

III. LES AUTRES ROUTES

Autres routes: une satisfaction bien moindre

III.1 Les caractéristiques de la satisfaction

Opinions sur le réseau routier

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

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

Qui se dit satisfait des "autres routes" ?

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

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

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

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

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

Des mesures pour améliorer la sécurité routière

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

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

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

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

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

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

Le cumul des insatisfactions à propos du réseau routier

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

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

Qui sont les insatisfaits des "autres routes" ?

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

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

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

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

A nouveau l'individualisme et le refus des contraintes

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

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

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V. TEST
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
INSATISFAIT DES AUTRES ROUTES ("peu" et "pas du tout" - H4)				46.99	864
satisfaction des autres routes	insatisfait	100.00	100.00	46.99	864
satisfaction des routes nationales	insatisfait	81.40	45.72	26.40	485
région * age de l'enquêté(e)	jeunes province	55.83	49.51	41.67	766
satisfaction des autoroutes	insatisfait	65.65	16.07	11.50	211
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb d'entretien	67.98	12.52	8.66	159
l'enquêté(e) a-t-il des enfants de moins de 20 ans ?	oui	53.73	49.71	43.48	799
H12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb signalisation	75.43	6.54	4.07	74
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb état chaussée gl	64.47	13.12	9.56	175
action du gouvernement	non	53.78	42.58	37.21	684
l'action des maires et élus locaux	non	51.80	59.17	53.68	987
S2: zone où se trouve l'habitation	village, bourg	54.46	35.97	31.04	571
satisfaction du téléphone	insatisfait	60.80	13.75	10.63	195
satisfaction des toilettes	insatisfait	55.48	27.16	23.00	423
age de l'enquêté(e)	25 à 39 ans	53.36	38.49	33.90	623
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	50.41	67.95	63.34	1165
satisfaction de la distribution des carburants	insatisfait	53.26	38.24	33.74	620
taille d'agglomération	moins de 2000	54.14	32.11	27.87	512
nombre de voyages en train	aucun	50.63	63.63	59.05	1086
H12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb d'entretien	83.82	2.50	1.40	25
H12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pb état chaussée gl	66.95	6.36	4.47	82
Région où habite l'enquêté(e)	bassin parisien	55.45	23.32	19.77	363
nombre de kilomètres parcourus	19000 km et plus	56.14	20.79	17.40	320
satisfaction du dépannage	insatisfait	54.64	26.10	22.44	412
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	49.43	77.70	73.87	1359
H11b: lors déplacements profession, l'important (1) pour vous	la sécurité	58.04	14.62	11.84	217
a dit: transport en commun insuffisant	oui	56.71	16.46	13.64	250
sexe * activité pour l'enquêté(e)	homme actif	52.74	35.48	31.62	581
déplacements professionnels, l'important c'est la sécurité	oui	55.91	18.51	15.56	286
inquiétude de l'éventualité du chômage	inquiet	50.36	59.86	55.86	1027
H1a: problèmes de déplacements dans la localité?	oui	52.47	34.99	31.34	576
H12: critiques routes nationales (2ème réponse)?	pas assez larges	67.96	4.46	3.09	56
H12: critiques routes nationales (1ère réponse)?	pb signalisation	58.76	11.45	9.16	168
satisfaction des aires de repos	insatisfait	60.28	9.35	7.29	134
déplacements professionnels, l'important c'est la durée	non	58.78	10.70	8.56	157
Région où habite l'enquêté(e)	sud-ouest	56.25	13.90	11.61	213
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	53.78	22.95	20.06	369
H18: limitations de vitesse indispensables pour la sécurité?	non	53.70	22.09	19.33	355
H19: favorable renforcement des contrôles: vitesse?	non	52.19	32.11	28.91	531
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	53.31	24.96	22.00	404
a dit: pas de transport en commun	oui	57.64	10.45	8.52	156
satisfaction de la vente des produits divers	insatisfait	52.90	25.06	22.26	409
H11: lors déplacements professionnels, l'important (2)	le cout du voyage	62.88	4.90	3.66	67
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	54.47	16.13	13.92	256
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	Etat, collectivité	56.53	10.96	9.11	167
tendances d'opinions	modernistes	51.03	36.34	33.47	615
Région où habite l'enquêté(e)	ouest	54.41	15.45	13.34	245

Annexe

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

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

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

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

TROISIEME PARTIE

La sécurité routière



3ème partie

La sécurité routière

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

La confirmation d'un très large consensus sur la sécurité

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

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

Le conflit liberté individuelle, respect d'autrui et légalité

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

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

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

Divers degrés d'action pour améliorer la sécurité routière

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

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

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

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

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

Le degré d'action prêtée ("beaucoup" "rien") aux "partenaires" croît avec le niveau d'inquiétude, et en particulier avec la crainte de l'accident de la route, mais aussi avec le degré de satisfaction du réseau routier.

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

** A propos des mesures de sécurité routière*

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

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

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

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

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

Ces résultats sont détaillés dans les deux paragraphes suivantes:

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

II. Les mesures de sécurité routière



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

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

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

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

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

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

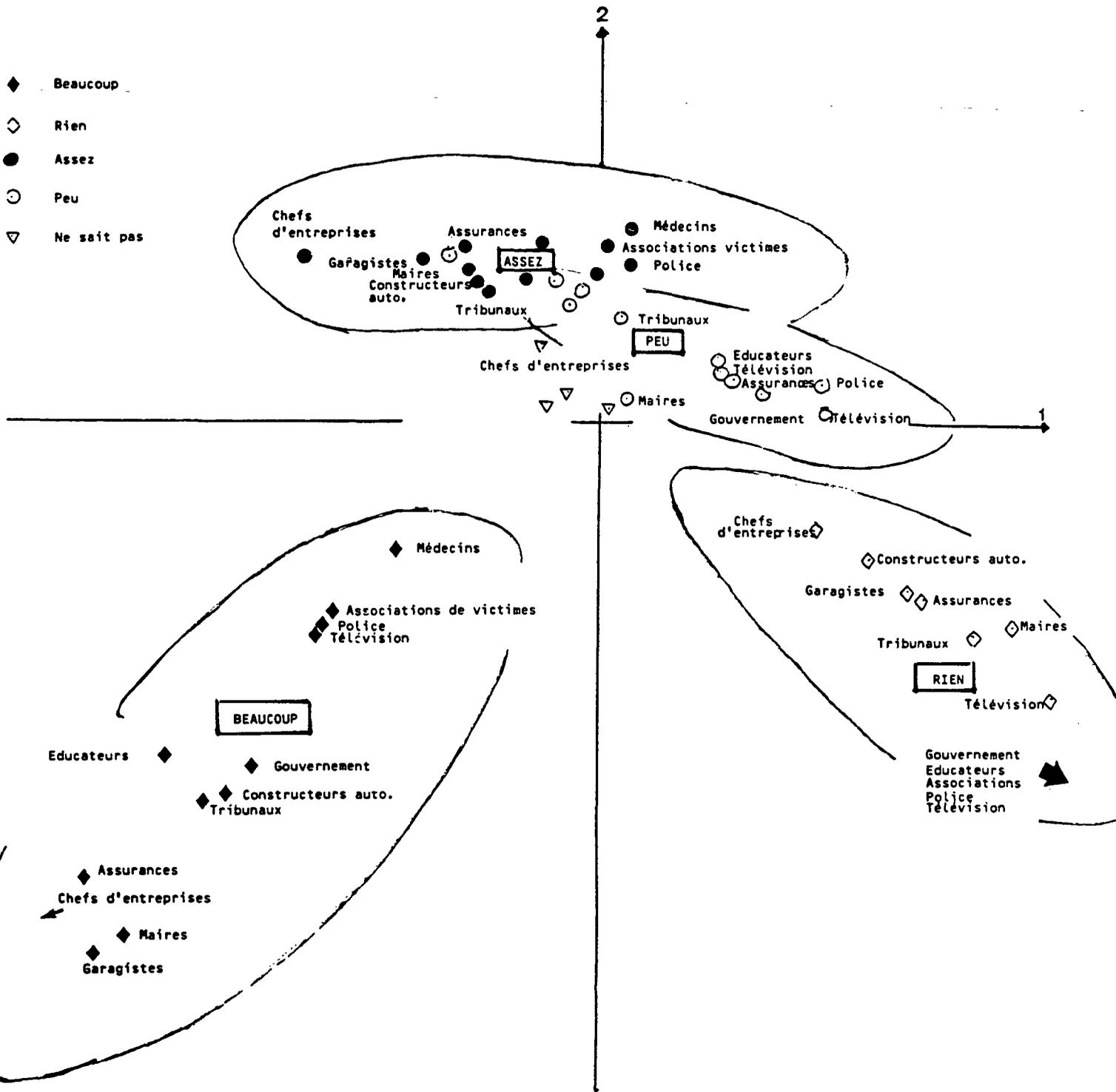
* la seconde (axe 2, vertical) oppose les personnes extrêmes dans leurs opinions (en bas, "*beaucoup*" et "*rien*") à celles qui émettent des réponses modérées (en haut, "*assez*" et "*peu*").

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Ont le plus contribué :

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

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

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

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

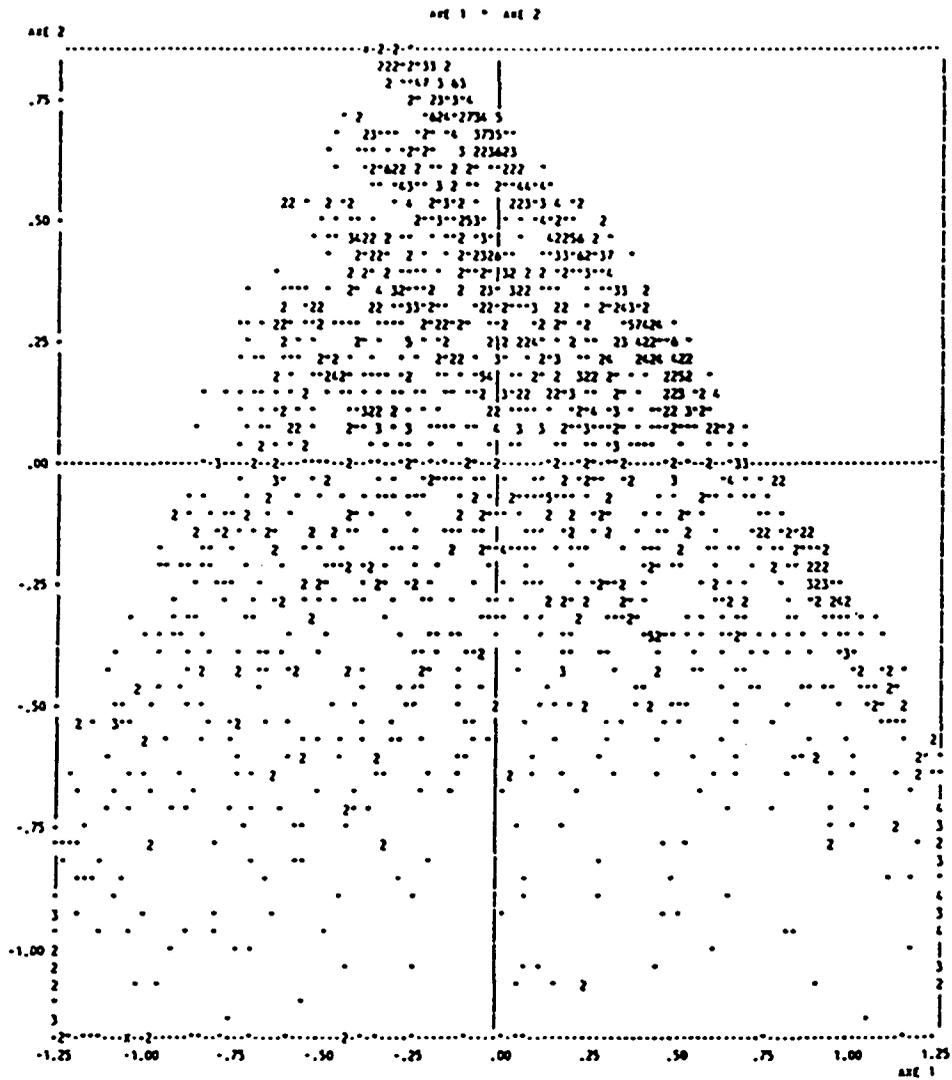
Les questions illustratives: elles ne contribuent pas à la définition des axes, mais projetées sur le même plan factoriel, elles permettent d'interpréter les résultats de l'analyse.

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

Les questions testées dans cette analyse portent notamment sur:

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

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

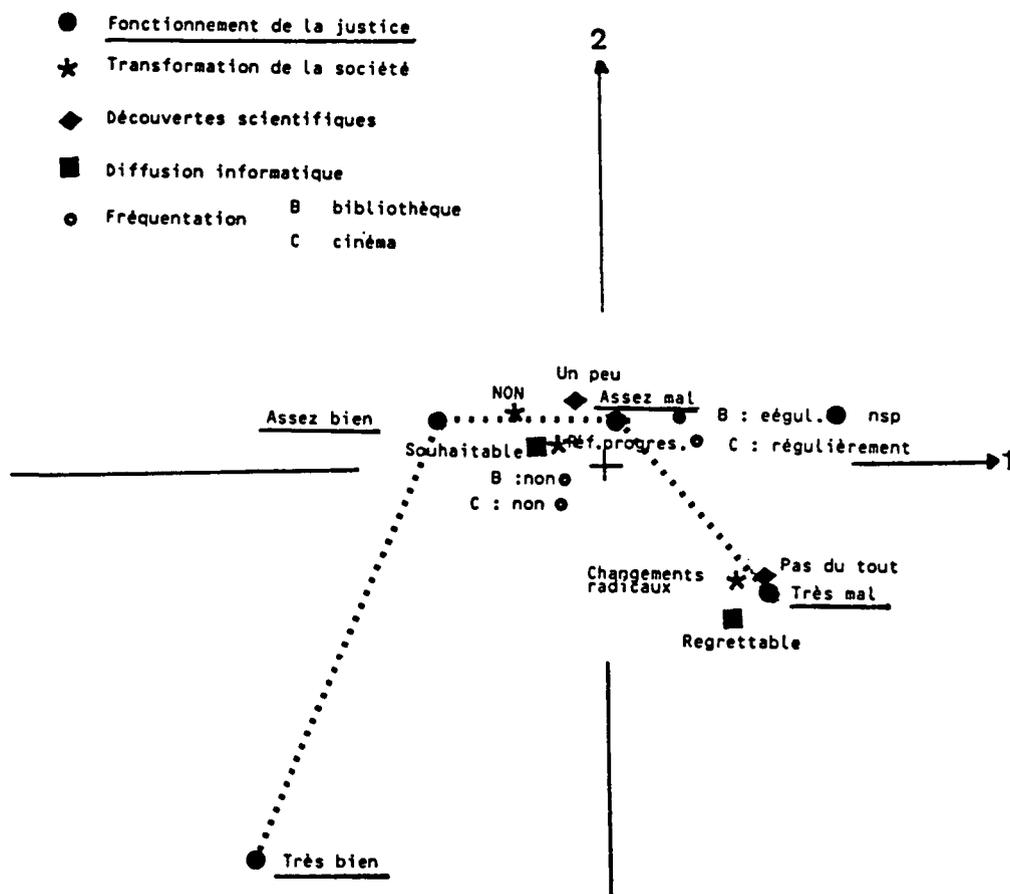


I.2 Une relation manifeste avec les attitudes sur la société

L'opinion sur le fonctionnement de la justice

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

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



Ainsi, comme le montre le tableau 7 en annexe :

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

Le souhait de voir des transformations de la société

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

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

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

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

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

Les technologies modernes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

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

I.3 Le sentiment d'inquiétude

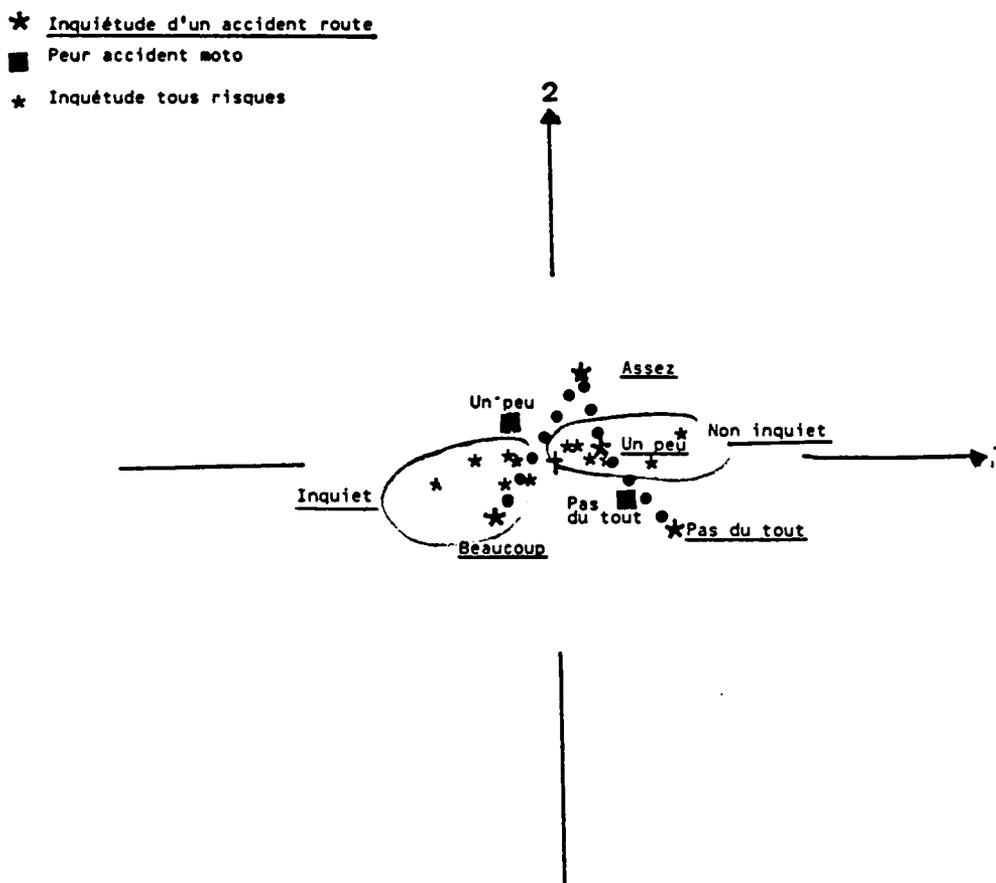
La crainte des différents risques

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

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

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

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



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

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

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

I.4 Les attitudes à propos de la route

La perception du réseau routier

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

La satisfaction des autoroutes

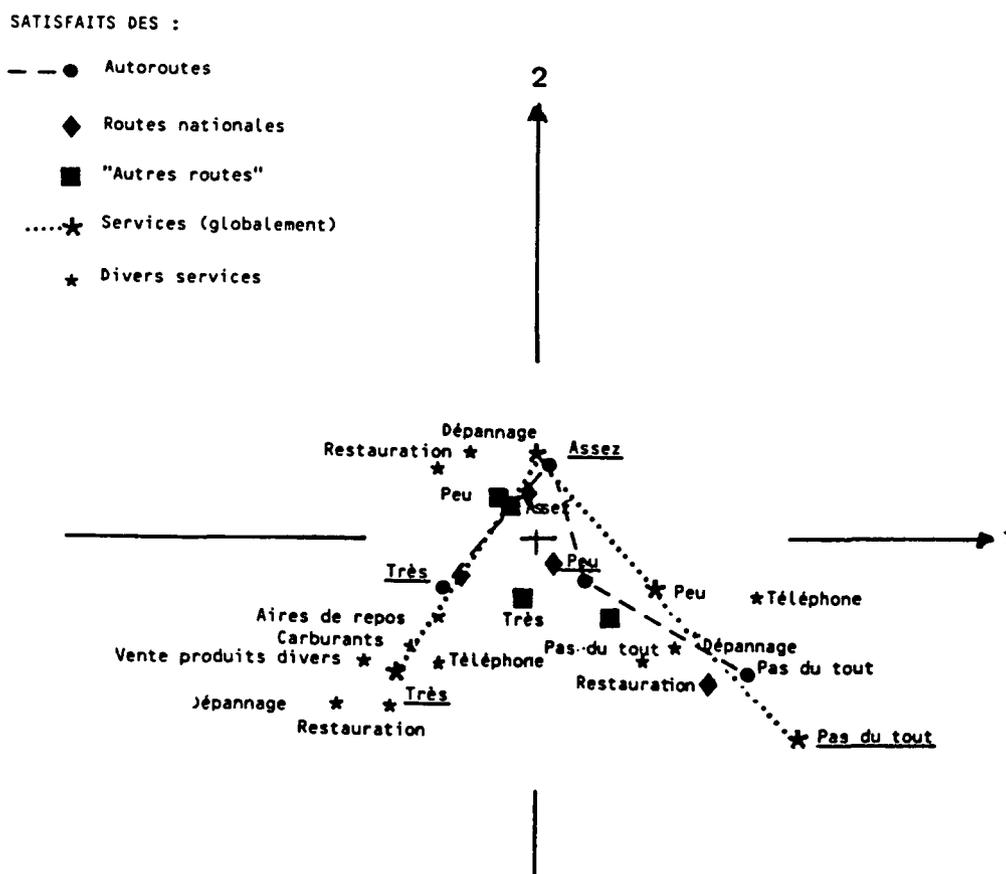
Le jugement porté sur *les autoroutes (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc)* est tout à fait caractéristique. Le degré d'action prêté aux divers intervenants pour améliorer la sécurité routière décroît en même temps que la satisfaction exprimée à propos des autoroutes. Ainsi, les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

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

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

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

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



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

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

Le plus gros effort ...

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

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

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

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

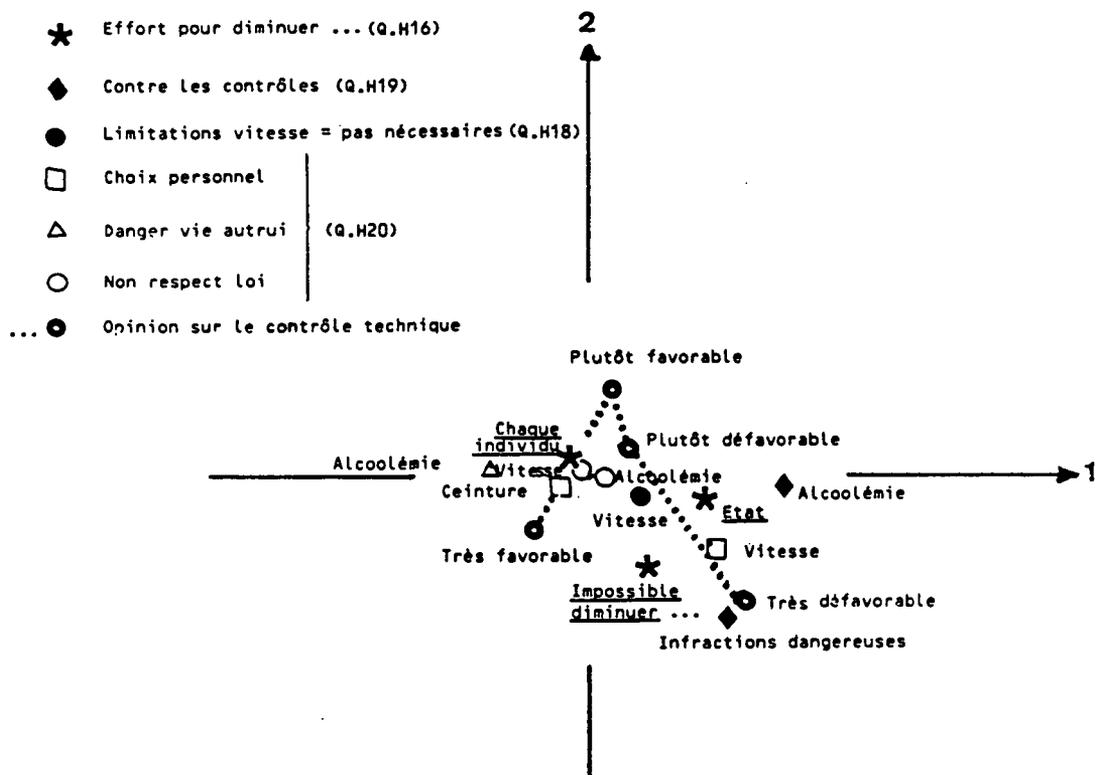
* parmi les personnes qui pensent que "chaque individu", est responsable de sa propre sécurité, 65% estiment que le Gouvernement fait "beaucoup" ou "assez" (62% de l'ensemble de la population est de cet avis); et parmi celles qui s'en remettent à l'Etat et à la collectivité, elles sont 62% à juger que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

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

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

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

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



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

I.6 Peu d'influence du vécu automobile

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

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

I.7 Faible incidence des facteurs socio-économiques

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

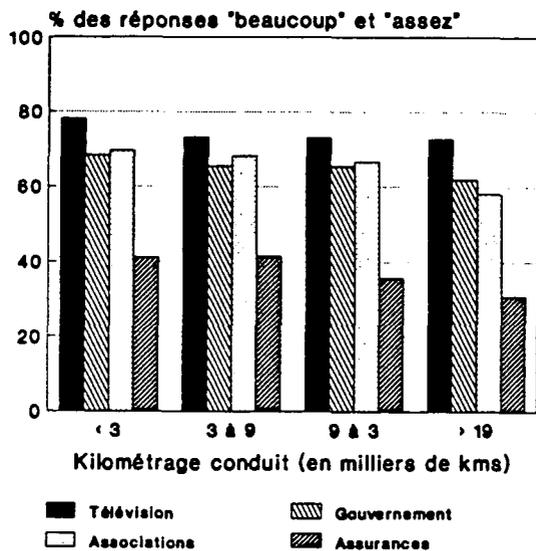
Pour être plus précis, on peut relever quelques modalités éparses qui sont pertinentes:

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

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

Graphique 7

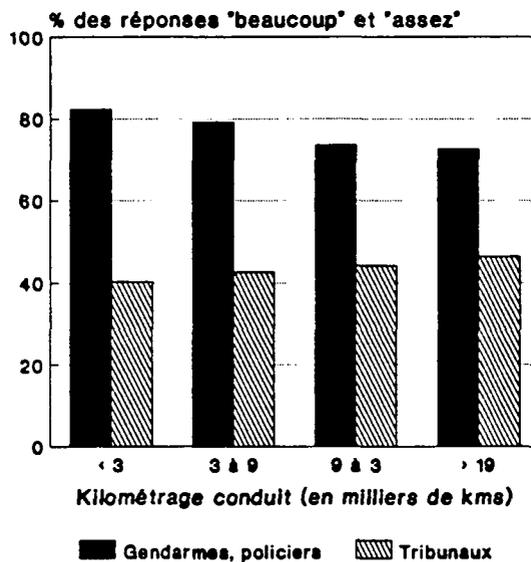
**Acteurs de la sécurité:
légère baisse de l'action prêtée
selon le kilométrage annuel conduit**



CREDOC Enquête Aspirations automne 1988

Graphique 8

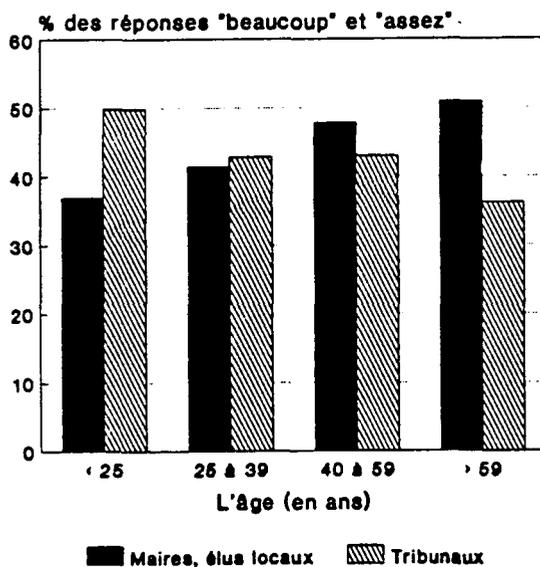
**Gendarmes et tribunaux:
action prêtée
selon le kilométrage annuel conduit**



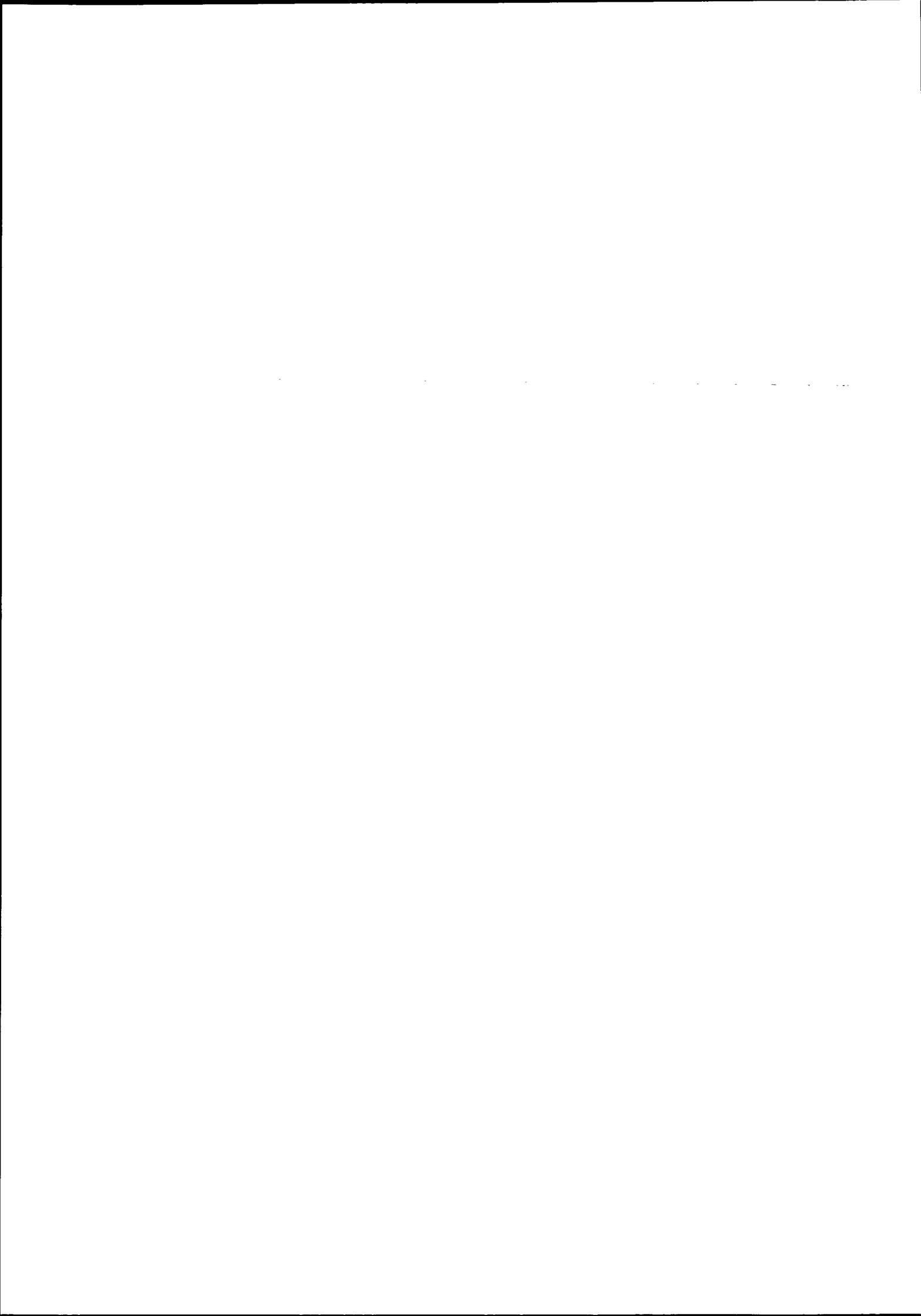
CREDOC Enquête Aspirations automne 1988

Graphique 9

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



CREDOC Enquête Aspirations automne 1988



II. LES "MESURES" DE SECURITE ROUTIERE

II.1 Les attitudes sur certaines mesures sécuritaires

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

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

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

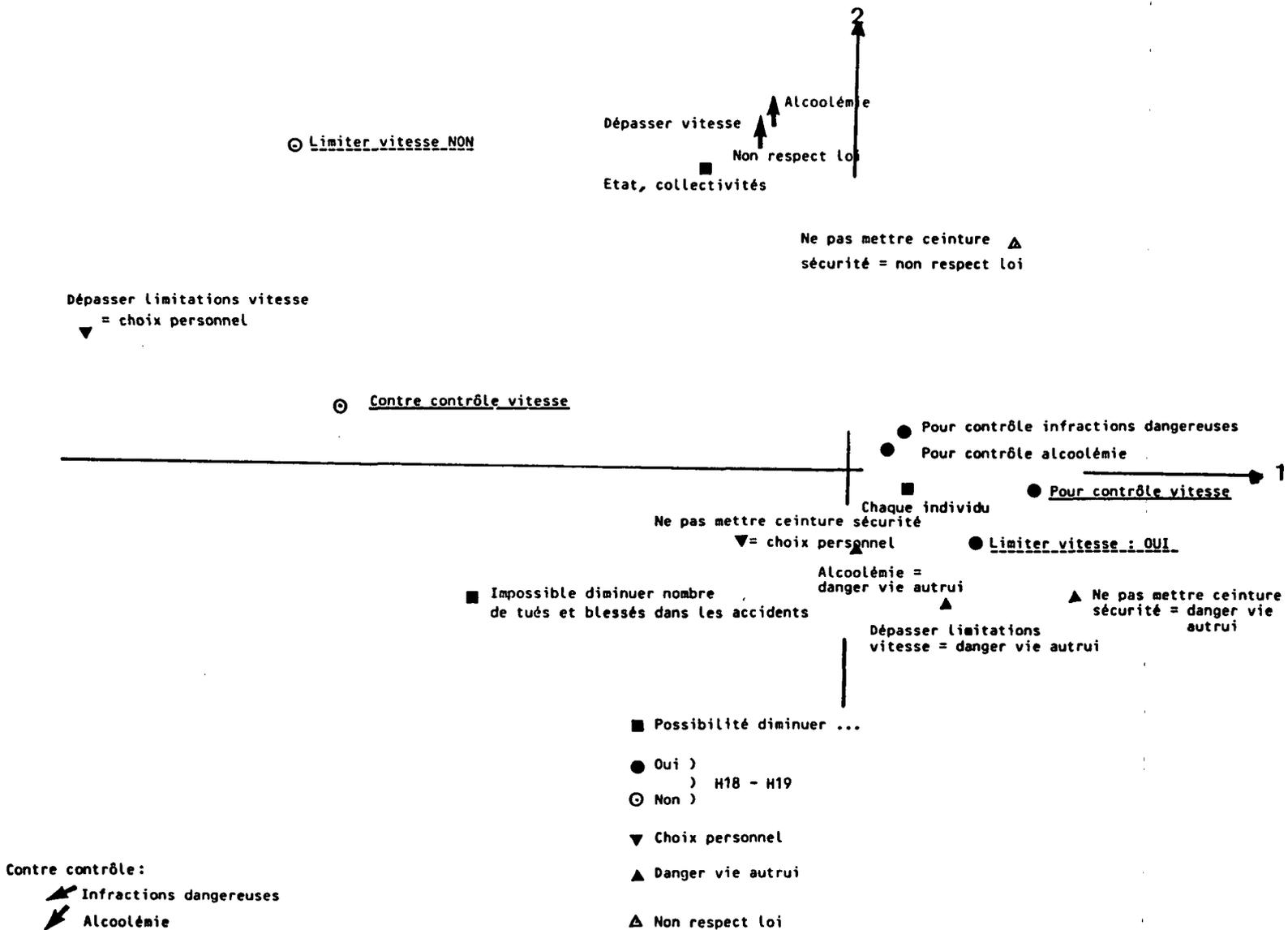
* L'axe 2 affine les positions minoritaires hostiles aux mesures de sécurité, en opposant les attitudes à l'égard de la loi et des contrôles:

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

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

Graphique 10
Les différentes attitudes sur les mesures de sécurité routière

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



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

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

II.2 Relations avec la mobilité

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

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

Il s'agit ainsi des personnes qui :

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

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

Il s'agit de celle qui :

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

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

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

Ont été ainsi retenues 8 questions:

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

L'analyse porte ainsi sur 19 modalités actives.

Ont le plus contribué :

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

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

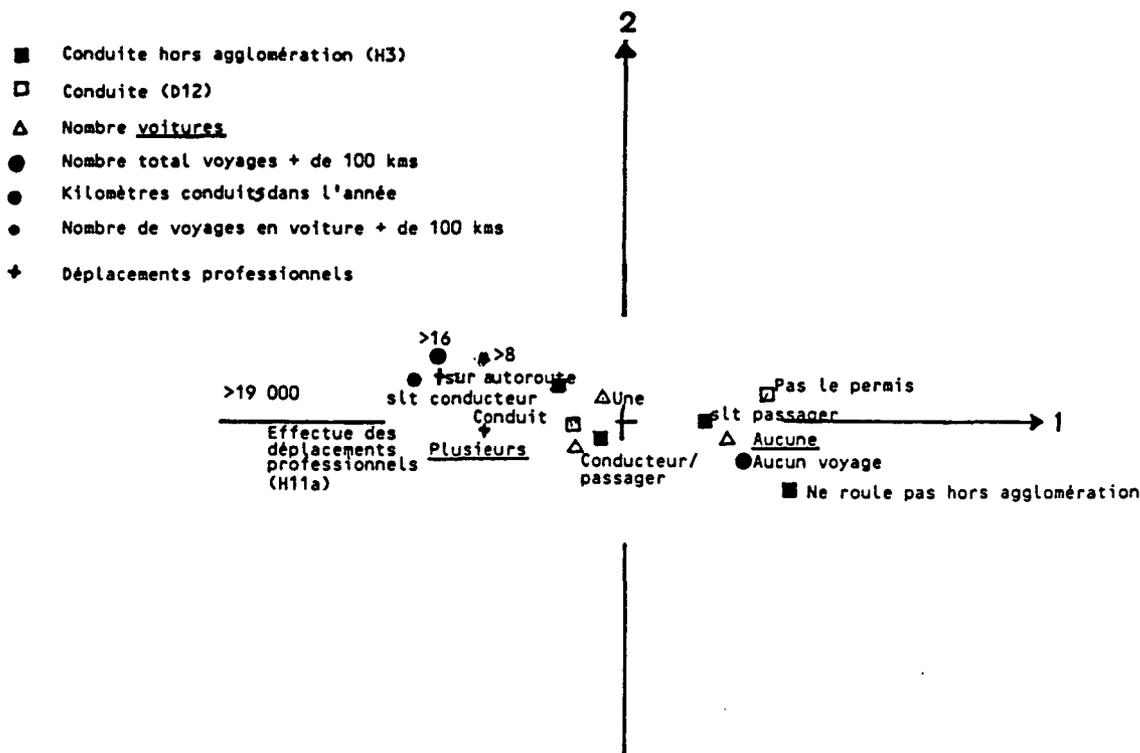
- à la définition de l'axe 2, les questions sur:

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

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

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

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



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

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

II.3 La crainte des accidents de la route

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

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

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

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

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

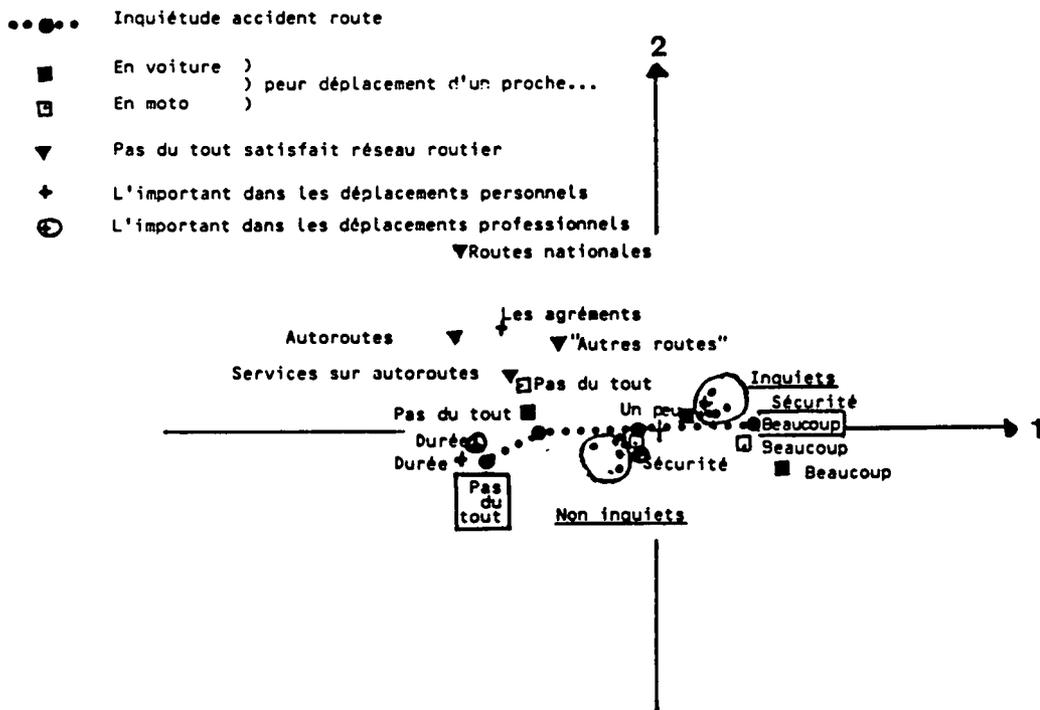
Notons enfin, que les personnes hostiles aux mesures de sécurité, mais sensibles à la légalité et qui rejettent l'amélioration de la sécurité sur *l'Etat et la collectivité*, ont plus tendance à se montrer insatisfaites du réseau routier:

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

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

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

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



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

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

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

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

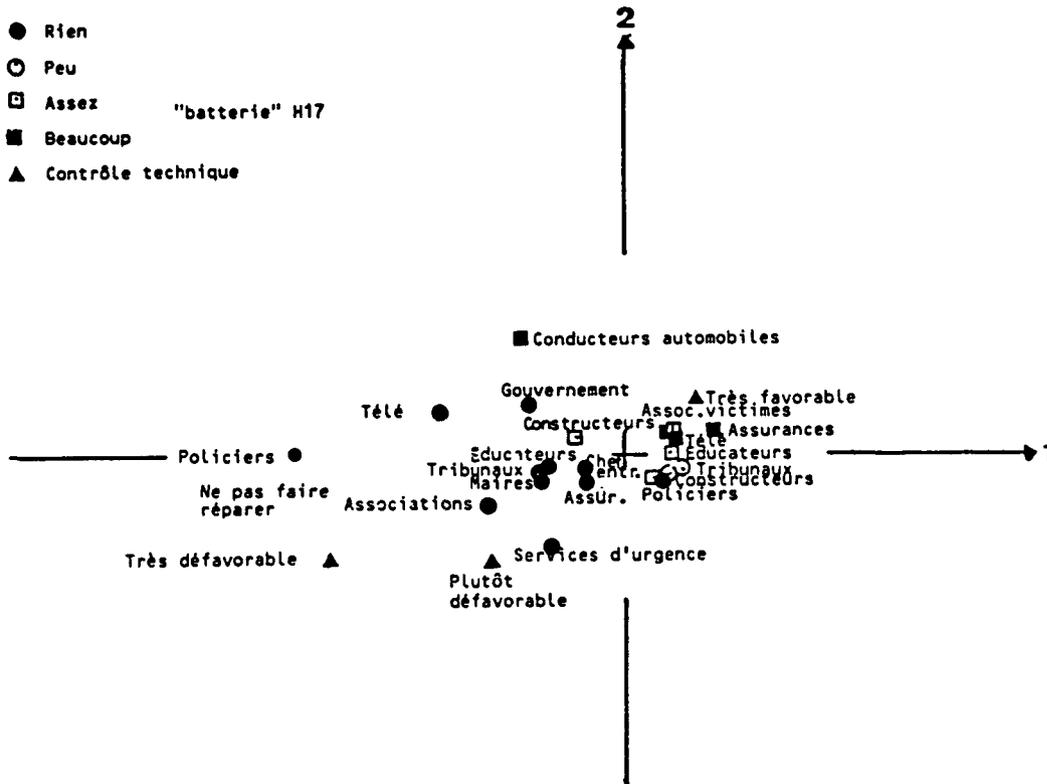
- * "*beaucoup*" et "*assez*", les personnes hostiles aux limitations de vitesse et aux contrôles, et qui ont tendance à nier l'action des autres intervenants;
- * "*peu*" ou "*rien*", les personnes favorables aux limitations de vitesse et aux contrôles.

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

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

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

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



II.5 Relations avec les opinions sur la société

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

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

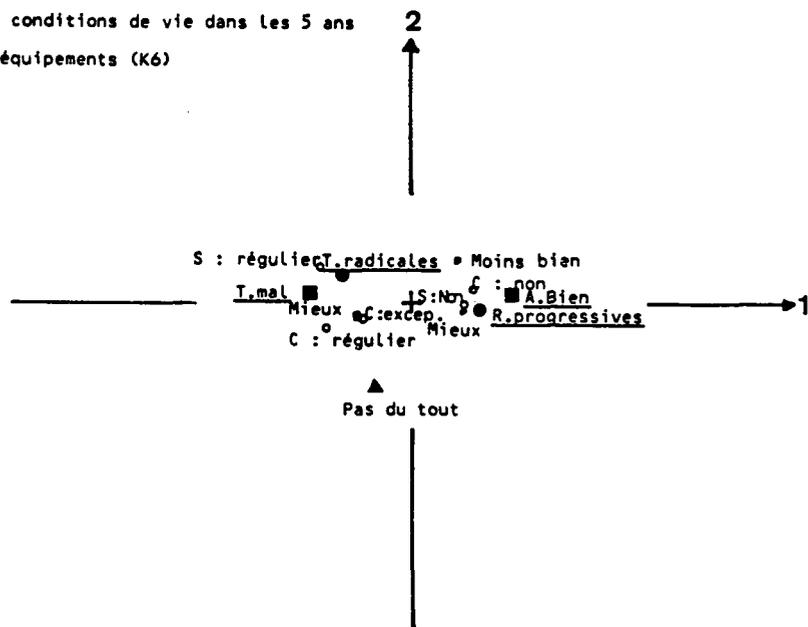
Ainsi, penser que la justice fonctionne "assez bien", c'est le plus souvent être d'accord avec la nécessité de limiter les vitesses et le renforcement des contrôles, alors que considérer qu'elle fonctionne "très mal" c'est plus souvent rejeter ces mesures.

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

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

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

- Fonctionnement de la Justice
- Transformation de la société (N2b)
- ▲ Découvertes scientifiques (N3)
- Opinions sur les conditions de vie dans les 5 ans
- Fréquentation d'équipements (K6)
- S = Sportif
- C = Cinéma



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

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

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

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

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

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

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

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

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

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

II. 6 Les facteurs socio-économiques

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

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

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

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

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

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

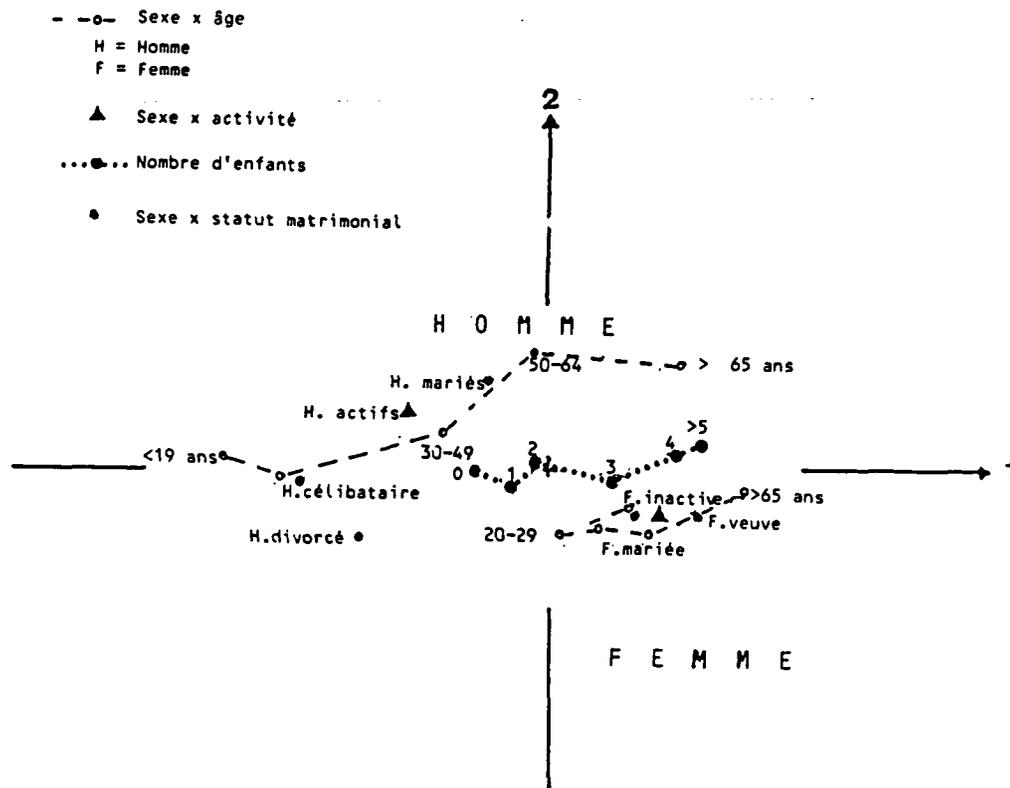
Les tableaux 44 à 47 chiffrant ces différentes constatations; nous ne relevons ici que quelques oppositions majeures; sont *favorables à un renforcement des contrôles de police ... pour excès de vitesse*:

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

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

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

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



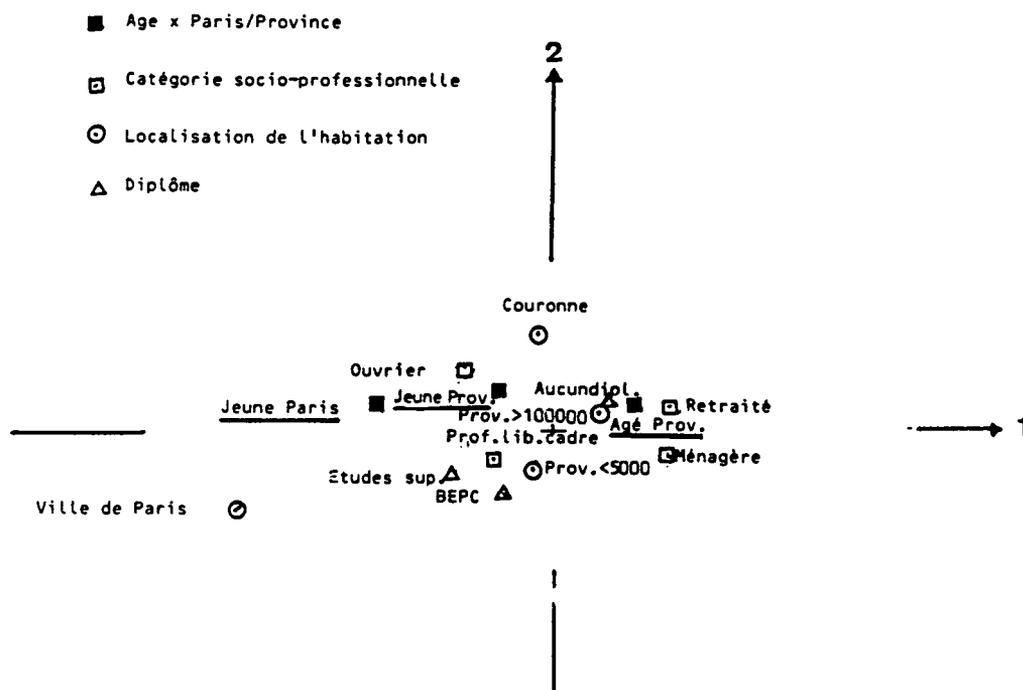
Mais d'autres facteurs interviennent aussi, sans qu'il soit fait référence à un croisement avec le sexe: la localisation géographique, le niveau d'études et la catégorie professionnelle.

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

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

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

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





Annexe

Tableau 1
La sécurité routière peut être améliorée

(En % - 2000 personnes par an)

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

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

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

(Automne 1988 - en % - 1815 personnes)

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

Tableau 3
La nécessité de limiter les vitesses

(En % - 2000 personnes par an)

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

Tableau 4
Un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie

(En % - 2000 personnes par an)

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

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

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H20. Nous allons vous citer un certain nombre de comportements en infraction avec la loi. Pour chacun, de quel sentiment vous sentez-vous le plus proche?					
En pensant à quelqu'un	----->			Vous vous dites...?	
↓	C'est sa vie, il fait comme il veut	Il a tort, il met la vie des autres en danger	Il a tort c'est la loi, chacun doit la respecter	NSP	Ensemble
Qui dépasse les limitations de vitesse	8,7	78,4	12,4	0,5	100,0
Qui conduit en état d'alcoolémie	1,7	89,5	8,6	0,2	100,0
Qui ne met pas sa ceinture de sécurité	61,9	10,9	26,9	0,3	100,0

Tableau 6
Les principaux acteurs de la sécurité routière

(Autoane 1988 - en % - 2000 personnes)

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

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

EN LIGNE : M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988
 EN COLONNE : M17: les tribunaux font-ils ... ?

POIDS TOTAL : 2000.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1499.

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

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

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

150
Tableau 9

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

EN LIGNE : H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?
EN COLONNE : N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?

POIDS TOTAL : 2000.

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

CHI2 = 168.50 / 12 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 168.50) = .000 / V.TEST = 11.2

Tableau 10

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

EN LIGNE : H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?
EN COLONNE : N4: la diffusion de l'informatique est-elle une chose ?

POIDS TOTAL : 2000.

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

CHI2 = 233.34 / 12 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 233.34) = .000 / V.TEST = 13.7

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

EN LIGNE : H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?
 EN COLONNE : M5: est inquiet de l'éventualité d'une maladie grave

POIDS TOTAL : 2000.

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

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

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

EN LIGNE : H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?
 EN COLONNE : I9a: la santé c'est l'affaire des médecins

POIDS TOTAL : 2000.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1839.

POIDS % COLONNE	satisfait			insatisfait			sans avis			ENSEMBLE
	% LIGNE			% LIGNE			% LIGNE			
oui	905 64.36	104 48.99	128 58.19	1137 61.85	79.60	9.12	11.29	100.00		
non	491 34.91	107 50.50	87 39.32	685 37.24	71.72	15.61	12.67	100.00		
nsp	10 .73	1 .51	5 2.49	17 .91	60.91	6.47	32.62	100.00		
ENSEMBLE	1407 100.00	212 100.00	221 100.00	1839 100.00	76.49	11.51	12.00	100.00		

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

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

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

POIDS TOTAL : 1839.

POIDS % COLONNE	satisfait			insatisfait			sans avis			ENSEMBLE
	% LIGNE			% LIGNE			% LIGNE			
oui	883 65.43	254 52.27	1 15.89	1137 61.85	77.62	22.32	.06	100.00		
non	454 33.66	227 46.80	3 84.11	685 37.24	66.32	33.19	.48	100.00		
nsp	12 .91	5 .93	0 .00	17 .91	73.09	26.91	.00	100.00		
ENSEMBLE	1349 100.00	486 100.00	4 100.00	1839 100.00	73.37	26.41	.21	100.00		

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

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

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

POIDS TOTAL : 1838.

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

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

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

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : action du gouvernement

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action de la télévision et des journaux

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

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

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
EN COLONNE : l'action des médecins et services d'urgence

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

Tableau 23
Renforcer les contrôles de vitesse et action des policiers
et des gendarmes
 (Oui="beaucoup", "assez" Non="peu", "rien")

TABLEAU 20 EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse? POIDS TOTAL : 2000.
 EN COLONNE : l'action des policiers et gendarmes

POIDS % COLONNE				ENSEMBLE
	oui	non	nsp	
% LIGNE				
oui	1138 74.55	305 65.97	6 50.09	1449 72.43
	78.55	21.06	.39	100.00
non	387 25.33	157 34.03	1 9.29	545 27.25
	70.93	28.87	.19	100.00
ne sait pas	2 .12	0 .00	5 40.62	6 .32
	27.96	.00	72.04	100.00
ENSEMBLE	1526 100.00	463 100.00	11 100.00	2000 100.00
	76.31	23.13	.56	100.00

CHI2 = 595.25 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 595.25) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 24
Opinions sur le contrôle technique et action des garagistes
 (en ligne: Oui="très", "plutôt" favorable Non="plutôt", "très" défavorable)
 (en colonne: Oui="beaucoup", "assez" Non="peu", "rien")

TABLEAU 19 EN LIGNE : favorable au controle technique POIDS TOTAL : 1999.
 EN COLONNE : l'action des garagistes

POIDS % COLONNE				ENSEMBLE
	oui	non	nsp	
% LIGNE				
oui	600 83.13	1010 81.38	33 93.38	1644 82.22
	36.53	61.46	2.01	100.00
non	116 16.08	228 18.35	1 2.28	345 17.25
	<u>33.69</u>	<u>66.07</u>	.23	100.00
nsp	6 .79	3 .28	2 4.34	11 .53
	53.35	32.22	14.43	100.00
ENSEMBLE	722 100.00	1242 100.00	35 100.00	1999 100.00
	<u>36.13</u>	<u>62.10</u>	1.77	100.00

CHI2 = 18.81 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 2 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 18.81) = .001 / V.TEST = 3.1

Tableau 25
Contrôles de vitesse et nécessité de limiter les vitesses

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

POIDS TOTAL : 2000.

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

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

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

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

POIDS TOTAL : 1815.

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

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

Tableau 27
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour excès de vitesse

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS			ENSEMBLE
	oui	non	ne sait pas	
chaque individu	1234 91.30	379 82.75	0 .00	1613 88.83
	76.52	23.48	.00	100.00
Etat, collectivité	114 8.44	71 15.49	2 27.96	187 10.29
	61.12	37.94	.94	100.00
ne sait pas	3 .26	8 1.76	5 72.04	16 .89
	21.57	50.15	28.28	100.00
ENSEMBLE	1352 100.00	457 100.00	6 100.00	1815 100.00
	74.45	25.20	.35	100.00

CHI2 = 397.65 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 397.65) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 28
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour infractions dangereuses

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS			ENSEMBLE
	oui	non	ne sait pas	
chaque individu	1555 89.38	55 82.42	2 25.69	1613 88.83
	96.43	3.43	.14	100.00
Etat, collectivité	175 10.04	10 15.30	2 20.78	187 10.29
	93.55	5.50	.94	100.00
ne sait pas	10 .57	2 2.29	5 53.53	16 .89
	62.16	9.56	28.28	100.00
ENSEMBLE	1740 100.00	67 100.00	8 100.00	1815 100.00
	95.83	3.70	.47	100.00

CHI2 = 276.03 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 276.03) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 29
Qui doit améliorer la sécurité routière et contrôles
pour alcoolémie au volant

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS		%		ENSEMBLE
	ouï	non	ne sait pas		
% LIGNE					
chaque individu	1572 89.20	40 83.50	0 .00	1613 88.83	100.00
	97.49	2.51	.00	100.00	
Etat, collectivité	180 10.23	6 13.33	0 .00	187 10.29	100.00
	96.54	3.46	.00	100.00	
ne sait pas	10 .57	2 3.17	5 100.00	16 .89	100.00
	62.16	9.56	28.28	100.00	
ENSEMBLE	1762 100.00	48 100.00	5 100.00	1815 100.00	100.00
	97.08	2.67	.25	100.00	

CHI2 = 514.35 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 514.35) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 30
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
les excès de vitesse

EN LIGNE : H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS		%		ENSEMBLE
	un choix per sonnel	danger vie a utruï	non respect loi	ne sait pas	
% LIGNE					
chaque individu	119 80.85	1301 90.67	191 84.62	3 28.65	1613 88.83
	7.36	80.65	11.83	.16	100.00
Etat, collectivité	28 19.15	125 8.69	33 14.65	1 10.64	187 10.29
	15.05	66.76	17.70	.50	100.00
ne sait pas	0 .00	9 .63	2 .73	5 60.71	16 .89
	.00	56.66	10.21	33.13	100.00
ENSEMBLE	147 100.00	1434 100.00	225 100.00	9 100.00	1815 100.00
	8.08	79.01	12.42	.48	100.00

CHI2 = 381.57 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 381.57) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 31
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
l'alcoolémie au volant

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : M20: conduire en état d'alcoolémie, c'est ... ?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS % LIGNE	un choix per		danger vie a		non respect		ne sait pas		ENSEMBLE
		sonnel	utru	utru	loi	loi				
chaque individu		24 88.97	1451 89.20	137 87.51	0 .00	1613 88.83				
		1.49	89.99	8.52	.00	100.00				
Etat, collectivité		3 11.03	165 10.14	19 11.99	0 .00	187 10.29				
		1.60	88.32	10.08	.00	100.00				
ne sait pas		0 .00	11 .66	1 .50	5 100.00	16 .89				
		.00	66.87	4.85	28.28	100.00				
ENSEMBLE		27 100.00	1627 100.00	157 100.00	5 100.00	1815 100.00				
		1.49	89.61	8.64	.25	100.00				

CHI2 = 510.83 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 510.83) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 32
Qui doit améliorer la sécurité routière et opinions sur
l'absence de ceinture de sécurité

EN LIGNE : M16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?
 EN COLONNE : M20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?

POIDS TOTAL : 1815.

% COLONNE	POIDS % LIGNE	un choix per		danger vie a		non respect		ne sait pas		ENSEMBLE
		sonnel	utru	utru	loi	loi				
chaque individu		984 89.39	180 89.05	447 88.29	1 20.44	1613 88.83				
		61.04	11.15	27.74	.07	100.00				
Etat, collectivité		111 10.08	20 10.07	55 10.93	0 .00	187 10.29				
		59.44	10.89	29.67	.00	100.00				
ne sait pas		6 .53	2 .88	4 .78	5 79.56	16 .89				
		36.03	11.07	24.62	28.28	100.00				
ENSEMBLE		1101 100.00	202 100.00	507 100.00	6 100.00	1815 100.00				
		60.65	11.12	27.91	.31	100.00				

CHI2 = 405.00 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 405.00) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 33
Opinions sur les contrôles de vitesse et conduite personnelle
au cours de l'année

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois

POIDS TOTAL : 1999.

POIDS % COLONNE	oui		non (a le permis)		non (pas de permis)		ENSEMBLE
	% LIGNE						
oui	920 <u>66.58</u>	63.60	96 79.84	6.63	431 <u>86.88</u>	29.77	1447 72.41 100.00
non	461 33.33	84.55	24 20.16	4.44	60 12.10	11.01	545 27.27 100.00
ne sait pas	1 .09	19.73	0 .00	.00	5 1.02	80.27	6 .32 100.00
ENSEMBLE	1383 100.00	69.17	120 100.00	6.01	496 100.00	24.81	1999 100.00 100.00

CHI2 = 94.91 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 94.91) = .000 / V.TEST = 8.9

Tableau 34
Opinions sur les contrôles de vitesse et kilométrage conduit
dans l'année

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : nombre de kilometres parcourus

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	moins de	3000 a	9000 a	19000 km et	ne sait pas	non concerné	ENSEMBLE						
	3000 km	9000 km	19000 km	plus									
oui	113 <u>76.35</u>	76.66	249 76.66	17.21	304 65.98	21.00	164 <u>50.98</u>	11.31	85 71.59	533 <u>85.25</u>	36.80	1449 72.43 100.00	
non	35 23.65	6.43	76 23.34	13.93	156 33.75	28.55	158 49.02	28.92	34 28.41	6.18	87 13.94	15.99	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00	.00	0 .00	.00	1 .27	19.73	0 .00	.00	0 .00	.00	5 .81	80.27	6 .32 100.00
ENSEMBLE	148 100.00	7.41	325 100.00	16.27	461 100.00	23.05	322 100.00	16.08	119 100.00	5.93	625 100.00	31.27	2000 100.00 100.00

CHI2 = 152.48 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 152.48) = .000 / V.TEST = 10.8

Tableau 35
Opinions sur les contrôles de vitesse et utilisation des autoroutes
à péage pour motifs professionnels

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1550.

EN COLONNE : M6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.

POIDS % COLONNE	oui	non	Ne sait pas	Non concerné	ENSEMBLE
% LIGNE					
oui	127 <u>49.53</u> 11.83	921 73.26 85.90	6 68.19 .60	18 67.33 1.67	1073 69.21 100.00
non	129 50.47 27.15	335 26.64 70.39	3 31.81 .63	9 32.67 1.83	476 30.71 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	1 .10 100.00	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .08 100.00
ENSEMBLE	256 100.00 16.52	1258 100.00 81.15	9 100.00 .61	27 100.00 1.72	1550 100.00 100.00

CHI2 = 56.95 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 56.95) = .000 / V.TEST = 6.2

Tableau 36
Opinions sur les contrôles de vitesse et mobilité en voiture
à plus de 100 Kms dans l'année

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 2000.

EN COLONNE : nombre de voyages en voiture

POIDS % COLONNE % LIGNE	aucun	1 voyage	2 voyages	3 voyages	4 voyages	5 à 7 voyage s	8 voyages et plus
	oui	97 <u>84.20</u> 6.70	217 78.89 16.94	136 70.73 9.36	121 71.48 8.38	94 70.61 6.47	156 67.77 10.74
non	18 15.80 3.34	58 21.11 10.63	56 29.27 10.30	48 28.52 8.88	39 29.39 7.16	74 32.23 13.57	181 44.77 33.26
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00
ENSEMBLE	115 100.00 5.77	274 100.00 13.72	192 100.00 9.59	170 100.00 8.49	133 100.00 6.64	230 100.00 11.48	405 100.00 20.24
POIDS % COLONNE % LIGNE	nr - NSP	ne voyage pa s	ENSEMBLE				
oui	0 .00 .00	405 <u>84.14</u> 27.97	1449 72.43 100.00				
non	0 .00 .00	70 14.55 12.85	545 27.25 100.00				
ne sait pas	0 .00 .00	6 1.31 100.00	6 .32 100.00				
ENSEMBLE	0 .00 .00	482 100.00 24.08	2000 100.00 100.00				

CHI2 = 136.36 / 14 DEGRES DE LIBERTE / 8 EFFECTIFS THEORIQUES INFIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 136.36) = .000 / V.TEST = 9.6

Tableau 37
Opinions sur les contrôles de vitesse et inquiétude de
l'éventualité d'un accident de la circulation

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : H5: est inquiet de l'éventualité d'un accident de la route

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE						ENSEMBLE
	beaucoup	assez	un peu	pas du tout	ne sait pas	
% LIGNE						
oui	694 <u>80.26</u> 47.88	396 68.52 27.35	248 <u>62.83</u> 17.14	110 68.97 7.56	1 26.30 .06	1449 72.43 100.00
non	168 19.40 30.76	179 30.91 32.80	147 37.17 26.95	49 31.03 9.04	2 73.70 .45	545 27.25 100.00
ne sait pas	3 .35 47.69	3 .57 52.31	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	864 100.00 43.22	578 100.00 28.91	395 100.00 19.76	159 100.00 7.94	3 100.00 .17	2000 100.00 100.00

CHI2 = 57.92 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 7 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 57.92) = .000 / V.TEST = 5.9

Tableau 38
Opinions sur les contrôles de vitesse et peur d'un accident
lors d'un voyage d'un proche en voiture

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?

POIDS TOTAL : 1999.

POIDS % COLONNE					ENSEMBLE
	pas du tout	un peu	beaucoup	ne sait pas	
% LIGNE					
oui	346 <u>63.13</u> 23.89	669 71.91 46.20	432 <u>83.51</u> 29.86	1 21.27 .05	1448 72.42 100.00
non	202 36.87 37.06	259 27.90 47.61	84 16.15 15.34	0 .00 .00	545 27.27 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	2 .19 27.96	2 .34 27.96	3 78.73 44.08	6 .32 100.00
ENSEMBLE	548 100.00 27.40	930 100.00 46.52	518 100.00 25.90	4 100.00 .18	1999 100.00 100.00

CHI2 = 750.17 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 750.17) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 39
Opinions sur les contrôles de vitesse et peur d'un accident
lors d'un voyage d'un proche en moto

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : M21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?

POIDS TOTAL : 1992.

POIDS % COLONNE					ENSEMBLE
	pas du tout	un peu	beaucoup	ne sait pas	
% LIGNE					
oui	279 <u>65.09</u> 19.37	412 68.37 28.57	737 <u>78.57</u> 51.15	13 55.92 .90	1441 72.32 100.00
non	150 34.91 27.47	190 31.63 34.93	197 21.05 36.23	7 32.11 1.37	545 27.36 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	4 .38 55.92	3 11.97 44.08	6 .32 100.00
ENSEMBLE	429 100.00 21.53	602 100.00 30.22	938 100.00 47.09	23 100.00 1.17	1992 100.00 100.00

CHI2 = 140.15 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 140.15) = .000 / V.TEST = 10.8

Tableau 40
Opinions sur les contrôles de vitesse et satisfaction des autoroutes

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : satisfaction des autoroutes

POIDS TOTAL : 1839.

POIDS % COLONNE				ENSEMBLE
	satisfait	insatisfait	sans avis	
% LIGNE				
oui	998 <u>70.97</u> 76.65	131 <u>62.02</u> 10.08	173 78.38 13.27	1302 70.82 100.00
non	407 28.95 76.54	80 37.98 15.11	44 20.13 8.35	532 28.93 100.00
ne sait pas	1 .09 27.38	0 .00 .00	3 1.50 72.62	5 .25 100.00
ENSEMBLE	1407 100.00 76.49	212 100.00 11.51	221 100.00 12.00	1839 100.00 100.00

CHI2 = 31.88 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 31.88) = .000 / V.TEST = 4.6

Tableau 41
Opinions sur les contrôles de vitesse et l'action prêtée
aux policiers et gendarmes

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	beaucoup	assez	peu	rien	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE						
oui	439	699	260	45	6	1449	
	74.37	74.67	70.97	<u>47.02</u>	50.09	72.43	
	30.30	48.25	17.93	3.13	.39	100.00	
non	151	235	106	51	1	545	
	25.63	25.14	29.03	52.98	9.29	27.25	
	27.75	43.18	19.50	9.37	.19	100.00	
ne sait pas	0	2	0	0	5	6	
	.00	.19	.00	.00	40.62	.32	
	.00	27.96	.00	.00	72.04	100.00	
ENSEMBLE	590	936	366	96	11	2000	
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	29.51	46.81	18.30	4.82	.56	100.00	

CHI2 = 617.80 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 617.80) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 42
Opinions sur les contrôles de vitesse et l'action prêtée
aux constructeurs automobiles

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?

POIDS TOTAL : 2000.

% COLONNE	POIDS	beaucoup	assez	peu	rien	ne sait pas	ENSEMBLE
	% LIGNE						
oui	133	324	497	479	16	1449	
	<u>62.92</u>	<u>66.30</u>	<u>74.90</u>	<u>77.92</u>	71.73	72.43	
	9.16	22.33	34.31	33.08	1.12	100.00	
non	78	163	167	136	2	545	
	37.08	33.34	25.10	22.08	8.14	27.25	
	14.34	29.85	30.55	24.92	.34	100.00	
ne sait pas	0	2	0	0	5	6	
	.00	.36	.00	.00	20.13	.32	
	.00	27.96	.00	.00	72.04	100.00	
ENSEMBLE	211	488	664	615	23	2000	
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	10.54	24.40	33.18	30.75	1.13	100.00	

CHI2 = 318.35 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 318.35) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 43
Opinions sur les contrôles de vitesse et le contrôle technique

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 1999.

EN COLONNE : H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire

POIDS % COLONNE	%	très favorab	plutot favor	plutot défav	très défavor	ne sait pas	ENSEMBLE
		le	able	orable	able		
oui	77.60	773 53.37	481 74.18	133 59.99	57 46.45	4 39.28	1448 72.42
			33.20	9.19	3.95	.29	100.00
non	22.22	221 40.59	166 25.63	89 40.01	66 53.55	3 29.72	545 27.27
			30.47	16.28	12.08	.58	100.00
ne sait pas	.18	2 27.96	1 19.73	0 .00	0 .00	3 31.01	6 .32
				.00	.00	52.31	100.00
ENSEMBLE	100.00	996 49.81	648 100.00	222 100.00	123 100.00	11 100.00	1999 100.00
			32.42	11.09	6.15	.53	100.00

CHI2 = 395.84 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 395.84) = .000 / V.TEST = 99.9

Tableau 44
Opinions sur les contrôles de vitesse selon l'âge

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?

POIDS TOTAL : 2000.

EN COLONNE : age de l'enqueté(e)

POIDS % COLONNE	%	24 et moins	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 et plus	ENSEMBLE
oui	63.33	186 12.84	294 67.51	313 68.61	329 74.45	327 87.62	1449 72.43
			20.27	21.64	22.68	22.57	100.00
non	36.67	108 19.76	141 32.49	143 31.39	112 25.27	41 11.02	545 27.25
			25.93	26.31	20.46	7.55	100.00
ne sait pas	.00	0 .00	0 .00	0 .00	1 .28	5 1.36	6 .32
			.00	.00	19.73	80.27	100.00
ENSEMBLE	100.00	294 14.69	435 100.00	457 100.00	441 100.00	373 100.00	2000 100.00
			21.75	22.84	22.07	18.66	100.00

CHI2 = 87.98 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 87.98) = .000 / V.TEST = 7.9

Tableau 45
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et l'activité

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : sexe * activité pour l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE % LIGNE	homme	homme	femme	femme	ENSEMBLE
	actif	inactif	active	inactive	
oui	347 <u>58.93</u> 23.93	259 72.86 17.90	262 74.72 18.06	581 <u>82.33</u> 40.11	1449 72.43 100.00
non	242 41.07 44.32	95 26.79 17.49	89 25.28 16.24	120 16.95 21.95	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	1 .35 19.73	0 .00 .00	5 .72 80.27	6 .32 100.00
ENSEMBLE	588 100.00 29.41	356 100.00 17.79	350 100.00 17.51	706 100.00 35.29	2000 100.00 100.00

CHI2 = 100.39 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 100.39) = .000 / V.TEST = 8.9

Tableau 46
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et
le statut matrimonial

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : statut matrimonial * sexe

POIDS TOTAL : 1997.

POIDS % COLONNE	célibataire, homme	marié, homme	divorcé, homme	veuf, homme	célibataire, femme	mariée, femme	divorcée, femme	POIDS % LIGNE
oui	110 <u>57.93</u> 7.58	445 65.14 30.79	28 60.56 1.93	23 91.20 1.57	111 75.14 7.69	527 79.44 36.48	52 75.09 3.61	
non	80 42.07 14.60	237 34.67 43.46	18 39.44 3.34	2 8.80 .40	37 24.86 6.75	137 20.56 25.05	16 22.37 2.85	
ne sait pas	0 .00 .00	1 .18 19.73	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	2 2.54 27.96	
ENSEMBLE	189 100.00 9.47	683 100.00 34.21	46 100.00 2.31	25 100.00 1.25	148 100.00 7.41	664 100.00 33.25	69 100.00 3.48	

POIDS % COLONNE	veuve, femme	ENSEMBLE	POIDS % LIGNE
oui	149 <u>86.86</u> 10.34	1446 72.39 100.00	
non	19 11.22 3.54	545 27.29 100.00	
ne sait pas	3 1.92 52.31	6 .32 100.00	
ENSEMBLE	172 100.00 8.61	1997 100.00 100.00	

CHI2 = 113.55 / 14 DEGRES DE LIBERTE / 8 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 113.55) = .000 / V.TEST = 8.4

Tableau 47
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le sexe et l'âge

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : age * sexe de l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE % LIGNE	18 à 19 ans,	20 à 29 ans,	30 à 49 ans,	50 à 64 ans,	65 et plus,	18 à 19 ans,	20 à 29 ans,
	homme	homme	homme	homme	homme	femme	femme
oui	24 <u>54.37</u> 1.68	106 <u>51.46</u> 7.34	209 61.39 14.42	142 68.08 9.82	124 86.53 8.57	33 75.20 2.25	152 72.62 10.48
non	20 45.63 3.74	100 48.54 18.40	131 38.61 24.10	65 31.33 12.01	19 13.47 3.55	11 24.80 1.97	57 27.38 10.50
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .60 19.73	0 .00 .00	0 .00 .00	0 .00 .00
ENSEMBLE	45 100.00 2.24	207 100.00 10.33	340 100.00 17.01	209 100.00 10.45	143 100.00 7.17	43 100.00 2.17	209 100.00 10.45
POIDS % COLONNE % LIGNE	30 à 49 ans,	50 à 64 ans,	65 et plus,	ENSEMBLE			
	femme	femme	femme				
oui	269 78.82 18.58	186 80.19 12.86	203 <u>88.31</u> 14.00	1449 72.43 100.00			
non	72 21.18 13.27	46 19.81 8.45	22 9.49 4.00	545 27.25 100.00			
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	5 2.20 80.27	6 .32 100.00			
ENSEMBLE	341 100.00 17.07	232 100.00 11.62	230 100.00 11.48	2000 100.00 100.00			

CHI2 = 171.42 / 18 DEGRES DE LIBERTE / 10 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 171.42) = .000 / V.TEST = 10.7

Tableau 48
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la région et l'âge

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse? POIDS TOTAL : 2000.
EN COLONNE : région * age de l'enqueté(e)

POIDS % COLONNE % LIGNE	jeunes provi		jeunes Paris		agés provi		agés Paris		ENSEMBLE
	nce				nce				
oui	525 66.55	36.21	92 <u>61.36</u>	6.35	751 <u>79.22</u>	51.87	81 71.17	5.58	1449 72.43 100.00
non	264 33.45	48.36	58 38.64	10.62	191 20.12	35.01	33 28.83	6.01	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00	.00	0 .00	.00	6 .67	100.00	0 .00	.00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	788 100.00	39.41	150 100.00	7.49	949 100.00	47.42	114 100.00	5.68	2000 100.00 100.00

CH12 = 55.38 / 6 DEGRES DE LIBERTE / 4 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 55.38) = .000 / V.TEST = 6.1

Tableau 49
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la localisation de l'habitation

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse? POIDS TOTAL : 2000.
EN COLONNE : localisation de l'habitation

POIDS % COLONNE % LIGNE	paris	couronne	prov. moins	prov. 5000	prov. plus	ENSEMBLE
			5000	a 100000	100000	
oui	43 <u>54.83</u>	184 73.03	461 70.39	351 74.41	410 <u>75.42</u>	1449 72.43 100.00
non	35 45.17	68 26.97	192 29.34	118 24.99	132 24.26	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00	0 .00	2 .27	3 .59	2 .32	6 .32 100.00
ENSEMBLE	78 100.00	253 100.00	655 100.00	471 100.00	544 100.00	2000 100.00 100.00

CH12 = 19.76 / 8 DEGRES DE LIBERTE / 5 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 19.76) = .011 / V.TEST = 2.2

Tableau 50
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le nombre d'enfants

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : nombre d'enfants de l'enqueté(e)

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE % LIGNE	aucun	un	deux	trois	quatre	cinq et plus	ENSEMBLE
oui	330 <u>67.07</u> 22.77	229 69.60 15.82	398 71.14 27.47	253 75.88 17.46	120 80.38 8.31	118 <u>86.77</u> 8.16	1449 72.43 100.00
non	162 32.93 29.72	98 29.87 18.05	159 28.36 29.10	79 23.59 14.43	29 19.62 5.39	18 13.23 3.31	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	2 .54 27.96	3 .50 44.08	2 .53 27.96	0 .00 .00	0 .00 .00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	492 100.00 24.59	329 100.00 16.47	559 100.00 27.97	333 100.00 16.67	150 100.00 7.49	136 100.00 6.81	2000 100.00 100.00

CHI2 = 33.76 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 33.76) = .000 / V.TEST = 3.5

Tableau 51
Opinions sur les contrôles de vitesse selon le niveau d'études

EN LIGNE : H19: favorable renforcement des controles: vitesse?
EN COLONNE : diplome d'enseignement général

POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE % LIGNE	aucun - cep	bepc-beps-be	bac. étud. sup.	ENSEMBLE
oui	966 <u>77.88</u> 66.70	221 68.85 15.23	262 <u>59.65</u> 18.08	1449 72.43 100.00
non	268 21.61 49.19	100 31.15 18.31	177 40.35 32.50	545 27.25 100.00
ne sait pas	6 .51 100.00	0 .00 .00	0 .00 .00	6 .32 100.00
ENSEMBLE	1241 100.00 62.03	320 100.00 16.02	439 100.00 21.95	2000 100.00 100.00

CHI2 = 63.32 / 4 DEGRES DE LIBERTE / 3 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CHI2 > 63.32) = .000 / V.TEST = 7.1

Tableau 52
Opinions sur les contrôles de vitesse selon la catégorie professionnelle

EN LIGNE : M19: favorable renforcement des controles: vitesse?
 EN COLONNE : catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)

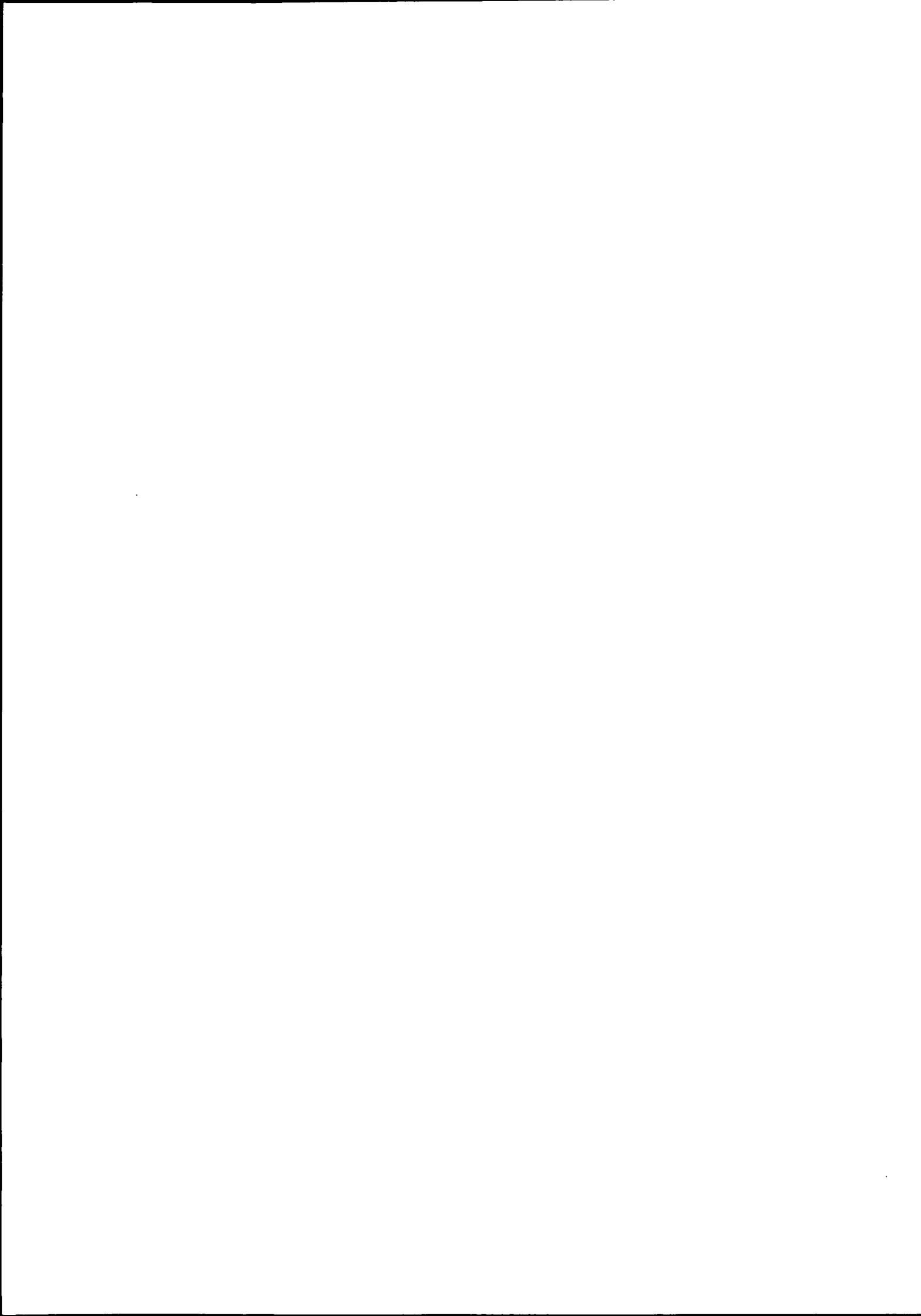
POIDS TOTAL : 2000.

POIDS % COLONNE	prof. lib.	employés	ouvriers	ménagères	retraités	autres	ENSEMBLE
	cadres						
oui	190 <u>63.93</u> 13.09	228 71.02 15.71	223 <u>65.81</u> 15.37	304 <u>84.14</u> 20.96	320 <u>82.27</u> 22.08	185 62.81 12.78	1449 72.43 100.00
non	107 36.07 19.63	93 28.98 17.05	114 33.82 21.00	57 15.86 10.50	64 16.42 11.72	110 37.19 20.11	545 27.25 100.00
ne sait pas	0 .00 .00	0 .00 .00	1 .37 19.73	0 .00 .00	5 1.30 80.27	0 .00 .00	6 .32 100.00
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

CH12 = 95.71 / 10 DEGRES DE LIBERTE / 6 EFFECTIFS THEORIQUES INFERIEURS A 5 / PROBA (CH12 > 95.71) = .000 / V.TEST = 8.0

QUATRIEME PARTIE

Le contrôle technique automobile



4ème partie

Le contrôle technique automobile

L'instauration du contrôle technique pour les voitures d'un certain âge suscite de nombreuses interrogations:

- quel accueil la population va-t-elle réserver à cette nouvelle mesure ?
- les propriétaires vont-ils modifier leurs comportements d'entretien et d'achat de voiture ?
- plus précisément, comment les propriétaires concernés vont-ils réagir à la mise en place d'un tel contrôle avec réparation obligatoire, compte tenu des caractéristiques de leur(s) voiture(s) et des coûts de réparation nécessaire ?

On pourrait encore songer aux conséquences de cette instauration sur le marché des voitures neuves et sur celui de l'occasion, sur l'activité des garages et sur le développement des centres de contrôles.

L'enquête sur les *Conditions de vie et Aspirations des Français* s'est, pour sa part, attachée à relever les attitudes de la population et à tester les comportements probables des propriétaires actuels.

Le sujet était introduit à la fin du volet TRANSPORT, qui traitait notamment du réseau routier et de la sécurité routière, par les précisions suivantes:

Et à propos de la sécurité des voitures....

Les Pouvoirs Publics envisagent de mettre en place progressivement un contrôle technique obligatoire (1) pour toutes les voitures de plus de 4 ans. Ces voitures ne pourraient continuer à rouler qu'après réparation des points de sécurité apparus défectueux lors de ce contrôle.

Après avoir fourni une opinion très globale sur l'instauration de ce contrôle (question H22), l'enquêté(e) devait anticiper les éventuelles modifications de son comportement (question H23 a et b).

 (1) - En fait, le principe en était rendu public pour les voitures de plus de 5 ans, peu avant le début de l'enquête sur le terrain.

Puis, le comportement des propriétaires actuels était testé à partir de différentes hypothèses sur les coûts de réparation (coût probable, coût maximum), en fonction des caractéristiques actuelles de la voiture (ou des voitures, dans les cas de multimotorisation) (questions H24 à H28: cf :le fac-similé de la page du questionnaire - annexe IV). Des informations avaient été relevées auparavant sur la (ou les) voiture(s): marque et modèle, première immatriculation, kilométrage total, estimation du prix de revente, dépenses d'entretien, ... (questions D9 et D10). La question D11 permettait de préciser qui faisait habituellement les réparations, un garagiste ou bien l'enquêté, avec ou sans aide de son entourage, selon qu'il s'agissait d'entretien courant ou de réparations importantes.

Il en ressort que:

- * *la population accueille bien le principe du contrôle technique (82% sont favorables)*
- * *mais, 61% des Français concernés par la motorisation ne songent pas pour autant à modifier leurs habitudes, lors de l'annonce de la mise en place du CT avec réparation obligatoire;*
- * *la modification de comportement la plus fréquemment envisagée concerne "une réparation plus rapide des points défectueux" (90%); "éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans" est une solution assez souvent envisagée (48%), alors que "renouveler la voiture avant l'âge du contrôle" est une hypothèse beaucoup moins retenue (20%);*
- * *compte tenu du coût estimé des réparations en fonction de l'âge de la voiture, 73% des voitures de plus de 5 ans devraient être réparées (dont 46% en faisant appel à un garage), 21% remplacées et 6% abandonnées sans remplacement; cette dernière solution est toujours la moins fréquente, et le changement de véhicule se fait le plus souvent au profit d'un achat d'occasion (dans la proportion de 3 achats d'occasion pour un achat neuf, dans les différentes hypothèses).*

Ces résultats sont présentés dans les deux paragraphes suivants:

I. Décrire les attitudes

II. Tester les comportements

I. DECRIRE LES ATTITUDES

I.1 Le contrôle technique : un accueil très favorable

Les Français sont très largement favorables (82%) au contrôle technique obligatoire des voitures de plus de 4 ans, et la majorité d'entre eux se dit même "très favorable". Cet accueil est assez bien répandu dans les différentes catégories de la population.

Tableau IV.1
Large assentiment pour le contrôle technique obligatoire
des véhicules automobiles

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H22. Etes-vous personnellement favorable ou défavorable à l'instauration de ce contrôle technique obligatoire?	
1. Très favorable	49,8
2. Plutôt favorable	32,4
3. Plutôt défavorable	11,1
4. Très défavorable	6,2
Ne sait pas	0,5
Ensemble	100,0

I.1.1 Les plus partisans du contrôle technique (50% de la population)

Un certain souci d'ordre et de mesures

Les partisans les plus convaincus du contrôle technique ("*très favorables*") semblent très "*interventionnistes*": ils font plus souvent part de leur souhait de voir prendre des mesures, assurer des contrôles et des vérifications pour résoudre les divers problèmes abordés (tableau IV.2). Ainsi, ils sont :

- "*Tout à fait d'accord*" pour limiter l'utilisation de l'automobile en ville afin de lutter contre l'engorgement urbain. 29% des partisans du CT sont de cet avis, alors que la proportion est de 24% dans l'ensemble de la population.
- "*Favorables au renforcement des contrôles de police et de gendarmerie ... pour décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses, ... pour mieux faire respecter les limitations de vitesse (78% à comparer de 72% pour l'ensemble de la population), ... et pour dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie.*

Dans un domaine tout à fait différent, comme celui du Revenu Minimum d'Insertion, il est symptomatique de relever leur choix pour l'item le plus contraignant: ils optent pour une périodicité du contrôle de l'effort de réinsertion (qui constituerait la contrepartie de cette aide financière - cf : les questions N8 a et b) de "*deux fois par mois*". De même, *l'imposition des prestations familiales* (question M4) est une solution plus souvent retenue.

Cette attitude semble aller de pair avec une certaine **confiance dans les "autorités compétentes"** (*protection des populations en cas d'accident nucléaire* - question E9) et le **sentiment d'être bien informé** (par exemple, en matière de politique énergétique - question E10a), même si ce n'est pas toujours le cas (en pensant, par exemple, que *tous les chômeurs reçoivent des indemnités* - question M19a).

Des inquiets, soucieux de sécurité

L'inquiétude est un sentiment plutôt fréquent dans ce groupe: elle se manifeste au sujet de l'éventualité:

- *d'une agression dans la rue*: 56% chez les partisans du CT à comparer de 50% pour l'ensemble.
- *d'un accident de la route*.

Inexistante à propos *d'un accident d'avion*, la peur est "*beaucoup*" ressentie lors d'un déplacement *d'un proche en moto*: 50% alors que la proportion est de 47% pour l'ensemble.

Confiants dans la possibilité d'améliorer la sécurité routière (... *de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route*), les partisans du CT sont un peu plus nombreux à estimer que *le plus gros effort* incombe à chaque individu qui est *responsable de sa sécurité et de celle des autres* (83% et 81%). Ils attendent cependant "*beaucoup*" des diverses parties prenantes: par rapport à l'ensemble de la population, ils sont plus axés sur une action des *médecins et services d'urgence*, des *assurances*, et des *constructeurs automobiles*; vient ensuite la référence aux *policiers et gendarmes*, aux *associations de victimes* et au *Gouvernement*, ...

Relevons que leur souci de sécurité peut aussi se traduire dans la façon dont les personnes de ce groupe **entretiennent leur voiture** :

- Ils le font très "*régulièrement*" : 53% par rapport à 46% pour l'ensemble.
- Ils font un réglage du moteur "*tous les 10000 Kms*" : 26% et 22%.
- Ils ont recours "*au garagiste*" même pour *l'entretien et les petites réparations*: 47% et 43%.

Tableau IV.2
Les caractéristiques des personnes "très favorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V. TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
	très favorable			49.80	995	
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très favorable	100.00	100.00	49.80	995	52.48
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	oui	51.47	97.91	94.74	1894	6.36
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	tout à fait d'accord	61.74	29.24	23.59	471	5.93
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	très régulièrement	56.95	53.02	46.37	927	5.85
H19: favorable renforcement des controles: alcoolémie?	oui	50.89	98.79	96.68	1932	5.37
inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	inquiet	55.74	56.36	50.36	1006	5.35
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	53.37	77.60	72.42	1447	5.14
nombre d'enfants de l'enquêté(e)	trois	61.83	20.70	16.67	333	4.79
H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?	beaucoup	56.29	42.57	37.66	752	4.45
H17: les assurances font-elles ... ?	beaucoup	64.89	12.25	9.41	188	4.31
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	beaucoup	63.60	13.47	10.55	210	4.25
E9: en cas d'accident nucléaire, protection des autorités	oui	55.22	47.62	42.95	858	4.20
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	- très -	58.08	27.94	23.95	478	4.16
D11a: qui fait entretien courant, petites réparations	garagiste	54.98	47.06	42.63	852	3.93
région * age de l'enquêté(e)	agés Paris	67.24	7.67	5.68	113	3.76
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	tous les 10000 km	57.69	25.85	22.31	446	3.71
H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?	beaucoup	56.16	33.29	29.52	590	3.61
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	beaucoup	56.73	28.78	25.27	505	3.52
Revenu annuel du foyer en 5 classes	200 000 Fr et plus	63.16	10.92	8.61	172	3.51
M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation	plutot s'améliorer	56.82	26.86	23.54	470	3.44
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du téléphone?	- très -	58.75	18.39	15.59	311	3.43
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait du dépannage?	- très -	62.34	11.00	8.79	175	3.40
H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	beaucoup	64.31	9.12	7.06	141	3.39
localisation de l'habitation	couronne	60.17	15.26	12.63	252	3.39
H4: etes-vous satisfait des autoroutes ?	- très -	56.48	28.26	24.92	498	3.38
H5b: sur autoroute, etes-vous satisf. distribution carburant?	- très -	60.17	14.84	12.28	245	3.36
H17: le Gouvernement fait-il ... ?	beaucoup	59.22	17.16	14.43	288	3.34
H17: les chefs d'entreprises font-ils ... ?	beaucoup	73.18	3.89	2.65	52	3.31
Région où habite l'enquêté(e)	région Paris	58.40	19.37	16.52	330	3.29
M19a: selon vous, tous les chomeurs reçoivent des indemnités	oui	56.63	25.06	22.04	440	3.19
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait de vente produits div.	- très -	61.23	11.41	9.28	185	3.16
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	chaque individu	51.55	83.44	80.61	1611	3.13
H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	pas du tout	52.76	62.54	59.03	1180	3.11
H6: en 1 an, autoroute à péage pour déplacements profession.	oui	58.79	15.12	12.81	256	2.96
M4: imposition des prestations familiales	favorable	58.42	15.94	13.59	271	2.96
taille d'agglomération	50000 a 200000	57.85	18.07	15.56	311	2.93
N8b: fréquence de controle de l'effort de réinsertion	2 fois par mois	60.90	10.06	8.22	164	2.92
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas du tout d'accord	56.31	23.80	21.05	420	2.91
I1: a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable	oui	55.20	30.20	27.25	544	2.89
N2b: pour changer la société, quels types de réformes ?	progressives	53.13	52.58	49.28	985	2.88
H23b: faire réparer plus rapidement points défectueux?	oui	55.40	28.66	25.77	515	2.88
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de moto?	beaucoup	53.24	50.16	46.92	938	2.83
inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	inquiet	51.75	74.94	72.12	1441	2.82
nombre de voyages de plus de 100 km ces 12 derniers mois	16 et plus	59.22	12.73	10.71	214	2.75
taille d'agglomération	paris.agglo.paris	57.98	15.34	13.18	263	2.73
nombre de voyages en voiture	8 voyages et plus	56.07	22.80	20.25	404	2.72
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	- très -	56.86	19.48	17.06	341	2.71
K8: etes-vous parti(e) en vacances ces 12 derniers mois ?	oui	52.10	67.28	64.32	1285	2.70
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	oui	56.13	21.00	18.64	372	2.68
K4: recevez-vous chez vous des amis, des relations ?	jamais	61.06	8.66	7.06	141	2.68
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	oui	56.20	20.83	18.46	369	2.63
H17: la télévision et les journaux font-ils ... ?	beaucoup	54.96	28.52	25.84	516	2.62
N4: la diffusion de l'informatique est-elle une chose ?	souhaitable	53.73	39.17	36.31	726	2.62
H4: etes-vous satisfait des routes nationales ?	- très -	57.26	16.10	14.00	280	2.60
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	beaucoup	54.56	30.38	27.73	554	2.57
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	beaucoup	54.73	28.45	25.89	517	2.57
H16a: possible de diminuer le nb blessés et tués sur route?	oui	50.75	91.81	90.10	1801	2.56
I2: a souffert ds les 4 dernières semaines de mal au dos	non	52.47	56.92	54.02	1079	2.55
nombre de voyages en voiture	5 à 7 voyages	58.01	13.32	11.44	228	2.54
I9b: la santé c'est un problème de cadre de vie	tout à fait d'accord	52.54	54.61	51.76	1034	2.49
indice d'équipement - niveau de vie	5-6-7-8 éq.	55.29	24.38	21.96	439	2.49
D10: raisons pour effectuer ces réglages (1ère réponse)	sécurité	53.52	39.74	36.98	739	2.47
M17: selon vous le nombre de chomeurs va-t-il	diminuer	61.93	6.58	5.30	105	2.46

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Tableau IV.3
Les caractéristiques des personnes "plutôt favorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST		
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL				
plutot favorable				32.37	647		
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	plutot favorable		100.00	100.00	32.37	647	50.00
H17: les policiers et gendarmes font-ils ... ?	assez		37.05	53.60	46.83	936	4.08
19b: la santé c'est un problème de cadre de vie	assez	d'accord	37.41	45.04	38.98	779	3.75
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	assez	d'accord	38.15	37.94	32.19	643	3.70
H17: les constructeurs automobiles font-ils ... ?	peu		37.91	38.88	33.19	663	3.63
H21: si déplacement d'un proche, peur accident d'avion?	un peu		38.30	33.60	28.40	567	3.47
Région où habite l'enqueté(e)	ouest		41.87	17.89	13.83	276	3.43
H9: accord pour moduler le prix du péage selon l'affluence?	peu	d'accord	43.75	12.99	9.61	192	3.40
inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	non inquiet		35.98	54.99	49.47	989	3.29
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	dérèglement moteur		41.57	16.43	12.80	255	3.24
18: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	assez	d'accord	38.18	30.77	26.08	521	3.23
K6: fréquente un équipement sportif	exception.		40.71	18.45	14.67	293	3.16
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	assez régulièrement		38.30	27.09	22.90	457	3.00
12: a souffert ds les 4 dernières semaines de mal au dos	oui		35.79	50.84	45.98	919	2.98
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	un peu		35.80	51.40	46.48	929	2.95
H17: les médecins et services d'urgence font-ils ... ?	assez		36.39	41.80	37.17	743	2.86
19a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très	d'accord	36.97	34.86	30.52	610	2.80
M2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	ne sait pas		43.42	9.43	7.03	140	2.79
17: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	peu satisf.		42.03	11.20	8.63	172	2.66
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	assez		35.84	43.88	39.63	792	2.65
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de train?	un peu		37.63	25.83	22.22	444	2.60
H17: les assurances font-elles ... ?	assez		36.88	30.01	26.34	526	2.51
H17: les éducateurs et formateurs font-ils ... ?	assez		35.44	45.78	41.81	835	2.44
H11a: déplacements professionnels en voiture (hors D-T)?	non		36.72	31.05	27.37	547	2.40

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Tableau IV.4
Les caractéristiques des personnes "plutôt défavorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST		
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL				
plutot défavorable				11.09	221		
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	plutot défavorable		100.00	100.00	11.09	221	37.05
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	dérèglement moteur		19.56	22.56	12.80	255	4.25
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non		16.28	40.01	27.26	545	4.23
H5a: sur autoroute, etes-vous satisfait des services ?	n'y roule pas		18.17	23.30	14.23	284	3.69
nombre de pièces d'habitation du logement	deux		19.17	16.92	9.79	195	3.36
H17: les maires et élus locaux font-ils ... ?	peu		13.80	49.70	39.95	798	3.07
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	autres		16.30	21.67	14.75	294	2.90
indice d'équipement - niveau de vie	0-1-2 éq.		15.28	27.94	20.28	405	2.71
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout		14.27	35.25	27.40	547	2.67
M4: imposition des prestations familiales	défavorable		11.84	90.77	85.07	1700	2.63
M19a: selon vous, tous les chomeurs reçoivent des indemnités	non		12.08	84.02	77.17	1542	2.63
S2: zone où se trouve l'habitation	habitat dispersé		17.63	15.20	9.56	191	2.63
localisation de l'habitation	prov. moins 5000		13.83	40.86	32.76	655	2.56
J3a: vous imposez-vous régulièrement des restrictions ?	oui		12.47	70.95	63.12	1262	2.54
nombre de kilometres parcourus	3000 a 9000 km		15.51	22.75	16.27	325	2.54
J4a: vous constituez-vous un complément de retraite ?	non		13.03	55.19	47.00	939	2.53
H4: etes-vous satisfait des autoroutes ?	n'utilise pas		16.46	16.26	10.96	219	2.47
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel		12.38	69.07	61.89	1237	2.34

Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Des satisfaits, des optimistes

Leur satisfaction et leur optimisme se manifestent sur un ensemble de sujets très divers:

- Ils sont "très satisfaits" ... des *autoroutes* (28% et 25%) et de leurs *services* : *aires de repos* (28% et 24%), *téléphone* (18% et 16%), *dépannage* (11% et 9%), ...
- Ils pensent que *les découvertes scientifiques améliorent "beaucoup" la vie quotidienne* : 30% et 28%
- Pour eux, *la diffusion de l'informatique est une chose "souhaitable"* : 39% et 36%
- Ils estiment que des *"réformes progressives"* sont nécessaires pour une *transformation profonde de la société française* : 53% et 49%
- Enfin, ils croient que *dans l'Europe de 1992, les conditions de travail vont "plutôt s'améliorer"* : 27% contre 24% pour l'ensemble.

Un niveau de vie élevé, Paris et son agglomération

Les partisans du contrôle technique sont relativement plus nombreux chez les bénéficiaires de revenus élevés (11% de ces partisans ont un *revenu annuel d'au moins 200 000F.*, alors que 9% de l'ensemble de la population reçoivent un tel revenu) et les personnes disposant d'un niveau élevé d'équipement au foyer (respectivement 24% et 22% pour *"au moins 5 équipements au foyer"* (1)).

La région parisienne (19% et 17%), et notamment "la couronne", compte davantage d'adeptes du CT; l'effet croisé de l'âge et du type d'agglomération fait des *parisiens de plus de 40 ans* des partisans plus fréquents (8% et 6%).

Une forte mobilité

Il est tout à fait caractéristique que les défenseurs du contrôle technique effectuent davantage de voyages à plus de 100 kms de leur domicile que les autres catégories de la population :

- *"au moins 16 voyages"* (tous modes confondus) ... *au cours des 12 derniers mois*: 13% et 11%
- pour les *voyages en voiture* ... : *"au moins 8 voyages"* (23% et 20%) et *"5 à 7 voyages"* (13% et 11%).

Ils sont, bien sûr, plus souvent concernés par *des déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail) en voiture* (21% et 18%) et se trouvent de ce fait plus nombreux à répondre positivement à la question sur *l'utilisation de l'autoroute à péage pour déplacements professionnels au cours de l'année*.

(1) - Il s'agit des biens d'équipements figurant à la question D6.

I.1.2 L'opposition au contrôle technique (6% de la population)

Une opposition réduite, mais très typée

Les personnes qui sont les plus opposées au contrôle technique ("*très défavorables*") sont peu nombreuses, mais très typées (tableau IV.5).

Les attitudes sont tout à fait contraires à celles que nous venons de voir: **négation du sentiment d'inquiétude** (par exemple, accident de la route), **refus des contrôles** (vitesse) et **des mesures restrictives** (la voiture en ville), choix de moyens radicaux pour transformer la société et **affirmation de l'individualisme** (*ne pas mettre la ceinture de sécurité ... , c' est "un choix personnel"*). De plus, ces personnes présentent des traits nettement différenciés.

Des ouvriers, des provinciaux de moins de 40 ans, des hommes

Les *ouvriers* sont particulièrement nombreux à rejeter le CT: ils sont 33% à appartenir à ce groupe alors que les ouvriers représentent 17% de l'ensemble de la population enquêtée (1). Il en va de même des *provinciaux de moins de 40 ans* (58% chez les adversaires du CT et 39% dans l'ensemble de la population) et des habitants des petites agglomérations (par exemple, les *agglomérations de moins de 5000 habitants en province*: 46% et 33%).

Les *hommes* sont aussi bien plus nombreux dans ce groupe que dans l'ensemble de la population (respectivement 64% et 47%), et notamment les *hommes actifs* (43% et 29%).

A propos de leur voiture

Ces opposants au contrôle technique ont plus souvent tendance à *faire "eux-mêmes ou avec l'aide de leur entourage" l'entretien courant et les petites réparations* de leur voiture (54% et 32%) et à *l'entretenir "assez régulièrement"* (34% et 23%). Ce comportement peut en partie s'expliquer par des **difficultés budgétaires**: ils sont plus nombreux à se restreindre sur la voiture (48% chez les adversaires du CT et 32% dans l'ensemble de la population).

Relevons dans ce groupe une forte proportion de personnes qui *conduisent* (conduite personnelle: 86% et 69%).

(1) - Rappelons qu'il s'agit de la CS individuelle et non de celle du chef de ménage.

Tableau IV.5
Les caractéristiques des personnes "très défavorables"
au contrôle technique
(par ordre significatif décroissant)

MODALITES CARACTERISTIQUES	POURCENTAGES			POIDS	V.TEST	
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL			
très défavorable			6.15	122		
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très défavorable	100.00	100.00	6.15	122	30.03
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	12.08	53.55	27.26	545	6.19
D11a: qui fait entretien courant, petites réparations	enqueté, entourage	10.19	53.56	32.34	646	4.85
H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	ne pas changer	8.93	66.70	45.93	918	4.79
D12: a conduit personnellement au cours des 12 derniers mois	oui	7.64	85.79	69.11	1381	4.35
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	ouvriers	12.06	33.19	16.93	338	4.34
H17: les assurances font-elles ... ?	rien	10.11	44.39	27.00	539	4.15
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	8.98	57.55	39.42	788	4.04
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	8.38	64.30	47.18	943	3.93
J3b: restrictions sur la voiture	oui	9.16	48.12	32.32	646	3.71
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat.	pas du tout d'accord	9.74	40.23	25.40	507	3.62
inquiétude de l'éventualité d'un accident de la route	non inquiet	9.50	42.79	27.71	554	3.56
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très mal	10.02	34.71	21.31	426	3.37
I1: a un handicap, infirmité ou maladie chronique durable	non	7.19	84.79	72.58	1451	3.29
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	tout à fait d'accord	9.11	41.70	28.15	562	3.26
H20: ne pas mettre la ceinture de sécurité, c'est ... ?	un choix personnel	7.49	75.37	61.89	1237	3.16
sexe * activité pour l'enqueté(e)	homme actif	8.98	42.97	29.43	588	3.11
localisation de l'habitation	prov. moins 5000	8.57	45.63	32.76	655	3.02
N2b: pour changer la société, quels types de réformes ?	radicales	9.28	35.53	23.56	471	2.92
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	assez régulièrement	9.18	34.15	22.90	457	2.91
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	8.79	39.16	27.40	547	2.87
taille d'agglomération	moins de 2000	8.79	39.21	27.43	548	2.86
M17: selon vous le nombre de chomeurs va-t-il	augmenter	7.34	72.42	60.69	1213	2.82
G10a: avez-vous des conflits travail - vie personnelle ?	non	8.60	38.44	27.49	549	2.65
exercez-vous une activité professionnelle ?	oui, à plein temps	7.91	52.22	40.64	812	2.63
H3: en voiture (conducteur, passager) en dehors agglomération	oui, conduct/passager	7.90	53.58	41.75	834	2.56
inquiétude de l'éventualité d'une agression dans la rue	non inquiet	7.51	60.38	49.47	989	2.46

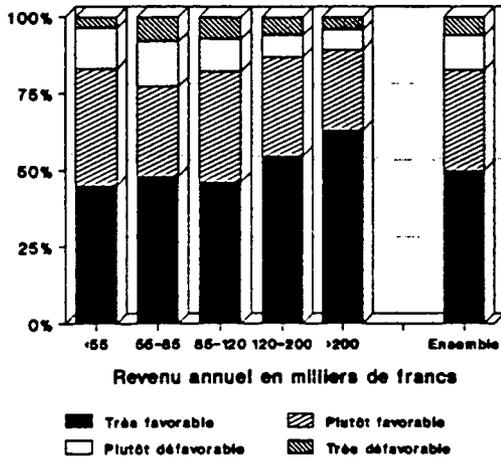
Pour la lecture du tableau, on peut se reporter à l'annexe A en fin de rapport

Les graphiques 1 à 12 illustrent l'influence de divers facteurs sur les attitudes (des "très favorables" aux "pas du tout favorables") à propos du contrôle technique: parmi les plus pertinents, notons le niveau de vie, les attitudes en matière de sécurité routière, la mobilité et l'âge chez les hommes, tandis que la motorisation ou son niveau n'influent guère.

**Le contrôle technique des voitures:
attitudes et niveau de vie**

Graphique 1

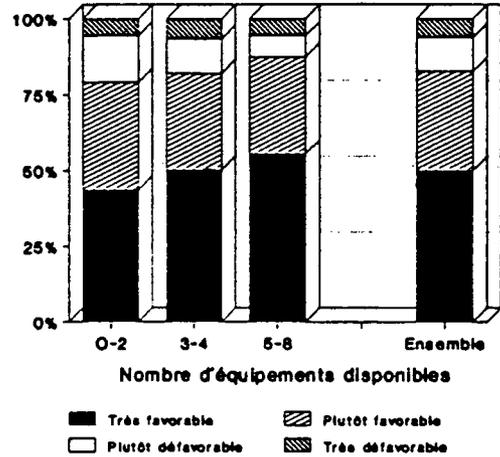
Influence du revenu



Des partisans plus nombreux chez les titulaires de hauts revenus

Graphique 2

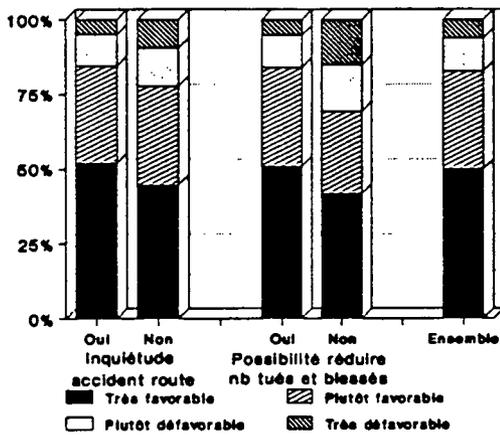
Influence du niveau d'équipement



Augmentation du nombre des partisans avec le niveau d'équipement du foyer

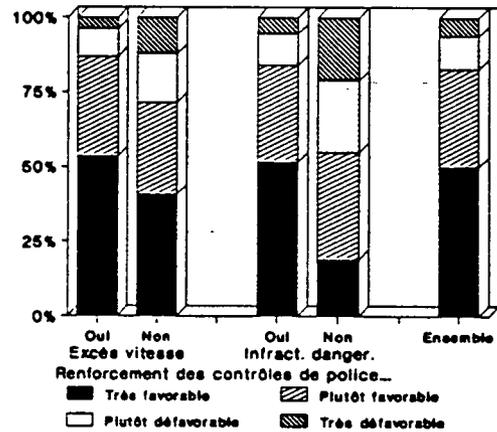
**Contrôle technique des voitures:
attitudes et sécurité routière**

Graphique 3
Influence de la motivation sécurité routière



Plus de partisans chez les "inquiets" et les tenants d'une amélioration possible de la sécurité sur les routes

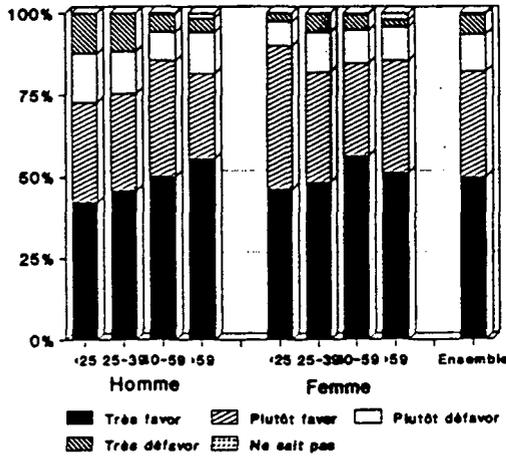
Graphique 4
Relation avec des attitudes répressives



Moins de partisans chez les "laxistes", surtout en matière d'infractions dangereuses

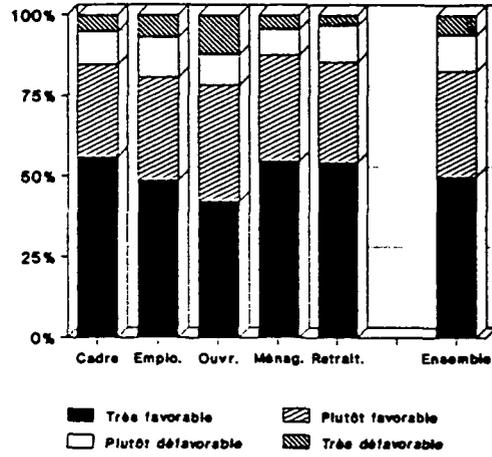
**Contrôle technique des voitures:
attitudes et critères socio-géographiques**

Graphique 5
Influence croisée du sexe
et de l'âge



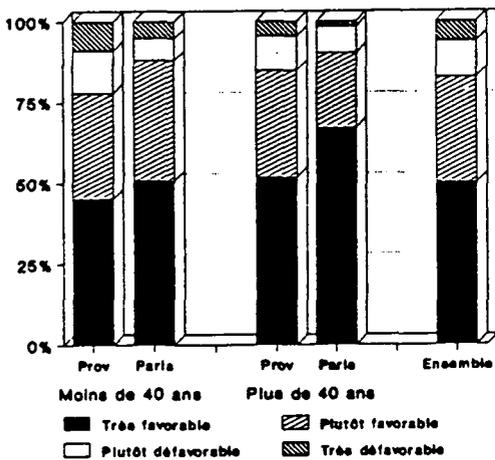
Les femmes, toujours plus favorables
sauf chez les plus âgées

Graphique 6
Influence de la catégorie socio-
professionnelle de l'enquêté(e)



Les ouvriers, particulièrement
défavorables

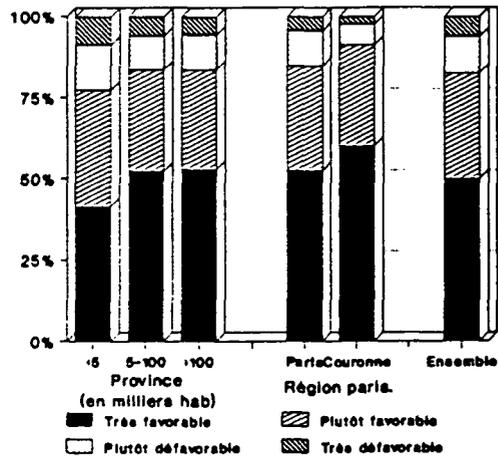
Graphique 7
Influence croisée de l'âge et
de la région



Des partisans particulièrement nombreux
chez les parisiens de plus de 40 ans

Graphique 8

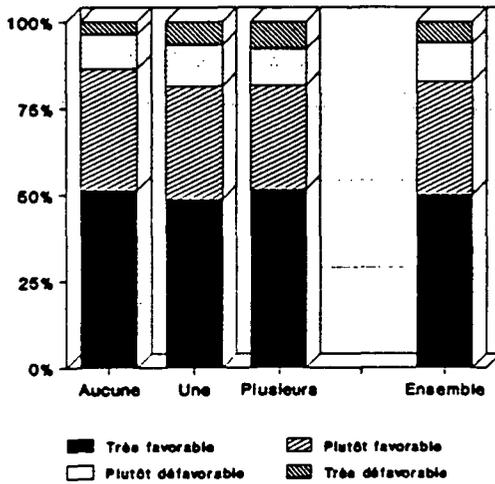
Influence du type d'agglomération



Des partisans particulièrement nombreux
dans la couronne parisienne

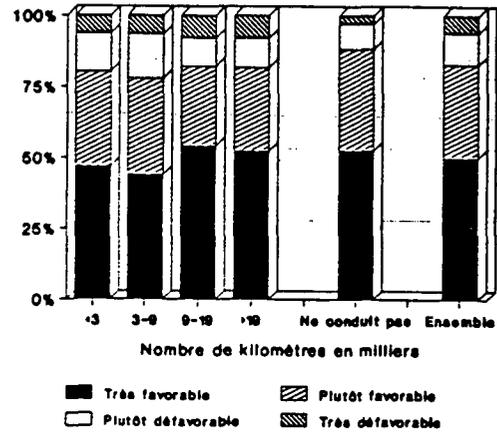
**Contrôle technique des voitures:
attitudes et concernement automobile**

Graphique 9
Le nombre de voitures



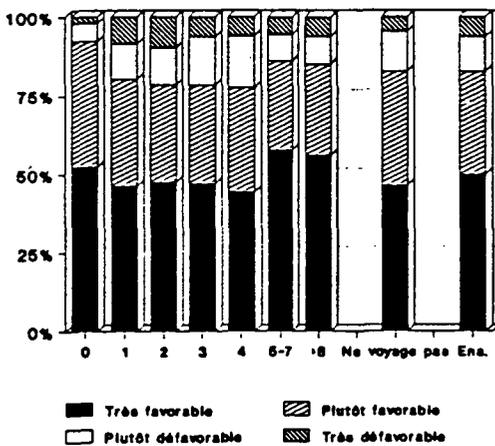
Pas d'influence

Graphique 10
Influence du kilométrage conduit dans l'année



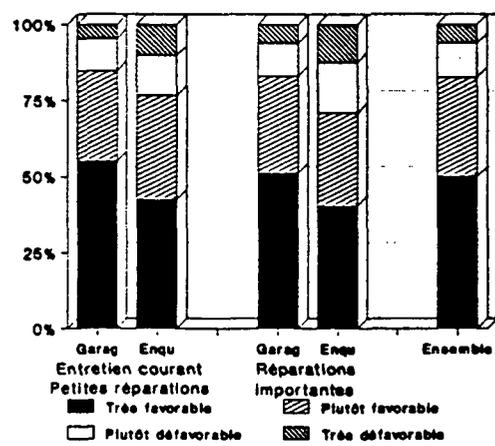
Plus de partisans chez les 'gros rouleurs' et les personnes qui ne conduisent pas

Graphique 11
Influence du nombre de voyages en voiture à plus de 100 Kms du domicile



Des partisans plus nombreux chez les personnes qui 'voyagent' beaucoup en voiture

Graphique 12
Influence des choix pour l'entretien de la voiture



Plus défavorable quand on entretient soi-même sa voiture et d'autant plus qu'il s'agit de réparations importantes

I.2 Une certaine inertie des automobilistes

Si les Français se montrent très largement favorables au contrôle technique des voitures, ils sont bien moins nombreux à penser que son instauration va les inciter à modifier leur comportement. Leur approbation s'accompagne-t-elle du sentiment majoritaire d'avoir une voiture "au-dessus de tout soupçon" ?

Parmi les personnes susceptibles d'être concernées (en gros, les personnes motorisées, soit les 3/4 de la population), 61% estiment qu'elles *ne changeront rien à leurs habitudes après la mise en place du contrôle technique avec réparation obligatoire*. Les comportements sont assez homogènes, car peu de différences apparaissent d'une catégorie de la population à l'autre. Quelques critères, cependant, paraissent plus pertinents: le sexe, l'âge, la taille de l'agglomération, la fréquence d'entretien de la voiture actuelle,...

Tableau IV.6
Les modifications de comportement induites
par le contrôle technique obligatoire

(Automne 1988 - en % - 2000 personnes)

H.23 a) A l'annonce de la mise en place du contrôle technique avec réparation obligatoire, quelle sera votre attitude ? (énumérez - une seule réponse possible)		
	Concernés	Ensemble
1. Je vais modifier mes habitudes	38,8	29,1
2. Je ne changerai rien à mes habitudes	61,2	46,0
3. Je ne suis pas concerné (sans voiture)	-	24,6
Ne sait pas	-	0,3
Ensemble	<hr/> 100,0	<hr/> 100,0

I.2.1 Ne pas changer d'habitudes (61% de la population motorisée)

Des hommes, des personnes âgées, des retraités

Conserver ses habitudes est ici plutôt une réponse masculine (55% sont des *hommes* alors qu'ils représentent 53% de la population concernée par la question) ; les personnes âgées sont plus nombreuses à le faire et les *retraités* sont légèrement sur-représentés (18% et 15%). L'absence d'enfants de moins de 16 ans au foyer s'inscrit dans la même logique.

Un certain refus des contrôles

Cette attitude accompagne plus souvent un avis "*très défavorable*" à propos de *l'instauration du contrôle technique* : 9% de ces "conservateurs" expriment cette défaveur, qui est manifestée par 7% de la population motorisée. Notons un refus du *renforcement des contrôles ... sur la vitesse* (35% et 31%) et sur les *infractions dangereuses*. Il s'agirait ici d'un "noyau dur", hostile aux entraves à la liberté individuelle et peut-être plus généralement au changement.

Tableau IV.7
Les caractéristiques des personnes qui pensent
"ne rien changer à leurs habitudes" après la mise en place du CT

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
ne pas changer				61.24	918	
H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	ne pas changer	100.00	100.00	61.24	918	44.55
age de l'enqueté(e)	65 et plus	77.57	14.79	11.67	175	4.65
age * sexe de l'enqueté(e)	65 et plus, femme	83.32	6.28	4.61	69	3.78
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	très défavorable	77.58	8.93	7.05	105	3.69
nombre de personnes vivant dans le logement	deux	68.09	31.45	28.29	424	3.30
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	non	67.49	34.59	31.39	470	3.30
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	non	79.40	6.26	4.83	72	3.19
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, aucun intérêt	67.49	32.15	29.18	437	3.16
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ?	non	64.72	59.62	56.42	845	3.10
K6: fréquente un équipement sportif	non	64.62	61.64	58.41	875	3.08
catégorie socio professionnelle de l'enquête(e)	retraités	69.90	17.68	15.49	232	2.88
age * sexe de l'enqueté(e)	65 et plus, homme	73.82	8.51	7.06	105	2.80
D9i: réglage du moteur tous les combien...(1ère voiture)	tous les 10000 km	66.80	31.82	29.18	437	2.80
H3: en voiture (conducteur,passager) en dehors agglomération	oui,conduct. seulem.	66.13	36.84	34.11	511	2.76
K6: fréquente une bibliothèque	non	63.57	73.29	70.61	1058	2.73
H17: les associations de victimes font-elles ... ?	rien	73.59	9.07	7.55	113	2.72
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	pas du tout	66.63	28.78	26.45	396	2.54
H5b: sur autoroute, etes-vous satisfait des aires de repos?	- assez -	64.54	50.78	48.18	722	2.48
M25: conditions de travail dans l'Europe de 1992; situation	plutot se détériorer	65.44	38.04	35.60	533	2.45
Sexe de l'enqueté(e)	masculin	64.12	55.03	52.56	788	2.33

Le désintérêt marqué pour l'information en matière de politique énergétique ("non, et cela ne m'intéresse pas") semble confirmer certains blocages. Parallèlement, les anticipations sur les conditions de travail dans l'Europe de 1992 sont assez négatives.

S'agit-il plus souvent de personnes déjà préoccupées de l'état et de l'entretien de leur voiture, et qui, de ce fait admettent difficilement des contraintes supplémentaires ? Le réglage du moteur "tous les 10000 Kms" (32% chez ceux qui ne pensent pas modifier leurs habitudes et 29% pour l'ensemble de la population) pourrait inciter à le croire.

I.2.2 Changer d'habitudes (39% de la population motorisée)

Des femmes, des provinciaux de moins de 40 ans

Les femmes sont plus nombreuses à penser qu'elles changeront d'habitudes (elles représentent 51% du groupe qui fait cette réponse, alors qu'elles constituent 47% de la population motorisée), surtout des femmes d'âge moyen (entre 30 et 49 ans : respectivement 25% et 20%) et des femmes mariées (43% et 38%). La présence d'enfants de moins de 16 ans (49% et 44%), et en particulier d'un enfant de moins de 3 ans (17% et 14%), est significative. Ainsi, retrouve-t-on ici "le profil prudent" assez couramment admis.

Les habitants des grandes agglomérations (plus de 200 000 habitants: 23% et 18%) et les provinciaux de moins de 40 ans (47% et 42%) sont aussi plus nombreux à prévoir une modification de leurs habitudes.

Un souci de sécurité routière et de prévention

L'accident de voiture, lors d'un voyage d'un proche, suscite, dans ce groupe, "beaucoup" de crainte (31% et 26%); l'approbation manifestée à propos des renforcements des contrôles de police et de gendarmerie ..., l'affirmation que "chaque individu (est) responsable de sa sécurité et de celle des autres" et l'opinion selon laquelle dépasser les limitations de vitesse ... c'est mettre "la vie des autres en danger" semblent bien indiquer une prise de conscience de l'insécurité routière.

Pourquoi, alors, attendre le caractère obligatoire de la mesure pour modifier son comportement ? Les autres réponses de ce groupe peuvent en partie l'expliquer.

Des tensions budgétaires

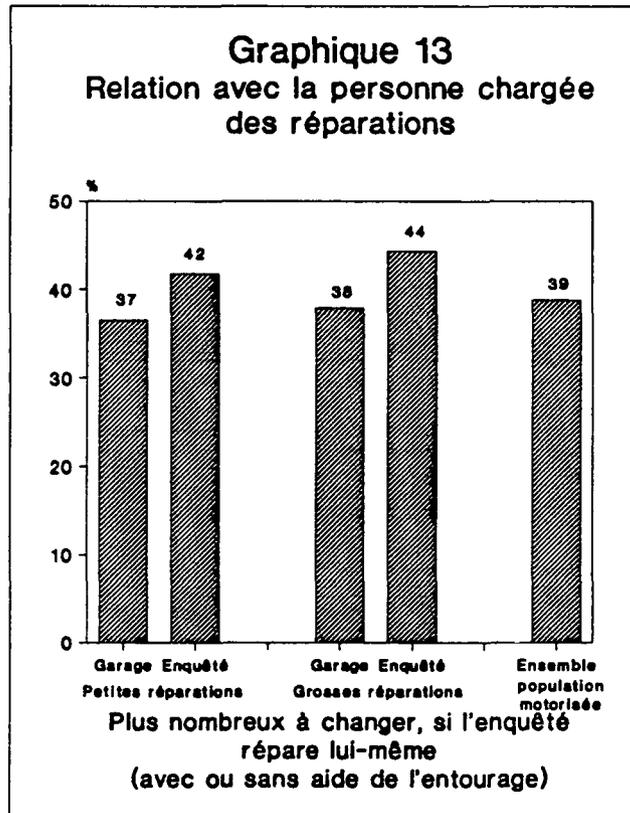
Ces personnes reconnaissent, il est vrai, plus souvent que d'autres *entretenir leur voiture "peu régulièrement"*. Mais, elles semblent aussi plus nombreuses à rencontrer des difficultés financières: 16% des personnes qui pensent changer d'habitudes déclarent qu'elles *boucleraient "un peu difficilement" leur budget sans les prestations familiales*, alors que cette réponse est faite par 13% de l'ensemble de la population. L'accession à la propriété peut-elle en partie expliquer ces tensions budgétaires (21% sont *"accédants"* alors que la proportion est de 17% dans l'ensemble de la population)?

Tableau IV.8
Les caractéristiques des personnes qui pensent
"modifier leurs habitudes" après la mise en place du CT

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
changer habitudes				38.76	581	
H23a: si controle technique auto obligatoire, que ferez-vous	changer habitudes	100.00	100.00	38.76	581	44.55
E10a: etes vous suffis. informé de la politique énergétique	non, je le regrette	44.56	58.16	50.60	758	4.64
age * sexe de l'enqueté(e)	30 à 49 ans, femme	47.68	24.60	20.00	299	3.37
taille d'agglomeration	plus de 200000	48.03	22.85	18.44	276	3.33
H21: si déplacement d'un proche, peur accident de voiture?	beaucoup	45.83	30.86	26.10	391	3.24
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?	oui	39.66	97.22	95.01	1424	3.16
H19: favorable renforcement des controles: vitesse?	oui	41.55	73.46	68.53	1027	3.15
région * age de l'enqueté(e)	jeunes province	43.42	47.17	42.11	631	3.10
l'enqueté(e) a-t-il des enfants de moins de 16 ans ?	oui	43.26	48.65	43.58	653	3.03
J2b: boucleriez-votre budget sans prestations familiales ?	un peu diffic.	48.94	15.91	12.60	188	2.96
statut d'occupation du logement	accédant	47.11	20.68	17.01	255	2.90
statut matrimonial * sexe	mariée, femme	43.30	42.52	38.06	570	2.79
nombre d'enfants de moins de 3 ans	un	47.42	16.94	13.85	207	2.63
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture)	peu régulièrement	53.54	7.73	5.60	83	2.60
M18: avez-vous été au chômage depuis 10 ans ?	oui, une fois	46.15	19.32	16.23	243	2.48
opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	mieux	43.02	39.81	35.88	537	2.47
H16b: qui doit faire le plus gros effort pour cela?	chaque individu	40.24	84.38	81.28	1218	2.38
H20: dépasser les limitations de vitesse, c'est ... ?	danger vie autrui	40.46	81.19	77.79	1166	2.38
Sexe de l'enqueté(e)	feminin	41.96	51.35	47.44	711	2.33

Les personnes qui réparent elles-mêmes avec ou sans l'aide de leur entourage, ont un peu plus tendance à penser changer d'habitudes, surtout chez celles qui s'occupent des *réparations importantes* (graphique 13).

Modifier ses habitudes après la mise en place du contrôle technique



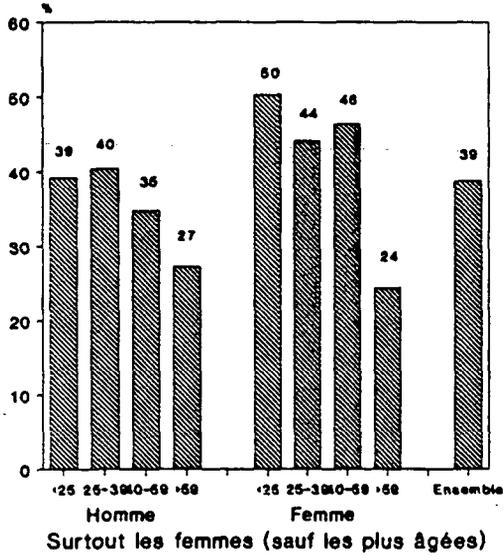
Des facteurs comme la catégorie professionnelle (sauf les retraités en raison de l'influence majeure de l'âge sur ces comportements: 30%), le niveau d'études ou le niveau de revenu, influent peu sur l'éventualité d'un tel changement d'habitudes. Les graphiques 14 à 17 illustrent la relative influence du sexe, de l'âge, de la localisation géographique et de l'entretien de la voiture.

Il en est de même du nombre de voitures disponibles (vont changer d'habitudes 37% chez les mono-motorisés et 43% chez les multi-motorisés), du kilométrage conduit (vont changer d'habitudes: 45% de ceux qui ont conduit *moins de 3000 kms* et 36% de ceux qui ont conduit *entre 3000 et 9000 kms* ou *au moins 19000 kms*) ou du nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms du domicile.

Modifier ses habitudes après la mise en place du contrôle technique

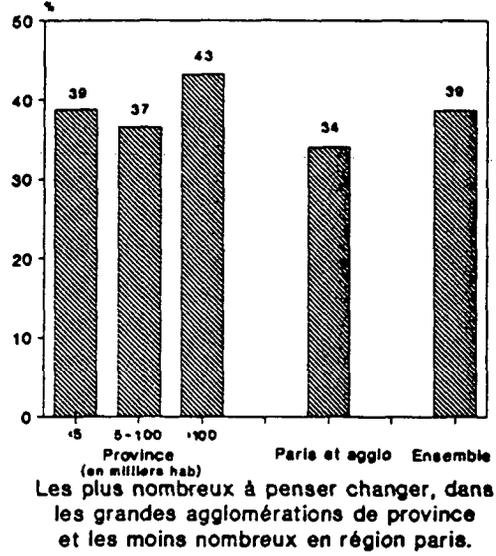
Graphique 14

Influence croisée du sexe et de l'âge



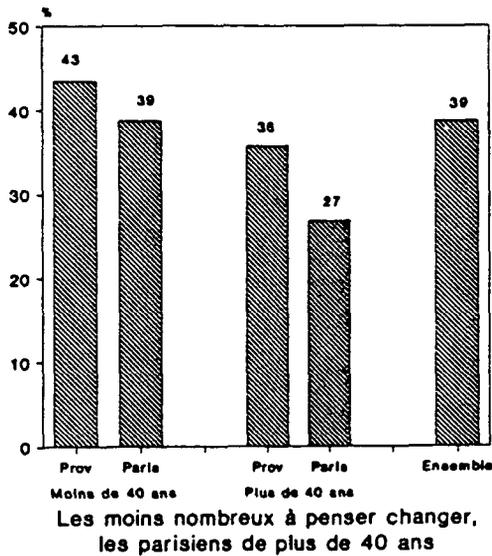
Graphique 15

Influence de la localisation géographique



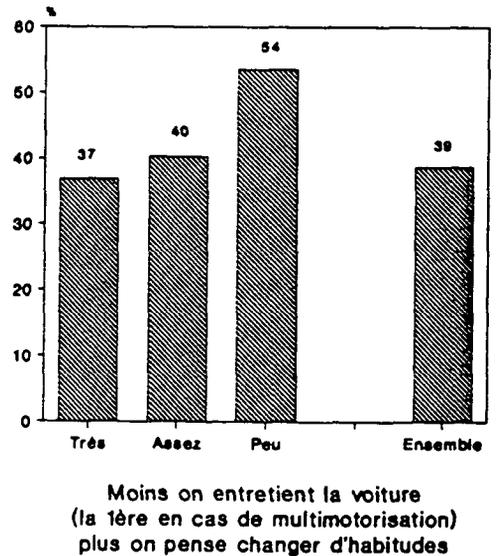
Graphique 16

Influence croisée de l'âge et de la région



Graphique 17

Relation avec la fréquence d'entretien de la voiture



L'entretien des voitures

Résumons quelques informations sur la (ou les) voiture(s) et leur entretien.

Les propriétaires qui n'ont qu'une seule voiture (soit à peine plus d'un Français sur deux), l'entretiennent à peine plus régulièrement que les propriétaires multimotorisés (soit un peu plus d'un Français sur cinq); ces derniers entretiennent leur première voiture (la première décrite) un peu plus régulièrement que la deuxième.

	1 seule voiture	1ère voiture	2ème voiture
Très régulièrement	59	68	61
Assez régulièrement	33	24	28
Peu ou pas régulièrement	8	8	11
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

Plus précisément, la majorité des personnes multimotorisées entretiennent "très" ou "assez régulièrement" leurs voitures (84% des multimotorisés). Les autres ont un peu plus tendance à entretenir "très" ou "assez régulièrement" la 1ère voiture déclarée et "peu" ou "pas régulièrement" la 2ème voiture déclarée (6% des multimotorisés).

Qui effectue l'entretien et les réparations?

On fait bien plus souvent appel au garagiste pour les réparations importantes (86%) que pour l'entretien courant ou les petites réparations (57%).

Les propriétaires font plus souvent appel au garagiste lorsqu'ils ont une seule voiture, surtout pour les réparations importantes, alors que les personnes multimotorisées réparent elles-mêmes ou avec l'aide de leur entourage.

	Entretien courant Petites réparations			Réparations importantes		
	1 voiture	2 voitures	Ensemble	1 voiture	2 voitures	Ensemble
Garagiste	59	52	57	87	82	86
Enquêté	41	48	43	13	18	14
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

Qui a plus tendance à réparer ou entretenir sa voiture lui-même ou avec son entourage?

(Ensemble de la population: 43% pour l'entretien courant et 14% pour les réparations importantes)

- les ouvriers: 60% pour l'entretien courant et 25% pour les réparations importantes
- les jeunes, c'est-à-dire avant 25 ans (59% et 28%) ou entre 25 et 40 ans (54% et 18%)
- les provinciaux de moins de 40 ans : 56% et 22%
- en province, dans les agglomérations de moins de 5000 habitants: 47% et 16%
- les revenus annuels inférieurs à 85000 francs: 50% et 18%

I.3 Quels changements dans les attitudes ?

Suite à la mise en place du contrôle technique, changer d'habitudes c'est penser surtout à *faire réparer plus rapidement les points défectueux*: 90% des personnes qui pensent modifier leur comportement retiennent cette proposition.

Presque la moitié des personnes concernées par le sujet envisagent d'*éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans*, alors que *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* est une solution rejetée par plus des trois quarts des personnes interrogées.

Tableau IV.9
Surtout une réparation plus rapide des points défectueux

(Automne 1988 - en % - 568 personnes)

b) Que ferez-vous ? (Citez un à un - une réponse par ligne)				
	Oui	Non	NSP	Ens.
1. Faire réparer plus rapidement les points défectueux	90,2	9,2	0,6	100,0
2. Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle	19,9	78,6	1,5	100,0
3. Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans	48,3	50,7	1,0	100,0

I.3.1 Faire réparer plus rapidement les points défectueux (90%)

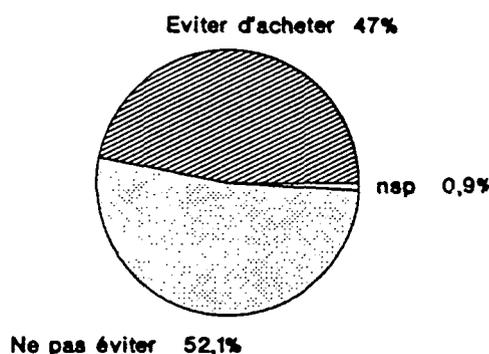
L'intention de *faire réparer ...* est si répandue qu'il est difficile de discerner des groupes plus souvent motivés que d'autres; notons une plus grande fréquence du refus de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* et d'*éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans* (93% dans les deux cas), mais aussi des opinions "très favorables" au CT (92%) .

Quant aux personnes qui n'ont pas ce projet, elles sont si peu nombreuses (52 personnes) qu'il est impossible de supputer leurs motivations : indiquons seulement qu'elles manifestent un peu plus souvent leur intention de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* ou d'*éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans*.

En ce qui concerne la relation entre ce projet de *faire réparer plus rapidement* et l'entretien actuel de la voiture, observons que la fréquence d'entretien n'intervient pas; cependant, les personnes qui *réparent elles-mêmes ou avec l'aide de leur entourage* sont moins nombreuses à envisager de *faire réparer rapidement ...*, surtout celles qui font *les réparations importantes* : 85% d'entre elles expriment cette intention alors qu'elles sont 89% chez celles qui font *l'entretien courant et les petites réparations* et 91% chez celles qui confient leur voiture à un garagiste, aussi bien pour l'entretien courant que pour les grosses réparations.

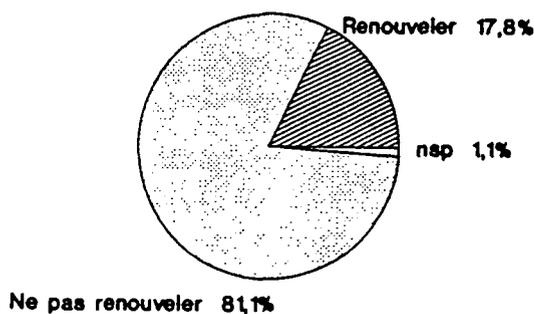
Autres attitudes des personnes qui pensent "faire réparer plus rapidement les points défectueux"
(513 personnes)

Graphique 18
Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans



Un comportement très semblable à celui de l'ensemble des personnes qui pensent "changer d'habitudes"

Graphique 19
Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle technique



Un comportement assez semblable à celui de l'ensemble des personnes qui pensent "changer d'habitudes"

I.3.2 Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans (48%)

Cette attitude semblerait caractéristique des personnes disposant des revenus les plus élevés: 62% pour *200 000 francs et plus par an*. Elle est aussi plus fréquente chez les personnes qui confient leur voiture à un *garagiste dès l'entretien courant ou les petites réparations* (53%, alors que la proportion est de 50% pour *les réparations importantes*).

I.3.3 Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle (20%)

Seule une minorité de la population susceptible d'être concernée retient cette possibilité. Elle est caractérisée par un haut niveau de satisfaction des principaux axes du réseau routier: grande satisfaction *des autoroutes*, mais aussi *des services sur autoroutes* (en général et en particulier *dépannage, téléphone, aires de repos, ...*) comme *des routes nationales*.

Les personnes qui disent *entretenir "très régulièrement" leur voiture* sont ici plus nombreuses que dans l'ensemble de la population (70% alors que 62% des propriétaires déclarent entretenir *"très régulièrement"* leur véhicule).

Les propriétaires qui confient leur voiture à un *garagiste* pour l'entretien et les diverses réparations sont à peine plus nombreux à choisir *renouveler la voiture* que ceux qui font ces travaux *eux-mêmes ou avec l'aide de l'entourage*: respectivement 21% et 18% (les écarts de % entre *entretien, petites réparations* et *réparations importantes* étant très minimes).

Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans et renouveler la voiture avant l'âge du contrôle sont des attitudes qui présentent certaines cohérences (tableau IV.10):

- *acheter des voitures de plus de 4 ans*, c'est aussi bien souvent *renoncer à renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* : cette intention est de loin la plus fréquente puisqu'elle est déclarée par presque une personne sur deux qui pensent *changer d'habitudes* à la suite du contrôle technique;
- mais la réciproque n'est pas vraie: *renoncer à renouveler* correspond seulement un peu plus souvent à *acheter des voitures de plus de 4 ans* (c'est le cas de 58% des personnes qui vont *renoncer à renouveler*);
- *éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans* s'accompagne plus souvent de *renoncer à renouveler avant l'âge du contrôle* (c'est le cas de 67% des personnes qui vont *éviter d'acheter*);

- cependant, *renouveler la voiture* c'est aussi plus souvent *éviter d'acheter* (76% des personnes qui vont *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle* déclarent *éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans*). Ce comportement est toutefois loin d'être majoritaire (86 personnes sur les 568 qui vont *changer d'habitudes*).

Tableau IV.10
"Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans"
et "renouveler la voiture avant l'âge du contrôle"

(Automne 1988 - 568 personnes)

		Renouveler la voiture			
		Oui	Non	Ne sait pas	ENSEMBLE
Eviter l'achat	Oui	86 76,0	186 41,6	3 31,6	275 48,3
	Non	27 23,5	260 58,3	1 13,8	288 50,7
	Ne sait pas	1 0,5	1 0,1	5 54,6	6 1,0
	ENSEMBLE	113 100,0	447 100,0	9 100,0	568 100,0
		31,3	66,7	1,0	100,0
		9,3	90,3	0,4	100,0
		9,5	10,6	79,9	100,0
		19,9	78,6	1,5	100,0

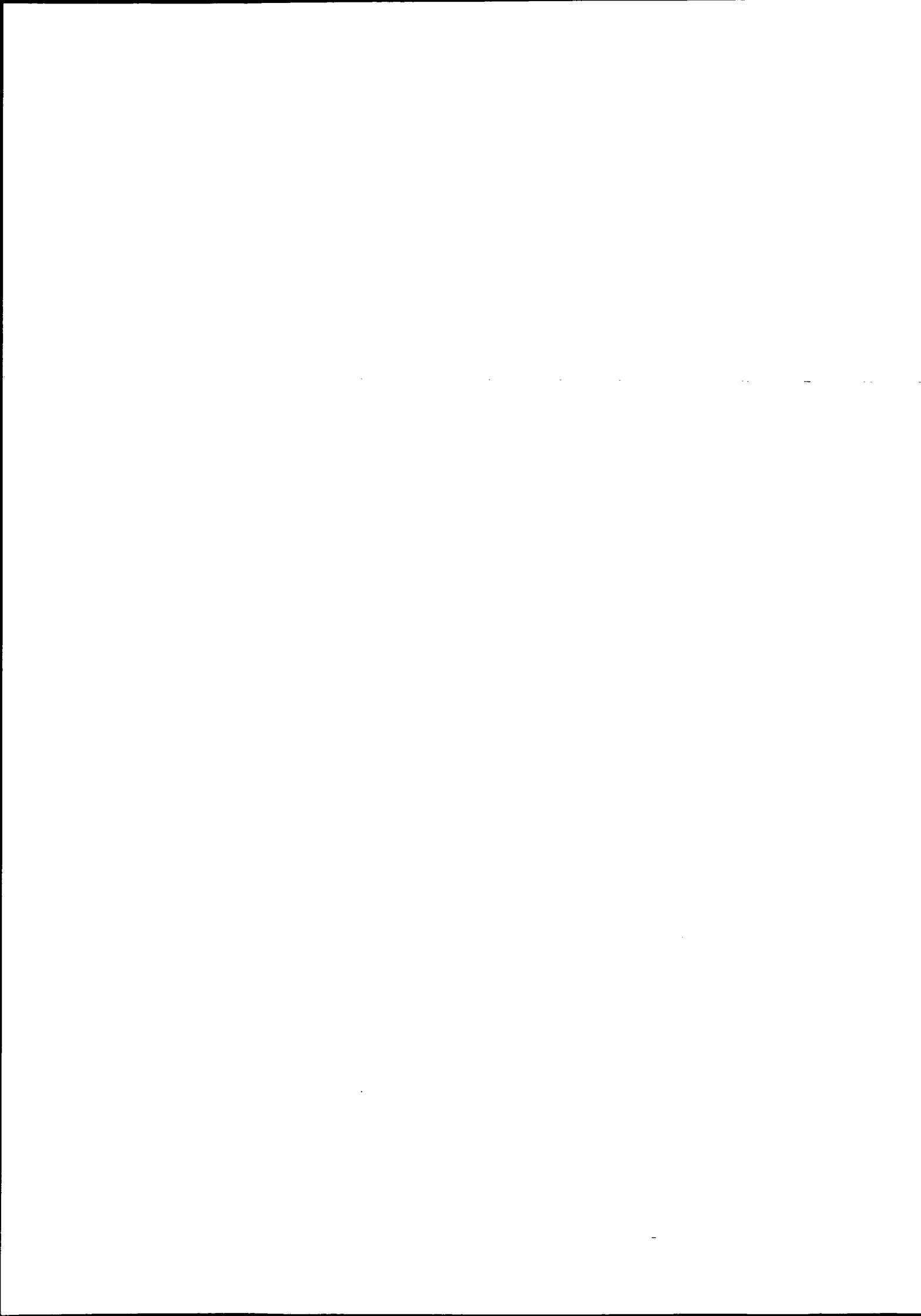
En résumé:

* sur 10 propriétaires actuels de voiture, 4 seulement pensent qu'ils vont *modifier leurs habitudes* à la suite de l'instauration du contrôle technique;

* ils déclarent presque tous qu'ils feront *réparer plus rapidement les points défectueux*;

* en outre, presque la moitié d'entre eux n'envisagent pas de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle*, ni *d'éviter l'achat de voiture de plus de 4 ans*.

* un peu plus d'un sur les quatre, n'envisagent pas de *renouveler la voiture avant l'âge du contrôle*, mais songent à *éviter l'achat de voitures de plus de 4 ans*.



II. TESTER LES COMPORTEMENTS

Après avoir posé des questions d'opinion et recueilli des réactions générales au sujet du contrôle technique, nous avons considéré séparément chaque voiture possédée par l'enquêté (deux au maximum) et avons tenté d'apprécier quel serait son comportement en fonction d'un coût éventuel de réparation (questions H24 à H28 - cf : le fac-similé en annexe du chapitre); ce coût a été estimé, à partir de l'âge de la voiture, sur la base de l'enquête menée l'an dernier par les Constructeurs d'Automobiles. Pour analyser ces comportements, nous avons constitué un fichier de voitures en rapprochant les réponses de la description des véhicules (questions D9). Cet appariement s'est avéré délicat car il arrive que des voitures différentes soient décrites (cas des ménages ayant plus de deux véhicules) ou qu'elles ne soient pas toujours dans le même ordre.

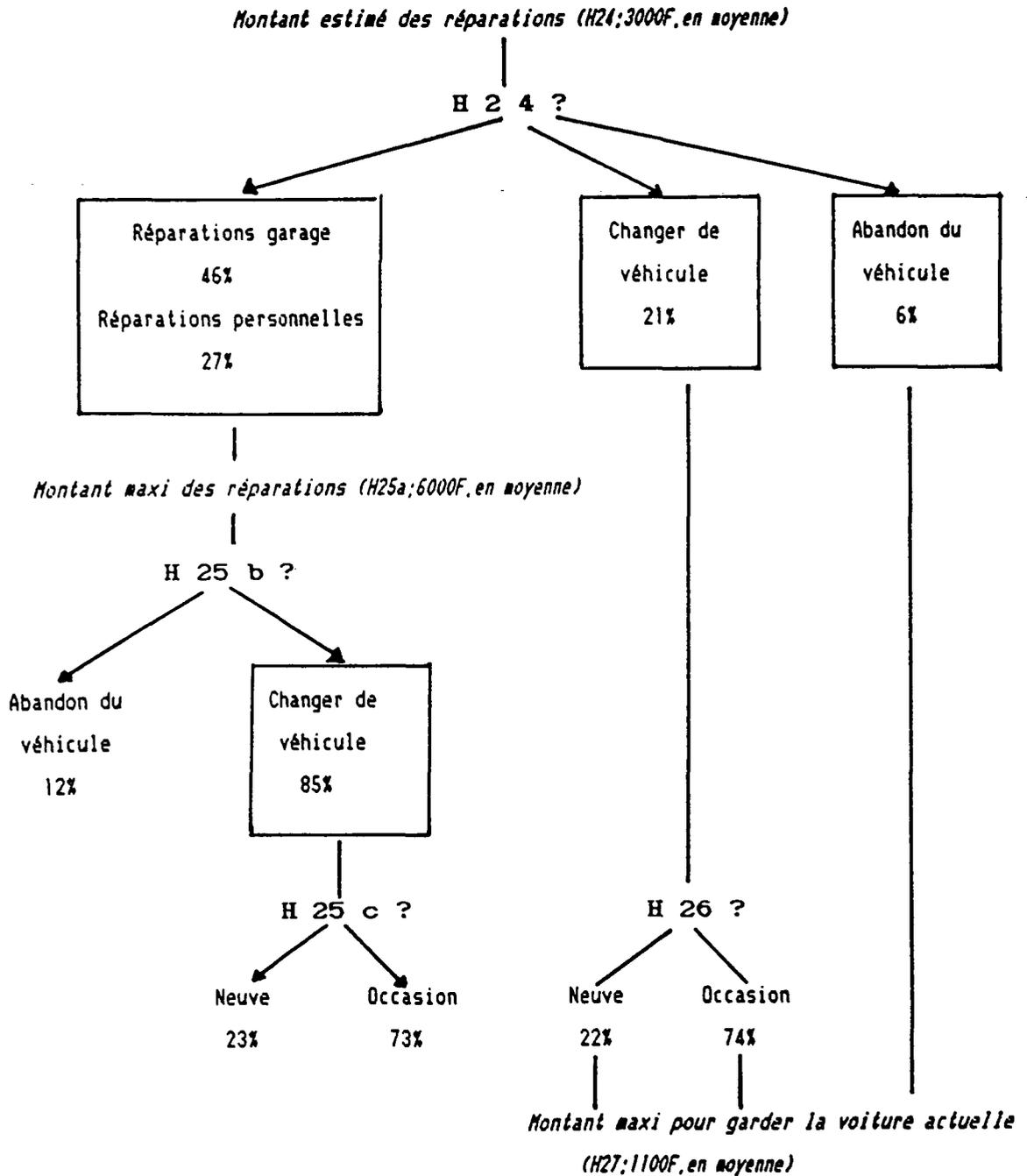
Sur 2090 voitures décrites dans l'enquête, nous avons retenu les 1202 qui ont plus de 5 ans, donc celles qui seront concernées à plus ou moins brève échéance par le contrôle technique. C'est à partir de cet échantillon que nous avons obtenu les résultats qui suivent. Les réactions au contrôle technique ayant été recueillies pour l'ensemble des voitures de plus de 3 ans, ce champ est un peu plus étroit que celui des résultats préliminaires. De plus, pour assurer la cohérence des données, nous avons effectué plusieurs opérations d'apurement du fichier. Nous présenterons successivement les résultats d'ensemble, puis les disparités observées pour les différentes catégories de voitures, d'automobilistes ou de ménages.

II.1 Une vue d'ensemble des comportements

Reprenons la figure de la note préliminaire sur ces nouvelles bases (schéma 1). Si les intentions déclarées des ménages se réalisaient, sur 100 voitures de plus de 5 ans soumises au contrôle technique:

- * 73 seront réparées si nécessaire, dont 27 par la personne elle-même ou par son entourage,
- * 21 seront abandonnées et remplacées (dont seulement 5 par une voiture neuve).
- * 6 seront abandonnées sans être remplacées, soit plus de 3% du parc dont disposent les ménages.

Schéma 1
Description des choix
 (1202 voitures de plus de 5 ans)



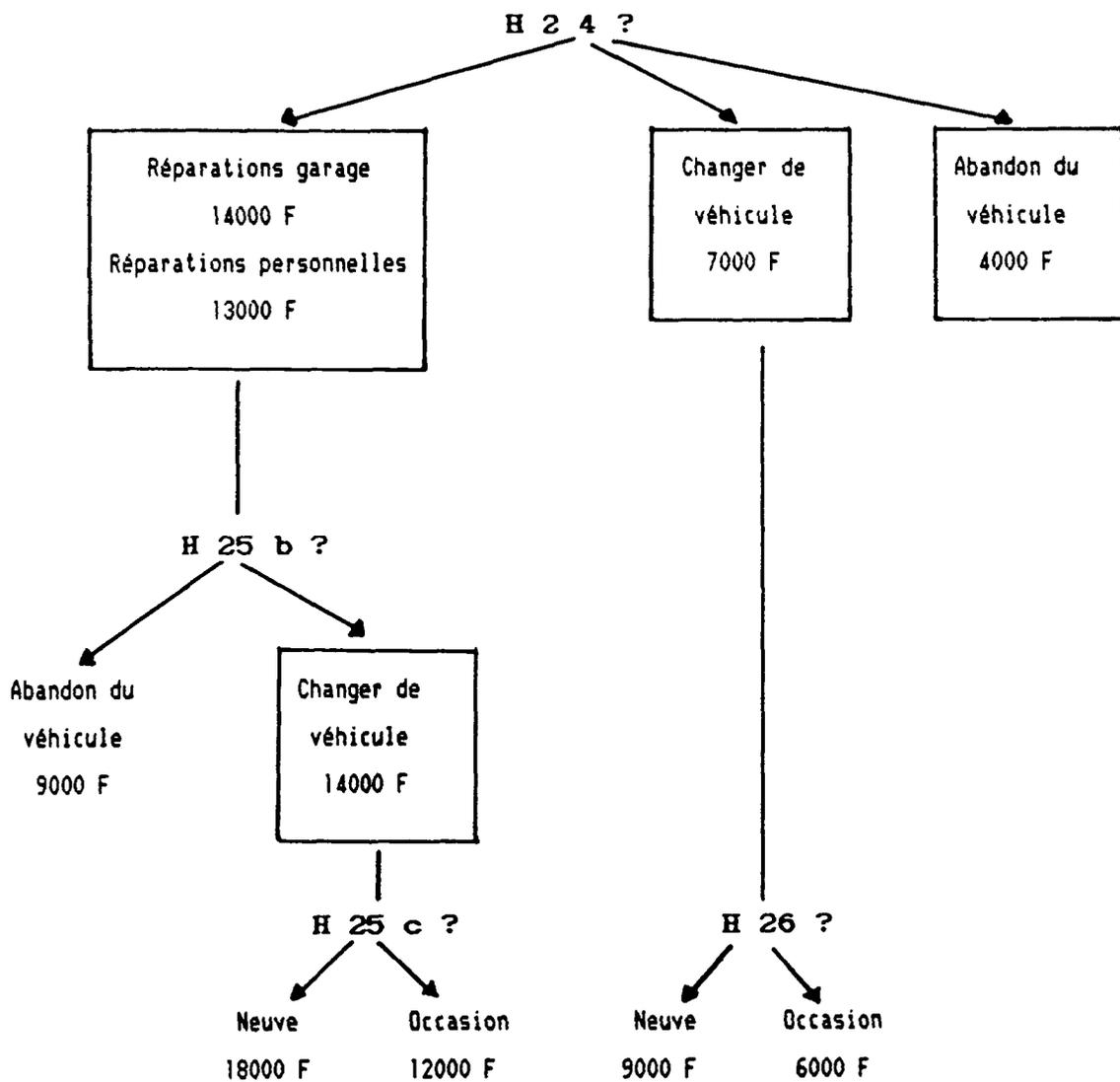
H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?

H25b : Au-delà de cette somme, que ferez-vous ?

H25c : Vous la remplacerez par : ?

H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Schéma 2
Description des choix
en fonction de la valeur moyenne de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



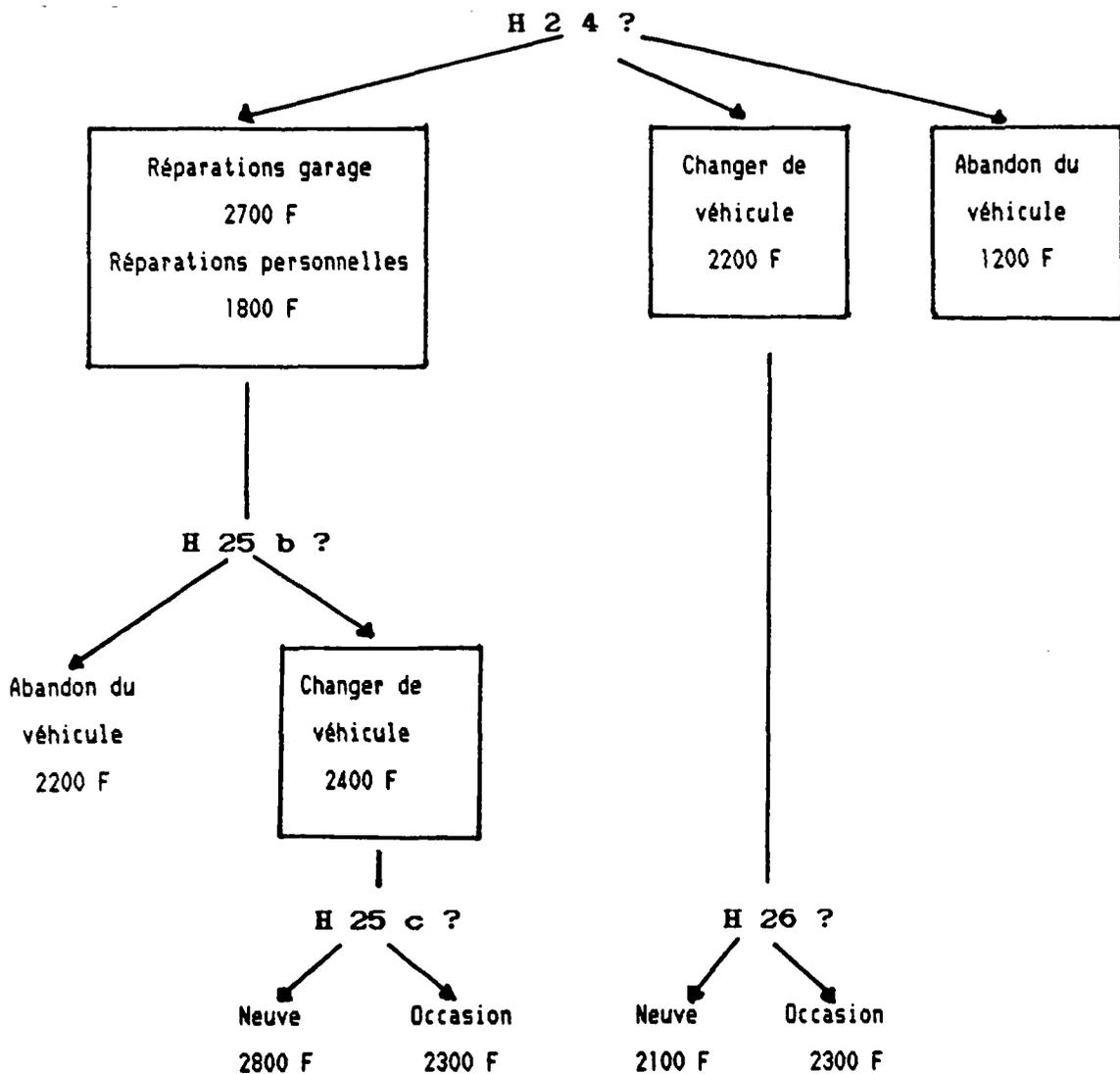
H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?

H25b : Au-delà de cette somme, que ferez-vous ?

H25c : Vous la remplacerez par : ?

H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Schéma 3
Description des choix
en fonction du coût moyen d'entretien de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



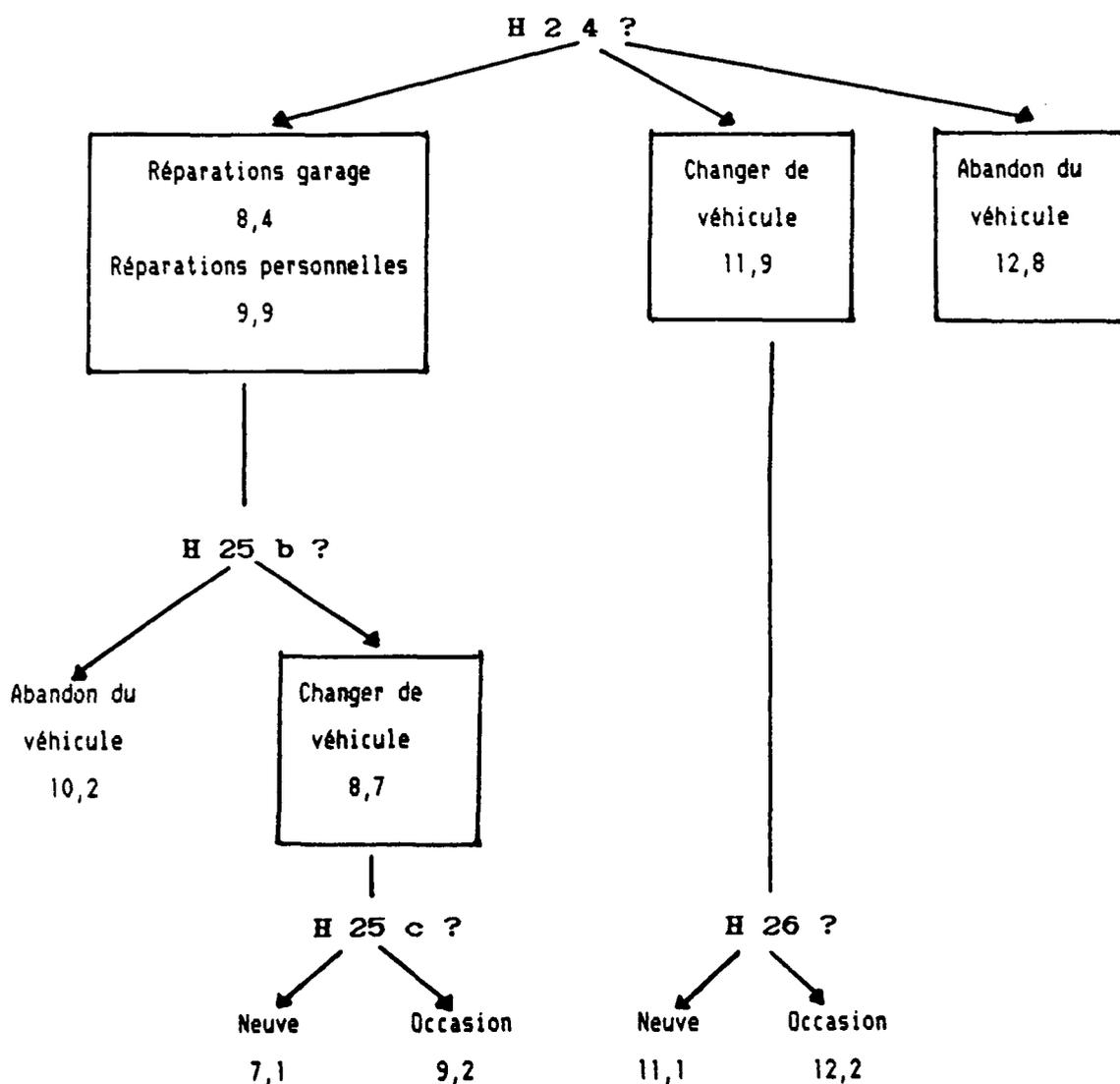
H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que feriez-vous ?

H25b : Au-delà de cette somme, que feriez-vous ?

H25c : Vous la remplacerez par : ?

H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Schéma 4
Description des choix
en fonction de l'âge moyen de la
voiture actuelle
(1202 voitures de plus de 5 ans)



- H24 : S'il fallait ...F de réparations pour que cette voiture soit en règle, que ferez-vous ?
 H25b : Au-delà de cette somme, que ferez-vous ?
 H25c : Vous la remplacerez par : ?
 H26 : Remplacerez-vous cette voiture par : ?

Ces résultats semblent peu sensibles au coût des réparations puisqu'en moyenne il faudrait que ce coût:

*** soit divisé par 3 pour que ceux qui pensent se séparer de leur voiture la fassent réparer,**

*** soit du double pour que les ménages renoncent à réparer; 15% des voitures soumises au contrôle pourraient alors être abandonnées sans être remplacées (près de 9% du parc) et la demande supplémentaire de voitures neuves pourrait être multipliée par 3,5 par rapport à la situation exposée plus haut.**

Les schémas 2 et 3 montrent que les comportements sont très liés à la valeur du véhicule (13 000 F pour ceux qui seront réparés, 4 000 F pour ceux qui seront abandonnés sans être remplacés) et aux dépenses annuelles d'entretien (supérieures au coût entraîné par le contrôle pour ceux qui seront réparés par un garagiste, 3 fois plus faibles pour ceux qui seront abandonnés sans être remplacés). L'âge du véhicule intervient aussi (schéma 4), mais le kilométrage au compteur et celui que parcourt annuellement, comme conducteur la personne enquêtée, ne varient pas beaucoup d'une catégorie à l'autre.

II.2 Les comportements selon les caractéristiques de la voiture

II.2.1 L'âge de la voiture, un facteur déterminant

C'est en fonction de l'âge des véhicules que les résultats sont les plus contrastés (tableau IV.11):

- plus la voiture est ancienne, plus son propriétaire aura tendance à l'abandonner; les ménages pourraient ainsi se débarrasser de 16% de leurs automobiles de plus de 12 ans sans les remplacer, et même du quart d'entre elles si les coûts de réparation dépassaient de plus de 60% les montants estimés.

- plus le véhicule est récent, plus il a de chances d'être remplacé par une voiture neuve.

On remarquera enfin que les personnes qui réparent elles-mêmes ou avec l'aide de leur entourage possèdent plutôt de vieux véhicules; on a vu qu'elles sont souvent défavorables à l'instauration du contrôle technique obligatoire.

Tableau IV.11
Les réactions au contrôle technique selon l'âge de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	5-6 ans	7-9 ans	10-12 ans	> 12 ans	Ensemble	Pour mémoire: voiture de 3 ou 4 ans
1 - Répare -dont : soit-même (1)	92 26	78 36	63 53	44 56	73 38	93 21
2 - Change voiture -dont achète une neuve	6 45	18 28	29 20	40 17	21 23	7 69
3 - Abandonne sans remplacement Maximum (2)	2 10	4 13	8 18	16 25	6 15	0 4
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100

(1) - Lecture : 26 % des 92 % qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.

(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

II.2.2 Le niveau de gamme : le contraste des extrêmes

Selon le niveau de gamme, les comportements sont assez homogènes vers le milieu de l'échelle (tableau IV.12); seuls les extrêmes se détachent nettement (gammes "économique" et "supérieure-luxe"):

- plus la voiture est puissante, plus son propriétaire aura tendance à la garder. Par ailleurs, chez les personnes qui pensent conserver leur véhicule, il leur sera plus facile de le réparer eux-mêmes s'il est de gamme "économique" (2 CV, R4, Fiat Panda,...).

- il la renouvellera d'autant plus volontiers qu'elle est petite, mais il choisira alors plus souvent un véhicule d'occasion.

En conséquence, c'est pour remplacer des voitures de gamme "moyenne" ou "inférieure" que la demande de voitures neuves devrait être la plus forte.

Enfin, la proportion de véhicules abandonnés sans être remplacés est particulièrement faible pour les gammes "supérieure et luxe" (1% des voitures de plus de 5 ans) et forte pour la gamme "économique" (13%); ce résultat est d'autant plus marquant qu'en raison de la disparition de nombreux modèles sur ce segment du marché (supérieure et luxe), 85% de ces voitures sont concernées par le contrôle technique, contre 49% dans la gamme "inférieure" (R5, 205,...).

Tableau IV.12
Les réactions au contrôle technique selon le niveau de gamme de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	Economique	Inférieure	Moyenne inférieure	Moyenne supérieure	Supérieure	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soit-même (1)</i>	57 49	72 34	75 41	77 33	88 36	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	30 14	22 21	19 24	19 24	11 30	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	13 25	6 13	6 15	4 12	1 11	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100

(1) - Lecture : 49 % des 57 % qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

II.2.3 La valeur de la voiture

Les critères d'âge et de niveau de gamme convergent pour expliquer les variations en fonction de la valeur de la voiture (tableau IV.13), dont on a déjà perçu l'impact au schéma 2.

Tableau IV.13
Les réactions au contrôle technique selon la valeur de la voiture

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	0	1 4500 F	4500 8000 F	8000 15 000 F	>15000 F	NSP	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soit-même (1)</i>	50 55	53 65	69 38	86 37	93 27	75 29	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	36 20	34 16	27 23	11 38	7 44	18 26	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	14 26	13 21	4 16	3 12	0 6	7 17	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100	100

(1) - Lecture : 55% des 50% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

Deux groupes importants de véhicules s'opposent (ceux dont la valeur est inférieure à 4500 F et ceux pour lesquels elle est supérieure à 8000 F), les autres occupant une position intermédiaire.

Plus du tiers des voitures de faible valeur marchande sont susceptibles d'être remplacées et seulement la moitié seraient réparées, souvent par leur propriétaire.

Parmi les véhicules que la personne interrogée estime valoir au moins 8000F, **90% seraient réparés**; ceux qui seraient remplacés le seraient par une voiture neuve dans une proportion importante (40%).

Après avoir considéré les caractéristiques des voitures, abordons celles de leurs propriétaires.

II.3 Les comportements selon les caractéristiques des automobilistes

Quel que soit l'âge du véhicule, **la propension des ménages à se séparer d'une seconde voiture (9%) est plus forte que celle à abandonner un véhicule unique (4%)**; ce contraste est particulièrement net pour les voitures de plus de 12 ans (22% contre 7%).

Si le ménage change de voiture, choisir un véhicule neuf sera bien plus probable chez un ménage mono-équipé (35%) que chez un multi-équipé (11%).

II.3.1 L'âge de la personne interrogée

La proportion de voitures qui devraient être réparées ne varie pas beaucoup en fonction de l'âge de la personne interrogée (tableau IV.14).

Par contre, **la proportion d'automobilistes qui envisagent de réparer sans le secours d'un garagiste varie nettement**: elle décroît de 65% pour ceux qui ont moins de 30 ans à 8% pour ceux qui ont dépassé 70 ans.

Tableau IV.14
Les réactions au contrôle technique selon l'âge de la personne interrogée

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	< 30 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	>60-69 ans	> 70 ans	Ensemble
1 - Répare <i>dont : soi-même (1)</i>	71 65	71 42	75 25	77 26	74 18	74 8	73 38
2 - Change voiture <i>dont achète une neuve</i>	24 14	25 15	18 34	16 36	17 40	13 51	21 23
3 - Abandonne sans remplacement <i>Maximum (2)</i>	5 13	4 10	7 13	7 20	9 20	13 40	6 15
TOTAL (1+2+3)	100						

(1) - Lecture : 65% des 71% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes.
(2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).

Chez ceux qui changent de voiture, on retrouve la préférence pour le neuf croissante en fonction de l'âge, déjà rencontrée dans d'autres travaux.

La propension à abandonner sa voiture sans la remplacer est minimale à la trentaine et augmente ensuite; le contrôle technique pourrait donc déclencher un processus de démotorisation des personnes âgées peu perceptible jusqu'à présent, surtout si le coût des réparations est plus élevé que prévu. Il pourrait aussi accentuer l'instabilité de la motorisation des jeunes, déjà observée dans des travaux antérieurs. Ces phénomènes sont d'autant plus sensibles que les véhicules concernés par le contrôle sont concentrés chez les jeunes et chez les personnes âgées.

Ceux qui vivent dans un ménage disposant de plusieurs voitures déclarent aussi plus volontiers qu'ils pourront se passer du véhicule soumis au contrôle technique.

II.3.2 La CS de la personne interrogée

Les différentes C.S.P. sont très inégalement concernées par cette mesure compte tenu de l'âge de leurs véhicules: 77% des voitures possédées par les agriculteurs ont plus de 5 ans contre 42% chez les cadres supérieurs (tableau IV.15). Pour les voitures concernées, les réactions sont assez homogènes si l'on excepte le cas des retraités, déjà évoqué à propos des personnes âgées.

Tableau IV.15
Réactions au contrôle technique selon la CSP de la personne interrogée

(Automne 1988 - % - 1202 voitures de 5 ans ou plus)

	Agricul. Exploit.	Patrons	Cadres supér.	Profes. interm.	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres	Ensemble
1 - Répare -dont : soi-même (1)	75 23	81 40	74 11	71 36	73 42	68 57	75 15	75 41	73 38
2 - Change voiture -dont achète une neuve	19 26	17 46	22 (0)	23 23	20 12	25 28	15 47	20 15	21 23
3 - Abandonne sans remplacement Maximum (2)	6 13	2 6	4 9	6 11	7 16	7 15	10 29	5 14	6 15
TOTAL (1+2+3)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
% de voitures concernées par le contrôle	77	56	42	54	59	66	54	59	59
(1) - Lecture : 23% des 75% qui choisissent la réponse "répare" le feraient eux-mêmes. (2) - En ajoutant à la ligne précédente ceux qui abandonneraient leur voiture sans la remplacer si le coût des réparations dépassait le montant qu'ils ont fixé (question H25).									

Le trait le plus marquant est la capacité à réparer soi-même, qui est très répandue en milieu ouvrier ou employé ainsi que chez les chômeurs ou les professions techniques (artisans, ingénieurs, contremaitres, techniciens,...); cette capacité est aussi nettement plus fréquente en province qu'à Paris.

Notons par ailleurs que l'intention d'abandonner son véhicule est plus répandue en centre ville qu'en banlieue d'une part, dans les bourgs et les villages qu'en campagne d'autre part. On remarquera enfin qu'en cas de changement de voiture, les personnes qui ne conduisent pas ou roulent peu et celles qui ont fait peu d'études choisissent plus souvent le neuf que les autres.

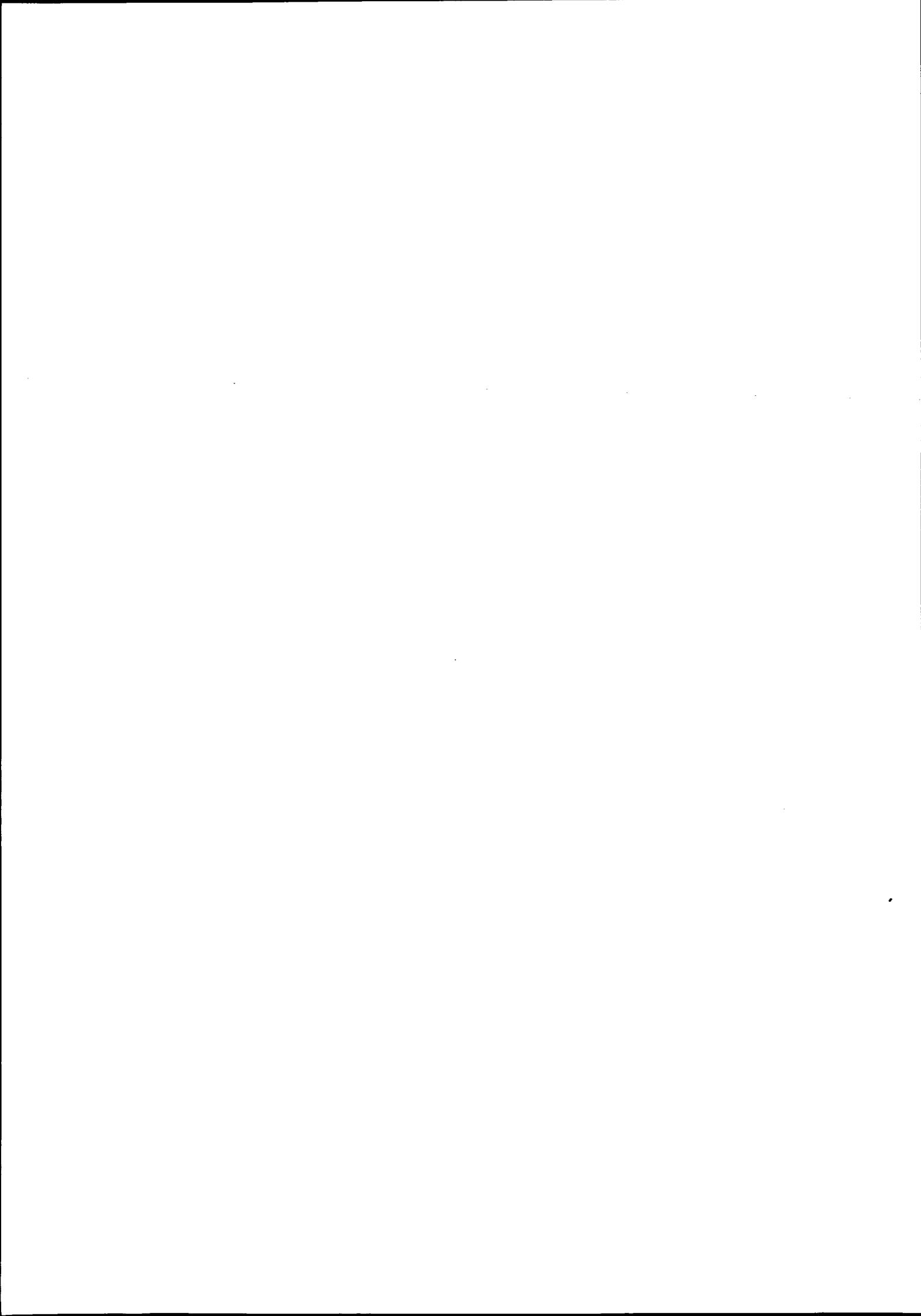
En conclusion:

L'introduction d'un contrôle technique périodique obligatoire devrait donc avoir des conséquences non négligeables sur le comportement automobile des ménages. Si les intentions des automobilistes se traduisent dans les faits et quand l'ensemble des véhicules de plus de 5 ans seront contrôlés, on pourrait observer:

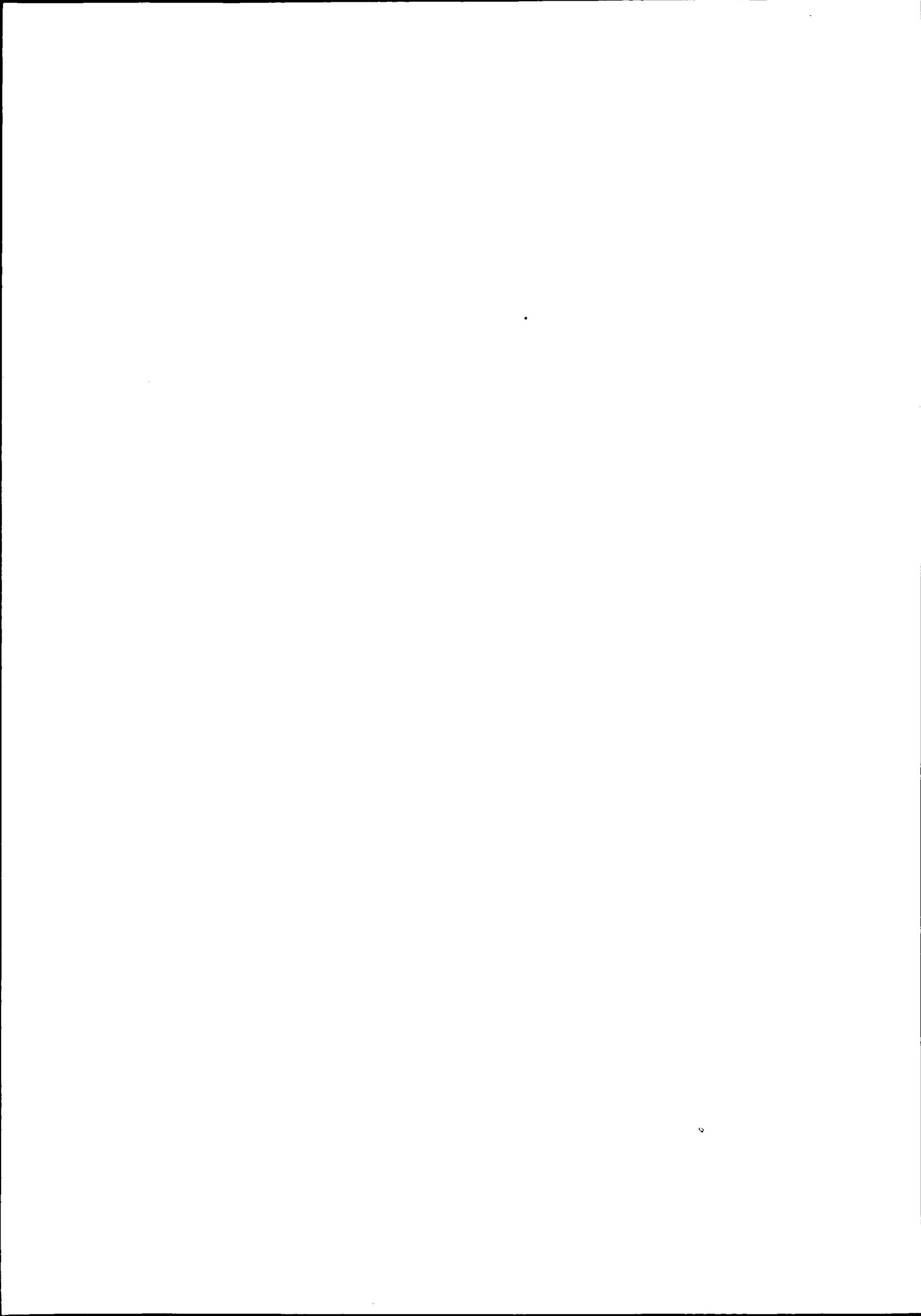
- * une diminution du parc automobile des ménages avoisinant 4%**
- * la demande de voitures neuves pourrait progresser de près de 25%.**

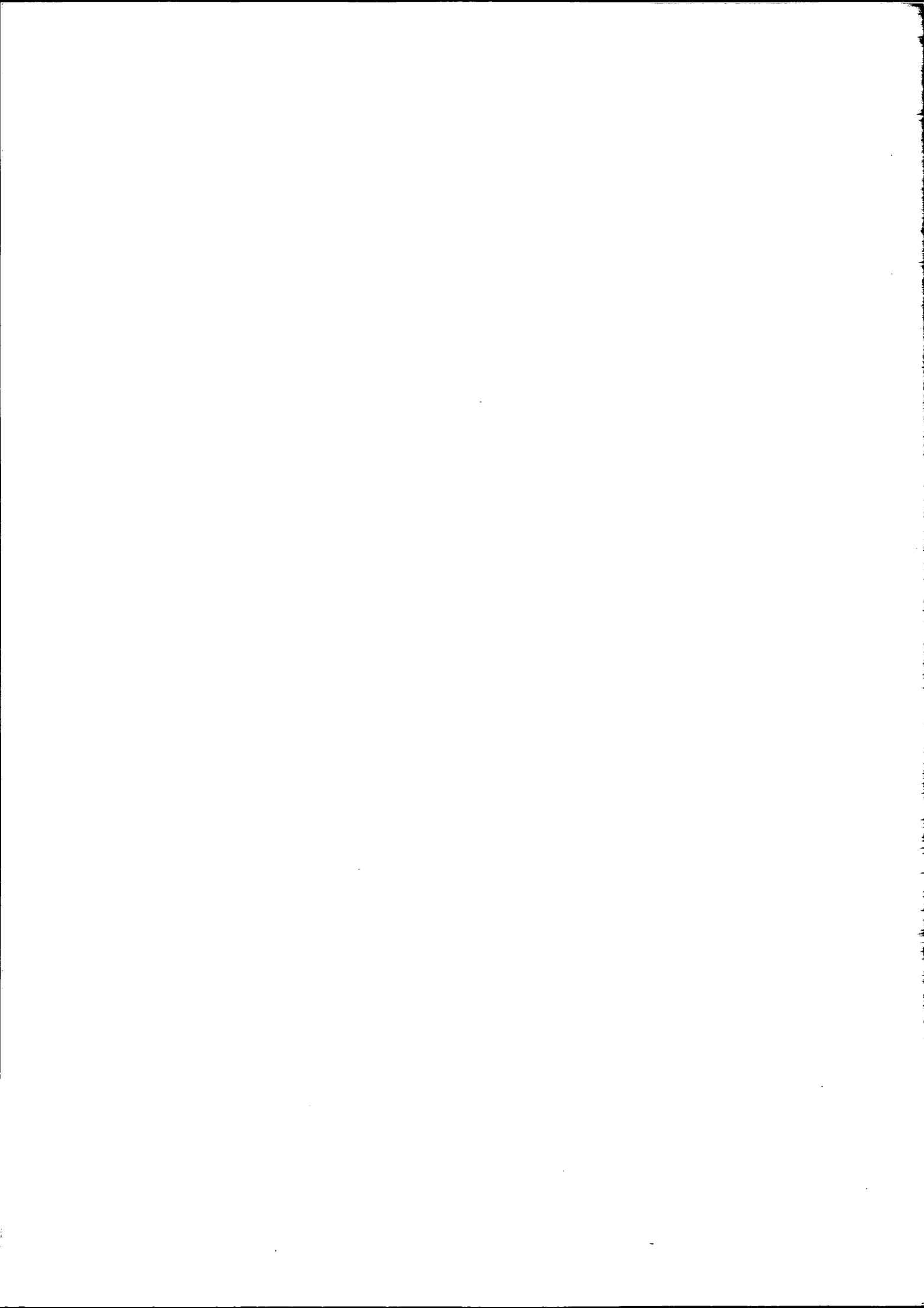
Il va de soi que de tels effets seront étalés dans le temps au fur et à mesure de la mise en application. Même si les plages de coût de réparation à l'intérieur desquelles les ménages ne changeraient pas d'attitude sont en moyenne assez larges, l'ampleur de ces changements (notamment les variations du marché de l'automobile) justifierait un exercice de simulation.

Enfin, les critères les plus discriminants quant aux conséquences du contrôle concernent l'âge, tant celui des véhicules que celui de leurs propriétaires. Ainsi, cette mesure pourrait déclencher une certaine démotorisation chez les personnes âgées et conduire certains ménages multi-équipés à ne conserver qu'un seul véhicule.



ANNEXES GENERALES





COLLECTION des RAPPORTS

Récemment parus :

"Conditions de vie et Aspirations des Français", Rapport technique, vague de printemps 1989, par l'Equipe "Aspirations", N° 65, Août 1989.

Anticipations et ajustements dans la demande de consommation et d'actifs financiers, par François Gardes, Hubert Kempf, Michel Pouchain, N° 66, Août 1989.

Le modèle de projection de l'échantillon d'allocataires de la CNAF, par Gilles de la Gorce, N° 67, Août 1989.

La consommation de produits psychotropes dans la population française : Alcool, Tabac, Café, Thé, Médicaments psychotropes, par Didier Rösch, Laurence Haeusler, Françoise Facy, N° 68, Novembre 1989.

Eléments de réflexion pour un schéma prévisionnel de l'apprentissage en Bretagne, par Emmanuelle Moreno et Bernard Simonin, N° 69, Novembre 1989.

Approches méthodologiques pour la connaissance des situations locales destinée à l'évaluation du R.M.I., par Isa Aldeghi, Gilles de la Gorce, Nicole Tabard, N° 70, Décembre 1989.

"Conditions de vie et Aspirations des Français", L'image de l'Agence Nationale pour l'Emploi, Phase XI, Automne 1988, par Catherine Duflos, N° 71, Décembre 1989.

Président : Bernard SCHAEFER Directeur : Robert ROCHEFORT
142, rue du Chevaleret, 75013 PARIS - Tél : (1) 40.77.85.00

ANNEXE A

Mode de lecture des recherches exploratoires

Ce type de tableau décrit pour le groupe de population observé (*dans l'exemple ci-dessous, le groupe qui répond "très favorable" à la question H22 sur le contrôle technique obligatoire*), les modalités de réponses (à d'autres questions) les plus fréquemment citées.

A droite du libellé en clair de chaque modalité se trouvent cinq colonnes:

- * Colonne 1: CLA/MOD: il s'agit du pourcentage de la classe dans la modalité.
- * Colonne 2: MOD/CLA: il s'agit du pourcentage de la modalité dans la classe.
- * Colonne 3: GLOBAL: il s'agit du pourcentage global de la modalité dans l'ensemble de la population. Cette valeur est nécessairement inférieure à la précédente pour les modalités caractéristiques.
- * Colonne 4: POIDS: il s'agit du poids total de la modalité.
- * Colonne 5: V.TEST: elle contient la valeur d'un coefficient, qui est approximativement une variable de Laplace Gauss centrée et réduite, mesurant la distance entre le pourcentage de la modalité dans la classe et son pourcentage dans la population, compte tenu des effectifs de la modalité et de la classe. Cette valeur sert à ranger les modalités par ordre de "pouvoir descriptif de la classe".

MODALITES CARACTERISTIQUES	POURCENTAGES			POIDS	V.TEST
	CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
très favorable			49.80	995	
H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire	100.00	100.00	49.80	995	52.48
H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses? oui	51.47	97.91	94.74	1894	6.36
H2: limiter utilisat. auto en ville pour meilleure circulat. tout à fait d'accord	61.74	29.24	23.59	471	5.93
D9h: entretenez-vous cette voiture (1ère voiture) très régulièrement	56.00	53.00	46.37	077	

Ainsi, 995 personnes (soit 49,80% de la population) ont répondu "très favorable".

51,47% (colonne 1) des 1894 (colonne 4) personnes qui sont "favorables à un renforcement des contrôles pour les infractions dangereuses" (question H19) sont "très favorables" au CT; cette proportion est bien supérieure à celle qui concerne l'ensemble de la population (49,80%).

Mais, on peut dire aussi que 97,91% (colonne 2) des personnes qui sont "très favorables" au CT sont d'accord pour un renforcement des contrôles pour infractions dangereuses, alors que c'est 94,74% (colonne 3) de l'ensemble de la population qui est favorable au renforcement de ces contrôles.

Ces informations présentées sur une ligne correspondent à celles que l'on obtient dans le tableau croisé des questions H22 et H19 présentant les effectifs, les pourcentages horizontaux et verticaux.

TABLEAU 62 EN LIGNE : H22: etes-vous favorable au controle technique obligatoire
EN COLONNE : H19: favorable renforcer les controles infract. dangereuses?

POIDS % COLONNE % LIGNE	oui	non	ne sait pas	ENSEMBLE
très favorable	975 <u>51.45</u> 97.91	18 18.66 1.79	3 35.24 .30	996 49.81 100.00
plutot favorable	612 32.32 94.51	33 34.86 5.15	2 25.89 .34	648 32.42 100.00
plutot défavorable	199 10.51 89.83	23 23.56 10.17	0 .00 .00	222 11.09 100.00
très défavorable	103 5.45 84.02	20 20.53 15.98	0 .00 .00	123 6.15 100.00
ne sait pas	5 .27 47.50	2 2.39 21.50	3 38.87 31.01	11 .53 100.00
ENSEMBLE	1895 100.00 <u>94.79</u>	96 100.00 4.79	8 100.00 .42	1999 100.00 100.00

Pour décrire un groupe de la population, par exemple les "très favorables" au CT, en fonction de critères pertinents et de ses attitudes dans d'autres domaines, on utilise une recherche de ce type qui, par la comparaison des colonnes 2 et 3, répond aux questions: qui sont les personnes "très favorables", quelles autres réponses font-elles le plus souvent?

En revanche pour les graphiques, on montre le plus souvent comment évolue la proportion de "très favorables" (valeur qui correspond à la colonne 1), en fonction de divers critères: âge, taille d'agglomération...

ANNEXE B

Les groupes d'opinions

A plusieurs reprises, certaines variables de l'enquête Aspirations ont permis de définir une structure des opinions relativement stable et bien répertoriée. Le dernier rapport final de l'enquête d'automne 1987 ⁽¹⁾ explicitait les méthodes de construction de cet indicateur d'opinions et montrait son évolution de 1978 à 1987.

Un indicateur similaire, mis au point sur les 2000 personnes enquêtées à l'automne 1988, a permis de départager les Français en 4 groupes :

- "les modernistes",
- "les insatisfaits-exclus",
- "les traditionalistes",
- "les personnes qui ne se prononcent pas": la réponse "ne sait pas" prédomine.

Ces groupes, dont les caractéristiques sont présentés ci-après, ne prétendent pas réduire la diversité des expressions à quatre tendances. De même que le Français moyen n'existe pas, les représentants-types de ces groupes n'existent sans doute pas non plus. L'intérêt de cette représentation des opinions est essentiellement de résumer au mieux et le plus simplement possible les différentes affinités décelables dans la population française.

Pour la commodité de lecture, des noms ont été attribués aux groupes. Leur caractère très suggestif ne doit pas laisser oublier que cette appellation n'est qu'un résumé des opinions fortement présentes dans le groupe, et n'a aucune prétention normative. En réalité, une partie non négligeable de la population demeure difficilement classable, et la grande majorité ne partage complètement les opinions d'aucun des groupes présentés.

⁽¹⁾ La "post-modernité" des Français - La trajectoire des opinions de 1978 à 1987 - Rapport n° 57 de la Collection des rapports du CREDOC, mars 1989, 157p.

Pour bien comprendre les résultats d'une typologie, il faut connaître les questions dites "actives" qui ont servi à l'établir. En voici la liste :

- 1) Evolution du niveau de vie personnel au cours des dix dernières années.
- 2) Evolution des conditions de vie au cours des cinq prochaines années.
- 3) Accord avec l'idée "la famille est le seul endroit où l'on se sent bien et détendu"
- 4) Opinion sur le mariage : indissoluble/ dissout en cas de problème grave/ dissout en cas d'accord mutuel.
- 5) Opinion à propos du travail des femmes : ne doivent pas travailler/ pas quand elles ont des enfants en bas âge/ travaillent dans tous les cas où elles le désirent...
- 6) Opinion sur le cadre de vie quotidien
- 7) Opinion sur l'effet des découvertes scientifiques sur l'amélioration de la vie quotidienne.
- 8) Satisfaction vis-à-vis de l'état de santé personnel
- 9) Accord avec l'assertion : "Le maintien en bonne santé est l'affaire des médecins"
- 10) Accord avec l'assertion : "On est mieux soigné quand on a de l'argent et des relations".
- 11) Opinion sur la solution la plus efficace pour accroître l'efficacité de l'aide aux familles : argent/ services/ équipements collectifs.
- 12) Accord avec l'assertion : "la société a besoin de se transformer profondément".
- 13) Opinion sur le fonctionnement de la justice.

=====

CARACTERISATION PAR LES MODALITES

DES CLASSES OU MODALITES DE : tendances d'opinions

=====

MODALITES CARACTERISTIQUES

----- POURCENTAGES ----- POIDS V.TEST
CLA/MOD MOD/CLA GLOBAL

modernistes

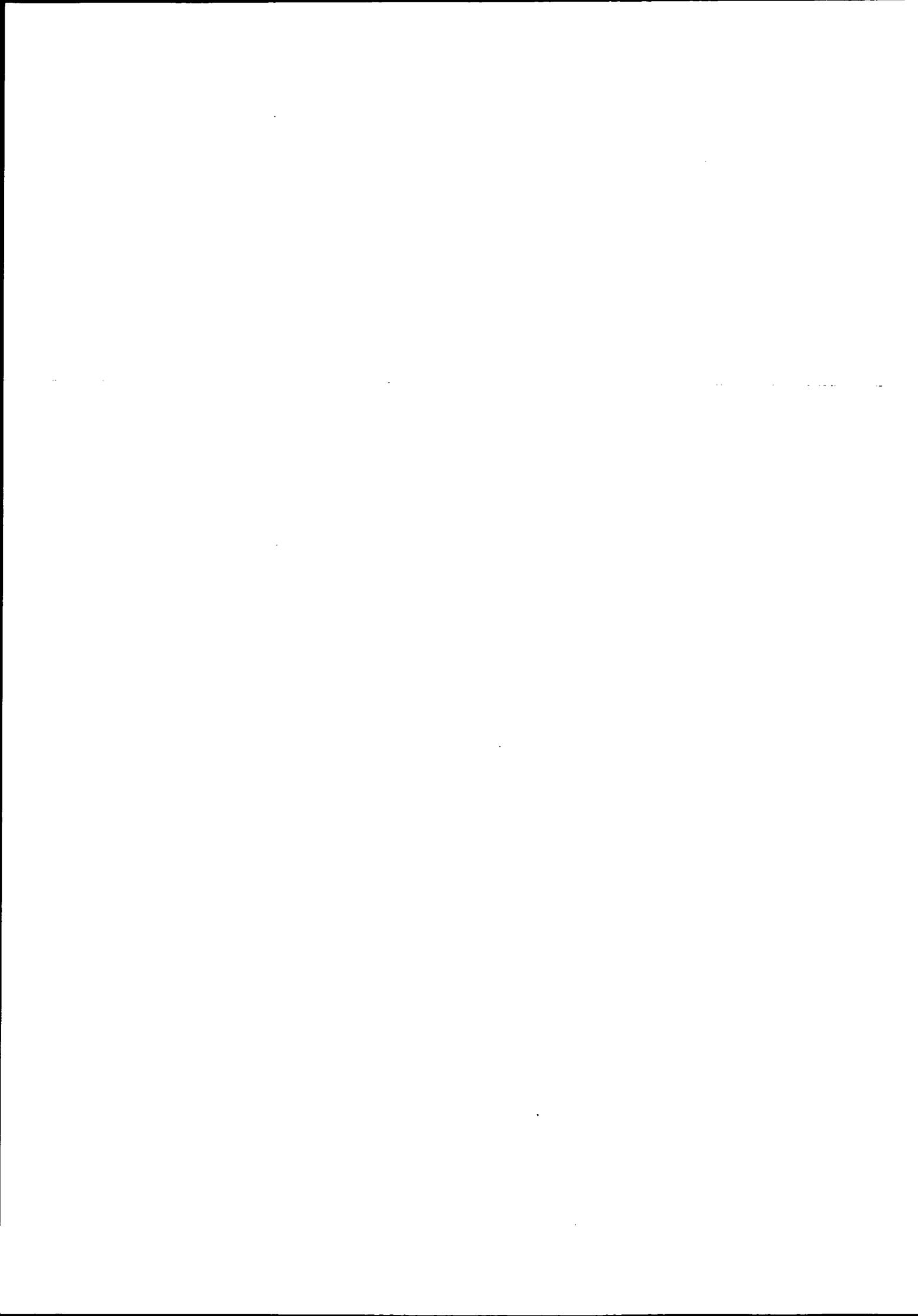
31.70 633

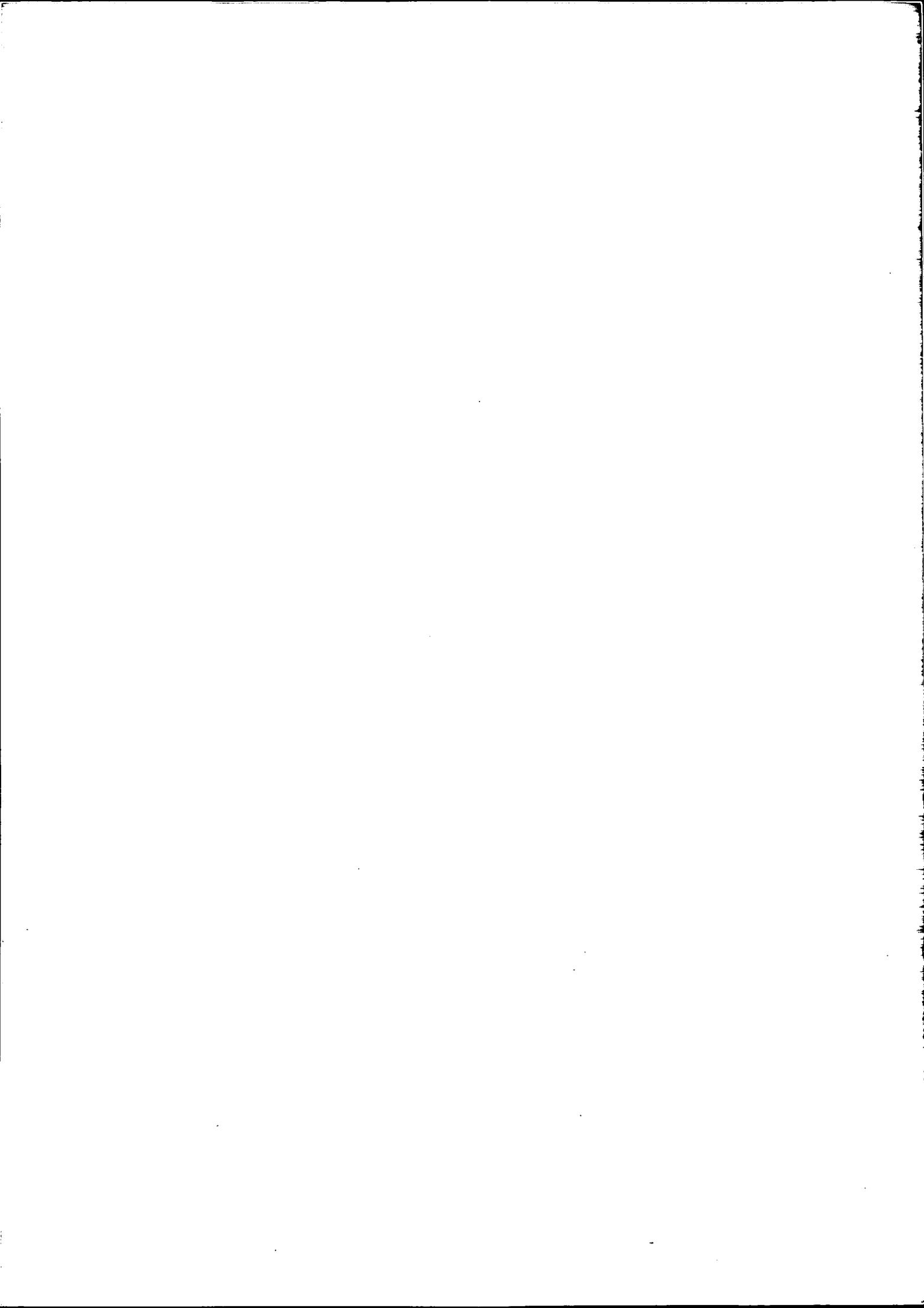
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL	POIDS	V.TEST
tendances d'opinions	modernistes	100.00	100.00	31.70	633	49.78
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	non	66.84	67.38	31.96	639	22.91
C9: opinion à propos du travail des femmes	selon désir	57.20	74.47	41.27	825	20.71
C2: opinion sur le mariage	dissout si accord	52.33	62.66	37.96	759	15.39
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	plus équip. collect.	54.37	38.55	22.47	449	11.37
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	améliorer beaucoup	77.43	15.30	6.27	125	10.85
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	améliorer un peu	48.37	43.16	28.29	565	9.82
M3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	beaucoup	47.55	41.59	27.73	554	9.19
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	beaucoup mieux	65.70	15.32	7.39	147	8.81
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas du tout d'accord	46.39	30.80	21.05	420	7.10
M2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	non	46.60	26.48	18.02	360	6.42
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	40.51	38.99	30.52	610	5.51
M1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez mal	38.13	50.47	41.96	838	5.16
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	un peu mieux	41.42	28.46	21.78	435	4.79
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	peu satisf.	45.27	14.90	10.44	208	4.25
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	assez d'accord	37.96	31.23	26.08	521	3.42
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	très satisf.	37.19	33.07	28.20	563	3.21

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
insatisf/exclus				14.67	293	
tendances d'opinions	insatisf/exclus	100.00	100.00	14.67	293	40.60
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	beaucp moins bien	58.95	59.51	14.81	296	19.98
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer beaucoup	85.53	36.82	6.32	126	18.53
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	pas du tout satisfai	67.96	20.50	4.42	88	11.68
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	tout à fait d'accord	29.93	57.44	28.15	562	11.39
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très mal	30.46	44.24	21.31	426	9.52
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	18.22	93.07	74.96	1498	8.40
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	peu satisf.	35.47	20.86	8.63	172	7.11
I7: par rapport aux personnes de votre age, votre santé est	pas du tout satisf.	52.21	6.72	1.89	37	5.16
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	pas du tout	24.62	25.84	15.40	307	4.89
C9: opinion à propos du travail des femmes	jamais	39.16	9.06	3.40	67	4.83
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	tout à fait d'accord	25.37	21.64	12.51	250	4.65
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer un peu	22.19	28.97	19.16	382	4.25
C2: opinion sur le mariage	indissoluble	18.88	29.45	22.89	457	2.73
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	peu satisf.	20.67	14.70	10.44	208	2.40

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
traditionalistes				38.03	760	
tendances d'opinions	traditionalistes	100.00	100.00	38.03	760	51.36
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	oui	51.71	92.44	67.98	1359	19.53
C9: opinion à propos du travail des femmes	jamais enf. bas age	60.67	48.31	30.28	605	13.59
C2: opinion sur le mariage	indissoluble	58.18	35.02	22.89	457	9.95
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	semblables	52.59	49.81	36.02	720	9.92
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	pareil	52.96	39.92	28.67	573	8.55
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	assez d'accord	50.00	47.23	35.92	718	8.18
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	un peu	45.05	66.69	56.29	1125	7.37
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	oui	42.23	83.24	74.96	1498	6.72
C2: opinion sur le mariage	dissout si pb.grave	47.50	44.93	35.97	719	6.42
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	augmentation argent	45.01	58.47	49.40	987	6.30
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	satisfait	44.01	62.70	54.19	1083	5.92
I8: on est mieux soigné si on a des relations, de l'argent	pas du tout d'accord	44.53	53.34	45.55	910	5.41
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez bien	46.15	35.53	29.28	585	4.74
C9: opinion à propos du travail des femmes	si besoin 2 salaires	45.54	26.79	22.37	447	3.58
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	tout à fait d'accord	47.67	15.69	12.51	250	3.24
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	plus de services	45.05	22.38	18.90	377	3.06
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	assez mal	41.39	45.67	41.96	838	2.60
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	détériorer un peu	43.95	22.14	19.16	382	2.60

MODALITES CARACTERISTIQUES		----- POURCENTAGES -----			POIDS	V.TEST
		CLA/MOD	MOD/CLA	GLOBAL		
NSP				15.60	311	
tendances d'opinions	NSP	100.00	100.00	15.60	311	41.36
N2a: la société a-t-elle besoin de se transformer ?	ne sait pas	92.77	41.80	7.03	140	21.55
M2: comment accroître l'efficacité de l'aide aux familles ?	ne sait pas	72.92	43.15	9.23	184	18.70
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	ne sait pas	89.45	27.56	4.80	96	16.40
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	ne sait pas	77.55	18.79	3.78	75	12.14
C2: opinion sur le mariage	ne sait pas	55.85	11.38	3.18	63	7.35
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	refuse de répondre	63.14	5.74	1.42	28	5.32
N1: opinion sur le fonctionnement de la justice en 1988	très bien	59.83	4.70	1.22	24	4.65
J9: opinion sur les conditions de vie dans les 5 ans à venir	semblables	19.84	45.82	36.02	720	3.75
C1: la famille est le seul endroit où l'on se sent bien	oui	17.55	76.51	67.98	1359	3.52
C9: opinion à propos du travail des femmes	si besoin 2 salaires	20.85	29.91	22.37	447	3.32
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	pas du tout	22.39	22.11	15.40	307	3.26
J7: évolution du niveau de vie personnel depuis 10 ans	pareil	19.30	35.47	28.67	573	2.74
D20: opinion sur le cadre de vie quotidien	satisfait	17.68	61.43	54.19	1083	2.74
N3: les découvertes scientifiques améliorent-elles la vie ?	ne sait pas	57.36	2.10	.57	11	2.73
C9: opinion à propos du travail des femmes	ne sait pas	46.24	2.37	.80	15	2.63
I9a: la santé c'est l'affaire des médecins	pas très d'accord	18.75	36.69	30.52	610	2.47





COLLECTION des RAPPORTS

Récemment parus :

"Conditions de vie et Aspirations des Français", Rapport technique, vague de printemps 1989, par l'Equipe "Aspirations", N° 65, Août 1989.

Anticipations et ajustements dans la demande de consommation et d'actifs financiers, par François Gardes, Hubert Kempf, Michel Pouchain, N° 66, Août 1989.

Le modèle de projection de l'échantillon d'allocataires de la CNAF, par Gilles de la Gorce, N° 67, Août 1989.

La consommation de produits psychotropes dans la population française : Alcool, Tabac, Café, Thé, Médicaments psychotropes, par Didier Rösch, Laurence Haeusler, Françoise Facy, N° 68, Novembre 1989.

Eléments de réflexion pour un schéma prévisionnel de l'apprentissage en Bretagne, par Emmanuelle Moreno et Bernard Simonin, N° 69, Novembre 1989.

Approches méthodologiques pour la connaissance des situations locales destinée à l'évaluation du R.M.I., par Isa Aldeghi, Gilles de la Gorce, Nicole Tabard, N° 70, Décembre 1989.

"Conditions de vie et Aspirations des Français", L'image de l'Agence Nationale pour l'Emploi, Phase XI, Automne 1988, par Catherine Duflos, N° 71, Décembre 1989.

Président : Bernard SCHAEFER Directeur : Robert ROCHEFORT
142, rue du Chevaleret, 75013 PARIS - Tél : (1) 40.77.85.00