de déplacements dans la localité?
 EN COLONNE : catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	prof. lib.	employés	ouvriers	ménagères	retraités	autres	ENSEMBLE
	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) - Sommation 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	MANGUE
94	TRANSFORTS
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	EMBOUTEILLAGES
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	PART	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	ACCES	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	3.35
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.	6.	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	2.293	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	1.18
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", ...

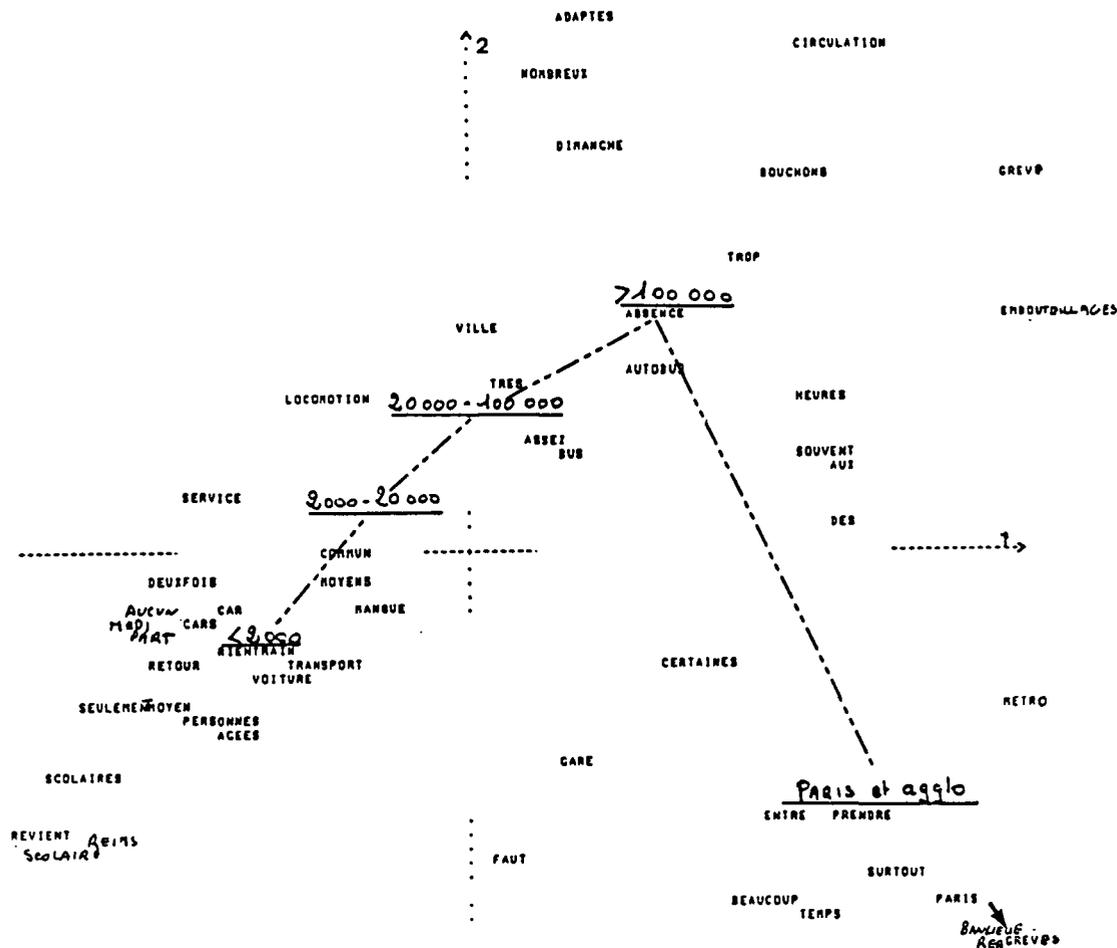
- "des grèves", "quand il y a des grèves", "des grèves fréquentes, au moins bi-annuelles", "y a les grèves évidemment, sinon ça peut aller",
- "il n'y a pas de liaison de banlieue à banlieue", "les liaisons transversales de banlieue à banlieue sont inexistantes"
- "il faut prendre l'autobus pour aller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

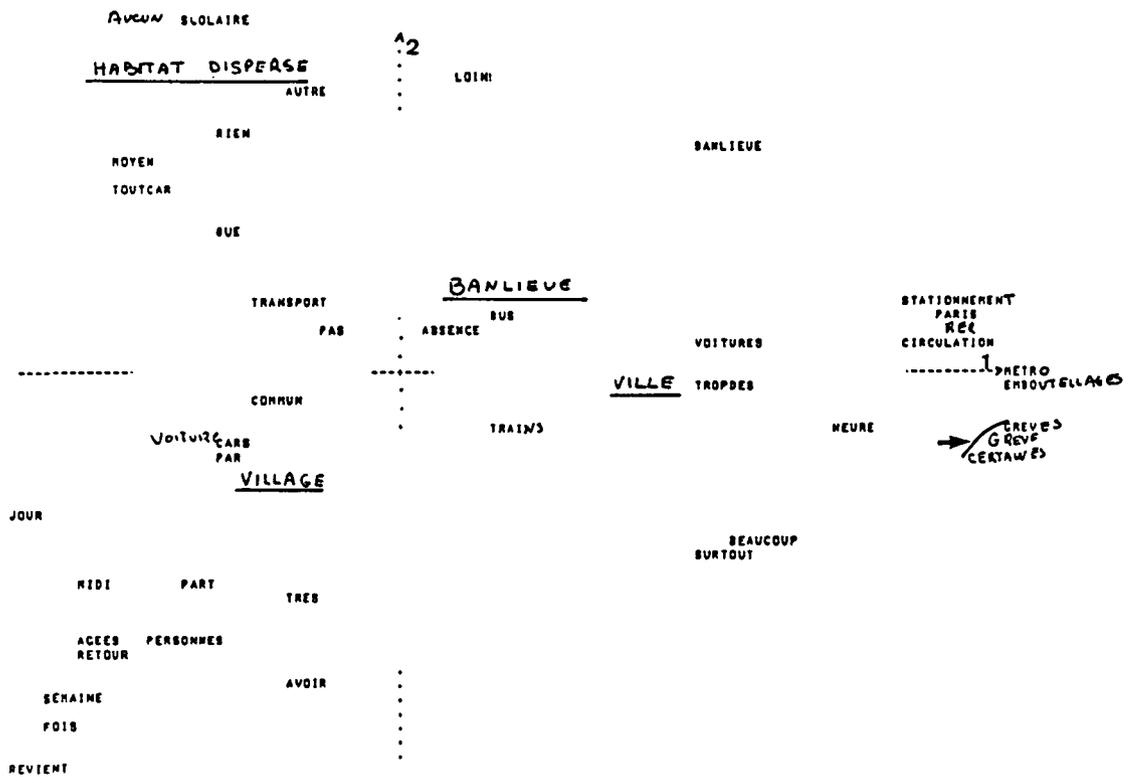


Tableau I.12
Les problèmes de déplacements locaux
Sélection des formes lexicales caractéristiques selon la zone d'habitation

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	3.886	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

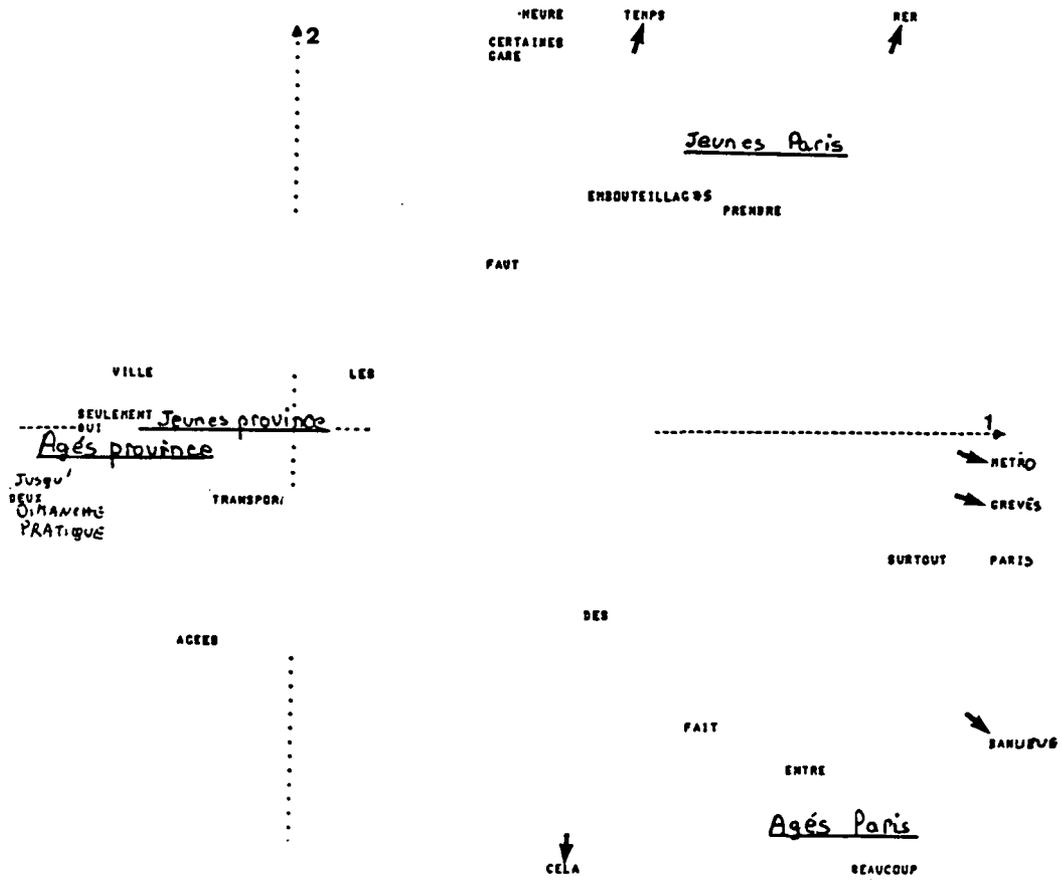


Tableau I.13
Les problèmes de déplacements locaux
Sélection des formes lexicales caractéristiques selon l'âge et
la localisation Paris-province

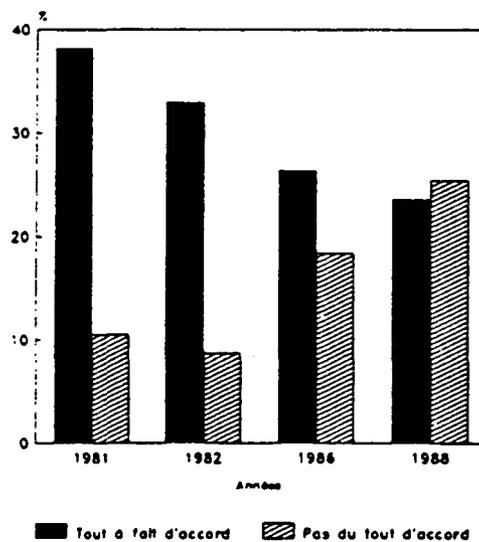
LIBELLE DE LA FORME LEXICALE		• CRITERE DE • CLASSEMENT •	FREQUENCE • GLOBALE •	FREQUENCE • INTERNE •	POURCENTAGE • GLOBAL •	POURCENTAGE • INTERNE •
TEXTE NUMERO 1		<u>Jeunes province</u>				
1	SEULEMENT	• 2.787 •	6.	6.	0.20	0.47
2	VILLE	• 2.114 •	38.	23.	1.30	1.80
TEXTE NUMERO 2		<u>Jeunes Paris</u>				
1	RER	• 7.106 •	7.	6.	0.24	2.28
2	GREVES	• 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	EMBOUTEILLAGES	• 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	ACCES	• 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	GREVES	• 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 la circulation en ville, 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	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
EFFECTIFS	660	529	472	174	368	508	2000	2000	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	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
EFFECTIFS	660	529	472	174	368	508	2000	2000	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
	Non	584 40,4	289 53,3	873 44,0
	ENSEMBLE	1444 100,0	542 100,0	1986 100,0
		77,3	22,7	100,0
		66,9	33,1	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	<i>949</i> 57,9 85,3	<i>163</i> 47,7 14,7	<i>1112</i> 56,1 100,0
	Non	<i>691</i> 42,1 79,4	<i>179</i> 52,3 20,6	<i>870</i> 43,9 100,0
	ENSEMBLE	<i>1640</i> 100,0 82,7	<i>342</i> 100,0 17,3	<i>1982</i> 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		
H1a: 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'enquêté(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
H5a: 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'enquêté(e)	30 à 49 ans, femme	40.51	22.10	17.07	341	3.90	.00
Sexe de l'enquêté(e)	feminin	35.10	59.22	52.80	1056	3.83	.00
sexe * activité pour l'enquêté(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
H5b: 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
H5b: sur autoroute, êtes-vous satisf. distribution carburant?	pas du tout	39.76	17.20	13.54	270	3.08	.00
H4: 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
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	rien	35.84	35.23	30.75	615	2.84	.00
H10: 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'enquêté(e)	35 à 49 ans	36.59	26.71	22.84	456	2.74	.00
H4: êtes-vous satisfait des autres routes ?	pas du tout	38.61	17.87	14.48	289	2.74	.00
N1: 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. impots	34.79	43.10	38.78	775	2.60	.00
H5b: sur autoroute, êtes-vous satisfait de la restauration?	pas du tout	38.99	14.66	11.77	235	2.52	.00
H2: 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
N10: pendant combien de temps doit être versé le RMI ?	indéterminé	33.45	63.02	58.96	1179	2.46	.00
Région où habite l'enquêté(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	9.22	33.18	663	2.81	.00
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- très -	77.43	35.93	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
I9a: 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
I9b: 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
M19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	oui	32.72	98.21	96.68	1933	2.51	.00
H8: 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 identique	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		
M2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	pas du tout d'accord	100.00	100.00	25.39	507	47.40	.00
M19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	34.23	36.73	27.25	545	5.37	.00
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	ouvriers	35.94	23.95	16.92	338	4.65	.00
M20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	un choix personnel	40.22	13.73	8.67	173	4.33	.00
M21: 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
M18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	33.84	24.06	18.06	361	3.92	.00
M17: 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
M22: 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, ILN	33.09	22.50	17.26	345	3.47	.00
M21: 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
M21: 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
l9a: 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 prêt 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
l7: 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'enquête(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'eventualité 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
M17: 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 a 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 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'enquêté(e)	(8 MODALITES)
4 .	Sexe de l'enquêté(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	. M1: 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'enquêté(e)	(5 MODALITES)
454	. S2: zone où se trouve l'habitation	(5 MODALITES)
466	. age * sexe de l'enquêté(e)	(10 MODALITES)
467	. nombre de voitures	(3 MODALITES)
469	. sexe * activité pour l'enquêté(e)	(4 MODALITES)
472	. région * age de l'enquêté(e)	(4 MODALITES)
473	. age de l'enquêté(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'enquêté(e)	(6 MODALITES)
491	. l'enquêté(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, dégageant 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...		
	Autonne 1987	Autonne 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.

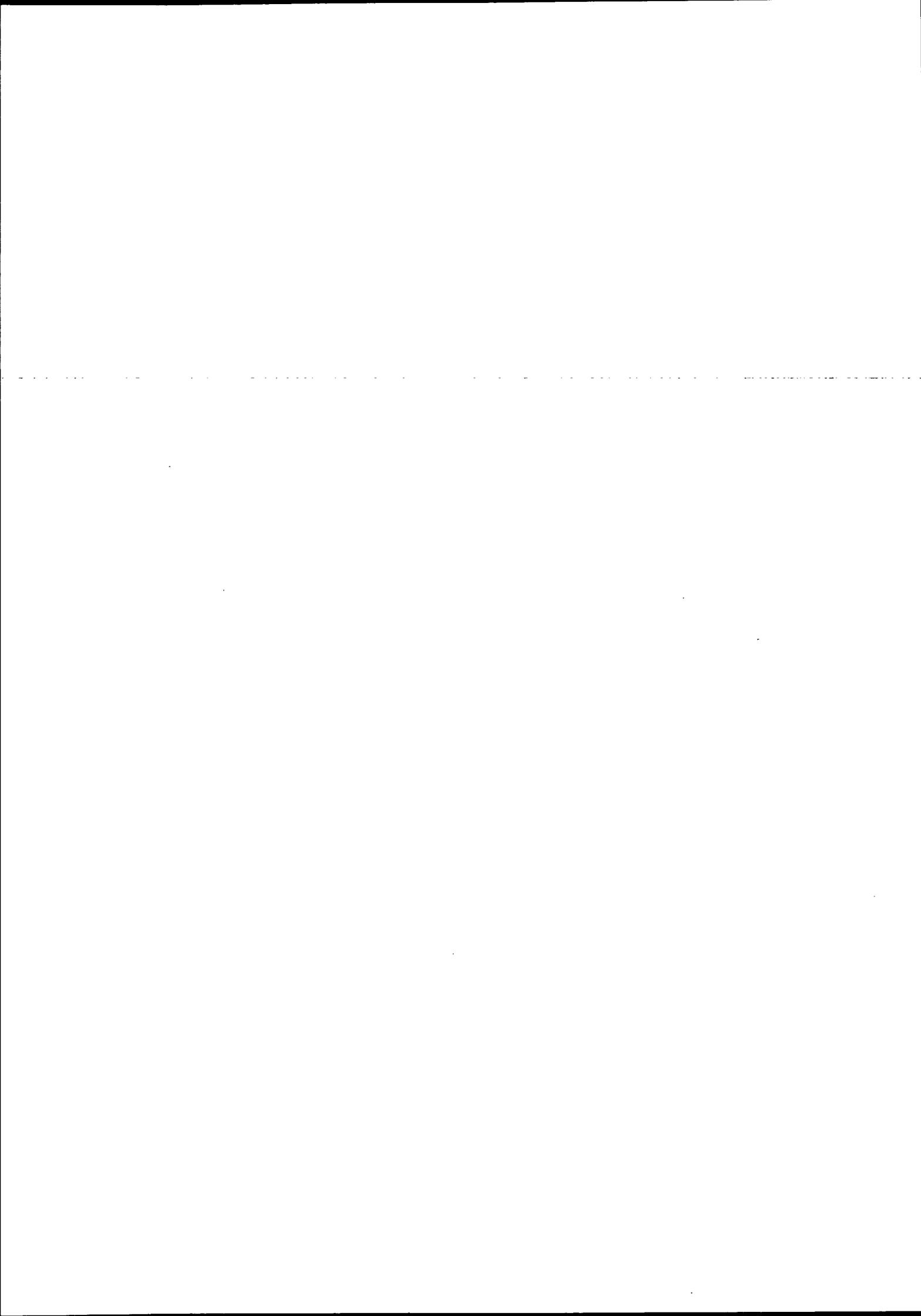
L'évocation des temps de parcours est aussi présente, soit à propos du problème général des limitations de vitesse, soit en raison des encombrements ou des travaux surtout fréquents en été.

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.

I.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
2	PEAGE	3.455	131.	82.	2.10
3	ENTRETIEN	2.965	8.	8.	0.13
4	TOUS	2.965	8.	8.	0.13
5	AUCUN	2.380	17.	13.	0.27
6	DEVRAIT	2.356	22.	16.	0.35
7	TROP	2.297	450.	238.	7.23
8	ROULER	2.191	16.	12.	0.26
9	NOMBREUSES	2.048	10.	8.	0.16
TEXTE NUMERO 2					
<u>féminin</u>					
1	AUCUNE	2.603	227.	138.	3.65
2	ROULENT	2.495	23.	18.	0.37
3	EST	2.337	353.	206.	5.67
4	TRES	2.038	63.	41.	1.01

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	COÛT	* 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 (puisqu'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.

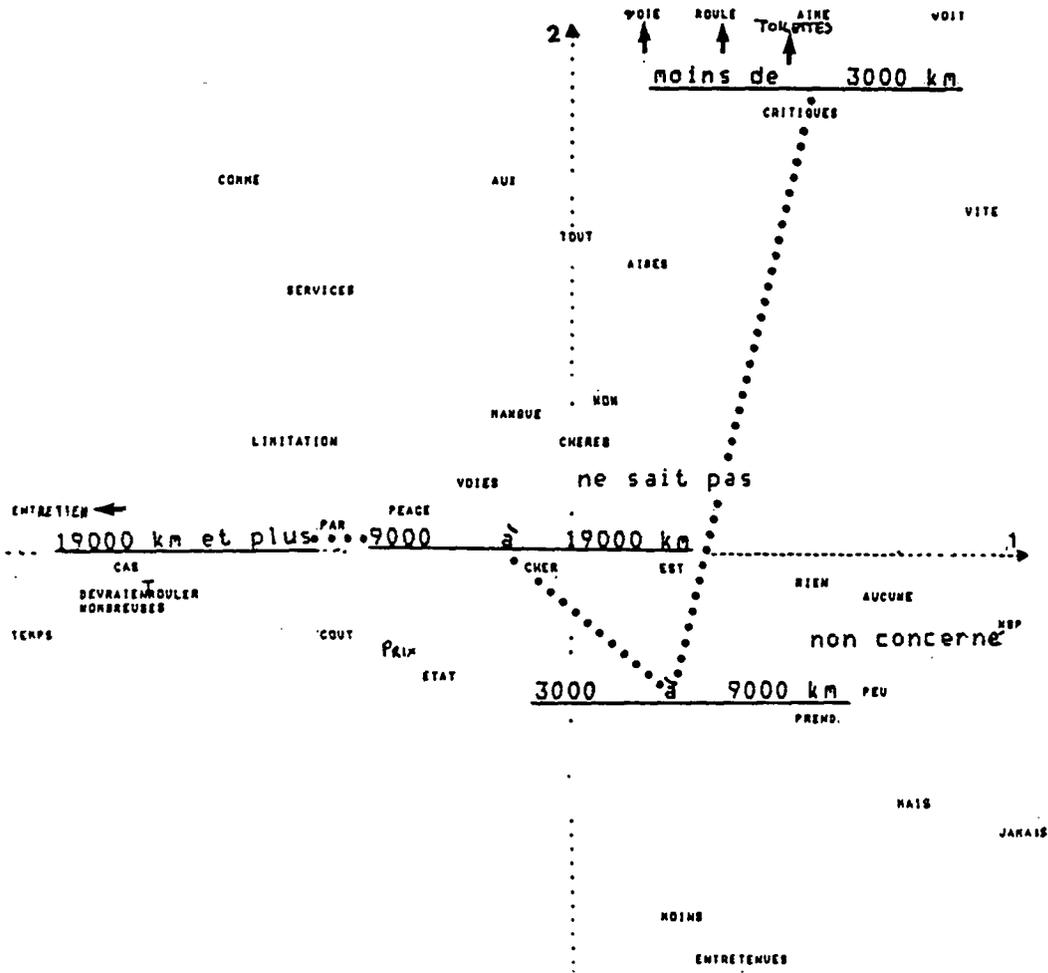
Les "petits rouleurs", qui conduisent "moins de 3000 Kms dans l'année", à part ceux qui n'ont pas de "critiques" à formuler, sont plutôt préoccupés par les "toilettes" et les "aires" de repos: "le manque de toilettes", "pas de propreté dans les toilettes et dans les aires de repos", "à part le reproche 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	MANQUE	* 2.887 *	58.	* 26.	* 0.93 *	* 1.50 *
2	COÛT	* 2.592 *	36.	* 17.	* 0.58 *	* 0.98 *
3	CHERES	* 2.055 *	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'enquêté(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'enquêté(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'enquêté(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'enquêté(e)	femme inactive	77.46	33.80	32.00	588	2.76
Sexe de l'enquêté(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'enquêté(e)	centre-est	80.45	12.98	11.83	217	2.57
H19: favorable renforcement des contrôles: vitesse?	oui	75.05	72.50	70.84	1303	2.50
nombre d'enfants de l'enquêté(e)	cinq et plus	83.16	6.82	6.01	110	2.50
l'action de la télévision et des journaux	oui	77.93	75.19	73.58	1353	2.49
nombre de kilomètres parcourus	non concerné	74.60	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'enquêté(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'enquêté(e)	25 à 39 ans	31.38	40.30	33.90	623
l'enquêté(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'enquêté(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'enquêté(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'enquêté(e)	40 à 49 ans	33.86	16.84	13.13	241
M19: favorable renforcement des contrôles: 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	MANGUE
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	CHAUSSEE	* 2.482 *	* 21. *	* 17. *	* 0.26 *	* 0.39 *
4	BELLES	* 2.286 *	* 10. *	* 9. *	* 0.12 *	* 0.21 *
5	CANIONS	* 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					
<u>moins de 25 ans</u>					
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					
<u>25 à 39 ans</u>					
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					
<u>40 à 49 ans</u>					
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					
<u>50 à 59 ans</u>					
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 ENTRETIEU	* 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					
<u>60 ans et plus</u>					
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 dus 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	BIEN'	* 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>becp-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.	* 66.	* 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"...

Graphique 2

Les opinions sur les routes nationales

Formes lexicales caractéristiques

selon le kilométrage conduit dans l'année

