

# Les Français préfèrent l'automobile mais sont d'accord pour en limiter l'usage en ville

Georges Hatchuel et Jean-Pierre Loisel

*Les Français voyagent de plus en plus. Cette augmentation s'est faite, depuis douze ans, essentiellement à l'avantage de la voiture. En moyenne, sur cent voyages effectués par les Français à plus de 100 km de leur domicile, 79 sont réalisés en voiture, 15 en train et 6 en avion.*

*Cette évolution des pratiques semble s'être accompagnée d'inflexions fortes dans les attentes de la population à l'égard du réseau routier. L'étude réalisée par le CRÉDOC, à la demande de la Direction des Routes et du SETRA, met en évidence que la route, de plus en plus utilisée, est aussi de plus en plus appréciée. Cela n'empêche cependant pas nos concitoyens d'être préoccupés par les problèmes générés par l'augmentation continue de la circulation routière. Ils appellent ainsi au développement des transports collectifs et vont même jusqu'à envisager des mesures volontaristes en matière de circulation urbaine.*

*De façon plus générale, les Français préfèrent, pour régler les problèmes de circulation, une meilleure utilisation du réseau existant plutôt que son développement systématique.*

### La voiture profite de l'augmentation du nombre de voyages

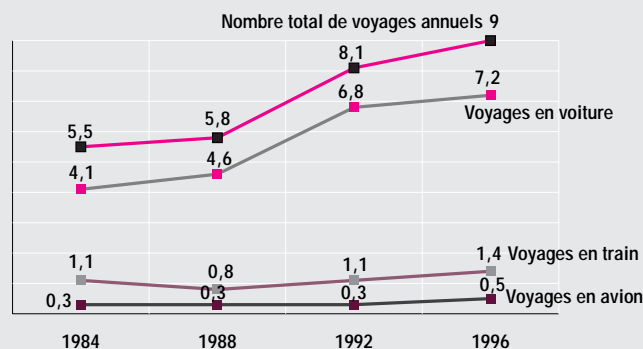
Depuis 1984, la tendance est à un fort développement des voyages effectués, que ce soit à titre privé ou professionnel, par les Français: seuls 18% n'ont pas voyagé dans les douze mois précédant l'enquête (contre 26% en 1984) et l'on totalise une moyenne de 9 voyages par an tous modes de transports confondus (contre 5,5 en 1984). Non seulement les Français sont plus nombreux à voyager, mais ceux qui le font effectuent davantage de déplacements.

L'accroissement du nombre de voyages profite principalement à la voiture. Les Français effectuent 7,2 voyages en voiture par an en moyenne, alors qu'ils demeurent de «petits clients» du train (1,4 voyage en

moyenne au cours des douze derniers mois) ou de l'avion (0,5). Cette augmentation du nombre de déplacements tient à deux phénomènes. D'abord, une croissance du nombre de conducteurs automobiles: 76% des interviewés se déclarent conducteurs «en exercice», soit 12 points de plus qu'en 1984; de même, 82% des Français possèdent le permis de conduire, contre 70% il y a douze ans. Ensuite, les distances s'allongent: le nombre de «gros rouleurs» (plus de 19 000 km par an) représente 30% des conducteurs, contre 23% en 1984.

La tendance à l'augmentation des déplacements routiers concerne toutes les catégories sociales. Elle a même été plus forte chez les personnes qui, jusque-là, se déplaçaient le moins en voiture: les plus de soixante ans, ceux disposant de petits revenus mensuels, les femmes. Cepen-

### Les Français voyagent de plus en plus, surtout en voiture



En douze ans, le nombre annuel de voyages effectués par les Français à plus de 100 km de leur domicile est passé de moins de 5,5 à 9. Cette sensible progression a bénéficié en premier lieu à la voiture.

Source: CRÉDOC, Enquêtes «Conditions de vie et Aspirations des Français».

... dant, il existe toujours de fortes inégalités de pratiques: les hommes, les cadres, et les titulaires de revenus élevés figurent encore parmi les plus gros utilisateurs de la voiture.

### Un réseau routier et autoroutier jugé très satisfaisant

Les taux de satisfaction des Français vis-à-vis des différents réseaux routiers et autoroutiers sont très élevés. Ainsi, chez les personnes ayant utilisé une automobile dans l'année, ce taux est de plus de 90% en ce qui concerne les autoroutes (dont 33% de «très satisfaits»), de 84% pour les routes nationales (22% de «très satisfaits»), et de 66% pour les autres routes. Au total, une nette majorité de la population a une image globalement positive du réseau routier: 59% des Français sont satisfaits des trois réseaux à la fois. Le taux de satisfaction est cependant un peu inférieur chez les gros rouleurs.

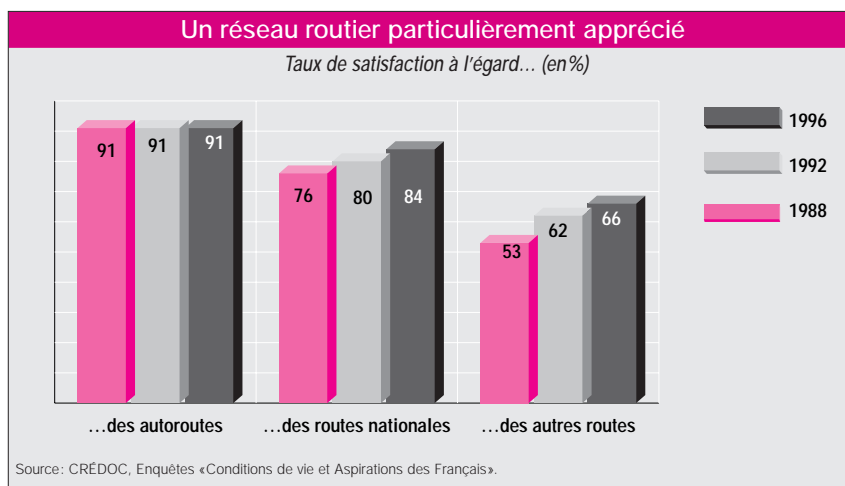
Comparés à une précédente mesure réalisée par le CRÉDOC en 1988, les résultats mettent en évidence une hausse sensible de la satisfaction. D'une part, le jugement global porté sur l'ensemble du réseau s'est amélioré (hormis pour les autoroutes où il avait déjà atteint un maximum); d'autre part, cette progression s'est accompagnée d'une poussée des opinions les plus élogieuses (les «tout à fait» satisfaits). La faveur dont bénéficient les autoroutes s'illustre dans l'opinion émise sur l'impact local de ces axes: 79% des Français considèrent que l'autoroute constitue un élément important pour le développement et l'avenir d'une région.

Pour autant, nos concitoyens reconnaissent le fait que l'autoroute présente une menace pour l'environnement. Pour près des deux tiers, ce sont «le paysage» et le «cadre de vie des riverains» qui sont le plus touchés par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers. Cependant, 48% de la population estiment que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les anciennes.

### Des services autoroutiers de plus en plus appréciés

Très satisfaits des autoroutes, les Français sont également contents des services offerts sur ce réseau: 73% les trouvent «satisfaisants», 21% s'en déclarent même «très satisfaits» (+ 3 points par rapport à 1992).

Les appréciations détaillées sur les différents services sont quasiment toutes positives, et pour la plupart en amélioration,

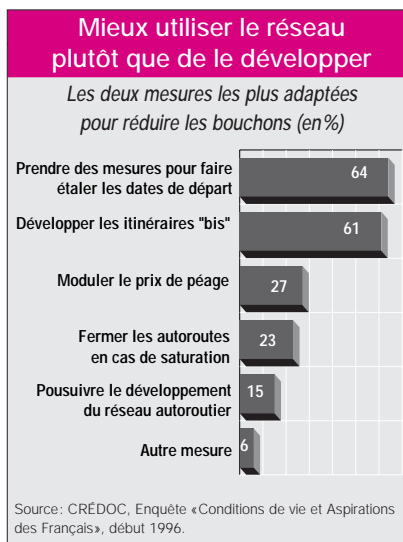


mais à des degrés bien différents. Ainsi, les aires de repos recueillent les meilleurs scores, avec 91% de satisfaits, un taux très proche de celui des années antérieures. Viennent ensuite les toilettes (75%), le téléphone (73%), l'information des usagers (72%) et la distribution des carburants (62%). La vente de produits divers obtient 59% de satisfaction et la restauration, 58%. Seul le dépannage ne recueille pas une majorité de «satisfaits» (42% des Français seulement): à vrai dire, un grand nombre d'utilisateurs de l'autoroute (41%) ne se prononcent pas sur ce sujet, probablement pour non utilisation du service. Le taux de satisfaction dans ce domaine n'a pas évolué depuis 1989. L'amélioration de la satisfaction a été la plus nette, en sept ans, sur l'information des usagers (+ 15 points) et sur la restauration (+ 13 points).

### La circulation sur longue distance: mieux utiliser le réseau existant

En matière d'amélioration de la circulation sur longue distance, les Français tendent à privilégier une meilleure utilisation du réseau plutôt que son développement systématique. Quatre exemples le montrent. D'une part, la mise en service, ces der-

nières années, de nombreuses autoroutes semble avoir contribué au développement du sentiment que le rythme de construction de ces voies était satisfaisant: une majorité de Français (51%) considère maintenant ce rythme «adapté aux besoins» (contre 43% en 1991). D'autre part, confrontés aux problèmes de circulation, les Français proposent plutôt de développer les mesures favorisant une «meilleure utilisation» des infrastructures existantes: étaler les dates de départ en



#### Un rythme de construction des autoroutes maintenant adapté

Actuellement, le rythme de construction d'autoroutes vous paraît-il? (en%)

	Début 1991	Début 1996	Evolution 1991 - 1996
Trop rapide	5	15	+ 10
Adapté aux besoins	43	51	+ 8
Trop lent	31	21	- 10
Sans avis	21	13	- 8
Ensemble des Français	100	100	-

Source: CRÉDOC, Enquêtes «Conditions de vie et Aspirations des Français».

vacances, exploiter au mieux le réseau routier par les itinéraires bis, plutôt que créer de nouvelles voies. Dans le même ordre d'idées, on note que le principe d'une modulation du prix du péage en fonction de l'affluence, très critiqué il y a sept ans, semble avoir fait son chemin : 45% des Français y sont maintenant favorables.

Cependant, face à l'augmentation générale de la circulation routière sur longue distance, une nette majorité de Français (62%) préconisent aujourd'hui de mettre en place une politique d'incitation à d'autres modes de transports que la route. On note sur ce point une véritable inversion de tendance par rapport à 1992 : le développement du réseau autoroutier, préféré voici quatre ans pour réguler l'accroissement de la circulation routière, n'est plus aujourd'hui préconisé que par 38% de la population, contre 55% en 1992.

Enfin, ces attitudes sur les infrastructures dépassent le seul cadre automobile. Pour nos concitoyens, l'effort prioritaire à mener pour assurer le développement du réseau passe d'abord par le transport des poids lourds par le train. A l'inverse, les propositions concernant la mise en service de nouvelles lignes ou de nouvelles voies, qu'elles soient ferrées, routières ou aériennes, perdent de nombreux partisans.

### La circulation en ville : une préoccupation croissante

Le même désir de mieux utiliser le réseau réapparaît dans les attentes des Français en ce qui concerne la circulation urbaine. Il est vrai que neuf personnes sur dix jugent aujourd'hui «préoccupants» les problèmes de déplacements dans les villes. Cette sensibilité est en très nette augmentation depuis 1990 (+ 9 points); cela porte principalement sur la modalité «très préoccupant». Parmi les trois types de mesures envisageables pour remédier à ces problèmes, les Français marquent nettement leurs choix : le développement des transports en commun constitue la solution la plus consensuelle, souhaitée par plus de neuf Français sur dix; il en est de même du développement des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun. Par ailleurs, la limitation des véhicules privés dans les centres-villes s'impose de plus en plus dans l'esprit de nos concitoyens : 76% la trouvent aujourd'hui souhaitable. Le pourcentage de Français acceptant cette proposition s'est élevé de 12 points en six ans.

La solution de créer de nouvelles voies de circulation, même si elle regroupe encore

### Que faire pour améliorer les conditions de déplacements urbains ?

le pourcentage d'individus favorables aux solutions suivantes (en%)

(Réponses classées par ordre décroissant des chiffres de la colonne «1996»)	Début 1990	Début 1996	Evolution 1990-1996
Développer les transports en commun	90	94	+ 4
Développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun	n.d.	89	
Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres-villes	65	76	+ 12
Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite	62	68	+ 6
Créer de nouvelles voies de circulation	82	58	- 24
Créer des voies souterraines à péage	40	33	- 7
Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	13	17	+ 4

Source : CRÉDOC, Enquêtes «Conditions de vie et Aspirations des Français».  
n.d. : non disponible.

### Résoudre les problèmes de déplacements urbains : cinq groupes de Français

Confrontés à d'éventuelles solutions pour résoudre les problèmes de déplacements urbains, les Français se partagent en cinq groupes.

#### Les partisans des transports en commun (27% de la population)

Moins de voitures, plus de véhicules collectifs, telle est leur préconisation. Très favorables au développement des transports en commun comme à une limitation de la circulation en centre-ville, leur hostilité à l'encontre du «tout voiture» est claire, mais aussi leur répugnance au renforcement de la répression du stationnement illicite. On trouve surreprésentées dans ce groupe des personnes de milieux plutôt aisés (cadres, revenus du foyer élevés, diplômés), ainsi que des citadins, qui sont donc directement concernés par le problème de la circulation urbaine. Il faut noter l'attention particulière apportée par cette population à l'environnement.

#### Les incertains soucieux du problème (10% de la population)

Ces individus ont la conviction que les problèmes de déplacements dans les villes sont «très» préoccupants : 61% le pensent, contre 47% en moyenne. De fait, cette préoccupation les conduit à considérer «très souhaitable» toute solution proposée. Peu importent les solutions trouvées, appliquons-les! Ce groupe est un peu plus masculin et âgé qu'en moyenne.

#### Les consensuels, automobilistes avant tout (24% de la population)

Ces individus préfèrent des solutions favorables à l'automobile (nouvelles voies, nouveaux parkings en périphérie), tout en ménageant les transports en commun. Ils plaident donc pour une amélioration effective de la circulation, en évitant tant que faire se peut la contrainte vue du côté du conducteur. Aucune caractéristique sociodémographique ne permet de caractériser ce groupe.

#### Les «antipéage» (24% de la population)

Ce groupe rassemble avant tout des personnes qui refusent l'idée d'instaurer un péage pour les automobilistes pénétrant en centre-ville, même si ce péage permet de financer la création de voies rapides souterraines. On trouve ici un peu plus de provinciaux qu'en moyenne, de personnes voyageant peu, uniquement en voiture, et peut-être moins concernées par les problèmes aigus de la région parisienne ou des grandes métropoles de province.

#### Les partisans du «tout voiture» (13% de la population)

Ces personnes se caractérisent à la fois par leur attrait marqué pour la «création de nouvelles voies», et leur attitude nettement plus hostile qu'en moyenne vis-à-vis de toute autre solution. Ils choisissent donc en nombre la seule idée exempte de contrainte pour les automobilistes : leur ouvrir de nouveaux axes intra-urbains. Il ne s'agit pas pour autant de conducteurs forcenés, bien au contraire puisqu'on trouve parmi eux plus de personnes sans permis que dans l'ensemble de la population. Les catégories qui voyagent le moins (femmes, personnes disposant de faibles revenus, non-diplômés) y sont bien représentées, de même que les jeunes de moins de 25 ans. On peut faire l'hypothèse qu'il s'agit là en partie de groupes qui n'ont pu encore accéder eux-mêmes à l'«âge d'or de la voiture», synonyme pour eux d'une «liberté» de mouvement à laquelle ils continuent d'autant plus à aspirer qu'ils n'y ont pas goûté. En tout état de cause, les transports en commun ne paraissent pas répondre, chez eux, à leur attente de libre mobilité individuelle.

### Utiliser d'autres moyens que l'automobile

«On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation routière sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt...?» (en%)

	Début 1992	Début 1996	Evolution 1992 - 1996
Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile	44	62	+ 18
Développer le réseau autoroutier	55	38	- 17
Ensemble des Français (y.c. NSP)	100	100	-

Source: CRÉDOC, Enquêtes «Conditions de vie et Aspirations des Français».

une majorité d'avis favorables, est, quant à elle, en net recul (- 24 points). Dans ce cadre, l'idée d'imposer un péage aux automobilistes, à travers la création de voies rapides souterraines, est largement repoussée par les enquêtés. L'idée même du péage pour entrer en centre ville est rejetée par 79% de la population.

A vrai dire, les problèmes de circulation urbaine et leurs solutions éventuelles apparaissent très liés, dans l'esprit des Français, à leur perception de l'environnement: l'année 1995 a connu une médiatisation sans précédent des «pics de pollution» urbains, et une diffusion de plus en plus large des méfaits de l'essence et du gazole. L'assimilation «voiture = pollution» n'est donc probablement pas étrangère à ces résultats. Cela influence d'ailleurs également le choix des mesures envisagées: plus la sensibilité est grande à l'environnement, plus les Français souhaitent un développement des transports en commun et plus ils sont favorables à la limitation de la circulation dans les centres-villes.

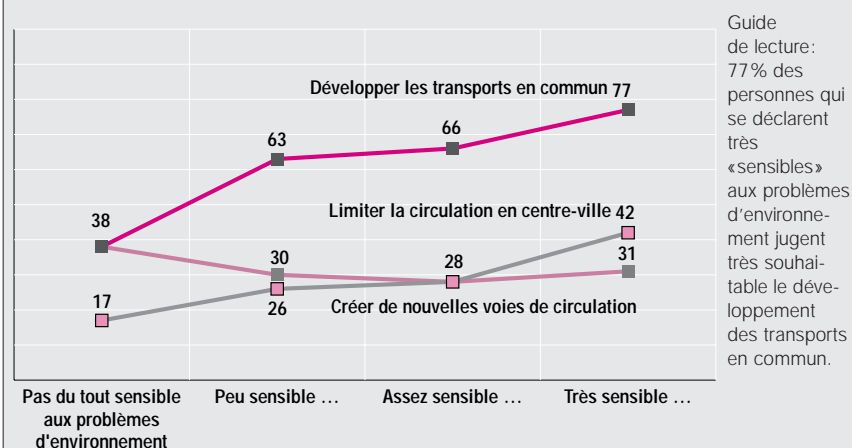
### Un début de mutation?

Au total, le regard porté par nos concitoyens semble s'être infléchi: les Français plaident pour une certaine «stabilisation» du rythme des constructions routières et une diversification des modes de transport. Cette inflexion est forte en ce qui concerne la circulation en ville, mais elle concerne aussi les déplacements sur plus longue distance.

Les influences «environnementalistes» ont certainement joué dans ce revirement. Mais cela ne suffit pas en soi à expliquer l'ampleur du phénomène. Il est vraisemblable que celui-ci accompagne une mutation plus profonde de la société française qui, soumise à des contraintes économiques de plus en plus exigeantes, et à des inquiétudes de plus en plus fortes vis-à-vis de l'avenir, modifie ses comportements et ses aspirations. Assistons-nous à une remise en cause du «tout automobile», ou ne s'agit-il que d'une position momentanée? Il est encore prématuré pour le dire. ■

### La sensibilité à l'environnement exerce une influence forte sur les solutions préférées

% d'individus jugeant «très souhaitables» certaines solutions proposées



Source: CRÉDOC, Enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français», début 1996.

## Pour en savoir plus

- Les données présentées sont issues de l'enquête «Conditions de vie et Aspirations des Français» du CRÉDOC; chaque vague est réalisée auprès d'un échantillon de 2 000 personnes représentatives de la population française âgée de 18 ans et plus.
- Les données présentées portent sur les vagues de début 1984, 1988, 1990, 1992 et 1996.

3615-3616 CRÉDOC  
(1,29 F la min.)

• Consultez le catalogue des publications du CRÉDOC.

• Consultez le programme des séminaires de formation.

• Abonnez-vous à *Consommation et Modes de Vie*

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