

Pourquoi se passer de sa voiture ?

Xavier Niel, Division Conditions de vie des ménages, Insee

Un adulte sur cinq ne dispose pas de voiture ; 12 % en ont une mais ne la prennent pas pour aller travailler et 41 % ne peuvent pas s'en passer facilement. Seulement une personne sur quatre (27 %) dispose d'une voiture et serait susceptible de modifier son comportement en matière de transport. Dans les grandes agglomérations, on préfère la voiture aux transports en commun surtout pour sa plus grande rapidité et pour l'autonomie qu'elle procure.

Afin de limiter la pollution atmosphérique, une journée sans voiture est-elle envisageable ? Quelle proportion de la population serait touchée par une telle mesure, et qui serait réellement gêné de ne pouvoir utiliser sa voiture pour aller au travail ? Différentes mesures ont déjà été prises pour limiter la circulation lors des pics de pollution : on a ainsi bloqué l'accès de certains quartiers aux automobiles, ou désigné au hasard celles qui pouvaient rouler ces jours-là. La réussite de telles opérations dépend d'une part de la sensibilité des automobilistes aux problèmes de pollution, et d'autre part des solutions de remplacement proposées.

La pollution atmosphérique n'est pleinement ressentie qu'en agglomération parisienne

Pris dans leur ensemble, les foyers qui disposent d'une voiture semblent assez peu préoccupés par la pollution atmosphérique : 80 % des ménages déclarent ne jamais avoir rencontré de problèmes de ce type dans leur région. Bien entendu, cette préoccupation est croissante avec le degré d'urbanisation mais n'est réellement perceptible qu'en agglomération parisienne (tableau 1). À Paris, la moitié des personnes qui ont souffert des pics de pollution déclarent ainsi avoir renoncé à leur voiture à cette occasion. Cette prise de conscience des dangers d'une pollution excessive reflète les problèmes de santé qui lui sont liés : un tiers des

Parisiens interrogés déclarent en effet avoir eu des problèmes de santé liés à la qualité de l'air durant l'année 1997 contre seulement 10 % en moyenne sur l'ensemble du territoire (tableau 2).

En revanche, les problèmes de pollution ne sont quasiment pas ressentis dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Ainsi, seulement 10 % de personnes y ont remarqué ce genre de nuisances, et parmi elles, seulement une sur quatre a alors renoncé volontairement à prendre la voiture, que ce soit pour aller au travail, faire des courses, se promener, etc. Cette proportion s'abaisse à une sur cinq en zone rurale, où les pics de pollution n'ont touché que 5 % de la population.

L'absence de transport en commun et les obligations professionnelles favorisent l'utilisation de la voiture

La faible proportion des personnes qui ont renoncé volontairement à leur voiture contraste singulièrement avec la bonne volonté affichée par ceux qui utilisent une voiture pour aller au travail. Quelque soit leur cadre de vie (rural, urbain...), près de 90 % de ces personnes accepteraient, en cas de pics de pollution, de partager une voiture avec une autre personne (voisin, collègue, ami) « *si cela était possible* ». Mais cela est-il possible pour tout le monde ?

① Avez-vous renoncé volontairement à prendre votre voiture en cas de pic de pollution ?

Lieu de résidence	En %			Total
	Oui	Non	Pas de pollution	
Rural	1	4	95	100
Petites villes	3	7	90	100
Moyennes villes	2	7	90	100
Grandes villes	5	14	81	100
Agglomération parisienne	28	41	31	100
dont Paris	41	40	19	100
Ensemble	7	13	80	100

Lecture : 1 % des individus habitant en zone rurale et disposant d'une voiture dans son ménage a volontairement renoncé à la voiture à cause des pics de pollution.

Champ : individus de 18 ans ou plus disposant d'une voiture dans son ménage.

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

INSEE
PREMIERE



INSEE

2 Proportion des personnes déclarant avoir eu des problèmes de santé dus à la pollution de l'air

En %

	Proportion de personnes touchées	Types d'affections					
		Asthme	Respiratoires	ORL	Dermatologiques	Ophtalmiques	Autres
Résidence							
Rural	4	45	65	40	23	26	8
Petites villes	6	35	55	37	10	34	13
Moyennes villes	7	42	58	54	21	43	5
Grandes villes	10	32	58	43	23	40	6
Agglomération parisienne	22	17	55	43	21	43	12
<i>dont Paris</i>	32	21	53	51	21	51	77
Ensemble	10	29	57	43	21	40	9

Lecture : en zone rurale, 4 % des personnes de plus de 15 ans ont des problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique. Parmi elles, 45 % souffrent d'asthme. Une même personne peut souffrir de plusieurs affections.

Champ : individus de 15 ans ou plus.

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

Pour se rendre sur leur lieu de travail, les deux tiers des adultes interrogés utilisent un véhicule motorisé (voiture, moto, scooter) contre 18 % les transports en commun, 11 % leurs jambes et seulement 2 % un vélo. Sur dix inconditionnels d'engins à moteur, six n'ont pas d'autre moyen à leur disposition pour aller travailler, que ce soit à cause de l'absence de transport en commun ou parce qu'ils exercent une profession nécessitant l'usage de la voiture ou tout du moins, d'un véhicule personnel.

Ainsi, près de la moitié des personnes interrogées en zone rurale ne dispose d'aucun arrêt de transport en commun (bus, train) à moins de dix minutes à pied de leur domicile (tableau 3).

Dès que l'urbanisation s'accroît, l'offre s'améliore et permet une meilleure réponse aux problèmes de transports : la proportion de personnes qui se déclarent « contraintes » d'utiliser la voiture passe alors de 70 % dans les

petites villes à 56 % dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants, et s'abaisse à 43 % dans les grandes villes et à 38 % en agglomération parisienne, dont 16 % à Paris, ce qui reste malgré tout assez élevé dans des zones où les transports en commun sont largement implantés.

La voiture est en effet indispensable à l'exercice des professions qui nécessitent des déplacements fréquents et rapides au domicile des personnes. C'est le cas par exemple des professions de santé (médecins, infirmières, aides soignantes à domicile, ...). Tout aussi utiles en cas d'urgence, les ouvriers-artisans tels que plombiers ou serruriers pourront également atteindre plus difficilement ces jours-là le domicile des personnes sinistrées. De même, les professionnels de l'immobilier considèrent la voiture comme un outil de travail pour, par exemple, se déplacer d'un chantier à l'autre ou prospecter des terrains. Les profes-

sions commerciales ne sont pas en reste, avec l'impossibilité d'effectuer les démarches à domicile ou le service après-vente.

Une personne sur quatre pourrait se passer de la voiture

En définitive, combien de personnes pourraient se passer volontairement de leur voiture ?

Sur l'ensemble des personnes de 18 ans ou plus, 20 % ne disposent pas de voiture, 12 % en ont une mais ne la prennent pas pour travailler parce qu'ils travaillent à domicile ou pour d'autres raisons (graphique 1).

Quatre personnes sur dix (41 %) disposent d'une voiture sans pouvoir a priori s'en passer facilement : la moitié d'entre elles par obligation professionnelle ou absence de transport en commun ; l'autre moitié est constituée en majeure partie de femmes au foyer qui accompagnent leurs enfants et de retraités qui utilisent volontiers leur voiture en raison de leur âge. Une partie importante de la population risquerait donc d'être gênée par une journée « sans voiture » qui prendrait la forme d'une interdiction de se déplacer en voiture. Sur ces 41 %, une meilleure qualité des transports en commun (proximité, rapidité) ne pourrait séduire tout au plus qu'une petite partie des retraités au point de leur faire adopter ce mode de transport. Dans les grandes villes (agglomérations de plus de 100 000 habitants), la proportion des automobilistes « contraints » s'abaisse à 31 %.

Reste 27 % de personnes qui pourraient plus facilement se passer de leur voiture ou de leur deux roues à moteur. Cette population regroupe les étudiants, les inactifs et une part des femmes au foyer (celles qui n'ont pas de jeunes enfants) ainsi que les personnes qui déclarent pouvoir prendre un autre moyen de transport pour aller au travail. Cette proportion s'élève très peu (30 %) si on ne considère que les agglomérations de plus de 100 000 habitants où la part des ménages sans voiture est plus élevée que la moyenne (26 %).

En fin de compte, alors que 80 % des personnes disposent d'au moins une voiture dans leur ménage, une seule personne sur quatre (27 %) serait susceptible de modifier son comporte-

3 Existe-t-il un arrêt de transport en commun à moins de 10 minutes à pieds de chez vous ?

En %

Lieu de résidence	Oui, plusieurs	Oui, un seul	Non	Ne sait pas	Total
Rural	10	40	46	4	100
Petites villes	28	40	26	5	100
Moyennes villes	50	38	8	4	100
Grandes villes	70	26	3	1	100
Agglomération parisienne	82	16	1	1	100
<i>dont Paris</i>	97	3	0	0	100
Ensemble	48	31	18	3	100

Lecture : 10 % des ménages habitant en zone rurale disposent de plusieurs arrêts de transports en commun à moins de 10 minutes à pied de chez eux.

Champ : ensemble des ménages

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

ment en matière de transport, que cette personne travaille ou non. Que faudrait-il alors pour qu'elle change d'attitude volontairement, et contribue ainsi à résoudre les problèmes de pollution atmosphérique et de congestion des villes ? L'enquête ne permet pas de répondre à cette question pour les 15 % d'individus qui ne travaillent pas et qui pourraient éventuellement modifier leur comportement. Les 12 % de personnes qui vont travailler en voiture alors qu'elles disposent d'autres moyens de transport donnent en revanche des éléments de réponse plus précis.

Dans les grandes agglomérations, la voiture est préférée surtout pour sa plus grande rapidité

Dans les zones fortement urbanisées, la raison principale pour laquelle on utilise la voiture pour aller travailler est que le trajet domicile-travail serait plus long avec un autre moyen de transport. C'est le cas de la moitié des habitants des villes de plus de 100 000 habitants ou de l'agglomération parisienne qui vont travailler en voiture, alors qu'ils pourraient faire autrement (tableau 4). De même, un automobiliste sur deux évoque le besoin d'une autonomie que seul un véhicule personnel semble donner. L'agrément que procure ce type de véhicule par rapport aux transports en commun n'est cité en revanche que par 16 % des personnes interrogées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mais par tout de même près d'un Parisien sur trois.

La plus grande rapidité des véhicules personnels est d'ailleurs surtout évoquée par ceux qui mettent déjà plus d'une demi-heure pour aller travailler, et en particulier, parmi ceux-ci, par les plus défavorisés (ouvriers, employés, ménages disposant d'un revenu inférieur à 10 000 francs par mois). Pour ces personnes, une amélioration des conditions de transport en commun sur longue distance et un meilleur maillage du réseau seraient susceptibles de modifier leurs habitudes, puisque ni l'autonomie ni le côté « agréable » du transport individuel n'est invoqué significativement pour expliquer ce choix. Refuser l'accès des centre-villes à ces personnes,

① Utilisation de la voiture par les personnes de 18 ans ou plus

20 % ne disposent pas de voiture dans leur ménage			
80 % en disposent	12 % ne se servent pas de leur voiture pour aller travailler	3 % 9 %	⇒Travaillent à domicile ⇒Ne travaillent pas chez eux
	41 % peuvent difficilement se passer de véhicule personnel motorisé	18 % 4 % 19 %	⇒Retraités ⇒Femmes au foyer ⇒Prennent leur voiture pour aller au travail parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens
	27 % utilisent leur voiture sans y être contraints	15 % 12 %	⇒Inactifs (étudiants, femmes au foyer sans jeunes enfants) ou chômeurs ⇒Prennent leur voiture pour aller travailler mais pourraient faire autrement

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

sans compenser par une amélioration des transports en commun, ne ferait en revanche qu'augmenter la durée de leur trajet domicile-travail, déjà très longue, sans vraisemblablement modifier en profondeur leur comportement. Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, on utilise la voi-

ture beaucoup plus fréquemment qu'ailleurs pour déposer les enfants à l'école lorsqu'on va travailler. Malgré des distances domicile-école parfois longues, ces déplacements sont rapides et garantissent un gain de temps sur les transports en commun, d'ailleurs peu présents dans ces zones urbai-

④ Pourquoi utilise-t-on dans les grandes agglomérations un véhicule personnel motorisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études alors que d'autres moyens sont disponibles? (deux réponses possibles)

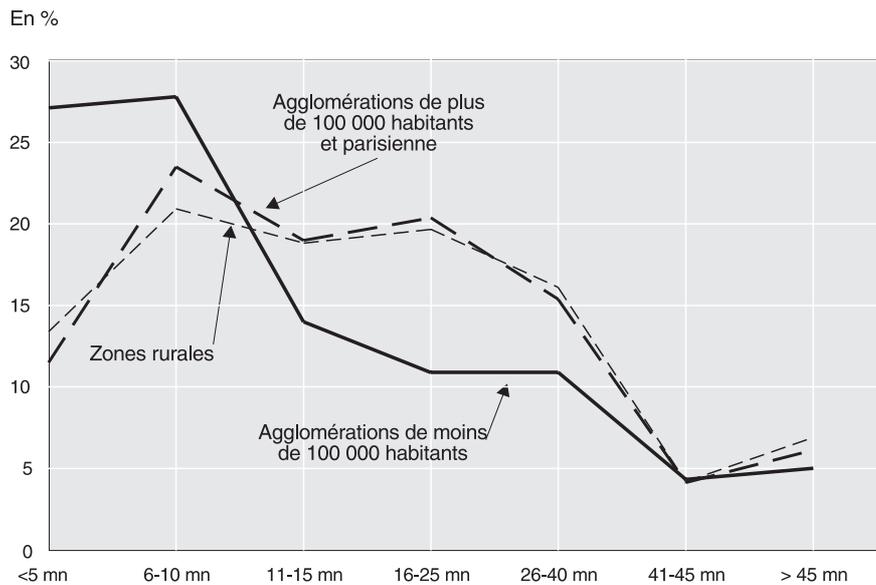
	Trajet trop long ou trop compliqué	Autonomie plus grande	Plus agréable	Stationnement facile	Déposer un passager	Voiture de fonction	Insécurité dans les transports en commun
Résidence							
Grandes villes	45	53	15	14	10	5	4
Agglo. parisienne	62	35	19	9	7	6	7
dont Paris	57	43	29	14	4	5	10
Durée du trajet							
De 1 à 5 mn	23	54	20	20	12	2	1
De 6 à 10 mn	44	48	17	11	14	5	6
De 11 à 15 mn	45	49	17	20	6	5	8
De 16 à 20 mn	65	54	16	12	5	1	4
De 21 à 30 mn	61	43	15	7	8	10	4
De 31 à 60 mn	74	31	6	9	6	15	-
Plus d'1 heure	90	36	10	-	-	10	10
Ensemble des grandes agglomérations	51	48	16	13	9	5	5

Lecture : 45 % des individus habitant en agglomération de plus de 100 000 habitants prennent un véhicule personnel motorisé pour se rendre au travail parce que ce serait plus long ou trop compliqué autrement.

Champ : personnes de 18 ans ou plus vivant dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, travaillant hors de chez elles, utilisant un véhicule personnel motorisé, et ayant la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport.

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

② Répartition des durées de trajet domicile-travail selon la taille de l'agglomération



Lecture : 27 % des individus qui habitent en agglomération de moins de 100 000 habitants mettent entre 1 et 5 minutes pour aller travailler en voiture ou en moto.

Champ : Individus de 18 ans ou plus, travaillant hors de chez soi, et utilisant un véhicule personnel motorisé pour aller travailler.

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

nes. De manière plus générale, les trajets domicile-travail sont nettement plus rapides en petite et moyenne agglomération qu'ailleurs (graphique 2). Plus de la moitié des habitants des villes petites et moyennes mettent en effet dix minutes ou moins pour aller au travail alors que ce n'est le cas que

d'un tiers des ruraux ou des habitants des très grandes agglomérations. Il semble alors difficile de proposer une alternative satisfaisante au véhicule individuel dans les zones faiblement urbanisées où d'ailleurs les problèmes de pollution et d'encombrement restent minimes.

Pour comprendre ces résultats

Le dispositif d'enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages (EPCV) permet, depuis janvier 1996, d'étudier de manière annuelle l'évolution d'indicateurs sociaux harmonisés dans l'ensemble de l'Union européenne. L'ensemble des indicateurs est divisé en trois groupes qui font chacun l'objet d'une enquête annuelle réalisée auprès d'un échantillon de 8000 logements, en janvier, en mai ou en octobre. L'enquête de janvier apporte des données sur la qualité de l'habitat et de l'environnement ; celle de mai traite des problèmes de santé et des difficultés financières des ménages et celle d'octobre des contacts sociaux et de la participation à la vie sociale. À ces enquêtes s'ajoute à chaque fois une partie « variable » portant sur un sujet d'actualité. En janvier 1998, le sujet de l'enquête était les pratiques environnementales et la sensibilité aux problèmes de l'environnement, dont le questionnaire a été élaboré conjointement par l'Insee et l'Institut français de l'environnement (Ifen).

Pour en savoir plus

« Les trajets domicile-travail en Île-de-France » ; Brigitte Baccaini, *Économie et statistiques* n° 294-295, avril-mai 1996.

« La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives », Jeanne Fagnani, *Économie et statistiques* n°185, février 1986.

« Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné », Xavier Niel, *Insee-Première* n°590, juin 1998.

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

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

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

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

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

Date : _____ Signature

Direction Générale :

18, Bd Adolphe-Pinard

75675 Paris cedex 14

Directeur de la publication :

Paul Champsaur

Rédacteur en chef :

Baudouin Seys

Rédacteurs : J-W Angel,

C. Dulon, A.C. Morin, S. Tagnani

Maquette : Mireille Brunet

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 1998