

DECEMBRE 1990

LES TRANSPORTS
AU TRAVERS DE L'ENQUETE
"CONDITIONS ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS"

ESSAI DE SYNTHESE

Sous la direction de **MICHEL HOUEE**

Stage de **LILIAN LEMONNIER**

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55, rue Brillat Savarin 75 013 PARIS**

Avant-propos

Depuis 1978, le CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie) réalise une enquête intitulée "Conditions de vie et Aspirations des Français". Cette enquête a lieu en automne (et au printemps depuis 1984) à partir d'une interrogation sur un échantillon de 2000 personnes (méthode des quotas), représentatif de l'ensemble des Français métropolitains âgés de 18 ans et plus.

En abordant des thèmes multiples, elle vise à mieux cerner l'ensemble des conditions de vie telles que les pratiquent, les perçoivent et les jugent les Français. Le thème des Transports y est présent depuis l'origine, cependant la nature et la consistance des questions relatives à ce thème varient d'une année sur l'autre au gré des besoins ponctuels d'informations des différents commanditaires de l'enquête, au rang desquels l' OEST a figuré pendant un grand nombre d'années.

Le CEDIT, Comité d'Evaluation et de Développement de l' Information sur les Transports placé auprès de l' OEST, a rencontré des difficultés certaines dans son entreprise de mise en cohérence des commandes des intervenants publics du secteur des transports, de dégagement d'un noyau dur de questions permanentes ou semi-permanentes, et de rassemblement des initiatives autour de thématiques d'interrogation communes.

Tel qu'il est néanmoins, ce système d'enquêtes est d'une grande richesse quant à l'éventail des thèmes transport abordés, quant aux possibilités d' analyse de certaines évolutions et quant aux rapprochements qu'il permet avec d'autres thèmes.

Cette richesse se trouve à l' heure actuelle dispersée dans un grand nombre de publications correspondant notamment aux divers rapports techniques du thème transport consécutifs à chaque vague d'enquête. Une vue d'ensemble apparaît de ce fait difficile.

C'est pourquoi il m'a paru intéressant de tenter une première synthèse des résultats contenus dans ces diverses publications. Cette démarche s'accompagne, dans la mesure du possible, d'interprétations personnelles, le tout ayant pour vocation de permettre au lecteur de se doter d'une "culture générale" sur les différents aspects abordés.

L'ensemble des citations et des séries statistiques (présentées principalement sous forme de graphiques) émanent des travaux réalisés par l'équipe "Aspirations" du CREDOC. Ils ont pour fonction d'appuyer et d'illustrer les différents résultats. En annexe sont présentés divers documents ayant servi à l'élaboration de cette synthèse ainsi que des compléments d'information sur l'enquête "Aspirations".

SOMMAIRE.

Avant-propos	2
1 Les déplacements.	4
a : les modes de déplacements : accessibilité et conditions d'usage	4
b : les déplacements domicile-travail	7
c : les diverses mobilités	10
d : le vécu des problèmes de déplacements	14
2 Les réseaux routiers.	18
a : le choix du réseau routier selon le type de déplacement	18
b : les attentes des usagers	18
c : les opinions relatives aux réseaux routiers	19
3 La sécurité.	19
a : les opinions sur les mesures de sécurité routière	21
b : les intervenants de la sécurité routière	23
c : les inquiétudes vis à vis de la sécurité en voyage	24
4 Les aspects financiers	26
a : les restrictions budgétaires déclarées	26
b : le financement des transports en commun	26
5 Le contrôle technique automobile	28
a : l'accueil du contrôle technique	28
b : les modifications d'attitudes éventuelles	29
c : la nature des modifications d'attitudes	29
Annexes :	
annexe 1 : Inventaire des thèmes transports développés dans les rapports techniques	
annexe 2 : Inventaire des thèmes transports abordés dans les phases successives de l'enquête	
annexe 3 : Les groupes d'opinions	

1 LES DEPLACEMENTS

L'enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français" nous fournit une image détaillée de la pratique et de la perception des déplacements des enquêtés. Les thèmes abordés vont d'une description factuelle de plusieurs déterminants importants des déplacements, à l'appréhension de certaines opinions liées à ces déplacements.

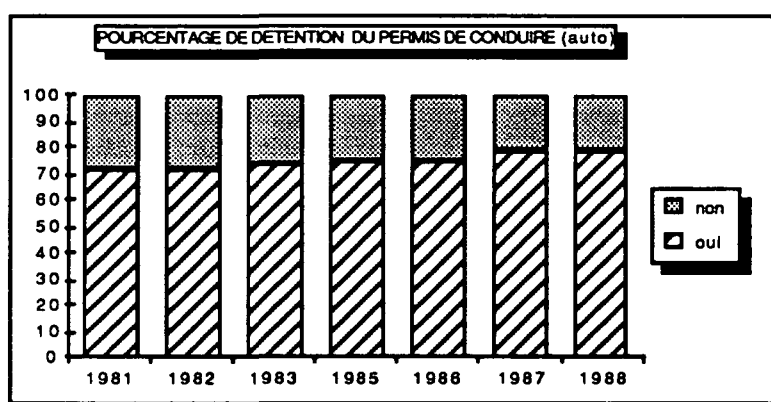
a) modes de déplacement : accessibilité et conditions d'usage

L'automobile

Mode privilégié des déplacements des français, l'automobile est largement détaillée dans les différentes phases de l'enquête. Retenons en particulier deux aspects, la détention du permis de conduire et la motorisation.

La détention du permis de conduire (phases IV,VI)

Selon les résultats de l'enquête 72% environ des 2000 personnes de l'échantillon détiennent le permis de conduire en 1981-82. Une progression lente mais continue de ce taux s'opère à partir de cette date, jusqu'à atteindre environ 80% en 1988.



Les détenteurs de permis se recrutent principalement chez les chefs de famille de sexe masculin ayant une activité professionnelle (62% des détenteurs de permis ont ces caractéristiques contre 53% de l'ensemble des 2000 enquêtés). Leur mode de transport pour se rendre au travail est plus fréquemment l'automobile (25% contre 18%). Cela s'accompagne d'une plus forte mobilité à plus de 100 km. Enfin, 63% des personnes détenant un permis de conduire ont l'usage d'une voiture.

Chez les non-détenteurs à l'inverse, les femmes, en particulier de plus de 65 ans, dominent (75% contre 52% en moyenne). La non-détention du permis a généralement pour corollaire la faiblesse du niveau d'étude.

L'âge joue dans le cas de la non-détention un rôle prépondérant. L'enquête met en évidence que le pourcentage de détention de permis augmente jusqu'à l'âge de 49 ans pour diminuer fortement par la suite.

La croissance du revenu joue en faveur de la détention du permis (46% de détenteurs en deçà de 4000 F de revenu mensuel contre 88% au delà de 12000 F en 1983). Enfin, la localisation en habitat dispersé est corrélée avec un taux plus élevé de détention du permis.

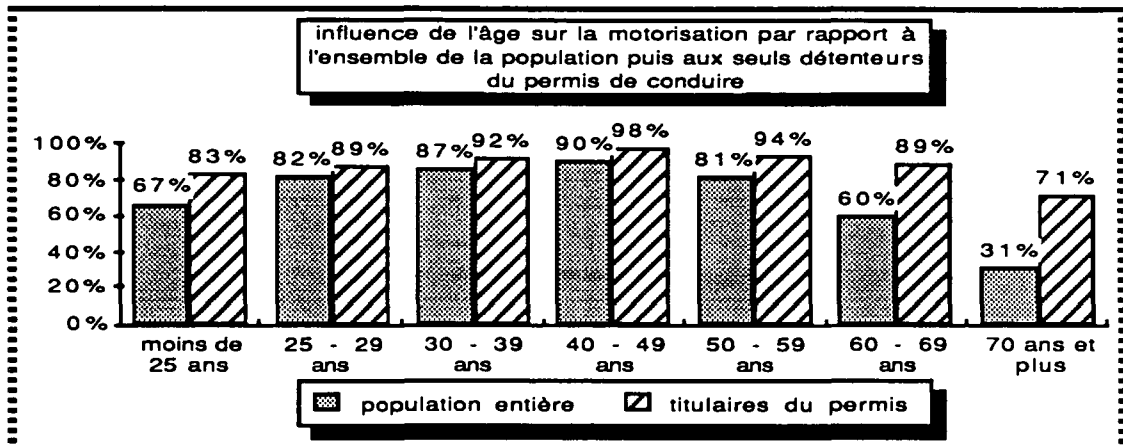
La motorisation (phases IV,VI,VIII)

Les questions relatives à la motorisation sont présentes dans l'enquête de 1978 à 1988. Or la part des personnes ayant la disposition d'une ou plusieurs voitures n'a que faiblement varié (autour de 73% des 2000 enquêtés).

La non-disposition d'une voiture est surtout le fait de personnes vivant seules, disposant de ressources modestes et occupant un petit logement. Cette non-motorisation semble se caractériser par des conditions de vie et des opinions spécifiques. En tout premier lieu, les réponses de ces personnes reflètent souvent des difficultés financières et un faible équipement du foyer. Ces personnes sont généralement situées dans des zones où les dessertes en transports en commun sont satisfaisantes, mais elles ne font pas souvent de déplacements à plus de 100 Km.

Le statut matrimonial exerce une influence notable sur la non-disposition d'une voiture. En moyenne sur la période 1978 - 1985, celle-ci concerne 40% des célibataires, 44% des personnes séparées ou divorcées et 73% des personnes veuves. En revanche, seulement 14% des individus mariés ne disposent pas de véhicule. A statut matrimonial égal, les femmes disposent moins souvent d'une voiture. A titre d'exemple, 57% des veufs ne disposent pas de voiture contre 76% des veuves.

L'influence de l'âge sur la motorisation est indéniable. L'avancée de l'âge, comme le montre le graphique ci-dessous, entraîne la décroissance du pourcentage de motorisation.



Cependant, parler de démotorisation avec l'âge est dangereux. En effet, un phénomène de génération, lié à la diffusion de l'automobile, ne peut être écarté. Ainsi, on constate que les personnes de plus de 50 ans n'ayant pas de voiture, ne détiennent pas, bien souvent, le permis de conduire. Si l'on ne considère que les personnes détenant le permis de conduire, la démotorisation avec l'âge est moins prononcée. Notons qu'à âge égal, les femmes ont moins fréquemment l'usage d'une voiture que les hommes. On retrouve là le constat déjà effectué à propos de la détention du permis de conduire.

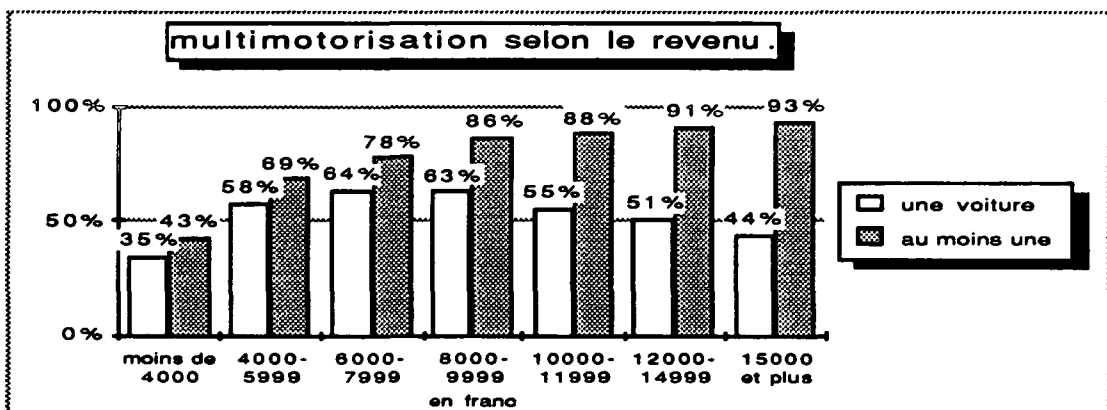
Le revenu est bien évidemment un facteur essentiel puisque, de 57% en deçà de 4000F de revenu mensuel, la non-motorisation régresse à 31% entre 5000 et 6000 F, et ne touche plus que 7% des personnes au delà de 15000F.

La présence d'enfants coïncide avec une motorisation plus élevée : 89% quand le ménage comporte au moins un enfant de moins de 20 ans, contre 61% dans le cas contraire.

La situation géographique est elle aussi nettement caractéristique. La région parisienne se distingue par une plus faible motorisation : 59% contre 76% pour les autres régions. Cette situation s'explique essentiellement par la très faible motorisation relative de la ville de Paris (47%), les taux de motorisation de la petite et de la grande couronne étant respectivement de 67% et 81%.

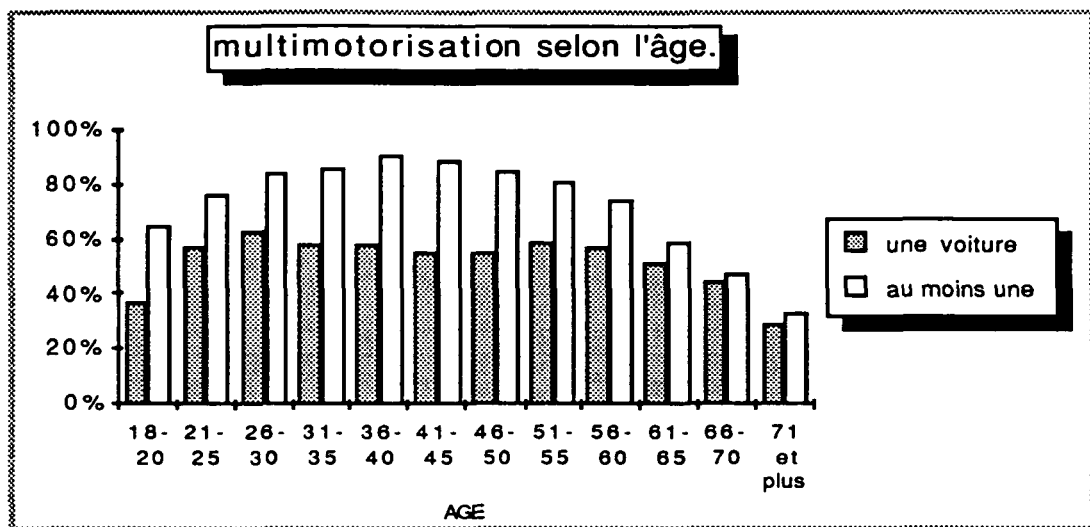
Par ailleurs, si l'on excepte Paris et son agglomération, on observe une décroissance de la motorisation avec l'augmentation de la taille des villes.

La multimotorisation, touchant à peu près 20% de la population sur la période 1978 - 1983, révèle d'autres caractéristiques : la différence entre les hommes et les femmes n'est plus significative en ce qui concerne l'appartenance à un ménage multi-équipé; l'influence du revenu est par contre très explicite, comme en témoigne le graphique ci-dessous.



L'âge exerce une influence importante sur la multimotorisation des ménages d'appartenance des enquêtés. Le plus fort taux de multimotorisation (33%) s'enregistre entre 36 et 45 ans. Il décroît ensuite rapidement à partir de ce seuil.

Notons que le taux relativement élevé chez les jeunes s'explique par leur appartenance à un foyer souvent bien équipé.



Enfin, les conditions de vie et les opinions des personnes multimotorisées sont souvent en opposition avec celles des non-motorisées. Ce groupe présente en effet des signes d'aisance financière : équipement du foyer en biens durables, statut de propriétaire ...).

Cela s'accompagne souvent d'une vie sociale et associative assez développée. On constate aussi une forte mobilité, passant par un usage quasi-exclusif de la voiture, au détriment des transports en commun.

En ce qui concerne les opinions, ce groupe se distingue en pensant, plus fréquemment, que l'amélioration de la sécurité routière passe par autre chose que le renforcement des contrôles de police.

Les transports en commun.

La détention d'un abonnement sur un réseau urbain (phase IV)

Les questions sur la détention de titres de transports datant des premières enquêtes (1981 à 1983) et n'ayant pas été posées depuis, nous sommes dans l'impossibilité de présenter des évolutions concernant ces thèmes.

Seuls 10% des enquêtés en 1981 détiennent un abonnement sur un réseau urbain (bus, car, métro). Ces personnes utilisent plus fréquemment les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (33% contre 6% en moyenne). Leur trajet est en moyenne plus long : 17% d'entre eux y consacrent de 31 à 60 minutes, contre 5% en moyenne. 46% d'entre eux, contre 21% en moyenne, n'ont pas de moyen de transports individuels et 43% ne détiennent pas le permis de conduire. On constate que cette détention d'abonnement sur un réseau urbain s'accompagne pour 19% (contre 6% sur l'ensemble de la population) d'un abonnement sur le réseau SNCF.

L'ensemble de ces caractéristiques est fortement corrélée à la localisation de ces enquêtés : 40% (contre 11% en moyenne) habitent Paris, 12% habitent la petite couronne (contre 4%). Le poids relatif des parisiens influence le profil général : plus forte proportion de célibataires, d'étudiants, de personnes de moins de 25 ans, de personnes fréquentant les salles de concert..).

La détention d'un abonnement sur le réseau SNCF (phase IV)

Proportionnellement moins nombreux (6% environ de la population en 1981), les détenteurs de ces abonnements ne présentent pas de différences significatives avec les détenteurs d'abonnement urbain. On peut toutefois mentionner l'importance particulière des étudiants (24% contre 11% en moyenne).

A contrario, les caractéristiques des personnes ne disposant pas d'un abonnement SNCF sont significatives d'un mode de vie rural (97% des enquêtés habitant dans une agglomération de moins de 2000 habitants sont dans ce cas).

L'accessibilité des transports en commun (phase IV)

(ce thème étant repris partiellement dans la perception des problèmes de déplacements, la présentation retenue est délibérément sommaire.)

73 % des enquêtés déclarent avoir à proximité de leur habitation un arrêt de transports en commun). Parmi ces personnes, on trouve 87% des habitants des villes en général et 93% des habitants des villes de plus de 2000 habitants. La situation de la ville de Paris est, avec 99% de réponse "oui", tout à fait particulière.

A l'opposé, les réponses "non" sont fortement corrélées à la localisation dans des agglomérations de moins de 2000 habitants.

b) Les déplacements domicile-travail

Ce thème abordé à plusieurs reprises dans les différentes phases de l'enquête "Aspirations", est l'un des plus abondamment traité par le système d'enquêtes

Les différents trajets domicile-travail (phase IV, VII)

L'enquête de 1981 a mis en évidence les différents types de trajets domicile-travail (DT) et leurs caractéristiques. Les mises à jours ultérieures ne révélant pas d'évolutions importantes, cette typologie conserve son intérêt. Les résultats suivants portent sur 43% des enquêtés soit 81% des actifs interrogés.

Les trajets courts effectués sans automobile sont le fait de 24% des actifs concernés par les déplacements DT. Ces trajets sont généralement inférieurs à 3 Km (95% des personnes déclarant un tel trajet). Les modes utilisés le plus couramment sont la marche à pied (72% contre 19% de l'ensemble de la population concernée) ou la bicyclette (12%). Enfin, la durée de ces trajets est inférieure à 6 mn pour la majorité, et à 12 mn pour plus de 80% d'entre eux .

Ces actifs sont souvent employés dans des entreprises de moins de 10 personnes (44% contre 28% en moyenne). Leur localisation est majoritairement urbaine (57% contre 41% en moyenne), 18% vivant dans des villes de 5000 à 20 000 habitants. Notons que ces personnes sont caractérisées par une non-motorisation plus fréquente (28% contre 18% en moyenne) ainsi que par une volonté délibérée de ne pas utiliser l'automobile pour le trajet DT.

Enfin ce trajet est jugé agréable pour 46% de ces personnes, ne déclarant que rarement une fatigue due à ce trajet (4% contre 16% en moyenne).

Les trajets courts caractérisés par l'utilisation de l'automobile en solitaire, concernent 20% des enquêtés effectuant un trajet DT. Bien évidemment, ces enquêtés sont caractérisés par une forte motorisation (93% contre 59%). La non-utilisation de la voiture à plusieurs est liée, pour 49% d'entre eux, à des problèmes de relations avec les autres passagers. La longueur du trajet est généralement située entre 3 et 5 Km (57% contre 21% en moyenne), 27% déclarant un trajet plus long (6 à 10 Km). Leur durée de trajet est comprise entre 6 et 17 minutes pour 67% d'entre eux (contre 37% en moyenne).

Ces enquêtés sont majoritairement des hommes (70%). Résidant pour 32% d'entre eux dans des villes de plus de 200 000 habitants (contre 21% en moyenne), ils logent souvent dans des HLM.

Les trajets assez longs en transports en commun représentent 8,6% des trajets effectués par les 859 enquêtés concernés en 1981. Les distances de ces trajets sont pour 78% des enquêtés comprises entre 3 et 20 Km (contre 52% pour l'ensemble des personnes effectuant un trajet DT), 46% décrivant des trajets de plus de 6 Km. Le principal caractère distinctif de ces enquêtés est lié à leur localisation : 72% habitent à Paris ou dans sa région (contre 25% en moyenne), 65% habitent en ville (contre 41% en moyenne). Cette localisation a tendance à influencer les autres caractéristiques. Ainsi, 68% de ces personnes déclarent posséder un abonnement urbain de transport. Elles représentent d'ailleurs plus de 58% de tous les abonnés. Bien souvent ces personnes ne disposent pas de permis auto (69% d'entre elles). Enfin, l'utilisation massive des transports en commun a tendance à allonger sensiblement la durée du trajet DT qui est située entre 28 et 52 mn pour 66% de ces personnes (contre 19% en moyenne).

Notons que ces enquêtés trouvent ce trajet désagréable (81% d'entre eux), le principal grief étant "l'air vicié " des transports en commun.

Les trajets courts ou assez longs (plusieurs automobiles disponibles), concernent 9,3% des personnes. Elles déclarent souvent une durée de trajet inférieure à 12 mn (68% d'entre elles contre 30% en moyenne). Leur utilisation de l'automobile pour le trajet DT est quasi-exclusive puisque 95% d'entre elles n'utilisent pas d'autres modes pour ce déplacement. 88% sont mariées, 43% ont deux enfants. Leur habitat est pour 80% d'entre elles (contre 44% en moyenne) un pavillon. Leurs opinions sur l'évolution de leurs conditions de vie sont plus souvent pessimistes. 48% de ces personnes (contre 33% en moyenne) pensent qu'il n'est pas du tout vrai qu' "on est mieux soigné quand on a des relations et de l'argent". En fait, ces caractéristiques sont assez proches de celles de l'univers d'une bourgeoisie confortable.

Les trajets moyennement longs (mode individuel de transport) concernent 12% des actifs effectuant un trajet DT. Pour 86% d'entre eux, ce trajet est d'une longueur de 6 à 20 Km. La durée de trajet est située entre 13 et 22 mn pour 69% de ces actifs. Pour cette classe, l'utilisation d'un deux-roues à moteur est plus fréquente (14% contre 6% en moyenne), l'utilisation de l'automobile restant prédominante. Ces enquêtés vivent souvent dans des villes de moins de 2000 habitants (32% contre 19% en moyenne hors région parisienne). On constate aussi une représentation plus forte des ouvriers (49% contre 36% en moyenne), associée à une proportion supérieure à la moyenne de personnes travaillant dans des entreprises de plus de 1000 personnes. Ce trajet est semble-t-il assez proche de celui décrit par une majorité de provinciaux.

Les trajets effectués à plusieurs en automobile concernent 11,1% de ces actifs. A cette occasion, 56% d'entre eux sont conducteurs, alors que les passagers représentent 15%. Remarquons que ces personnes déclarent souvent que ce trajet est fatigant (26% contre 16% en moyenne).

Les trajets très longs touchent 7,7% des actifs concernés par le trajet DT. Ces longs trajets ont une durée supérieure à 30 mn pour 70% de ces enquêtés. Cette situation a pour corollaire une utilisation importante des TC (45%). On retrouve parmi ces personnes une partie des détenteurs d'abonnements sur les réseaux urbains et SNCF. Ce trajet est jugé fatigant par 21% de ces personnes, la principale plainte concernant bien sur la longueur du trajet (23% contre 5% de l'ensemble des actifs). On note que 11% des individus de cette classe habitent un immeuble de la petite couronne. Ceci s'accompagne d'une plus grande occurrence des personnes ayant effectué des études supérieures (30% contre 16% en moyenne).

Les trajets assez longs en automobile concernent 3% des actifs. Parmi eux, 87% décrivent des trajets de plus de 30 mn, la distance parcourue étant située entre 21 et 30 Km pour 74% d'entre eux (contre 5% en moyenne). Ce type de trajet correspond à l'usage d'une seule voiture (96% contre 59%). et à un habitat fortement concentré dans les agglomérations de moins de 2000 habitants.

L'opposition Paris-Province (phase VI)

En ce qui concerne les distances parcourues à l'occasion de trajets DT, la césure Paris-Province est peu marquée. Bien que les parisiens soient plus nombreux à avoir un trajet plus long, la distance moyenne ne révèle pas un écart très important (11,6 Km en région parisienne ; 10,7 Km en Province).

La durée, par contre, est le principal critère d'opposition entre la Province et Paris. En effet, bien plus de parisiens que de provinciaux ont un trajet plutôt long à accomplir. A titre d'exemple, 50% des provinciaux se rendent à leur travail en moins de 12 mn, alors qu'à Paris, 20% seulement des parisiens actifs se rendent à leur travail dans le même temps. De même, si au bout de 27 mn, 50% des parisiens sont sur les lieux de leur travail, 80% des provinciaux y seront déjà présents. La durée moyenne est elle aussi très révélatrice puisqu'elle est de 17 mn en province alors qu'elle atteint 31 mn à Paris. Cette différence s'explique par l'utilisation plus fréquente de la voiture en province alors que Paris se distingue par une utilisation plus grande des transports en commun. Notons aussi la plus grande rapidité de déplacement en Province à modes équivalents. Un automobiliste mettra 16 mn pour parcourir 10,5 Km, alors qu'à Paris 28 mn suffisent à peine pour effectuer 13,8 Km.

Cette différence de durée de trajet est à l'origine d'appréciations sur les transports totalement opposées selon que l'enquêté est parisien ou provincial. Pour Paris, les opinions font souvent référence à la longueur du trajet, à la fatigue ou à l'encombrement des moyens de transports. En Province, ce trajet s'accompagne d'opinions plus positives, ne faisant que rarement allusion à la longueur du trajet ou à la fatigue. Les provinciaux considèrent plus souvent que ce trajet est agréable ou qu'il permet de rencontrer des gens.

L'absence totale de moyens de transports individuels est spécifique à la région parisienne (32% de ses habitants, voire 44% pour Paris intra muros, contre 7% pour les provinciaux).

Le trajet domicile-travail et les autres thèmes de l'enquête

L'intérêt de l'enquête réside principalement dans les rapprochements que l'on peut effectuer entre divers thèmes. A cet égard, l'influence du thème de l'emploi se révèle assez intéressante. L'enquête apporte des éléments permettant d'avancer l'hypothèse d'une relation entre une période de chômage passée et la distance parcourue pour le trajet DT par les enquêtés présentant ce caractère. Ainsi, en Province il apparaît que les trajets de ces personnes sont généralement plus longs que la moyenne (13,6 Km contre 9,6 Km), ce qui pourrait s'expliquer par l'éventuel agrandissement de la zone de recherche d'emploi avec la persistance du chômage. Or la longueur du trajet renforce le sentiment de conflit entre le travail et la vie personnelle. Cependant, l'écart de distance n'est pas significatif en région parisienne.

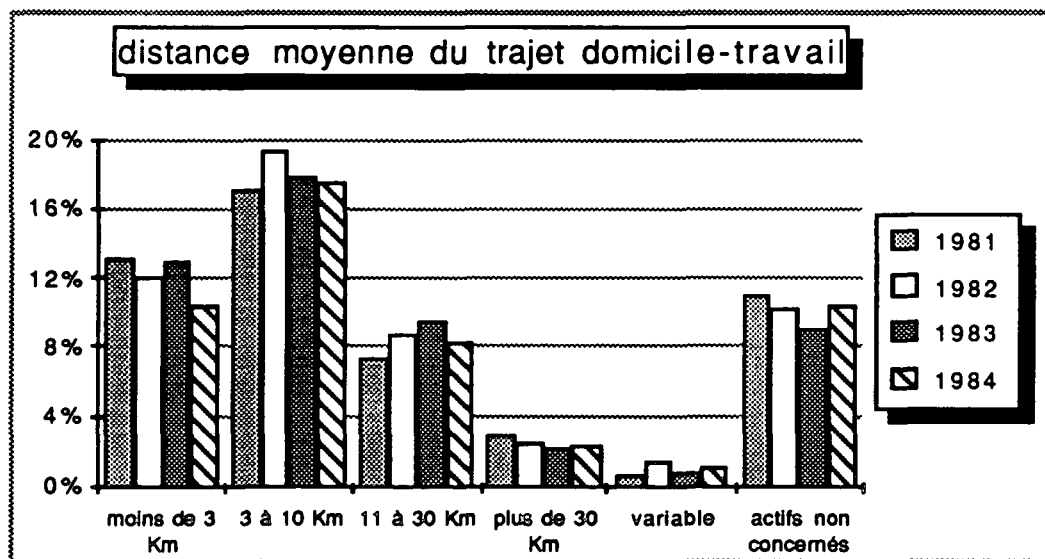
La taille de l'établissement employeur exerce une influence puisque, dans la France entière, la distance parcourue à l'occasion du trajet DT semble croître avec la taille de l'entreprise. Ceci s'explique à mon avis, non par la taille de l'entreprise, mais plutôt par la décroissance du nombre d'entreprises concernées à mesure que la taille croît. En effet, il est clair que les grandes entreprises étant moins nombreuses que les PME (petites et moyennes entreprises) par exemple, elles seront plus diffusées sur le territoire, donc la distance moyenne, France entière, pour rejoindre ce type d'entreprises sera plus élevée.

Les comportements socioculturels apportent eux aussi quelques informations supplémentaires. Il apparaît ainsi que les personnes qui déclarent "recevoir des amis tous les jours" ont en moyenne des distances de trajets DT plus longues. Cependant, ce comportement étant typiquement parisien (13,5% des parisiens contre 5% des provinciaux), cela pourrait peut-être expliquer l'augmentation des distances parcourues, plus liée à la spécificité de Paris qu'aux pratiques de réceptions d'amis...

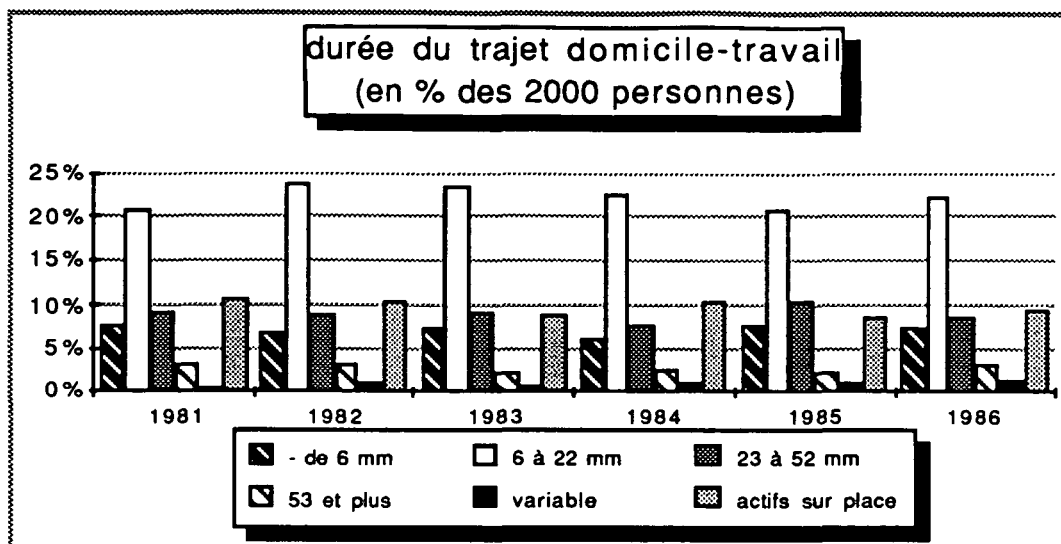
A titre anecdotique, il semblerait que regarder la télévision tous les jours correspond davantage à des trajets plutôt courts (9,3 Km); à l'opposé, les personnes ne regardant jamais la télévision ont des trajets en moyenne plus longs (13,1 Km). Rappelons que les provinciaux sont plus nombreux à regarder la télévision tous les jours, ce qui peut expliquer en partie cet écart.

Quelques évolutions relatives au trajet domicile-travail

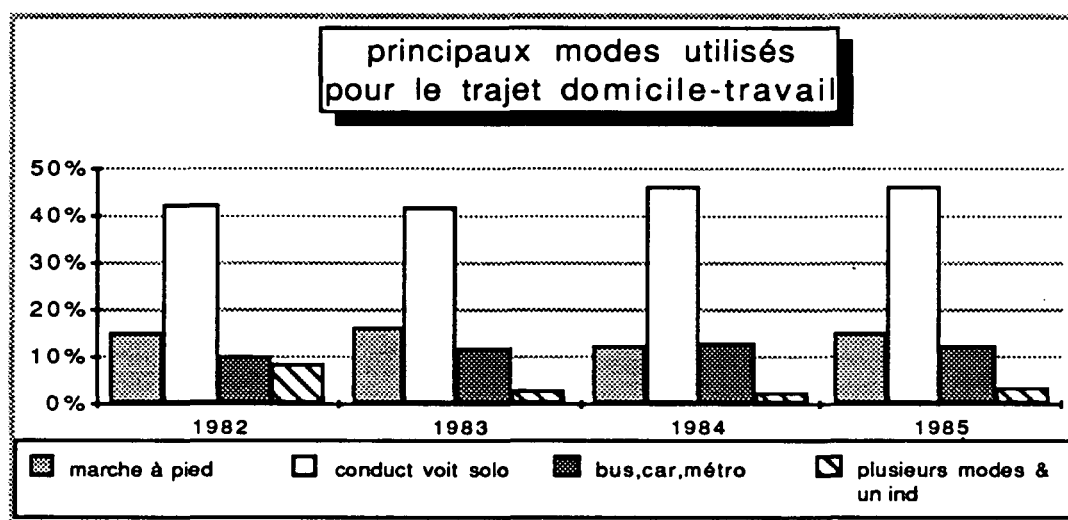
Les graphiques suivants présentent les évolutions de la durée, de la distance et du partage modal. Ils révèlent une stabilité assez remarquable pour l'ensemble.



On constate sur le graphique ci-dessus, qu'aucune tendance nette ne se dessine, les écarts excédant rarement 3 points sauf entre 1981 et 1982 pour les trajets de 3 à 10 Km. Notons que les trajets de moins de 3 Km semblent toucher un peu moins de personnes en 1984 (10%) alors qu'ils représentaient 13% en 1981.



On observe que l'effectif de la classe la plus importante (trajets d'une durée de 6 à 22 mn) varie davantage que celui des autres classes.



Sur ce graphique, on constate une légère progression de l'utilisation de l'automobile pour le trajet DT. A l'inverse, l'utilisation de plusieurs modes de transports dont un individuel semble être moins courante en 1985 qu'en 1982.

c) Les diverses mobilités

Parler de la mobilité en général serait trompeur, les français ayant des comportements nettement différenciés selon la distance qu'ils parcourent. Le motif et le lieu du déplacement exercent eux aussi une influence. L'enquête "Aspirations" s'est attachée à décrire les diverses mobilités: urbaine, régionale et à plus de 100 Km. Elle nous renseigne aussi bien sur les caractéristiques des personnes se déplaçant que sur les modes de transports utilisés pour ces divers déplacements, l'intérêt étant de confronter l'ensemble de ces résultats.

La mobilité urbaine et régionale (phase VIII)

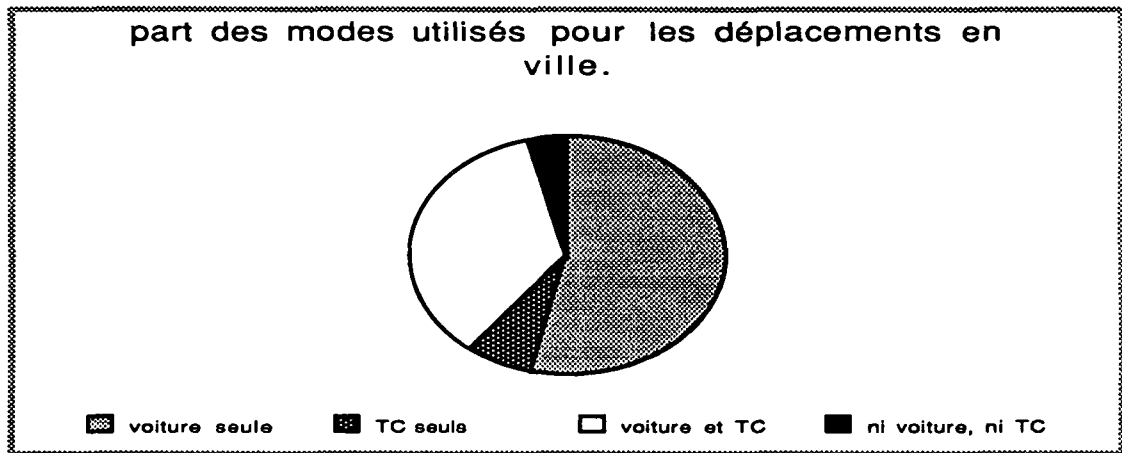
Si environ 50% des enquêtés se déplacent alternativement en voiture ou en transports collectifs (TC) en ville ou dans leur région, l'utilisation des TC dépend essentiellement du caractère urbain ou régional du déplacement effectué. Aussi les cas d'utilisation alternative de la voiture et d'un mode collectif urbain (36,9%) sont-ils plus fréquents que ceux de la voiture et d'un mode collectif régional (22,7%). Globalement, les personnes utilisant exclusivement l'automobile en ville et dans la région représentent 47% alors que l'usage exclusif des TC concerne 3% des personnes se déplaçant.

Les résultats des différentes phases mettent en évidence le fait qu'une partie de la population effectue un arbitrage entre les différents modes offerts en considérant des critères liés à la zone du déplacement et à la qualité de desserte ainsi qu'en prenant en compte des motifs plus personnels (coût, contraintes d'horaires...).

Les personnes ne déclarant pas de déplacement dans la région sont le plus souvent des personnes inactives, âgées et surtout des femmes. Le non-déplacement est lié en partie à la fatigue due à l'âge ainsi qu'à l'absence de motif de déplacement. Cependant la non-disposition de moyens de transports ne peut être exclue. Les déplacements urbains de ces personnes s'effectuent à concurrence de 45% en voiture exclusivement, alors que 31% se déplacent en utilisant alternativement les TC et l'automobile.

Les déplacements en ville

Seule une minorité (3,6%) ne se déplace ni en voiture, ni en TC. La voiture est le mode privilégié de déplacement (54%). L'utilisation alternative des TC et de l'automobile représente 35% alors que l'utilisation exclusive des TC est minoritaire (7%). Cependant si l'on ne considère que la ville de Paris l'utilisation des TC seuls est nettement plus fréquente (19.5%), l'utilisation de la voiture seule devenant plus rare au profit de l'usage alternatif des TC et de l'automobile.

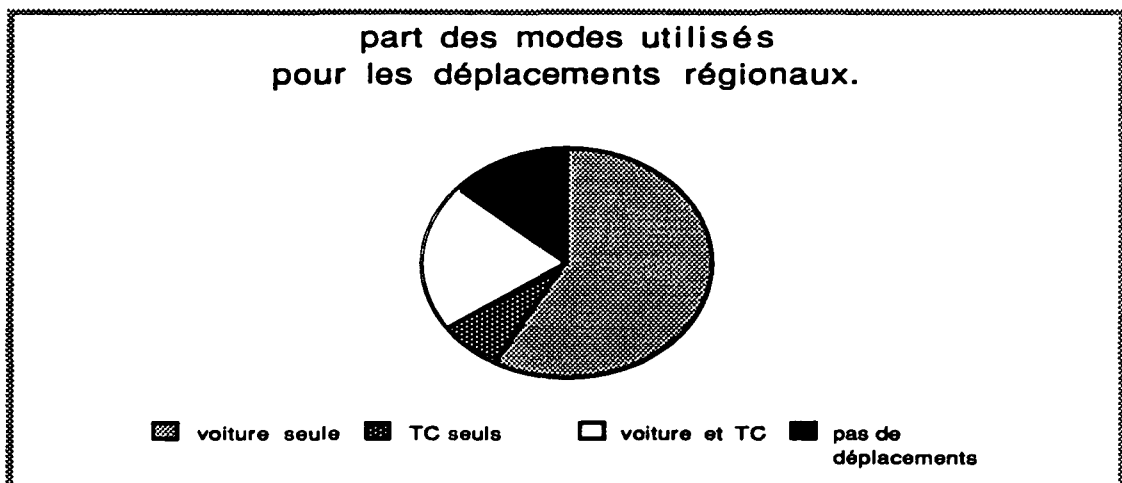


L'enquête met en évidence une certaine substituabilité entre modes de transports. Ainsi les déplacements en voiture diminuent-ils à mesure que les déplacements en TC augmentent et réciproquement. La complémentarité est par ailleurs bien illustrée par la proportion plus importante de marcheurs chez les utilisateurs de TC.

L'utilisation de la voiture diminue en fréquence avec l'augmentation de la taille de l'agglomération au profit des TC. Est-ce imputable à une meilleure accessibilité des TC à mesure que la taille de l'agglomération augmente, aux difficultés de circulation et de stationnement ou aux deux à la fois?

Les déplacements régionaux

Les personnes ne se déplaçant pas dans leur région représentent 13% des 2000 enquêtés. Pour les personnes se déplaçant, l'utilisation de la voiture est majoritaire et légèrement supérieure à celle liée aux déplacements urbains (67% des personnes se déplaçant dans la région contre 54% des personnes se déplaçant en ville). La part laissée à l'usage alternatif de l'automobile et des TC s'en trouve donc réduite (24%). L'utilisation exclusive des TC dans la région est le fait de 9% de la population mobile.



En ce qui concerne ces déplacements, l'enquête nous apprend que la proportion des usagers du train décroît fortement lorsque l'on passe de l'habitat urbain aux zones d'habitat le plus dispersé, ce qui s'explique par un plus grand éloignement des gares en zone d'habitat dispersé. On constate aussi une augmentation de la part des personnes utilisant la voiture avec ce même passage de l'habitat des zones urbaines aux zones rurales.

L'usage alternatif de la voiture et des TC est caractéristique des déplacements des habitants de la région parisienne (principalement les habitants de la petite et de la grande couronne). Les habitants de Paris se démarquent plutôt par une utilisation exclusive des TC plus fréquente pour leurs déplacements régionaux.

La variabilité du choix modal selon que le déplacement est urbain ou régional

Alors que l'utilisation exclusive de la voiture est globalement majoritaire lors des déplacements urbains ou régionaux considérés séparément, les utilisateurs exclusifs de la voiture à la fois en ville et dans la région deviennent très légèrement minoritaires (47%) au profit des utilisateurs alternatifs de la voiture et des TC (50%). Il est intéressant d'identifier à partir de ce constat quel est le degré de variabilité du choix modal entre déplacements urbains et régionaux selon le choix effectué en milieu urbain.

82% des utilisateurs exclusifs de l'automobile en milieu urbain continuent d'utiliser exclusivement l'automobile dans leurs déplacements régionaux, alors que 16% de ces utilisateurs urbains de la voiture l'utilisent alternativement avec les TC pour leurs déplacements régionaux.

La différence de choix modal est plus fréquente chez les utilisateurs exclusifs des TC en milieu urbain, 44% d'entre eux abandonnant cette exclusivité d'usage en milieu régional, ce qui traduit la moindre attractivité des TC en milieu régional.

Enfin les utilisateurs alternatifs de l'automobile et des TC en ville choisissent pour 53% d'entre eux la voiture pour leurs déplacements régionaux, 37% restent fidèles à un usage alternatif des deux modes et seuls 10% d'entre eux optent pour les TC régionaux.

Les caractéristiques des usagers selon le mode utilisé pour les déplacements urbains (phase IX)

Les utilisateurs des transports publics représentent une population très typée. Les traits caractéristiques sont liés au fait que ces personnes vivent en majorité à Paris ou dans des grandes villes de plus de 100 000 habitants (ceci entraînant une plus faible motorisation).

Ces personnes seront plus souvent des personnes vivant seules, des inactifs ou des retraités. La présence de femmes de plus de 65 ans et de jeunes (souvent étudiants) est aussi caractéristique. Leur habitation est plus fréquemment un immeuble, et leur statut plus fréquemment celui de locataire. Enfin ces enquêtés semblent déclarer plus souvent une inquiétude assez vive à propos des problèmes d'insécurité alors qu'ils ne se révèlent que pas ou peu inquiets des éventualités d'un accident de la route ou d'une période de chômage.

La marche à pied est le fait d'une population plus large (29% contre 19% d'utilisateurs des TC). Cependant peu de caractéristiques se dégagent de cette population si ce n'est que ces personnes habitent plus souvent dans des agglomérations de taille moyenne situées en Province. Les personnes inactives ou retraitées, généralement âgées et disposant de faibles revenus sont apparemment plus fréquentes au sein de cette population.

Les utilisateurs de la voiture pour les déplacements urbains représentent 48% des personnes interrogées. A cause de la fréquence de ce comportement, il est difficile de dégager un "profil type" de ces utilisateurs de l'automobile en ville. Cependant certaines caractéristiques sont communes aux personnes de ce groupe. Plus souvent que les autres enquêtés, ces personnes sont mariées et ont des enfants. Elles sont plus fréquemment actives de sexe masculin. Elles habitent plus fréquemment en pavillon dans de petites agglomérations de Province.

Ces personnes déclarent également plus fréquemment qu'elles sont libres dans le choix de leurs horaires de travail ou qu'elles désireraient plus de souplesse pour ce choix.

Leur mode de vie est influencé par la vie en province : relations très fréquentes avec la famille, moindre fréquentation d'équipements collectifs, inexistence de possibilités de se distraire ou de se cultiver à proximité.

Enfin, notons qu'à travers leurs opinions, ces personnes émettent un vif mécontentement à l'encontre des TC. Elles semblent, par ailleurs, attachées à la liberté d'utilisation de l'automobile (hostilité à la limitation de l'usage de l'automobile en ville pour améliorer la circulation) et opposées aux diverses mesures suggérées pour améliorer la sécurité routière.

La mobilité à plus de 100 Km (France et étranger) (phase IV)

L'analyse de cette mobilité à travers l'enquête "Aspirations" révèle des résultats différents de ceux obtenus en ce qui concerne la mobilité urbaine ou régionale. Ainsi la mobilité à plus de 100 Km semble être fortement liée à la disposition cumulée de revenus importants et d'acquis culturels, les 20% de personnes n'effectuant aucun voyage à plus de 100 Km étant caractérisées par le faible développement de leur vie culturelle et par de faibles revenus.

L'utilisation des modes de transport collectifs est d'autre part d'autant plus importante en proportion que la mobilité globale est élevée.

Caractéristiques des voyageurs selon leur intensité de déplacements

Les personnes effectuant *1 ou 2 voyages* représentent globalement en 1981 un peu moins du tiers de l'effectif total des enquêtés se déplaçant. Ce groupe semble correspondre au modèle du "grand voyage" lié au départ en vacances, effectué généralement l'été et en voiture.

Les personnes effectuant *entre 3 et 6 voyages* représentent un quart des 2000 enquêtés. Pour ce groupe on note une plus grande fréquence des départs en vacances et des voyages effectués en solitaire. 2/3 ont utilisé au moins une fois l'automobile, la moitié ont utilisé le train. 23% de ces personnes ont le baccalauréat (contre 16% de l'ensemble de la population) et 51% (contre 42% en moyenne) d'entre elles habitent en ville.

Représentant environ 10% des personnes interrogées, le groupe effectuant *7 à 15 voyages* par an à plus de 100 Km présente des caractéristiques de vie culturelle et de loisirs assez développées (43% contre 26% en moyenne reçoivent des amis, 74% contre 60% en moyenne lisent un hebdomadaire ou un mensuel). De même, la présence d'idées modernistes est, elle aussi, caractéristique de ce groupe : 56% (contre 41% en moyenne) déclarent que "la famille n'est pas le seul endroit où l'on se sent bien". 54% (contre 39% en moyenne) répondent que "le mariage peut être dissout par simple accord mutuel".

les personnes effectuant *plus de 15 voyages* représentent environ 12,5% des enquêtés. Le modernisme des opinions est la première caractéristique de ce groupe. 13% de ses membres (contre 3,6 % en moyenne) sont des cadres supérieurs. Notons que 47% de ces personnes pensent déménager dans un avenir proche (contre 27% des personnes se déplaçant à plus de 100 Km). Pour ce groupe à forte mobilité les voyages semblent faire partie de l'habituel au même titre que les activités culturelles et les loisirs. Cependant un sous-groupe semble se dégager pour lequel les voyages prendraient plus le sens d'un "must".

En résumé, on remarque que les catégories socio-professionnelles se révèlent dans le cas de la mobilité à longue distance particulièrement discriminantes. D'autres facteurs exercent néanmoins également une influence notable, l'âge en particulier s'accompagnant en moyenne d'une baisse de la mobilité au delà d'un certain seuil. Par contre, le fait d'avoir un enfant ne semble pas discriminant.

La mobilité à plus de 100 Km et le choix du mode de déplacement

Parmi les personnes ayant réalisé au moins un déplacement à plus de 100 km en 1981, 66% ont choisi l'automobile pour au moins un voyage, 31% le train, 15% l'avion.

Les différentes intensités de mobilité décrites précédemment se traduisent par des usages différenciés des modes de transports.

L'avion est très rarement utilisé par les peu mobiles (moins de 3 voyages par an), au contraire près d'un tiers de très mobiles (plus de 6 voyages par an) ont fait au moins un voyage en avion.

Le train attire deux segments de clientèle bien distincts : des mobiles (la moitié des très mobiles et près de 40% des moyennement mobiles) et des peu mobiles (il représente quasiment le seul moyen de déplacement à longue distance pour près d'un cinquième de ceux qui se déplacent peu).

S'agissant de l'influence des catégories socio-professionnelles, *les retraités* ont une mobilité faible. 40% d'entre eux (contre 16% en moyenne) n'ont fait aucun voyage en auto. Cette faible utilisation de la voiture s'explique par la part limitée des personnes âgées de plus de 65 ans conduisant ou disposant d'une voiture, ainsi que par les facilités qui leur sont offertes pour leurs déplacements en avion ou en train (réductions de tarif).

Les professions agricoles sont surtout caractérisées par une faible mobilité due en partie à leurs obligations professionnelles ; pour ces déplacements on note une utilisation prédominante du train, cependant l'usage de l'automobile est lui aussi fréquent.

Les étudiants choisissent plus souvent l'automobile ou le train pour se déplacer. C'est d'ailleurs dans cette catégorie que l'on dénombre le plus de voyageurs par rail.

Les cadres supérieurs se démarquent par une utilisation plus fréquente de l'avion (45% d'entre eux). La moitié ont effectué un voyage en train. 90% d'entre eux ont utilisé la voiture au moins une fois pour un déplacement à plus de 100 Km .

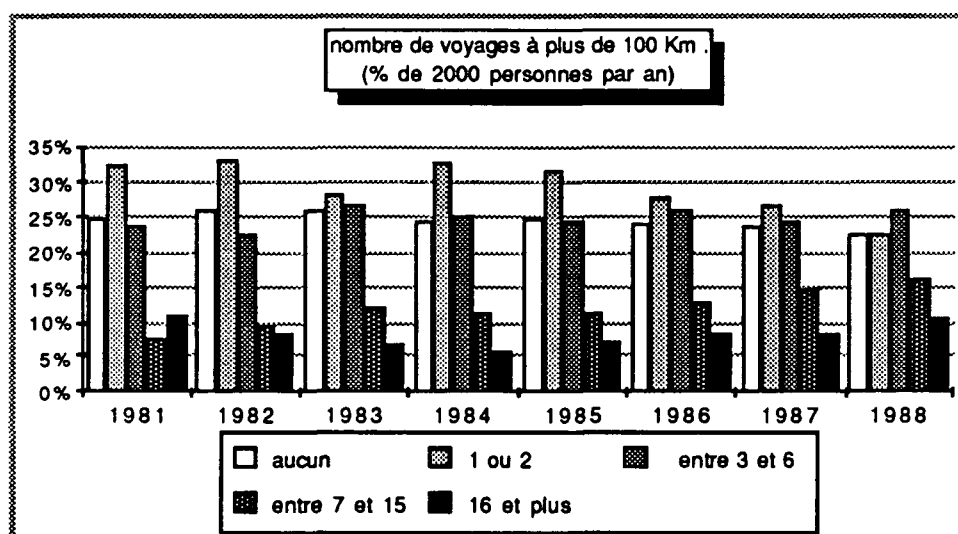
En ce qui concerne l'influence du revenu, ce sont les fréquences d'utilisation de la voiture et de l'avion qui opposent principalement les détenteurs de bas et de hauts revenus. L'usage du train est à la fois le fait d'une population modeste qui profite des avantages offerts (carte de réduction) et d'une population aisée pour laquelle le train fait partie d'une batterie de modes largement utilisés.

Evolutions de la mobilité

Entre 1981 et 1986, les évolutions de la mobilité sont faibles. On peut toutefois souligner une baisse sensible de la part des personnes effectuant plus de 15 voyages par an (12,5% en 1981 ; 7% en 1986).

A partir de 1985, une tendance à la diminution de la part des personnes effectuant 1 ou 2 voyages par an semble se dessiner (32% en 1985 ; 23% en 1988). La part des non mobiles reste stable.

Les mobilités "7 à 15 voyages " et "plus de 15" ont une tendance à la hausse (+ 5 points pour la classe "7 à 15" ; + 4 points pour "16 et plus").



d) Le vécu des problèmes de déplacements

L'enquête nous donne sur ce thème un vaste panorama des opinions et des appréciations des enquêtés. Nous en retiendrons les deux aspects que sont les difficultés locales de déplacements et la perception des mesures relatives à l'amélioration de la circulation en ville (en l'occurrence la limitation de l'usage de l'automobile en milieu urbain).

Les difficultés locales de déplacements (phases IV, V, XI)

A la question "existe - il des problèmes sérieux de déplacements dans votre localité ?", un peu moins d'un tiers des personnes interrogées répondent "oui". (29,7% en 1981 ; 31,3% en 1988). En général, la perception des problèmes de déplacements est liée à la localisation du lieu de résidence, et à l'équipement en transports. Ceci a pour conséquence de produire des appréciations diverses et contrastées.

Parmi ceux qui rencontrent des problèmes de déplacements, on trouve davantage d'habitants de petites agglomérations. L'absence de points d'accès à un mode de transport collectif à proximité du domicile est donc fréquente, ceci allant de pair avec la disposition plus courante de plusieurs modes de transports individuels. Estimant fréquemment que les TC ne permettent pas de se rendre partout, ces personnes s'accordent à trouver les trajets en TC compliqués, les appréciations relatives à l'automobile étant à l'inverse plus positives.

A l'opposé, les personnes n'estimant pas qu'elles rencontrent des problèmes de déplacements importants, adoptent une attitude plus hostile à l'encontre de l'automobile. Elles seront plus nombreuses à être tout à fait d'accord avec l'opinion : "les problèmes de stationnements font renoncer à l'utilisation de la voiture en ville". Par contre elles seront souvent opposées à l'opinion : "la voiture fait gagner du temps en ville". Les opinions favorables aux transports en commun s'expliquent facilement par une proximité plus grande des points d'accès au TC, ainsi que par la non-disposition plus fréquente de moyens de transports individuels.

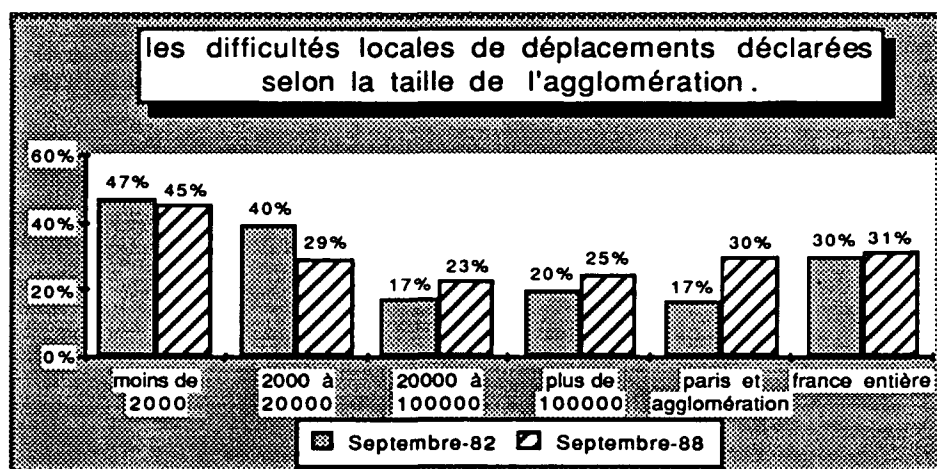
Les reproches formulés se différencient selon la distance parcourue à l'occasion du déplacement domicile-travail :

Aux trajets les plus courts correspondent des reproches quant à l'absence de TC pour se rendre sur le lieu de travail. Le manque de bus est souvent avancé ainsi que les difficultés de circulation liées aux feux tricolores et à l'activité des livreurs.

Aux trajets d'une durée moyenne correspondent des références à la mauvaise organisation des transports et aux difficultés rencontrées pendant le trajet DT. Les principaux griefs seront donc la mauvaise desserte, l'éloignement des accès aux TC, l'insuffisance des TC et les embouteillages.

Les trajets les plus longs se caractériseront par des reproches liés à la fréquence insuffisante des TC.

Les variations de la perception des difficultés locales de déplacements (phase XI)



On ne constate globalement que peu d'évolution de 1982 à 1988 de la part des personnes ayant une perception défavorable. Par ailleurs, l'analyse lexicale effectuée en 1988 des griefs portés aux transports en commun, ne permet pas de déceler de nouvelles perceptions défavorables par rapport à 1981, exceptée l'apparition de problèmes de déplacements liés aux grèves trop fréquentes qui semblent avoir marquées durablement la population concernée.

En distinguant par taille d'agglomération, la population rurale apparaît la plus touchée par les problèmes de déplacements liés à l'insuffisance ou à l'absence de modes de transports collectifs. Sa perception évolue peu, voire tend à s'améliorer pour les habitants des villes de 2000 à 20 000 habitants.

A l'inverse, la perception s'aggrave de 1982 à 1988 dans les villes de plus de 20 000 habitants. Cette évolution est particulièrement nette dans l'agglomération parisienne (où elle affecte d'abord la ville de Paris), peut-être en relation avec les grèves de 1988.

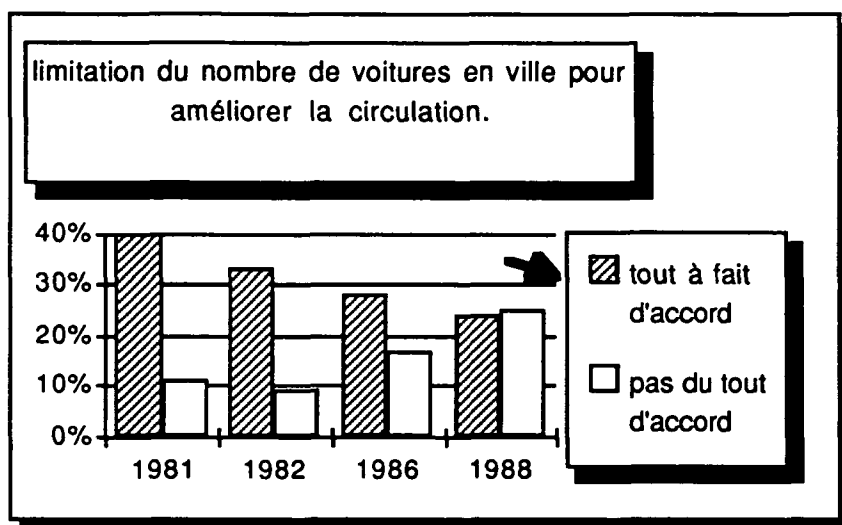
En ce qui concerne la nature des problèmes rencontrés, ils sont surtout liés à l'inexistence ou à l'insuffisance des TC en deçà de 20 000 habitants.

Pour les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants les problèmes semblent venir d'une pénurie mais surtout d'une inadaptation aux besoins.

Dans les villes de plus de 100 000 habitants, les problèmes de circulation prennent le dessus. De même, l'insatisfaction à l'égard des bus et autobus est plus fréquente ; notons aussi la référence fréquente à la mauvaise organisation des transports. Plus particulièrement à Paris, les dysfonctionnements des TC et la mauvaise liaison entre les banlieues sont souvent mis en cause .

Une mesure controversée : la limitation de l'usage de la voiture en ville pour y améliorer la circulation

Favorable à l'origine à cette mesure (1980), l'opinion des enquêtés s'est totalement inversée de 1981 à 1988. Ce brusque retournement d'opinions est un des seuls que l'on puisse observer clairement dans les évolutions des thèmes abordés par l'enquête "Aspirations".



Dans la phase XI, on cherche à dresser une typologie des partisans et des adversaires de cette mesure puis on tente d'expliquer ou plutôt d'apprécier cette évolution à partir des modifications d'opinions qui ont pu s'opérer dans certains groupes.

Etre partisan de cette mesure correspond à un profil relativement défini. D'une part il s'agit de personnes concernées par l'engorgement urbain, mais moins impliquées dans l'utilisation de la voiture. D'autre part, à travers les réponses à d'autres thèmes de l'enquête, ces personnes nous apparaissent comme les moins opposées à la mise en place de mesures restrictives pour résoudre divers problèmes (contrôle technique, renforcement des contrôles de police, etc...).

En second lieu ces personnes semblent se démarquer par une motivation plus grande en matière de sécurité routière, mais surtout par une inquiétude plus fréquente vis à vis de l'éventualité d'un accident de la route. Dernier trait, elles seraient plus soucieuses d'entretenir très régulièrement leur voiture.

Leur âge est assez élevé (50 à 64 ans) et elles vivent souvent en province. Ces enquêtés appartiennent fréquemment à la classe des professions libérales et des cadres, sont mariés et habitent souvent dans des immeubles (hors HLM) du Sud de la France (villes de plus de 100 000 habitants).

Enfin ces personnes semblent se distinguer par un plus grand pessimisme à propos de l'évolution du niveau de vie par exemple. Elles sont aussi globalement insatisfaites puisqu'elles réclament souvent des changements radicaux de la société française.

Etre adversaire de cette mesure s'associe souvent à la négation du "caractère indispensable des limitations de vitesse". De même, 37% des adversaires de la limitation de l'usage de la voiture en ville (contre 27% en moyenne) sont opposés aux renforcements des contrôles de police pour faire respecter les limitations de vitesse - déclarant à propos des personnes dépassant ces limitations l'opinion suivante : "c'est sa vie, il fait comme il veut".

On constate aussi la présence de jeunes actifs (moins de 34 ans). Ils sont caractérisés par la fréquente déclaration de conflits entre leur travail et leur vie personnelle. Leur habitat est souvent une HLM localisée en Province.

A travers les réponses aux batteries relatives à la sécurité et à la satisfaction vis à vis des réseaux routiers ces personnes apparaissent le plus souvent satisfaites des autoroutes et des services autoroutiers. Elles ne déclarent pas d'inquiétudes particulières lors de déplacements.

Leur optimisme se manifeste au travers de leurs opinions sur l'évolution de leurs conditions de vie.

L'évolution défavorable entre 1986 et 1988

Entre 1982 et 1986, le désaccord montait principalement dans les catégories de la population où les adversaires de cette mesure étaient les plus nombreux (principalement les moins de 25 ans, de sexe masculin, actifs, vivant en milieu rural).

A partir de 1986, l'opposition gagne des catégories où l'on était le plus souvent partisan de cette mesure. Ainsi, parmi les personnes de plus de 60 ans la part des "tout à fait d'accord" diminue de 5 points alors que celle des "pas du tout d'accord" augmente de 8 points. Parmi les femmes inactives, la part des "tout à fait d'accord" diminue de 5 points, celle des "pas du tout d'accord" progresse de 11 points. Parmi Les habitants des villes la part des "tout à fait d'accord" chute de 8 points alors que celle des personnes "pas du tout d'accord" augmente de 12 points . Si on se limite à Paris, la part des "tout à fait d'accord" baisse de 6 points, alors que celle des "pas du tout d'accord" augmente de 16 points.

Comme le souligne Françoise Boscher dans le rapport de la phase XI (automne 1988) : "le cas de Paris est tout à fait symptomatique ; compte tenu des embouteillages de la capitale, de la proportion plus faible qu'ailleurs de personnes motorisées et de l'importance de l'offre des divers modes de transports en commun, comment peut-on expliquer cette augmentation du refus dans une population qui était très favorable à cette mesure (46% en 1982 ; 28% en 1988) et qui avait toutes les raisons de l'être".

En guise d'explications on peut déjà avancer le fait que cette mesure est perçue comme portant atteinte aux libertés individuelles, ce qui serait en contradiction avec l'apparent développement de l'individualisme dans la société française. On peut aussi penser que ce rejet est dû à l'inefficacité des mesures déjà prises pour améliorer la fluidité du trafic en ville. Cependant, il paraît bien téméraire de vouloir trancher en faveur d'une hypothèse ...

2 LES RESEAUX ROUTIERS

L'enquête "Aspirations" s'est attachée à partir de 1987 à donner une image de la perception des réseaux routiers par les français. Quels réseaux sont choisis et selon quels critères ? Quels sont les motifs de satisfaction ou d'insatisfaction des enquêtés ? Quelles sont les attentes des usagers ? L'enquête contient de nombreux éléments de réponse à ces diverses interrogations.

a) le choix du réseau routier selon le type de déplacements

Chaque type de "voies routières" présente des caractéristiques distinctes en fonction desquelles l'usager va effectuer son choix. Le processus de choix est donc une adaptation du caractère des différents déplacements à effectuer (longueur, agrément, répétitivité, motif personnel ou lié au travail) avec les spécificités de chaque réseau.

Lorsque l'offre de voie routière le permet, les enquêtés semblent préférer utiliser l'autoroute pour partir ou rentrer de vacances (56% des personnes concernées par le départ en vacances). Parmi ces personnes, 24% ont effectué ce choix en regard de la rapidité des autoroutes (ceci en premier choix), et 12% en fonction du sentiment de sécurité qu'elles inspirent.

Les déplacements liés aux loisirs étant les plus fréquents et les plus courts, la route est plus souvent utilisée (72% des réponses) au détriment de l'autoroute. Ce choix est lié pour 14% des usagers à la beauté des paysages traversés et pour 16% à la rapidité.

Enfin, pour les déplacements professionnels, la route est plus souvent utilisée (53% des réponses) que l'autoroute. Cependant ce choix est semble-t-il plutôt lié à l'insuffisance de l'offre d'autoroutes. Les motifs de rapidité et de sécurité sont ici prédominants, alors que le coût du déplacement n'est que rarement avancé dans la mesure où ces voyages sont souvent pris en charge par l'employeur.

Indépendamment des motifs propres à la nature du déplacement effectué, l'alternative route-autoroute est régie par trois motifs principaux qui sont la rapidité (44% des enquêtés se déplaçant hors agglomération), la beauté du paysage (29%), et la sécurité (28%).

b) les attentes des usagers

Les résultats qui vont être présentés ici proviennent de la question "d'une façon plus générale, lorsque vous avez un long voyage à effectuer en voiture, quels sont les deux aspects qui vous paraissent les plus importants ?". L'enquêté devait choisir entre les aspects suivants : l'intérêt culturel ou touristique des régions traversées, la sécurité, le coût du voyage, les agréments du voyage (pause, repas), le confort de la conduite.

Il est remarquable de constater que les aspects retenus et leur ordre se révèlent différents de ceux obtenus spontanément lors de la question relative au choix du réseau routier selon le type de déplacements.

Ainsi la sécurité arrive-t-elle en tête des aspects importants du long voyage en voiture pour 62% des personnes concernées par les déplacements hors agglomération, alors qu'elle n'est présentée spontanément comme un critère de choix route-autoroute que par 28% des personnes.

Vient ensuite l'intérêt touristique des régions traversées qui constitue l'aspect le plus souvent cité après la sécurité (32%). Arrivent ensuite "le confort de la conduite" (27%), "la durée du voyage" (25%), puis le coût du voyage (16%).

La différence d'intérêt suscité par la sécurité en tant que critère de choix selon la formulation de la question est intéressante. L'enquête "Aspirations", grâce à des travaux antérieurs sur l'inquiétude en général, nous donne l'explication suivante :

"Spontanément, les catégories aisées évoquent la sécurité comme critère de choix, mais n'expriment pas leurs craintes d'un accident de la route, et retiennent moins souvent la sécurité lorsqu'elle est explicitement évoquée .

A l'inverse, les catégories les moins favorisées ne font pas référence à la sécurité spontanément (tout en faisant appel à des notions qui peuvent être considérées comme voisines : tranquillité, "trop vite", "trop de monde", etc ...). Ils la choisissent plus fréquemment lorsqu'elle leur est explicitement proposée" .

c) Les opinions relatives aux réseaux routiers (phase XI)

Les résultats obtenus à partir de l'enquête "Aspirations" nous permettent de dresser un bilan globalement positif des opinions des français à l'égard des réseaux routiers.

A propos des autoroutes...

La majorité des personnes sont satisfaites des autoroutes (77%). Cette satisfaction exprimée à propos des autoroutes a une nette tendance à se généraliser aux routes nationales et aux autres routes (parmi les personnes satisfaites des autoroutes 78% sont satisfaites des routes nationales et 54% des autres routes contre respectivement 73% et 52% si l'on considère l'ensemble des personnes se déplaçant hors agglomération). De même la satisfaction des autoroutes s'accompagne souvent d'une satisfaction à l'égard des services autoroutiers (86% des personnes satisfaites de l'autoroute sont satisfaites des services autoroutiers contre 72% de l'ensemble de la population se déplaçant hors agglomération). Parmi ces personnes, 35% (contre 33% dans l'ensemble de la population) estiment que l'évolution des prix du péage est stable par rapport à l'évolution générale des prix. Elles font preuve également d'une plus forte mobilité à plus de 100 Km, ces voyages étant effectués majoritairement en voiture. La multimotorisation est aussi une de leurs caractéristiques (26% contre 24% de l'ensemble des personnes se déplaçant hors agglomération). Enfin notons que cette population se démarque par un niveau de vie associé à un niveau d'études supérieur à la moyenne.

Les insatisfaits représentant 11% des personnes se déplaçant hors agglomération, présentent généralement un cumul des insatisfactions (42% des insatisfaits de l'autoroute expriment leur mécontentement à propos des services autoroutiers contre 12% des personnes se déplaçant hors agglomération). Les insatisfaits des routes nationales s'élèvent à 62% (contre 26% en moyenne), enfin les autres routes suscitent 66% de mécontents parmi les mécontents de l'autoroute.

Ces personnes donnent généralement la priorité à l'Etat et à la collectivité en ce qui concerne l'action en matière de réduction des tués et blessés dans les accidents de la route. Cependant elles estiment souvent que ces partenaires interviennent peu ou pas assez. On constate que ces personnes ont un concernement automobile plus fort que celui des satisfaits. (plus forte mobilité, plus fort kilométrage annuel). Les fréquentes références aux coûts d'utilisation de l'autoroute jugés trop élevés sont aussi propres à ce groupe d'insatisfaits.

Enfin, dernière caractéristique de cette population, et non des moindres : ces personnes semblent présenter un certain individualisme et un refus des contraintes. Cela transparaît à travers les questions relatives à la sécurité qui mettent en valeur chez ces enquêtés le faible concernement pour la sécurité routière et le rejet très net du renforcement des contrôles de police. Ces caractéristiques rappelant celles des "modernistes", on ne s'étonnera pas de la plus grande fréquence des modernistes dans ce groupe d'insatisfaits (42% de personnes appartenant au groupe d'opinions modernistes chez ces insatisfaits de l'autoroute contre 33% de l'ensemble des personnes se déplaçant hors agglomération).

La nature des principales critiques relatives aux autoroutes est aussi significative. Les critiques les plus fréquentes se rapportent apparemment aux coûts liés à l'usage du réseau autoroutier. 45% des utilisateurs estiment que le péage est trop élevé. Les critiques vis à vis du coût des services autoroutiers sont elles aussi fréquentes.

Les problèmes de sécurité constituent aussi un sujet de préoccupation des usagers. En fait, plus que le réseau autoroutier, il apparaît que c'est le comportement des autres automobilistes qui est mis en cause (non-respect des limitations de vitesses, règles de sécurité ignorées, etc...).

Parmi les critères discriminants figure le sexe, les hommes semblant avoir un registre de critiques plus long et plus varié que les femmes, ainsi que le niveau d'étude, seuls les bacheliers et les personnes ayant un niveau d'études supérieures portant des appréciations variées.

A propos des routes nationales...

Comme pour les autoroutes, la satisfaction domine et est étendue aux autres routes. Le trait caractéristique de ces personnes semble être leur intérêt pour l'amélioration de la sécurité routière. D'ailleurs à ce sujet, ils manifestent leur confiance vis à vis du gouvernement (65% contre 62% pour l'ensemble des personnes se déplaçant hors agglomération) et des maires et élus locaux (48% contre 45%). Par contre ces personnes se distinguent par un plus faible concernement automobile et par la présence en leur sein de personnes âgées (les personnes de plus de 60 ans représentent 24% de ces personnes contre 21% des personnes se déplaçant hors agglomération).

L'insatisfaction se manifeste dans des termes analogues à ceux constatés pour les autoroutes. Elle coïncide avec des opinions négatives en matière de sécurité routière. Cette insatisfaction est plus fréquente chez les personnes à forte mobilité.

Les principales critiques, contrairement aux autoroutes, font souvent référence à l'infragéométrie (importance du réseau, tracé, longueur,...), à l'état de la chaussée, ou à l'équipement de la route (marquage au sol, éclairage, etc...). De même, la mise en cause du temps de parcours, jugé trop long en raison des encombrements et des travaux, est aussi une imperfection jugée spécifique des routes nationales.

A propos des autres routes...

Comme les autoroutes et routes nationales, les autres routes sont l'objet de la part des utilisateurs d'opinions majoritairement positives. Ainsi être satisfait des autres routes est le fait d'environ 50% des personnes concernées par les déplacements hors agglomération. Cette satisfaction s'étend à l'ensemble du réseau puisque ces personnes sont satisfaites à 91% des routes nationales et à 80% des autoroutes. On observe même une absence plus fréquente de critique chez ces personnes satisfaites des autres routes envers les réseaux autoroutiers ou nationaux.

La satisfaction des autres routes semble être davantage le fait de personnes âgées d'au moins 60 ans (26% contre 21% pour l'ensemble des personnes se déplaçant hors agglomération) ou de retraités (21% contre 17%) ainsi que de personnes résidant en région parisienne. La présence de provinciaux de plus de 40 ans est aussi plus fréquente. Curieusement les habitants des villes sont les plus nombreux à déclarer leur satisfaction des routes secondaires, cela s'expliquant peut être par une moindre connaissance de celles-ci.

En ce qui concerne les opinions relatives à la sécurité routière, elles sont analogues à celles des "satisfaits des routes nationales", mais amplifiées (degré d'accord plus grand avec le renforcement des contrôles de police).

L'insatisfaction des usagers des autres routes s'étend comme précédemment à l'ensemble du réseau français. Comme les "insatisfaits des routes nationales", ces personnes sont caractérisées par un comportement individualiste en matière de sécurité routière ainsi que par un refus marqué des contraintes.

3 LA SECURITE

L'enquête "Aspirations" a principalement axé ses études autour de la sécurité routière d'une part, et sur le sentiment d'inquiétude ressenti lors d'un déplacement effectué quel qu'en soit le mode d'autre part.

a) les opinions sur les mesures de sécurité routière

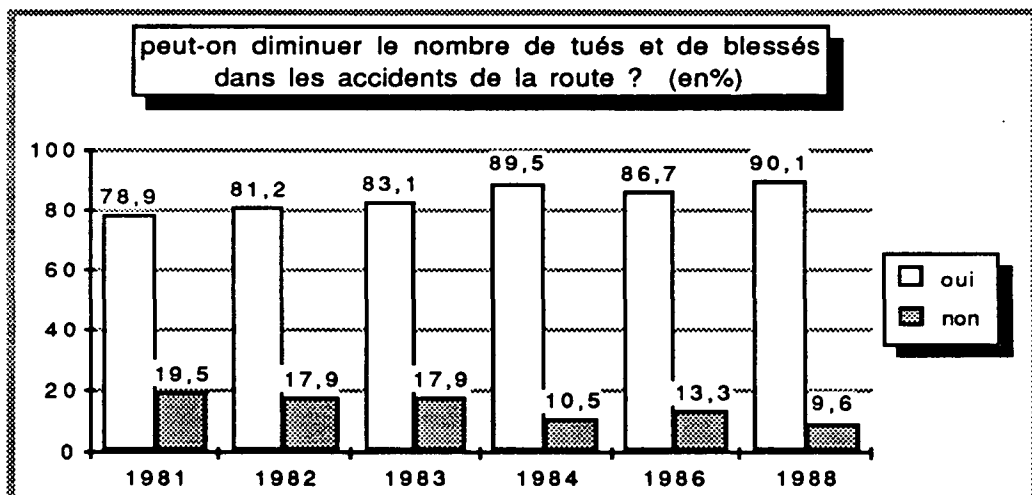
Les questions relatives à la sécurité routière, en général, et aux mesures visant à son amélioration sont nombreuses dans les différentes phases de l'enquête. Ne pouvant retenir l'ensemble des questions afin d'observer chaque résultat, j'ai donc pris le parti de présenter quelques aspects précis abordés par l'enquête (ex : "avez-vous été victime d'un accident de la circulation ?"), puis de dresser un bilan d'ensemble des recoupements qui ont été faits, afin de dégager les relations et les interactions de ces questions entre elles, seule voie pour nous permettre d'avoir un panorama si possible complet des opinions sur les mesures de sécurité routière.

Quelques questions en particulier...

"Avez-vous été victime d'un accident de la circulation ?"

Environ 16% de la population interrogée répond positivement. Les évolutions des réponses à cette question entre 1984 et 1986 ne sont pas significatives. L'intérêt de cette question était d'observer si l'expérience d'un accident de la route modifiait le sentiment d'inquiétude. Or, aucune conclusion franche n'est apparue.

"Est-il possible de diminuer le nombre de tués et de blessés dans les accidents de la route ?"



Cette question, reflète en quelque sorte du degré d'optimisme ou de résignation des enquêtés, a connu une évolution non négligeable. La part de réponses "oui" (78,9% en 1981) s'est accrue de 10 pts pour atteindre 90,1% en 1988. Faut-il en déduire un plus grand optimisme des français à l'encontre de la sécurité routière?

En fait cette question, qui portait jusqu'en 1983 sur la possibilité de "diminuer le nombre d'accidents de la route", a subi en 1984 une modification de son intitulé devenu "diminuer le nombre de tués et blessés". Or de 1981 à 1983, la part des réponses "oui" ne progresse que d'environ 4 pts, alors que cette progression est de plus de 6 pts de 1983 à 1984, le niveau restant stable par la suite.

"Vous arrive t-il d'oublier de boucler votre ceinture de sécurité ?"

Boucler sa ceinture de sécurité semble être une habitude difficile à prendre : 70% des conducteurs déclarent l'oublier (en 1986). D'ailleurs on ne note pas de différence fondamentale entre le comportement des passagers et celui du conducteur. Omettre le port de la ceinture, est plus fréquent en ville que sur routes (respectivement 50% en ville et 33% sur routes).

Les contrevenants se distinguent par des opinions "modernistes" sur le mariage, et par le refus du renforcement des contrôles de police.

Les personnes qui n'oublient pas leur ceinture de sécurité se distinguent essentiellement par leur localisation en Province, leur accord avec le renforcement des contrôles de police et des opinions traditionnelles à l'égard du mariage, jugé indissoluble, et du travail des femmes (justifié seulement en cas de nécessités financières).

Les questions prises dans leur ensemble...

La prise en considération de l'ensemble des questions nous permet d'effectuer un panorama des opinions relatives à la sécurité routière.

L'imputation de la responsabilité (individuelle ou collective) semble exercer une influence sur la perception des mesures de sécurité routière.

Ainsi, les personnes qui jugent qu'il n'est pas possible de "diminuer fortement le nombre de tués et blessés dans les accidents de la circulation" semblent relativement prédisposées au refus des différents contrôles et à manifester un certain individualisme.

A l'inverse, l'opinion très partagée (88%) qui donne à chacun une responsabilité en matière de sécurité routière, correspond généralement à des attitudes favorables aux contrôles en tous genres (limitation de vitesse, contrôles de police divers, etc...).

Enfin, les personnes se reposant sur l'action de l'état et des collectivités, ont tendance à nier la nécessité des limitations de vitesse et du renforcement des contrôles de police. Leur sensibilité allant plutôt vers l'opinion : "c'est la loi, chacun doit la respecter".

La mobilité n'est pas non plus sans influence sur les opinions relatives à la sécurité routière.

Les personnes les plus favorables aux différentes mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière sont celles qui sont les moins mobiles. Elles sont donc caractérisées par l'absence de voyage à plus de 100 Km dans l'année, la non-possession d'automobile, l'absence de permis, ...

A l'opposé, les personnes les plus hostiles aux limitations de vitesse et aux contrôles se recrutent parmi celles qui présentent la plus forte mobilité. Leurs caractéristiques sont inverses de celles citées pour les personnes à faible mobilité.

Cette opposition est claire : 87% des personnes ne possédant pas le permis de conduire sont d'accord avec la nécessité des contrôles de vitesses, contre 67% des personnes ayant conduit dans l'année. Il en est de même de 84% des personnes qui n'ont fait aucun voyage à plus de 100 Km, alors que ce n'est le cas que de 55% des celles ayant effectué au moins 8 voyages en automobile.

La crainte des accidents de la route joue aussi un rôle dans la mesure où "l'inquiétude favorise les attitudes pro-sécuritaires alors que l'absence de ce sentiment s'accompagne du refus des contraintes". 80% des personnes "très inquiètes" d'un accident de la route s'accorderont sur la nécessité des contrôles de police alors que 63% de celles "peu inquiètes" auront la même opinion.

Les opinions sur la société semblent "déterminer" les opinions vis à vis de la sécurité routière. Penser que la justice fonctionne assez bien correspond souvent à un accord avec la nécessité de limiter la vitesse et de renforcer les contrôles de police. A l'inverse, l'opinion "très mal" en ce qui concerne le fonctionnement de la justice reflète le plus souvent le rejet de ces mesures.

La nécessité de transformer la société n'est pas dans ce cas significative. Cependant les personnes choisissant des réformes progressives pour la société sont plutôt favorables aux mesures de sécurité. Par contre, être partisan de "changements radicaux" est synonyme d'une opposition à ces mesures.

On ne met pas en évidence de relation avec le jugement porté sur l'évolution passée du niveau de vie personnel ou celui de l'ensemble des français. Cependant, les personnes les plus optimistes par rapport aux anticipations des conditions de vie dans les 5 ans à venir sont plutôt hostiles aux renforcements des contrôles de police et aux autres mesures.

Les "traditionalistes" sont plutôt "légalistes" et en accord avec les contrôles de vitesse. Ils se distinguent par l'opinion : "il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter" à propos des personnes qui conduisent en état d'alcoolémie (46% parmi le groupe "traditionaliste" contre 38% de l'ensemble de la population). Leur opinion est d'ailleurs la même pour l'omission de la ceinture de sécurité (44%) ou le non-respect des limitations de vitesse (42%).

Les "insatisfaits-exclus" ont tendance à s'en remettre à l'Etat en ce qui concerne la diminution du nombre de tués et de blessés, et à défendre la légalité.

Les "modernistes" sont plutôt individualistes et rejettent toute limitation de vitesse.

L'influence du sexe est particulièrement discriminante puisque 80% des femmes sont plutôt favorables aux mesures de sécurité routière contre 64% des hommes.

Chez les hommes on constate une évolution des attitudes relatives à la sécurité routière avec l'âge : les jeunes sont les plus hostiles aux limitations de vitesse, cette hostilité diminuant avec l'âge.

Les "favorables" aux renforcements des contrôles de police pour excès de vitesse représentent environ 82% des femmes inactives contre 59% des hommes actifs, 87% des femmes veuves contre 58% des hommes célibataires.

b) les intervenants de la sécurité routière

Au cours de la phase XI de l'enquête "Aspirations", les enquêtés devaient se prononcer sur le degré d'action (beaucoup, assez, peu, rien) de différents acteurs potentiels de la sécurité routière (le gouvernement, les maires et élus locaux, les policiers, les tribunaux, les médias, les constructeurs automobiles, les garagistes, les médecins et les services d'urgence, les éducateurs et les formateurs, les associations de victimes, les assurances, les chefs d'entreprises).

Le groupe mentionné comme faisant "beaucoup" est le plus souvent celui des médecins et des services d'urgence ; à l'opposé, les enquêtés estiment souvent que les chefs d'entreprises ne font "rien" pour l'amélioration de la sécurité routière.

On ne décèle que peu d'opinions extrêmes. Ainsi dire que les compagnies d'assurances, les maires, les garagistes ou les chefs d'entreprises font "beaucoup" est une opinion peu fréquente. Par contre, dire que les associations de victimes, le gouvernement ou les médias ne font "rien" est une opinion extrême mais plus courante parmi les enquêtés.

Relation avec les attitudes sur la justice

Il apparaît que plus on est positif en ce qui concerne le degré d'action des partenaires de la sécurité routière, plus on a tendance à porter un jugement favorable sur la justice. Ainsi, 40% de ceux qui pensent que les tribunaux font "beaucoup" pour améliorer la sécurité routière pensent que la justice fonctionne "très" ou "assez bien" (contre 30% en moyenne). 37% des personnes qui répondent que les tribunaux ne font rien pour améliorer la sécurité routière jugent que la justice fonctionne "très mal" (21% de l'ensemble de la population).

Relation avec la nécessité de transformer la société

Nier que la société a besoin de se transformer est une attitude qui correspond plutôt aux personnes modérées, ayant des idées plutôt positives sur l'action des différents partenaires. Parmi ceux qui souhaitent des transformations de la société on distingue deux attitudes : d'une part, les personnes qui souhaitent des changements radicaux de la société française et qui considèrent plus souvent que les différents intervenants ne font "rien"; d'autre part, les partisans de réformes progressives qui ont des attitudes plus modérées en estimant que les acteurs potentiels font "peu" ou "assez" en matière de sécurité routière.

Relation avec la perception des technologies nouvelles

Estimer que les découvertes scientifiques et leurs utilisations n'améliorent "pas du tout" la vie quotidienne, correspond souvent aux personnes qui répondent "rien" quant à l'action des différents partenaires. Il en est de même pour les personnes qui pensent que la diffusion de l'informatique est une chose regrettable et dangereuse.

A l'inverse, lorsque les personnes jugent "souhaitable" la diffusion de l'informatique, cela s'accompagne généralement d'appréciations plus positives sur les acteurs de la sécurité routière.

Relation avec la perception du cadre, du niveau, et des conditions de vie

Les "insatisfaits" du cadre de vie ont tendance à considérer que les différents intervenants ne font "rien" pour l'amélioration de la sécurité sur les routes. Par contre, les personnes satisfaites semblent émettre des opinions plus modérées et positives ("assez").

Bien que les relations entre le degré d'action prêté aux différents intervenants et la perception des conditions de vie et du niveau de vie soient plus faibles, elles sont néanmoins intéressantes. Ainsi penser que "les conditions de vie dans les 5 ans à venir" vont s'améliorer, c'est souvent croire "beaucoup" dans les acteurs de la sécurité routière.

Relation avec le degré d'inquiétude

Croire dans l'action des différents acteurs potentiels pour améliorer la sécurité routière est le plus souvent le fait des personnes déclarant diverses inquiétudes.

Ainsi, 57% des personnes qui croient "beaucoup" en l'action des médecins et des services d'urgence (contre 50% des 2000 personnes interrogées) redoutent beaucoup les maladies graves. De même, être inquiet de l'éventualité d'un accident de la route correspond souvent pour ces personnes à croire "beaucoup" en l'action des différents intervenants.

Relation avec les groupes d'opinions

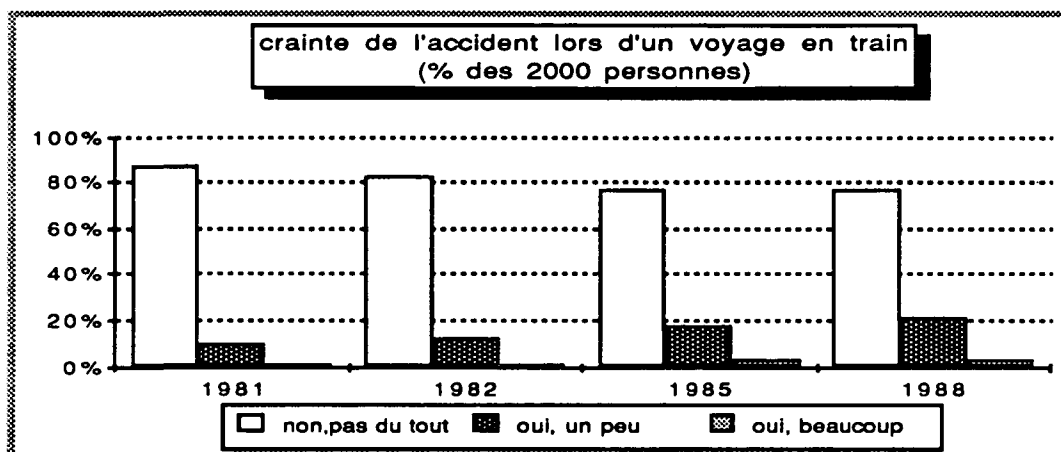
Les "traditionalistes" sont les plus confiants en l'action des différents partenaires, ceux-ci déclarant le plus souvent l'item "beaucoup" : 54% des réponses "beaucoup" en ce qui concerne l'action des compagnies d'assurances pour un groupe qui représente 38% de la population , 51% pour l'action des garagistes, 49% pour celle des policiers et gendarmes.

Les "insatisfaits-exclus" manifestent leur ressentiment en déclarant la réponse "rien" plus souvent. Ce ressentiment s'exprime principalement à l'encontre du gouvernement (31% des "rien" pour un groupe qui représente 15% de la population) et des policiers et gendarmes (30%). Cette attitude est moins marquée mais tout aussi significative pour d'autres intervenants : maires et élus locaux (23% des réponses rien), médias (22%).

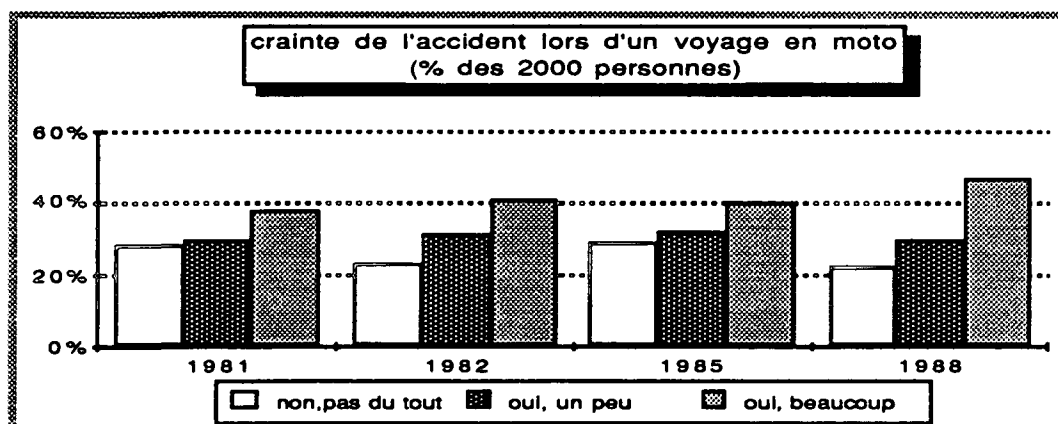
Les "modernistes" semblent présenter des attitudes moins "tranchées". La réponse "rien" n'est plus fréquente que pour quelques partenaires : médecins et services d'urgence (38% des "rien" pour un groupe qui représente 32% de la population), compagnies d' assurances (37%), garagistes (34%). On note la plus grande fréquence parmi ce groupe de la réponse "beaucoup" en ce qui concerne l'action du gouvernement (36%).

c) les inquiétudes vis à vis de la sécurité en voyage

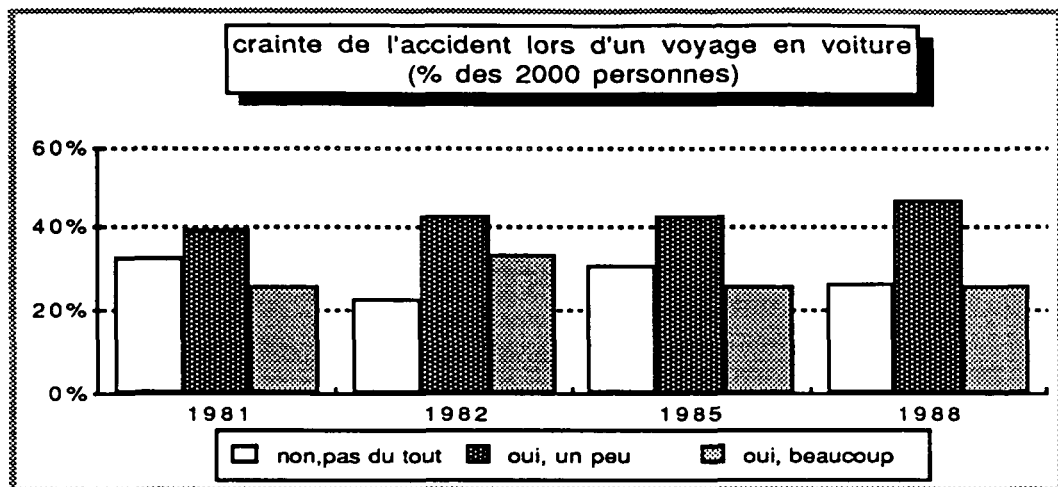
A chaque mode de transport correspond un sentiment d'inquiétude plus ou moins élevé. L'enquête "Aspirations" s'est intéressée à ces différents niveaux d'inquiétude lors d'un déplacement concernant l'enquêté ou l'un de ses proches.



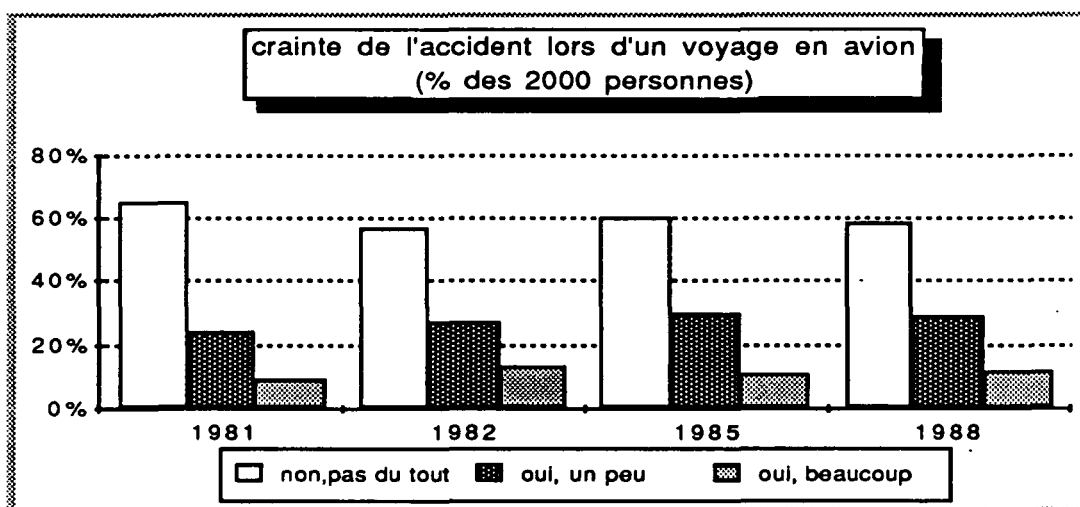
Le train constitue le moyen de transport inspirant le plus confiance. Cependant on constate une progression du sentiment d'inquiétude à partir de 1982 et surtout après les accidents ferroviaires des étés 1985 et 1988. La progression des réponses "un peu peur" est en cela significative (10% en 1981, 22% en 1988).



La moto est véritablement le mode suscitant le plus de crainte. D'environ 40% sur l'ensemble de la période, la part des réponses "beaucoup peur" est de 47% en 1988. Je me garderai d'expliquer cette évolution quelque peu surprenante.



La voiture, elle, n'inspire pas un niveau de crainte particulièrement élevé. Cependant, la part des personnes "un peu inquiètes" ne cesse de s'élever sur la période.



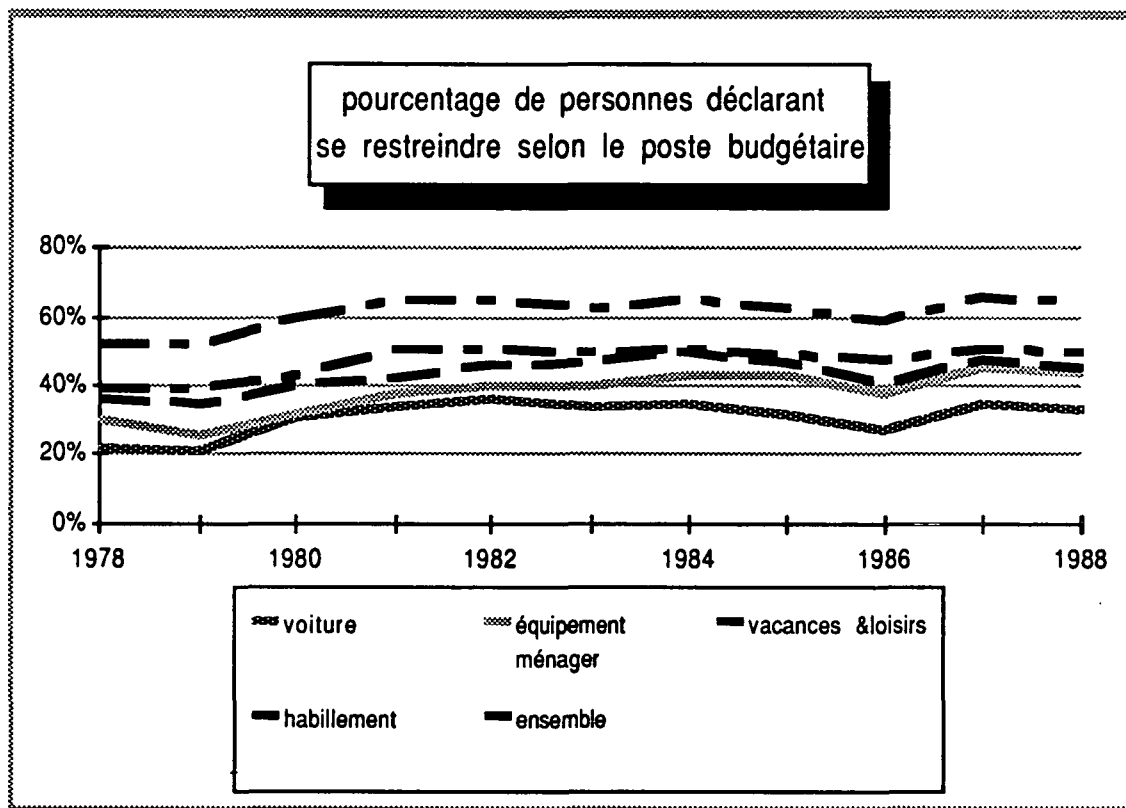
L'avion apparaît au français comme un mode à peu près sûr. L'image de ce mode est à peu près stable sur la période excepté entre 1981 et 1982 où l'on enregistre une légère détérioration qui semble, là encore, difficilement interprétable.

4 LES ASPECTS FINANCIERS

L'enquête "Aspirations" ne s'est que peu intéressée aux aspects financiers du transport. Cependant, nous disposons d'une série assez longue à propos des restrictions budgétaires déclarées par l'enquêté, ainsi que d'un ensemble de questions relatives au financement des transports en commun.

a) les restrictions budgétaires déclarées

Les questions sur les restrictions budgétaires existent depuis 1978 dans l'enquête "Aspirations", il semble donc intéressant d'observer l'évolution de cette série.



Rappelons que la question est posée sous la forme: "vous imposez-vous des restrictions sur le budget... ?". L'enquêté donne donc sa propre perception des restrictions budgétaires qu'il est obligé de pratiquer.

Environ 60% des enquêtés s'imposent des restrictions budgétaires (courbe "ensemble "sur le graphique) . Sur la période 1982-88, la part des personnes déclarant des restrictions budgétaires est restée globalement stable, par contre elle progresse de 10 points entre 1978 et 1982.

En ce qui concerne les restrictions budgétaires déclarées sur le budget voiture on ne remarque aucune évolution marquante. La courbe suit la tendance générale sans qu'on puisse retenir une singularité propre au budget voiture.

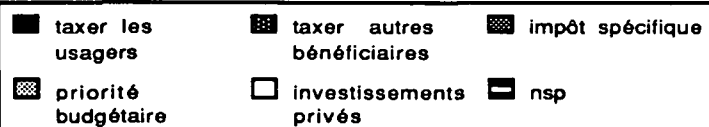
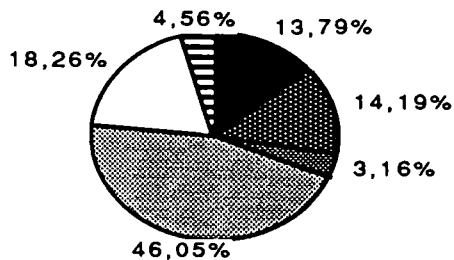
La plus forte variation s'inscrit de ce fait entre 1979 et 1980 (+ de 10 pts), alors que par la suite , les restrictions sur ce budget restent stables . On constate néanmoins une décroissance de 7 points entre 1984 et 1986 ne se confirmant pas en 1987 (+7 pts par rapport à 1986).

b) le mode de financement des transports en commun

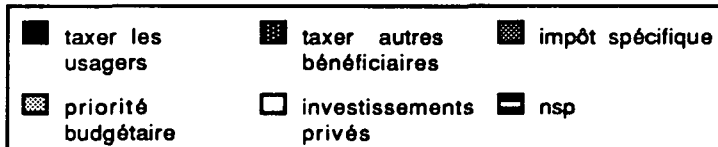
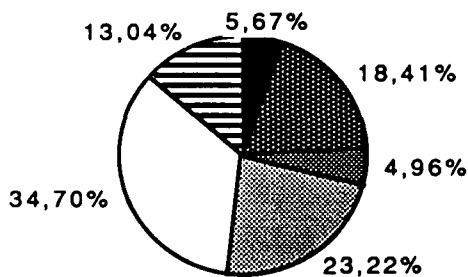
Ce thème ne concerne que la phase X de l'enquête "Aspirations" (1987). Il est abordé à travers la question suivante : "Pour permettre de financer dans l'avenir des transports collectifs ou des autoroutes mieux adaptés mieux aux besoins des français, indiquez quels sont, parmi les mesures suivantes, les deux qui vous paraissent prioritaires ?".

L'enquêté avait le choix entre cinq possibilités. La répartition des deux choix parmi les cinq possibilités est donnée par les graphiques suivants.

le financement des transports (premier choix).



le financement des transports (deuxième choix).

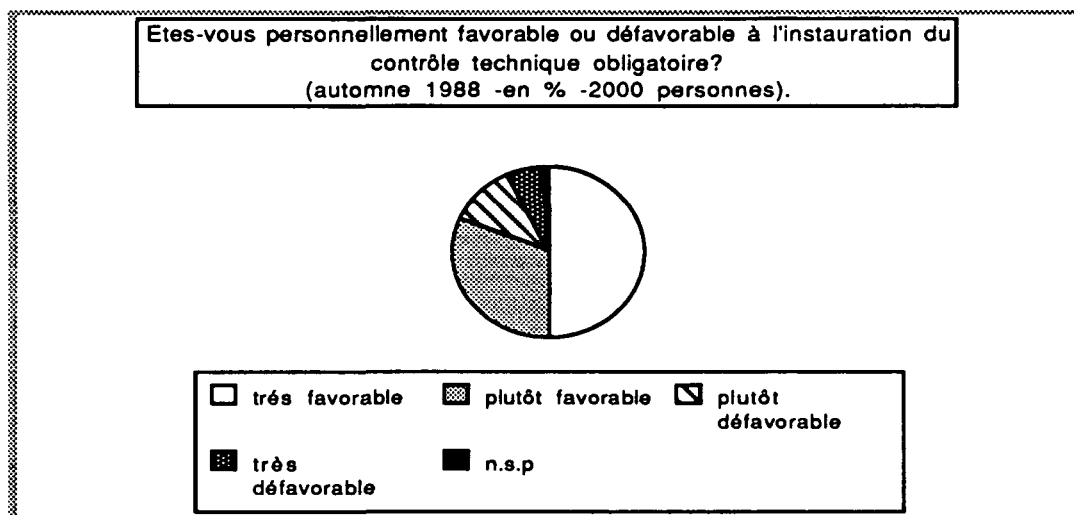


On constate que 46% des enquêtés préfèrent que l'on ait recours à des priorités budgétaires de la part de l'Etat ou des collectivités locales, pour financer les transports et leurs infrastructures. Avec environ 19%, le recours aux investissements privés séduit une bonne partie des personnes interrogées, alors qu'on constate un fort rejet de l'éventualité de la création d'un impôt spécifique.

5 LE CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

L'enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français" s'est attachée au cours de la phase XI à dégager quelles seraient les attitudes des français et à "tester" leurs comportements après l'instauration du contrôle technique (CT). Cette préoccupation répondait aux interrogations qui concernaient l'accueil de cette nouvelle mesure par les français, ainsi que les modifications des comportements d'entretien et d'achat de voitures à la suite de l'instauration du contrôle technique.

a) l'accueil du contrôle technique automobile



Le contrôle technique reçoit un accueil plus que favorable puisque 82% des enquêtés sont d'accord avec l'instauration du CT obligatoire pour les voitures de plus de 5 ans.

Les plus partisans (50% de la population) semblent très "interventionnistes". Ils expriment plus souvent que les autres le souhait de voir prendre des mesures (contrôle et vérification) pour résoudre les divers problèmes abordés. Par exemple 29% d'entre eux sont "tout à fait d'accord" avec la limitation de l'usage de la voiture en ville contre 24% de la population dans son ensemble. De même, 78% d'entre eux sont favorables au renforcement des contrôles de police.

En matière de politique sociale, ils optent souvent pour des solutions caractéristiques (imposition des prestations familiales, contrôle de l'effort de réinsertion des bénéficiaires du "revenu minimum d'insertion" deux fois par mois). Ces enquêtés font plus souvent preuve d'une certaine confiance dans les "autorités compétentes" et d'un sentiment d'être bien informés.

L'inquiétude est plus fréquente chez ces enquêtés; ainsi 56% d'entre eux sont inquiets de l'éventualité d'une agression dans la rue contre 50% de l'ensemble de la population.

Ils sont confiant dans la possibilité d'améliorer la sécurité routière et de diminuer fortement le nombre de tués et blessés. Cette amélioration passe, pour eux, par l'action de chaque individu, "responsable de sa sécurité et de celles des autres" (83% d'entre eux contre 81% de l'ensemble de la population). Ce souci de sécurité se traduit aussi par l'entretien fréquent par ces personnes de leur véhicule.

Ces enquêtés font preuve d'un degré de satisfaction élevé et sont optimistes par rapport à de nombreux thèmes couverts par l'enquête (découvertes scientifiques, diffusion de l'informatique, satisfaction du réseau routier, etc...). Ils présentent par ailleurs des signes indiquant un niveau de revenu élevé (équipement du foyer).

Les adversaires du CT représentent seulement 17% des 2000 personnes interrogées. Cette population relativement peu nombreuse est très typée.

D'abord, elle présente des caractéristiques fréquemment opposées à celles des partisans du CT. : faible inquiétude, refus des contrôles et des mesures restrictives, choix de moyens radicaux pour changer la société et affirmation de conceptions individualistes.

Ensuite se dégagent des traits plus caractéristiques. Les adversaires du CT sont plus souvent des ouvriers (33% des opposants au CT contre 17% en moyenne). Les provinciaux de moins de 40 ans représentent 58% de ce groupe.

On constate aussi que ces opposants au CT ont une nette tendance à entretenir eux-mêmes ou avec l'aide de leur entourage leur voiture (52% d'entre eux contre 32%).

b) les modifications d'attitudes éventuelles

Il ressort de l'enquête "Aspirations" que 61% des personnes interrogées déclarent qu'elles ne changeront rien à leurs attitudes après la mise en place du CT.

Ne pas changer d'attitudes est plutôt le fait des hommes. On constate aussi parmi les personnes ayant ce comportement une plus grande fréquence des personnes âgées et surtout des retraités qui représente 18% de ce groupe.

Ce comportement s'accompagne d'un certain refus des contrôles et surtout du refus du renforcement des contrôles pour lutter contre les excès de vitesse. Enfin ce groupe est hostile aux entraves à la liberté individuelle et peut être, plus généralement, aux changements.

Changer d'attitudes correspond au comportement de 39% de la population interrogée. Les femmes semblent plus fréquentes dans ce groupe, ainsi que les provinciaux de moins de 40 ans et les habitants de grandes agglomérations.

Leur trait caractéristique est l'attachement à la sécurité routière et aux mesures de prévention en général. Cela se traduit par des réponses favorables au renforcement des contrôles de police.

Remarquons que ces personnes déclarent plus souvent que d'autres entretenir "peu régulièrement" leur voiture. Cependant ce paradoxe peut s'expliquer par le fait que ces personnes déclarent souvent des difficultés financières.

Enfin, il semble que le fait de posséder plusieurs voitures joue en faveur du changement d'attitudes après l'instauration du CT.

c) la nature des modifications d'attitudes

Environ 90% des personnes déclarent "*faire réparer les points défectueux*". Ce comportement ne révèle pas de clivages importants dans la population en terme de fréquence. Notons que cette attitude s'accompagne d'un avis "très favorable" à l'instauration du CT pour 92% de ces personnes.

"*Eviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans*" concerne 48% des enquêtés. Ce comportement correspond le plus souvent à celui des personnes disposant de revenus élevés.

"*Renouveler la voiture avant l'âge du contrôle*" est un changement d'attitude peu envisagé (20% environ des enquêtés). Cette minorité de personnes est caractérisée par un haut niveau de satisfaction des axes routiers. On constate aussi que ces personnes déclarent entretenir très régulièrement leur voiture (70% d'entre elles contre 62%).

ANNEXE 1

Inventaire des thèmes développés dans les rapports techniques relatifs au transport

Juin 1983 : phase IV (enquête 1981-1982)

- accès et risques en matière de transports.
- mobilité sur les voyages de plus de 100 Km.
- le trajet domicile-travail et son environnement.
- problèmes de déplacements dans la localité.
- pourquoi ne peut-on pas diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route?

Mars 1984 : phase V (enquête 1982-1983).

- description du trajet D-T :
 - analyse centrée sur la distance, la durée, et le mode utilisé.
 - modalités significatives du trajet D-T.
 - impact du lieu de résidence.
 - impact d'autres variables relatives aux transports.
 - impact des modalités significatives d'autres thèmes
 - le retour au domicile pour déjeuner.
- les problèmes de déplacements locaux.
- utilisation de la voiture à plusieurs.

septembre 1985 : phase VI (enquête 1983-1984).

- le trajet D-T:
 - différenciation Paris-Province.
 - relations avec les autres variables des transports.
 - relations entre les conditions du trajet D-T et les autres thèmes de l'enquête.
- l'automobile et son utilisation.
- la motorisation.
- le permis de conduire et la conduite.
- autres aspects.

décembre 1986 : phase VIII (enquête 1985-1986).

- la mobilité urbaine et régionale.
- l'automobile.
- le trajet domicile-travail.

octobre 1987 : phase IX (enquête 1986-1987).

- l'automobile dans la ville :
 - limiter l'usage de la voiture en ville.
 - le mode le plus usité en ville.
- l'automobile et la sécurité routière :
 - les victimes d'accident de la circulation.
 - diminuer le nombre des tués et blessés ?
 - limiter la vitesse, une nécessité ?
 - la crainte de l'accident de la route.
- - le port de la ceinture de sécurité.
 - pour un renforcement des contrôles.

avril 1989 : phase XI (enquête 1988-1989)

- les problèmes de déplacements.
- le réseau routier.
- la sécurité routière.
- le contrôle technique obligatoire.
- les automobiles et leur entretien.
- la mobilité.
- inquiétude et sécurité en voyage.

décembre 1989 : phase XI (enquête 1988-1989).

- les problèmes de déplacements :
 - les problèmes de déplacements locaux.
 - limiter l'utilisation de la voiture en ville.
- les opinions sur le réseau routier:
 - les autoroutes.
 - les routes nationales.
 - les autres routes.
- la sécurité routière:
 - l'action des partenaires de la sécurité routière.
 - les mesures de sécurité routière.
- le contrôle technique obligatoire:
 - décrire les attitudes.
 - tester les comportements.

ANNEXE 2

Inventaire des thèmes transports abordés dans les phases successives de l'enquête

1 disponibilité et conditions d'usage des modes de transport.

1.a possession ou usage par le ménage des biens d'équipement suivants:

- une ou plusieurs voitures particulières (1978 à 88).
- un deux- roues à moteur (1979 à 88).
- une caravane (1983, 84).
- une résidence secondaire (1978 à 88).

1.b détention du permis

- automobile (1981 à 88 sauf 1984).
- moto (1981- 82)

1.c utilisation de l'automobile.

- kilométrage de conduite personnelle au cours des 12 derniers mois (1984 à 88).
- utilisation de l'automobile à plusieurs (1981 à 83).
- motif d'utilisation (1982,83).
- raisons de la non- utilisation de la voiture à plusieurs (1981 à 83).

1.d accessibilité /disponibilité des transports en commun (TC).

- existence d'un arrêt de transport collectif à proximité (1981 à 85).
- distinction des arrêts autobus- autocar / métro- gare (1982 à 84).
- accessibilité d'un moyen de transport collectif à moins d'un Km ou 5 mn de marche(1978).
- satisfaction retirée de la desserte en TC (1985, 86).
- suffisance de la fréquence de la desserte en TC (1985).
- existence de problèmes de déplacement dans la localité (1988).

1.e détention de titres de transport.

- détention d'un abonnement sur un réseau de transport urbain (1981, 83).
- détention d'un abonnement S.N.C.F pour trajet domicile-travail ou domicile-école (1982).
- détention d'un abonnement S.N.C.F
- détention d'un abonnement libre circulation ou demi- tarif (1982, 83).

2 déplacements domicile-travail.

2.a déterminants du trajet domicile- travail.

- type de lieu de travail (1983, 84).
- longueur du trajet domicile- travail (1981 à 84).
- possibilités de changer de moyens de transport (1982 à 83).

2.b pratique du déplacement domicile- travail.

- durée du trajet domicile- travail (1981 à 86).
- mode utilisé habituellement (1982 à 86) .
- avec nomenclature détaillée des modes collectifs et combinaisons de modes (1982 à 86).
- pratique du retour à déjeuner (1978 à 86 ; sauf en 81, 84).
- survenance d'un accident de trajet domicile-travail dans le passé (1980 ; 1982 à 85).

2.c vécu du déplacement domicile- travail

- utilisation du temps de transport (1981 à 83).
- deux principales appréciations sur le trajet domicile- travail (1981 à 83).
- gêne occasionnée par le bruit à l'occasion du trajet (1984).
- plaisir associé à la conduite pour le trajet (1982).

3 déplacements urbains

3.a pratiques des déplacements urbains.

- modes utilisés pour se déplacer en ville, hors trajet domicile-travail (1985 à 87).

3.b appréciations sur les transports en commun (TC).

- coût d'usage des TC (1981, 82).
- insécurité dans les TC (1981, 82).
- disponibilité du temps passé dans les TC (1981, 82).
- captivité des usagers des TC (1981, 82).
- qualité de l'information sur horaires et destinations (1981, 82).
- fréquence des TC en semaine et le dimanche (1981).
- complexité des trajets en TC (1982).
- degré de couverture spatiale des réseaux de TC (1982).

3.c appréciations sur l'usage de la voiture en ville.

- fluidité du trafic et limitation de l'usage de l'automobile (1981, 82 ; 86 ; 88).
- gain de temps permis par l'usage de la voiture (1982).
- difficultés de stationnement et évolution de l'usage en milieu urbain de la voiture (1982).

3.d appréciations générales.

- existence de problèmes sérieux de déplacements dans la ville de résidence (1982).

4 déplacements régionaux.

4.a pratiques des déplacements régionaux.

- existence de déplacements régionaux au cours des 12 derniers mois (1984, 85).
- utilisation des TC régionaux (1984, 85).
- fréquence d'utilisation de l'autocar (1983 à 85)
.....du train (1984).
- motif d'utilisation du car interurbain (1984).

4.b appréciations sur les transports en commun régionaux.

- pertinence globale des TC régionaux au regard des besoins de l'enquête (1983).
- adéquation des horaires aux besoins (1983,85).
- rejet occasionné par la lenteur de la desserte omnibus (1983,85).
- réduction de la dépendance permise par les TC (1985).
- qualité des correspondances entre modes (1983,85).
- qualité de l'information sur les horaires et les parcours (1983,85).
- degré de disponibilité du temps dans TC (1985).
- qualité de la signalisation et de l'aménagement des arrêts (1983,85).
- confort du matériel (1983,85).
- coût du transport en commun (1983) relativement à la voiture (1985).
- pénibilité de l'absence d'intégration tarifaire (1983,85).

5 déplacements hors région et étrangers.

5.a description de la mobilité.

- nombre de voyages à plus de 100 Km en France ou dans les pays voisins dans les 12 derniers mois (1981 à 88).
- répartition de ces voyages par mode (1981 à 88).
- motif de chacun des 6 derniers déplacements à plus de 100 Km (1981 à 84).
- mode.....(1981 à 84).
- nombre de membres de la famille participant(1981 à 84).
- nombre de voyages identiques (mode, lieu).....(1981 à 84).
- temps d'absence hors du domicile(1981 à 84).

5.b pratiques des voyages organisés.

- participation à un voyage organisé au cours des 12 derniers mois (1983, 84).
- organisateur du voyage(1983, 84).

5.c appréciations de l'évolution de la mobilité.

- tendance de l'évolution de la mobilité au cours des 12 derniers mois par rapport aux années précédentes (1981 à 84).
- question identique pour l'usage du train (1981 à 84).

- question identique pour l'usage de la voiture (1981 à 84).
-de l'avion(1981 à 84).
-de l'autocar (1981 à 84).

6. budget transport.

6.a restrictions budgétaires.

- existence de restrictions sur le budget voiture (1978 à 88)
- vacances et loisirs (1978 à 88).
- diminution des dépenses de carburant automobile (1980 à 88).

6.b risques afférents au carburant automobile.

- citation du carburant auto comme l'une des sources d'énergie présentant les risques les plus grands dans les 5 ans à venir:
- d'augmentation des prix (1984, 88).
- d'approvisionnement (1984, 86).
- d'évolution du prix du carburant auto dans les mois suivants (1987, 88).

6.c pratiques en matière d'économie d'énergie.

- mesures adoptées pour économiser l'énergie au cours des déplacements (1981, 82).

6.d impacts des prix du carburant.

- critères de choix de la station service (1986).
- intensité d'utilisation du véhicule (1986).

6.e financement de l'achat de la voiture.

- épargne liée à l'achat de la voiture (1987).
- type de financement pour l'achat de la voiture (1987).

7 sécurité.

7.a expérience personnelle en matière de sécurité.

- survenance d'un accident de circulation ou l'enquêté a été blessé selon la gravité (1985, 86), selon la durée d'hospitalisation (1984 à 86).
- existence de victimes d'accident de la circulation parmi les proches (1984).

7.b vécu des problèmes de sécurité.

- peur ressentie à l'occasion d'un déplacement en train (1981, 82 ;1988)
- en moto (1981, 82 ;1988).
- en avion (1981, 82 ;1988).
- en voiture (1981, 82 ;1988).
- inquiétude pour soi ou pour ses proches quant à l'éventualité d'un accident de la route (1981 à 88).
- inquiétude pour soi ou pour ses proches quant à l'éventualité d'un accident de déplacement (1985).
- gravité accordée aux problèmes de circulation (1980, 83).

7.c opinions relatives à la sécurité.

- possibilité de diminuer les accidents de la route (1981, 84).
-le nombre de tués et blessés (1983 à 88).
- nature de la responsabilité en matière de sécurité routière (1988).
- qui sont et qui doivent être les principaux intervenants? (1988).
- port obligatoire en toutes circonstances de la ceinture de sécurité (1983, 86).
- développement des contrôles de gendarmerie et de police (1983, 88).
- forte augmentation des dépenses consacrées aux routes (1983).
- diminution de la vitesse sur route ,autoroute et en ville (1983).
- enquêter sur tout les accidents graves (1983).
- contrôle plus stricte de la circulation des poids lourds (1983).
- diminuer la consommation d'alcool et de vin (1983).
- suggestions de mesures permettant de diminuer les accidents de la route (1981 à 82).
- efficacité des limitations de vitesse pour la sécurité routière (1984, 86, 88).
- accord sur les opinions suivantes :
- bien conduire en ayant bu est une question d'habitude (1984).
- le nombre des victimes de la circulation est lié au volume des déplacements (1984).
- gravité des problèmes de sécurité de voisinage posés par la circulation (1982).
- nature de la responsabilité mise en cause selon le type d'infraction (1988).

8 financement des transports en communs.

quel doit être le mode de financement?(2 choix)

- augmentation des prix payés par l'usager (1987).
- taxation des autres bénéficiaires du système des transports (1987).
- perception auprès du contribuable d'un impôt spécifique (1987).
- priorité budgétaire accordée par l'état (1987).
- recours à la sphère privative (1987).

9 nuisances.

nuisances phoniques

- degré de gêne occasionnée au domicile par la circulation (1978 à 80 ; 82 à 84).
- mode occasionnant la gêne au domicile: 1 responsable (1978 à 80).
.....: 2 responsables (1982 à 84).
- gêne occasionnée au domicile par :
- les fumées et odeurs provenant des véhicules (1980).
- les bruits de la circulation diurne (1980).
.....la circulation nocturne (1980).
- la circulation diurne des deux- roues (1980).
- la circulation nocturne(1980).
- les bruits d'avions le jour (1980).
.....la nuit (1980).

10 les réseaux routiers.

10.a satisfaction par rapport aux réseaux routiers.

- satisfaction exprimée par rapport aux réseaux routiers ventilés en autoroute, route, autre route (1987, 88).
- degré de satisfaction des services de l'autoroute (1987, 88).
- idem mais ventilé par services (1987, 88).
- degré de satisfaction des services des routes nationales (1987).

10.b alternatives de choix route- autoroute.

- utilisation de la voiture pour les départs en vacances (1987).
- alternatives route- autoroute pour le départ en vacances (1987).
(2 choix)
- utilisation de la voiture pour les déplacements liés aux loisirs (1987).
(hors vacances)
- alternatives route- autoroute pour les déplacements propres aux loisirs (1987).
- utilisation de la voiture pour les déplacements liés au travail (1987, 88).
(hors trajet domicile- travail)
- alternatives route- autoroute pour ce type de déplacements (1987)
- utilisation de l'autoroute selon le motif de déplacement (1988).

10.c appréciations diverses sur les réseaux routiers .

- aspects importants d'un long trajet en voiture (1987).
- aspects importants du déplacement en voiture quand ce déplacement est à :
but personnel (1988).
but professionnel (1988).
- estimation du prix moyen du Km d'autoroute (1988).
- estimation de l'augmentation du prix du péage d'autoroute depuis 5 ans (1988).
- degré d'accord avec la modulation du prix du péage selon affluence (1988).
- critiques formulées à propos des autoroutes (1988).
.....à propos des routes nationales (1988).

11 contrôle technique.

11.a étude des deux voitures les plus anciennes possédées.

- marque et modèle(1988).
- année d'immatriculation (1988).
- kilométrage (1988).
- estimation du prix de revente éventuelle (1988).
- somme consacrée à l'entretien du véhicule (1988).
- fréquence de.....(1988).
- fréquence de réglage du moteur (1988).
- trois raisons de procéder au réglage du moteur (1988).
- qui effectue l'entretien du véhicule (1988) .
pour les petites réparation,l'entretien courant.
pour les réparations importantes.

11.b mise en place du contrôle technique.

- accord avec l'instauration d'un contrôle technique (1983, 88).
- attitude lors de la mise en place du contrôle technique (1988).
- manifestation du changement d'attitude (1988). (réparation, renouvellement de la voiture avant l'âge du contrôle, éviter d'acheter des voitures de plus de 4 ans).
- étude pour les 1 ou 2 voitures de plus de trois ans possédées : (1988)
distinction des attitudes selon le montant des réparations .
niveau du montant limite de réparation que l'enquêté est prêt à payer
attitude si ce montant est atteint (remplacement , abandon sans remplacement).
modalités de remplacement (neuf ou occasion).

ANNEXE 3

Les groupes d'opinions

A travers les réponses aux thèmes abordés par l'enquête "Aspirations", L. Lebart dans "Sept ans de perceptions", publication relative au système d'enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français" parue en 1986, a défini une structure relativement stable des français. Cette structure décompose les français selon leur type d'opinions en sept groupes:

Les conservateurs (13% de la population), les optimistes-modernistes (11%), les modernistes (18%), les traditionalistes-satisfaits (15%), les traditionalistes-insatisfaits (20%), les insatisfaits-exclus (13%), les "ne sait pas" (11%).

Cette structure est bien sur réductrice à outrance de la diversité des opinions des français et ne peut en aucun cas refléter la réalité. Comme le rappelle l'équipe du CREDOC : "De même que le français moyen n'existe pas, les représentants-types de ces groupes n'existent sans doute pas non plus. L'intérêt de cette présentation des opinions est essentiellement de résumer au mieux et le plus simplement possible les différentes affinités décelables dans la population française".

Une description détaillée de ces classes est disponible dans le rapport intitulé: "La post-modernité des Français", ce rapport fournit des explications détaillées sur les méthodes de construction de cet indicateur ainsi que l'évolution des différents groupes de 1978 à 1987.

L'évolution à la hausse, bien que faible, est constante sur la période pour le groupe des "optimistes-modernistes"; par contre les "traditionalistes-satisfaits" ont vu leur importance se réduire entre 1978 et 1982. La part des "modernistes" s'est quant à elle accrue entre 1978 et 1988.

Les travaux de 1988 ont mis en évidence une structure plus simple puisqu'elle ne contient plus que quatre groupes :

Les modernistes, les insatisfaits-exclus, les traditionalistes, les "ne sait pas".