

### De plus en plus d'automobilistes se disent prêts à agir pour limiter la pollution de l'air

Georges Hatchuel et Jean-Pierre Loisel

*De tous les problèmes liés à l'environnement, celui qui suscite aujourd'hui le plus d'attentes d'interventions, collectives ou individuelles, est de loin «la réduction de la pollution atmosphérique». Une enquête réalisée par le CRÉDOC en 1997, à la demande de l'ADEME, met en évidence que cette préoccupation n'est pas de pure forme.*

*La quasi-totalité de nos concitoyens sont en effet convaincus que la pollution de l'air présente des risques pour la santé. Et pas seulement pour la santé «des autres» : 45% des Français déclarent qu'eux-mêmes, ou une personne de leur proche entourage, ont subi des troubles liés à la pollution atmosphérique.*

*C'est certainement à cette conscience aiguë du danger qu'il faut rattacher les attitudes très compréhensives des automobilistes à l'égard du problème : 87% d'entre eux se déclarent prêts à abandonner leur véhicule les jours de pics de pollution. Une nette majorité se dit même prête à le faire de son plein gré, sans même que les pouvoirs publics ne les y obligent. Il y a là le signe d'une profonde évolution des opinions des conducteurs dans le sens d'un plus grand respect de l'environnement.*

#### Une vraie conscience des dangers

De longue date, des mesures visant à protéger l'atmosphère ont été édictées ; jusque dans les années quatre-vingt, elles se sont cantonnées à contraindre les industriels au rejet de résidus «propres» (fumées, déversement dans les rivières...). L'efficacité de tels règlements n'est plus à prouver, puisque les industries polluent aujourd'hui dix fois moins qu'il y a vingt ans. Mais le problème demeure : on estime que le chauffage urbain, et surtout le trafic routier, sont aujourd'hui à eux seuls responsables des trois quarts de la pollution atmosphérique. Les dégâts causés par l'automobile n'ont d'ailleurs cessé d'augmenter ces dernières années, malgré le début de générali-

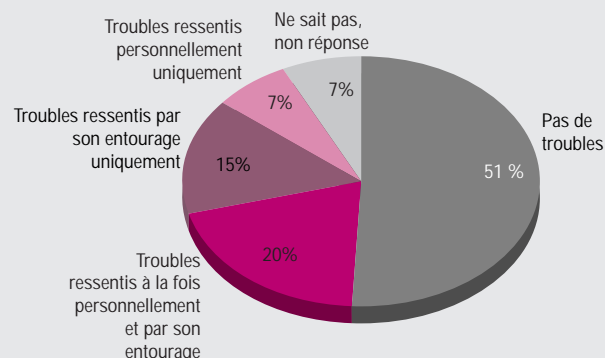
sation des carburants sans plomb et des pots catalytiques. Cependant, la mise en place d'instruments de mesure de la pollution, la communication au public des niveaux atteints et la dramatisation qui l'a entourée, ont contribué à alerter les Français.

Selon une enquête du CRÉDOC réalisée pour l'ADEME en 1997, 95% de la population sont aujourd'hui conscients des risques que la pollution atmosphérique présente pour la santé : une très grande partie de nos concitoyens (72%) y voient un danger «important», tandis que 23% estiment que les risques existent, mais demeurent «légers».

C'est sur l'axe Paris-Lyon-Marseille, c'est-à-dire autour des trois plus grandes agglomérations françaises, que l'on est le plus convaincu des risques encourus. D'ailleurs,

#### La pollution de l'air occasionne des troubles à un Français sur deux

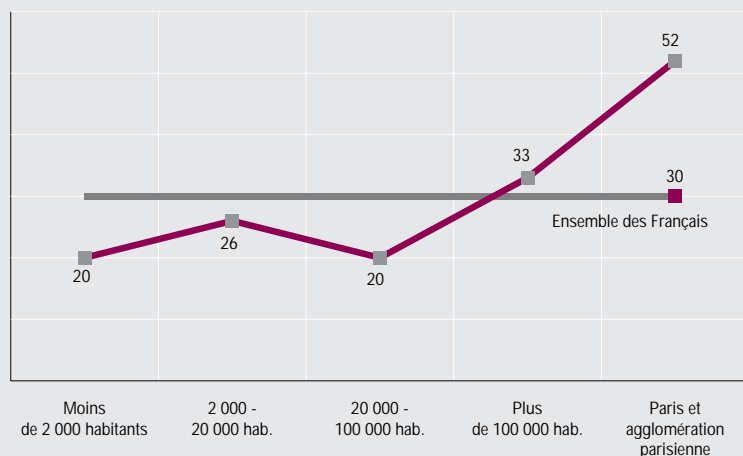
Répartition de la population en fonction des troubles ressentis liés à la pollution atmosphérique en%



Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

## Les habitants des grandes villes sont les plus gênés par la pollution de l'air

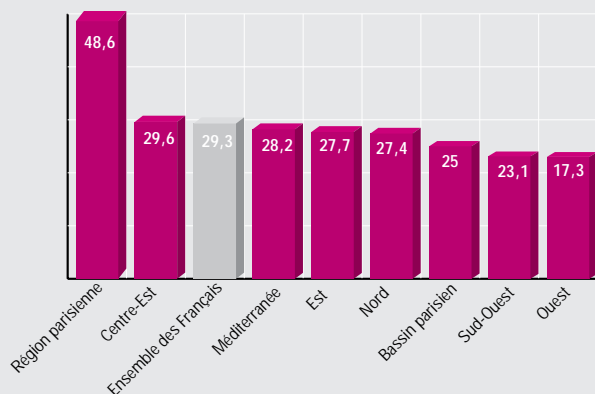
% d'individus ayant déjà personnellement ressenti des gênes liées à la pollution de l'air



Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

## De fortes différences régionales

% d'individus ayant déjà personnellement subi des troubles liés à la pollution de l'air



Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

cette sensibilité est systématiquement plus accentuée en milieu urbain ou suburbain : 76 % des personnes résidant dans une agglomération de plus de 100 000 habitants (y compris à Paris) estiment que la pollution atmosphérique présente des risques sanitaires «importants».

Plus que l'environnement immédiat, c'est la région d'appartenance, et la grande ville qui en est l'emblème, qui jouent dans la constitution des opinions.

## Un Français sur deux est touché par des troubles liés à la pollution atmosphérique

Se dire concerné est une chose, être directement «touché» en est une autre : problèmes respiratoires, allergies, mal-être physique. Or, trois Français sur dix déclarent avoir déjà personnellement ressenti ou subi des gênes ou des troubles liés à la pol-

lution atmosphérique. Par ailleurs, 36 % disent connaître, dans leur entourage proche, des personnes elles-mêmes touchées par ces troubles. Au total, ce sont donc 45 % des Français qui ont, directement ou par tiers interposé, l'expérience des troubles liés à la pollution de l'air.

Plus la densité urbaine est forte, plus on souffre de la pollution : si 22% des habitants d'un village ou d'un bourg ont déjà

ressenti personnellement une gêne liée à la pollution, c'est le cas de 37% des personnes résidant en ville, et même de 49% des Franciliens. En revanche, vivre en province, dans une agglomération de moins de 100 000 habitants, semble mieux prémunir de ces gênes.

Le fait d'être diplômé ou de disposer d'un statut socioculturel élevé conduit à faire davantage attention aux risques sanitaires de la pollution de l'air : c'est chez les cadres et les diplômés que l'on s'en plaint le plus ; 43% des titulaires d'un diplôme du supérieur déclarent avoir déjà directement ressenti des troubles liés à la pollution atmosphérique, contre 19% des non-diplômés.

De façon plus générale, les individus directement touchés manifestent une plus grande sensibilité écologique : ils font preuve, par exemple, d'une meilleure connaissance des marques vertes et des éco-labels, et ils sont plus engagés dans des actions concrètes visant à la protection de l'environnement (achat de produits verts, entre autres).

## 87% des automobilistes sont prêts à abandonner leur voiture en cas de pics de pollution

L'importance des préoccupations en matière de pollution de l'air est telle qu'elle va de pair avec une forte disposition des automobilistes à renoncer ponctuellement à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution : 87% s'y déclarent prêts. Ce taux s'est accru de 5 points en un an. Même s'il ne s'agit ici que d'intentions, dont on sait qu'elles ne sont pas toujours suivies d'effet, ce consensus indique bien la sensibilité aiguë de nos concitoyens au problème. On a d'ailleurs pu mesurer le civisme des automobilistes dans les faits, lors de la première mise en application de la circulation alternée à Paris, en septembre 1997.

La disposition des automobilistes à se priver exceptionnellement de leur véhicule dépend principalement de leurs pratiques habituelles : plus on «roule», moins on se

## Plus d'un automobiliste sur deux est prêt à renoncer à sa voiture de son plein gré

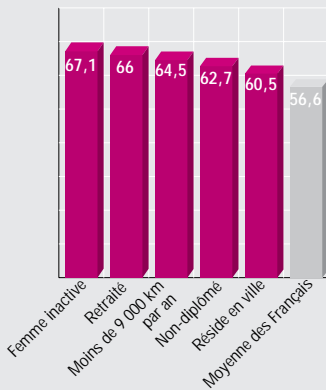
L'attitude des automobilistes les jours de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville (en%)

|   | Ensemble des automobilistes | Dont : réside à Paris Intra-muros |
|---|-----------------------------|-----------------------------------|
| Prêt à renoncer à sa voiture de son plein gré | 56,6                        | 62,3                              |
| Prêt à renoncer à sa voiture par contrainte   | 30,6                        | 30,6                              |
| Pas prêt à renoncer à sa voiture              | 12,7                        | 7,1                               |
| Ne sait pas                                   | 0,1                         | 0,0                               |
| Total   | 100,0                       | 100,0                             |

Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

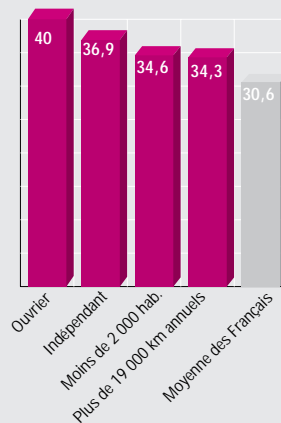
## Renoncer à la voiture de son plein gré

en %



## Renoncer à la voiture, sous la contrainte

en %



Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

dit prêt à abandonner sa voiture ; mais si les plus réticents se recrutent chez ceux qui parcourent plus de 19 000 km annuels, même chez eux 81% acceptent l'idée de délaisser temporairement leur voiture. C'est le cas de 93% des «petits rouleurs». Les femmes au foyer et les étudiants seraient un peu plus enclins que la moyenne à abandonner leur véhicule. C'est aussi le cas des personnes résidant dans des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants et, d'une façon générale, des inactifs.

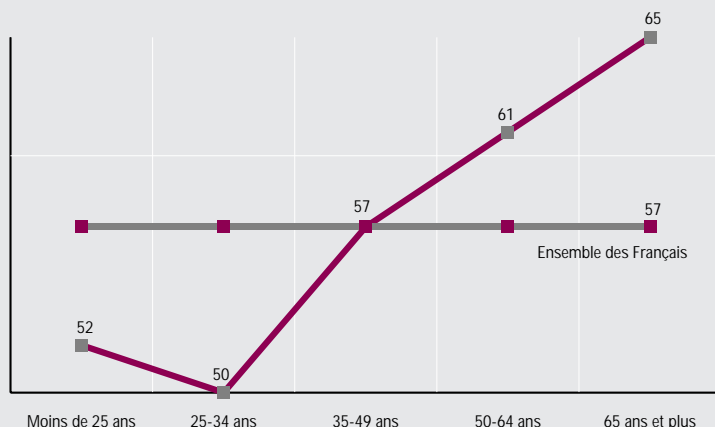
### Un abandon plus volontaire que contraint

Près des deux tiers des automobilistes qui se disent prêts à faire le sacrifice occasionnel de leur voiture agiraient de leur plein gré, alors qu'un tiers attendrait que des mesures spécifiques les y contraignent. Ainsi, au total, 57% des automobilistes apparaissent

prêts à renoncer volontairement à leur voiture les jours de pics de pollution. Bien entendu, cette acceptation n'est pas sans lien avec les besoins de déplacements de chacun : c'est en ville, et en centre-ville, en particulier à Paris *intra muros* (62%) que l'on se déclare le plus enclin à une telle attitude. De même, les inactifs, qui n'ont *a priori* pas autant la nécessité de se déplacer quotidiennement que les personnes exerçant un emploi, sont également plus ouverts à l'idée d'un abandon provisoire de leur voiture : les femmes au foyer (67%), les retraités (68%) et les petits rouleurs (moins de 9 000 km par an) manifestent un état d'esprit des plus favorables. *A contrario* «seulement» 44% des ouvriers, des indépendants et 47% des hommes actifs sont prêts à renoncer de leur plein gré à leur véhicule. De façon plus générale, l'acceptation sans contrainte d'une relégation épisodique de la voiture augmente avec l'âge : environ une

### Renoncer volontairement à sa voiture : un fort effet d'âge

% d'automobilistes prêts à renoncer à leur voiture de leur plein gré, les jours de pics de pollution



Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

personne de moins de 35 ans sur deux adhère à une telle démarche, contre près de deux seniors sur trois.

### Transports en commun et vélo s'imposent comme moyens de substitution

La solution de remplacement préférée en cas de non-utilisation de la voiture reste les transports en commun : 35% des personnes concernées y recourraient. Un quart opterait pour le vélo, et presque autant pour la marche à pied (23%). Enfin, le covoiturage ne semble pas encore ancré dans les mœurs de nos concitoyens : 10% le pratiqueraient.

Les transports en commun continuent d'être largement privilégiés par les automobilistes vivant dans de grandes agglomérations, et plus particulièrement par les Franciliens. Les individus résidant dans les villes sont également plus nombreux à élire ce mode comme meilleur moyen de substitution. Il est vrai que ce sont les sites les mieux pourvus en réseaux de transports en commun. Ce mode de remplacement attire à la fois les plus jeunes (moins de 25 ans, étudiants) et les plus âgés (plus de 65 ans), ainsi que des personnes de milieux socio-culturels élevés (cadres, diplômés du supérieur).

Le recours au vélo est plus souvent évoqué dans les communes de petite ou de moyenne taille, mais aussi dans les zones d'habitat dispersé. Le vélo, qui réclame une certaine condition physique, est davantage élu par les moins de 35 ans, mais aussi par les employés et les ouvriers, ce qui le confirme dans son image «populaire».

Quant à la marche à pied, elle trouve ses principaux adeptes dans les centres-villes où les distances régulières sont relativement plus courtes qu'ailleurs. Elle attire surtout les femmes, principalement celles qui restent au foyer, et les personnes d'âge mûr (50-64 ans). Des déplacements plus limités, des contraintes horaires moins pressantes que chez les actifs peuvent expliquer cette tendance.

### Les pratiques de substitution progressent depuis deux ans

Lorsqu'on les interroge sur leurs pratiques en dehors de circonstances exceptionnelles comme les pics de pollution, les automobilistes sont évidemment beaucoup moins nombreux à déclarer délaisser leur véhicule. 24% disent avoir, l'an dernier, délibérément

utilisé les transports en commun plutôt que la voiture dans le but de préserver l'environnement : 14% disent l'avoir fait «régulièrement», 10% «rarement». Le taux était de 22% il y a deux ans. Dans les petites communes, ce taux n'est que de 13%, alors qu'il atteint 43% à Paris et en région parisienne. De façon plus générale, envisager favorablement une substitution voiture-transports en commun dépend avant tout de deux critères :

- le risque de pollution ressenti : plus on réside en habitat urbain ou suburbain, plus le danger de pollution est important, et plus on est enclin à délaisser son automobile en faveur de l'environnement ;
- les infrastructures existantes : dans les grosses agglomérations et en centre-ville, il est plus facile de trouver des moyens de transport de substitution à la voiture. Les habitants des zones rurales sont, quant à eux, par la force des choses, plus étroitement dépendants de leur véhicule.

On peut ainsi distinguer trois attitudes différentes chez les automobilistes :

- 23% semblent plus impliqués dans l'abandon de leur voiture : ils se disent prêts à y renoncer en cas de pics de pollution, et ont déjà pris les transports en commun au lieu de leur voiture pour préserver l'environnement. On note dans cette population, la sur-représentation des «petits conducteurs», des Parisiens et des personnes vivant dans une grande agglomération, ainsi que des personnes de milieux plutôt favorisés (diplômés du supérieur, revenus élevés).
- 65% expriment de bonnes intentions dans l'éventualité d'un pic de pollution, mais n'ont jamais encore laissé leur voiture au profit des transports en commun. On trouve dans ce groupe plus de personnes vivant en milieu rural, d'ouvriers, de femmes au foyer, et d'individus faiblement diplômés.
- enfin, les vrais réfractaires, ceux qui n'ont jamais pris les transports en commun à la place de la voiture et n'expriment pas l'intention d'abandonner leur véhicule les jours de forte pollution, ne représentent que 12% des automobilistes. Ce sont surtout les hommes actifs, ainsi que les gros utilisateurs de la voiture (plus de 19 000 km annuels).

## Des consommateurs «citoyens»

Les résultats de cette étude confirment les principales tendances déjà perçues dans d'autres travaux analysant le rapport des Français à l'environnement : la montée de la préoccupation écologique correspond à l'émergence d'une conception «citoyenne»

## Les solutions de substitution préférées

Champ : les 87% d'automobilistes prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution atmosphérique, en %

|  | Ensemble | Dont : renonceraient à leur voiture de plein gré |            |
|--|----------|--|------------|
|  |          |  | contraints |
| Les transports en commun   | 34,8     | 33,8   | 36,7       |
| Le vélo  | 25,6     | 27,8   | 21,4       |
| La marche à pied   | 22,5     | 25,9   | 16,2       |
| Une autre voiture que vous partageriez, par exemple avec des voisins | 9,6      | 6,1  | 16,0       |
| Vous ne vous déplacerez pas ces jours-là                             | 5,9      | 4,6  | 8,4        |
| Autre  | 1,6      | 1,7  | 1,3        |
| Total  | 100,0    | 100,0  | 100,0      |

Source : ADEME-CRÉDOC, questions insérées dans l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», juin 1997.

dans les actes de la vie quotidienne. En vingt ans, la population a acquis de nouveaux comportements, plus respectueux de l'environnement : une majorité de Français pratiquent désormais le tri sélectif des déchets (verre, papiers) ; les produits «verts» connaissent une progression lente, mais régulière, de leurs parts de marché ; le souci des économies d'énergie et de l'énergie «propre» a gagné des strates toujours plus nombreuses de population... L'automobiliste lui-même, hier cible de mesures toujours plus contraignantes, semble donner aujourd'hui des signes tangibles de sa compréhension des phénomènes de pollution. Cette compréhension est évidemment le premier pas indispensable à une modification effective des pratiques. ■

## CRÉDOC Formation

Le CRÉDOC organise des stages de formation sur les thèmes :

### «Analyser le tissu économique local»

2<sup>e</sup> session

le vendredi 27 mars 1998

(à Paris)

### «Les politiques sociales sous le regard des personnes en situation de pauvreté»

2<sup>e</sup> session

le jeudi 2 avril 1998

(à Paris)

### «Cadre de vie, demande sociale : une nouvelle approche des politiques territoriales»

le vendredi 12 juin 1998

(à Paris)

Renseignements et tarifs : Franck Lehuédé

01.40.77.85.63

E-mail : lehuede@credoc.asso.fr

## Pour en savoir plus

- Les données présentées sont issues de l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français» du CRÉDOC, réalisée en juin 1997 auprès d'un échantillon de 2000 personnes représentatives de la population âgée de 18 ans et plus. Ces données ont fait l'objet d'un rapport publié par l'ADEME : «Les Français et l'environnement : attitudes et comportements», collection Données et Références, mars 1998, n° 3042, prix : 150 F. Pour le commander, contactez ADEME Editions, tél. : 01 47 65 23 15.
- On consultera également : « Les Français préfèrent l'automobile, mais sont d'accord pour en limiter l'usage en ville », Consommation et Modes de vie n°119, juin 1997.

CRÉDOC

Consommation et Modes de Vie

Publication du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CRÉDOC)

Directeur de la publication : Robert Rochefort

Rédacteur en chef : Yvon Rendu

Relations publiques : Brigitte Ezvan

142, rue du Chevaleret, 75013 Paris  
Tél. : 01 40 77 85 01

Diffusion par abonnement uniquement  
200 francs par an  
Environ 10 numéros

Commission paritaire n° 2193  
AD/PC/DC