

Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné

Xavier Niel, Division Conditions de vie des ménages, Insee

Pour aller au travail, six personnes sur dix utilisent une voiture, une moto ou un scooter. Le danger est une des causes principales qui empêchent l'utilisation du vélo. Deux piétons sur trois se plaignent des trottoirs lors de leurs promenades en ville, et six sur dix se déclarent gênés par les voitures trop nombreuses.

Pourquoi prend-on sa voiture pour aller en moins de cinq minutes au travail, alors que l'on pourrait y aller autrement ? Quelles sont les raisons pour lesquelles les cyclistes enfourchent si peu souvent leur bicyclette ? Par quoi les piétons sont-ils le plus gênés lors de leurs déplacements en ville ? Au-delà du simple confort de l'usager des routes et des trottoirs, se profilent les enjeux de la protection de l'environnement (qualité de l'air, lutte contre le bruit, décongestion des villes) et de la santé publique (prévention des accidents de transports et des maladies liées à la pollution). Demander aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons les raisons de leur choix, ainsi que les différentes gênes ressenties lors de leurs déplacements, permet de mieux mesurer l'importance de ces enjeux (*graphique*).

Aller travailler en voiture, en moto ou en scooter

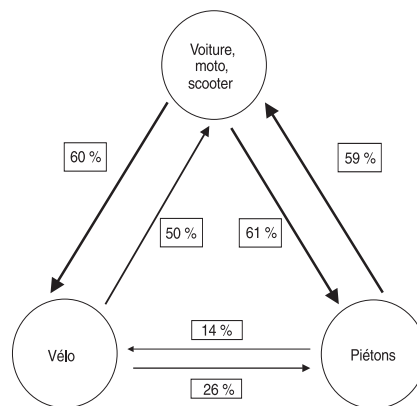
Pour se rendre sur leur lieu de travail, 62 % des personnes interrogées utilisent un véhicule personnel motorisé (voiture, moto, scooter...), contre 20 % les transports en commun, 12 % leurs jambes et seulement 2 % un vélo (*tableau 1*).

Cette répartition se modifie évidemment en fonction de l'offre de transport en commun, elle-même liée à l'urbanisme. Ainsi, en zone rurale, la proportion de ceux qui vont au travail en voiture ou en deux roues à moteur s'élève à 78 % alors qu'elle n'est que de 19 % à Paris. En outre, ce choix peut être déterminé par des obligations professionnelles. Ainsi, malgré les bus et le métro, 16 % des Parisiens motorisés déclarent ne pas avoir d'autres possibilités. Cette proportion d'utilisateurs « contraints »

par les obligations professionnelles ou par l'absence de transports en commun s'élève à 70 % dans les petites villes et à 85 % en zones rurales, où il y a rarement un arrêt de bus proche de chez soi.

Sur dix utilisateurs inconditionnels d'engins à moteur, six n'ont pas d'autres moyens à leur disposition pour aller travailler, mais les quatre autres pourraient tout à fait emprunter les transports en commun. Qu'est-ce qui rend à leurs yeux, les moyens de transport individuels si attractifs ? La réponse dépend sensiblement de la situation de chacun (*tableau 2*). Les jeunes privilégient ces moyens par goût de l'autonomie ; les parents isolés et les mères de famille, pour déposer les enfants à l'école, mais également, pour les femmes plus âgées et pour celles habitant la région parisienne, parce qu'elles s'y sentent plus en sécurité que dans les transports en commun. Les ouvriers trouvent cela « plus agréable », tandis que les habitants de l'agglomération parisienne jugent que cela serait encore plus long autrement, malgré un temps de transport passé dans leur véhicule personnel déjà très supérieur à la moyenne.

Le triangle de la gêne



Lecture : 26 % des cyclistes déclarent être gênés par les piétons, et 14 % des piétons par les cyclistes.

Champs :

Voiture : personnes qui utilisent un véhicule personnel motorisé pour se rendre au travail.

Vélo : personnes qui utilisent un vélo pour des déplacements autres que la randonnée ou la promenade.

Piétons : personnes à qui il est arrivé de marcher une heure en ville pour se promener.

Source : Enquête permanente sur les conditions de vie (EPCV), janvier 1998, Insee

INSEE
PREMIERE

La voiture pour moins de cinq minutes : surtout les mères de famille

22 % des personnes qui utilisent leur voiture, alors qu'elles pourraient faire autrement, mettent cinq minutes ou moins, pour aller au travail. Ce sont souvent des femmes habitant à la campagne ou dans des petites villes qui conduisent ainsi leurs enfants plus rapidement à l'école et pour qui, de surcroît, il est facile de stationner sur le lieu de travail. Ceux qui prennent leur voiture pour cinq minutes de trajet parce que « c'est plus agréable » (un quart des personnes concernées sont dans ce cas) se trouvent surtout en milieu rural et en agglomération parisienne (hors Paris), c'est-à-dire là où les durées de transport sont en moyenne plus longues qu'ailleurs. Cette raison (le côté « agréable » de la voiture) est également nettement plus souvent évoquée

chez les personnes d'âge mûr, plus particulièrement chez les hommes.

Qui sont, en revanche, ceux qui, ayant des trajets supérieurs à la demi-heure, refusent les transports en commun qui leur sont offerts ? Ce sont plutôt des hommes, des cadres, des personnes habitant Paris ou sa région qui disposent d'un revenu confortable, mais également des ouvriers. Quelle que soit la profession exercée, la principale raison de rester plus d'une demi-heure dans une voiture pour se rendre au travail est que cela serait encore plus long avec un autre moyen de transport.

Parmi les automobilistes qui passent dans leur véhicule plus d'une demi-heure pour aller au travail, cette réponse revient souvent chez les ruraux, les ouvriers et les employés, les ménages qui disposent d'un revenu inférieur à 10 000 francs par mois, et les familles nombreuses. Pour toutes ces personnes, une amélioration des conditions de transport

en commun serait susceptible de modifier leurs habitudes puisque ni l'autonomie ni le côté « agréable » du transport individuel n'est invoqué significativement pour expliquer ce choix. Ces dernières raisons sont en revanche plus fréquentes dans les réponses des cadres.

L'insécurité dissuade le cycliste plus que la pollution

Seulement 2 % des personnes de plus de quinze ans utilisent habituellement le vélo pour se rendre à leur travail ou à l'école. De fait, avoir un vélo n'est pas si courant. Quatre ménages sur dix n'en possèdent pas, proportion qui augmente jusqu'à plus de 80 % chez les personnes seules (souvent des personnes âgées) mais qui diminue avec le nombre d'enfants (seulement 13 % des couples avec trois enfants ou plus n'ont pas de vélo).

Les possesseurs de bicyclettes sont peu nombreux à s'en servir pour les déplacements « utilitaires » (c'est-à-dire hors promenade et randonnée) : 16 % l'utilisent fréquemment, 22 % rarement et 62 % jamais. Pédaler est plutôt une affaire d'hommes, une question d'âge (les moins de vingt ans et les plus de soixante ans pratiquent plus que les autres), et de composition familiale (les couples avec un seul enfant et les parents isolés l'utilisent beaucoup moins). L'environnement urbain a bien évidemment sa part dans ce choix : les zones rurales et les petites villes sont les préférées des cyclistes.

L'impact des pistes cyclables sur la pratique du vélo est difficile à apprécier : leur existence est surtout connue de ceux qui roulent sur deux roues. Ainsi, ceux qui n'utilisent jamais le vélo (alors qu'ils en ont un) jugent qu'il y a trop de pistes cyclables, et ceux qui les fréquentent déjà aimeraient qu'il y en ait plus.

L'insuffisance des pistes cyclables éprouvée par les cyclistes est liée à d'autres types de gênes. Pour la moitié d'entre eux, la densité de la circulation est trop forte. La pollution, les voitures qui ne respectent pas les pistes cyclables, et les piétons, entravent le bonheur d'un cycliste sur quatre. À cet égard, ces derniers restent tout de même plus tolérants que les automobilistes, qui sont environ 60 % à pester contre deux roues et piétons (*graphique*).

C'est avant tout pour des raisons de confort que les possesseurs de vélo ne l'utilisent jamais en dehors des promenades.

1 Moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude

	Voiture, moto, scooter	Véhicule partagé (voisin, collègue, ami...)	Vélo	À pied	Transport en commun	Trop variable pour répondre	Total
Sexe							
Hommes	68	3	2	9	16	2	100
Femmes	56	2	2	14	25	1	100
Âge							
15 à 19 ans	18	5	3	22	50	1	100
20 à 29 ans	54	2	2	15	26	1	100
30 à 39 ans	72	2	2	8	14	2	100
40 à 49 ans	76	2	2	8	11	1	100
50 à 59 ans	69	3	1	12	13	1	100
60 ans et plus	45	1	5	13	35	0	100
Résidence							
Rural	78	3	2	4	12	1	100
Petites villes	71	4	2	12	10	1	100
Villes moyennes	66	5	3	16	10	0	100
Grandes villes	63	1	2	15	17	2	100
Agg. parisienne	38	1	1	11	46	3	100
dont Paris	19	0	1	14	64	2	100
Catégorie socio-professionnelle							
Agriculteur	70	0	8	22	0	0	100
Commerçant	78	1	1	17	3	0	100
Cadre	71	1	1	7	18	2	100
Profession intermédiaire	77	1	2	7	12	1	100
Employé	63	1	2	12	20	1	100
Ouvrier	72	6	2	8	10	2	100
Étudiant	22	3	2	23	48	1	100
Ensemble	62	2	2	12	20	2	100

Lecture : 68 % des hommes utilisent habituellement un véhicule personnel motorisé pour se rendre au travail.

Champ : personnes de 15 ans et plus travaillant hors de chez soi.

Source : Enquête permanente sur les conditions de vie (EPCV), janvier 1998, Insee

2 Pourquoi utilise-t-on un véhicule personnel motorisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études alors que d'autres moyens sont disponibles (2 réponses possibles)

En %

	Autonomie plus grande	Trajet trop long ou trop compliqué sinon	C'est plus agréable	Pour déposer les enfants ou quelqu'un d'autre	Il est facile de stationner	Insécurité dans les transports en commun
Sexe						
Hommes	44	43	24	7	13	2
Femmes	49	39	18	18	13	6
Type de ménage						
Personne seule	52	40	19	2	13	6
Couple sans enfant	45	44	25	3	16	3
Couple + 1 enfant	49	39	20	16	14	5
Couple + 2 enfants	39	42	20	22	9	1
Couple + 3 enfants	49	45	23	14	14	3
Parent isolé	43	33	20	31	10	5
Résidence						
Rural	39	29	35	18	13	1
Petites villes	46	22	25	18	18	0
Villes moyennes	46	23	29	13	11	5
Grandes villes	53	46	15	10	14	4
Agglomération parisienne <i>dont Paris</i>	36 43	61 57	19 29	6 5	9 14	7 4
Durée du trajet						
De 1 à 5 mn	47	16	26	17	17	2
De 6 à 10 mn	48	32	23	16	15	5
De 11 à 15 mn	48	44	22	7	15	6
De 16 à 20 mn	53	64	15	7	10	5
De 21 à 30 mn	46	59	18	7	6	3
De 31 à 60 mn	26	72	13	7	6	0
Plus d'1 heure	35	92	24	0	0	8
Ensemble	46	41	21	12	13	4

Lecture : 44 % des hommes utilisent habituellement un véhicule personnel motorisé pour se rendre au travail parce qu'ils se sentent ainsi plus autonomes. La somme en ligne dépasse 100% car il y a deux réponses possibles.

Champ : personnes de 15 ans et plus, travaillant hors de chez soi, utilisant un véhicule personnel motorisé, et ayant la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport.

Source : Enquête permanente sur les conditions de vie (EPCV), janvier 1998, Insee

3 Raison principale pour laquelle on n'utilise jamais le ou les vélos disponibles dans le ménage pour aller travailler, voir un ami, faire des courses, aller à la poste, etc.

En %

	Insécurité trop grande en vélo	Pas de piste cyclable	Pollution de l'air trop importante	Je ne m'en sens pas capable	Vélos utilisés par d'autres personnes	Autres raisons	Total
Sexe							
Hommes	11	5	1	8	10	66	100
Femmes	21	4	1	11	11	52	100
Âge							
15 à 19 ans	18	4	1	4	12	61	100
20 à 29 ans	13	5	0	5	9	68	100
30 à 39 ans	13	5	1	6	12	63	100
40 à 49 ans	11	5	1	6	16	62	100
50 à 59 ans	17	3	1	12	7	61	100
60 à 69 ans	33	3	0	17	6	41	100
70 ans et plus	31	5	0	29	5	31	100
Résidence							
Rural	8	2	0	12	10	68	100
Petites villes	14	3	0	9	9	66	100
Villes moyennes	19	4	0	7	10	59	100
Grandes villes	22	5	1	11	12	48	100
Agglomération parisienne <i>dont Paris</i>	24 40	8 4	4 12	5 0	8 6	51 38	100 100
Ensemble	17	4	1	10	10	58	100

Lecture : 11 % des hommes et 21 % des femmes n'utilisent jamais le vélo disponible dans le ménage pour se rendre au travail, pour voir un ami, faire des courses etc., principalement parce qu'ils ne s'y sentent pas en sécurité.

Champ : personnes de 15 ans et plus, disposant d'au moins un vélo dans le ménage, et ne l'utilisant pas.

Source : Enquête permanente sur les conditions de vie (EPCV), janvier 1998, Insee

Mais le danger est la première cause « environnementale » qui empêche les gens de le prendre pour aller voir un ami, faire des courses, ou partir travailler. Elle censure par exemple 40 % des Parisiens, et même 14 % des habitants des petites villes (tableau 3). La pollution de l'air n'est en revanche presque jamais la raison principale de cet empêchement.

Deux promeneurs sur trois n'ont pas les trottoirs qu'ils désirent

Si les trajets en voiture paraissent trop longs et si le vélo semble dangereux, il reste la marche. Marcher régulièrement au moins une heure pour le plaisir ne se pratique pas de la même façon en ville et dans la nature. On verra ainsi se promener à la campagne, quelques heures durant, plutôt des hommes, pères de familles, cadres ou occupant des professions intermédiaires, et assez aisés

financièrement. Inversement, les « marcheurs » urbains dont le but avoué est la flânerie ou le lèche-vitrines sont plutôt des jeunes marcheuses, sans enfants, ou des parents isolés, et arpentant plutôt les grandes villes ou la capitale.

Mais là encore, il n'y aura pas de plaisir à marcher sur des trottoirs trop étroits (gêne « fréquente » ou « occasionnelle » pour 49 % des promeneurs), sales (65 %), parmi les voitures trop nombreuses (59 %), dans un air pollué (44 %) ou, plus rarement, lorsque les cyclistes ne vous respectent pas plus que la circulation (14 %) ; ces chiffres augmentent généralement avec l'âge du promeneur et le degré d'urbanisation (tableau 4). Ainsi, plus d'un promeneur parisien sur deux s'est trouvé « fréquemment » gêné par la pollution de l'air ou par la densité de la circulation, et près d'un sur trois par l'étroitesse des trottoirs.

4 Ce qui gêne parfois ou fréquemment les piétons au cours de leurs promenades en ville (entre parenthèses : gênes ressenties fréquemment)

En %

	Étroitesse des trottoirs	Manque de propreté des trottoirs	Densité de la circulation automobile	Pollution de l'air	Les cyclistes
Sexe					
Hommes	46 (16)	61 (31)	57 (26)	42 (18)	12 (3)
Femmes	50 (19)	68 (37)	61 (27)	45 (22)	15 (3)
Âge					
15 à 19 ans	42 (15)	59 (28)	53 (28)	40 (18)	9 (1)
20 à 29 ans	46 (16)	61 (31)	61 (27)	48 (21)	11 (2)
30 à 39 ans	51 (21)	62 (32)	60 (29)	48 (22)	13 (2)
40 à 49 ans	49 (18)	67 (37)	59 (28)	45 (22)	13 (2)
50 à 59 ans	46 (17)	69 (35)	57 (24)	41 (19)	17 (5)
60 à 69 ans	50 (17)	69 (40)	60 (25)	40 (18)	14 (4)
70 ans et plus	47 (17)	69 (39)	57 (23)	34 (15)	20 (7)
Résidence					
Rural	40 (11)	57 (23)	54 (18)	34 (13)	10 (2)
Petites villes	47 (18)	59 (24)	51 (21)	28 (8)	10 (2)
Villes moyennes	49 (19)	65 (33)	57 (24)	33 (13)	10 (2)
Grandes villes	49 (17)	71 (39)	64 (30)	50 (22)	17 (4)
Agg. parisienne dont Paris	56 (26)	70 (47)	64 (38)	66 (39)	18 (5)
	65 (31)	86 (65)	82 (56)	81 (55)	30 (11)
Ensemble	49 (18)	65 (34)	59 (27)	44 (20)	14 (3)

Lecture : 46 % des hommes sont fréquemment ou parfois gênés par l'étroitesse des trottoirs lors de leurs promenades en ville. 16 % le sont fréquemment.

Champ : personnes de 15 ans et plus, à qui il est arrivé en 1997 de marcher plus d'une heure en ville pour se promener.

Source : Enquête permanente sur les conditions de vie (EPCV), janvier 1998, Insee

Pour comprendre ces résultats

Le dispositif d'enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages (EPCV) permet, depuis janvier 1996, d'étudier de manière annuelle l'évolution d'indicateurs sociaux harmonisés dans l'ensemble de l'Union européenne. L'ensemble des indicateurs est divisé en trois groupes, dont chacun fait l'objet d'une enquête annuelle réalisée auprès d'un échantillon de 8 000 logements, en janvier, en mai ou en octobre. L'enquête de janvier apporte des données sur la qualité de l'habitat et de l'environnement. Celle de mai traite des problèmes de santé et des difficultés financières des ménages, et celle d'octobre des contacts sociaux et de la participation à la vie sociale. À ces enquêtes s'ajoute à chaque fois une partie « variable », portant sur un sujet d'actualité. En janvier 1998, le sujet de l'enquête était les pratiques environnementales et la sensibilité aux problèmes de l'environnement, dont le questionnaire a été élaboré conjointement par l'Insee et l'Institut français de l'environnement (Ifen).

Pour en savoir plus

Pierre Merlin : « Les transports en région parisienne » *Notes et études documentaires* n° 5052, mai 1997, La documentation française.

Georges Hatchuel et Jean-Pierre Loisel : « Les Français préfèrent l'automobile mais sont d'accord pour en limiter l'usage en ville » ; *Consommation et modes de vie* n° 119, juin 1997, Credoc.

Économie et statistique n° 258-259 spécial « L'économie de l'environnement », octobre 1992, Insee.

Direction Générale :
18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14
Directeur de la publication :
Paul Champsaur
Rédacteur en chef :
Baudouin Seys
Rédacteurs : J.-W. Angel,
C. Dulon, A.-C. Morin, S. Tagnani
Maquette : P. Thibaudeau
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 1998

A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1998

1 an, 60 numéros = 530 F (France) 663 F (Europe) 827 F (Reste du monde)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ F.

Date : _____ Signature