

Environnement et sécurité : nouvelles préoccupations des automobilistes

72% des conducteurs favorables au bridage des moteurs

Régis Bigot, Patricia Crouette, Franck Delpal

La proportion de conducteurs n'a cessé d'augmenter au cours des dernières décennies, le trafic routier continue de s'accroître régulièrement et, dans une société qui se veut de plus en plus « mobile », la voiture reste le moyen de transport privilégié. Cette croissance du trafic n'est pas sans poser de problèmes: difficultés de circulation, pollution sonore ou atmosphérique, sécurité des usagers, etc.

Le CRÉDOC vient de réaliser une enquête pour la Direction des Routes (ministère de l'Équipement) qui vise à mieux connaître l'opinion et les attentes de la population sur ces questions. Cette étude montre que les usagers sont très satisfaits des infrastructures routières, et plus particulièrement des grandes routes nationales et des autoroutes. Elle met également en lumière des aspects peu connus de l'attitude des Français vis-à-vis de l'automobile: préoccupés par la protection de l'environnement et par la qualité de l'air, 88% des enquêtés trouveraient acceptable que l'on impose des restrictions à la circulation des voitures en ville; sensibilisés aux problèmes de sécurité routière, les trois quarts des automobilistes eux-mêmes se disent favorables à la limitation de la vitesse des voitures dès leur fabrication en usine.

Les Français sont satisfaits du réseau routier national

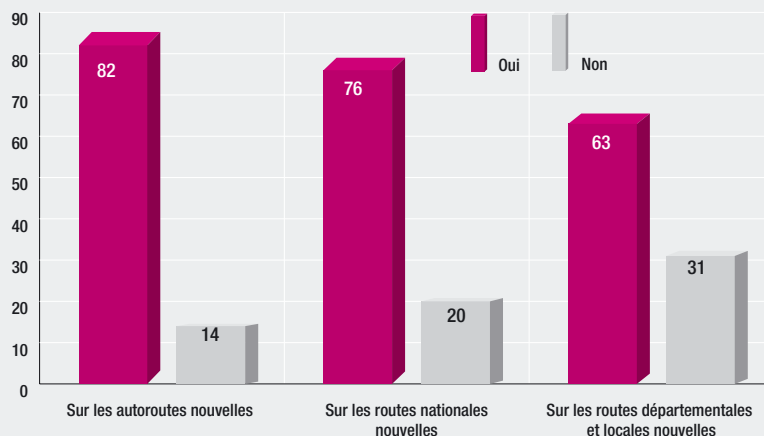
Aujourd'hui, conduire une voiture est une pratique courante: 76% des 18 ans et plus déclarent avoir conduit au cours des douze derniers mois. Pour 79% d'entre eux, il s'agit même d'un exercice quotidien. Rappelons qu'il y a vingt ans, on ne recensait « que » 65% d'automobilistes dans l'ensemble de la population. Entre-temps, le trafic automobile n'a cessé de croître, nécessitant l'extension et l'aménagement du réseau routier. Si l'on en croit les jugements de nos concitoyens, ce développement des infrastructures s'est déroulé dans de bonnes conditions: les usagers sont en effet de plus en plus nombreux à être satisfaits de l'état du réseau routier français, de son entretien et du niveau des services offerts (cf. encadré).

Cette satisfaction s'accompagne du sentiment que les infrastructures sont de plus en plus sûres. Une très large majorité de la population considère que le niveau de sécurité offert sur les nouvelles routes a tendance à s'améliorer. Cette opinion traverse l'ensemble du corps social, quel que soit le profil sociodémographique: ainsi, 82% estiment que les nouvelles autoroutes offrent un meilleur niveau de sécurité que les anciennes, 76% considèrent que les nouvelles routes nationales sont plus sûres et 63% portent le même regard sur les nouvelles routes départementales et locales.

La pratique routière ne modifie guère les jugements élogieux des enquêtés: ni les « petits rouleurs » (qui parcourent moins de 3 000 km par an), ni les « gros rouleurs » (qui affichent un kilométrage annuel supérieur à 19 000 km) ne se dis-

Les nouvelles routes sont jugées plus sûres

% de réponses à la question: « D'une façon générale, considérez-vous qu'aujourd'hui le niveau de sécurité offert a tendance à s'améliorer ? » (Champ: ensemble de la population)

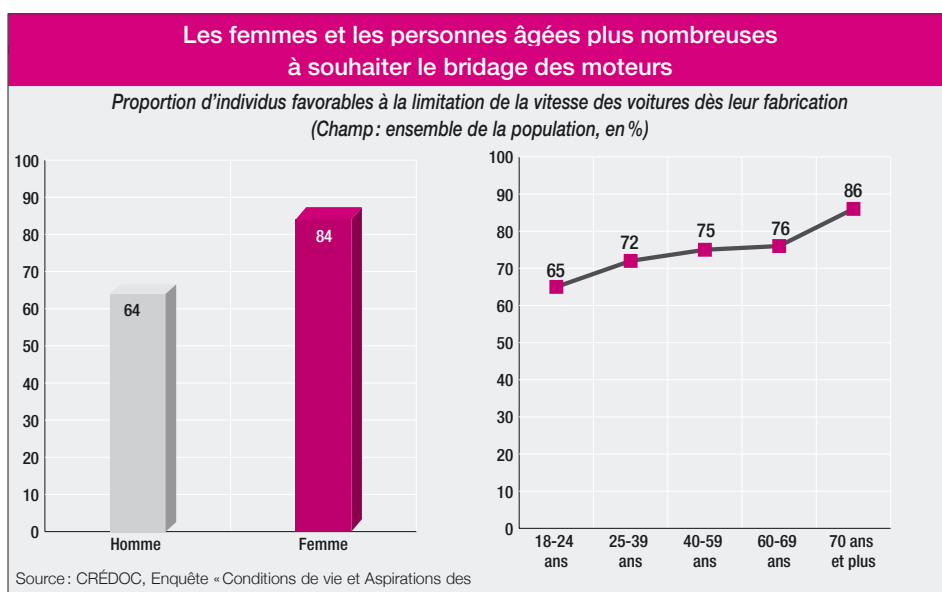


Source: CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2004.

tingent de l'ensemble de la population : tous perçoivent dans les nouvelles routes une amélioration du niveau de sécurité.

Trois Français sur quatre favorables au « bridage » des automobiles

En 2002, le Président de la République annonçait que la sécurité routière serait l'un des trois grands chantiers de son quinquennat. La forte médiatisation des campagnes de sécurité routière, l'installation de radars automatiques, la présence des policiers et des gendarmes sur le bord des routes, tout un ensemble de changements ont conduit à quelques résultats spectaculaires : dès 2002, on enregistrait une baisse significative du nombre de tués sur la route (401 décès en moins par rapport à 2001) ; l'année suivante, la baisse était encore plus nette (1 511 décès en moins par rapport à 2002) ; sur les 10 premiers mois de 2004, 487 vies supplémentaires ont à nouveau été épargnées. En deux ans, le nombre de morts sur les routes a ainsi diminué de 29 %. Les comportements des automobilistes ont changé. Les conducteurs roulent moins vite, ils sont



moins souvent sous l'emprise de l'alcool. On enregistre également une augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant, qui atteint par exemple 93 % à Paris en 2003 (la proportion n'était que de 82 % en 2002). Tous les observateurs s'accordent à reconnaître un changement d'attitude au volant, même si la « peur du gendarme » en reste souvent la principale motivation.

Les opinions sur la puissance des véhicules révèlent cependant une réelle préoccupation vis-à-vis des dangers d'une vitesse excessive. Des voix s'élèvent régulièrement pour dénoncer la commercialisation de véhicules dotés de moteurs surpuissants. Certains évoquent même l'idée de brider les moteurs afin que les excès de vitesse ne soient plus techniquement possibles. Or, 75 % de la population se disent favorables à la limitation de vitesse des voitures dès leur fabrication en usine. Plus surprenant encore : 72 % des automobilistes eux-mêmes sont favorables au « bridage ». Certes, des écarts existent selon les groupes, mais jamais la majorité ne s'inverse. Par exemple, les femmes (84 %) et les plus de 70 ans (86 %) affichent leur enthousiasme pour cette mesure ; les hommes (64 %) ou les moins de 25 ans (65 %) se montrent plus prudents, mais favorables. En combinant ces deux critères, une divergence de points de vue apparaît entre les hommes de moins de 25 ans et les femmes de plus de 40 ans : 54 % « seulement » des premiers sont favorables à la limitation de la vitesse des véhicules dès leur fabrication en usine, contre 88 % des secondes.

Les usagers se déclarent grandement satisfaits du réseau routier

Les Français se montrent très satisfaits de l'ensemble du réseau routier, qu'il s'agisse de l'entretien ou du niveau des services offerts. Les autoroutes recueillent 87 % de taux de satisfaction et les grandes routes nationales, 82 %. Les routes départementales et locales sont moins bien notées : elles ne bénéficient « que » de 59 % d'opinions favorables.

Cet écart de satisfaction entre les « grands axes » et les « petites routes » s'est creusé depuis 1996, date de la précédente vague d'enquêtes du CRÉDOC. En huit ans, les jugements sur les autoroutes et les nationales se sont améliorés (respectivement + 6 points et + 3 points de satisfaction), tandis que les opinions positives sur les routes départementales et locales s'affichent en recul de 4 points. Sur autoroute, la propreté des voies, les aires de repos et l'information des usagers sont particulièrement appréciées. Sur les routes nationales, ce sont la qualité des panneaux de signalisation, la qualité du marquage au sol et la propreté des axes qui recueillent les meilleurs scores. Seul point négatif : une majorité d'usagers (51 %) regrette l'insuffisance des places de stationnement sur les grandes routes nationales. D'ailleurs, interrogés sur le service qu'ils voudraient trouver en priorité sur les autoroutes non payantes et les grandes routes nationales, les enquêtés privilégient d'abord « des aires de repos aménagées » (49 % des suffrages), assez loin devant « l'information sur le trafic » (26 %) et « des voies mieux entretenues » (22 %).

Le jugement des usagers sur les différents services offerts sur les autoroutes et les grandes routes nationales

Êtes-vous satisfait des services suivants... ?

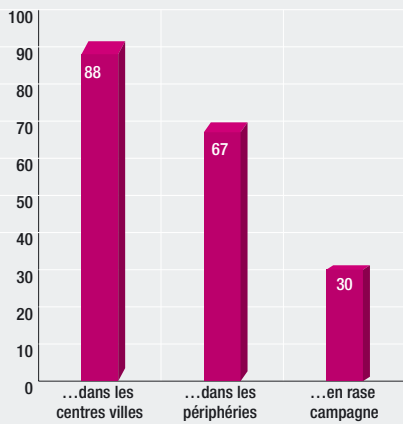
...sur les autoroutes	Satisfaction (%)	... sur les grandes routes nationales	Satisfaction (%)
1. Propreté de l'autoroute	92	1. Panneaux de signalisation	84
2. Aires de repos	90	2. Marquages au sol	82
3. Information des usagers	87	3. Propreté de la route	73
4. Distribution des carburants	71	4. Entretien des chaussées	72
5. Restauration	64	5. Sécurité	70
6. Sanitaires, toilettes	62	6. Aires de repos, stations - services	69
		7. Conditions de circulation en hiver	66
		8. Possibilités de stationnement	49

Limiter la circulation automobile en ville

Sensibles à la sécurité routière, les Français se sentent également de plus en plus concernés par la protection de l'environnement. Les enquêtes du CRÉDOC montrent qu'ils sont, en particulier, très attentifs à la qualité de l'air : 75 % estiment que la pollution de l'air peut présenter des risques importants pour la santé. D'ailleurs, nos concitoyens souhaiteraient qu'en matière de protection de l'environnement, la préoccupation première porte sur la lutte contre la pollution atmosphérique.

Une large majorité de Français favorables aux restrictions de circulation en milieu urbain

Proportion d'individus qui trouveraient acceptable que l'on impose des restrictions à la circulation automobile pour préserver l'environnement...
(Champ : ensemble de la population, en %)



Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2004.

Or, les transports routiers sont responsables d'une part importante de l'émission de polluants et de gaz à effet de serre. On n'en sera donc pas surpris : pour préserver l'environnement, 88 % des Français trouvent acceptable que l'on impose des restrictions de la circulation automobile dans les centres-villes. La question ne précisait pas de quelles restrictions il pourrait s'agir. Citons, par exemple, les limitations de vitesse les jours de forte pollution, l'interdiction de circuler en ville certains jours, l'instauration de péages à l'entrée des centres-villes, comme c'est le cas à Londres, etc. Il reste que 67 % des enquêtés ne verraient pas d'inconvénient à ce que des mesures coercitives soient appliquées dans les périphéries des villes. En

revanche, en rase campagne, le refus des restrictions l'emporte à 70 %. Plus d'une personne sur quatre (26 %) serait d'accord pour que les restrictions s'appliquent à la fois aux zones urbaines et aux zones rurales ; 39 % envisagent des mesures contraignantes seulement dans les agglomérations (centres villes et périphéries) ; 19 % n'envisagent d'appliquer les limitations qu'aux seuls centres-villes.

Étaler les départs pour les périodes de vacances

Au-delà des questions de sécurité et d'environnement, l'enquête du CRÉDOC comporte un volet lié aux problèmes de circulation. Chaque année, lors des périodes de grand départ, c'est la même litanie : Bison Futé, chassés croisés, journées classées rouges ou noires, dans le sens des retours ou des départs... Lors des congés d'été ou pendant les week-ends prolongés, voire les vacances d'hiver, les problèmes de circulation routière figurent invariablement à la une de l'actualité.

Quelles mesures prendre pour éviter « les bouchons » ? Amenés à choisir deux solutions parmi cinq propositions, les enquêtés misent avant tout sur l'étalement des départs et le développement des itinéraires « bis » du réseau national : 62 % préfèrent la première option, 57 % optent pour la seconde. Seule une minorité envisage des mesures plus coercitives comme la fermeture des autoroutes en cas de saturation (31 %) ou la modulation des prix du péage (38 %). La régulation du trafic par les moyens financiers est plus souvent retenue par les cadres supérieurs et les titulaires de revenus élevés. À travers ces réponses, on per-

Péages : le prix de la qualité ?

Le péage des autoroutes comporte un aspect fortement désincitatif : 67 % de la population ont déjà renoncé à une autoroute à péage, préférant emprunter un itinéraire gratuit. Même sur des distances relativement longues (de plus de 50 km), 50 % ont déjà refusé de prendre une autoroute parce qu'elle comportait un péage.

En fait, 68 % des enquêtés ne voient pas de différences entre les services offerts sur autoroutes à péage et ceux proposés sur les autoroutes gratuites. Parmi les personnes qui estiment qu'il y a tout de même des spécificités, 63 % évoquent la moins bonne qualité des sanitaires sur les autoroutes sans péage, 61 % sont moins satisfaits des aires de repos et 49 % citent l'information pour les usagers. Quant à la propreté des voies et de leurs abords, la distribution des carburants et même la restauration, beaucoup pensent qu'elles sont équivalentes sur les deux types d'autoroutes.

çoit non seulement les réticences de nos concitoyens vis-à-vis des péages autoroutiers (cf. encadré), mais également le souhait de voir les routes nationales mieux utilisées. Le choix de l'étalement des départs reflète aussi la flexibilité des usagers, disposés à retarder ou avancer leur voyage. Cette souplesse existait déjà avant l'instauration de la loi sur les 35 heures et des fameux « jours RTT » : en 1996, 64 % de la population étaient déjà favorables à cette option.

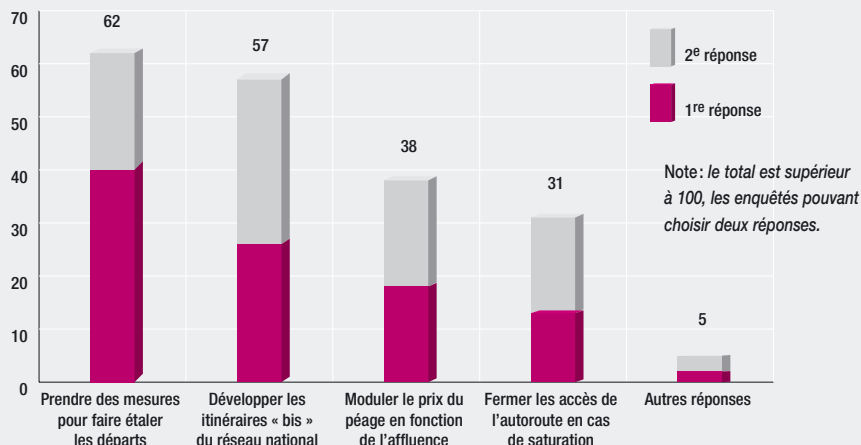
Développer le réseau routier

Quoi qu'il en soit, chaque année continue à voir augmenter la circulation routière. Selon les statistiques du ministère de l'Équipement, le trafic sur l'ensemble du réseau a crû de 27 % entre 1990 et 2002 ; le trafic sur les autoroutes et les routes nationales a, quant à lui, progressé de 45 % durant la même période. De fait, confrontés à quelques difficultés dans leurs déplacements sur longue distance, 30 % de nos concitoyens estiment que le réseau français des autoroutes et des grandes routes nationales ne répond pas à leurs attentes en matière de fluidité du trafic.

C'est probablement pour cette raison que près des trois quarts (73 %) de la population souhaitent que le réseau routier continue de se développer et que 56 % attendent que l'on construise davantage d'autoroutes. Ces chiffres traduisent deux éléments forts : d'abord, les Français ne sont pas hostiles à l'extension des infrastructures routières.

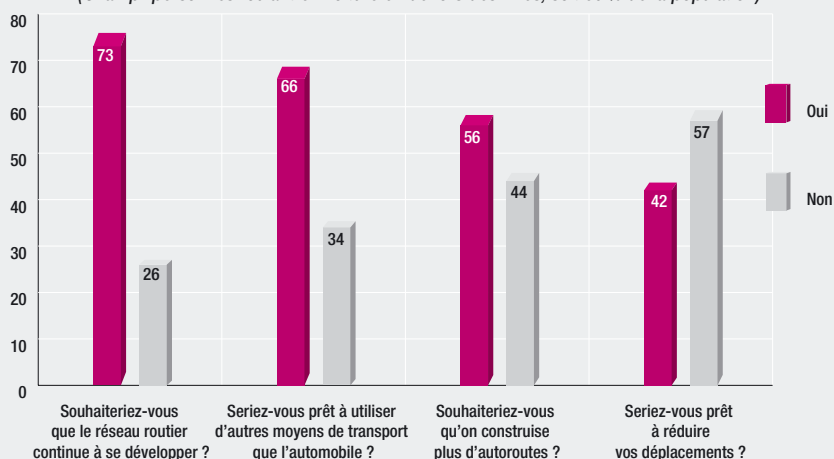
Bouchons : les Français favorables à l'étalement des départs et aux itinéraires bis

Pour atténuer les inconvénients dus aux bouchons en période de grands départs, quelles sont les deux mesures, parmi celles-ci, qui vous paraissent les plus adaptées ?
(Champ : ensemble de la population, en %)



Une demande de développement du réseau routier plus qu'autoroutier

On constate chaque année une augmentation de la circulation routière sur longue distance. Cela rend plus difficiles les déplacements en automobile. Dans ces conditions... (Champ : personnes roulant en voiture en dehors des villes, soit 90 % de la population)



Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2004.

Cela n'allait pas de soi, car, nous l'avons dit, l'opinion est de plus en plus sensible aux préoccupations environnementales. Ensuite, ces résultats indiquent une préférence des Français pour l'extension des routes nationales ou départementales, plutôt que des seules autoroutes. Il y a matière à s'interroger sur ce léger retrait des usagers vis-à-vis du développement du réseau autoroutier. Serait-ce lié au péage ? Le réseau est-il perçu comme suffisamment dense ?

Certes, face à cette croissance du trafic routier sur longue distance, 66 % des enquêtés déclarent qu'ils seraient prêts à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile. Il faut cependant relativiser ces déclarations : aujourd'hui, la plupart des voyages à plus de 100 kilomètres du domicile se déroulent en voiture. Pour les très grandes distances, le train et l'avion peuvent certes concurrencer l'automobile, mais, en dessous de 600 km, la voiture reste le mode de transport privilégié. En outre, depuis une quinzaine d'années, c'est l'automobile qui tire le mieux son épingle du jeu dans les transports intérieurs de voyageurs : les déplacements automobiles ont crû de 26 % entre 1990 et 2003, soit bien plus que ceux empruntant l'avion (+14%)

ou le train (+12%), voire les autobus et les autocars (+4%). On peut dès lors se demander si, en pratique, les Français accepteront vraiment de laisser leur automobile au garage pour améliorer la fluidité du trafic sur longue distance. Une chose est sûre : ils ne sont pas prêts à réduire leurs déplacements. 57 % refusent d'envisager cette solution. Cette opinion est d'ailleurs partagée par l'ensemble du corps social à l'exception des personnes de plus de 70 ans qui, disons-le, voyagent moins que les autres.

Favoriser le transport de marchandises par le train

Plus généralement, pour améliorer les transports en France, les enquêtés souhaitent que l'effort porte en priorité sur le développement du transport de marchandises par le train. 45 % citent cette option, avant même la construction de routes et d'autoroutes nouvelles (18 % « seulement » des suffrages), qui, pourtant, nous l'avons vu, constitue une attente majoritaire. Précisons qu'en 2003, 18 % des transports terrestres de marchandises passent par le train, 80 % passent par la route et 2 % par les voies

fluviales. Dans l'Hexagone, le pourcentage de transports par le train est très supérieur à la moyenne européenne (d'environ 8 %), mais il diminue depuis trois ans (il était de 21 % en 2000).

La demande d'effort sur le transport de voyageurs par le train n'est, quant à elle, citée que par 18 % des enquêtés. Les Français sont donc peu disposés à abandonner leur automobile et plus prompts à attendre qu'on favorise le transport de marchandises par le train, comme s'ils demandaient aux camions de libérer la place... Rappelons qu'il y a douze ans, lorsqu'il s'agissait de proposer des solutions à l'extension du réseau de transport français, les déplacements de voyageurs par le rail arrivaient en tête des suffrages. Depuis, l'idée de recourir au fret de marchandises par le réseau ferroviaire a fait beaucoup de chemin... ■

Pour en savoir plus

● Ces résultats sont issus de la vague de juin 2004 de l'enquête sur les « Conditions de vie et les Aspirations » du CRÉDOC (enquête réalisée en face à face auprès de 2000 personnes de 18 ans et plus, selon la méthode des quotas).

● L'étude complète est disponible auprès du CRÉDOC, Elle s'intitule : *Les Français et le réseau routier : usages, satisfaction et attentes*, collection des rapports n° 235, janvier 2004. Prix : 35 €.

● De nombreuses études et analyses sur les transports en France sont accessibles sur le site du ministère de l'Équipement (<http://www.equipement.gouv.fr>).

CRÉDOC

Consommation et Modes de Vie

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

Directeur de la publication : Robert Rochefort

Rédacteur en chef : Yvon Rendu

Relations publiques : Brigitte Ezvan
Tél. : 01 40 77 85 01
relat-presse@credoc.fr

Diffusion par abonnement uniquement
30,49 euros par an
Environ 10 numéros

142, rue du Chevaleret, 75013 Paris

www.credoc.fr

Un souhait fort : développer le transport de marchandises par le train

Plus généralement, pour améliorer les transports en France, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur... (Champ : ensemble de la population, en %)

Le développement du transport de marchandises par le train	45
La construction de routes et autoroutes nouvelles	18
Le développement du transport de voyageurs par le train	18
Le développement de lignes d'autocars de villes à villes	11
Le développement de lignes aériennes entre villes françaises	7
Ne sait pas	1
Total	100

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2004.