

Enquête des RAPPORTS

JUILLET 92

□ N° 118

Enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français"

LES TRANSPORTS,
sous l'angle des pratiques
et des opinions des Français

Franck Berthuit

CDAT
7327

CRÉDOC

CREDOC

Enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français"

LES TRANSPORTS,
sous l'angle des pratiques
et des opinions des Français

Franck Berthuit

Secrétariat : Lucette Laurent

JUILLET 1992

142, rue du Chevaleret
7 5 0 1 3 - P A R I S

CONDITIONS DE VIE ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS

Etude réalisée à la demande :

- . du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR)
- . du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)

Le département "Conditions de vie et Aspirations des Français" est composé de :

- . Georges Hatchuel (Directeur adjoint du CREDOC)
- . Franck Berthuit, Catherine Duflos, Ariane Dufour, Françoise Gros, Lucette Laurent, Flore Talamon, Jean-Luc Volatier.

C R E D O C

Président : Bernard Schaefer
Directeur : Robert Rochefort

SOMMAIRE

En guise de synthèse	1
Avant-propos.....	5
CHAPITRE 1 - Voiture, train et avion	7
1.1 - La conduite automobile.....	9
1.1.1 - De plus en plus de conducteurs	9
1.1.2 - De mieux en mieux équipés.....	12
1.1.3 - De plus en plus de kilomètres parcourus	15
1.1.4 - Le statut d'occupant de la voiture	16
1.2 - Les déplacements de longue distance.....	23
1.3 - La peur de l'accident de la route.....	30
CHAPITRE 2 - Les déplacements	33
2.1 - Les problèmes locaux	35
2.2 - Les mesures à prendre pour remédier aux problèmes de circulation en ville	42
2.3 - Les déplacements sur longue distance.....	53
2.3.1 - Le réseau routier : une satisfaction confirmée	53
2.3.2 - La gêne apportée par les autres conducteurs	56
2.3.3 - Quelques opinions sur les mesures à prendre en matière de circulation routière sur longue distance.....	71
CHAPITRE 3 - Les autoroutes	89
3.1 - Les autoroutes : les utiliser ou pas.....	91
3.2 - Les services sur autoroutes satisfont une majorité de la population	96
3.3 - Un rythme de construction adapté aux besoins.....	109
3.3.1 - Quand le rythme de construction est jugé trop rapide.....	112
3.3.2 - Quand le rythme de construction est jugé adapté aux besoins	113
3.3.3 - Quand le rythme de construction est jugé trop lent.....	114
3.3.4 - Quand on a pas d'avis sur le rythme de construction	115
CONCLUSION	117
ANNEXES	119
Annexe 1 : Un réseau routier français satisfaisant	121
Annexe 2 : Le croisement des questions H20 & H21	123
Annexe 3 : Caractéristiques des différents groupes de répondants à la question H20	125
Annexe 4 : La postcodification de la question ouverte H17	129
Annexe 5 : Partie du questionnaire de la fin 1991 (phase XIV) relative aux transports.....	131

En guise de synthèse

1991, année morose. La France, à l'instar du monde, épouse le mot "baisse" : baisse du trafic aérien, baisse du trafic voyageurs pour le rail, baisse du nombre d'immatriculations de véhicules par les personnes physiques en particulier. Malgré un nombre record de faillites de sociétés de transport, principalement des PME, cette situation évite tout de même le qualificatif de "catastrophe", qui s'est surtout décliné en langue américaine : chez nous, pas de disparition d'une "PAN AM"; au contraire, notre compagnie de chemin de fer assure son troisième équilibre financier consécutif; pas de "General Motors" aux pertes à compter en dizaines de milliards de francs.

Dans ce contexte général d'une moindre progression de la consommation des ménages, les Français sont partis moins loin, mais pas moins souvent. S'ils ont remis à plus tard leurs séjours à l'étranger, ils ont fait plus de déplacements de moyenne et longue distance : **8 voyages à plus de 100 kilomètres de leur domicile, soit un voyage de plus qu'en 1990**. Environ un Français sur cinq (18%) ne sort jamais de ce rayon de 100 kms autour de chez lui.

LA VOITURE INDETRONABLE

Comme en 1990, la route accroit sa prépondérance : 83% de ces voyages sont faits en voiture. Par ailleurs, depuis trois ans, le nombre de conducteurs reste stable, après avoir augmenté de 10 points entre 1984 et 1989. Mais déjà, près des trois quarts des Français (72%) prennent le volant au moins une fois dans l'année. **Enfin, huit Français sur dix possèdent ou ont l'usage d'une voiture.** Depuis 1986, le multi-équipement a d'ailleurs tendance à se développer : il concerne 28% des Français en fin 1991.

GLOBALEMENT MOINS DE PROBLEMES DE DEPLACEMENTS DANS SA LOCALITE, MAIS RELATIVEMENT PLUS DE PROBLEMES DE CIRCULATION

Les Français sont moins nombreux cette année à estimer qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité : 27% sont de cet avis, alors qu'ils étaient 32% l'an dernier. L'évolution n'est pas uniforme selon la taille d'agglomération. **Les habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants, en Province comme à Paris, sont plus nombreux à se plaindre.**

Les transports en commun, mal adaptés ou inexistants, restent la première source de griefs. Mais la part relative des urbains étant en hausse parmi les plaignants, **les problèmes de circulation sont, en proportion, nettement plus cités que l'an dernier.** La médiatisation de certaines mesures prises récemment pour améliorer la circulation en ville est venue également accentuer le phénomène.

LIMITER L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE EN VILLE

La mesure de limitation de l'usage de la voiture en ville a toujours été majoritairement appréciée par les Français. Mais le nombre de ses partisans s'était considérablement réduit de 1982 à 1988. Il remonte nettement depuis. Plus nombreux à rouler et mieux équipés, les Français commencent malgré tout à penser que "trop, c'est trop" : **deux tiers d'entre eux sont maintenant d'accord pour appliquer cette mesure,** proportion toutefois encore inférieure à celle du début de la décennie 80 (presque les trois quarts).

Approuvé par plus de neuf Français sur dix, **le développement des transports en commun reste la mesure la plus appréciée.** Par contre, les Français sont plus mitigés pour restreindre fortement les possibilités de stationnement : à peine plus d'un citoyen sur deux y est favorable. Enfin, **les solutions payantes sont massivement rejetées,** qu'il s'agisse de la création de voies rapides à péage ou de l'instauration de péages pour entrer en centre-ville.

Limiter l'utilisation de l'automobile et restreindre les possibilités de stationnement sont des mesures très souvent acceptées ou rejetées ensemble. Les solutions payantes sont également acceptées de façon conjointe lorsqu'elles trouvent un écho favorable.

UN RESEAU ROUTIER TOUJOURS AUSSI SATISFAISANT

Dans l'ordre décroissant du niveau de satisfaction, autoroutes, routes nationales et autres routes du réseau français sont jugées largement satisfaisantes par les utilisateurs (c'est-à-dire la quasi-totalité des Français puisque seuls 6,5 % ne roulent pas en voiture hors agglomération). **Les niveaux de satisfaction des autoroutes et des routes nationales restent stables, celui des autres routes (départementales et cantonales) a tendance à croître.**

NOUS SOMMES GENES PAR LES AUTRES VEHICULES

Plus des trois quarts (77%) des utilisateurs du réseau routier se déclarent gênés par les autres véhicules, et ceci très régulièrement puisque 44% se sentent souvent, voire très souvent, dans ce cas. **La gêne augmente avec le nombre de voyages réalisés en voiture et, pour les conducteurs, le nombre de kilomètres effectués au volant. Mais la gêne, c'est aussi la peur. La gêne augmente également avec l'inquiétude de l'accident de la route.**

L'expression du type de gêne ressentie n'est pas toujours très claire dans l'esprit des utilisateurs. Avant tout, **c'est la façon de conduire des autres (les "mauvais conducteurs") qui constitue le premier reproche.** Viennent ensuite les poids lourds. Sont encore cités assez souvent : la vitesse excessive de certains et ceux "qui doublent n'importe comment".

ON SOUHAITE PLUTOT PLUS D'AUTOROUTES

Si les Français sont prêts à faire quelques sacrifices en ville, hors agglomération ils préfèrent rouler en voiture, et avant tout sur autoroutes. Il n'y a pourtant pas de raz-de-marée : **une courte majorité (55%) souhaite qu'on développe le réseau routier plutôt qu'on incite les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile.** Naturellement, plus nombreux sont ceux qui n'ont pas le permis ou pas de voiture et qui choisissent la deuxième solution. Mais la sensibilité aux problèmes d'environnement intervient également dans le choix : **les plus écologiques se détournent plus facilement de la solution "toujours plus d'autoroutes".**

Le rail est surtout prisé par les plus âgés - à partir de 50 ans - quand il s'agit de développer le réseau ferré pour les voyageurs. Par contre, les transports ferrés combinés (auto-couchettes et poids lourds par le train) sont surtout évoqués par les plus diplômés et les plus aisés.

Le développement du réseau routier (routes nationales, départementales et cantonales hors autoroutes) est plus le choix d'hommes moyennement diplômés, mariés, pères de famille, et provinciaux. Ils sont certainement localement moins bien desservis par le réseau actuel. Ils sont aussi **faiblement préoccupés par l'écologie.**

Enfin, l'avion reste l'apanage des jeunes - moins de 40 ans -, surtout des célibataires, des hommes, des diplômés.

AUTOROUTES A PEAGE : NI PLUS, NI MOINS UTILISEES

Sept utilisateurs du réseau routier sur dix fréquentent une autoroute à péage au moins une fois dans l'année. Cette proportion a peu varié en trois ans. **La proportion d'utilisateurs des autoroutes augmente avec le nombre de voyages en voiture et le kilométrage parcouru.**

Ce sont les loisirs qui justifient en premier l'utilisation d'une autoroute à péage, immédiatement suivis par les vacances. A l'inverse, c'est d'abord parce qu'il n'y en a pas sur son parcours, puis parce qu'elles ne sont pas adaptées à ses déplacements, qu'on n'utilise pas les autoroutes. Les raisons d'utilisation ou de non-utilisation du réseau autoroutier à péage n'ont pas varié en proportion sur les trois ans.

LES SERVICES SUR AUTOROUTES TOUJOURS AUSSI SATISFAISANTS

Considérés globalement ou séparément, les services sur autoroutes sont jugés largement satisfaisants. Le recours aux différents services est, bien entendu, très variable. Si l'on se réfère aux proportions de ceux qui n'émettent aucun avis, le service le moins utilisé serait le dépannage et les services les plus utilisés seraient les aires de repos, les toilettes et la distribution de carburant.

Les services les plus satisfaisants sont les aires de repos et le téléphone, avec plus de 80% d'avis favorables. Le service le moins satisfaisant est la restauration, avec néanmoins encore 60% d'avis favorables. Les niveaux de satisfaction, globale et par service, bougent peu sur la période, à l'exception de la distribution de carburants en assez nette progression.

Avant-propos

Ce rapport présente les résultats des questions relatives aux transports de l'enquête "**Conditions de vie et Aspirations des Français**", qui s'est déroulée en fin 1991 (phase XIV).

L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de 2012 personnes de nationalité française, âgées de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Ceux-ci (région, taille d'agglomération, âge, sexe, PCS) ont été calculés d'après le dernier recensement disponible. Afin d'assurer la représentativité par rapport à la population nationale, un redressement a été effectué à partir des variables suivantes : âge-sexe, PCS et taille d'agglomération¹.

Un **premier chapitre**, consacré à l'utilisation des différents moyens de transports, traite pour l'essentiel de l'automobile : la conduite, l'usage ou la possession d'une voiture, le kilométrage effectué, les déplacements sur longue distance, le statut d'occupant du véhicule, la peur de l'accident de la route. Les déplacements sur longue distance en train et en avion sont brièvement présentés.

Un **deuxième chapitre** aborde les déplacements locaux et ceux sur longue distance : les difficultés rencontrées dans la localité, les mesures à prendre pour améliorer la circulation en ville, la satisfaction apportée par le réseau routier français, les gênes en voiture, les mesures à prendre pour améliorer les déplacements de longue distance.

Enfin, un **troisième chapitre** est entièrement consacré aux autoroutes : les raisons d'utilisation et de non-utilisation, la satisfaction apportée par les services, l'avis sur le rythme de construction.

On trouvera en annexe le libellé exact de toutes les questions commentées dans ce rapport.

¹ Pour plus de précisions sur les caractéristiques techniques de l'enquête, on pourra se reporter au Rapport : "*Premiers résultats de l'enquête de fin 1991*", Collection des Rapports du CREDOC, N°114, Mars 1992. On trouvera dans ce rapport les résultats de l'ensemble des questions de l'enquête.



CHAPITRE 1

Voiture, train et avion

CHAPITRE 1

Voiture, train et avion

1.1 - La conduite automobile

Les questions "Transports" de l'enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français" n'ont pas pour vocation principale et exclusive l'étude des automobilistes et des déplacements en voiture. Nous ne prétendons pas "réinventer l'Amérique" sur ce thème avec les seules données en notre possession. Néanmoins, la part croissante de l'automobile dans les déplacements, en particulier sur longue distance, nous incite à refaire le point. Le dernier date en effet du rapport de la phase VIII, relatif à l'enquête de fin 1985². Nous limiterons nos commentaires au descriptif des faits les plus marquants en terme d'évolution et à celui des questions plus spécifiques à nos enquêtes. Ils nous permettront d'éclairer les évolutions sur d'autres questions analysées dans ce rapport.

1.1.1 - De plus en plus de conducteurs

Si les conducteurs roulent de plus en plus - selon l'INSEE, le kilométrage moyen a augmenté de 6% entre 1985 et 1990³ -, ils sont également de plus en plus nombreux. Cette croissance du nombre de conducteurs, marquée depuis 1985-86, se confirme en 1991, même si les trois dernières années semblent révéler un certain tassement (Graphique 1) : 72% des Français déclarent avoir conduit personnellement au cours des douze derniers mois.

² Voir le rapport : PHASE VIII (enquête 1985-1986), THEME TRANSPORTS, Rapport Technique, Françoise Boscher, Décembre 1986, page 59 et suivantes.

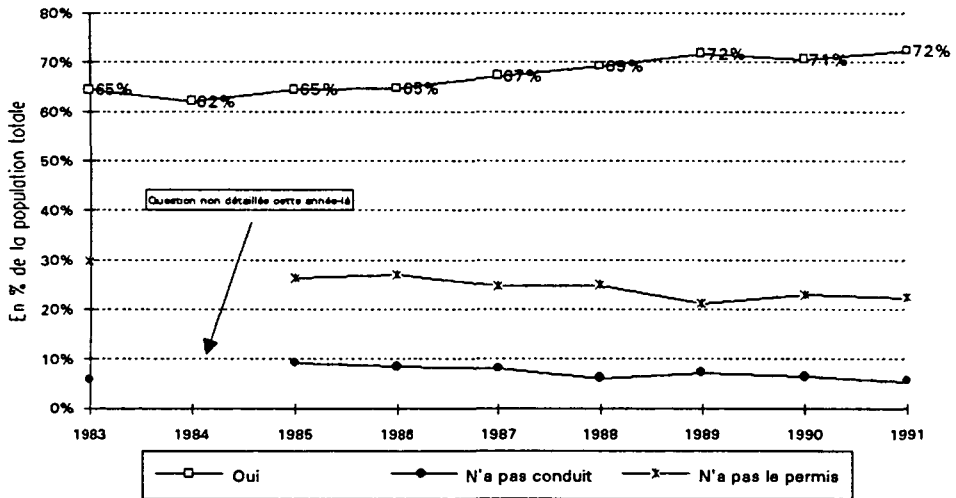
³ Voir notamment, Maurice Girault, "La circulation en France par catégorie de véhicules et de réseaux", OEST, Synthèse, Mars 1992.

Et pourtant, les contraintes et les inconforts apparents - ou vus comme tels par certains - s'accroissent autour de la conduite automobile. Parmi les mesures les plus récentes, et ayant fait l'objet d'une bonne information : la vitesse limitée à 50 km/h en ville, voire à 30 km/h, à la discrétion des maires soucieux de préserver la sécurité de leurs administrés; les "Axes Rouges" pour les parisiens; la mise en place du contrôle technique et depuis quelques jours, arrivant "à point", un nouveau permis de conduire en forme d'épée de Damoclès. Pour ne pas trop ternir le tableau, encore convient-il tout de même de signaler les baisses successives du taux de TVA...

Quand bien même le plaisir de conduire disparaîtrait du seul fait de l'alourdissement de ces réglementations - encore faudrait-il comparer ce facteur avec celui résultant de la modernisation des automobiles, qui au contraire peut accroître le confort et le plaisir de conduire -, les Français sont plus nombreux chaque année à souhaiter, ou à devoir, se mettre au volant.

Graphique 1

A propos de l'automobile, avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois ?



Avoir conduit: les évolutions les plus marquantes

Nécessité fait loi : les conducteurs résidant en zone rurale, dans des habitats dispersés et donc mal desservis par un système de transport en commun, connaissent l'une des

croissances les plus fortes depuis 1983 (graphique 2). Il faut reconnaître que c'est peut-être en se vidant d'une partie de sa base, les plus jeunes, qui ne sont pas toujours déjà des conducteurs, que le phénomène trouve une partie de son explication : si l'habitat dispersé regroupait encore 13% des Français en 1983, il ne comprend plus maintenant que 8% de la population. On peut supposer qu'un phénomène de même ordre est peut-être à l'origine de la croissance de la proportion de conducteurs parmi les revenus les plus faibles, inférieurs à 4 000 Francs par mois.

Les femmes conductrices gagnent 10 points depuis 1983. Evolution bien connue, la féminisation croissante du travail et la multiplication du nombre de cellules familiales mono-parentales alimentent ce mouvement. Mais la croissance la plus forte (+ 20 points sur la période) est celle provoquée par les papys et les mamys, c'est-à-dire par les plus "jeunes" des personnes âgées : plus mobiles, plus riches, ils veulent et peuvent être plus autonomes.

Graphique 2

Evolution de la proportion de ceux qui déclarent avoir conduit personnellement au cours des douze derniers mois, selon quelques critères socio-démographiques

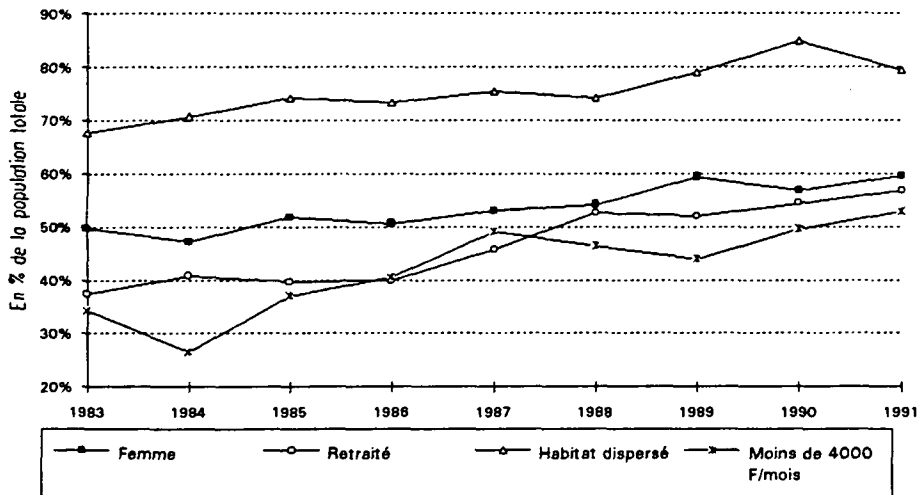


Tableau 1

**Evolution de la proportion de ceux qui déclarent avoir conduit
personnellement au cours des douze derniers mois,
selon quelques critères socio-démographiques**

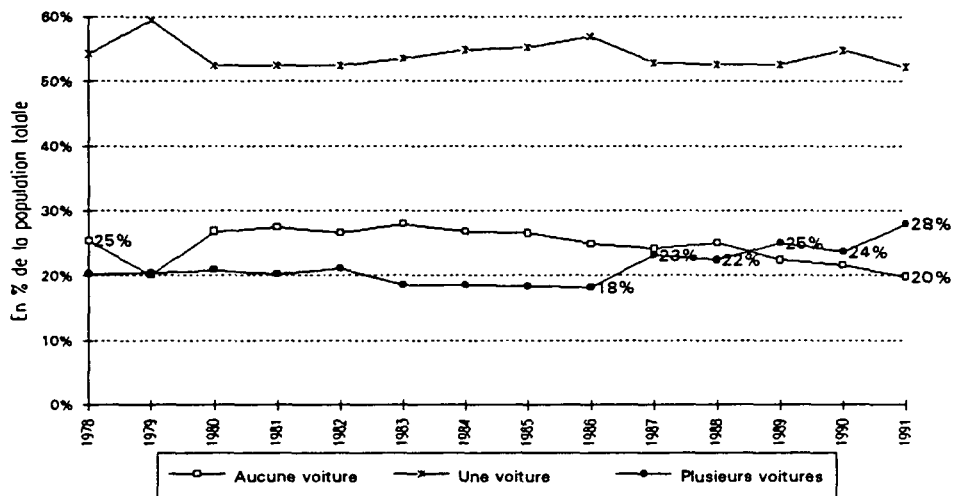
	(en %)		
	1983	1991	Ecart
<i>Sexe</i>			
Homme.....	81.1	86.7	+5.6
Femme.....	49.7	59.5	+9.8
<i>Catégories socio-professionnelles</i>			
Professions libérales - cadres.....	87.3	94.3	+7.0
Employés.....	76.6	80.5	+3.9
Ouvriers.....	79.5	82.2	+2.7
Ménagères.....	53.8	51.9	-1.9
Retraités.....	37.5	56.8	+19.3
Autres.....	61.9	76.0	+14.2
<i>Zone d'habitation</i>			
Ville.....	59.9	67.3	+7.4
Périphérie, banlieue.....	66.0	72.5	+6.5
Village, bourg.....	68.8	77.3	+8.5
Habitat dispersé.....	67.7	79.3	+11.6
<i>Revenus mensuels du foyer</i>			
Moins de 4000 Francs.....	34.2	52.9	+18.7
De 4000 à 5999 Francs.....	55.7	56.1	+0.4
De 6000 à 7999 Francs.....	62.8	67.5	+4.7
De 8000 à 9999 Francs.....	68.0	70.2	+2.2
De 10000 à 11999 Francs.....	75.8	77.0	+1.2
De 12000 à 14999 Francs.....	78.8	82.7	+3.9
15000 Francs et plus.....	81.8	86.5	+4.7

1.1.2 - De mieux en mieux équipés

Le taux d'équipement augmente, surtout tiré par les multi-équipés depuis 1986 : **28% des Français ont maintenant à leur disposition plusieurs voitures au sein de leur foyer** (Graphique 3). Pendant que certains foyers s'équipaient d'une deuxième voiture, d'autres réalisaient leur première acquisition : les non-équipés, qui représentaient aux alentours de 28% des Français pendant les premières années de la décennie 80, sont de moins en moins nombreux depuis 1983. Ils représentent néanmoins encore un Français sur cinq en 1991 (20%).

Graphique 3

Possédez vous ou avez-vous l'usage d'au moins une voiture ?



Sans entrer dans le détail des chiffres, on notera que les "multi-équipés", bien que de plus en plus nombreux, gardent un profil socio-démographique bien typé. Ils ont souvent entre 30 et 49 ans, sont mariés au sein de couples où les deux sont actifs, et ont des revenus confortables (plus de 15 000 Francs par mois pour le foyer). Ils vivent dans un pavillon dont ils sont très souvent les propriétaires, plutôt situé dans de petites agglomérations de moins de 2000 habitants. Ils sont diplômés du Bac ou du supérieur et exercent une profession libérale ou une fonction de cadre. Le foyer est plutôt constitué de quatre personnes (tableau 2).

Tableau 2

Caractéristiques distinctives des multi-équipés (28% des Français)

Est marié, au sein d'un couple bi-actif	51%	+24
Revenu mensuel du foyer : 15 000 Francs et plus	43%	+20
A des enfants de moins de 20 ans (au foyer).....	59%	+21
30 à 49 ans	53%	+19
Habite en pavillon	82%	+18
Profession libérale ou cadre	27%	+12
Nombre de personnes vivant au foyer : quatre	32%	+12
Est diplômé du Bac ou du Supérieur	37%	+11
Réside en agglomération de moins de 2000 habitants	37%	+9
Est propriétaire de son logement	53%	+9

Exemple de lecture: 51% des multi-équipés sont mariés au sein d'un couple bi-actif, soit 24 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où 27% sont dans ce cas).

A l'opposé, les non-équipés sont des inactifs, solitaires, aux revenus faibles (certains disposent de moins de 4 000 Francs par mois), peu ou pas diplômés et résidant en ville. Deux tranches d'âge sont présentes : les plus de 65 ans, retraités, au sein desquels les femmes sont nettement sur-représentées, et (nettement moins nombreux toutefois) les très jeunes, surtout des 18-20 ans.

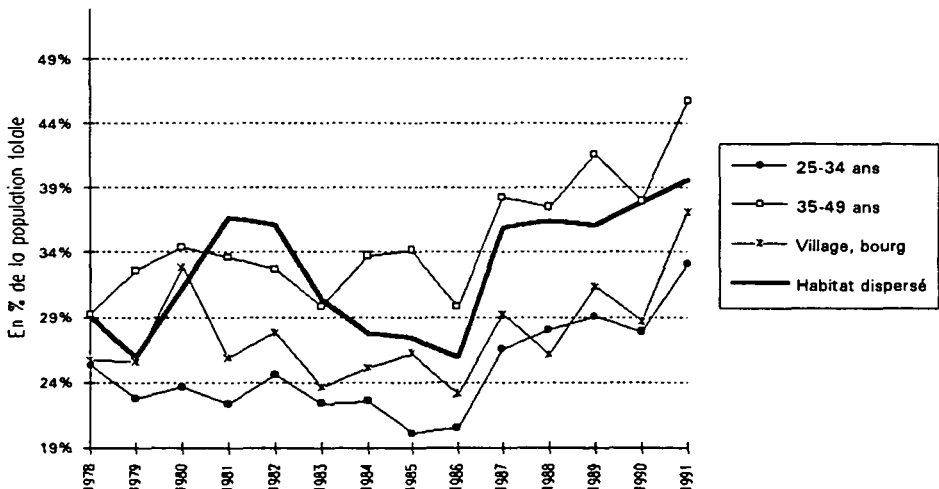
Le multi-équipement : les évolutions les plus marquantes

Parce qu'ils sont mariés, travaillent (ainsi que leur conjoint) plus souvent que leurs cadets et leurs aînés, les 25-49 ans ont acquis une deuxième voiture plus rapidement que la moyenne au cours des cinq dernières années (graphique 4). En proportion, les 35-49 ans devancent nettement les 25-34 ans : ils sont, en règle générale, professionnellement et financièrement mieux nantis.

En terme de zone d'habitat, ce sont surtout dans les villages (qui peuvent se trouver en bordure d'agglomérations) et dans les habitats éparés que la croissance a été la plus forte depuis 1986.

Graphique 4

Le taux de multi-équipés ... selon quelques critères socio-démographiques



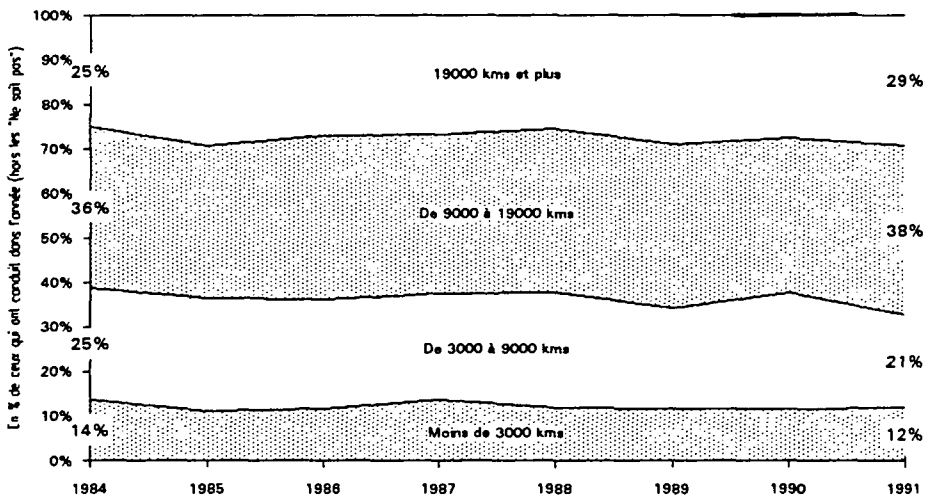
Au sein des différentes catégories socio-professionnelles, seule celle des professions libérales et cadres opère une croissance importante de son multi-équipement

automobile, encore que cela ne soit véritablement sensible que sur la dernière année : ils sont maintenant 51% à disposer de deux voitures ou plus (contre 35% en 1978). Les retraités, dont nous avons vu précédemment qu'ils sont de plus en plus nombreux à conduire depuis 1986, ont accru dans un rapport moindre que la moyenne leur multi-équipement : 5% d'entre eux disposaient de plusieurs voitures en 1986, ils sont 12% en 1991. En définitive, ils étaient 47% à ne disposer d'aucun véhicule en 1986, ils ne sont plus aujourd'hui que 32%.

1.1.3 - De plus en plus de kilomètres parcourus

L'augmentation du kilométrage annuel moyen depuis 1985 a été alimentée dans des proportions équivalentes par la croissance des gros rouleurs - 19000 kms et plus - et, dans une moindre mesure, par celle des moyens rouleurs - 9000 à 19000 kms (graphique 5). Selon les déclarations des conducteurs interviewés, cette moyenne se situe à 15316 km/an en 1991, contre 14466 km/an en 1990. Ces moyennes sont plus fortes que celles généralement admises par les observateurs. L'OEST et l'INSEE s'accordent sur un chiffre de 13600 km/an en 1990 pour les voitures particulières⁴.

Graphique 5
Combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement ?



⁴ Voir notamment, Maurice Girault, "La circulation en France par catégorie de véhicules et de réseaux", déjà cité.

1.1.4 - Le statut d'occupant de la voiture

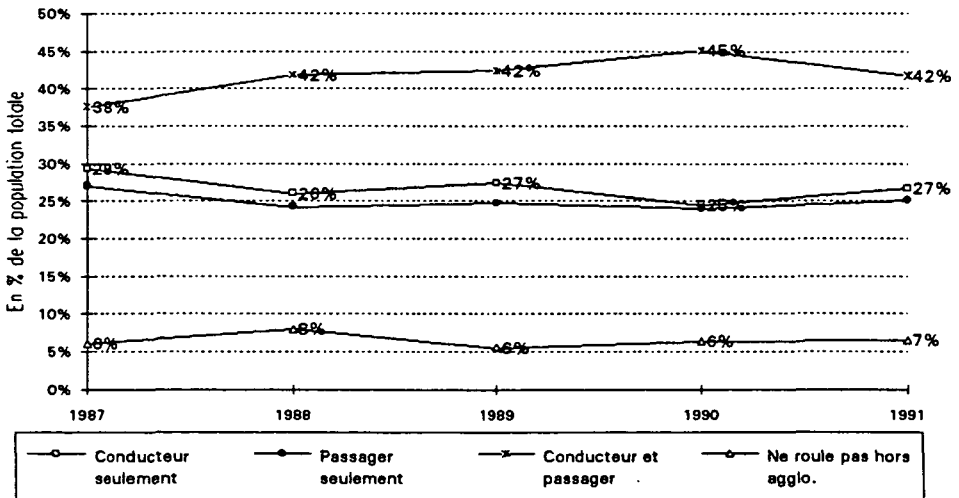
Depuis 1987, le nombre de personnes circulant hors agglomérations à la fois en tant que conducteur et passager augmentait d'une année sur l'autre. Celles-ci représentaient 38% de la population majeure française en 1987 et 45% en 1990 (Graphique 6). En 1991, la tendance s'inflme : ce groupe pèse 42%.

Cette inflexion est d'autant plus étonnante que les constatations précédentes laissent supposer une continuation de la tendance : autant, sinon plus de personnes possèdent le permis de conduire. Il y a donc plus d'opportunité d'être dans l'année à la fois conducteur et passager. D'autre part, le nombre de foyers équipés de plusieurs voitures est plus important encore en 1991. Ce fait augmente également la probabilité, au moins à l'intérieur du foyer, d'être respectivement conducteur et passager. Compte tenu de la marge d'erreur (statistique), un doute persiste quant à la diminution de ce segment en 1991. A tout le moins, peut-on conclure que sa croissance s'est arrêtée pour cette année.

On remarque que ce sont avant tout les "conducteurs exclusifs" qui bénéficient du tassement du nombre de "conducteurs et passagers". Une partie des nouveaux conducteurs de l'année seraient donc plus possessifs que leurs anciens ?

Graphique 6

Avez-vous l'occasion de rouler en dehors des agglomérations ?



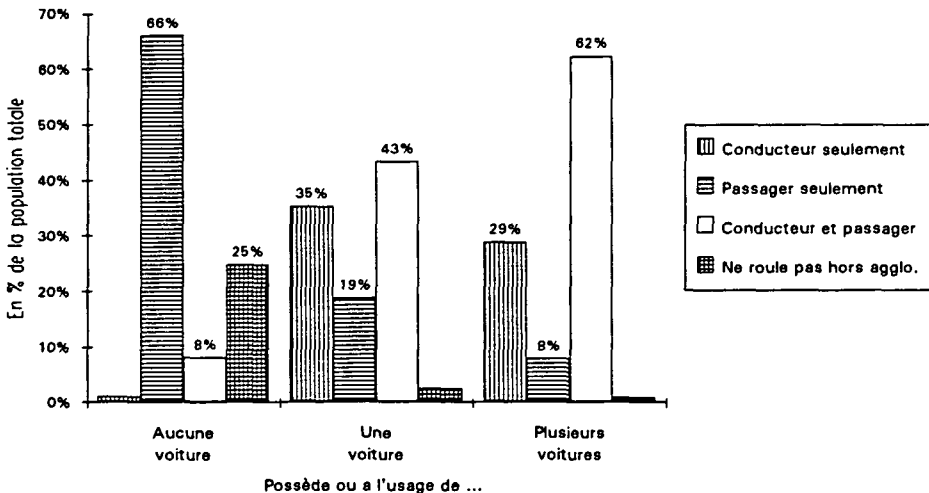
Il va de soi que le statut d'occupant dépend, en tout premier lieu, du fait qu'on ait ou qu'on n'ait pas le permis de conduire. Ceux qui n'ont pas le permis sont obligatoirement, soit des passagers seulement (81% d'entre eux), soit des non-utilisateurs de la voiture pour les déplacements hors agglomérations (19%).

Une autre "condition technique" détermine fortement le statut d'occupant de la voiture sur une période annuelle : le nombre de voitures dont on a la disposition au sein du foyer. Ainsi, lorsqu'on ne dispose d'aucune voiture, on se retrouve passager, et seulement passager, dans deux cas sur trois (graphique 7). Un quart de ceux qui n'ont pas de voiture ne circulent pas en dehors des agglomérations.

A l'opposé, disposer de plusieurs voitures signifie, dans un peu moins des deux tiers des cas, être à la fois passager et conducteur. Les conducteurs qui ne laissent jamais le volant lorsqu'ils roulent hors agglomérations sont, dans l'absolu et en proportion, les plus nombreux chez ceux qui n'ont qu'une voiture : ils y représentent plus du tiers.

Graphique 7

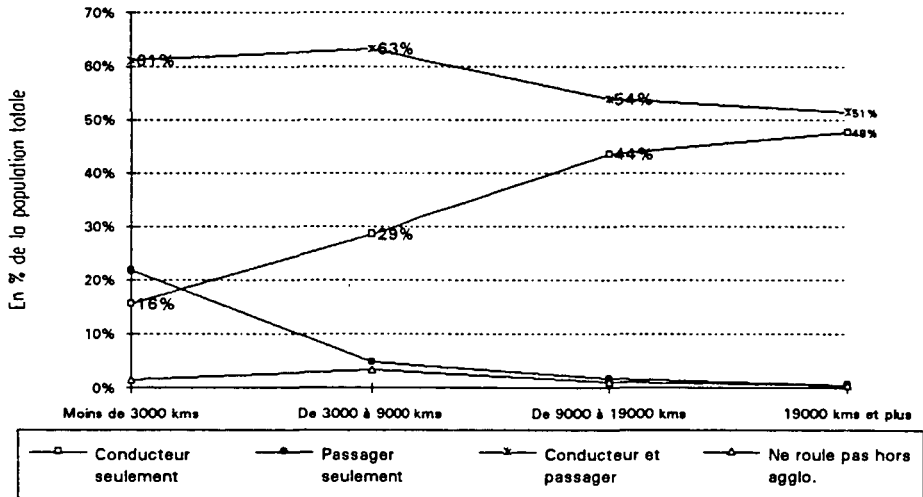
Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager ? ... selon le nombre de voitures possédées



Le nombre de kilomètres annuels effectués influe aussi sur le statut. Si le segment des "conducteurs et passagers" reste le premier, il est talonné par les conducteurs exclusifs lorsque le chauffeur réalise personnellement plus de 19 000 km/an (graphique 8). Ils sont alors près de 50% à "s'accrocher" au volant en toute circonstance, comme si, dopés par la quantité de kilomètres avalés, ils ne souhaitaient pas alors - ou ne pouvaient pas - être déposés du volant.

Graphique 8

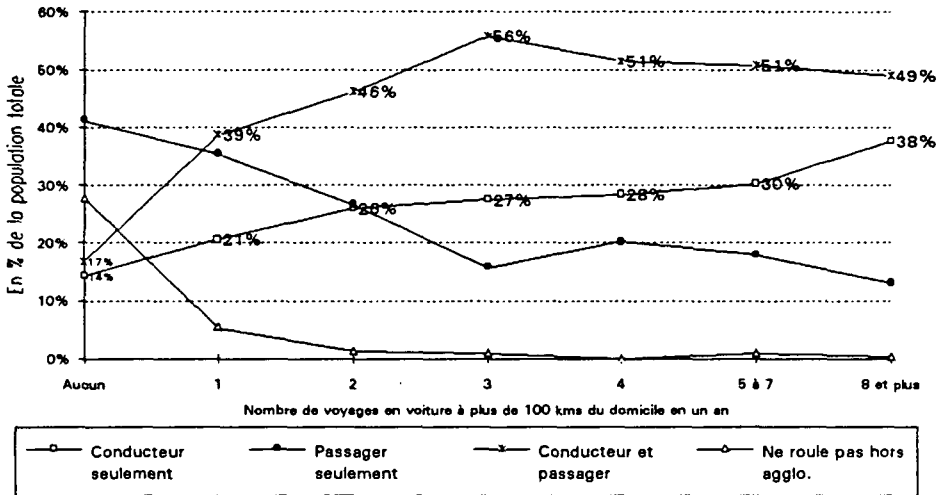
Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon le kilométrage annuel effectué personnellement



Le nombre annuel de voyages en voiture à plus de 100 kms du domicile, fortement corrélé avec le kilométrage annuel moyen effectué personnellement, confirme le constat précédent. Plus on fait de voyages en voitures, plus on rechigne à laisser le volant (graphique 9), tout en notant que, même si on fait huit voyages et plus par an, les "conducteurs et passagers" restent cependant les plus nombreux. On remarquera également que le segment des "conducteurs et passagers" augmente jusqu'à son maximum à 3 voyages par an, pour se réduire quelque peu au-delà.

Graphique 9

Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon le nombre de voyages à plus de 100 kms du domicile effectués en voiture

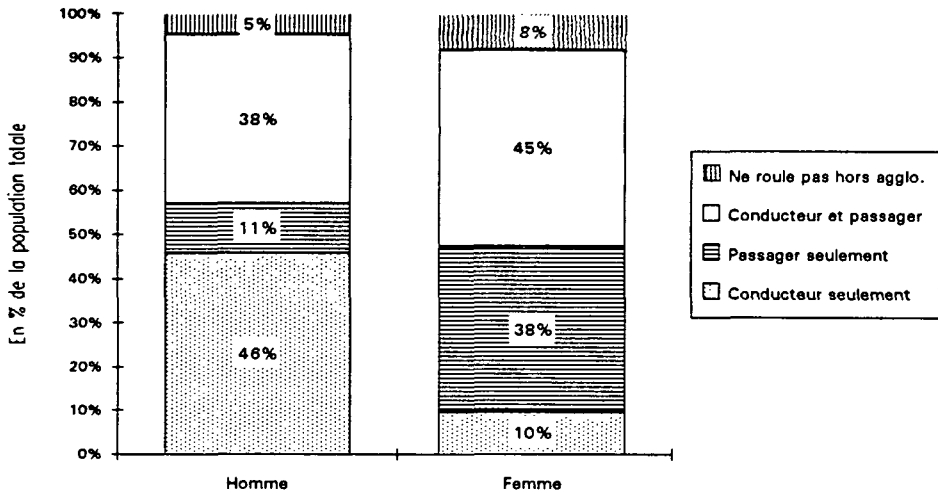


Les variables précédentes - kilométrage annuel et nombre de voyages longue distance - nous laissent pressentir que le statut d'occupant de la voiture n'était pas régi uniquement par des considérations techniques. L'achat ou l'utilisation d'une voiture ne relève pas uniquement des seules nécessités techniques et dépassionnées de déplacement. Cet acte intègre, plus que pour la majorité des autres biens de consommation, des valeurs symboliques complexes, dont la première est certainement celle à caractère ostentatoire. Le rôle de conducteur relève d'une logique similaire, à l'intérieur de laquelle la première valeur symbolique serait ... l'affirmation de la virilité.

Ainsi, être un homme signifie, dans près de la moitié des cas (46%), ne jamais laisser le volant alors qu'une femme sur dix seulement applique la même politique (graphique 10). A contrario, être "passager seulement" concerne 38% des femmes, contre 11% des hommes.

Graphique 10

**Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon le sexe**

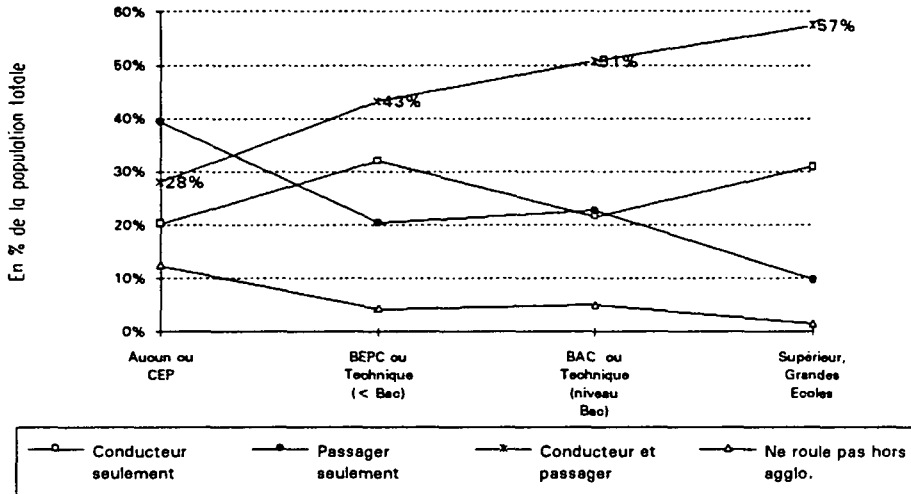


A la décharge des hommes, il faut reconnaître qu'ils sont encore nettement plus nombreux à posséder le permis et donc plus souvent obligés d'être au volant quand ils ont des passagers féminins : 90% possèdent le permis, alors que seulement 67% des femmes sont dans ce cas.

Le niveau d'études intervient également fortement dans la caractérisation. La proportion de "conducteur et passager" augmente régulièrement avec le niveau d'études (graphique 11). Cette augmentation se fait, pour l'essentiel, au détriment des "passagers seulement", et, dans une moindre mesure, au détriment de ceux qui ne roulent pas hors agglomération. C'est la possession du permis de conduire qui est le principal facteur explicatif de ces évolutions : 44% des non-diplômés ne le possèdent pas alors que, à l'opposé, seuls 4% des diplômés du supérieur sont dans ce cas. Enfin, la catégorie des "conducteurs seulement" évolue en dent-de-scie.

Graphique 11

Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon le niveau d'études



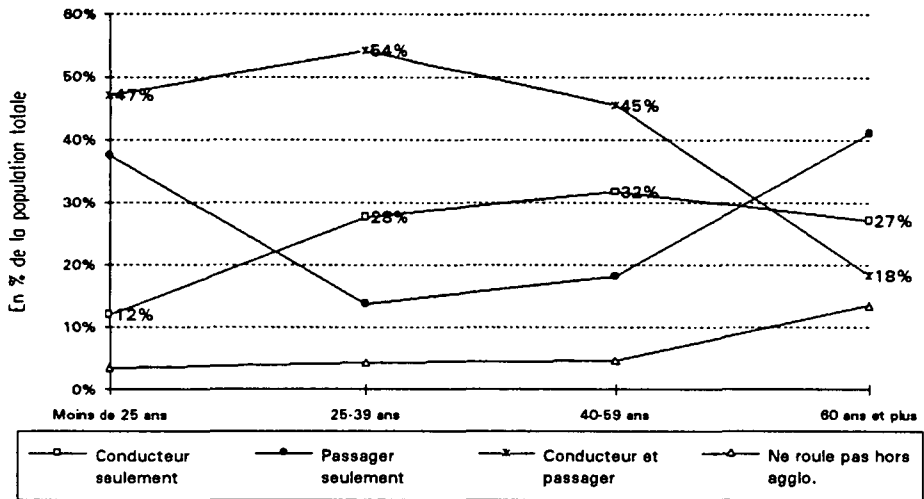
C'est dans le groupe des 40-59 ans qu'on trouve les plus "intransigeants" des conducteurs : plus de 30% d'entre eux sont des conducteurs exclusifs (graphique 12). Il faut dire que c'est à cet âge que les hommes sont les plus nombreux à posséder le permis (96%). Les femmes de la même classe d'âge sont 74% dans ce cas.

Pour leurs cadets - les 25-39 ans - les différences de taux de possession du permis entre hommes et femmes sont moins flagrantes, ce qui explique la proportion plus importante de "passagers et conducteurs" dans cette tranche d'âge. Les hommes de cet âge sont 94% à posséder le permis, les femmes 84%.

Enfin, au-delà de 60 ans, le groupe des "passagers exclusifs" devient le plus important. Cette prépondérance est là surtout le fait des femmes. Une fois et demi plus nombreuses que les hommes à cet âge, elles sont 60% à ne pas posséder le permis de conduire.

Graphique 12

Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon l'âge



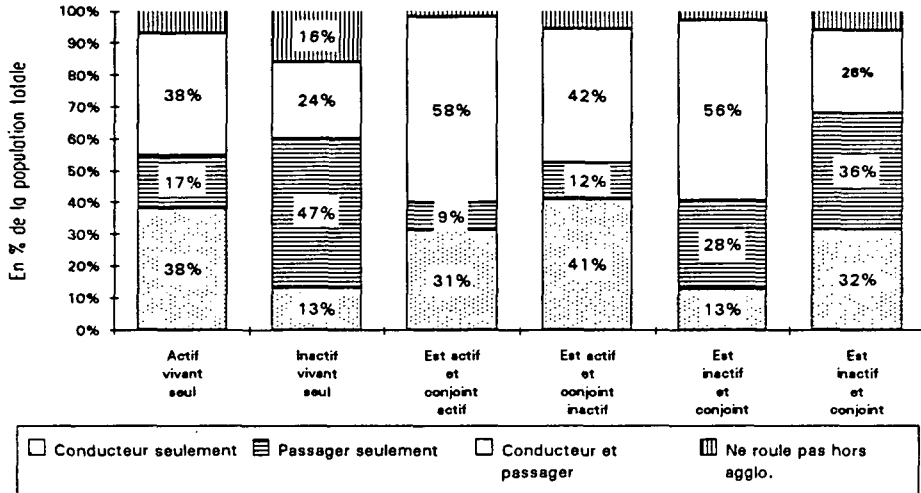
Lorsqu'on s'intéresse à la situation familiale, on s'aperçoit que l'activité professionnelle des deux membres du couple a une influence sur le "rapport de force" qui commande l'accès au volant (graphique 13). Ainsi note-t-on que la proportion des conducteurs exclusifs culmine chez les actifs vivant en couple avec un conjoint inactif (41%). Lorsque l'actif est un homme et que donc l'inactive est une femme, les conducteurs exclusifs sont alors 50%.

Les actifs qui vivent seuls (c'est-à-dire qu'ils ne vivent pas en couple, mais ils peuvent avoir des enfants à charge) comportent une proportion également importante de conducteurs exclusifs (38%). La part des "conducteurs et passagers" est maximale lorsque le couple est bi-actif (58% du groupe), la part des "passagers seulement" tombant alors à 9%.

Enfin, les inactifs vivant seuls (un des segments parmi les plus âgés) comportent la fraction la plus importante de "passagers seulement" puisqu'elle représente près de la moitié du groupe (47%). La proportion de ceux qui ne roulent pas en voiture hors agglomération y est également la mieux représentée (16%).

Graphique 13

Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations
comme conducteur ou comme passager ?
... selon les situations familiale et professionnelle



1.2 - Les déplacements de longue distance

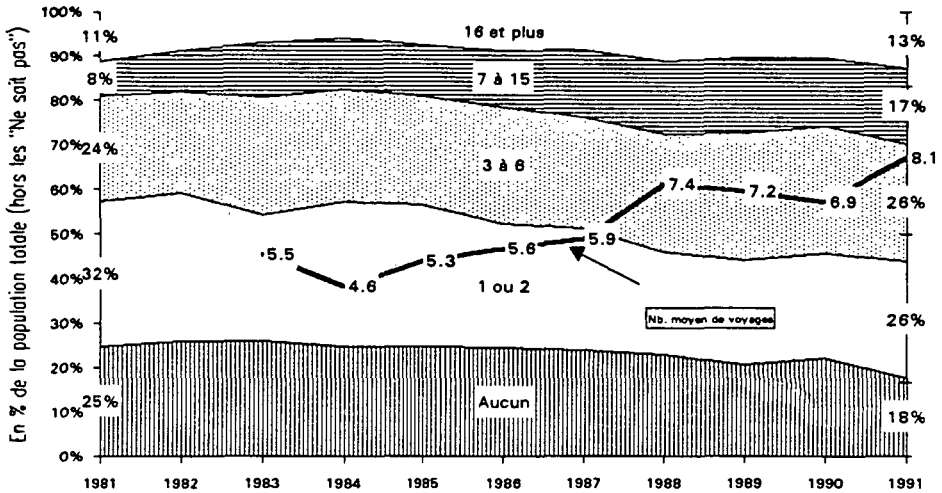
Plus de voyages quel que soit le mode de transport

Nous sommes de plus en plus nombreux à faire des voyages (à plus de 100 kms de notre domicile). Un quart de la population majeure ne partait pas de l'année en 1981. Les sédentaires ne sont plus aujourd'hui que 18%. C'est surtout le groupe de ceux qui faisaient déjà au moins sept voyages annuels qui a crû dans la période (graphique 14) : constituant 8% de la population en 1981, le groupe des "7 à 15 voyages annuels" représente 17% des Français en fin 1991.

C'est en voiture que se réalise l'essentiel de ces voyages, et ceci de plus en plus depuis 1984. Sur les 8 voyages réalisés en moyenne en 1991, 83% le sont en voiture, 14% en train et 3% en avion. Rapporté à l'ensemble de la population, cela signifie que les Français font en moyenne 5.5 voyages en voiture à plus de 100 kms de leur domicile dans l'année.

Graphique 14

Au cours des douze derniers mois, combien de voyages à plus de 100 kms de votre domicile avez-vous effectués en France ou dans les pays voisins ?



Le nombre de voyages : les évolutions les plus marquantes

L'évolution du nombre de voyages a été plus rapide pour les ouvriers que pour l'ensemble des Français : ils ont rejoint la moyenne et font maintenant huit voyages annuels (graphique 15). C'est bien sûr la voiture qui a facilité cette croissance, les ouvriers étant de plus en plus nombreux à conduire (cf. ci-après). La même remarque prévaut pour les personnes disposant des revenus les plus faibles.

Graphique 15

Le nombre moyen de voyages effectués à plus de 100 kms de son domicile au cours des douze derniers mois ... selon quelques critères socio-démographiques

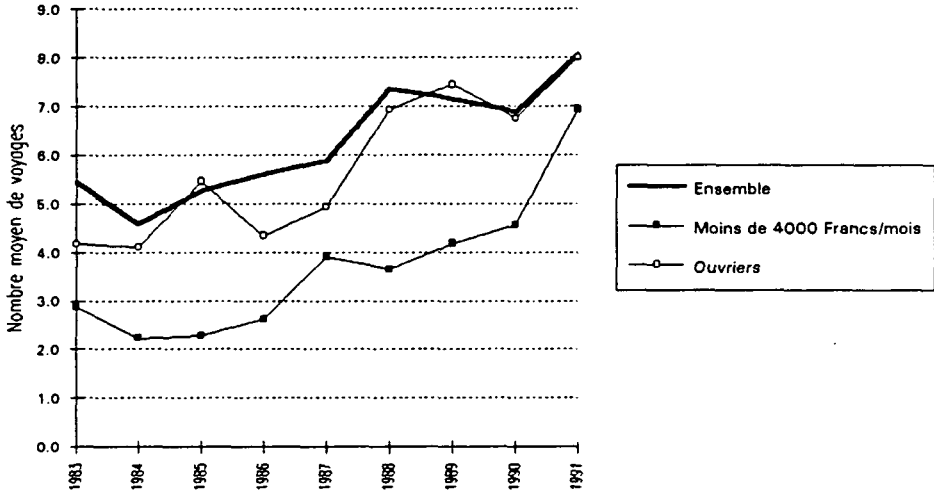


Tableau 3

Le nombre moyen de voyages effectués à plus de 100 kms de son domicile au cours des douze derniers mois ... selon quelques critères socio-démographiques

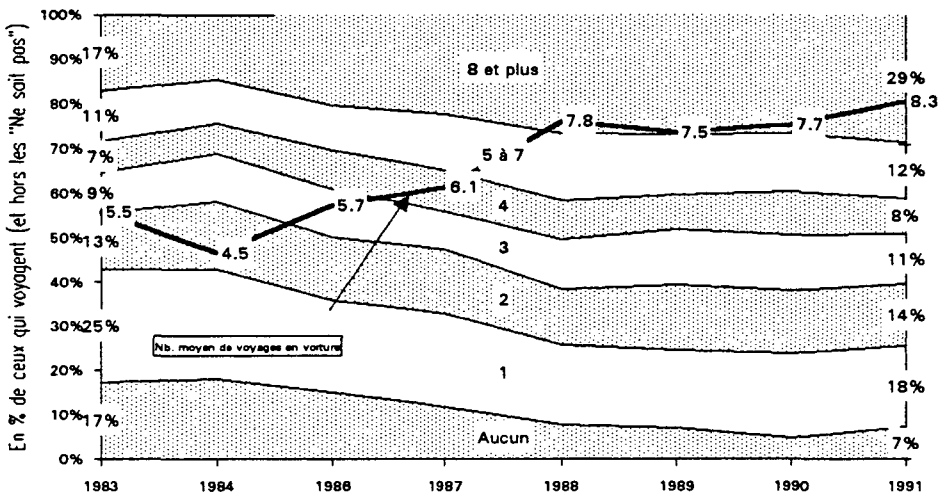
	1983	1991	Ecart
<i>Catégories socio-professionnelles</i>			
Professions libérales - cadres	13.0	15.4	+2.4
Employés	5.5	8.4	+2.9
Ouvriers	4.2	8.0	+3.8
Ménagères	4.1	4.6	+0.5
Retraités	2.7	4.6	+1.9
Autres	5.6	9.4	+3.8
<i>Revenus mensuels du foyer</i>			
Moins de 4000 Francs	2.9	6.9	+4.0
De 4000 à 5999 Francs	2.6	4.1	+1.5
De 6000 à 7999 Francs	3.9	5.9	+2.0
De 8000 à 9999 Francs	3.9	6.6	+2.7
De 10000 à 11999 Francs	5.5	6.6	+1.1
De 12000 à 14999 Francs	9.6	9.4	-0.2
15000 Francs et plus	10.5	12.8	+2.3

Le nombre de voyages en voiture : les évolutions les plus marquantes

Plus nombreux qu'il y a quelques années à posséder une voiture, les Français ont logiquement fait davantage de voyages en automobile. Mais c'est surtout dans le groupe des plus gros voyageurs qu'il y a eu accroissement : les Français réalisant 8 voyages et plus par an représentaient 17% des voyageurs de l'année en 1983 ; ils en constituent 29% aujourd'hui (graphique 16).

Graphique 16

Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en voiture ?



Directement corrélés avec les résultats précédents puisque, on l'a vu, il y a suprématie de la voiture dans les déplacements longs, les plus fortes croissances sont enregistrées auprès des ouvriers et des revenus les plus faibles (graphique 17). Autre phénomène venant pondérer la féminisation croissante de la conduite : si les femmes sont de plus en plus nombreuses à conduire, elles font, par contre, de moins en moins (relativement aux hommes) de longs déplacements en automobile.

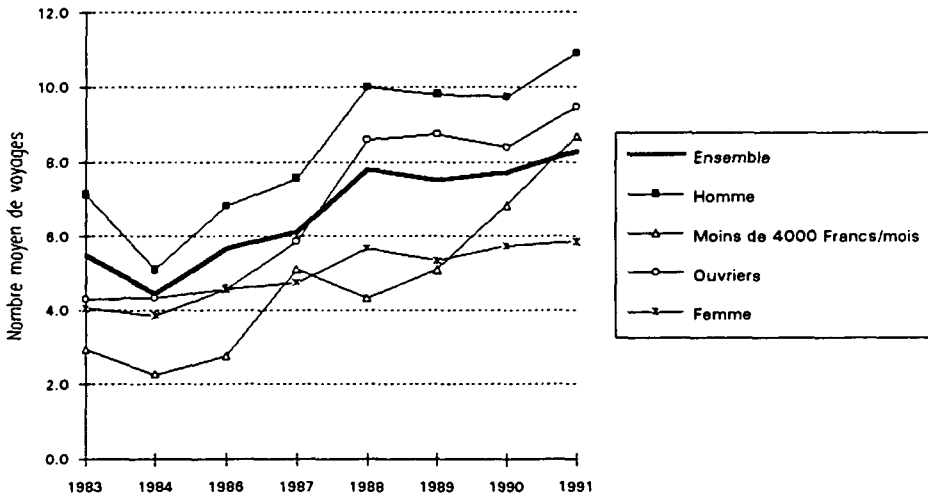
Multiplication des occasions de voyages hors foyer pour les hommes qui vivent en couple ? On peut penser en particulier aux déplacements pour raisons professionnelles, mais il nous est impossible de le vérifier ici. Mobilité plus grande des hommes vivant seuls ? Certainement, et en particulier lorsqu'ils sont actifs. Les

voyageurs (actifs et vivant seuls) réalisaient 7 voyages en voiture dans l'année en 1983. Ils en ont fait 11,3 en 1991, soit 4,3 voyages de plus. Dans le même temps, les voyageuses (actives et vivant seules) passaient de 3,6 à 5,5 voyages en voiture de 1983 à 1991 (+1,9 "seulement"). La différence disparaît chez les inactifs vivant seuls : +1,7 voyages pour les voyageurs, +1,8 voyages pour les voyageuses.

Tous les âges sont concernés par ce phénomène d'accentuation des différences de mobilité automobile entre les solitaires des deux sexes. Mais ce sont surtout les 40-59 ans - l'âge du départ des enfants du foyer - qui alimentent le plus le phénomène. Les voyageurs de cet âge sont passés de 7,7 à 13,1 voyages annuels en voiture (+5.4) pendant que les voyageuses ne passaient que de 4,5 à 6 voyages (+1,5).

Graphique 17

Le nombre moyen de voyages effectués en voiture, au cours des douze derniers mois
... selon quelques critères socio-démographiques



Sur la base des voyageurs de l'année

Tableau 4

Le nombre moyen de voyages effectués en voiture à plus de 100 kms de son domicile au cours des douze derniers mois ...
selon quelques critères socio-démographiques

	1983	1991	Ecart
<i>Sexe</i>			
Homme	7.1	10.9	+3.8
Femme	4.0	5.8	+1.8
<i>Catégories socio-professionnelles</i>			
Professions libérales - cadres	11.0	13.2	+2.2
Employés	4.9	8.1	+3.2
Ouvriers	4.3	9.5	+5.2
Ménagères	4.4	5.0	+0.6
Retraités	2.6	5.4	+2.8
Autres	5.8	8.6	+2.8
<i>Revenus mensuels du foyer</i>			
Moins de 4000 Francs	2.9	8.7	+5.8
De 4000 à 5999 Francs	2.2	4.2	+2.0
De 6000 à 7999 Francs	4.3	7.1	+2.8
De 8000 à 9999 Francs	3.5	6.8	+3.3
De 10000 à 11999 Francs	5.0	6.6	+1.6
De 12000 à 14999 Francs	9.2	10.0	+0.8
15000 Francs et plus	8.9	10.9	+2.0

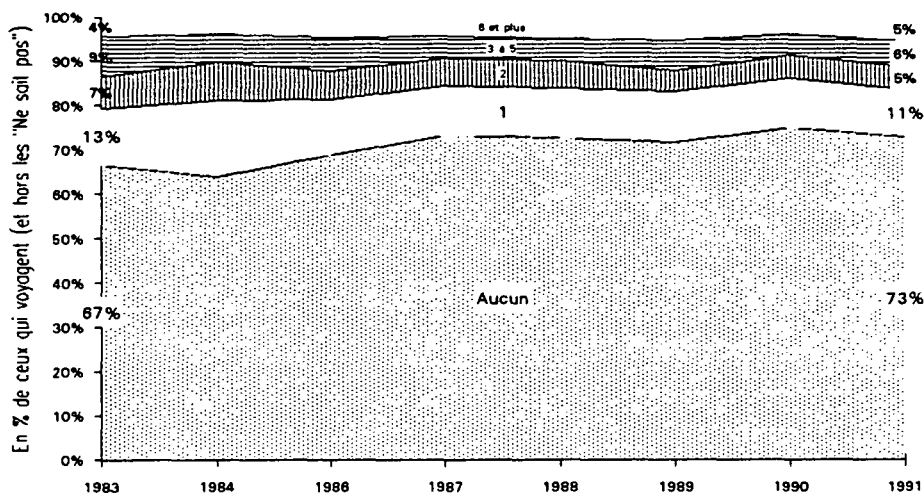
Sur la base des voyageurs de l'année

Les voyages en train ...

C'est le train qui est le grand perdant face à la diffusion de l'équipement automobile des ménages : la voiture, en augmentant la mobilité de longue distance, a détourné une partie de la clientèle réelle et potentielle du train. En 1983, 33% des voyageurs Français utilisaient le train au moins une fois dans l'année ; ils ne sont aujourd'hui plus que 27% (graphique 18). Ramené à l'ensemble de la population de 18 ans et plus, le constat paraît moins brutal: 25% des Français utilisaient le train sur longue distance au moins une fois dans l'année en 1983 ; ils sont aujourd'hui 23%. Enfin, en 1983, les voyageurs de l'année faisaient 1,5 voyages en train (1,1 pour l'ensemble de la population) ; en 1991, ils en ont fait 1,4 (1,1 pour l'ensemble de la population).

Graphique 18

Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en train ?

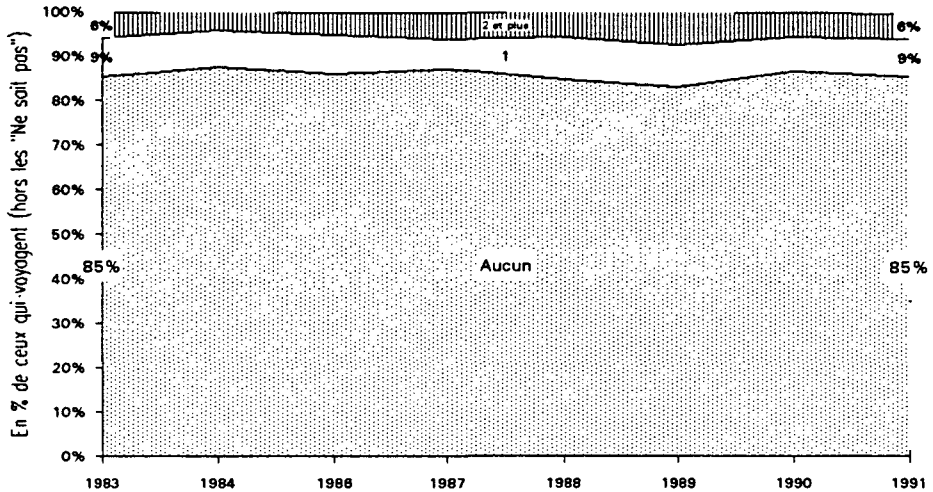


... et en avion

L'avion ne subit pas cette relative désaffection constatée pour le train. Il concerne une population plus réduite et n'entre que très peu en concurrence avec la voiture. Sur les lignes intérieures, les utilisateurs ont des motivations - gain de temps pour l'essentiel - auxquelles la voiture ne peut pas répondre, à distance parcourue équivalente. D'autre part, pour les destinations à l'étranger, et notamment pour les vacances où le problème du temps est moins crucial, il est des destinations où l'option-voiture ne se pose même pas. La part des utilisateurs de l'avion reste donc stable sur l'ensemble de la période (graphique 19). Ramené à l'ensemble de la population, la part de ceux qui déclarent n'avoir fait aucun voyage en avion passe de 66% à 69% des Français entre fin 1990 et fin 1991 (effet de la Guerre du Golfe). Les voyageurs de 1983 faisaient 0,5 voyages dans l'année (0,34 voyages pour l'ensemble des Français) ; ceux de 1991 en ont fait 0,3 (0,26 voyages pour l'ensemble des Français).

Graphique 19

Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en avion ?



1.3 - La peur de l'accident de la route

Peut-on observer des liens entre l'augmentation de la conduite automobile et l'inquiétude vis-à-vis du risque d'un accident de la route ? En tout état de cause, cette inquiétude évolue en subissant des variations assez importantes d'une année sur l'autre. Globalement, la tendance est à la hausse, mais l'intensité semble décroître très nettement ces deux dernières années (graphique 20). Les "beaucoup inquiets" constituent, de 1982 à 1989, le groupe le plus important, avec en moyenne plus de 10 points de différence sur le second constitué par les "assez inquiets". En 1990, cette différence s'est nettement réduite. Enfin, en 1991, les "assez inquiets" devancent de peu ceux qui le sont "beaucoup".

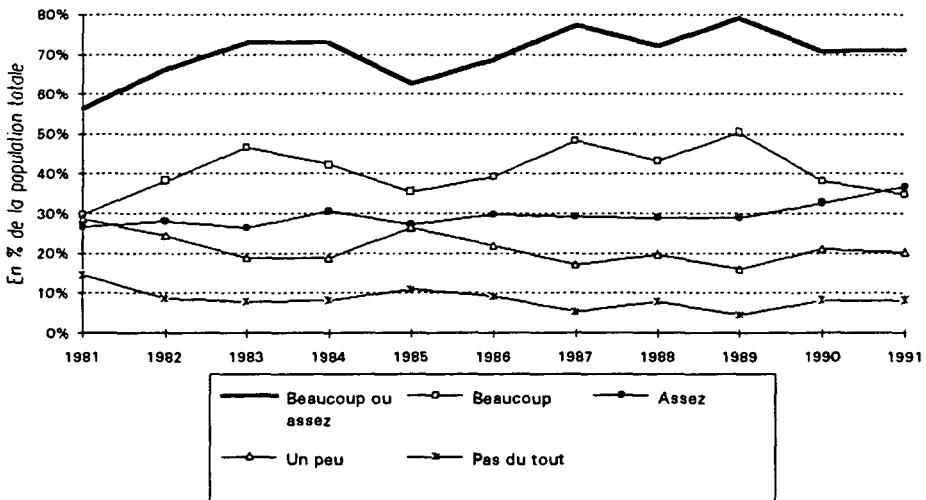
Le risque d'accident de la route n'est pas forcément perçu avec plus d'acuité à partir du moment où on augmente la probabilité d'y être confronté. L'inquiétude n'est pas en effet une fonction croissante du nombre de voyages effectués en voiture et/ou du nombre de kilomètres effectués quand on est conducteur. Certes, ceux qui se disent "pas du tout inquiets" sont moins nombreux à disposer d'une voiture : 31% d'entre

eux n'ont pas de véhicule alors que c'est le cas de 20% seulement dans l'ensemble de la population. Ils sont également moins nombreux à circuler hors agglomération en voiture : 17%, contre 6,5% en moyenne. Mais, au sein des "pas du tout inquiets", les conducteurs sont des gros rouleurs : ils font 18 860 kilomètres dans l'année. Ne pas être inquiet d'un accident de la route correspond donc principalement à deux cas de figure différents : ne pas circuler sur route ou y circuler moins souvent d'une part; faire beaucoup de kilomètres d'autre part, probablement avec, dans ce cas, l'assurance croissante que donne l'expérience.

A l'opposé, ceux qui se déclarent "beaucoup inquiets" d'un accident de la route sont un peu moins nombreux à effectuer des voyages à plus de 100 kms de leur domicile, en particulier en voiture. Leur caractéristique première est d'être plus souvent passager lorsqu'ils roulent hors agglomération : 31% sont dans ce cas, contre 25% en moyenne. Etre passif en voiture augmente donc la perception du risque en polarisant son attention sur lui. N'oublions pas non plus que tout piéton peut subir un accident de la route et là encore, la crainte d'un accident peut être plus forte pour le piéton que pour le conducteur, ne serait-ce que pour des questions matérielles évidentes : le piéton est exposé au risque sans possibilité de pouvoir agir sur lui, ce qui n'est pas le cas a priori du conducteur !

Graphique 20

On éprouve parfois de l'inquiétude pour soi-même ou pour des proches.
Pouvez-vous me dire si les risques d'accident de la route vous inquiètent ?



CHAPITRE 2

Les déplacements

CHAPITRE 2

Les déplacements

Une première section sera consacrée à la perception, par les Français, des problèmes de **déplacements locaux**. La seconde permettra d'apprécier les attitudes et opinions de la population vis-à-vis d'un certain nombre de **mesures envisageables pour améliorer les conditions de déplacement en ville**. Enfin, la troisième section sera consacrée à divers jugements de l'opinion sur les conditions de **déplacement sur longue distance**.

2.1 - Les problèmes locaux

L'année 1991 semble marquer une assez nette amélioration des problèmes de déplacements dans les localités, sinon vécus, au moins tels qu'ils sont perçus : 27 % des Français estiment qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité, soit 5 points de moins qu'en 1990 (tableau 5).

Tableau 5

Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?

	(en %)				
	1981	1982	1988	1990	1991
Oui	29.7	30.1	31.3	31.9	27.2
Non	70.0	69.9	68.5	68.1	72.7
Ne sait pas	0.3	-	0.2	-	0.1
Ensemble	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Au sein de ceux qui évoquent l'existence de problèmes de déplacements dans leur localité, on trouve un plus grand nombre de Franciliens : 33% d'entre eux sont dans ce cas. En particulier, on y remarque aussi globalement plus de femmes : des femmes inactives (peut-être ont-elles moins souvent accès à la voiture du foyer quand elle existe) et des femmes âgées de plus de 60 ans (elles sont d'ailleurs moins souvent motorisées).

Est-ce l'effet ou la cause ? On remarque que ceux qui signalent l'existence de problèmes de déplacements locaux sont plus "stressés" qu'en moyenne : ils souffrent plus souvent d'état dépressif, de nervosité, d'insomnies, de maux de tête. D'ailleurs, le pessimisme est, dans ce groupe, plus accentué qu'en moyenne : on pense que son niveau de vie personnel "va moins bien" depuis dix ans, que ses conditions de vie vont plutôt se dégrader dans les cinq ans à venir. Il est difficile, dans ces conditions, de déceler dans la perception qu'a ce groupe des conditions de déplacements dans sa localité, ce qui relève des seules difficultés "objectives" de déplacement, de ce qui touche à des insatisfactions liées plus globalement aux conditions générales de vie.

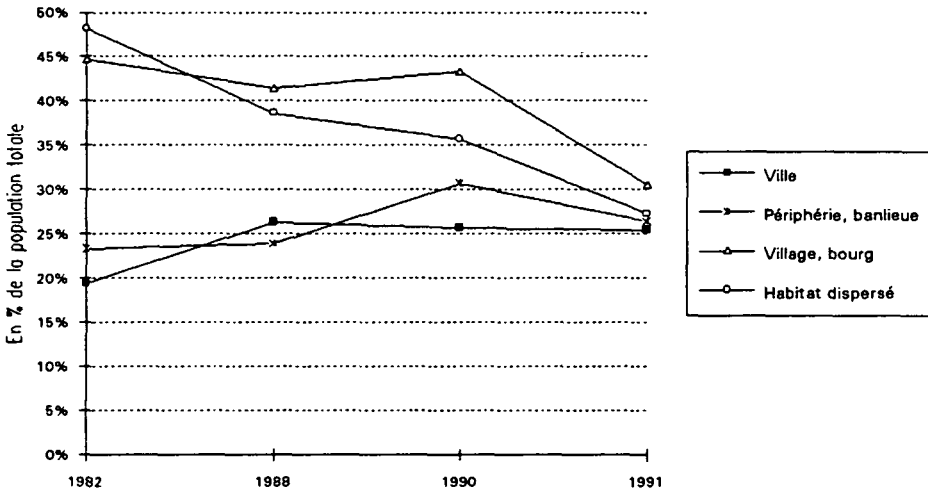
Si ce sont les Franciliens qui se plaignent le plus de problèmes de déplacements dans leur localité, à l'opposé, l'optimum semble atteint dans les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants : seulement 13% de leurs résidents signalent de telles difficultés.

Des évolutions différentes selon le lieu de résidence

Sur la période, l'évolution de la perception des problèmes de déplacements locaux varie sensiblement selon la zone de résidence. Alors que la proportion des "plaignants" augmente légèrement parmi les citadins et les banlieusards, elle baisse continuellement parmi les résidents en habitat dispersé et, surtout cette année, parmi les villageois (graphique 21). Pour ces deux dernières catégories, cette évolution découle directement de l'amélioration de leur équipement automobile, et notamment de leur multi-équipement de ces dernières années, comme nous l'avons constaté au chapitre 1.

Graphique 21

Le pourcentage de Français estimant qu'il existe des difficultés de déplacements dans leur localité, selon la zone de résidence

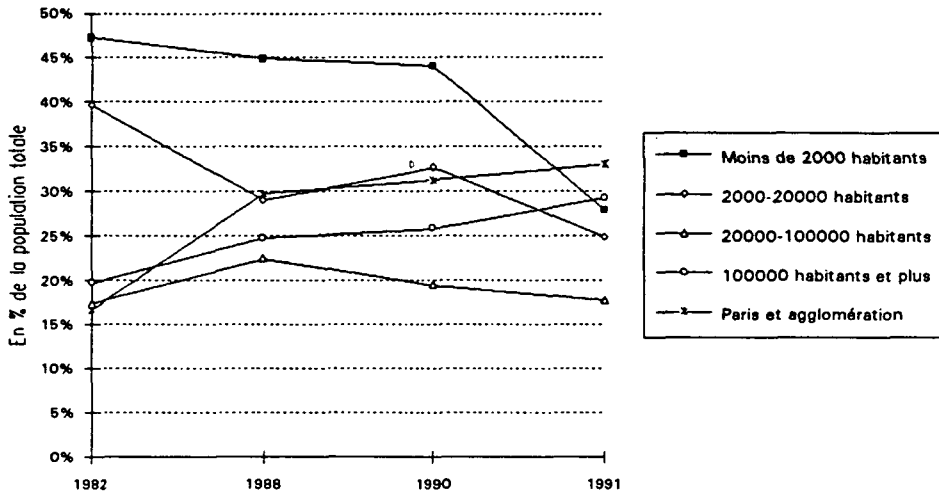


D'ailleurs, dans les communes de moins de 2000 habitants, le pourcentage de population ressentant des difficultés de déplacements locaux a diminué sensiblement entre 1982 et 1991 (graphique 22).

Par contre, ce sont dans les grandes villes provinciales de plus de 100 000 habitants et dans l'agglomération parisienne - y compris la capitale - que la situation semble s'être le plus détériorée, au dire des interviewés.

Graphique 22

Le pourcentage de Français estimant qu'il existe des difficultés de déplacements dans leur localité, selon la taille d'agglomération de résidence



Quelle est la nature de ces problèmes de déplacements ?

Les problèmes évoqués subissent, sur les trois dernières années d'observation (1988, 1990, 1991) des variations de taux de citations importantes. **Le fait majeur est l'augmentation des problèmes liés à la circulation automobile.** En 1991, parmi ceux qui estiment qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité, 24% citent d'abord la circulation, 4% la citent en second. Première et deuxième réponses cumulées, cela correspond en fait à une augmentation de +15 points par rapport à 1990.

Ainsi, les problèmes de circulation prennent maintenant la deuxième place des inconvénients cités, derrière l'inadaptation des transports en commun (tableaux 6 et 7).

Tableau 6

Les types de problèmes de déplacements locaux ressentis : réponses détaillées¹
 (Question posée seulement aux enquêtés estimant qu'il existe des problèmes de déplacements
 dans leur localité, soit 27.2% de la population en 1991)

Réponses détaillées :	(en %)					
	1ère rép. 1988	1ère rép. 1990	1ère rép. 1991	2ème rép. 1988	2ème rép. 1990	2ème rép. 1991
Problèmes de circulation (3).....	7.7	11.2	23.9	0.7	1.4	4.0
Transports en commun insuffisants (2).....	11.3	12.2	16.6	0.4	1.2	2.3
Pas de transports en commun (1).....	13.6	13.5	9.9	0.3	0.9	1.8
Bus insuffisants (2).....	16.4	15.2	7.5	1.2	2.4	1.2
Pas de bus (1).....	6.5	4.4	5.3	0.6	1.0	1.9
Problèmes de parking (4).....	0.7	1.2	5.1	1.2	1.0	6.0
Mauvaise desserte des transports en commun (2).....	3.7	7.3	4.0	2.2	1.0	0.8
Pas de cars (1).....	5.1	4.3	3.6	0.2	1.5	2.0
Cars insuffisants (2).....	12.3	6.9	3.3	0.5	0.8	1.2
Pas de trains (1).....	0.5	3.7	2.9	2.5	2.6	0.5
Bus: problèmes d'horaires (2).....	2.9	1.5	2.0	2.3	2.2	1.0
Transports en commun: problèmes d'horaires (2).....	1.7	2.5	1.8	2.1	1.1	1.2
Trains insuffisants (2).....	2.5	1.6	1.3	1.7	2.6	1.0
Transports en commun mal adaptés (2).....	1.0	1.9	1.2	0.8	0.3	0.5
Il faut une voiture (4).....	1.4	1.0	0.9	0.6	1.9	0.7
Transports en commun: prob. de correspondance (2).....	0.7	0.4	0.8	1.2	0.4	0.2
Trop de monde dans les transports en commun (2).....	1.3	0.4	0.7	0.1	0.3	-
Cars: problèmes d'horaires (2).....	0.8	0.8	0.6	0.4	0.9	0.3
Trains: problèmes d'horaires (2).....	0.0	0.1	0.3	0.2	0.6	0.8
Gênes: trop de poids lourds (3).....	0.1	-	0.2	0.0	-	0.2
Coûts des transports en commun (2).....	0.6	0.7	-	0.4	0.6	0.2
Manque de confort des transports en commun (2).....	0.0	-	-	0.4	0.1	0.2
Problèmes pour les personnes âgées (2).....	2.0	1.7	-	0.2	0.1	0.5
Les grèves (2).....	4.4	2.3	-	0.2	0.4	-
Problème de taxis (4).....	0.1	0.1	-	0.2	-	-
Autre (4).....	2.1	3.1	7.4	0.4	1.8	8.1
Ne sait pas.....	0.7	1.9	0.7	79.1	72.9	63.4
Ensemble des répondants.....	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

¹ Question ouverte post-codée : les interviewés répondaient spontanément sans l'aide d'une quelconque liste. Les réponses ont été codées a posteriori. Pour le libellé exact de la question, cf. question H6 de l'annexe 5.

Tableau 7

Les types de problèmes de déplacements locaux ressentis : regroupement des réponses
(Question posée seulement aux enquêtés estimant qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité, soit 27.2% de la population en 1991)

Réponses regroupées:	(en %)					
	1ère rép. 1988	1ère rép. 1990	1ère rép. 1991	2ème rép. 1988	2ème rép. 1990	2ème rép. 1991
(1) Transports en commun inexistantes	25.7	25.8	21.7	3.6	5.9	6.2
(2) Transports en commun mal adaptés	61.6	55.5	40.1	14.3	15.1	11.4
(3) Problèmes de circulation	7.8	11.2	24.1	0.7	1.4	4.2
(4) Autres	4.3	5.5	13.4	2.4	4.7	14.8
Ne sait pas	0.7	2.0	0.7	79.1	72.9	63.4
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Deux éléments expliquent cette évolution. D'abord, nous l'avons vu, en se réduisant en nombre, les "plaignants" sont devenus relativement plus urbains (les résidents des grandes villes y ont un poids plus important). Or, ceux-ci sont évidemment davantage sensibilisés par les problèmes de circulation en ville. Mais d'autre part, cet accroissement sensible des citations des problèmes de circulation doit être mis en regard d'une certaine médiatisation (nationale, mais aussi régionale) de mesures prises ou à prendre, en matière de circulation dans les grandes villes : mise en place des Axes Rouges dans la capitale, projet de Val dans la communauté urbaine de Bordeaux, mise en service de nouvelles rames de tramway à Saint-Etienne, modification du plan de circulation de la Presqu'île de Lyon, propositions du maire de Lyon en matière de restriction de circulation et de développement des transports en commun, projets en gestation de réduction de la pollution automobile par la création de péages urbains, création d'un (vaste) centre piétonnier à Strasbourg ...

La nature des difficultés de déplacements dépend donc grandement de la zone de résidence. En ne tenant compte que de la première citation, c'est l'inexistence de transports en commun qui apparaît comme le principal élément de difficultés des habitants des communes de moins de 2000 habitants : 60% de ceux qui évoquent ce problème résident dans de petites agglomérations (alors que celles-ci n'hébergent que 28% de la population). Les problèmes de circulation sont caractéristiques des agglomérations de 100 000 habitants et plus (55% du segment y résident, contre 28% en moyenne), surtout celles de la région méditerranéenne et de l'Ile de France (tableau 8).

Tableau 8

La taille d'agglomération de résidence,
selon les problèmes de déplacements locaux exprimés

(en %)

	Transports en commun inexistants	Transports en commun mal adaptés	Problèmes de circulation	Ensemble
Moins de 2000 habitants.....	<u>60.4</u>	29.2	3.7	27.5
De 2000 à 20 000 habitants	23.7	15.2	4.5	15.5
De 20 000 à 100 000 habitants	3.5	11.9	6.5	13.6
100 000 habitants et plus	9.6	23.8	<u>54.6</u>	28.0
Paris et son agglomération	2.8	19.9	<u>30.6</u>	15.4
Ensemble.....	100.0	100.0	100.0	100.0

Exemple de lecture : 60.4% des individus qui se plaignent de l'inexistence de transports en commun résident dans des agglomérations de moins de 2000 habitants. *Les chiffres soulignés sont significativement supérieurs à la colonne "Ensemble".*

D'autres caractéristiques socio-démographiques interviennent, révélatrices des comportements ou habitudes de déplacements. Par exemple, les personnes les plus âgées, de faible niveau de vie, se plaignent avant tout de l'inexistence des transports en commun. On ne s'en étonnera pas : il s'agit là du groupe le moins motorisé. Les problèmes de circulation sont, par contre, mentionnés par les actifs occupés, en particulier les hommes actifs, les professions libérales et les cadres : ils utilisent souvent la voiture, et même pour certains, comme outil de travail.

La référence à l'inadaptation des transports en commun fait moins intervenir la taille d'agglomération de résidence de l'enquêté. Cette raison est plus souvent citée par les résidents d'un village (37% d'entre eux l'évoquent, contre 26% pour la population). Ce groupe, le plus important, se distingue avant tout par une caractéristique déjà mise en évidence comme significative des problèmes de déplacement : ce sont des femmes (à 65%, contre 53% en moyenne), avant tout inactives (46%, contre 34%).

2.2 - Les mesures à prendre pour remédier aux problèmes de circulation en ville

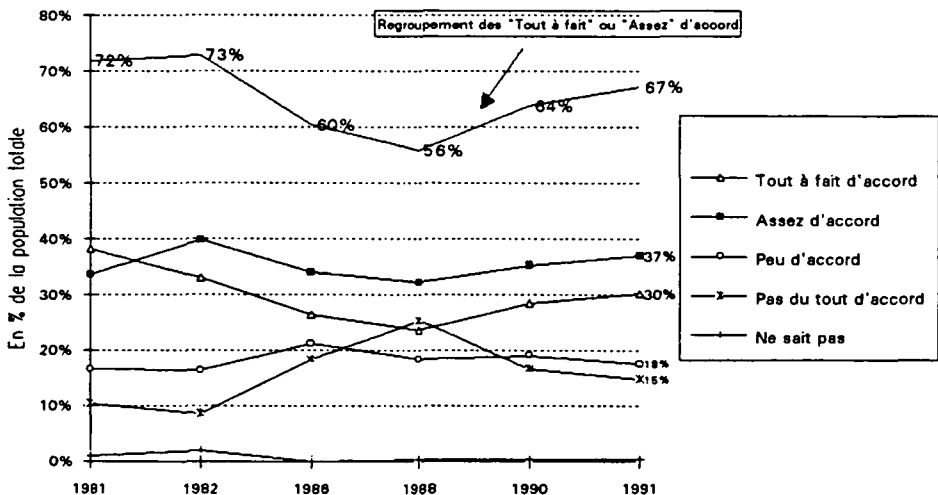
Les Français ont été interrogés sur cinq mesures souvent évoquées comme susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement dans les villes. Leurs attitudes sont très différentes selon les mesures envisagées.

La mesure coercitive consistant à limiter l'utilisation de l'automobile en ville avait perdu bon nombre de partisans entre 1981 et 1988, même si elle restait toujours majoritairement souhaitée par la population (graphique 23). Depuis 1990, la tendance s'inverse : le nombre de partisans augmente sensiblement pour atteindre maintenant les deux tiers des Français (67%). Ce nombre reste cependant légèrement inférieur à celui du début de la décennie 80.

Le vent souffle donc en France dans le sens des mesures prises d'ores et déjà dans certaines villes européennes: par exemple, la circulation alternée (chiffres pairs et impairs) à Rome, Milan et Athènes, ou la fermeture des centres-ville, déjà en application à Hambourg et annoncée pour 1995 à Munich.

Graphique 23

Pensez-vous que pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'utilisation de l'automobile ?

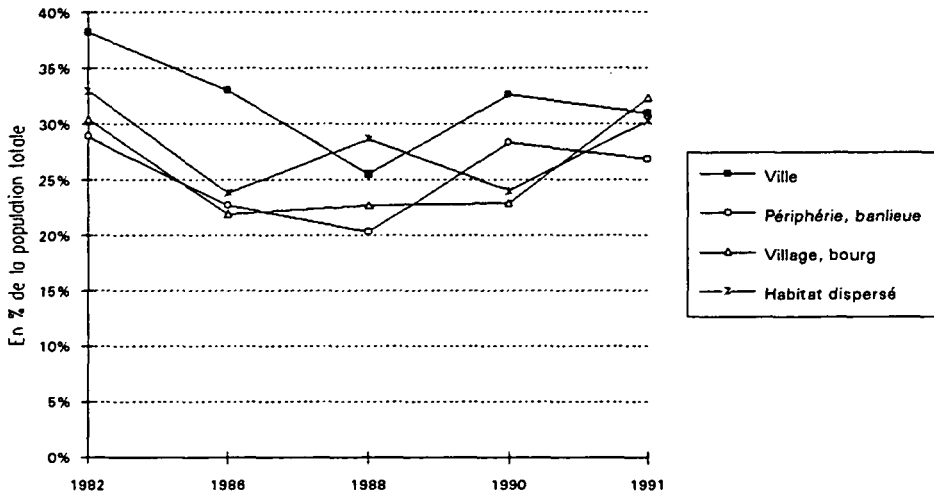


Quelques évolutions

Quelle que soit la zone de résidence, la proportion de chauds partisans de cette mesure - les "Tout à fait d'accord" avec la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville - évolue sensiblement à l'identique. On remarque, toutefois, que ce sont surtout les habitants des villes et de leurs banlieues qui ont fait baisser le nombre de partisans entre 1986 et 1988 (graphique 24). On note aussi que ceux-ci suivent les mouvements des autres groupes de population avec un temps de retard. Etant directement concernés, ils ont peut-être, au fond d'eux-mêmes, plutôt envie de temporiser et ne se laissent gagner par le mouvement général qu'avec tiédeur. En 1982, ils étaient pourtant les plus favorables à la mesure. En 1991, ils se sont fait rejoindre par les résidents en habitat dispersé et même légèrement dépasser par les villageois.

Graphique 24

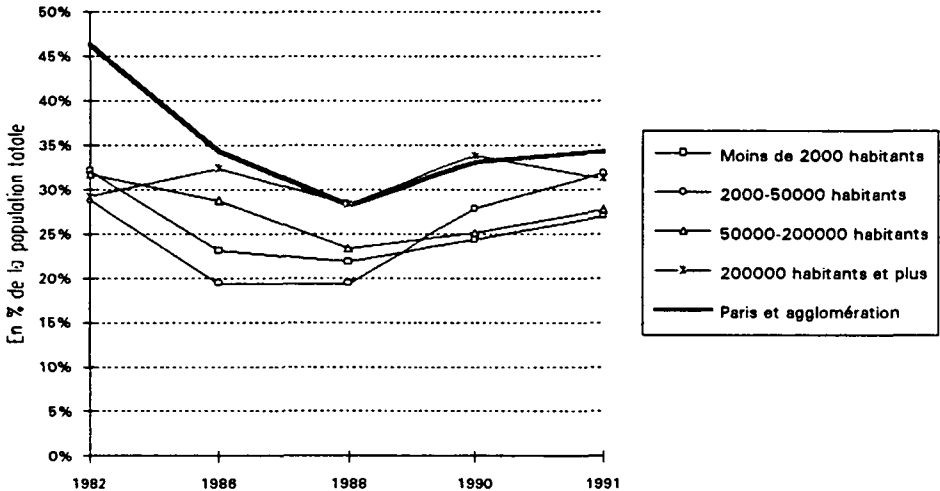
Le pourcentage de Français "Tout à fait d'accord" avec la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville, selon la zone de résidence



Quelle que soit la taille d'agglomération, la proportion de "tout à fait d'accord" croit depuis 1988, bien que de manière moins nette pour les agglomérations provinciales de 200 000 habitants et plus. Le mouvement le plus significatif de la période concerne les habitants de Paris et de sa région : de très loin les plus favorables à cette mesure en 1982, ils n'ont cessé de s'en méfier jusqu'en 1988. Depuis, le mouvement à la hausse a repris. 34% des Franciliens sont aujourd'hui tout à fait d'accord avec la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville (graphique 25).

Graphique 25

Le pourcentage de Français "Tout à fait d'accord" avec la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville, selon la taille d'agglomération

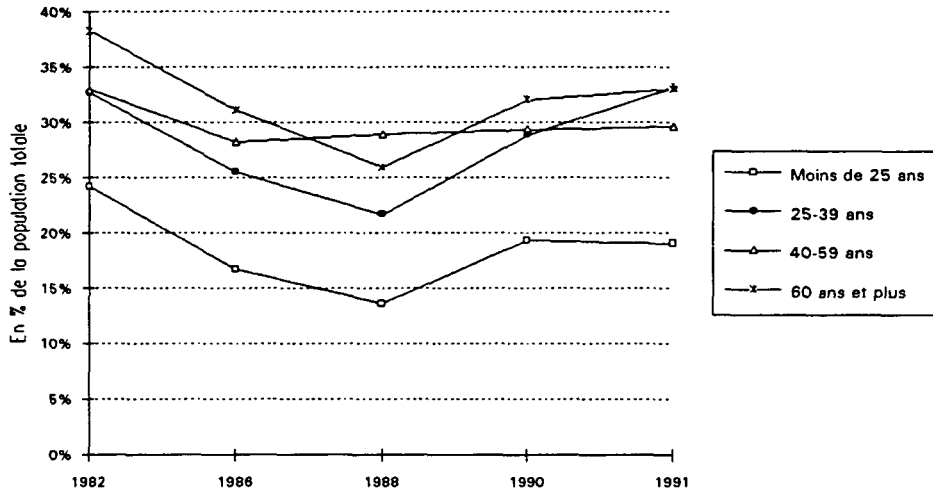


La croissance constatée en 1991 du pourcentage de Français "tout à fait d'accord" avec la limitation de la circulation automobile en ville tient essentiellement à l'évolution des positions des 25-39 ans (graphique 26). Les moins de 25 ans n'ont pas suivi cette dernière année la même évolution : toujours plus réticents à faire des sacrifices sur l'usage de la voiture, leur position se singularise encore plus en 1991.

Enfin, c'est parmi les 40-59 ans qu'on relève la plus grande stabilité d'opinions depuis 1982 : on trouve en leur sein la plus forte proportion de "conducteurs seulement". Il est probable qu'il y a, dans ce groupe, un frein à toute idée de restrictions sur l'utilisation de l'automobile.

Graphique 26

Le pourcentage de Français "Tout à fait d'accord" avec la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville, selon l'âge



Les autres mesures

Parmi les autres mesures proposées, le développement des transports en commun arrive nettement en tête et emporte l'adhésion de plus de neuf Français sur dix (tableau 9). Un agrément aussi fort ne surprend qu'à moitié. Cette mesure correspond bien sûr à "l'air du temps" et à un vrai besoin. Mais aussi, elle n'a aucun caractère oppressif. Enfin, on peut répondre pour soi ou pour les autres : le conducteur impénitent, rebelle à toute forme de transports en commun, pourra apprécier la multiplication des possibilités de transports collectifs, non pas pour les utiliser lui-même, mais parce qu'il espère que d'autres que lui renoncent en conséquence à leur voiture.

Sur cette question, les Français apparaissent en phase avec leurs partenaires de la Communauté Européenne : selon une étude réalisée en 1991 dans le cadre d'Eurobaromètre pour l'Union Internationale des Transports Publics et la Commission des Communautés Européennes, 80% des européens (CEE uniquement) sont

favorables aux transports publics pour résoudre les problèmes de trafic en milieu urbain¹.

Mais les autres mesures proposées aux enquêtés ne soulèvent guère l'enthousiasme, loin de là. Si, quand il s'agit de **restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville**, une **courte majorité de Français y est favorable (52%)**, il n'est aucunement question d'apporter une contribution financière : **les Français ne veulent pas (à 69%) de création de voies rapides à péage et encore moins (à 83%) d'un péage pour les voitures entrant en centre-ville (65% des Européens rejettent également cette dernière solution)**.

Le taux atteint par le refus d'acquitter un péage pour entrer en centre-ville est fort élevé. Cette mesure fait en effet directement appel au portefeuille. Mais elle est surtout plus contraignante. On peut évidemment toujours décider de ne pas utiliser des voies à péages, quitte à compliquer son trajet. Par contre, on n'échappe pas à la mesure proposée, sauf à renoncer à sa voiture.

Tableau 9

Divers moyens sont envisageables pour améliorer les conditions de déplacement dans les villes. Pour chacune des solutions suivantes, pouvez-vous me dire si vous êtes très, assez ou pas favorable à son application? (1991)

	(en %)				Ensemble
	Très favorable	Assez favorable	Pas favorable	N.S.P.	
Restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville.....	20.6	31.7	44.7	3.0	100.0
Développer les transports en commun	62.8	28.8	6.7	1.7	100.0
Créer des voies rapides à péage	10.0	16.6	68.6	4.8	100.0
Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	5.0	7.8	83.4	3.8	100.0

¹ Voir le rapport "European attitudes towards urban traffic problems and public transport", INRA, Juin 1991.

L'organisation des réponses

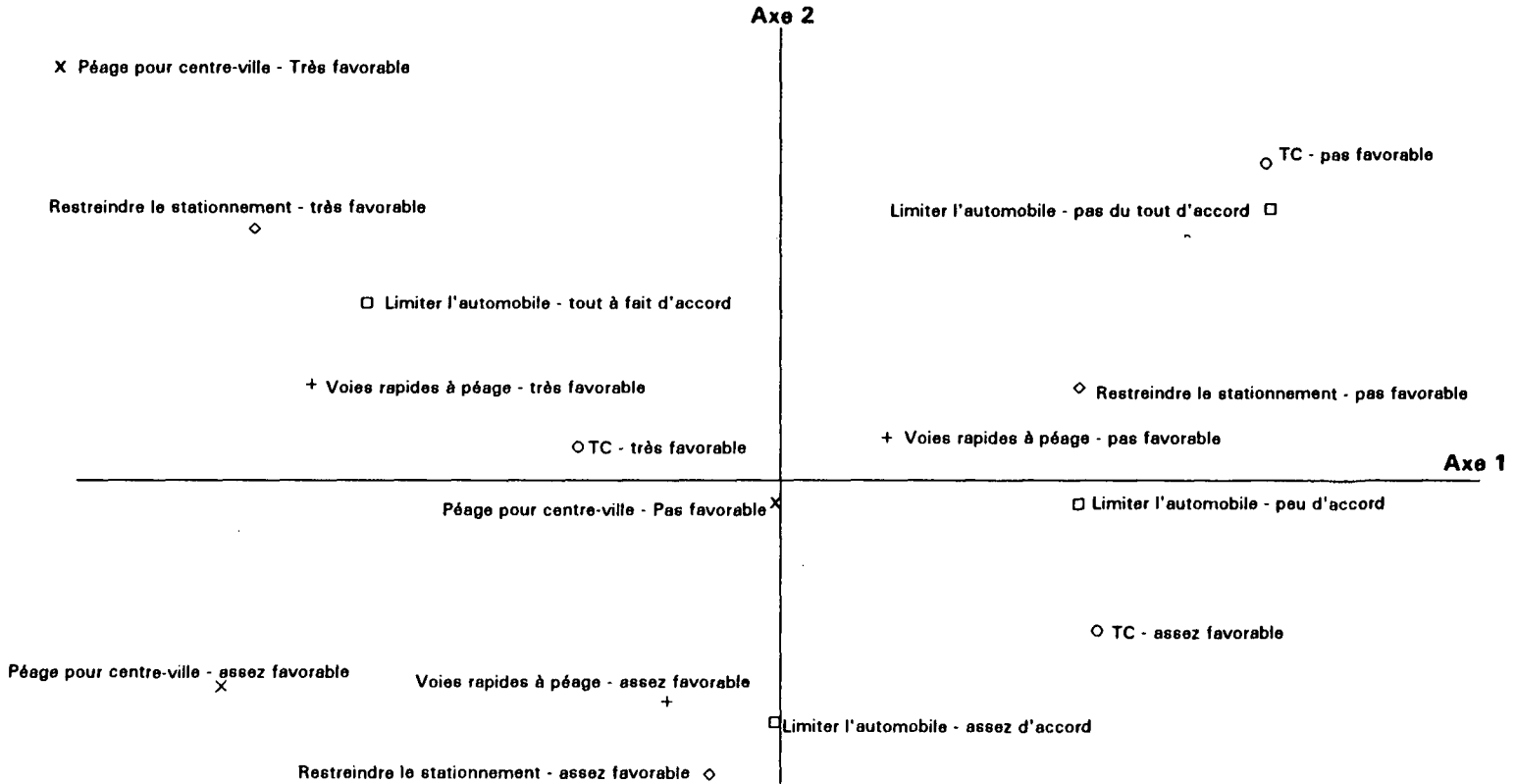
Afin de comprendre comment s'organisent les réponses, nous avons réalisé une analyse des correspondances multiples sur la série des cinq questions relatives aux mesures à prendre pour améliorer les conditions de déplacement en ville. La carte 1 présente les résultats de l'analyse pour les deux premiers axes, qui résument 30% de l'information. Les items qui sont proches sur la carte signifient qu'ils sont très souvent cités ensemble par les interviewés.

Le premier axe (Axe 1) oppose globalement ceux qui sont prêts à accepter les mesures proposées (à gauche) à ceux qui les repoussent (à droite). Autrement dit, les interviewés ont plutôt tendance à accepter ou refuser les mesures en bloc. La proposition de développement des transports en commun fait en partie exception à la règle : elle est acceptée par la quasi-totalité de la population, et, contrairement à toutes les autres, elle ne concerne pas directement l'automobile. Le péage pour entrer en centre-ville, parce que très majoritairement refusé, figure également plutôt au centre du plan.

Ainsi, on ne s'en étonnera pas : être très favorable à de fortes restrictions des possibilités de stationnement en ville va de pair avec l'accord pour limiter l'utilisation de l'automobile (quart Nord-Ouest de la carte). Les minorités d'interviewés qui sont très favorables à la création de voies rapides à péage ou d'un péage pour entrer en centre-ville acceptent également les deux mesures précédentes.

Le deuxième axe (Axe 2) oppose les avis tranchés sur les mesures proposées (en haut) aux avis plus modérés (en bas). Ainsi les avis que l'on dira pondérés, c'est-à-dire les "assez favorables", les "assez d'accord" ou les "peu d'accord", s'associent entre eux, surtout autour de la limitation de l'automobile en ville et de la restriction des possibilités de stationnement. Dans ce cas, on est également "assez favorable" au développement des transports en commun (moitié Sud de la carte). Les deux mesures payantes, les voies rapides et le péage pour l'accès au centre-ville, bien que représentées dans le même espace sur la carte, sont un peu à part. Elles se situent sur un troisième axe. Elles sont fortement corrélées entre elles quand les avis sont modérés, c'est-à-dire qu'être "assez favorable" à l'une revient à être très souvent "assez favorable" à l'autre. Les avis pondérés sont donc à scinder en deux sous-groupes selon qu'ils concernent une mesure payante ou non.

Carte 1



On remarque enfin que, figurent dans le quart Nord-Est de la carte, ceux qu'on pourrait nommer les partisans du statu quo : ils refusent, à la fois, le développement des transports en commun, la limitation de l'automobile et les restrictions des possibilités de stationnement en ville.

Les réponses sur quelques questions similaires en 1989

Quelques questions approchées de celles qui viennent d'être commentées avaient été posées dans l'enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français" de fin 1989. Elles n'avaient cependant été posées qu'aux personnes s'étant déclarées très ou assez préoccupées par les problèmes de déplacements dans les villes, qui représentaient alors 82% de la population majeure française. L'amputation d'une partie de la base des répondants, ainsi que les modifications de libellés dans les questions, ne nous permettent donc pas de faire une comparaison directe des résultats. Quelques remarques peuvent cependant être avancées (tableau 10) :

- * La limitation de l'utilisation de l'automobile : en 1989, c'étaient les termes de "limitation de la circulation des véhicules privés dans les centres-ville" qui avaient été utilisés. Les partisans de l'époque se comptaient en proportion identique à ceux des deux dernières années : 65% des répondants (rappelons que la base était tronquée d'un cinquième des Français) trouvaient cette mesure "très ou assez souhaitable". Cela concerne aujourd'hui 67% de l'ensemble de la population, selon le libellé évoqué au graphique 23 .
- * Restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville : en 1989, la question parlait de "réprimer plus sévèrement le stationnement illicite". 62% des répondants trouvaient la mesure souhaitable, proportion plus importante que celle obtenue cette année (52%, cf tableau 9), mais les deux questions étant somme toute de natures assez différentes, il nous semble difficile d'en tirer un enseignement en matière d'évolution.
- * Développer les transports en commun : les formulations des questions posées en 1989 et 1991 sont cette fois identiques (à l'exception de l'échelle des réponses proposées se référant aux termes de "souhaitable" en 1989 et "favorable" en 1991). Les résultats sont quasiment identiques : 60% de "très souhaitable" en 1989, 63%

de "très favorable" en 1991. Il n'y a pas eu d'évolution majeure sur l'appréciation de cette mesure dans la période.

- * La création de voies rapides à péage : en 1989, une première proposition était de "créer de nouvelles voies de circulation". Plus de 8 répondants sur 10 trouvaient cette mesure souhaitable. Le péage est donc assurément la notion qui déplaît. D'ailleurs, une deuxième proposition de "créer des voies rapides souterraines à péage" était, déjà alors, jugée "pas souhaitable" par la majorité des répondants (54%). Remarquons cependant qu'en 1991, 69% des Français refusent l'idée de créer des voies rapides à péage. Est-ce à dire que le fait que de nouvelles voies rapides, bien que payantes, soient souterraines rebuteraient moins certains Français ? On ne peut l'affirmer. Peut-être faut-il rappeler que les voies rapides qui traversent le centre des villes sont des aménagements jugés néfastes pour l'environnement par 6 Français sur 10³. Si elles étaient souterraines, peut-être seraient-elles jugées moins néfastes, et éventuellement moins nuisibles pour la beauté de notre cadre de vie ... ?

Tableau 10

Quelques questions relatives à 1989

(en %)

Divers moyens sont envisageables pour améliorer les conditions de déplacements dans les villes. Pour chacune des solutions suivantes, veuillez me dire s'il vous semble très, assez, ou pas souhaitable de l'appliquer ? (questions posées aux seules personnes préoccupées par les problèmes de déplacements urbains, soit 82 % des Français)					
	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Ne sait pas	Ensemble des répondants
Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite.....	28.8	32.8	36.3	2.1	100.0
Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres villes	25.6	38.9	32.6	2.9	100.0
Créer de nouvelles voies de circulation.....	48.1	33.4	15.5	3.0	100.0
Développer les transports en commun	60.5	29.2	9.3	1.0	100.0
Créer des voies rapides souterraines à péage	14.8	24.9	54.4	5.9	100.0

³ Voir le rapport "Opinions et usages des voies de circulation routière. Le réseau routier et l'environnement", Olivier Martin, Collection des Rapports du CREDOC, N°103, juillet 1991. Page 65 et suivantes.

Aux extrêmes des opinions sur la voiture en ville

Nous avons réalisé une segmentation sur la base des réponses aux trois mesures les plus contraignantes : "limiter l'utilisation de l'automobile pour améliorer la circulation en ville", "restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville" et "faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville". L'objectif était de constituer deux segments opposés de personnes ayant un avis tranché sur l'utilisation de la voiture en ville, des "cas purs" en quelque sorte : les partisans de mesures coercitives pour limiter l'usage de l'automobile d'une part, et les opposants d'autre part.

Les partisans représentent 8% de la population. Ils ont répondu simultanément "Tout à fait" ou "Assez d'accord" pour limiter l'utilisation de l'automobile pour améliorer la circulation en ville, "Très" ou "Assez favorable" pour restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville et pour faire payer un péage aux automobilistes entrant au centre-ville.

Les opposants sont plus nombreux : ils représentent 20% de la population. Ils ont répondu simultanément "Peu" ou "Pas du tout d'accord" pour limiter l'utilisation de l'automobile pour améliorer la circulation en ville, "Pas favorable" pour restreindre fortement les possibilités de stationnement en ville et pour faire payer un péage aux automobilistes entrant au centre-ville.

Ces deux groupes de "puristes dans les intentions" ne laissent cependant pas apparaître de profils très nets en termes socio-démographiques, comme en termes de pratiques et de contraintes de transports. Certes, les opposants sont plus souvent des jeunes (ils ont moins de 30 ans dans près d'un tiers des cas), plus souvent des urbains (ils résident plutôt en banlieue), exercent un emploi, ont plus souvent l'usage d'une voiture et ils comportent une proportion plus importante qu'en moyenne de grands rouleurs (tableau 12). De même, les partisans sont un tiers à ne pas posséder le permis (tableau 11).

Mais parmi les éléments les plus caractéristiques de ces groupes, on trouve également des opinions relatives à l'environnement. **La présence ou l'absence de préoccupations écologiques motivent fortement les réponses de ces deux segments.** Nous verrons plus loin que ces préoccupations influent également sur les opinions concernant les mesures susceptibles d'améliorer les déplacements sur longues distances.

Ainsi, les "partisans" sont majoritairement prêts à accepter un niveau de vie plus faible pour protéger l'environnement. Parmi eux, ceux qui ont l'usage d'une voiture se disent plus souvent prêts qu'en moyenne à acheter une deuxième voiture électrique, parce qu'elle pollue moins. Bien entendu, ils sont très favorables au développement des transports en commun en ville, et même majoritairement favorables à la création de voies rapides à péage en ville.

Tableau 11

Caractéristiques distinctives des "partisans" des mesures coercitives de limitation de l'usage de l'automobile en ville (8% des Français)

Est très ou assez favorable à la création de voies rapides à péage en ville.....	52%	+25
Est très favorable au développement des transports en commun en ville	81%	+18
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter un niveau de vie plus faible	56%	+17
Préfère qu'on incite les gens à moins utiliser l'automobile plutôt que de développer le réseau autoroutier ³	60%	+16
N'a pas le permis de conduire	33%	+11
<i>Sur la base des possesseurs de voiture (soit 73% du groupe)</i>		
Est prêt à acheter une voiture électrique comme deuxième voiture.....	42%	+18

Exemple de lecture: 56% des "partisans" sont prêts à accepter un niveau de vie plus faible pour protéger l'environnement, soit 17 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (39% des Français sont prêts à ce sacrifice).

Chez les "opposants", la "dimension environnement" est plus évidente encore : elle se définit par une relative absence de préoccupations écologiques. Les opposants ne sont pas prêts à faire des efforts pour protéger l'environnement : ils ne veulent, ni d'un niveau de vie plus faible, ni moins de confort, ni un ralentissement économique. Par ailleurs, ils sont très nettement opposés à la création de voies rapides à péage en ville. En ce qui concerne la circulation routière sur longue distance, ils préfèrent nettement qu'on développe le réseau autoroutier plutôt qu'on incite les gens à moins utiliser l'automobile (ou vraisemblablement rejettent-ils surtout cette dernière possibilité pour son caractère contraignant).

³ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau 12

Caractéristiques distinctives des "opposants" aux mesures coercitives de limitation de l'usage de l'automobile en ville (20% des Français)

Préfère qu'on développe le réseau autoroutier plutôt que d'inciter les gens à moins utiliser l'automobile.....	68%	+ 13
Pour protéger l'environnement, n'est pas prêt à accepter un niveau de vie plus faible....	73%	+ 13
Pour protéger l'environnement, n'est pas prêt à accepter moins de confort.....	62%	+ 12
N'est pas favorable à la création de voies rapides à péage en ville.....	78%	+ 10
A conduit personnellement au cours des douze derniers mois.....	81%	+ 9
Pour protéger l'environnement, n'est pas prêt à accepter un ralentissement économique.	57%	+ 10
A l'usage d'une ou plusieurs voitures.....	87%	+ 7
Réside dans une agglomération de 100 000 habitants et plus.....	35%	+ 7
Actif ayant un emploi.....	56%	+ 7
Moins de 30 ans.....	31%	+ 5
Marié au sein d'un couple bi-actif.....	33%	+ 5
Nombre de kilomètres parcourus : 19 000 kms et plus.....	24%	+ 5
Zone d'habitation : périphérie, banlieue.....	33%	+ 5

Exemple de lecture: 68% des "opposants" préfèrent qu'on développe le réseau autoroutier plutôt que d'inciter les gens à moins utiliser l'automobile, soit 13 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 55% à exprimer cette préférence).

2.3 - Les déplacements sur longue distance

2.3.1 - Le réseau routier : une satisfaction confirmée

Depuis 1987, les utilisateurs du réseau routier (93,5% des Français⁵ en 1991) sont interrogés sur leur niveau de satisfaction vis-à-vis des autoroutes, des routes nationales et des autres routes (départementales et cantonales) françaises. Depuis cette date, les utilisateurs sont majoritairement satisfaits par les trois types de voies avec, uniformément d'une année sur l'autre, l'ordre suivant : les autoroutes viennent en tête avec 91% de satisfaits en 1991, les routes nationales viennent en deuxième place (80% de satisfaits), tandis que les autres routes sont appréciées par 62% de la population.

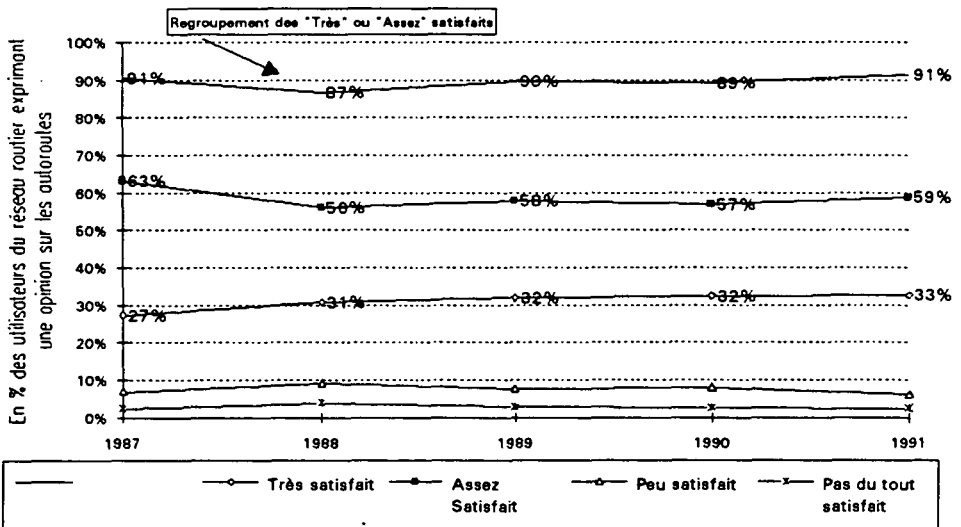
⁵ Voir le libellé de la question H9 du questionnaire en annexe.

Afin de ne mesurer que les opinions des seuls usagers du réseau routier, les graphiques suivants, 27 à 29, excluent les non-utilisateurs et les "ne sait pas" - négligeables pour toutes les années et ce quel que soit le type de routes. Le poids des non-utilisateurs est surtout sensible pour les autoroutes : d'une année sur l'autre, 9% à 13% des répondants ne les utilisent pas⁵.

S'agissant des autoroutes, le niveau de satisfaction, très élevé, n'évolue guère depuis 1987. On note d'ailleurs que la part des "très satisfaits" passe de 27% en 1987 à 33% en 1991 (graphique 27). Le niveau de satisfaction des routes nationales a, lui, augmenté de 1988 à 1990, pour visiblement se stabiliser cette année (graphique 28). Ce sont les "autres routes" qui bénéficient de la croissance la plus forte du niveau de satisfaction : ce sont surtout les "assez satisfaits" qui poussent à la hausse (graphique 29).

Graphique 27

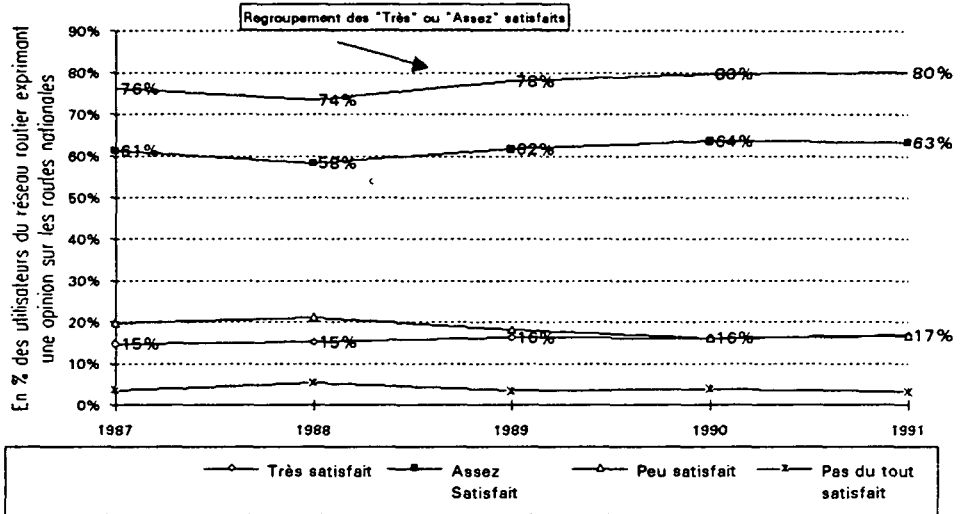
Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...), et en particulier ... des autoroutes ?



⁵ On retrouvera les chiffres exprimés sur la base des utilisateurs du réseau routier dans les tableaux H10-1 à H10-3 en annexe 1.

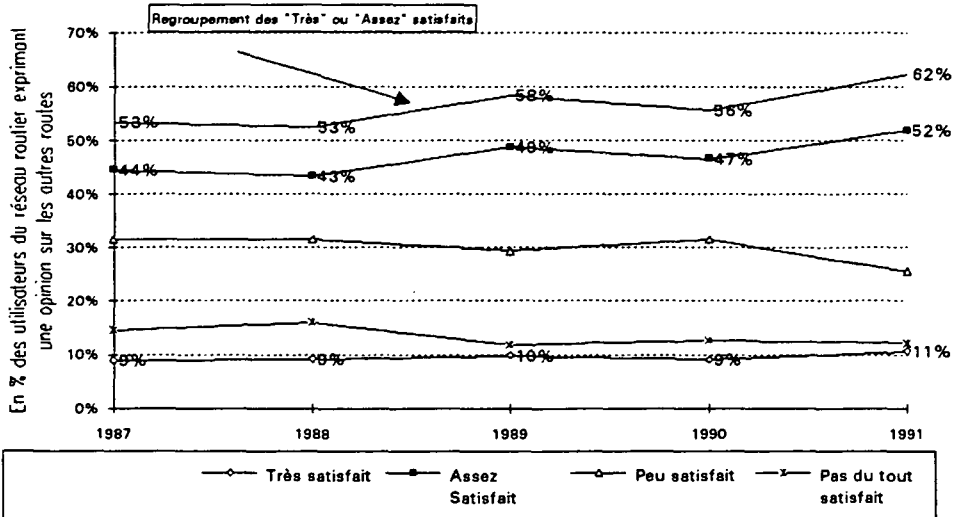
Graphique 28

Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...), et en particulier ... des routes nationales ?



Graphique 29

Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...), et en particulier ... des autres routes ?



2.3.2 - La gêne apportée par les autres conducteurs

A - Une gêne inégalement répartie

Les trois quarts (77%) des utilisateurs du réseau routier se sentent gênés par les autres types de véhicules ou par les comportements de certains conducteurs. 44% se sentent même gênés souvent ou très souvent (tableau 13).

Tableau 13

En général, lors de vos déplacements en voiture sur grandes distances, vous sentez-vous gêné(e) par d'autres types de véhicules ou par les comportements de certains conducteurs ?

	(en %)
<i>Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (soit 93.5% de la population)</i>	
Très souvent	17.1
Souvent	26.8
Quelquefois	33.2
Jamais	22.9
Ensemble des répondants	100.0

Pour expliquer l'intensité ou l'absence de gêne, on trouve avant tout le degré de pratique de l'automobile : kilométrage parcouru par les conducteurs, nombre de voyages de longue distance effectués en voiture, qu'on soit conducteur ou passager.

Bien entendu, se déclarer gêné par les autres, signifie dans neuf cas sur dix, avoir l'usage d'une ou plusieurs voitures et, dans huit cas sur dix, avoir conduit au cours des douze derniers mois (Tableau 14). Par contre, parmi ceux qui déclarent ne jamais être gênés, 69% ont l'usage d'une ou plusieurs voitures et seulement 56% ont conduit au cours des douze derniers mois. Presque la moitié d'entre eux - 47% - ne prennent jamais le volant et se laissent conduire lors de leurs déplacements en dehors des agglomérations (ils sont d'ailleurs 36% à ne pas avoir le permis de conduire). Quel que soit le mode de transport, ce sont eux les moins mobiles : 75% seulement ont réalisé au moins un voyage dans l'année.

Tableau 14

**Gènes ressenties et usage de l'automobile
(1991)**

(en %)

En général, lors de vos déplacements en voiture sur grandes distances, vous sentez-vous gêné(e) par d'autres types de véhicules ou par les comportements de certains conducteurs ?	A l'usage d'une ou plusieurs voitures	A conduit personnellement au cours des douze derniers mois	Roule en dehors des agglomérations comme passager seulement	A fait au moins un voyage à plus de 100 kms du domicile ces douze derniers mois
Très souvent.....	89.8	84.0	18.8	92.7
Souvent.....	89.6	81.8	21.3	88.5
Quelquefois.....	87.3	81.7	21.8	86.3
Jamais.....	68.5	56.1	46.6	74.6
Ensemble.....	80.2	72.4	25.1	82.5

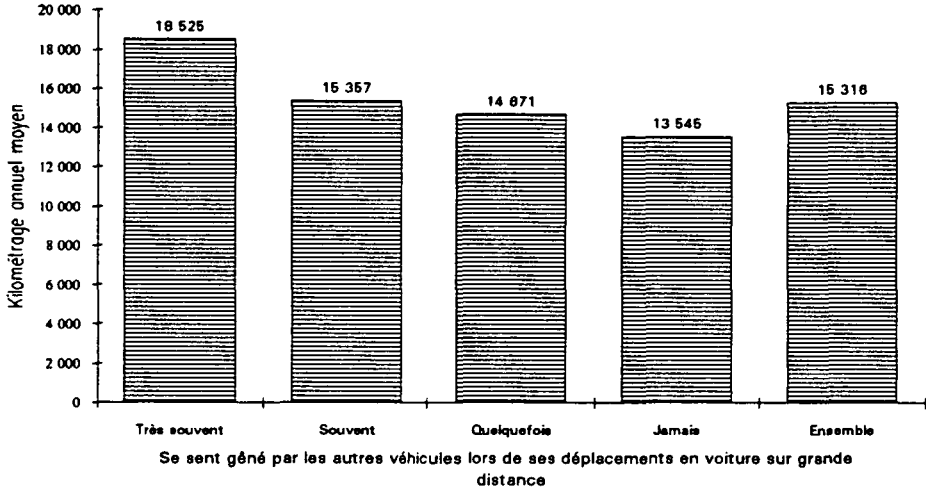
Exemple de lecture : 89.8% de ceux qui se sentent très souvent gênés ont l'usage d'une ou plusieurs voitures, alors que 80,2% de l'ensemble de la population majeure dispose d'une ou plusieurs voitures.

Autrement dit, être gêné en voiture par les autres véhicules, c'est avant tout le sentiment de celui qui est volant ou qui a l'habitude de l'être.

D'ailleurs, plus on roule, plus on multiplie les occasions de se plaindre, ne serait-ce que parce qu'on passe plus de temps au volant : ceux qui se disent "très souvent gênés" sont les plus gros rouleurs (Graphique 30) et, logiquement, ceux qui font le plus de voyages de longues distances en voiture (Graphique 31).

Graphique 30

Combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement ?
 ... selon la gêne ressentie lors des déplacements en voiture sur grandes distances



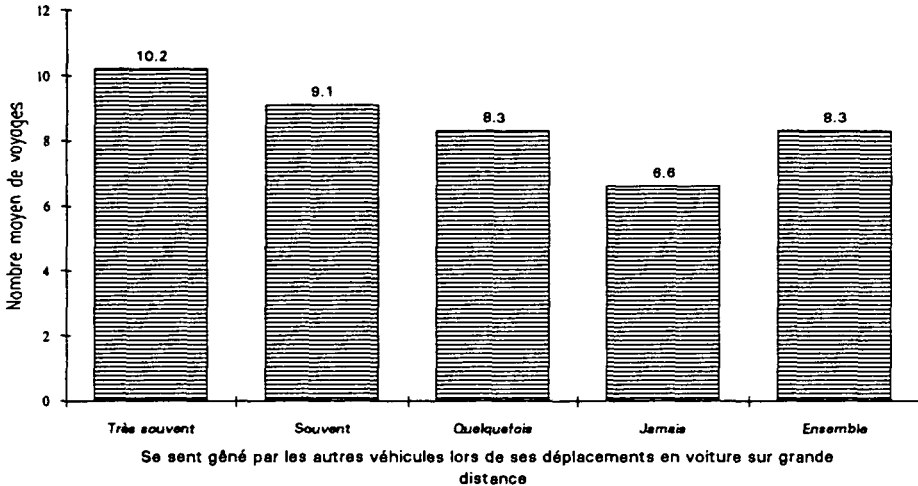
Question posée aux seules personnes ayant conduit personnellement au cours des 12 derniers mois

Le groupe de ceux qui ne se sentent jamais gênés comprend donc, non seulement la fraction la plus importante de non-conducteurs, mais également ceux qui ont la moyenne kilométrique annuelle la plus basse⁷ et ceux qui effectuent le moins de voyages en voiture à plus de 100 kilomètres de chez eux.

⁷ En effet, la moyenne kilométrique fournie au graphique 30 est calculée sur la base des interviewés ayant conduit personnellement au cours des douze derniers mois, hors non-conducteurs. La moyenne la plus faible de ceux qui ne se sentent "jamais" gênés ne tient donc pas ici au fait qu'un certain nombre d'entre eux ne conduisent jamais.

Graphique 31

Au cours des douze derniers mois, combien de voyages à plus de 100 kms de votre domicile avez-vous effectué en voiture ?
... selon la gêne ressentie lors des déplacements en voiture sur grandes distances

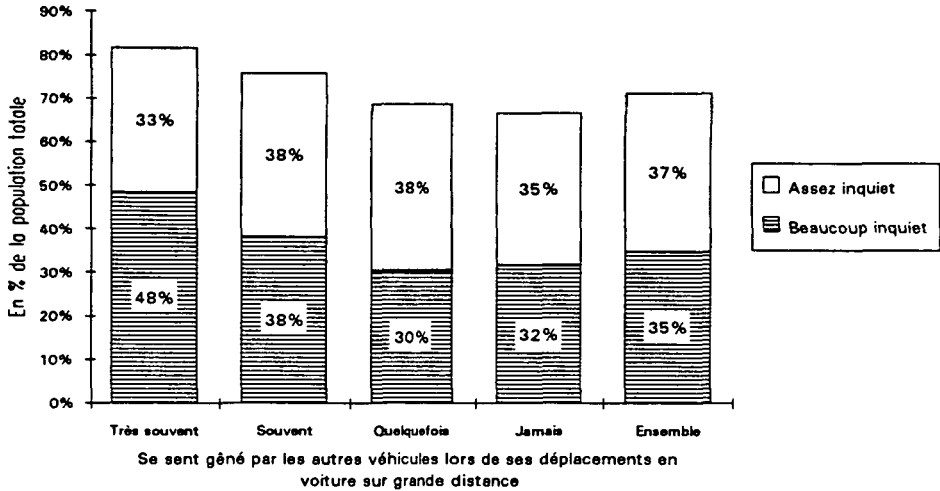


Question posée aux seules personnes ayant déclaré avoir effectué au moins un voyage à plus de 100 km de leur domicile au cours des douze derniers mois (quelque soit le mode de transport)

Mais la gêne ressentie vis-à-vis des autres véhicules, c'est aussi la peur des autres, celle qu'ils engendrent. On le devine à la lecture de certaines des précisions apportées par les interviewés : ils évoquent "les poids lourds", "la vitesse excessive de certains", "ceux qui doublent n'importe comment", "ceux qui roulent trop près", etc, ... La réponse à la question sur l'inquiétude d'un accident de la route confirme ce pressentiment : on se dit d'autant plus gêné par les autres qu'on appréhende plus fortement l'accident de la route. Ainsi, parmi ceux qui sont très souvent gênés, presque la moitié (48%) se déclarent "beaucoup inquiets" du risque d'accident de la route (Graphique 32).

Graphique 32

L'accident de la route est-il un risque qui vous inquiète ... ?
 ... selon la gêne ressentie lors des déplacements en voiture sur grandes distances



Lecture du graphique: 48% de ceux qui se sentent "très souvent" gênés par les autres déclarent être "beaucoup inquiets" du risque d'accident de la route, contre 35% en moyenne.

Se sentir "très souvent" gêné

Une des caractéristiques distinctives les plus fortes de ce groupe concerne la présence d'enfants en bas âge. S'ils se sentent très souvent gênés, c'est donc aussi probablement parce qu'ils ont peur pour leur famille et ce d'autant plus qu'ils font beaucoup de longs voyages en voiture et qu'ils parcourent davantage de kilomètres qu'en moyenne. Les membres de ce groupe sont jeunes - plus du tiers ont moins de trente ans - et sont très souvent des provinciaux de moins de 40 ans (tableau 15).

D'une nature plus inquiète que l'ensemble des Français, ils se disent beaucoup préoccupés par les risques de maladie grave ou d'agression dans la rue. Ils ont également tendance à être plus critiques : ils considèrent plutôt que la justice fonctionne "très mal" en France, ils sont moins satisfaits des routes nationales et des autres routes (départementales et cantonales), ils estiment plus souvent qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité.

C'est d'ailleurs l'autoroute qu'ils utilisent plus souvent qu'en moyenne, et qui a leur faveur : ils préfèrent que l'on développe le réseau autoroutier plutôt que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens de transports. D'ailleurs, le rythme de construction des autoroutes leur paraît trop lent. Sauraient-ils que les autoroutes sont, de toutes les voies routières, les moins meurtrières ?

Tableau 15

**Caractéristiques distinctives des interviewés qui se sentent très souvent gênés lors de leurs déplacements en voiture sur grande distance
(17,1 % des utilisateurs du réseau routier)**

Socio-démographie		
Moins de 30 ans.....	36 %	+11
A des enfants de moins de 6 ans.....	27 %	+9
Provincial de moins de 40 ans.....	47 %	+10
Zone d'habitation : périphérie, banlieue.....	35 %	+7
Opinions		
Pense que ses conditions de vie vont s'améliorer dans les 5 ans.....	34 %	+9
Pense que la justice fonctionne très mal en France en 1991.....	37 %	+8
Beaucoup inquiet des risques d'une maladie grave.....	59 %	+9
Beaucoup inquiet des risques d'une agression dans la rue.....	35 %	+8
Divers		
Est parti en vacances ces douze derniers mois.....	73 %	+7
Questions Transports		
Nombre de voyages en voiture depuis un an : 8 et plus.....	30 %	+7
Nombre de kilomètres annuels en voiture : 19000 km et plus.....	27 %	+8
Est tout à fait d'accord pour limiter l'utilisation de la voiture en ville.....	38 %	+8
Est très favorable au développement des transports en commun en ville.....	70 %	+7
Le rythme de construction des autoroutes paraît trop lent.....	35 %	+7
Trouve qu'il y a des problèmes de déplacements dans sa localité.....	34 %	+7
Effort prioritaire souhaité : développer le transport des poids lourds par train ⁷ .	24 %	+6
N'est pas favorable à la création de voies rapides à péage en ville.....	75 %	+6
N'est pas favorable à restreindre fortement le stationnement en centre-ville.....	51 %	+7
Préfère que l'on développe le réseau autoroutier plutôt que d'inciter à moins utiliser l'automobile ⁸	61 %	+6
<i>Sur la base des utilisateurs du réseau routier (soit 93,5% de la population)</i>		
N'est pas du tout satisfait des autres routes.....	20 %	+8
Est peu ou pas du tout satisfait des routes nationales.....	29 %	+9
A utilisé une autoroute à péage depuis un an.....	79 %	+7

Exemple de lecture: 36% des interviewés qui se sentent "très souvent" gênés ont moins de 30 ans, soit 11 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où 25% ont moins de 30 ans). Les pourcentages des dernières questions "Transports" sont donnés, non pas sur l'ensemble des Français, mais sur la base des seuls utilisateurs du réseau routier.

⁷ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

⁸ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Se sentir "souvent" gêné

A l'instar du groupe précédent, un naturel plus anxieux se retrouve chez ceux qui se sentent "souvent gênés". Les risques d'agression dans la rue ou de survenance d'une maladie grave les inquiètent. Ils partagent également avec le premier groupe le fait d'utiliser plus souvent les autoroutes et de trouver leur rythme de construction plutôt trop lent. Ils sont aussi nombreux à trouver qu'il existe des problèmes de déplacements dans leur localité (tableau 16).

Ils font, par contre, un peu moins de voyages et de kilomètres en voiture.

Plus des trois quarts sont mariés ou vivent en ménage ; dans un tiers des cas, il s'agit de couples bi-actifs. Ils résident plus souvent dans une grande ville, sont diplômés du bac ou du supérieur et exercent plutôt une profession libérale ou une fonction de cadre. Ils sont souvent âgés de 30 à 49 ans.

Tableau 16

Caractéristiques distinctives des interviewés qui se sentent souvent gênés lors de leurs déplacements en voiture sur grande distance (26,8% des utilisateurs du réseau routier)

Socio-démographie		
Statut matrimonial : marié ou en ménage	77%	+8
dont couples bi-actifs.....	34%	+6
Taille d'agglomération : 100 000 habitants et plus	35%	+7
Actif ayant un emploi	54%	+6
Professions libérales et cadres.....	19%	+4
Diplôme : Bac et études supérieures	31%	+5
30-49 ans	39%	+5
Opinions		
Beaucoup ou assez inquiet des risques d'une agression dans la rue	59%	+6
Beaucoup inquiet des risques d'une maladie grave	56%	+5
Divers		
Est parti en vacances ces douze derniers mois.....	71%	+5
Questions Transports		
Effort prioritaire souhaité : développer le transport des poids lourds par train ¹⁰	24%	+6
Trouve qu'il y a des problèmes de déplacement dans sa localité	34%	+6
Nombre de voyages en voiture depuis un an : 8 et plus	29%	+6
Pense qu'il faut développer l'avion si l'on incite à moins utiliser l'automobile ¹¹	36%	+6
Le rythme de construction d'autoroutes parait trop lent	34%	+6
Nombre de kilomètres annuels en voiture : 9 000 à 19 000 kms	30%	+5
<i>Sur la base des utilisateurs du réseau routier (soit 93,5% de la population)</i>		
A utilisé une autoroute à péage depuis un an	81%	+9

Exemple de lecture: 77% des interviewés qui se sentent "souvent" gênés sont mariés ou vivent maritalement, soit 8 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 69% dans ce cas).

Se sentir "quelquefois" gêné

Il s'agit ici du groupe le plus important parmi les utilisateurs du réseau routier, et le plus modéré dans son avis. De fait, ses caractéristiques propres sont moins affirmées.

Les membres de ce groupe se situent dans la moyenne en ce qui concerne le nombre de kilomètres effectués. Ils préfèrent d'ailleurs, plutôt que de développer le réseau autoroutier, qu'on incite les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile (tableau 17).

¹⁰ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

¹¹ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

Plus âgés que les précédents (ils ont 50-59 ans dans un cas sur cinq), ils résident plutôt en pavillon, dans de petites agglomérations de moins de 2000 habitants. Ils ont des enfants au foyer, mais il ne s'agit pas spécifiquement d'enfants en bas âge comme c'est le cas pour le premier groupe.

Tableau 17
Caractéristiques distinctives des interviewés qui se sentent quelquefois gênés lors de leurs déplacements en voiture sur grande distance
 (33,2% des utilisateurs du réseau routier)

Socio-démographie		
50-59 ans	21 %	+5
Taille d'agglomération : moins de 2 000 habitants	32 %	+5
Actif ayant un emploi	53 %	+5
Type de logement : pavillon.....	69 %	+4
A des enfants de moins de 20 ans	42 %	+4
Divers		
Est parti en vacances ces douze derniers mois.....	71 %	+5
Questions Transports		
Nombre de kilomètres annuels en voiture : 9 000 à 19 000 kms	30 %	+5
Préfère que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile ¹² ...	48 %	+4
Ne trouve pas qu'il y a des problèmes de déplacement dans sa localité	76 %	+4

Exemple de lecture: 21 % des interviewés qui se sentent "quelquefois" gênés ont entre 50 et 59 ans, soit 5 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 16 % dans ce cas).

Ne "jamais" se sentir gêné

Ce groupe d'enquêtés, réunissant les moins mobiles des Français, est le plus âgé : la moitié d'entre eux ont 50 ans et plus. Ils sont en conséquence moins diplômés, plus inactifs, et plus solitaires. Dans plus de quatre cas sur dix, ce sont des provinciaux de plus de 40 ans sans enfant au foyer (tableau 18).

Ils utilisent, bien entendu, moins souvent l'autoroute et sont plus enclins à considérer que le rythme de construction des autoroutes est adapté aux besoins. Ils justifient cette moindre utilisation en se déclarant davantage satisfaits des routes nationales et des autres routes.

¹² Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau 18

**Caractéristiques distinctives des interviewés qui ne se sentent jamais gênés lors de leurs déplacements en voiture sur grande distance
(22,9% des utilisateurs du réseau routier)**

Socio-démographie		
Diplôme : aucun ou le CEP	43%	+11
Inactif	54%	+11
dont femme inactive	41%	+7
50 ans et plus	51%	+10
dont plus de 50 ans avec un revenu mensuel par UC ¹² inférieur à 4000 F ...	18%	+8
Provincial de plus de 40 ans, sans enfant au foyer	43%	+9
Retraité	26%	+7
Vit seul	37%	+6
Opinions		
Pense que ses conditions de vie vont rester semblables dans les 5 ans	48%	+12
Divers		
N'est pas parti en vacances ces douze derniers mois	42%	+9
Questions Transports		
Effort prioritaire souhaité : développer le réseau routier ¹³	30%	+7
Effort prioritaire souhaité : développer le réseau ferré ¹⁴	33%	+6
Le rythme de construction d'autoroutes paraît adapté aux besoins	53%	+5
<i>Sur la base des utilisateurs du réseau routier (soit 93,5% de la population)</i>		
N'a pas utilisé d'autoroute à péage depuis un an	44%	+16
Est très ou assez satisfait des autres routes	75%	+13
Est très satisfait des routes nationales	22%	+5

Exemple de lecture: 43% des interviewés qui ne se sentent "jamais" gênés, n'ont aucun diplôme ou le CEP, soit 11 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 32% dans ce cas). Les pourcentages des dernières questions "Transports" sont donnés, non pas sur l'ensemble des Français, mais sur la base des seuls utilisateurs du réseau routier.

B - Les différents types de gênes ressenties

Contrairement à ce qu'on aurait pu penser, le degré de gêne ressentie n'est pas lié au type d'inconvénients déclarés. Autrement dit, se sentir très souvent, souvent ou quelquefois gêné n'implique pas un ou plusieurs types de gênes en particulier.

La façon de conduire (c'est-à-dire "les comportements anormaux" de certains) et les poids lourds sont les gênes principales, citées par plus d'un concerné¹⁴ sur cinq. On trouve ensuite "la vitesse excessive de certains" évoquée par 16% et "ceux qui

¹² Unité de Consommation.

¹³ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

¹⁴ Les concernés sont ceux qui étaient invités à répondre à la question sur le type de gêne ressentie, c'est-à-dire les interviewés se déclarant très souvent, souvent ou quelquefois gênés (voir en annexe les questions H16 et H17).

doublent n'importe comment" citée par 11%. Les autres incommodités ne dépassent pas 10% des enquêtés concernés (tableau 19).

Tableau 19

Quelle est la gêne que vous ressentez principalement ?

(en %)

<i>Question posée à ceux qui ont déclaré se sentir gênés par d'autres types de véhicules ou par les comportements de certains conducteurs (soit 72,1% de la population)¹⁶</i>	
Les comportements "anormaux" de certains	22.8
Les poids lourds, les camions, les camionneurs	20.5
La vitesse excessive de certains	16.2
Ceux qui doublent n'importe comment	11.5
Le manque de courtoisie, l'égoïsme, l'agressivité	6.5
La vitesse trop lente de certains	5.8
Ceux qui roulent à gauche ou au milieu	4.0
Les phares, l'éblouissement, les mauvais éclairages	3.5
Ceux qui roulent trop près	2.1
Les petites voitures, les voiturettes sans permis	1.2
Les caravanes	1.1
Les encombrements, les bouchons.....	0.8
L'abus d'alcool, ceux qui boivent	0.4
Autres	2.2
Ne sait pas	1.4
Ensemble des répondants.....	100.0

*** Etre gêné par les "comportements anormaux de certains" (23%)**

Pour l'essentiel, nous avons regroupé sous cette modalité l'ensemble des désagréments se référant sans précision véritable, aux comportements irresponsables, irrespectueux du code, de certains. Figurent dans cette rubrique les réponses du type : "les mauvais conducteurs", "les erreurs des autres", "le non-respect du code de la route ou de la sécurité", "le manque de prudence", "l'inconscience", "les chauffards", "la façon de conduire", etc ...

¹⁶ Question ouverte post-codée : les interviewés répondaient spontanément sans l'aide d'une quelconque liste. Les réponses ont été codées a posteriori.

Ce "fourre-tout" de raisons relativement imprécises peut s'expliquer par la diversité des cas de figure évoqués ici. Les membres de ce groupe font, en tout état de cause, plus de kilomètres que la moyenne et ont plus souvent des enfants à charge (tableau 20). Leurs réponses traduisent plus une gêne globale relative aux erreurs, à l'inconscience ou à l'irresponsabilité "des autres" qu'une gêne précise, aisément qualifiable.

Tableau 20

Quelques caractéristiques distinctives de ceux dont la gêne principale est :
"les comportements anormaux de certains" (16,4% des utilisateurs du réseau routier)

Socio-démographie		
Provincial de moins de 40 ans	50%	+14
Homme de 25-39 ans	23%	+8
A des enfants de moins de 16 ans	44%	+7
dont de moins de 10 ans	33%	+7
dont de moins de 6 ans	24%	+5
Questions Transports		
Dispose de plusieurs voitures	39%	+11
Nombre de kilomètres annuels en voiture : 19 000 kms et plus	28%	+8

Exemple de lecture: 50% des interviewés dont la gêne principale est constituée par les "comportements anormaux de certains" sont des provinciaux de moins de 40 ans, soit 14 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 36% dans ce cas).

*** Etre gêné par les "poids lourds" (21%)**

Au dire des interviewés, la gêne du poids lourd, partagée par 21% des interviewés concernés, n'est pas uniquement liée à sa seule présence sur les routes. En effet, les répondants se réfèrent généralement, avec précision, au comportement même des camionneurs : "les camionneurs non respectueux", "les poids lourds roulent trop vite", "les camions qui déboîtent sans se soucier des autres", ou encore, usant d'une tournure de phrase plus agreste : "les camions qui nous montent dessus" ...

La gêne du poids lourd est plus le fait de personnes vivant au sein de foyers aux revenus très aisés, résidant dans de grandes agglomérations, diplômés du bac ou du supérieur, ayant plutôt entre 50 et 64 ans. Ils sont dans la moyenne en ce qui concerne le nombre de kilomètres annuels effectués en voiture, mais sont plus souvent au volant, un tiers d'entre eux ne roulant hors agglomérations qu'en tant que conducteur

seulement. Bien sûr, ils souhaitent que l'on développe plutôt les solutions de transports des poids lourds par le train (tableau 21).

Ce groupe rassemble des individus ayant une certaine aisance, libérés des contingences parentales, professionnellement au sommet de leur carrière, et pour eux, de tous les risques de la route, la confrontation avec le poids lourd est l'un des plus irrémédiables.

Tableau 21

Quelques caractéristiques distinctives de ceux dont la gêne principale est :
"les poids lourds" (14,8% des utilisateurs du réseau routier)

<u>Socio-démographie</u>		
Revenu mensuel par unité de consommation : 9 000 F et plus	21 %	+ 10
Taille d'agglomération : 100 000 habitants et plus	38 %	+ 10
Diplôme : Bac ou supérieur	33 %	+ 7
50-64 ans	28 %	+ 6
<u>Questions Transports</u>		
Effort prioritaire souhaité : développer le transport des poids lourds par train ¹⁷	33 %	+ 15
Nombre de kilomètres annuels en voiture : 9 000 à 19 000 kms	33 %	+ 8
Le rythme de construction d'autoroutes paraît trop lent	35 %	+ 7
Roule hors agglomération comme conducteur seulement	33 %	+ 7

Exemple de lecture: 21 % des interviewés dont la gêne principale est constituée par les "poids lourds" ont des revenus mensuels par unité de consommation de 9 000 F et plus, soit 10 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 11 % dans ce cas).

*** Etre gêné par la "vitesse excessive de certains" (16%)**

La griserie de la vitesse est un attribut profondément masculin. Près des deux tiers de ce groupe sont constitués de femmes, notamment de femmes de 25 à 39 ans : ces dernières passent plus de temps au volant que leurs consœurs plus jeunes ou plus âgées (tableau 22).

Ce groupe est également d'un naturel plus anxieux. Les risques d'accident inquiètent ici "beaucoup", ceux d'une maladie grave "beaucoup ou assez".

¹⁷ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

Tableau 22

Quelques caractéristiques distinctives de ceux dont la gêne principale est "la vitesse excessive de certains" (11,7% des utilisateurs du réseau routier)

<u>Socio-démographie</u>		
Femme.....	63%	+10
dont femme de 25-39 ans.....	24%	+8
<u>Opinions</u>		
Beaucoup inquiet des risques d'accident de la route.....	43%	+9
Beaucoup ou assez inquiet des risques d'une maladie grave.....	85%	+7

Exemple de lecture: 63% des interviewés dont la gêne principale est constituée par "la vitesse excessive de certains" sont des femmes, soit 10 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où elles sont 53%).

*** Ceux qui doublent n'importe comment (12%)**

Nous avons regroupé sous cette modalité les expressions des répondants relatives aux dépassements et aux changements de file : "les slaloms", "les dépassements intempestifs", "les queues de poisson", "les zigzags", "ceux qui utilisent la voie d'urgence pour doubler", etc ...

Ce groupe a très peu de caractéristiques marquées, qu'elles soient socio-démographiques, d'opinions ou de déplacements. On retiendra seulement que les membres de ce groupe sont plus souvent mariés : 72%, contre 58% pour l'ensemble de la population.

*** Etre gêné par le "manque de courtoisie, l'égoïsme, l'agressivité" (7%)**

Dans sa relative absence de précision, ce groupe rejoint le premier avec lequel il partage quelques caractéristiques (plusieurs voitures, enfants à charge). Mais si les expressions employées par les interviewés ne relèvent pas de situation concrète, elles se réfèrent expressément à l'état d'esprit égoïste ou agressif des autres et non à leurs erreurs de conduite stricto sensu : "les automobilistes sont individualistes", "antipathiques", "l'intolérance des autres", "les gens impatientes", "la désinvolture de certains"... On critique ici plus la façon dont certains conçoivent la conduite.

Jeunes, diplômés du bac ou plus, au début d'une vie professionnelle prometteuse (ils sont cadres ou exercent en profession libérale), les membres de ce groupe sont mariés et appartiennent à un couple de bi-actifs (tableau 23). Les femmes actives y sont sur-représentées. Ce groupe semble particulièrement sensible aux réactions épidermiques ou belliqueuses de certains conducteurs.

Tableau 23

**Quelques caractéristiques distinctives de ceux dont la gêne principale est
"le manque de courtoisie, l'égoïsme, l'agressivité"
(4,7% des utilisateurs du réseau routier)**

Socio-démographie		
25-34 ans	40 %	+ 18
Professions libérales et cadres.....	29 %	+ 14
Marié au sein d'un couple bi-actif.....	43 %	+ 16
Bac ou études supérieures.....	42 %	+ 16
A des enfants de moins de 20 ans	52 %	+ 13
Femme active.....	29 %	+ 11
Questions Transports		
Dispose de plusieurs voitures	41 %	+ 13
Préfère que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile ¹⁸ ..	57 %	+ 13

Exemple de lecture: 40% des interviewés dont la gêne principale est constituée par "le manque de courtoisie, l'égoïsme, l'agressivité" ont entre 25 et 34 ans, soit 18 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 22% dans ce cas).

*** Etre gêné par la "vitesse trop lente de certains" (6%)**

Les expressions employées par ce groupe sont symptomatiques de l'agacement : "ceux qui n'ont pas l'habitude de rouler", "les pères qui n'avancent pas", "ceux qui traînent" ... comme si rouler lentement (appréciation souvent subjective) n'était pas une marque de prudence, mais celle de l'incompétence ou d'un caractère mollasson.

Plus de la moitié de ce groupe est constitué par de jeunes provinciaux : jeunes, parce que l'envie d'aller vite est peut-être plus souvent une composante de leur tempérament (en particulier quand on est un homme), et provinciaux parce que moins souvent présents sur les autoroutes, ils ont moins de facilité à doubler les "trainards". Les ouvriers sont relativement bien représentés ici (tableau 24).

¹⁸ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau 24

Quelques caractéristiques distinctives de ceux dont la gêne principale est "la vitesse trop lente de certains" (4,2% des utilisateurs du réseau routier)

Socio-démographie		
Provincial de moins de 40 ans	57%	+ 20
Homme de 25-39 ans	27%	+ 12
Ouvrier	28%	+ 11

Exemple de lecture: 57% des interviewés, dont la gêne principale est constituée par "la vitesse trop lente de certains", sont des provinciaux de moins de 40 ans, soit 20 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 37% dans ce cas).

2.3.3 - Quelques opinions sur les mesures à prendre en matière de circulation routière sur longue distance

Cette année, trois nouvelles questions portant sur les mesures à prendre concernant le réseau de transport français ont été posées (questions H19 à H21, cf annexe). Dans un premier temps, nous présenterons successivement les résultats obtenus aux trois questions. Nous analyserons ensuite les caractéristiques des interviewés selon leurs réponses.

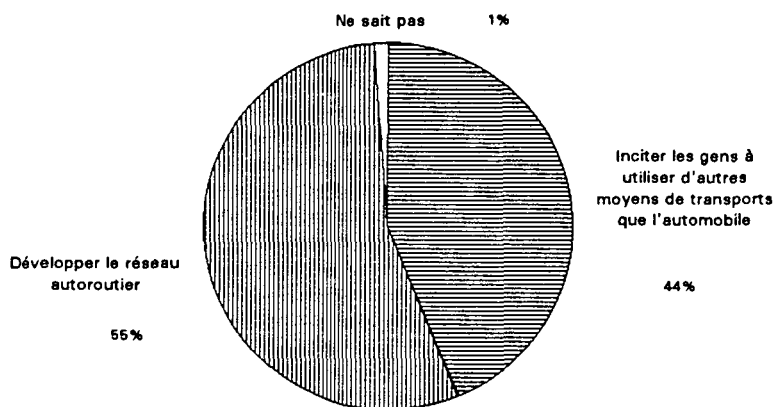
- * Pour trouver une solution au problème d'augmentation de la circulation routière sur longue distance, les Français souhaitent qu'on développe le réseau autoroutier plutôt qu'on incite les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile (graphique 33). Certes, la majorité qui se dégage est faible (55%), mais les Français restent en cela cohérents avec leur avis sur le rythme de construction des autoroutes : s'ils le trouvent principalement adapté aux besoins actuels (48%), ceux qui le trouvent trop lent restent, cette année encore, nettement plus nombreux (28%) que ceux qui le jugent trop rapide (6%).

Mais, la modalité "inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile" est ici la plus forte de l'alternative proposée (l'autre modalité était : "développer le réseau autoroutier") : des deux, c'est la seule qui soit coercitive. Par ailleurs, les deux items proposés ne sont pas directement opposés l'un à l'autre. Il est donc vraisemblable que certains interviewés ont fait leur choix de réponse principalement par rapport à la mesure coercitive, et ont donc opté pour le développement des autoroutes par refus d'une mesure contraignante. Dans cette optique, on peut donc considérer que l'information majeure apportée par les réponses à cette question est surtout que les Français ne sont pas majoritairement

favorables à l'idée d'inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile pour leurs déplacements sur longue distance.

Graphique 33

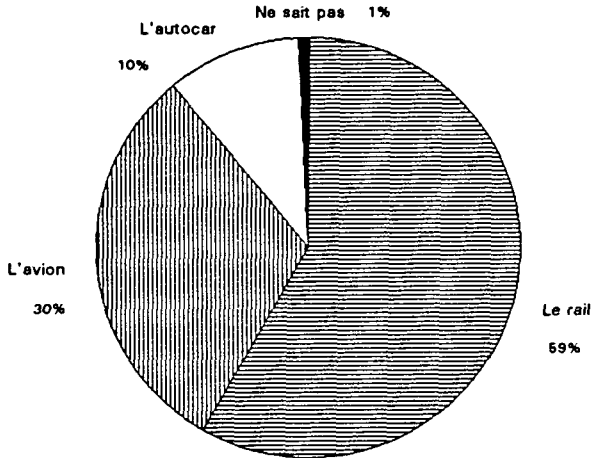
On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation routière sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ?



* Les Français sont, après la voiture, attachés au rail. Dans le cas d'une politique incitative à la limitation de l'usage de l'automobile, une nette majorité de Français (59%) souhaite qu'on développe alors prioritairement le rail (graphique 34). C'est, pour les longues distances, le moyen de transport substitutif à la voiture qui est, de loin, préféré. L'avion est peut-être encore trop cher et ne convient bien que pour les très grandes distances : il est cité par 30% des Français. Enfin, l'autocar, qui ne fait culturellement pas partie de nos habitudes, regroupe 10% des citations.

Graphique 34

Si, pour des déplacements de longue distance, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ?

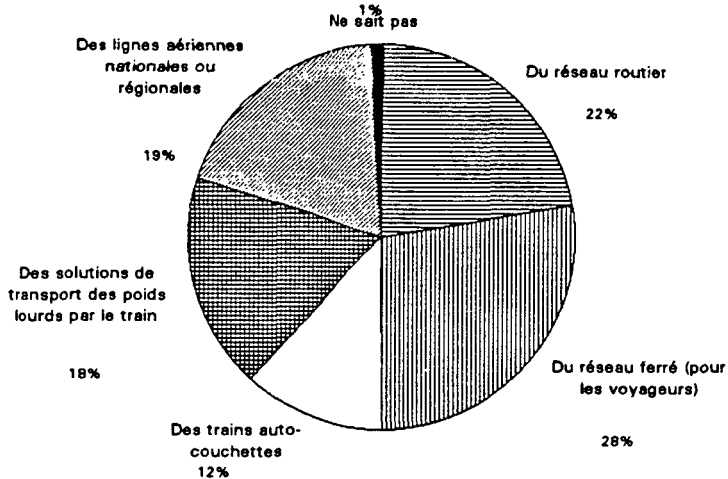


* Les réponses à la dernière question de la série (graphique 35) apporte une précision supplémentaire importante. **Les diverses solutions relatives au rail - développer le réseau ferré pour les voyageurs, les trains auto-couchettes, les solutions de transport des poids lourds par le train - fédèrent près de 60% des souhaits de développement du réseau de transport français.** En y consacrant trois réponses sur cinq, il est en partie compréhensible que le train arrive nettement en tête des réponses devant la route et l'avion. Cependant, même si on met de côté les compléments "techniques" que sont, pour le rail, les trains auto-couchettes et le transport des poids lourds par le train, **le souhait du développement du réseau ferré devance encore assez sensiblement celui du réseau routier (28% des réponses, contre 22%), comme si le réseau routier sans référence explicite aux autoroutes perdait en même temps son principal attrait.**

Enfin, une dernière information majeure découle des réponses à cette question. **Les solutions de transports combinés "rail-route" - les solutions de transport des poids lourds par le train et les trains auto-couchettes - sont choisies par près d'un Français sur trois (30%).**

Graphique 35

Plus généralement, pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement ... ?



En résumé des résultats de ces trois questions, on retiendra trois principaux enseignements :

- Les Français favorables à une politique d'incitation à l'utilisation d'autres moyens de transports que l'automobile pour leurs déplacements de longues distances sont minoritaires, même si cette minorité est forte puisqu'elle concerne 44% de la population.
- Pour les déplacements de longue distance, les Français veulent d'abord utiliser leur voiture, puis le rail. Développer le réseau routier français est donc l'effort prioritaire souhaité par la population, réseau dans lequel les autoroutes ont la place prépondérante. Omettre de parler des autoroutes, par contre, semble redonner l'avantage au rail.
- Enfin, le transport combiné rail-route est une solution qui "séduit" 30% de la population. Il s'agit, dans l'esprit de ces Français, d'abord du transport des poids lourds par le train (ceux-ci constituent d'ailleurs l'une des premières gênes ressenties sur la route), puis des trains auto-couchettes.

Les liens entre les réponses

Si le croisement des réponses aux deux premières questions analysées (cf tableau 25) n'apporte pas de supplément d'information important, par contre, le croisement des réponses à la première et à la troisième question (H19 et H21) apporte quelques éléments de confirmation intéressants.

Tableau 25

		en %		
		H19 - On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ?		
H20 - Si, pour les déplacements de longue distance, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ?	Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile	Développer le réseau autoroutier	Ensemble (y compris "Ne sait pas")	
Le rail	<u>62.1</u>	55.8	58.6	
	<i>46.9</i>	52.2	100.0	
L'avion	28.6	32.1	30.4	
	<i>41.5</i>	57.8	100.0	
L'autocar	8.8	11.5	10.4	
	<i>37.8</i>	60.5	100.0	
Ensemble (y compris "Ne sait pas")	100.0	100.0	100.0	
	<i>44.2</i>	54.8	100.0	

Exemple de lecture : 62,1% de ceux qui pensent qu'il faudrait inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile (question H19) choisissent de développer prioritairement le rail (question H21), contre 58,6% dans l'ensemble de la population majeure. *Les chiffres soulignés sont significativement supérieurs à l'ensemble. Les chiffres en italique se lisent horizontalement.*

Ainsi, les enquêtés favorables à l'incitation à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile expriment plutôt leur préférence pour le développement du réseau ferré pour les voyageurs, puis des lignes aériennes, puis des trains auto-couchettes (tableau 26). Ils se sont donc plutôt, dans la première question (H19), globalement exprimés parce qu'ayant des préférences pour des modes de transports précis différents de l'automobile. Mais pas exclusivement : en effet, une petite minorité (8%) choisit tout de même une "solution automobile", le développement du réseau routier. Cette minorité s'est donc plutôt prononcée, dans la première question, par refus de l'option "développement du réseau autoroutier". Leurs motivations sont peut-

être dictées par la prise en considération des conséquences néfastes sur l'environnement des nouvelles autoroutes (nous allons y revenir).

Par ailleurs, on remarque que quand on souhaite le développement du réseau autoroutier, on est sensiblement plus enclin à souhaiter celui du réseau routier, mais cela ne concerne pas la majorité des individus concernés (34,5% seulement, cf. tableau 26). Ce résultat confirme les deux hypothèses que nous émettions à la lecture des résultats "à plat" : d'abord, une partie des enquêtés ont probablement compris la notion de "réseau routier" au sens le plus restreint, c'est-à-dire n'incluant pas les autoroutes ; ensuite, certains ont opté pour le "développement du réseau autoroutier", essentiellement parce qu'ils refusaient l'autre proposition (avec son caractère contraignant), celle d'inciter les gens à moins utiliser l'automobile.

Tableau 26

		En %		
		H19 - On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ?		
H21 - Plus généralement, pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement ... ?	Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile	Développer le réseau autoroutier	Ensemble (y compris "Ne sait pas")	
du réseau routier	7.8	<u>34.5</u>	22.5	
	<i>15.4</i>	<i>83.9</i>	<i>100.0</i>	
du réseau ferré (pour les voyageurs)	<u>38.0</u>	19.8	27.8	
	<i>60.5</i>	<i>39.0</i>	<i>100.0</i>	
des trains auto-couchettes.....	<u>14.4</u>	9.8	11.9	
	<i>53.5</i>	<i>45.2</i>	<i>100.0</i>	
des solutions de transport des poids lourds par le train	17.0	18.6	17.9	
	<i>42.0</i>	<i>57.1</i>	<i>100.0</i>	
des lignes aériennes nationales ou régionales..	<u>22.4</u>	16.9	19.3	
	<i>51.4</i>	<i>48.0</i>	<i>100.0</i>	
Ensemble (y compris "Ne sait pas")	100.0	-100.0	100.0	
	<i>44.2</i>	<i>54.8</i>	<i>100.0</i>	

Exemple de lecture : 34,5% de ceux qui pensent qu'il faut développer le réseau autoroutier (question H19) choisissent le développement du réseau routier (question H21), contre 22,5% dans l'ensemble de la population majeure. Les chiffres soulignés sont significativement supérieurs à l'ensemble. Les chiffres en italique se lisent horizontalement.

A - Inciter les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile

L'enquête précédente¹⁹ a mis en évidence l'attention que portent les Français aux répercussions écologiques des aménagements routiers. Ainsi, une majorité de la population (55%) estime que les nouvelles autoroutes ont des conséquences néfastes sur l'environnement. Plus significatif : près de neuf Français sur dix (88%) pensent la même chose de l'accroissement de la circulation, même si 40% seulement de la population se déclarent prêts à renoncer à leurs déplacements quotidiens en voiture.

De fait, la sensibilité aux problèmes écologiques dirige le choix de certains interviewés. Ainsi, ceux qui préfèrent que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile (44% de la population) sont plus facilement prêts à quelques sacrifices pour préserver l'environnement : ils accepteraient moins de confort et/ou un niveau de vie plus faible (tableau 27).

Mais le choix de cette option ne signifie pas non plus le rejet systématique du développement des autoroutes pour des considérations écologiques. Les possibilités de déplacements des interviewés entrent également en ligne de compte : plus nombreux sont en effet, dans ce groupe, ceux qui ne disposent pas de voiture ou de permis, ou ceux qui voyagent un peu plus souvent en train.

D'un point de vue socio-démographique, c'est un groupe composite qui rassemble des diplômés du bac et du supérieur (plus sensibles aux problèmes d'environnement), des personnes âgées vivant seules (moins mobiles), des habitants de la région parisienne (moins motorisés et mieux servis par le réseau ferré).

¹⁹ Voir le rapport "Opinions et usages des voies de circulation routière. Le réseau routier et l'environnement", Crédoc, déjà cité.

Tableau 27

Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile (44,2% de la population)

Socio-démographie		
Diplôme : Bac ou études supérieures	31%	+5
Vit seul	36%	+5
65 ans et plus	22%	+4
dont femme de 65 ans et plus	14%	+3
Habite en région parisienne	20%	+3
Opinions		
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter moins de confort.....	56%	+7
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter un niveau de vie plus faible.	46%	+6
Questions Transports		
Ne dispose d'aucune voiture	26%	+6
Est d'accord pour limiter l'utilisation de l'automobile en ville.....	76%	+9
N'a pas le permis.....	27%	+4
Nombre de voyages en train à plus de 100 kms du domicile : 3 et plus.....	13%	+4
Est très favorable au développement des transports en commun en ville.....	66%	+4
Est très favorable à la restriction des stationnements en centre-ville.....	24%	+3

Exemple de lecture: 31% des interviewés qui pensent qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile sont diplômés du bac ou du supérieur, soit 5 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 26% dans ce cas).

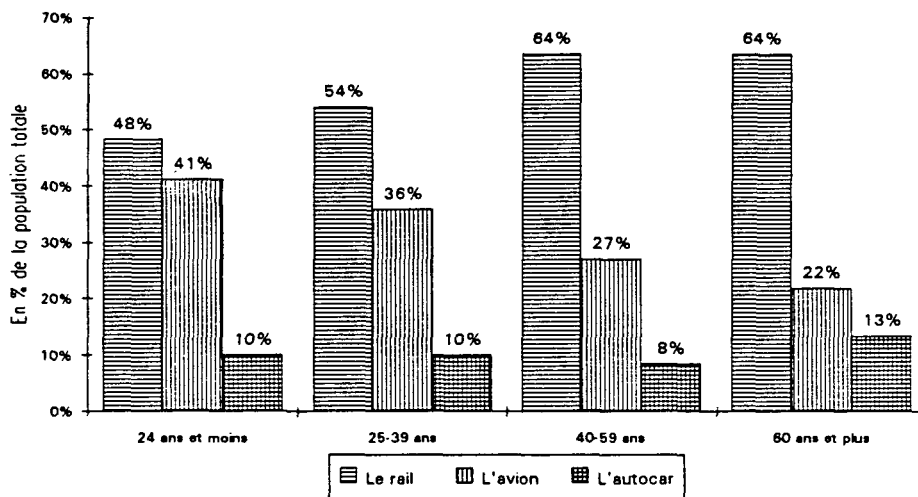
A l'opposé, les enquêtés qui souhaitent plutôt qu'on développe le réseau autoroutier font un peu plus de voyages en voitures et de kilomètres que la moyenne, au détriment du train et de l'avion, mais, représentant 55% de la population, leurs caractéristiques distinctives restent peu affirmées.

B - Si l'on devait moins utiliser l'automobile ...

L'arbitrage proposé aux interviewés entre le rail, l'avion et le car, était soumis à condition : "Si on incitait les gens à moins utiliser l'automobile...". Une fois la voiture exclue du champ des options possibles, le choix du rail domine largement. Mais s'agit-il vraiment, dans tous les cas, du choix du rail, ou plutôt de "nostalgie du rail" ? Car, même si le rail reste toujours le premier choix quelle que soit la tranche d'âge considérée, la proportion de partisans du réseau ferré croît avec l'âge pour culminer au-delà de 50 ans (graphique 36). L'avion, lui, a une pénétration inverse : il concurrence sérieusement le rail chez les moins de 25 ans pour finir par être inquiété (même si ce n'est qu'un peu) par l'autocar chez les plus de 60 ans. Enfin, le choix de l'autocar est moins sensible à l'âge.

Graphique 36

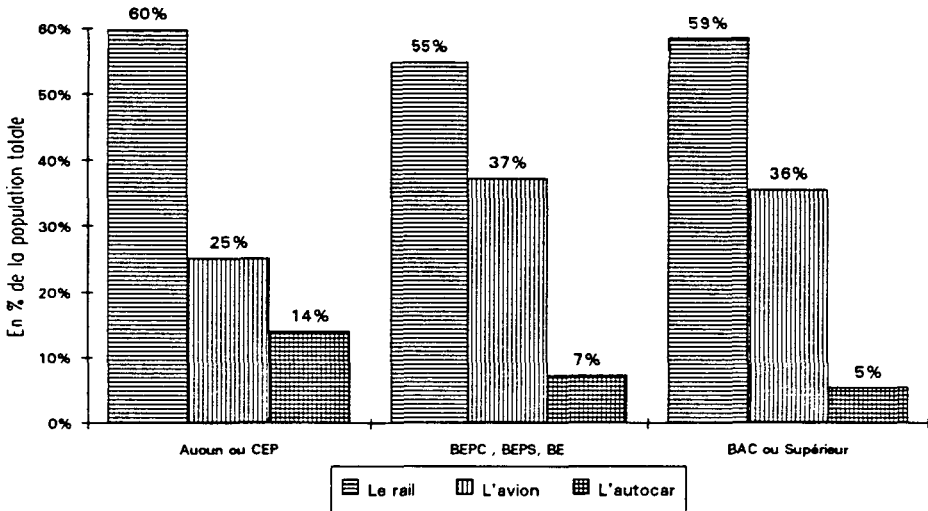
Si, pour les déplacements de longue distance, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ? ... selon l'âge



Les préférences concernant l'autocar varient déjà plus sensiblement selon le niveau d'études de l'enquêté (graphique 37) : les moins diplômés - aucun diplôme ou le CEP - le choisissent plus facilement (même s'il reste quand même bon dernier), et ceci au détriment de l'avion. Ce dernier est plus souvent retenu par ceux qui ont un diplôme, même peu élevé (à partir du BEPC). Le choix du rail est moins sensible au niveau d'études.

Graphique 37

Si, pour les déplacements de longue distance, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ?
... selon le niveau d'études



L'effet conjoint de certaines variables socio-démographiques accentue les phénomènes. Ainsi, être parisien de plus de 40 ans sans enfants au foyer signifie, dans près de trois quarts des cas (72%), choisir le rail (tableau 28). Autres partisans significatifs du rail : les plus de 50 ans diplômés du bac ou du supérieur.

Tableau 28

% de ceux qui préféreraient qu'on développe prioritairement le rail
(catégories où la proportion est la plus élevée)

	(en %)
Parisien de plus de 40 ans sans enfants au foyer.....	72.2
50 ans et plus, diplômé du bac ou du supérieur.....	71.3
Homme de 40-59 ans.....	65.9
Ensemble.....	58.6

Exemple de lecture : Les parisiens de plus de 40 ans sans enfants (au foyer) sont 72.2% à préférer qu'on développe prioritairement le rail, contre 58.6% pour l'ensemble de la population.

L'avion, avec ses composantes "vitesse" et "horizons lointains", culmine chez les hommes de moins de 25 ans (tableau 29). Plus largement, les moins de 30 ans, dès qu'ils sont diplômés (au moins du BEPC), sont également fortement attirés par ce mode de transport. Enfin, c'est le cas même jusqu'à 40 ans, pour les jeunes provinciaux libres de contraintes parentales.

Tableau 29

% de ceux qui préféreraient qu'on développe prioritairement l'avion
(catégories où la proportion est la plus élevée)

	(En %)
Homme de moins de 25 ans	48.4
Moins de 30 ans, diplômé du BEPC, BEPS, BE	44.3
Moins de 30 ans, diplômé du bac ou du supérieur	44.1
Provincial de moins de 40 ans, sans enfants au foyer	43.2
Ensemble	30.4

Exemple de lecture : Les hommes de moins de 25 ans sont 48.4% à préférer qu'on développe prioritairement l'avion, contre 30,4% pour l'ensemble de la population.

Enfin, parmi les plus âgées, ce sont les femmes qui sont le plus attirées par l'autocar (tableau 30). On remarquera que le revenu intervient cette fois-ci chez les moins de 30 ans, peut-être sous forme d'auto-censure au choix de l'avion notamment. L'absence de diplômes joue également dans cette tranche d'âge, celle-ci étant en partie liée à la faiblesse des revenus.

Tableau 30

% de ceux qui préféreraient qu'on développe prioritairement l'autocar
(catégories où la proportion est la plus élevée)

	En %
Femme de 65 ans et plus	19.0
Moins de 30 ans, sans aucun diplôme	17.4
Moins de 30 ans, au revenu mensuel par UC inférieur à 4 000 F	16.5
50 ans et plus, sans aucun diplôme	14.2
Ensemble	10.4

Exemple de lecture : Les femmes de 65 ans et plus sont 19% à préférer qu'on développe prioritairement l'autocar, contre 10,4% pour l'ensemble de la population.

C - A chaque mode de transport, ses partisans

L'analyse des préférences des Français en matière de développement du réseau de transport a mis en évidence deux informations majeures (graphique 35) :

- d'une part, le souhait du développement du réseau ferré voyageurs devance assez sensiblement celui du réseau routier (28% des réponses, contre 22%) lorsque, dans ce dernier cas, aucune référence explicite aux autoroutes n'est faite.
- d'autre part, les solutions de transports combinés "rail-route" - les solutions de transport des poids lourds par le train et les trains auto-couchettes - sont choisies par près d'un Français sur trois (30%).

Mais qui sont les partisans du développement de chacun de ces différents types de réseaux ?

Les partisans du réseau routier

Ce ne sont pas particulièrement de gros rouleurs qui figurent ici, mais on y trouve davantage d'enquêtés qu'en moyenne pour qui le rythme de construction des autoroutes est trop lent. Le train ne constitue visiblement pas leur mode transport préféré : ils y recourent moins souvent (tableau 31).

L'écologie ne fait pas vraiment partie de leurs préoccupations et ils ne paraissent pas prêts à faire d'efforts particuliers pour préserver l'environnement.

Ce groupe rassemble des hommes, surtout des hommes mariés et actifs, des diplômés du BEPC ou de l'enseignement technique (inférieur au bac), plutôt des ouvriers, des provinciaux de moins de 40 ans ayant des enfants au foyer. Les habitants des régions Ouest et Sud-ouest y sont également sur-représentés.

Tableau 31

Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement du réseau routier (22,5% de la population)

<u>Socio-démographie</u>		
Homme marié et actif	30%	+7
Diplômé du BEPC ou du Technique (inférieur au bac)	47%	+7
Provincial de moins de 40 ans avec enfants au foyer	26%	+6
Région : ouest	19%	+5
Marié au sein d'un couple bi-actif	34%	+6
Région : sud-ouest	15%	+4
A des enfants de moins de 16 ans	42%	+5
Ouvrier	21%	+4
Homme	52%	+5
<u>Opinions</u>		
Pour préserver l'environnement, n'est pas prêt à accepter moins de confort	59%	+9
Pour préserver l'environnement, n'est pas prêt à accepter un niveau de vie plus faible	69%	+8
Pour préserver l'environnement, n'est pas prêt à accepter un ralentissement économique	53%	+6
<u>Questions Transports</u>		
Pense qu'il faudrait plutôt développer le réseau autoroutier ²⁰	84%	+29
Préférerait qu'on développe l'autocar si l'on devait inciter à moins utiliser l'automobile ²¹	22%	+12
Le rythme de construction des autoroutes paraît "trop lent"	37%	+8
N'a fait aucun voyage en train au cours des douze derniers mois	66%	+7

Exemple de lecture: 30% des interviewés qui pensent que l'effort devrait porter sur le développement du réseau routier sont des hommes mariés et actifs, soit 7 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 23% dans ce cas).

Les partisans du réseau ferré pour les voyageurs

Ce groupe est certainement celui qui est le moins mobile. Plus d'un quart de ses membres n'ont pas voyagé ces douze derniers mois. Ce sont les moins motorisés, et près d'un tiers n'a pas le permis de conduire (tableau 32).

Les individus figurant ici sont âgés (la moitié du groupe a plus de cinquante ans) et souvent de sexe féminin; ils sont plutôt non diplômés, et provinciaux sans enfants à charge.

²⁰ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

²¹ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

Tableau 32

Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement du réseau ferré pour les voyageurs
(27,8 % de la population)

Socio-démographie		
Femme de 60 ans et plus	23 %	+ 8
50 ans et plus	49 %	+ 9
dont 50 ans et plus sans aucun diplôme	38 %	+ 8
Provincial de plus de 40 ans, sans enfants au foyer	42 %	+ 8
Aucun diplôme ou le CEP	39 %	+ 7
Questions Transports		
Préférait qu'on développe le rail si l'on devait inciter à moins utiliser l'automobile ²²	88 %	+ 29
Pense qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile ²³	60 %	+ 16
Nombre de voyages de plus de 100 kms ces douze derniers mois: aucun	26 %	+ 8
N'a pas le permis de conduire	31 %	+ 8
Ne dispose d'aucune voiture	29 %	+ 9

Exemple de lecture: 23 % des interviewés qui pensent que l'effort devrait porter sur le développement du réseau ferré voyageurs sont des femmes de 60 ans et plus, soit 8 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où elles sont 15 %).

Les partisans des trains auto-couchettes

Ce sont plus souvent qu'en moyenne des résidents de Paris et son agglomération, des diplômés du bac ou du supérieur, et pour certains, disposant de revenus confortables (tableau 33). Etant plus urbains, ils sont plus qu'en moyenne d'accord avec l'idée de limiter l'utilisation de l'automobile en ville (mais aussi sur grandes distances).

²² Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

²³ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau 33

**Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent que l'effort prioritaire devrait
porter sur le développement des trains auto-couchettes
(11,9% de la population)**

Socio-démographie		
Paris et agglomération parisienne	28%	+11
Diplômé du bac ou du supérieur	35%	+9
Revenu par unité de consommation : 9 000 F et plus	18%	+6
Questions Transports		
Préférerait qu'on développe le rail si l'on devait inciter à moins utiliser l'automobile ²⁴	71%	+12
Pense qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile ²⁵	53%	+9
Est tout à fait d'accord pour limiter l'utilisation de l'automobile en ville	39%	+9

Exemple de lecture: 28% des interviewés qui pensent que l'effort devrait porter sur le développement des trains auto-couchettes habitent Paris et son agglomération, soit 11 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 17% dans ce cas).

Les partisans du transport des poids lourds par le train

On retrouve, dans ce groupe, une proportion plus importante qu'en moyenne de personnes que l'accident de la route inquiète. Ces Français font beaucoup de voyages en voiture, mais pas particulièrement beaucoup de kilomètres au volant puisqu'ils sont autant conducteurs que passagers (tableau 34).

Ils sont mariés et certains sont diplômés du supérieur, aux revenus très confortables. Les femmes de 35-49 ans sont légèrement sur-représentées ici.

²⁴ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

²⁵ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau 34

Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement des solutions de transport des poids lourds par le train
(17.9% de la population)

Socio-démographie		
Diplômé du supérieur	22%	+7
Marié ou vit maritalement	75%	+6
Revenu par unité de consommation : 9 000 F et plus	16%	+4
Femme de 35-49 ans	16%	+4
Questions Transports		
A conduit personnellement au cours des douze derniers mois	82%	+9
Roule en dehors des agglomérations comme conducteur ou passager.....	52%	+10
Nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms en un an : 8 et plus.....	31%	+8
A l'usage de plusieurs voitures	34%	+6
Est inquiet du risque d'accident de la route.....	77%	+6

Exemple de lecture: 22% des interviewés qui pensent que l'effort devrait porter sur le développement des solutions de transport des poids lourds par le train sont diplômés du Supérieur, soit 7 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 15% dans ce cas).

Les partisans des lignes aériennes intérieures

Ce sont plutôt de grands rouleurs, mais ils sont aussi de plus grands utilisateurs de l'avion (tableau 35). Ils sont favorables à ce que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile, mais ne renient pas le réseau autoroutier pour autant : son rythme de construction leur paraît adapté aux besoins.

Ils sont plutôt jeunes, masculins, célibataires, diplômés du bac ou plus, provinciaux et résident dans de très grandes agglomérations.

Tableau 35

Caractéristiques distinctives de ceux qui pensent que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement des lignes aériennes nationales ou régionales (19,3% de la population)

Socio-démographie		
Provincial de moins de 40 ans sans enfants au foyer	26%	+9
Région : Méditerranée	18%	+6
Homme de 20-29 ans	16%	+5
Statut matrimonial : célibataire	24%	+6
Moins de 30 ans	32%	+6
dont moins de 30 ans, diplômé du bac ou du supérieur	14%	+5
Taille d'agglomération : 200 000 habitants et plus, hors aggl. parisienne	26%	+6
Vit seul	37%	+6
Questions Transports		
Préférerait qu'on développe l'avion si l'on devait inciter à moins utiliser l'automobile ²⁶	87%	+56
Nombre de voyages en avion dans l'année : 2 et plus	10%	+5
Pense qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile ²⁷	51%	+7
Le rythme de construction des autoroutes paraît "adapté aux besoins"	54%	+6
Nombre de kilomètres annuels parcourus en voiture : 19 000 kms et plus	24%	+5

Exemple de lecture: 26% des interviewés qui pensent que l'effort devrait porter sur le développement des liaisons aériennes nationales ou régionales sont des provinciaux de moins de 40 ans sans enfants, soit 9 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 17% dans ce cas).

²⁶ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

²⁷ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

CHAPITRE 3

Les autoroutes

CHAPITRE 3

Les autoroutes

Combien de Français utilisent les autoroutes à péage ? Pour quels types de trajets y font-ils appel ? Sont-ils satisfaits du réseau autoroutier et des services qui y sont offerts ? Enfin, que pensent-ils du rythme de construction des autoroutes ? Voilà les quatre questions principales auxquelles nous allons maintenant tenter d'apporter quelques éléments de réponse.

3.1 - Les autoroutes : les utiliser ou pas

La proportion des utilisateurs d'autoroutes à péage - parmi ceux qui ont l'occasion de rouler hors agglomérations - reste à peu près stable depuis 1989 : elle se situe à 72 % en 1991 (tableau 36).

Tableau 36

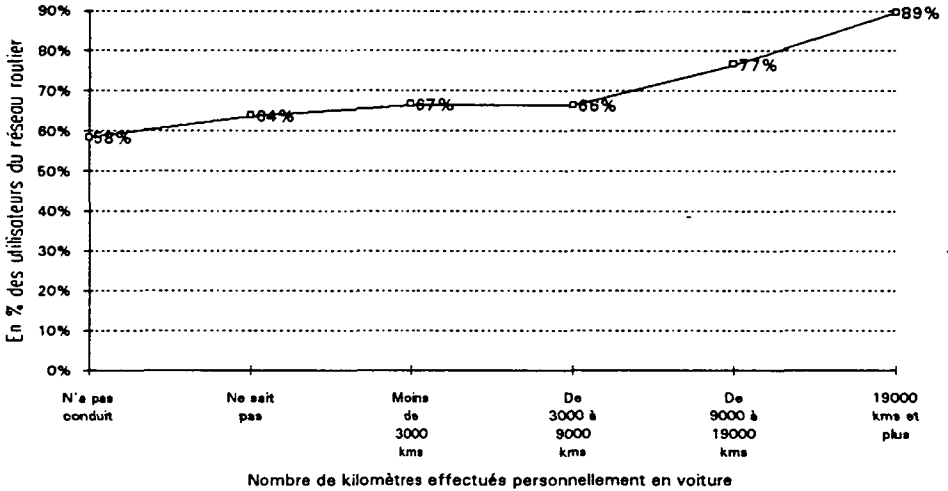
Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?

(en %)			
Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (soit 93,5% de la population en 1991)			
	1989	1990	1991
Oui	71.0	68.5	71.9
Non.....	29.0	31.5	28.1
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0

On utilise d'autant plus l'autoroute à péage qu'on parcourt de kilomètres : la proportion d'utilisateurs augmente en effet régulièrement avec le kilométrage effectué dans l'année. Ainsi, ne pas avoir conduit au cours des douze derniers mois (que l'on ait ou pas le permis de conduire) signifie que l'on n'a utilisé l'autoroute à péage, bien entendu comme passager, que dans 58% des cas. A contrario, 89% de ceux qui réalisent plus de 19 000 kms annuels ont eu recours dans l'année à une autoroute à péage (graphique 38).

Graphique 38

Le pourcentage de ceux qui ont utilisé une autoroute à péage dans l'année, selon le nombre total de kilomètres effectués



Le nombre de voitures dont on a la disposition influe également sur l'utilisation des autoroutes (tableau 37). Il est vrai que le kilométrage effectué est corrélé avec le nombre de voitures disponibles : ceux qui réalisent moins de 3 000 kms par an disposent de 1,25 voitures en moyenne; ceux qui effectuent plus de 19 000 kms par an en ont en moyenne 1,53 voitures (la moyenne pour l'ensemble de ceux qui disposent d'au moins une voiture est de 1,38).

Tableau 37

Le pourcentage de ceux qui ont utilisé une autoroute à péage dans l'année, selon le nombre de voitures possédées

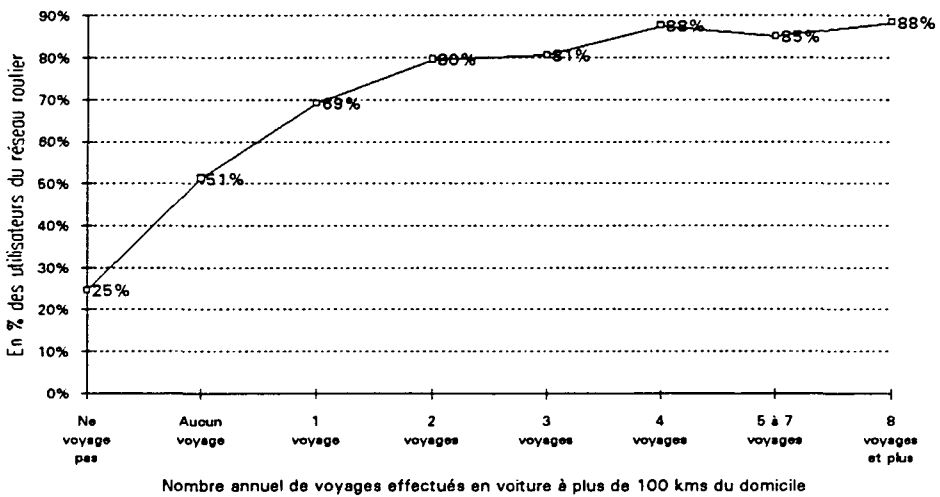
<i>Question posée à ceux qui l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (soit 93,5% de la population en 1991)</i>	
Aucune voiture.....	55.7
Une voiture.....	70.0
Plusieurs voitures.....	84.1
Ensemble des répondants.....	71.9

La même remarque vaut pour le nombre annuel de voyages effectués en voiture à plus de 100 kms de son domicile : ne faire aucun voyage à plus de 100 kms de chez soi implique une faible utilisation de l'autoroute à péage (graphique 39). A l'opposé, faire 8 voyages et plus dans l'année signifie en avoir utilisé une dans près de neuf cas sur dix.

Naturellement, la corrélation est très forte entre le kilométrage effectué et le nombre de voyages réalisés à plus de 100 kms de son domicile : ceux qui voyagent (82,5% de la population en 1991) effectuent, en moyenne, 8,3 voyages en voiture par an. Cette moyenne est de 4,3 pour ceux qui font moins de 3 000 kms au volant dans l'année, et de 17,9 pour ceux qui font plus de 19 000 kms.

Graphique 39

Le pourcentage de ceux qui ont utilisé une autoroute à péage dans l'année, selon le nombre de voyages effectués en voiture



Les occasions pour lesquelles les utilisateurs empruntent les autoroutes ne subissent pas de variations substantielles depuis 1988. Les loisirs restent la première raison invoquée par les deux tiers des utilisateurs, talonnée par les vacances. Les déplacements professionnels sont cités par un utilisateur sur cinq. Enfin, un sur vingt emprunte les autoroutes à péage pour un trajet "domicile-travail" (tableau 38).

Tableau 38

Avez-vous utilisé une autoroute à péage dans l'année pour : ... ?

en %, total des réponses "Oui"			
<i>Question posée à ceux qui ont utilisé une autoroute à péage depuis un an (soit 67,2% de la population en 1991)</i>			
	1989	1990	1991
Vos départs ou vos retours de vacances	63.0	60.8	62.8
Vos loisirs autres que les vacances (week-end, visites ...)	64.4	67.0	67.1
Vos déplacements professionnels (hors trajets domicile-travail)....	20.8	21.5	21.7
Vos déplacements domicile-travail	5.8	6.2	5.7

De manière à cerner les associations entre usage personnel et usage professionnel, nous avons constitué trois segments d'utilisateurs. Compte tenu de la faiblesse des déplacements domicile-travail, cette raison d'utilisation n'est pas intervenue dans la constitution de nos trois catégories :

- * Un premier groupe, les **"touristes"**, emprunte les autoroutes pour les loisirs ou les vacances, à l'exclusion des déplacements professionnels. **Ce groupe représente 78% des utilisateurs.**
- * Un deuxième groupe, les **"voyageurs professionnels"**, n'emprunte les autoroutes que pour des déplacements professionnels : **ce segment ne concerne que 7% des utilisateurs.**
- * Un troisième groupe enfin, les **"doubles utilisateurs"**, emprunte les autoroutes pour les vacances et/ou les loisirs et les déplacements professionnels : **15% des utilisateurs sont dans ce cas.**

Les parts relatives de chacun des groupes ne subissent pas de modification majeure sur les trois années d'observation (tableau 39).

Tableau 39

Les trois types d'utilisateurs des autoroutes

Sur la base de ceux qui ont utilisé une autoroute à péage depuis un an (soit 67,2% de la population en 1991)

	1989	1990	1991
Les "touristes"	79%	77%	78%
Les "voyageurs professionnels"	7%	8%	7%
Les "doubles utilisateurs"	14%	15%	15%
Ensemble des utilisateurs	100%	100%	100%

D'un autre côté, plus du quart (28%) des utilisateurs du réseau routier français n'ont pas emprunté d'autoroutes à péage dans l'année. Selon leurs dires, c'est avant tout parce qu'il n'y en a pas sur leur parcours (39%); ensuite parce qu'elles ne sont pas adaptées à leurs déplacements actuels (35%). Le coût n'est visiblement pas un frein : il n'est cité que par un concerné sur dix. Ici également, les proportions n'ont pas sensiblement varié depuis trois ans (tableau 40).

Tableau 40

Pour quelle raison n'avez-vous pas utilisé d'autoroute à péage dans l'année ?

(en %)

Question posée à ceux qui déclarent ne pas avoir utilisé une autoroute à péage depuis un an (soit 26.3% de la population en 1991)	1989	1990	1991
Il n'y en a pas sur mon parcours	39.5	38.2	38.7
Pas adaptée à mes déplacements actuels	32.4	33.8	35.1
Trop cher	9.2	9.5	10.6
Trop monotone	3.5	4.5	4.9
Vitesse trop élevée pour moi	2.1	2.7	2.2
Trop d'encombrements	0.3	0.5	0.6
Trop souvent en travaux	0.2	-	0.4
Autre	12.3	10.2	7.4
Ne sait pas	0.5	0.7	-
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0

Nous l'avons noté plus haut, les non-utilisateurs sont peu mobiles : ils parcourent moins de kilomètres annuels ou ne conduisent pas, et effectuent moins de voyages longs en voiture. Ils partent aussi moins souvent en vacances : alors qu'un tiers des Français n'est pas parti en vacances dans l'année, ils sont 62 % dans ce cas parmi ceux ayant cité l'une des deux premières raisons de non-utilisation des autoroutes à péage. L'avantage de l'autoroute est bien celui de permettre des voyages sur longues et très longues distances. Pour des trajets plus courts, et pour certains voyages, semble-t-il, même s'ils dépassent les 100 kms, le réseau routier garde quelques avantages.

On notera que ceux qui déclarent qu'il n'y a pas d'autoroutes sur leurs parcours sont plus nombreux à résider dans la région Ouest : ils sont 29 % dans ce groupe, alors que cette région ne réunit que 14 % des Français. De même, 41 % résident en zone rurale, dans des communes de moins de 2 000 habitants (alors que 28 % des Français sont dans ce cas).

Le groupe des enquêtés qui évoquent la "non adaptation à leurs déplacements actuels" est plus difficile à comprendre. La nature de la raison évoquée est plus évanescente. Il peut y avoir des raisons objectives à la citer : on peut disposer d'une autoroute assez proche de chez soi, mais trouver que les entrées et sorties sont mal disposées pour le parcours qu'on s'est fixé, par exemple. Mais cela peut aussi cacher une volonté de ne pas citer l'une des autres réponses présentes dans la liste, pour ne pas avouer sa peur (vitesse trop élevée pour moi) ou la faiblesse de son budget (trop cher). Il nous est difficile de trancher pour déterminer quelle est la principale motivation à donner cette réponse. On remarquera cependant que ce groupe, nettement sur-représenté en retraités (ils sont ici 32 %, contre 20 % dans l'ensemble de la population), donc souvent inactifs, n'a probablement pas pour préoccupation première celle de "gagner du temps".

3.2 - Les services sur autoroutes satisfont une majorité de la population

Pour les Français, les services sur autoroutes sont, globalement ou pris séparément, largement satisfaisants. Certes, il s'agit d'une satisfaction que l'on dira "mesurée" : les interviewés se disant "assez satisfaits" sont systématiquement plus nombreux que ceux se déclarant "très satisfaits". Mais dans le pire des cas, la restauration en l'occurrence, la part des satisfaits parmi ceux qui expriment une

Les services pris globalement sont jugés satisfaisants par les trois quarts des utilisateurs du réseau routier (les utilisateurs sont ceux qui ont déclaré rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager). 16% de ces utilisateurs ont déclaré à l'occasion de cette question - cela constituait une modalité de réponse proposée - ne pas utiliser d'autoroutes (tableau 41). En fait, il s'agit probablement, non seulement de personnes n'empruntant pas d'autoroutes, mais également de personnes n'utilisant pas les services sur autoroutes, bien qu'empruntant peut-être des autoroutes ou au moins des quatre voies y ressemblant. En effet, depuis nos premières observations de 1987, la proportion de "non-utilisateurs" à cette question est invariablement supérieure à celle obtenue à la question sur la satisfaction vis-à-vis des autoroutes¹, question qui comporte aussi la possibilité de réponse "N'utilise pas l'autoroute". En 1991, seulement 9% des répondants déclarent, à cette dernière question, ne pas utiliser d'autoroutes, soit une différence de 7 points avec la réponse figurant au tableau 41². Le "véritable" taux de non-utilisateurs doit probablement se situer à l'intérieur de ces deux chiffres.

Tableau 41

Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts?

(en %)

<i>Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (soit 93,5% de la population en 1991)</i>					
	1987	1988	1989	1990	1991
Très satisfait	27.9	18.6	12.1	14.9	18.4
Assez satisfait	46.7	53.8	55.0	57.0	57.0
Peu satisfait	7.0	8.7	10.4	7.5	5.8
Pas du tout satisfait.....	2.6	3.4	3.5	2.1	2.6
N'utilise pas l'autoroute	15.2	15.5	18.6	18.5	16.0
Ne sait pas	0.6	0.1	0.5	-	0.2
Ensemble des répondants.....	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

¹ Il s'agit de la question H10 du questionnaire, cf annexe.

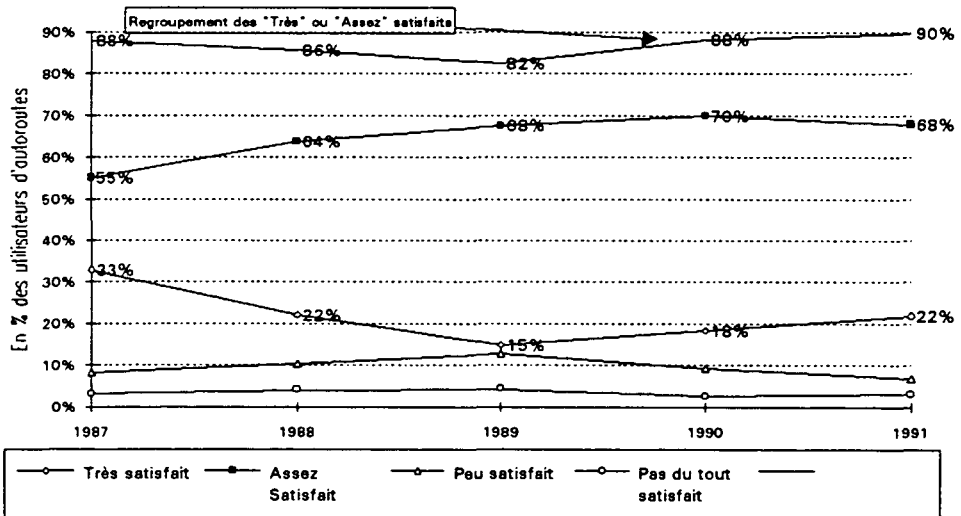
² Ceci signifie aussi probablement qu'on peut plus facilement donner un avis sur les autoroutes en général, que de le donner sur les services offerts.

Afin de mesurer la satisfaction globale sur la seule base de ceux qui ont eu affaire aux services sur autoroutes et qui émettent effectivement une opinion, nous avons recalculé les pourcentages en excluant, d'une part, les non-utilisateurs, d'autre part, les "Ne sait pas".

On remarque deux périodes depuis 1987 (graphique 40): tout d'abord, une baisse de la satisfaction de 1987 à 1989, entraînée par la chute des "très satisfaits", qui est passée de 33% à 15%; puis, une remontée de la satisfaction globale, à nouveau suscitée par les "très satisfaits", qui atteignent 22% en fin 1991. La satisfaction globale revient alors à son niveau de 1987 (et le dépasse même légèrement), avec une intensité moindre cependant, les "très satisfaits" étant nettement moins nombreux.

Graphique 40

Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?
Question posée à ceux ayant émis une opinion sur les services, soit 78,3% de la population en 1991



Dans le détail des services : les "Ne sait pas"

On s'intéresse rarement aux interviewés qui ne fournissent pas de réponse ou avouent "ne pas savoir". Ils constituent, en règle générale, une frange marginale des enquêtés. Nous nous devons cependant d'analyser brièvement l'importance qu'ils prennent sur la série de questions relatives aux services sur autoroute. En effet, il ne peut s'agir ici

de questions perçues comme indiscretes, à l'instar, par exemple, de celles concernant les revenus du foyer, pour lesquelles le choix de l'item "Ne sait pas" est souvent la solution de facilité, adoptée pour éviter de devoir fournir une réponse. En outre, les questions de satisfaction génèrent traditionnellement peu de "Ne sait pas" : tout le monde ou presque est capable de décrire ce qu'il ressent, sinon dans le détail et en trouvant les mots les plus adéquats, au moins sur une échelle de satisfaction. Sauf si la question touche un sujet sensible... ou si on ne sait pas de quoi on parle. Et nous nous situons probablement ici dans ce dernier cas de figure. On peut en effet faire l'hypothèse qu'une bonne partie des enquêtés choisissant ici l'item "Ne sait pas" sont, pour la très grande majorité, des non-utilisateurs du service.

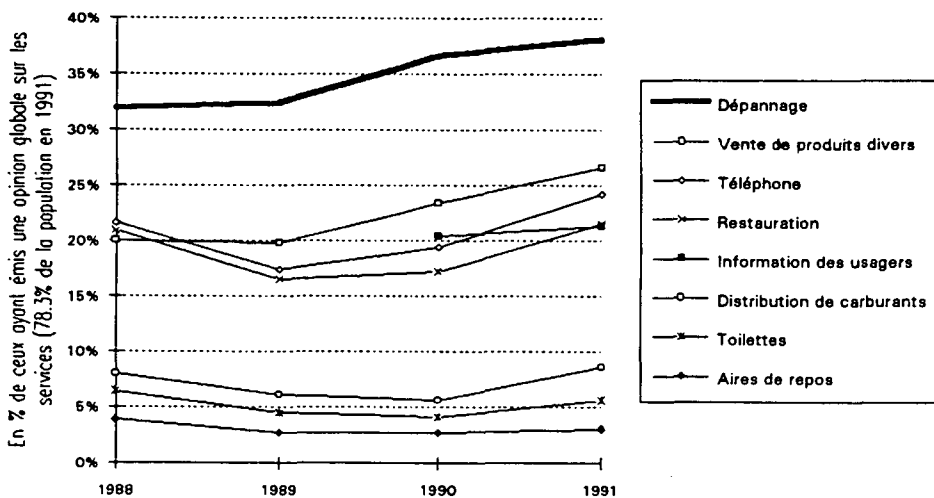
Partant de ce point de vue, on remarque que les services sur autoroute peuvent se scinder en trois groupes, selon la proportion des non-utilisateurs probables, et donc, selon ce qu'on peut supposer être l'intensité du recours à ces services (graphique 41):

- Le premier groupe est constitué d'un seul élément, le dépannage, pour lequel 38% des enquêtés concernés adoptent la réponse "Ne sait pas"³ en 1991. Ce type de service a par nature un statut différent de tous les autres : on ne décide pas d'y recourir de son plein gré.
- Le deuxième groupe comprend la "vente de produits divers", le téléphone, la restauration et l'information des usagers : le pourcentage de "Ne sait pas" tourne autour de 25% des enquêtés concernés en 1991.
- Enfin, le troisième groupe réunit la distribution de carburants, les toilettes et les aires de repos, services pour lesquels moins d'un concerné sur dix adopte l'item de réponse "Ne sait pas".

³ La question posée était : "Etes-vous satisfait des services suivants sur autoroute : le dépannage ?".

Graphique 41

La satisfaction à propos des services sur autoroutes : les "Ne sait pas"



On remarque que les services du premier et du deuxième groupe seraient - si l'on adopte notre hypothèse - moins utilisés depuis 1989, à l'exception de l'information des usagers (question posée depuis 1990 seulement). Pour les services du troisième groupe, seule la distribution de carburants suit cette même tendance, avec une année de retard.

Les différents services autoroutiers

Les questions posées sur la satisfaction ressentie vis-à-vis des huit services autoroutiers permettent d'opérer un classement parmi eux : des plus appréciés aux moins satisfaisants. Il reste que même le moins apprécié (la restauration) recueille une majorité de satisfaits. Précisons cependant que l'ensemble des graphiques fournis ci-après sur chaque type de service offert sont relatifs à des pourcentages calculés sur les seuls enquêtés ayant exprimé leur opinion. Autrement dit, ils excluent les réponses "Ne sait pas".

Des "aires de repos" à la restauration, les différents services sont présentés ci-après par ordre décroissant de satisfaction pour 1991 (tableau 42).

Tableau 42

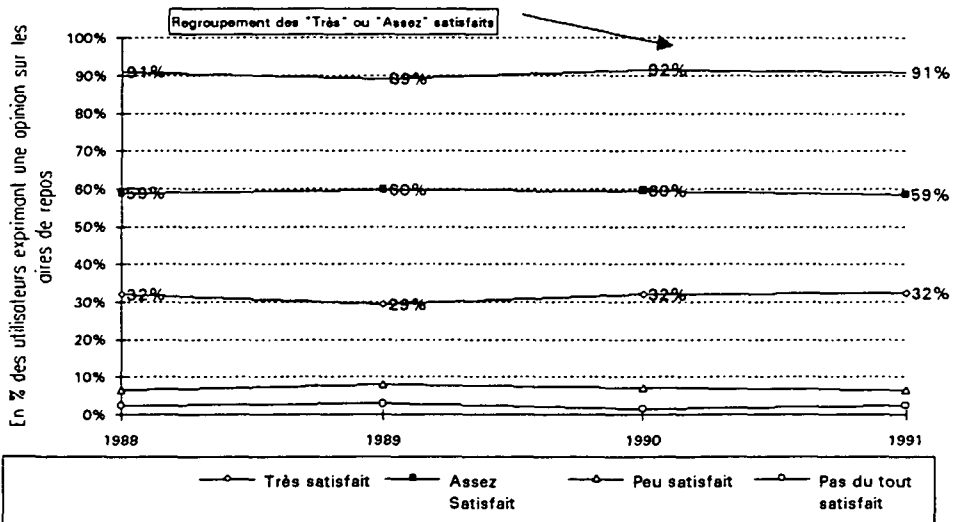
Le pourcentage de "satisfaits"⁴ des différents services en 1991

Aires de repos	91%
Téléphone	85%
Information des usagers	75%
Toilettes	69%
Vente de produits divers	67%
Distribution de carburants	64%
Dépannage.....	64%
Restauration.....	60%

Service le plus utilisé, les aires de repos sont également le service le plus apprécié. Neuf répondants sur dix en sont satisfaits, dont un sur trois "très satisfait" (graphique 42). Le niveau et l'intensité de satisfaction sont stables sur la période.

Graphique 42

Sur autoroute, êtes-vous satisfait des aires de repos ?

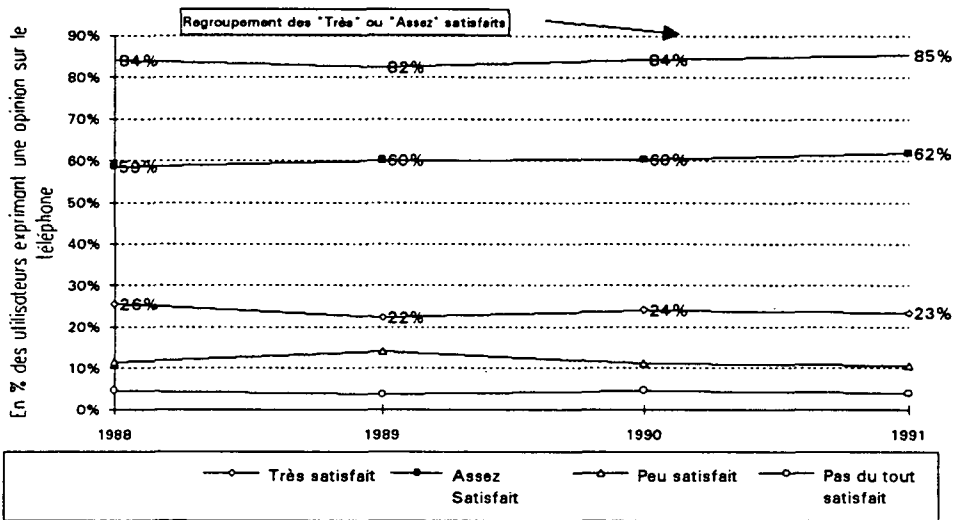


⁴ Regroupement des "Assez" et "Très" satisfaits. Les pourcentages excluent les réponses "Ne sait pas".

Visiblement un peu moins utilisé que les aires de repos, le téléphone se situe juste derrière lui pour la satisfaction (graphique 43). On ne note cependant pas de modification sur la période, en niveau comme en intensité de satisfaction.

Graphique 43

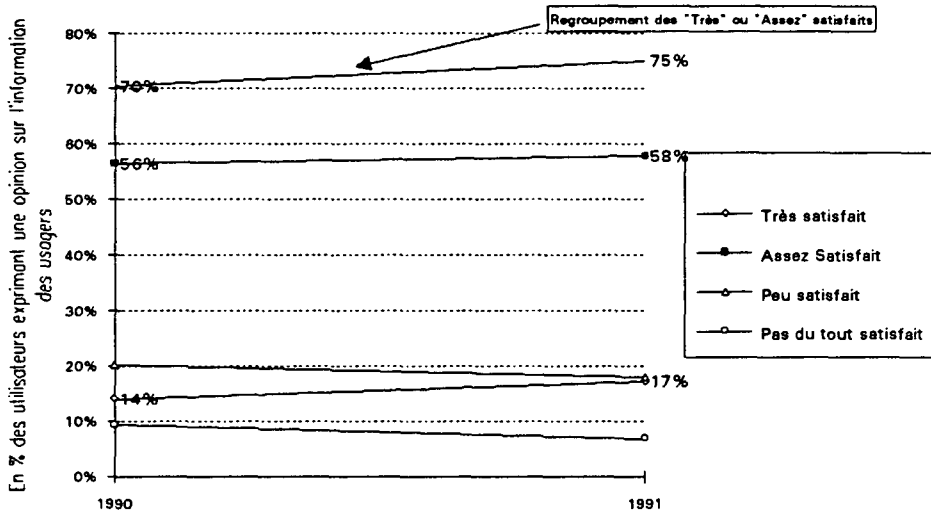
Sur autoroute, êtes-vous satisfait du téléphone ?



L'information des usagers est une question posée depuis 1990 seulement. Il est donc difficile de parler de tendance sur deux années. On remarque cependant que le niveau de satisfaction a augmenté de 5 points entre fin 1990 et fin 1991 (graphique 44).

Graphique 44

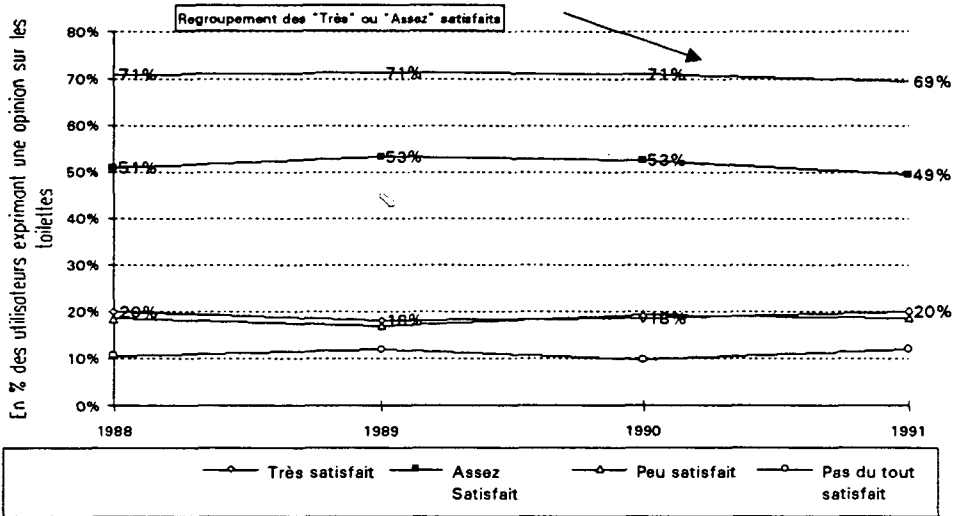
Sur autoroute, êtes-vous satisfait de l'information des usagers
(radio, dépliants, messages variables) ?



"Les toilettes" sont certainement l'un des services parmi les plus sensibles. Sept concernés sur dix en sont satisfaits. Cette proportion est stable sur les quatre années (graphique 45).

Graphique 45

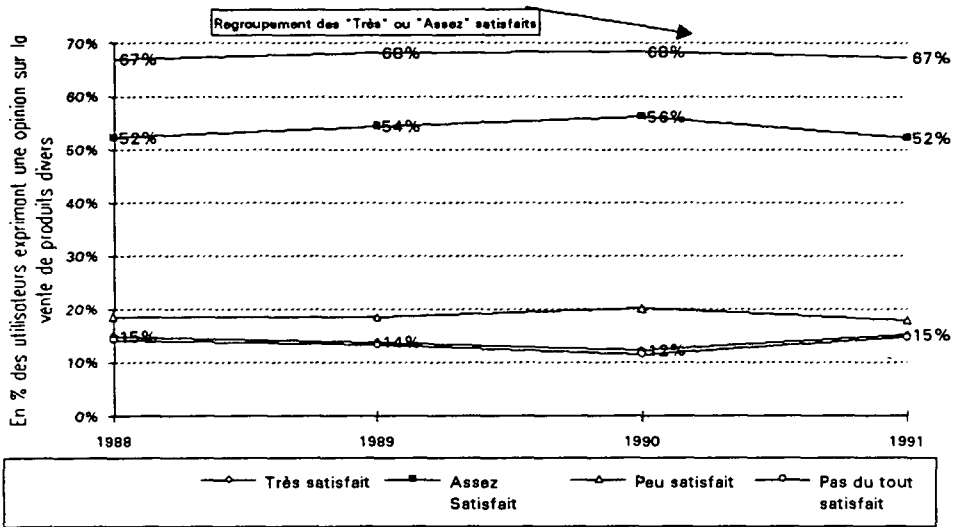
Sur autoroute, êtes-vous satisfait des toilettes ?



La satisfaction concernant "la vente de produits divers" reste à un niveau stable également (graphique 46). Les parts relatives des "très" et "assez" satisfaits bougent quelque peu sans qu'il soit possible de déterminer une tendance, l'année 1991 ayant infléchi la baisse d'intensité qu'on pouvait deviner pour les trois années 1988-1990.

Graphique 46

Sur autoroute, êtes-vous satisfait de la vente de produits divers ?

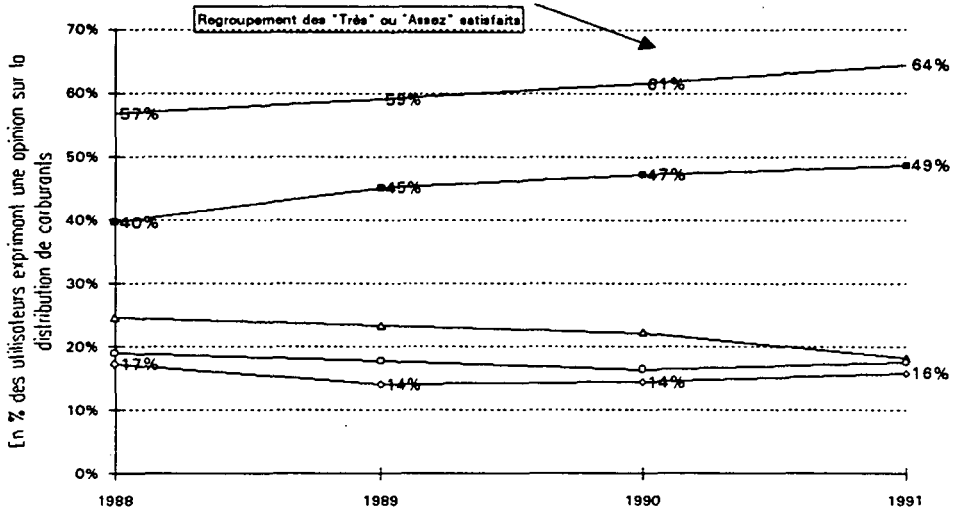


Enfin, on note que :

- la distribution de carburants est en assez nette progression. Le niveau de satisfaction a en effet gagné 7 points sur la période : ce sont les "assez" satisfaits qui augmentent leur poids en gagnant 9 points (graphique 47).
- le dépannage, a priori de moins en moins utilisé, devient légèrement plus apprécié, bien que la progression soit encore timide (graphique 48).
- la restauration est à un niveau de satisfaction à peu près stable, mais perd en intensité, les "assez" satisfaits ayant gagné 7 points depuis 1987 (graphique 49).

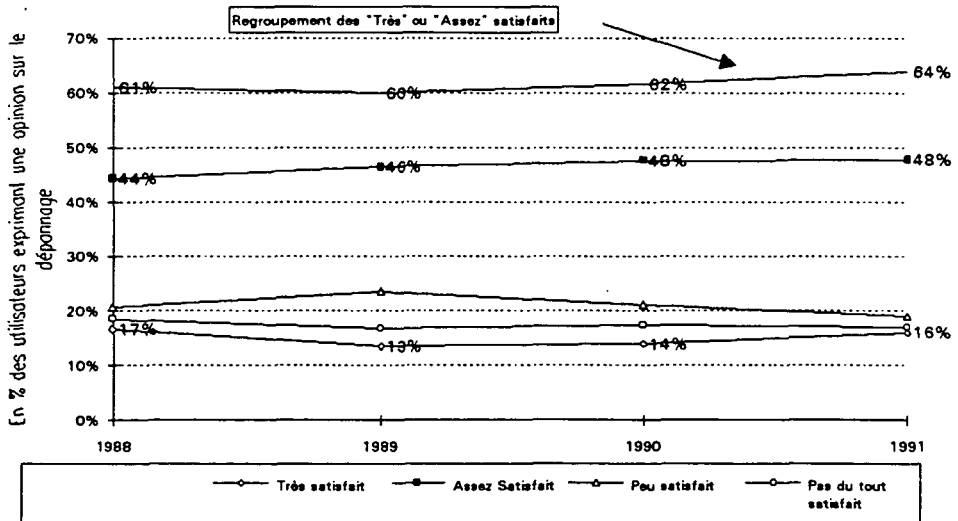
Graphique 47

Sur autoroute, êtes-vous satisfait de la distribution de carburants ?



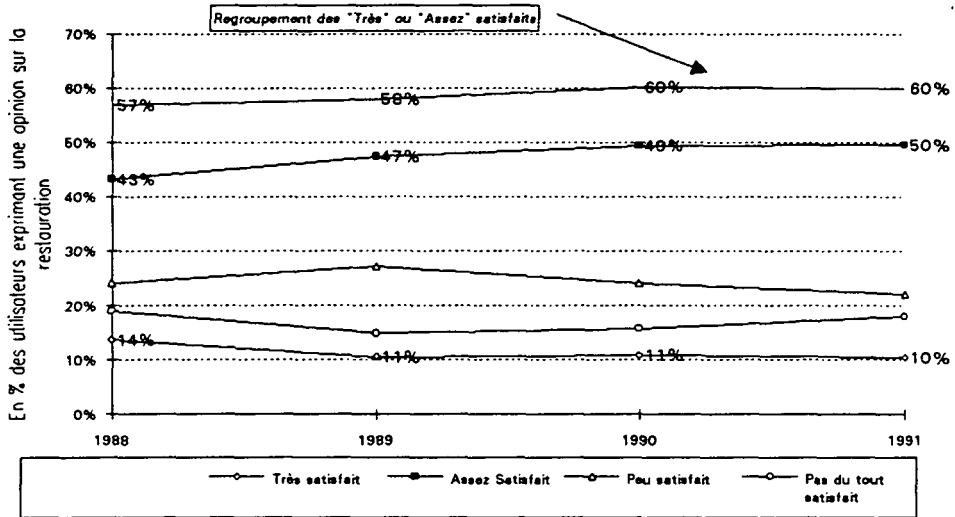
Graphique 48

Sur autoroute, êtes-vous satisfait du dépannage ?



Graphique 49

Sur autoroute, êtes-vous satisfait de la restauration ?



Quels services expliquent le mieux la satisfaction globale ?

Quels services ont la plus grande influence dans la formation de la satisfaction ou de l'insatisfaction globale ? Nous avons cherché, pour tenter de répondre à cette question, à analyser les liens existants entre les réponses à la satisfaction globale sur les services et la satisfaction exprimée service par service.

Deux étapes ont été réalisées à cette fin :

- le recodage des variables nominales en variables quantitatives⁵;
- une régression multiple pas à pas.

⁵ La variable de satisfaction globale a reçu des valeurs comprises entre 1 et 4 : 1 pour la modalité "Très satisfait", 4 pour la modalité "Pas du tout satisfait". Les autres variables de satisfaction par service ont reçu des valeurs comprises entre 1 et 5, la modalité "Ne sait pas" ayant la valeur intermédiaire 3.

Les résultats de ces deux étapes nous amène à retenir une fonction de régression à trois variables explicatives. L'introduction d'une quatrième variable explicative n'améliore plus le coefficient de détermination (le R2) de manière significative⁶. La fonction de régression retenue donne les variables suivantes, selon l'ordre décroissant de leur importance (du plus fort au plus faible coefficient, celui de la constante mise à part) :

Variables	Coefficient	Test de Student
Aires de repos	0.1576	9.5364
Distribution de carburants	0.1160	9.8769
Restauration	0.0894	6.7031
CONSTANTE	1.0320	21.9423

On s'aperçoit que les services qui ont le plus de poids sur la formation de la satisfaction globale sont ceux correspondants au "contrat de base", en quelque sorte au minimum exigible : les aires de repos et la distribution de carburants.

L'aire de repos a l'influence la plus grande : son coefficient est le plus important. Elle est en effet plus typique de l'autoroute que ne l'est la distribution de carburants, qui s'impose indifféremment aux routes ou autoroutes. Une route nationale sans aires de repos se comprend et s'accepte sans gros problème, ceci d'autant plus qu'elles sont rarement aménagées et que d'autres occasions d'arrêts (ville, village, chemin) existent. De surcroît, sur autoroute, l'aire de repos constitue le lieu privilégié pour s'arrêter⁷. Par ailleurs, l'aire de repos est le seul service, avec l'information des usagers (exception faite de celui de pouvoir rouler, bien sûr), qui constitue la contrepartie directe du péage : tous les autres sont à payer en sus.

La restauration, moins utilisée que les deux services précédents, garde une influence notable dans la formation du jugement global. Le poids psychologique du "bien ou

⁶ Le coefficient de détermination (le R2) est de 0.1984 pour la fonction de régression retenue, c'est-à-dire celle qui comporte trois variables explicatives. Par ailleurs, l'hypothèse d'indépendance des variables explicatives est de moins en moins assurée si on en rajoute d'autres à la fonction de régression. Nous avons également vérifié par une analyse en composantes principales quelles étaient les variables les plus liées entre elles, de façon à éviter d'en introduire qui le soient trop fortement. Enfin, tous les coefficients sont significativement non nuls, leur "Student" est élevé.

⁷ Sur les arrêts lors de longs trajets sur autoroute et sur route, voir le rapport "Opinions et usages des voies de circulation routière. Le réseau routier et l'environnement", Olivier Martin, Crédoc, déjà cité.

mal manger" est, dans l'absolu, important. Il l'est peut-être encore plus lorsqu'on n'a pas d'autres occupations que de surveiller la route.

Les autres services interviennent avec un poids moindre : soit parce qu'ils sont très corrélés avec l'un des trois premiers (c'est le cas des toilettes avec les aires de repos), soit parce qu'ils ont un caractère moins capital ou qu'on y recourt moins. C'est le cas des services restants : la vente de produits divers (un "plus" dans les services), le dépannage (le moins connu car le moins utilisé), le téléphone (même s'il est utile qu'il y en ait) ou encore l'information des usagers (elle est surtout importante avant de voyager).

3.3 - Un rythme de construction adapté aux besoins

Pour près de la moitié des Français, le rythme de construction des autoroutes est adapté aux besoins actuels (tableau 43). Mais plus d'un Français sur quatre le trouve encore trop lent. Ces proportions ont sensiblement bougé en 1991, alors qu'elles étaient stables entre 1989 et 1990 (tout en tenant compte du fait qu'un peu plus de 5 % de la population étaient exclus de la question la première année). Le phénomène le plus marquant est le "renforcement" du groupe le plus important : ceux qui trouvent le rythme de construction des autoroutes "adapté aux besoins" comptent 5 % de Français en plus.

Tableau 43

Actuellement, le rythme de construction d'autoroutes vous paraît-il?

	(en %)		
	1989	1990	1991
Trop rapide.....	3.0	4.7	6.1
Adapté aux besoins.....	42.2	42.8	47.9
Trop lent.....	32.3	31.3	28.1
Sans avis.....	22.4	21.2	17.9
Ensemble.....	100.0 ⁸	100.0	100.0

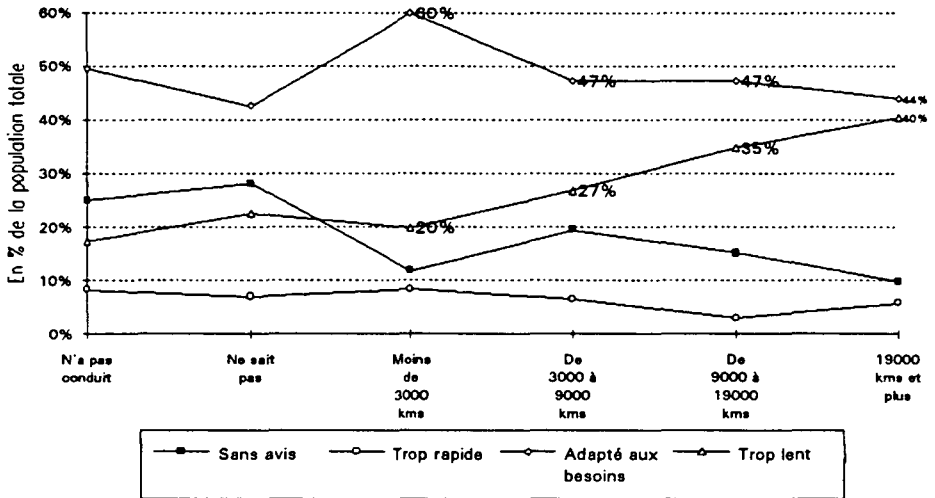
L'avis que l'on porte sur le rythme de construction des autoroutes est fortement corrélé avec l'intensité de la conduite automobile : plus on effectue de kilomètres au

⁸ En 1989, cette question n'était posée qu'à ceux ayant déclaré "rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager", soit 94,5% de l'échantillon de cette vague d'enquêtes.

volant, plus on trouve que le rythme de construction est trop lent (graphique 50). Ainsi, 40% de ceux qui parcourent plus de 19 000 kilomètres annuels estiment ce rythme trop lent.

Graphique 50

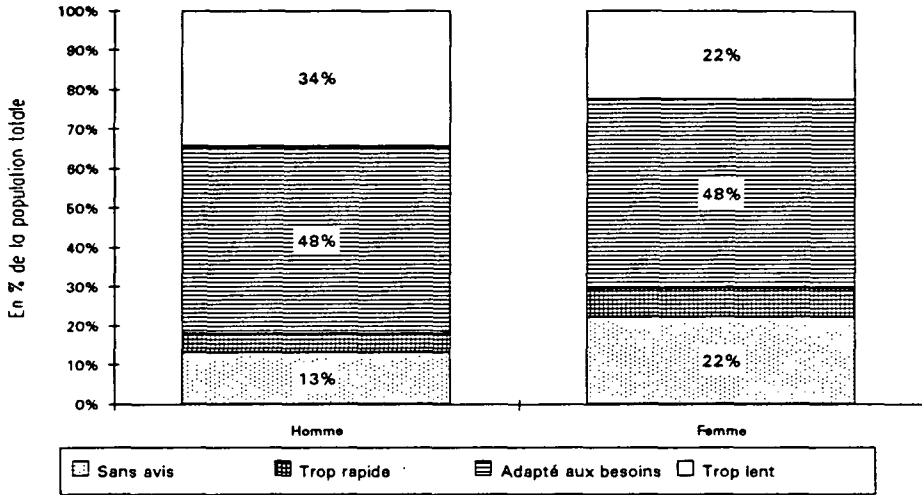
Actuellement, le rythme de construction des autoroutes vous paraît-il ?
... selon le kilométrage effectué en voiture



Le sexe influe sensiblement sur les réponses (graphique 51). Ainsi, les hommes, plus souvent au volant, réalisant plus de kilomètres, peut-être aussi plus amoureux de la vitesse, en particulier quand ils sont jeunes, sont nettement plus enclins que les femmes à trouver le rythme de construction des autoroutes trop lent (34% le pensent, contre 22% des femmes). Les femmes ont sur ce point plus de mal à émettre un avis.

Graphique 51

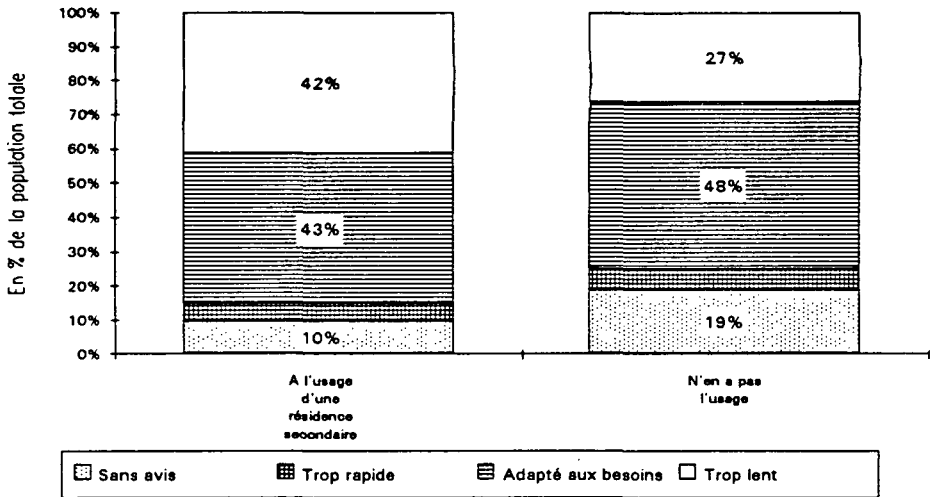
Actuellement, le rythme de construction des autoroutes vous paraît-il ?
... selon le sexe



Plus anecdotique au premier abord, les Français qui ont l'usage d'une résidence secondaire (10% de la population) sont plutôt des chauds partisans du "plus d'autoroutes et plus vite" (graphique 52). C'est le nombre de kilomètres effectués qui intervient ici encore; les propriétaires de résidence secondaire sont en effet plus souvent de gros rouleurs : 30% d'entre eux effectuent plus de 19 000 kms dans l'année, contre 19% pour l'ensemble de la population.

Graphique 52

Actuellement, le rythme de construction des autoroutes vous paraît-il ?
... selon l'usage ou non d'une résidence secondaire



Quelles sont les caractéristiques distinctives de chaque groupe de répondants ? Sur quels points les partisans de l'accélération du rythme de construction des autoroutes se différencient-ils des partisans du ralentissement ?

3.3.1 - Quand le rythme de construction est jugé trop rapide

Les Français qui considèrent que le rythme de construction des autoroutes est trop rapide (6%) sont moins motorisés qu'en moyenne. Ceux d'entre eux qui utilisent le réseau routier sont d'ailleurs moins nombreux à avoir emprunté une autoroute à péage au cours de l'année.

Leurs préoccupations écologiques sont manifestes. Il s'agit d'individus qui se déclarent prêts à quelques sacrifices pour préserver l'environnement : un ralentissement de l'activité économique, un niveau de vie plus faible, moins de confort. Ils jugent l'état de l'environnement dans le monde et en France comme "plutôt mauvais", voire "très mauvais".

Ce groupe est cependant peu typé en terme socio-démographique. Relevons simplement la présence d'un peu plus de célibataires (mais pas spécifiquement jeunes) et d'habitants de communes de moins de 2000 habitants qu'en moyenne (tableau 44).

Tableau 44

Caractéristiques distinctives de ceux qui jugent le rythme de construction des autoroutes trop rapide (6,1 % de la population)

<u>Socio-démographie</u>		
Taille d'agglomération : moins de 2000 habitants	40%	+13
Statut matrimonial : célibataire	28%	+10
<u>Opinions</u>		
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter un ralentissement de l'activité économique	68%	+15
Trouve que l'état de l'environnement en France est mauvais	27%	+12
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter un niveau de vie plus faible.	52%	+12
Pour protéger l'environnement, est prêt à accepter moins de confort.....	61%	+12
Trouve que l'état de l'environnement dans le monde est très mauvais	25%	+9
<u>Questions Transports</u>		
Pense qu'il faudrait plutôt inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile ⁹	81%	+36
Pense qu'il faudrait plutôt développer le réseau ferré pour voyageurs ¹⁰	42%	+14
Est tout à fait d'accord pour limiter l'utilisation de l'automobile en ville	44%	+14
Ne dispose d'aucune voiture	29%	+9

Exemple de lecture: 40% des interviewés qui jugent le rythme de construction des autoroutes trop rapide résident dans une agglomération de moins de 2000 habitants, soit 13 points de plus que dans l'ensemble de la population (où ils sont 27% dans ce cas).

3.3.2 - Quand le rythme de construction est jugé adapté aux besoins

Ce groupe, numériquement le plus important, se laisse difficilement définir. Ces caractéristiques sont très proches de celles de l'ensemble de la population. Il est vrai que ce groupe représente pratiquement la moitié des Français.

On remarquera que les individus classés ici font peu de déplacements dans l'année et bien qu'ayant la disposition d'une voiture, effectuent peu de kilomètres au volant (tableau 45).

⁹ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

¹⁰ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

Tableau 45

Caractéristiques distinctives de ceux qui jugent le rythme de construction des autoroutes adapté aux besoins (47,9% de la population)

Socio-démographie		
(aucun élément distinctif)		
Questions Transports		
Nombre de kilomètres parcourus en voiture : moins de 3000 kms.....	10%	+2
Pense qu'il faudrait plutôt développer les lignes aériennes ¹¹	22%	+3
Nombre de voyages de plus de 100 kms ces douze derniers mois : 1 ou 2	28%	+3

Exemple de lecture: 10% des interviewés qui jugent le rythme de construction des autoroutes adapté aux besoins ont parcouru moins de 3000 kms en voiture dans l'année, soit 2 points de plus que dans l'ensemble de la population (où ils sont 8% dans ce cas).

3.3.3 - Quand le rythme de construction est jugé trop lent

Ce groupe rassemble les gros rouleurs, des individus qui disposent assez souvent de plusieurs voitures.

Mariés, ce sont majoritairement des hommes, qui ne conçoivent, pour certains, le trajet en voiture qu'en étant au volant (tableau 46).

Tableau 46

Caractéristiques distinctives de ceux qui jugent le rythme de construction des autoroutes trop lent (28,1% de la population)

Socio-démographie		
Homme	58%	+11
Marié.....	66%	+8
Questions Transports		
Pense qu'il faudrait plutôt développer le réseau autoroutier ¹²	71%	+17
Nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms en un an : 8 et plus.....	34%	+11
Nombre de kilomètres parcourus en un an : 19000 kms et plus	28%	+9
Roule hors agglomération en tant que conducteur uniquement	35%	+8
Dispose de plusieurs voitures	36%	+8
Pense qu'il faut plutôt développer le réseau routier ¹¹	29%	+7

Exemple de lecture: 58% des interviewés qui jugent le rythme de construction des autoroutes trop lent sont des hommes, soit 11 points de plus que dans l'ensemble de la population (où ils sont 47%).

¹¹ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

¹² Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

3.3.4 - Quand on a pas d'avis sur le rythme de construction

Ce groupe est celui qui est le moins mobile, et dont les membres s'estiment incapables à émettre un jugement sur une réalité routière qu'ils ne connaissent pas ou peu. Ils ont d'ailleurs moins souvent le permis de conduire et la disposition d'une voiture.

On trouve ici surtout des femmes, dont une partie d'un certain âge (tableau 47).

Tableau 47

Caractéristiques distinctives de ceux qui n'ont pas d'avis sur le rythme de construction des autoroutes (17.9% de la population)

<u>Socio-démographie</u>		
Femme.....	65%	+13
Statut matrimonial : veuf.....	15%	+7
<u>Questions Transports</u>		
Nombre de voyages en voiture à plus de 100 kms en un an : aucun.....	33%	+15
N'a pas le permis de conduire.....	34%	+12
Ne dispose d'aucune voiture.....	29%	+9
Préférerait qu'on développe l'autocar si l'on devait inciter à moins utiliser l'automobile ¹³	15%	+5
Pense qu'il faut plutôt développer le réseau ferré pour voyageurs ¹⁴	35%	+7

Exemple de lecture: 65% des interviewés qui n'ont pas d'avis sur le rythme de construction des autoroutes sont des femmes, soit 13 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où elles sont 52%).

¹³ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H20 du questionnaire.

¹⁴ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

CONCLUSION

Les Français considèrent la voiture comme "Le" moyen de déplacement. Leurs pratiques et leurs opinions vont dans le sens d'une accentuation des facilités d'utilisation de l'automobile. C'est ce mode de transport qui répond visiblement le mieux aux besoins d'autonomie croissants de la population, quelle que soit la nature de ces besoins : imposés par les nécessités (comme cela peut être le cas dans les zones rurales), ou en forme d'envie.

Certes, les Français ont de plus en plus conscience des problèmes que posent l'augmentation de la circulation automobile : chaque année, il y a un peu plus de conducteurs et un peu plus de foyers sont multi-équipés. Ainsi constatent-ils avec plus d'acuité les problèmes de circulation existant dans leur localité, surtout quand ils résident dans une grande agglomération. Est-ce pour cette raison ? En tout état de cause, ils sont depuis deux ans de plus en plus nombreux à être d'accord avec la limitation de l'usage de l'automobile en ville, ce qui n'était pas le cas au cours des années 80. Ils sont également tout à fait séduits par le développement des transports en commun. Enfin, ils sont plutôt d'accord pour restreindre fortement les possibilités de stationnement dans les centres-ville.

Mais ces déclarations d'intention trouvent rapidement leurs limites quand il s'agit d'appliquer, en ville, des mesures "qui coûtent", comme celles de créer des voies rapides à péage ou de faire acquitter un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville. Enfin, hors agglomérations, pour les déplacements de longue distance, ceux qui souhaitent qu'on incite à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile sont encore minoritaires (quoique déjà fort nombreux).

D'ailleurs, pourquoi développer d'autres modes de transports pour les déplacements longs ? Le réseau routier français est jugé toujours aussi largement satisfaisant. Les autoroutes en particulier, que les Français utilisent dans leur grande majorité, apportent toute satisfaction, qu'il s'agisse de la route proprement dit (tracé, aménagement, état d'entretien, etc ...) que de l'ensemble des services.

Le chemin est certainement encore long des intentions aux actes. Toute mesure visant à limiter l'usage de l'automobile sera vraisemblablement ressentie par les Français, autant comme un sacrifice du désir de conduire, que comme une atteinte au libre-arbitre. Mais il faut aussi compter avec "l'air du temps", avec la montée de préoccupations écologiques qui, apparues il y a quelques années, semblent s'imposer comme une donnée du paysage social et politique. Ce mouvement est probablement plus lent que certains peuvent le penser, mais il semble agir en profondeur et peut-être pour longtemps.

L'enquête de fin 1990 nous avait montré l'importance de l'inquiétude des Français face aux conséquences néfastes du trafic routier sur l'environnement. La présente enquête révèle l'influence de telles considérations sur quelques-unes des réponses apportées. Il faut assurément pondérer le poids véritable de cette influence. Le "battage médiatique" de certaines mesures pour limiter la circulation automobile ainsi que la campagne (très verte) pour les "Régionales" de 1992, ont polarisé l'attention de la population sur ces sujets, au moment même où était réalisée l'enquête. Mais ces constats nous laissent néanmoins penser qu'à terme, la croissance des préoccupations écologiques pourrait peut-être permettre une transformation du "sentiment de sacrifice et d'atteinte au libre-arbitre" en "sentiment de sauvegarde du bien-être", si des mesures de limitation de l'utilisation de l'automobile étaient appliquées sur une grande envergure.

ANNEXES

Annexe 1

Un réseau routier français satisfaisant

Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (OUI à H9, soit 93.5% de la population en 1991)

en %

H10-1 - Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...) et en particulier ... des autoroutes?					
	1987	1988	1989	1990	1991
Très satisfait	23.9	27.1	27.9	28.7	29.8
Assez satisfait	55.3	49.4	50.7	50.6	53.7
Peu satisfait	6.0	8.1	6.6	7.1	5.7
Pas du tout satisfait	2.1	3.4	2.4	2.3	2.2
Ne les utilise pas	12.6	11.9	12.4	11.2	8.6
Ne sait pas	0.1	0.1	-	0.1	-
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (OUI à H9, soit 93.5% de la population en 1991)

en %

H10-2 - Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...) et en particulier ... des routes nationales?					
	1987	1988	1989	1990	1991
Très satisfait	14.8	15.2	16.2	16.1	16.8
Assez satisfait	61.0	58.2	61.2	63.3	63.1
Peu satisfait	19.7	21.1	18.0	16.0	16.6
Pas du tout satisfait	3.6	5.3	3.4	3.8	3.2
Ne les utilise pas	0.7	0.2	1.0	0.6	0.3
Ne sait pas	0.2	-	0.2	0.2	-
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Question posée à ceux qui ont l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager (OUI à H9, soit 93.5% de la population en 1991)

en %					
H10-3 - Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc ...) et en particulier ... des autres routes?					
	1987	1988	1989	1990	1991
Très satisfait	8.8	9.1	9.7	9.0	10.5
Assez satisfait	43.9	43.0	48.4	46.4	51.4
Peu satisfait.....	31.5	31.3	29.2	31.3	25.3
Pas du tout satisfait.....	14.5	15.8	11.7	12.5	12.0
Ne les utilise pas.....	0.8	0.8	0.8	0.6	0.8
Ne sait pas	0.5	-	0.2	0.2	-
Ensemble des répondants	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Annexe 2

Le croisement des questions H20 & H21

		en %			
		H20 - Si, pour les déplacements de longue distance, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ?			
H21 - Plus généralement, pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur le développement ... ?	Le rail	L'avion	L'autocar	Ensemble (y compris "Ne sait pas")	
du réseau routier	21.5	15.3	<u>48.4</u>	22.5	
	<i>55.9</i>	<i>20.7</i>	<i>22.3</i>	<i>100.0</i>	
du réseau ferré (pour les voyageurs)	<u>41.6</u>	5.3	16.5	27.8	
	<i>87.9</i>	<i>5.8</i>	<i>6.2</i>	<i>100.0</i>	
des trains auto-couchettes	<u>14.4</u>	7.7	11.1	11.9	
	<i>70.7</i>	<i>19.6</i>	<i>9.7</i>	<i>100.0</i>	
des solutions de transport des poids lourds par le train	19.3	15.9	15.5	17.9	
	<i>63.3</i>	<i>27.1</i>	<i>9.0</i>	<i>100.0</i>	
des lignes aériennes nationales ou régionales..	3.0	<u>55.0</u>	6.6	19.3	
	<i>9.0</i>	<i>86.9</i>	<i>3.5</i>	<i>100.0</i>	
Ensemble (y compris "Ne sait pas")	100.0	100.0	100.0	100.0	
	<i>58.6</i>	<i>30.4</i>	<i>10.4</i>	<i>100.0</i>	

Exemple de lecture : 48.4% de ceux qui pensent qu'il faut développer prioritairement l'autocar (question H20) choisissent le développement du réseau routier (question H21), contre 22.5% dans l'ensemble de la population majeure. *Les chiffres soulignés sont significativement supérieurs à l'ensemble. Les chiffres en italique se lisent horizontalement.*

Annexe 3
Caractéristiques des différents groupes de répondants
à la question H20

en %	
H20 - Si, pour les déplacements de <u>longue distance</u>, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement?	
Le rail	58.6
L'avion.....	30.4
L'autocar.....	10.4
Ne sait pas.....	0.6
Ensemble	100.0

Tableau A
Caractéristiques distinctives de ceux qui préféreraient qu'on développe prioritairement le rail si l'on devait moins utiliser l'automobile
(58.6% de la population)

Socio-démographie		
50 ans et plus	44%	+3
Marié.....	61%	+3
Homme de 40-59 ans	17%	+2
Habite Paris et l'agglomération parisienne.....	17%	+2
30-49 ans, sans aucun diplôme.....	17%	+2
Questions Transports		
Effort prioritaire souhaité : développer le réseau ferré (pour les voyageurs) ¹⁵ ...	42%	+14
Effort prioritaire souhaité : développer les trains auto-couchettes ⁴⁸	14%	+2
Préfère que l'on incite les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile ¹⁶ ...	47%	+3
Est très favorable au développement des transports en commun en ville.....	65%	+2
Ne dispose d'aucune voiture	22%	+2

Exemple de lecture: 44% des interviewés qui préféreraient qu'on développe prioritairement le rail ont 50 ans et plus, soit 3 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 41% dans ce cas).

¹⁵ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

¹⁶ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H19 du questionnaire.

Tableau B

**Caractéristiques distinctives de ceux qui préféreraient qu'on développe
prioritairement l'avion si l'on devait moins utiliser l'automobile
(30.4% de la population)**

Socio-démographie		
Provincial de moins de 40 ans	46%	+9
dont provincial de moins de 40 ans sans enfants au foyer.....	24%	+7
Moins de 30 ans.....	33%	+8
dont homme de 20 à 29 ans	16%	+5
Actif occupé	55%	+6
dont homme actif	34%	+4
Taille d'agglomération : plus de 200 000 habitants, hors agglo. parisienne.....	25%	+5
Diplômé du bac ou du supérieur.....	30%	+4
Statut matrimonial : célibataire	21%	+4
Opinions		
Pense que la diffusion de l'informatique est une chose souhaitable.....	38%	+5
Divers		
Est parti en vacances ces douze derniers mois.....	74%	+8
Questions Transports		
Effort prioritaire souhaité : développer les lignes aériennes intérieures ¹⁷	55%	+36
Nombre de voyages en avion ces douze derniers mois : 2 et plus.....	9%	+4
A l'usage de plusieurs voitures	32%	+4
Nombre de kilomètres parcourus en voiture en un an : 19 000 kms et plus	25%	+6
N'est pas favorable à la restriction du stationnement en centre-ville.....	52%	+7
N'a fait aucun voyage en train au cours de l'année.....	65%	+6
N'est pas favorable aux péages pour entrer en centre-ville.....	88%	+5
N'est pas du tout d'accord pour limiter l'utilisation de l'automobile en ville	19%	+4
Nombre de voyages de plus de 100 kms ces douze derniers mois: 7 et plus.....	36%	+7
Le rythme de construction d'autoroutes paraît "trop lent".....	32%	+4

Exemple de lecture: 46% des interviewés qui préféreraient qu'on développe prioritairement l'avion sont des provinciaux de 40 ans et plus, soit 9 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 37% dans ce cas).

¹⁷ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

Tableau C

**Caractéristiques distinctives de ceux qui préféreraient qu'on développe
prioritairement l'autocar si l'on devait moins utiliser l'automobile
(10.4 % de la population)**

Socio-démographie		
N'a aucun diplôme ou le CEP	44 %	+ 12
Taille d'agglomération : Moins de 2 000 habitants.....	41 %	+ 14
65 ans et plus	28 %	+ 9
dont femme de 65 ans et plus	21 %	+ 9
Revenu par unité de consommation : Moins de 3000 F.....	23 %	+ 7
Moins de 30 ans, sans aucun diplôme	15 %	+ 6
Lieu d'habitation: province.....	89 %	+ 6
Zone d'habitation: village, bourg ou habitat dispersé.....	47 %	+ 13
Retraité et autres inactifs.....	28 %	+ 7
Ouvrier	23 %	+ 7
Questions Transports		
Effort prioritaire souhaité : développer le réseau routier ¹⁸	48 %	+ 26
Nombre de voyages à plus de 100 kms : 2 ou moins.....	65 %	+ 22
N'a pas le permis de conduire.....	33 %	+ 11
N'a l'usage d'aucune voiture.....	28 %	+ 8

Exemple de lecture: 44% des interviewés qui préféreraient qu'on développe prioritairement l'autocar n'ont aucun diplôme ou le CEP, soit 12 points de plus que dans l'ensemble de la population majeure (où ils sont 32% dans ce cas).

¹⁸ Pour le libellé exact, voir en annexe la question H21 du questionnaire.

Annexe 4

La postcodification de la question ouverte H17

Question H17 :
Gêne principale ressentie lors de déplacements
en voiture sur grandes distances

- 01 - **Gênes relatives aux poids lourds, aux camions, aux camionneurs**, quelle que soit la gêne : camionneurs non respectueux, les poids lourds roulent trop vite, les camions qui déboitent sans se soucier des autres, les camions qui nous montent dessus,...
- 02 - **Vitesse excessive** de certains conducteurs (hors camions) : les gens vont trop vite, non respect des vitesses, les fous du volant, vitesse s.a.i.
- 03 - **Vitesse trop lente** de certains conducteurs : ceux qui n'ont pas l'habitude de rouler, les pères qui n'avancent pas, ceux qui traînent.
- 04 - **Les petites voitures**, les voiturettes sans permis.
- 05 - **Les caravanes** (y.c. les tracteurs).
- 06 - **Ceux qui doublent n'importe comment**, les slaloms : dépassements intempestifs, les queues de poisson, les zigzags, ceux qui utilisent la voie d'urgence pour doubler.
- 07 - **Ceux qui roulent à gauche ou au milieu** et qui ne bougent plus, qui empêchent de passer.
- 08 - **Ceux qui roulent trop près** : pas assez d'espaces entre les voitures, non respect des distances.
- 09 - **Les phares, l'éblouissement**, les voitures mal éclairées.
- 10 - **Les encombrements, les bouchons** : les embouteillages, trop de voitures.
- 11 - **Les comportements "anormaux" de certains** : non respect du code de la route, conducteurs inconscients (s.a.i.), chauffards, ceux qui roulent mal, les mauvais conducteurs (s.a.i.), la façon de conduire, les erreurs de conduite (s.a.i.), les refus de priorité, non respect de la sécurité, manque de prudence.
- 12 - **Le manque de courtoisie, l'égoïsme, l'agressivité** : automobilistes trop individualistes, antipathiques, intolérance des autres, les gens impatientes, leur désinvolture, le non-respect des autres.
- 13 - **L'abus d'alcool, ceux qui boivent**.
- 14 - **Autres**.
- 15 - **NSP**, non réponse.

Annexe 5

Partie du questionnaire de la fin 1991 (phase XIV) relative aux transports

		Codification
H 1 - A propos de l'automobile, avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois ?		
1. Oui	} Passez à H5	1
2. N'a pas conduit mais a le permis de conduire		2
3. N'a pas le permis de conduire		3
H 2 - Si oui, combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement ? <i>(Si NSP, codez 999 999)</i>		
/ _____ /km		←
H 3 - Utilisez-vous votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez) ? <i>(Enumérez - une seule réponse)</i>		
1. Tous les jours		1
2. Quelques fois par semaine		2
3. Quelques fois par mois		3
4. Moins souvent		4
H 4 - Les trajets (<u>aller-retour</u>) que vous effectuez avec votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez) sont-ils <u>le plus souvent</u> ? <i>(Enumérez - une seule réponse)</i>		
1. des trajets inférieurs à 20 km		1
2. des trajets compris entre 20 et 50 km		2
3. des trajets supérieurs à 50 km		3
H 5 - Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?		
1. Oui		1
2. Non ----- > Passez à H 7		2
H 6 - Lesquels ? <i>(Notez les deux premières réponses)</i>		
_____	I S L	[] []
_____		[] []

H11 - Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?

- 1. Oui
- 2. Non ----- > **Passez à H13**

H12 - Si oui, était-ce pour ...

(Citez un à un - une réponse par ligne)

- . Vos départs ou vos retours de vacances
- . Vos loisirs autres que les vacances (week-end, visites, ...)
- . Vos déplacements professionnels (hors trajets domicile-travail)
- . Vos déplacements domicile-travail

Passez à H14

H13 - Si non, pour quelle raison ?

(Présentez la liste - une seule réponse)

- 1. Vitesse trop élevée pour moi
- 2. Trop cher
- 3. Trop monotone
- 4. Trop d'encombres
- 5. Trop souvent en travaux
- 6. Pas adaptée à mes déplacements actuels
- 7. Il n'y en a pas sur mon parcours
- 8. Autre, précisez

/ _____ /

Codification	
1	
2	
OUI	NON
1	2
1	2
1	2
1	2
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	

Codification
1
2
3
4
5

H14 - Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?
(Enumérez)

- 1. Très satisfait
- 2. Assez satisfait
- 3. Peu satisfait
- 4. Pas du tout satisfait
- 5. N'utilise pas l'autoroute -----> **Passez à H16**

H15 - En particulier, êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ... ?
(Citez un à un - une réponse par ligne)

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	NSP
. Distribution de carburants ..	1	2	3	4	5
. Restauration	1	2	3	4	5
. Téléphone	1	2	3	4	5
. Dépannage	1	2	3	4	5
. Toilettes	1	2	3	4	5
. Aires de repos	1	2	3	4	5
. Vente de produits divers	1	2	3	4	5
. Information des usagers (radio, dépliants, messages variables)	1	2	3	4	5

H16 - En général, lors de vos déplacements en voiture sur grandes distances, vous sentez-vous gêné(e) par d'autres types de véhicules ou par les comportements de certains conducteurs ?
(Enumérez - une seule réponse)

- 1. Très souvent
- 2. Souvent
- 3. Quelquefois
- 4. Jamais -----> **Passez à H18**

H17 - Quelle est la gêne que vous ressentez principalement ?
(Notez la première réponse)

1					
2					
3					
4					
I	<table border="1"> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>				
S					
L					

	Codification
<p>H18 - Actuellement, le rythme de construction d'autoroutes vous paraît-il ? (Enumérez)</p> <p>1. Trop rapide</p> <p>2. Adapté aux besoins</p> <p>3. Trop lent</p> <p>4. Sans avis</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>
<p>H19 - On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation routière sur <u>longue distance</u>. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ? (Enumérez - une seule réponse)</p> <p>1. Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile</p> <p>2. Développer le réseau autoroutier</p>	<p>1</p> <p>2</p>
<p>H20 - Si, pour les déplacements de <u>longue distance</u>, on incitait les gens à moins utiliser l'automobile, préféreriez-vous plutôt qu'on développe prioritairement ? (Enumérez - une seule réponse)</p> <p>1. Le rail</p> <p>2. L'avion</p> <p>3. L'autocar</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>
<p>H21 - Plus généralement, pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur ... (Enumérez - une seule réponse)</p> <p>1. Le développement du réseau routier</p> <p>2. Le développement du réseau ferré (pour les voyageurs)</p> <p>3. Le développement des trains auto-couchettes (solution de transport des véhicules de tourisme par le train)</p> <p>4. Le développement des solutions de transport des poids lourds par le train</p> <p>5. Le développement des lignes <u>aériennes</u> nationales ou régionales ..</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p>

H22 - Au cours des douze derniers mois, combien de voyages à plus de 100 kilomètres de votre domicile avez-vous effectué en France ou dans les pays voisins ?

(Notez le nombre de voyages total, même approximatif)

Si 0, codez 00 et passez à H1

Si NSP, codez 99

Codification

--	--	--

H23 - Parmi ces voyages, combien ont été effectués respectivement ... ?

(Citez un à un - une réponse par ligne)

Si 0, codez 00 ; si NSP, codez 99

1. En voiture

--	--	--

2. En train

--	--	--

2. En avion

--	--	--