

SYNDICAT DE L'ÉCLAIRAGE

Pour HEC Junior Conseil

Louiza Hacene

Kevin Guez

CONFIDENTIEL

Tous droits réservés

Synthèse finale

Janvier 2014



SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes



SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

L'éclairage public est un sujet d'intérêt de politique publique non négligeable tant au niveau local que national. Préoccupation concrète du quotidien, elle fait partie intégrante des prérogatives du maire. Elle figure également parmi des secteurs économiques au service des objectifs climatiques d'amélioration de l'efficacité énergétique.

Enjeu économique, industriel et écologique, l'éclairage public est un sujet régulièrement abordé pour lequel les « chiffres » viennent pourtant souvent à manquer.

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

C'est donc dans ce contexte que le Syndicat de l'éclairage, organisation professionnelle qui représente et défend les intérêts des fabricants de matériels d'éclairage en France, a fait appel à HEC Junior Conseil pour mener à bien la mission proposée :

 Mener une enquête de satisfaction pour mieux comprendre la façon dont les usagers de la route perçoivent l'éclairage public.



STRUCTURE DE L'ÉTUDE

Voici un aperçu de la méthodologie employée par **HEC Junior Conseil** pour réaliser l'étude que vous nous avez confiée.



Phase terrain:

Administration des questionnaires et saisie des questionnaires sur notre logiciel de traitement statistique.



Synthèse:

Rédaction d'un livrable final synthétisant les données recueillies et les conclusions de l'étude.

Phase préliminaire:

Élaboration en collaboration avec vous, d'un questionnaire destiné aux usagers réguliers de l'éclairage public.

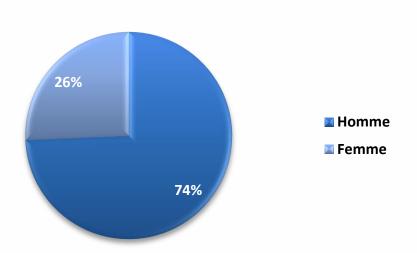


SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes



Tris-à-plat : Sexe de la personne interrogée



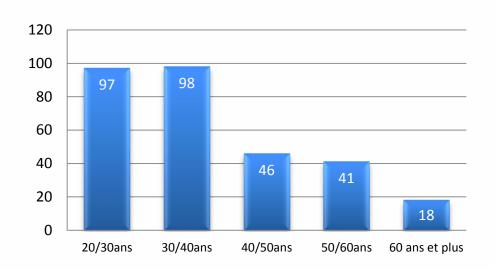
	Effectifs	Fréquence
Homme	223	74,3%
Femme	77	25,7%
Total	300	100,0%

Observations:

A l'issue de cette enquête, nous avons interrogé 300 personnes. Près des trois quarts d'entre elles sont des hommes. Ces chiffres assez sont cohérents avec la répartition hommes/Femmes des automobilistes dans la mesure où, si près de 60% des permis B sont délivrés à des hommes, la très grande majorité des autres permis (C, D, A, A1) sont octroyés à des hommes.



Tris-à-plat : Âge de la personne interrogée



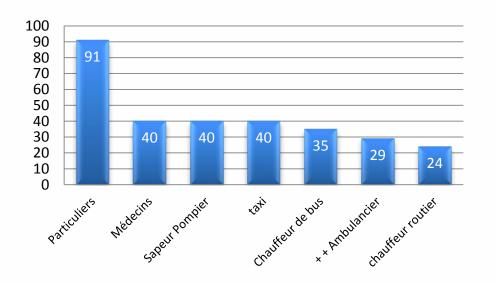
	Effectifs	Fréquence
20/30ans	97	32,3%
30/40ans	98	32,7%
40/50ans	46	15,3%
50/60ans	41	13,7%
60 ans et plus	18	6,0%
Total	300	100,0%

Observations:

Sur les 300 personnes interrogées, près de 30% ont lz vingtaine, 30% ont la trentaine, près de 15% on la quarantaine et la cinquantaine. Les 60 ans et plus ne représentent que 6% de notre échantillon.



Tris-à-plat : Profession de la personne interrogée

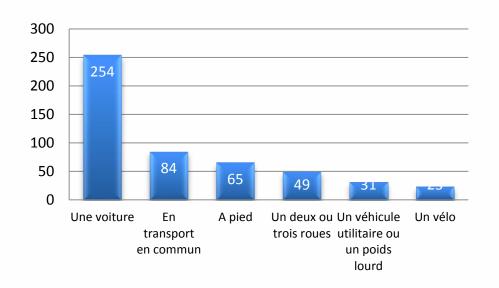


	Effectifs	Fréquence
Particuliers	91	30,4%
Médecins	40	13,4%
Sapeur Pompier	40	13,4%
taxi	40	13,4%
Chauffeur de bus	35	11,7%
+ + Ambulancier	29	9,7%
chauffeur routier	24	8,0%
Total/ répondants	299	

- Nous avons fait en sorte de respecter le plus possible la répartition des sondés par catégories, telle que nous l'avions décidée avec vous.
- Ainsi, nous avons obtenu 40 réponses de médecins, de sapeur pompiers et de chauffeurs de taxi. Les chauffeurs de bus représentent près de 12% de notre échantillon. Nous avons obtenu les réponses de 24 chauffeurs routiers et 29 ambulanciers. 91 automobilistes particuliers, parmi lesquelles quelques policiers ont répondu à notre enquête ainsi que les motards.



Tris-à-plat : Modes de déplacement des personnes interrogées

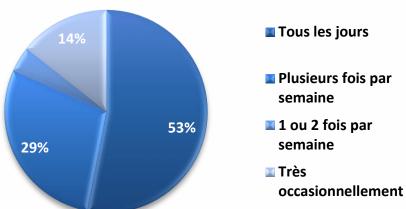


	Effectifs	Fréquence
Une voiture	254	84,7%
En transport en commun	84	28,0%
A pied	65	21,7%
Un deux ou trois roues	49	16,3%
Un véhicule utilitaire ou un poids lourd	31	10,3%
Un vélo	23	7,7%
Total/ répondants	506	

- Près de 85% des personnes interrogées utilisent leur voiture pour se déplacer. Près de 30% ont recours aux transports en commun, ce sont principalement les sondés urbains ou périurbains.
- Près d'1/5 des personnes interrogées déclarent se déplacer à pied, et les deux ou trois roues représentent près de 49 réponses.
- La somme des effectifs ayant répondu à notre question atteint 506 car la question permettait plusieurs réponses.



Tris-à-plat : Dans le cadre de votre profession, à quelle fréquence conduisez-vous de nuit ?



ar

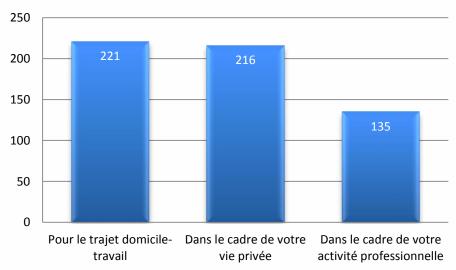
Observations:

53% des personnes interrogées déclarent conduire tous les jours de nuit. Cela arrive à près d'1/3 des sondés de conduire de nuit plusieurs fois par semaine. Les autres n'ont pas réellement, dans le cadre de leur profession besoin de conduire de nuit.

	Effectifs	Fréquence
Tous les jours	159	53,0%
Plusieurs fois par semaine	86	28,7%
1 ou 2 fois par semaine	12	4,0%
Très occasionnellement	43	14,3%
Total	300	100,0%



Tris-à-plat : Pour quel type de trajet vous déplacez-vous de nuit à cette période de l'année ?

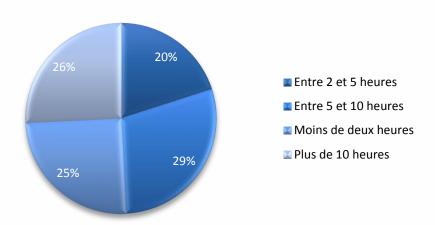


	Effectifs	Fréquence
Pour le trajet domicile-travail	221	73,7%
Dans le cadre de votre vie privée	216	72,0%
Dans le cadre de votre activité professionnelle	135	45,0%
Total/ répondants	572	

- Les déplacements de nuits sont motivés pour plus de 72% de nos sondés, pour effectuer le trajet domicile / travail, et dans le cadre de leur vie privée.
- L'activité professionnelle est le motif de près de 45% des déplacements de nuit.
- La somme des effectifs ayant répondu à notre question atteint 572 car la question permettait plusieurs réponses. Ainsi par exemple, un routier qui conduit de nuit dans le cadre de son travail a pu cocher les trois réponses.



Tris-à-plat : Combien d'heures conduisez-vous de nuit par semaine ?

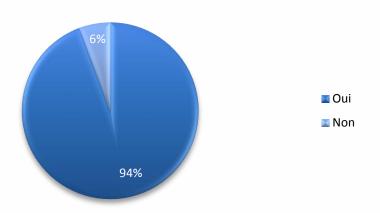


	Effectifs	Fréquence
Entre 2 et 5 heures	60	20,1%
Entre 5 et 10 heures	87	29,2%
Moins de deux heures	75	25,2%
Plus de 10 heures	77	25,8%
Total/ répondants	298	

- Seulement 25,2% des sondés conduisent moins de 2h la nuit chaque semaine. Attention, la question porte sur le fait de conduire, rien n'empêche qu'ils soient en plus, passagers de nuit dans un véhicule qu'ils ne conduisent pas.
- 20,1% des personnes interrogées conduisent entre 2 et 5 heures hebdomadaires de nuit, près de 30% conduisent entre 5 et 10 heures.
- Près de 77 sondés conduisent plus de 10h par semaine de nuit, ils correspondent très certainement aux chauffeurs de taxis et aux routiers en grande majorité.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit en agglomération ?

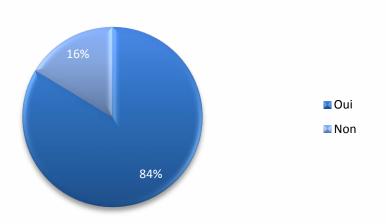


	Effectifs	Fréquence
Eclairage suffisant grâce aux bâtiments, commerces	9	52,9%
+ Les feux du véhicule suffisent	4	23,5%
Les piétons ne circulent pas en pleine nuit sur la route	3	17,6%
mauvaise qualité de l'éclairage, éblouissement	1	5,9%
Total/ répondants	17	

- Pour 94 % des personnes interrogées l'éclairage est un facteur de sécurité la nuit en agglomération.
- Parmi les 6% soit 18 personnes qui ont répondu non, 4 estiment que les feux du véhiculent suffisent, 9 que l'éclairage est suffisant dans leurs trajets de nuit en agglomération, 3 déclarent que les piétons ne circulent pas en pleine nuit sur la route pour se justifier et une personne évoque la mauvaise qualité de l'éclairage qui peut être facteur de danger plus que de sécurité.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit sur routes nationales?

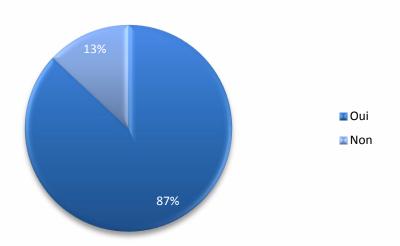


	Effectifs	Fréquence
Sans éclairage, les feux des autres véhicules sont plus visibles	9	23,1%
Les feux du véhicule suffisent	12	30,8%
Trop d'éclairage incite à rouler vite	11	28,2%
Absence de piétons	7	17,9%
Total/ répondants	39	

- Pour 84% des sondés, l'éclairage est facteur de sécurité la nuit sur les routes nationales. Notons que ce chiffre même s'il est 10% inférieur au précédent demeure très important.
- Parmi les 39 personnes qui ont répondu non, 12 déclarent que les feux du véhicule sont suffisants, 11 que « trop d'éclairage incite à rouler plus vite ».
- 9 estiment que sans éclairage, les feux des autres véhicules sont plus visibles.
- 7 sondés nous répondent que l'absence de piétons sur les routes nationales de nuit implique que l'éclairage n'est plus facteur de sécurité.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit sur routes départementales et communales ?

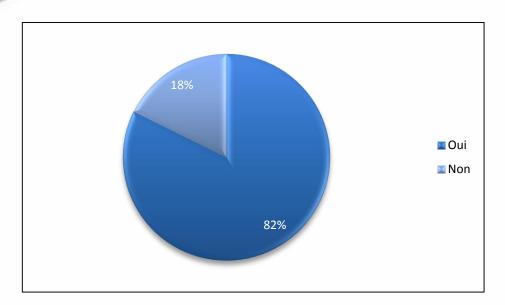


	Effectifs	Fréquence
Trop d'éclairage incite à rouler vite	9	29,0%
Absence de piéton ou faible trafic	8	25,8%
Les feux du véhicule suffisent	8	25,8%
Mauvaise qualité d'éclairage	3	9,7%
Sans éclairage, les feux des autres véhicules sont plus visibles	3	9,7%
Total	31	100,0%

- Pour 87% des personnes interrogées, l'éclairage est un facteur de sécurité la nuit sur les routes départementales et communales.
- 31 personnes nous ont répondu par la négative. Pour 9 d'entre elles, c'est l'argument du « trop d'éclairage incite à rouler plus vite » qui prime. 8 se justifient par l'absence de piétons de nuit ou le faible trafic, et 8 déclarent que les feux du véhiculent suffisent.
- 3 sondés mettent en avant le problème de la mauvaise qualité de l'éclairage, et 3 estiment que sans éclairage les feux des autres véhicules sont plus visibles.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit sur autoroutes ?

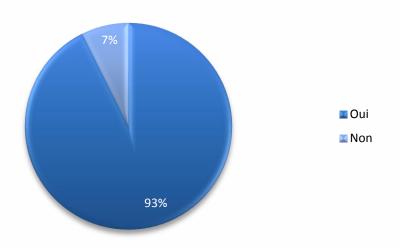


	Effectifs	Fréquence
+ + + Les feux du véhicule suffisent	18	40,9%
+ Absence de piétons et présence de véhicules éclairés	14	31,8%
Mauvaise qualité de l'éclairage	8	18,2%
La présence d'éclairage conduit à une baisse d'attention des usagers	4	9,1%
Total/ répondants	44	

- Pour 82% des personnes interrogées, l'éclairage est un facteur de sécurité la nuit sur les autoroutes.
- 44 personnes nous ont répondu par la négative. Pour 18 d'entre elles, les feux du véhiculent sont suffisants.
- 14 estiment que l'absence de piéton et la présence de véhicule éclairés rend moins indispensable l'éclairage des autoroutes.
- Pour 8 sondés, la mauvaise qualité de l'éclairage peut se transformer en facteur d'insécurité.
- 4 personnes pensent que la présence d'éclairage conduit à une baisse d'attention des usagers.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit sur rocades ou pénétrantes urbaines ?

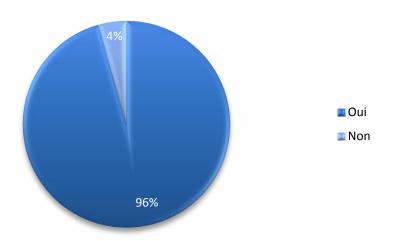


	Effectifs	Fréquence
+ Les feux du véhicule suffisent	11	55,0%
+ Absence de piétons et présnece de véhicules éclairés	7	35,0%
Mauvaise qualité de l'éclairage	2	10,0%
Total/ répondants	20	

- Pour 93% des personnes interrogées, l'éclairage est un facteur de sécurité la nuit sur rocades ou pénétrantes urbaines.
- Parmi les 7% de personnes nous ayant répondu par la négative, 11 personnes estiment que les feux du véhicule sont suffisant. 7 pensent que l'absence de piétons et la présence de véhicules éclairés ne rendent pas l'éclairage des voies indispensable à la sécurité. 2 personnes ont à nouveau dénoncé la mauvaise qualité de l'éclairage.



Tris-à-plat : L'éclairage est-il selon-vous un facteur de sécurité la nuit sur échangeurs, giratoires, carrefours ?

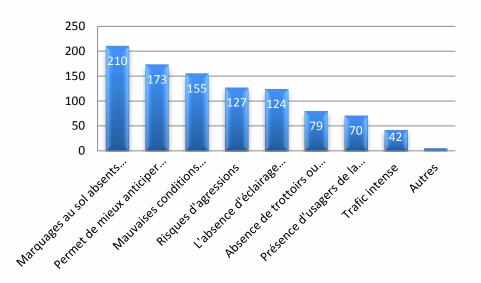


	Effectifs	Fréquence
Les feux du véhicule suffisent	5	50,0%
Présence seulement de voitures éclairés. L'absence d'éclairage permet de mieux voir les usagers de la routes sur ce types de passages	5	50,0%
Total/ répondants	10	

- Pour 96% des personnes, l'éclairage est un facteur de sécurité la nuit, sur échangeurs, giratoires et carrefours.
- Parmi les 10 personnes qui nous ont répondu par la négative, la moitié estime que les feux du véhicule suffisent et l'autre moitié que sur ce type de passages, sont présents des véhicules éclairés uniquement et l'absence d'éclairage permettrait de mieux voir les usagers.



Tris-à-plat : Quelles sont les raisons qui rendent selon-vous l'absence d'éclairage dangereux?

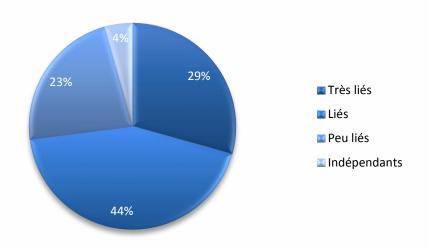


	Effectifs	Fréquence
Marquages au sol absents ou peu visibles	210	70,0%
Permet de mieux anticiper les obstacles	173	57,7%
Mauvaises conditions météorologiques	155	51,7%
Risques d'agressions	127	42,3%
L'absence d'éclairage provoque du stress	124	41,3%
Absence de trottoirs ou de pistes cyclables	79	26,3%
Présence d'usagers de la route âgés ou présentant des handicaps	70	23,3%
Trafic intense	42	14,0%
Autres	5	1,7%
Total/ répondants	985	

- L'absence d'éclairage met en danger les usagers de la route pour différentes raisons. Celles qui reviennent majoritairement dans les réponses des sondés sont : le fait que les marquages au sol soient absents ou peu visibles, le fait que l'éclairage permette de mieux anticiper les obstacles et réduise les risques générés par les mauvaises conditions météorologiques.
- Viennent ensuite les risques d'agression, le stress à près de 40% de réponses chacun.
- La somme des effectifs ayant répondu à notre question atteint 985 car la question permettait plusieurs réponses.



Tris-à-plat : Quel est, selon-vous, le lien entre l'absence d'éclairage public et les accidents liés à la route ?

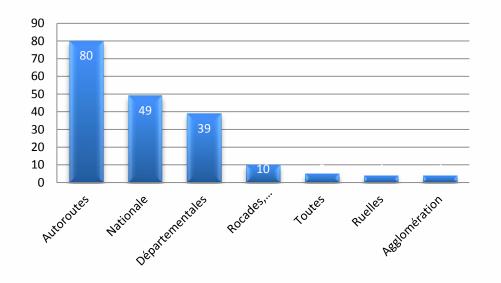


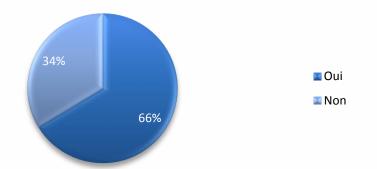
- Pour près de 30% des sondés, absence d'éclairage public et accidents liés à la route sont très liés, pour 43,7% ils sont liés.
- Seulement 4,3% des personnes estiment qu'ils sont indépendants.

	Effectifs	Fréquence
Très liés	88	29,3%
Liés	131	43,7%
Peu liés	68	22,7%
Indépendants	13	4,3%
Total	300	100,0%



Tris-à-plat : Avez-vous recours de manière régulière à des routes mal éclairées ?



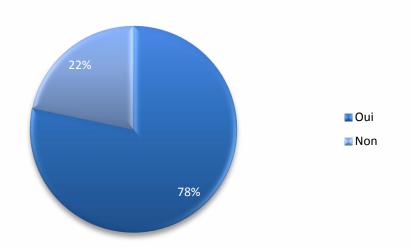


- 66% des personnes interrogées déclarent avoir recours à des routes mal éclairées de manière régulière.
- Il s'agit principalement d'autoroutes, de routes nationales et départementales. Dans une moindre proportion, les sondés ont cité les rocades, embranchements et giratoires, ruelles, et routes en agglomération.

	Effectifs	Fréquence
Autoroutes	80	61,5%
Nationale	49	37,7%
Départementales	39	30,0%
Rocades, embranchements, giratoires	10	7,7%
Toutes	5	3,8%
Ruelles	4	3,1%
Agglomération	4	3,1%
Total/ répondants	130	



Tris-à-plat : Estimez-vous que vos déplacements de nuit sans éclairage public sont plus stressants et plus fatigants qu'avec éclairage public ?



Observations:

 78% des personnes interrogées reconnaissent que les déplacements de nuit sans éclairage public sont plus stressants et plus fatigants.

	Effectifs	Fréquence
Oui	235	78,3%
Non	65	21,7%
Total	300	100,0%



Tris-à-plat : Dans les cinq dernières années, avez-vous constaté :



Observations:

Seulement 13,7% des personnes estiment qu'il y a un nombre plus important de voies éclairées par rapport à la situation d'il y a 5 ans.

Pour 44,7% il n'y a pas de réel changement.

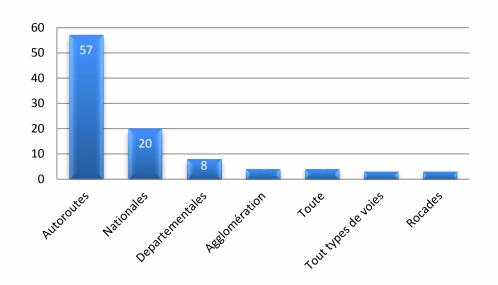
voies éclairées avaient diminué.

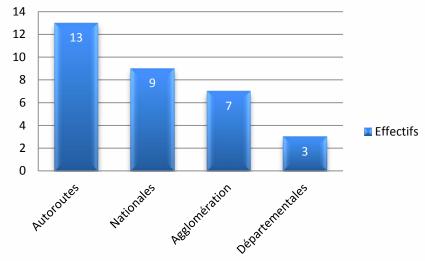
41,7% des personnes interrogées ont constaté que les

	Effectifs	Fréquence
Un nombre plus important de voies éclairées	41	13,7%
Un nombre moins important de voies éclairées	125	41,7%
Aucun changement notable de l'éclairage	134	44,7%
Total	300	100,0%



Tris-à-plat : Sur quels types de voies avez-vous constaté ces changements ?



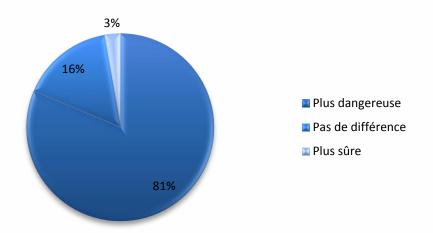


	Effectifs	Fréquence
Autoroutes	57	67,1%
Nationales	20	23,5%
Departementales	8	9,4%
Agglomération	4	4,7%
Toute	4	4,7%
Tout types de voies	3	3,5%
Rocades	3	3,5%
Total/ répondants	85	

	Effectifs	Fréquence
Autoroutes	13	50,0%
Nationales	9	34,6%
Agglomération	7	26,9%
Départementales	3	11,5%
Total/ répondants	26	



Tris-à-plat : Dans le cas d'extinction, pensez-vous que la route devient :

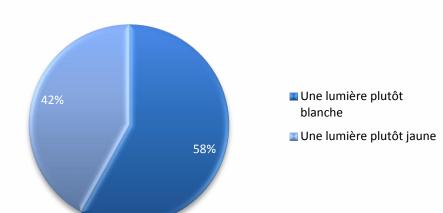


	Effectifs	Fréquence
Plus dangereuse	244	81,3%
Pas de différence	48	16,0%
Plus sûre	8	2,7%
Total	300	100,0%

- Dans le cas d'extinction, 81,3% des personnes que nous avons interrogées pensent que la route devient plus dangereuse.
- Malgré les quelques réponses qui estimaient que l'éclairage public pouvait permettre de moins bien voir les autres voitures éclairées ou inciter à rouler plus vite, seulement 2,7% de sondés semblent voir d'un bon œil l'extinction des routes.



Tris-à-plat : Quelle ambiance lumineuse vous convient le plus ?



Observations:

 La lumière blanche convient à près 58% des sondés, seuls 42% d'entre eux déclarent préférer la lumière jaune.

	Effectifs	Fréquence
Une lumière plutôt blanche	174	58,0%
Une lumière plutôt jaune	126	42,0%
Total	300	100,0%

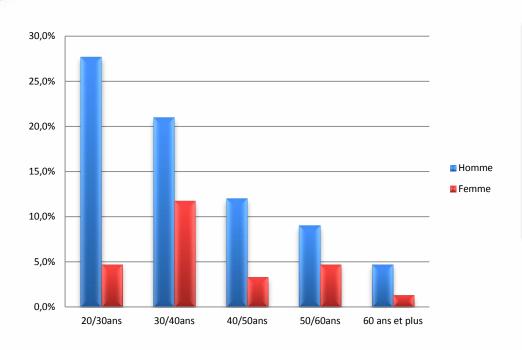


SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes



Tris-croisé : Âge de la personne interrogée / Sexe de la personne interrogée

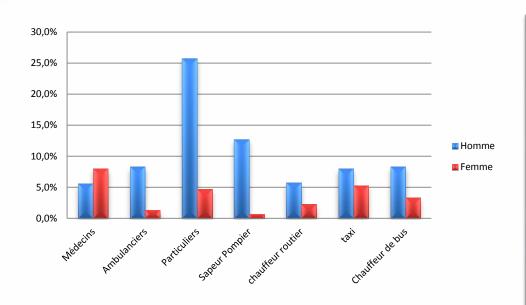


	Homme	Femme	Total
20/30ans	27,7%	4,7%	32,3%
30/40ans	21,0%	11,7%	32,7%
40/50ans	12,0%	3,3%	15,3%
50/60ans	9,0%	4,7%	13,7%
60 ans et plus	4,7%	1,3%	6,0%
Total	74,3%	25,7%	100,0%

- Les femmes sont minoritaires dans toutes les catégories de populations interrogées en basant la distinction sur l'âge.
- L'écart se creuse davantage pour les 20/30 ans et les 40/50 ans.



Tris-croisé : Profession de la personne interrogée / Sexe de la personne interrogée

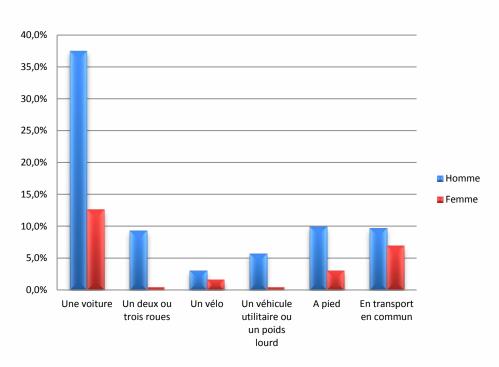


	Homme	Femme	Total
Médecins	5,6%	8,0%	13,6%
Ambulanciers	8,3%	1,3%	9,7%
Particuliers	25,7%	4,7%	30,3%
Sapeur Pompier	12,7%	0,7%	13,3%
chauffeur routier	5,7%	2,3%	8,0%
taxi	8,0%	5,3%	13,3%
Chauffeur de bus	8,3%	3,3%	11,7%
Total	74,3%	25,7%	100,0%

- Il est intéressant de noter que la seule catégorie de population pour laquelle les femmes sont majoritaire est les médecins.
- Elles sont également assez nombreuses parmi les chauffeur de taxis.
- En revanche, les autres catégories de population sont principalement constituées d'hommes. Cela reste pertinent au regard de la répartition hommes/femmes au sein des automobilistes.



Tris-croisé : Mode de déplacement de la personne interrogée / Sexe de la personne interrogée

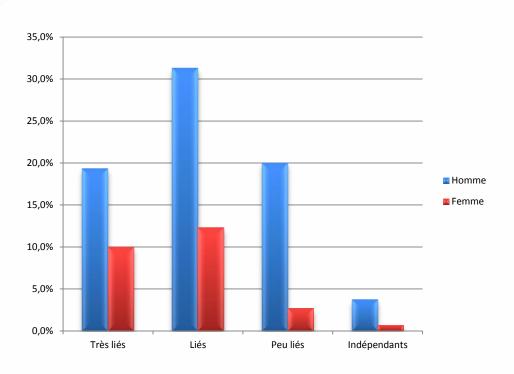


	Homme	Femme	Total
Une voiture	37,5%	12,6%	50,2%
Un deux ou trois roues	9,3%	0,4%	9,7%
Un vélo	3,0%	1,6%	4,5%
Un véhicule utilitaire ou un poids lourd	5,7%	0,4%	6,1%
A pied	9,9%	3,0%	12,8%
En transport en commun	9,7%	6,9%	16,6%
Total	75,1%	24,9%	100,0%

- Les femmes privilégient les déplacements en voiture et également en transports en commun.
- Il apparaît cohérent de constater que ce sont presque exclusivement des hommes qui conduisent des deux ou trois roues, et les véhicules utilitaires ou poids lourds.



Tris-croisé : Sexe de la personne interrogée / Corrélation entre éclairage public et accidents

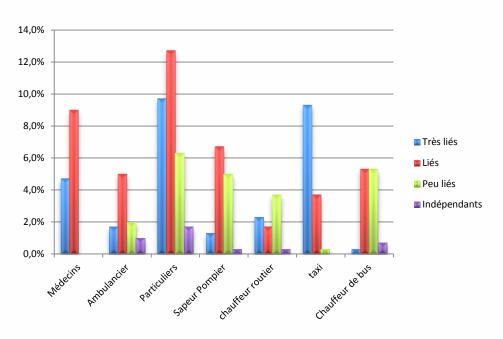


	Très liés	Liés	Peu liés	Indépendants	Total
Homme	19,3%	31,3%	20,0%	3,7%	74,3%
Femme	10,0%	12,3%	2,7%	0,7%	25,7%
Total	29,3%	43,7%	22,7%	4,3%	100,0%

- Notre échantillon comporte près de 25% de femmes. Sur ces 25%, elles sont 22,3% à estimer que l'éclairage public et les accidents de la routes sont liés ou très liés. Les femmes sont ainsi presque unanimes à reconnaître la corrélation entre éclairage public et accidents.
- Les hommes demeurent majoritaire à estimer que les deux sont liés ou très liés.
- Une infime partie des sondés affirme qu'ils sont indépendans.



Tris-croisé : Profession de la personne interrogée / Corrélation entre éclairage public et accidents

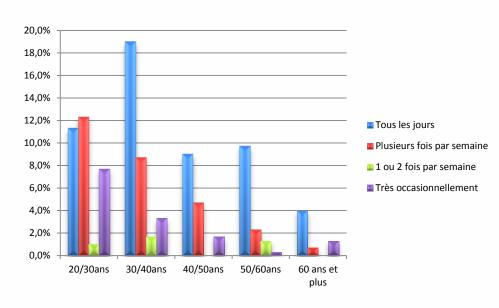


	Très liés	Liés	Peu liés	Indépendants	Total
Médecins	4,7%	9,0%	0,0%	0,0%	13,7%
Ambulancier	1,7%	5,0%	2,0%	1,0%	9,7%
Particuliers	9,7%	12,7%	6,3%	1,7%	30,3%
Sapeur Pompier	1,3%	6,7%	5,0%	0,3%	13,3%
chauffeur routier	2,3%	1,7%	3,7%	0,3%	8,0%
taxi	9,3%	3,7%	0,3%	0,0%	13,3%
Chauffeur de bus	0,3%	5,3%	5,3%	0,7%	11,7%
Total	29,3%	43,7%	22,7%	4,3%	100,0%

- Les chauffeurs de taxis sont majoritaires à estimer que l'éclairage public et les accidents de la route sont très liés. Étant donné le temps qu'ils passent sur les routes, leur avis est parmi les plus légitimes.
- Etonnamment, autant de chauffeurs de bus pensent que accidents et éclairage sont liés et peu liés. Cette faible adhésion à la corrélation éclairage/accident est certainement dûe au fait que les bus roulent sur des voies délimitée et particulièrement bien aménagées pour faciliter leur travail. Peu de routes desservies par des bus sont peu ou mal éclairées car de fait, elles sont adaptées pour faciliter le passage du bus ce qui n'est pas le cas pour les chauffeurs de taxis qui peuvent emprunter des voies plus dangereuses pour conduire leurs clients.



Tris-croisé : Âge de la personne interrogée / Fréquence de conduite



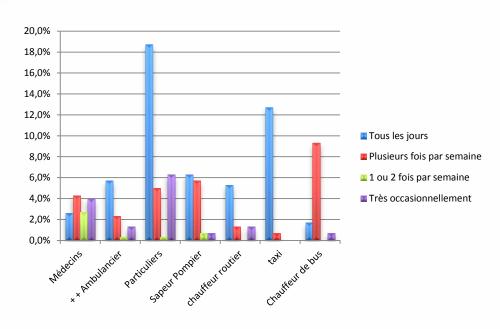
	Tous les jours	Plusieurs fois par semaine	1 ou 2 fois par semaine	Très occasionnelle ment	Total
20/30ans	11,3%	12,3%	1,0%	7,7%	32,3%
30/40ans	19,0%	8,7%	1,7%	3,3%	32,7%
40/50ans	9,0%	4,7%	0,0%	1,7%	15,3%
50/60ans	9,7%	2,3%	1,3%	0,3%	13,7%
60 ans et plus	4,0%	0,7%	0,0%	1,3%	6,0%
Total	53,0%	28,7%	4,0%	14,3%	100,0%

Observations:

 Proportionnellement, ceux qui conduisent le plus souvent par rapport sont les 30/40 et les 40/50 ans qui sans grande surprise, sont les populations les plus actives.



Tris-croisé : Profession de la personne interrogée / Fréquence de conduite

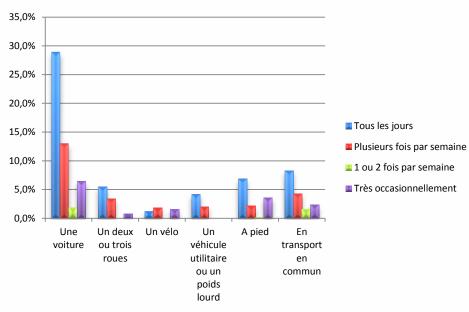


	Tous les jours	Plusieurs fois par semaine	1 ou 2 fois par semaine	Très occasionnelle ment	Total
Médecins	2,6%	4,3%	2,7%	4,0%	13,6%
+ + Ambulancier	5,7%	2,3%	0,3%	1,3%	9,7%
Particuliers	18,7%	5,0%	0,3%	6,3%	30,3%
Sapeur Pompier	6,3%	5,7%	0,7%	0,7%	13,3%
chauffeur routier	5,3%	1,3%	0,0%	1,3%	8,0%
taxi	12,7%	0,7%	0,0%	0,0%	13,3%
Chauffeur de bus	1,7%	9,3%	0,0%	0,7%	11,7%
Total	53,0%	28,7%	4,0%	14,3%	100,0%

- Les particuliers, les chauffeurs de taxi, les ambulanciers et les pompiers sont majoritaires à prendre le volant tous les jours.
- Les chauffeurs de bus sont plus enclins à conduire plusieurs fois par semaine, ceci est à mettre en relation avec leur rythme de travail.



Tris-croisé : Mode de déplacement de la personne interrogée / Fréquence de conduite

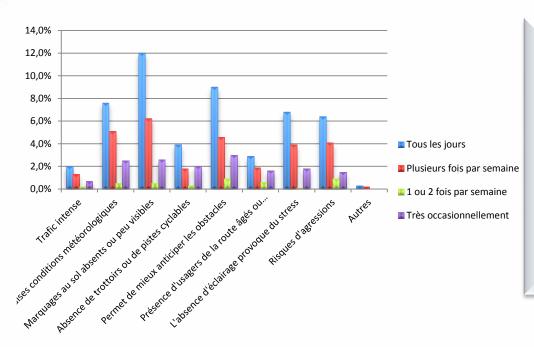


	Tous les jours	Plusieurs fois par semaine	1 ou 2 fois par semaine	Très occasionnelle ment	Total
Une voiture	28,9%	13,0%	1,8%	6,5%	50,2%
Un deux ou trois roues	5,5%	3,4%	0,0%	0,8%	9,7%
Un vélo	1,2%	1,8%	0,0%	1,6%	4,5%
Un véhicule utilitaire ou un poids lourd	4,2%	2,0%	0,0%	0,0%	6,1%
A pied	6,9%	2,2%	0,2%	3,6%	12,8%
En transport en commun	8,3%	4,3%	1,6%	2,4%	16,6%
Total	54,9%	26,7%	3,6%	14,8%	100,0%

- Les sondés qui conduisent tous les jours se déplacent principalement aux moyens d'une voiture.
- Ceux qui conduisent plusieurs fois par semaine privilégient outre la voiture, les transports en commun.



Tris-croisé : Raisons d'insécurité liées à l'éclairage / Fréquence de conduite

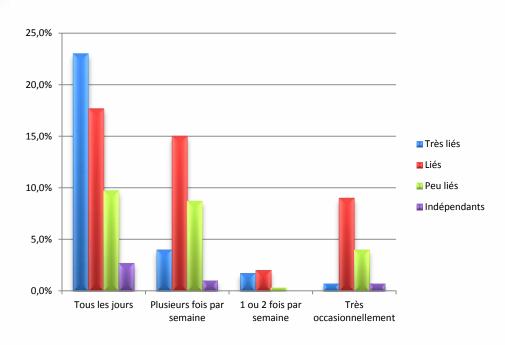


- Pour les sondés qui conduisent tous les jours, les principales raisons d'insécurité liées à l'éclairage concernent:
 - Le manque de visibilité des marquages au sol
 - L'incapacité à anticiper les obstacles sur les voies mal éclairées
 - Les mauvaises conditions météorologiques

	Tous les jours	Plusieurs fois par semaine	1 ou 2 fois par semaine	Très occasionnellement	Total
Trafic intense	2,0%	1,3%	0,2%	0,7%	4,3%
Mauvaises conditions météorologiques	7,6%	5,1%	0,5%	2,5%	15,7%
Marquages au sol absents ou peu visibles	12,0%	6,2%	0,5%	2,6%	21,3%
Absence de trottoirs ou de pistes cyclables	3,9%	1,8%	0,3%	2,0%	8,0%
Permet de mieux anticiper les obstacles	9,0%	4,6%	0,9%	3,0%	17,6%
Présence d'usagers de la route âgés ou présentant des handicaps	2,9%	1,9%	0,6%	1,6%	7,1%
L'absence d'éclairage provoque du stress	6,8%	3,9%	0,1%	1,8%	12,6%
Risques d'agressions	6,4%	4,1%	0,9%	1,5%	12,9%
Autres	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,5%
Total	51,0%	29,0%	4,1%	15,9%	100,0%



Tris-croisé : Liens entre éclairage et accidents / Fréquence de conduite



	Tous les jours	Plusieurs fois par semaine	1 ou 2 fois par semaine	Très occasionnelle ment	Total
Très liés	23,0%	4,0%	1,7%	0,7%	29,3%
Liés	17,7%	15,0%	2,0%	9,0%	43,7%
Peu liés	9,7%	8,7%	0,3%	4,0%	22,7%
Indépendants	2,7%	1,0%	0,0%	0,7%	4,3%
Total	53,0%	28,7%	4,0%	14,3%	100,0%

- Il est intéressant de noter que ceux qui prennent le volant tous les jours sont majoritaires à penser que éclairage et accidents sont très liés. Étant donné le temps qu'ils passent sur les routes, leur avis est nettement plus légitime que ceux qui ne conduisent que de manière occasionnelle.
- Soulignons que toutefois, plus de 70 % des sondés reconnaissent la corrélation.



SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes



VERBATIM RÉCURRENTS

Cette sous-partie est un rapport des Verbatim, remarques, avis, suggestions... récurrentes formulés par les prospects interrogés lors de l'enquête terrain. Nous les avons regroupés en fonction des thèmes du questionnaire.

Ces Verbatim nous ont été rapportés par nos chargés de mission suite à l'administration des questionnaires et sont distincts des réponses aux questions ouvertes.



SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes

VERBATIM RÉCURRENTS

Eclairage public / Sécurité / Dépenses publiques :

- La plupart des prospects ont considéré que les questions amènent des réponses trop évidentes : il est en effet évident, selon une grande partie d'entre eux, qu'une route éclairée renforce la sécurité des usagers de la route. Les motards ont été les plus nombreux à nous faire cette remarque.
- Certains prospects ont engagés le débat avec nos chargés de mission. Pour certains, la vraie question qui doit être posée est si l'amélioration de la sécurité, donc de l'éclairage public, mérite un investissement lourd des dépenses publiques.
- Certains ont exprimé leur inquiétude quant à d'éventuelles extinctions en ceci qu'un usager de la route s'habitue à l'éclairage des routes qu'il emprunte régulièrement. Les extinctions pourraient alors les surprendre, renforçant le danger sur certaines routes.
- Certains sondés précisent en outre qu'ils ne souhaitent pas pour autant un éclairage démesuré et en tous lieux mais plutôt un éclairage raisonné en fonction des besoins.



SOMMAIRE

- 1. Contexte, objectifs et approche méthodologique
- 2. Enquête quantitative : Tris à plat
- 3. Enquête quantitative : Tris croisés
- 4. Grandes tendances et verbatim récurrents
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Annexes





A votre disposition:

HEC JUNIOR CONSEIL

Téléphone 01 39 56 19 58 Fax 01 39 56 23 78

E-mail <u>contact@hec-junior-conseil.fr</u> Site Internet <u>www.hec-junior-conseil.fr</u>

Kevin GUEZ Chef de projet Téléphone 06.29.28.30.51 E-mail kevin.guez@hec.edu

Louiza Hacene Chef de projet

Téléphone 06.60.32.91.93

E-mail kahina-louiza.hacene@hec.edu

Tous droits réservés 44