

# COLLECTION DES RAPPORTS

JUILLET 91

■ N° 103

**CREDOC**  
*"Bibliothèque"*  
142, rue du Chevaleret  
75013 PARIS  
Tél. : (1) 40 77 85 08

OPINIONS ET USAGE DES VOIES  
DE CIRCULATION ROUTIERE  
LE RESEAU ROUTIER ET L'ENVIRONNEMENT

Olivier Martin

Crédoc - Collection des rapports.  
N° 103. Juillet 1991.

CREDOC•Bibliothèque



CREDOC

**CREDOC**

OPINIONS ET USAGE DES VOIES  
DE CIRCULATION ROUTIERE  
LE RESEAU ROUTIER ET L'ENVIRONNEMENT

Olivier Martin

Secrétariat : Lucette Laurent

JUILLET 91

142, rue du Chevaleret  
7 5 0 1 3 - P A R I S

R 186

## **CONDITIONS DE VIE ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS**

**Etude réalisée à la demande :**

- . du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR)**
- . du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)**

**Le département "Conditions de vie et Aspirations des Français" est composé de :**

- . Georges Hatchuel (Directeur adjoint)**
- . Laurent Clerc, Catherine Duflos, Ariane Dufour, Françoise Gros, Lucette Laurent, Olivier Martin, Viviane Payet-Thouvenot, Jean-Luc Volatier**

**CREDOC**

**Président : Bernard Schaefer  
Directeur : Robert Rochefort**

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>CHAPITRE 1 : Usages et opinions sur le réseau routier français</b> .....	3
<b>1 - Les autoroutes : usages et opinions</b> .....	9
a) Usages des autoroutes à péage .....	10
b) Comportements sur autoroute lors de longs trajets .....	18
c) Opinions sur les autoroutes : très large satisfaction .....	25
d) Opinions sur les services autoroutiers : la satisfaction domine .....	28
e) Améliorations à apporter au réseau autoroutier .....	34
<b>2 - Les routes : usages et opinions</b> .....	37
a) Comportements lors de longs trajets sur route .....	37
b) Opinions sur les routes nationales : la satisfaction .....	45
c) Opinions sur les autres routes : une satisfaction moindre .....	47
d) Améliorations à apporter au réseau routier .....	52
<b>3 - Bilan : un réseau routier et autoroutier satisfaisant</b> .....	57
<b>CHAPITRE 2 : Trafic et réseau routiers : conséquences sur l'environnement</b> .....	65
<b>1 - Selon les Français, l'extension du réseau routier et du trafic nuisent à l'environnement</b> .....	65
a) Les nuisances des nouveaux aménagements sur l'environnement .....	65
b) Les nuisances de l'accroissement de la circulation sur l'environnement .....	68
c) Sensibilité générale aux nuisances de la circulation automobile .....	70
<b>2 - Quels éléments souffrent du développement du réseau et de la circulation ?</b> .....	73
<b>3 - Bilan : on s'inquiète pour son cadre de vie</b> .....	77
<b>CHAPITRE 3 : Les déplacements locaux et leurs difficultés</b> .....	81
<b>1 - Des difficultés ne concernant pas tout le monde et très inégalement réparties</b> .....	83
a) Des problèmes ressentis plus souvent en milieu rural ou dans les grandes agglomérations .....	85
b) Une grande variété de difficultés, principalement relatives aux transports en commun .....	85
<b>2 - Une solution : limiter l'utilisation de l'automobile</b> .....	89
<b>CONCLUSION</b> .....	93
<b>ANNEXES</b> .....	95

# INTRODUCTION

Ce document présente les principaux résultats relatifs au thème "TRANSPORTS" de la phase XIII de l'enquête "Conditions de vie et aspirations des Français". Cette enquête a été réalisée à l'automne 1990, auprès d'un échantillon de 2010 personnes de nationalité française, âgées de 18 ans et plus. L'échantillon enquêté a été redressé à partir de quatre critères de quotas : *le sexe-âge, la catégorie socio-professionnelle et la taille de l'agglomération de résidence* (1).

Le présent rapport est consacré à la présentation de diverses analyses effectuées à partir des questions insérées dans le questionnaire d'enquête à la demande du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) et du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR). Il est articulé autour de trois grands axes :

- I Usages et opinions sur le réseau routier français.**
- II Trafic et réseau routiers : conséquences sur l'environnement.**
- III Les déplacements locaux et leurs difficultés.**

La première partie analyse, en deux sous-chapitres distincts, les questions relatives aux autoroutes, puis celles concernant les routes, que celles-ci soient nationales ou secondaires. Les modes d'utilisation des autoroutes à péage ainsi que le comportement déclaré des Français lors de leurs longs trajets sur autoroutes fait l'objet des premières sections. Viennent ensuite l'étude de l'opinion des Français sur les autoroutes, sur les services qui y sont proposés et sur les améliorations à y apporter.

Le second sous-chapitre est relatif aux routes : comportements des conducteurs lors des longs trajets, opinion des Français sur ces voies et sur les améliorations à y apporter.

-----  
(1) Pour plus de détails sur les modalités de réalisation de l'enquête et sur les premiers résultats, se reporter au rapport préliminaire : "*Premiers résultats de la phase XIII*", Collection des rapports du Crédoc, N°97, Mars 91.

**La seconde partie** du rapport est consacrée aux conséquences du développement de la circulation automobile et de l'extension du réseau routier. Les Français jugent-ils ces conséquences néfastes ? Et quels sont, selon eux, les éléments de l'environnement qui en souffrent le plus ?

Enfin, **la troisième partie** est relative aux difficultés rencontrées par les Français lors de leurs déplacements locaux. De quoi souffrent-ils ? Limiter l'utilisation de l'automobile en ville constitue-t-il, pour la population, un moyen d'améliorer la situation ?

## **CHAPITRE 1**

### **Usages et opinions sur le réseau routier français**

## CHAPITRE 1

### Usages et opinions sur le réseau routier français

Plus de neuf Français sur dix (93,5 %) ont l'occasion d'utiliser, comme conducteur ou comme passager, le réseau routier français (1) : 24,5 % exclusivement comme conducteur, 24 % exclusivement comme passager et 45 % à la fois comme conducteur et comme passager. Seulement 6,5 % des Français n'utilisent pas le réseau routier : ces individus ne roulent pas ou ne roulent qu'en agglomération. Cette situation n'a pas fortement évolué depuis 3 ans : moins d'un dixième de la population française ne roule pas en dehors des agglomérations, environ un quart de la population circule exclusivement comme conducteur et un autre quart exclusivement comme passager. Il semble cependant que les personnes à la fois conductrices et passagères soient de plus en plus nombreuses.

(en %)

Avez-vous l'occasion de rouler en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager ?				
	1987	1988	1989	1990
- Oui, comme conducteur seulement.....	29,3	26,0	27,4	24,5
- Oui, comme passager seulement.....	27,0	24,2	24,7	24,0
- Oui, comme conducteur ou comme passager.....	37,6	41,8	42,4	45,1
- Non, je ne roule pas en dehors des agglomérations..	6,1	8,0	5,5	6,4
ENSEMBLE	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) -L'intitulé exact de la question était : "Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager ?". L'enquêté avait alors le choix entre les items : "Oui comme conducteur seulement", "Oui comme passager seulement", "Oui comme conducteur ou comme passager", "Non je ne roule pas en dehors des agglomérations".



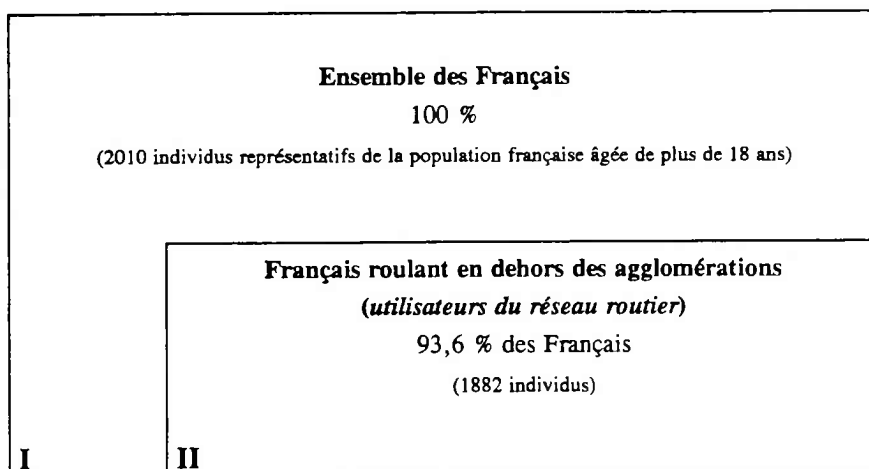
Les non-utilisateurs du réseau routier sont principalement les individus âgés (53 % d'entre eux ont plus de 65 ans), retraités (dans 40 % des cas), de sexe féminin (72 %) et résidant plutôt dans l'agglomération parisienne (31 %). 14 % de ces individus possèdent ou ont l'usage d'une (ou plusieurs) voiture(s) : ceux-ci ne l'utilisent donc que pour des parcours urbains.

<i>Caractéristiques dominantes des individus n'utilisant pas le réseau routier (1).</i>
Est âgé de plus de 65 ans : 52,7 % (18,5 %)
Est veuf ou veuve : 36,7 % (9,1 %)
Est retraité : 39,8 % (19,6 %)
Est de sexe féminin : 71,9 % (52,7 %)
Réside en agglomération parisienne : 31 % (15,4 %)
Ne possède aucun diplôme ou le cep : 74,3 % (56,6 %)
Est invalide ou malade : 6,9 % (2 %)
Possède ou a l'usage d'une (ou plusieurs) voiture(s) : 14 % (78 %)

Le tableau suivant, en synthétisant ces premiers résultats, présente (en italiques) le vocabulaire qui sera utilisé dorénavant : dans tout ce qui suit, sauf mention expresse, **la population de référence sera l'ensemble des individus utilisant, comme conducteur ou passager, les voies hors agglomération, population que nous avons noté "population II"**. Ainsi, par exemple, "48 % des plus de 65 ans n'utilisent pas l'autoroute à péage" signifiera en fait "48 % des individus de plus de 65 ans circulant, comme passager ou conducteur, en dehors des agglomérations, n'utilisent pas l'autoroute".

(1) **Mode de lecture** : le premier pourcentage indique, au sein du sous-groupe (ici, les individus n'utilisant pas le réseau routier), la proportion des individus ayant telle ou telle caractéristique. Le pourcentage entre parenthèses indique la proportion des individus ayant cette caractéristique dans l'ensemble de la population.

Ainsi, 52,7 % des individus n'utilisant pas le réseau autoroutier ont plus de 65 ans, alors que seuls 18,5 % de la population française ont plus de 65 ans.



Seront successivement analysées, au sein de ce premier chapitre et dans deux sous-chapitres distincts, l'opinion et l'utilisation qu'ont les Français des autoroutes d'une part, et des routes d'autre part, que ces dernières soient des routes nationales ou secondaires (départementales ou cantonales). Les critères de satisfaction sont en effet différents pour ces deux types de voies.

Le premier sous-chapitre s'intéressera *au comportement déclaré des Français sur autoroutes* (utilisent-ils les autoroutes à péage ? pourquoi ? s'arrêtent-ils lors de longs déplacements sur autoroutes ? où et pourquoi ?), puis à *leurs opinions sur les autoroutes, les services qui y sont proposés et les améliorations à y apporter.*

Le sous-chapitre suivant aura trois objets d'étude : *le comportement sur routes lors de longs trajets, l'opinion des Français sur les routes nationales et sur les routes secondaires, les améliorations à apporter à ces mêmes routes.*

Enfin, un dernier sous-chapitre tracera *le bilan de ces résultats et tentera de dégager l'opinion générale des Français sur l'ensemble du réseau routier.*

## 1 - Les autoroutes : usages et opinions.

Le réseau autoroutier, composante essentielle des voies de communication routières, a fait l'objet d'une attention toute particulière dans l'enquête réalisée par le CREDOC à l'automne 1990. Les résultats de la partie de l'enquête relative aux autoroutes sont restituées ici en six sections distinctes.

L'étude de l'utilisation du réseau des autoroutes à péage sera l'objet de la première section : nous verrons que les utilisateurs de ce réseau sont plutôt des individus situés en haut de l'échelle sociale, fortement diplômés et résidant dans de grandes villes. Ils ont utilisé, en majorité, ces voies lors de leurs déplacements personnels. L'absence d'autoroutes adaptées aux besoins est la raison principale de non-utilisation de ces voies.

La seconde section présentera les résultats de l'étude du comportement des Français lors des longs trajets sur autoroute : les gros rouleurs s'arrêtent moins fréquemment que les individus utilisant l'autoroute de façon plus occasionnelle, surtout si ces derniers sont en charge de famille. L'arrêt s'effectue le plus souvent dans un lieu permettant la détente, le repos ; se détendre et se reposer est en effet la raison principale des arrêts.

Les opinions des Français sur les autoroutes et les services autoroutiers constitueront les objets d'étude des deux sections suivantes. Une très large majorité de Français se disent satisfaits des autoroutes et des services qui y sont proposés, même si certains services comme ceux de restauration, de dépannage et de distribution de carburants recueillent une assez forte proportion d'opinions défavorables.

Enfin, nous étudierons, dans une dernière section, les améliorations que les Français souhaitent voir apporter au réseau autoroutier. Les travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité et des caractéristiques techniques (la qualité) des autoroutes sont, majoritairement, jugés prioritaires. Ceux concernant l'amélioration du confort et des services autoroutiers sont plus secondaires, même si environ un tiers des Français les jugent prioritaires.

### a) Usage des autoroutes à péage.

Une assez large majorité (68,5 %) de Français roulant en dehors des agglomérations (population II) a utilisé une autoroute à péage depuis moins d'un an (1). Cette proportion a diminué depuis un an, sans que la baisse soit fortement significative : en 1989, 71 % des Français avaient utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois.

en %		
<i>Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?</i>		
	1989	1990
- OUI .....	71,0	68,5
- NON .....	29,0	31,5
ENSEMBLE .....	100,0	100,0

Avoir utilisé une autoroute à péage au cours de l'année écoulée n'est pas un fait indépendant du lieu de résidence, de l'âge ou de la profession.

Ainsi, les plus grands utilisateurs des autoroutes à péage se trouvent parmi les individus exerçant une profession supérieure : activité libérale, cadre supérieur ou moyen, chef d'entreprise, commerçant ...

en %	
<i>Proportion des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois.</i>	
- Profession libérale, cadre supérieur	92,9
- Etudiant .....	90,9
- Commerçant, chef d'entreprise .....	85,7
- Cadre moyen .....	85,2
- Employé .....	72,7
- Ménagère .....	65,3
- Ouvrier .....	60,7
- Personnel de service .....	59,7
- Retraité, autre inactif .....	56,8
- Exploitant ou ouvrier agricole .....	44,4
MOYENNE .....	68,5

Aussi peut-on grossièrement retenir que les individus à revenu élevé sont, proportionnellement, les plus gros utilisateurs des autoroutes à péage : le revenu moyen (2) de l'ensemble des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois s'élève à 12 900 F., alors que le revenu moyen de l'ensemble des Français est de 11 600 F.

(1) -L'intitulé exact de la question était : "Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?".

(2) Le revenu utilisé ici est le revenu mensuel global du ménage : il inclut l'ensemble des rentrées monétaires du ménage au cours d'un mois, y compris les prestations familiales.

Le diplôme, que l'on sait très lié au revenu et à la profession exercée, structure assez fortement le fait d'utiliser ou non les autoroutes à péage : parmi les individus diplômés et surtout parmi les diplômés de l'enseignement supérieur, on trouve une proportion assez élevée d'utilisateurs d'autoroutes à péage (86 %).

en %

<i>Proportion des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois .</i>	
- Aucun diplôme - cep .	58,0
- BEPS, BEP .....	76,3
- Bac et plus .....	85,6
MOYENNE.....	68,5

Résider dans une zone urbanisée est synonyme d'une plus grande utilisation des autoroutes à péage : plus la zone d'habitat est peuplée et urbanisée, plus la proportion d'utilisateurs est élevée.

en %

<i>Proportion des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois, suivant leur type d'habitat.</i>	
- Ville .....	76,0
- Périphérie, banlieue ....	73,6
- Village, bourg .....	55,7
- Habitat dispersé .....	48,8
MOYENNE.....	68,5

En particulier, les individus résidant à Paris et dans son agglomération utilisent plus les autoroutes à péage que les individus résidant en province.

(en %)

<i>Proportion des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois, suivant leur lieu de résidence.</i>	
- Paris intra- muros.....	89,3
- Petite couronne.....	83,6
- Grande couronne.....	80,5
- Province.....	65,6
MOYENNE.....	68,5

Enfin, se situer au milieu ou au début du cycle de vie est synonyme d'une plus grande utilisation des autoroutes à péage.

en %	
<i>Proportion des individus ayant utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois.</i>	
- Moins de 24 ans.....	73,6
- De 25 à 34 ans .....	69,1
- De 35 à 49 ans .....	77,4
- De 50 à 64 ans .....	66,0
- Plus de 65 ans .....	52,6
MOYENNE.....	68,5

*Qui utilise les autoroutes à péage ? Et dans quelles occasions ?*

Les résultats précédents montrent que les individus ayant déclaré avoir utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois sont plutôt des Français favorisés : situés plutôt en haut de l'échelle sociale (cadre, commerçant, chef d'entreprise), d'âge moyen, fortement diplômés, ils résident dans une grande ville, souvent Paris ou son agglomération. De plus (cf. tableau suivant), ils sont, en très grande majorité (88 %), satisfaits des autoroutes, qu'elles soient à péage ou non. Ils sont également plutôt progressistes dans la mesure où ils sont relativement davantage favorables au travail des femmes qu'en moyenne, dans la mesure où ils n'estiment pas que la famille soit le seul endroit où l'on se sente bien et où ils pensent que le mariage peut être dissout en cas d'accord des deux partenaires. Notons enfin qu'ils ont parcouru plus de kilomètres en voiture et effectué plus de voyages au cours des douze derniers mois que l'ensemble des Français.

<i>Caractéristiques dominantes des Français ayant utilisé une autoroute à péage depuis an (1)</i> - soit 68,5 % des Français ayant déclaré rouler en dehors des agglomérations -
Possède au moins le bac : 30,5 % (24,5 %)
Possède plusieurs voitures : 29,5 % (25,0 %)
Est assez satisfait des autoroutes : 55 % (50,5 %)
Est très satisfait des autoroutes : 33 % (28,5 %)
Réside dans l'agglomération parisienne : 17,5 % (14,5 %)
Habite dans une ville : 44 % (39,5 %)
Est cadre moyen : 13 % (10,5 %)
Exerce une profession libérale, ou est cadre supérieur : 7 % (5 %)
Est étudiant : 6 % (4,5 %)
Est âgé de 35 à 49 ans : 27,5 % (24,5 %)
Est actif : 55 % (51 %)
Habite une agglomération de plus de 200 000 habitants : 22 % (19,5 %)
Est commerçant ou chef d'entreprise : 4,5 % (3,5 %)
Pense que les femmes doivent travailler dans tous les cas où elles le désirent : 48 % (42 %)
Ne pense pas que la famille soit le seul endroit où l'on se sente bien et détendu : 35 % (31 %)
Pense que le mariage peut être dissout en cas d'accord des deux parties : 40 % (36 %)
Kilométrage moyen parcouru en voiture au cours des 12 derniers mois : 15 500 (14 100)
Nombre de voyages moyens durant les 12 derniers mois : 8,5 (7,5)

(1) Les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier.

***Dans quelles occasions ces individus ont-ils emprunté une autoroute à péage ?***

Pour une majorité d'entre eux, ce fut à l'occasion de départs ou de retours de vacances ou pour des déplacements de loisirs (week-end, visites ...). Beaucoup plus rares sont les individus ayant emprunté une autoroute à péage durant l'année écoulée pour des raisons professionnelles (trajet domicile-travail ou déplacements professionnels) (1).

				en %
<i>Occasions pour lesquelles les autoroutes à péage sont utilisées.</i>				
	OUI	NON	NSP	TOTAL
- Pour les départs ou les retours de vacances .....	<b>60,8</b>	38,6	0,6	100,0
- Pour les loisirs autres que les vacances (week-end, visites ...) ...	<b>67,0</b>	32,5	0,5	100,0
- Pour les déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail)	21,5	<b>77,7</b>	0,8	100,0
- Pour les déplacements domicile-travail .....	6,2	<b>92,9</b>	0,9	100,0

L'opposition utilisation personnelle / utilisation professionnelle permet de cerner trois groupes de Français, dont deux très différents :

- \* d'un coté, des individus effectuant peu de voyages, exclusivement pour partir en vacances ou pour faire du tourisme et ne se définissant pas, de façon significative, par une forte caractérisation socio-démographique : ils représentent 77 % des utilisateurs des autoroutes à péage (2) et constituent ce que nous pouvons nommer les **"touristes"**;
- \* d'un autre coté, les individus effectuant, pour des motifs professionnels, des voyages plus fréquents, roulant globalement près de deux fois plus que les "touristes" et pouvant être caractérisés, de façon assez significative, par quelques variables socio-démographiques (professions indépendantes, cadres) : ils représentent 8 % des utilisateurs des autoroutes à péage ("**les voyageurs professionnels**").

-----  
 (1) Les individus ayant répondu oui à la question "Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage" étaient amenés à répondre par oui ou par non aux questions : "Etait-ce pour vos départs ou vos retours de vacances ?", "Etait-ce pour vos loisirs autres que les vacances ?", "Etait-ce pour vos déplacements professionnels (hors trajet domicile travail) ?", "Etait-ce pour vos déplacements domicile-travail ?".

(2) Ils représentent 77 % des utilisateurs des autoroutes à péage, ce qui ne signifie pas que 77 % des individus présents sur une autoroute à un instant donné l'empruntent à des fins personnelles : les chiffres commentés ici représentent les individus ayant utilisé au moins une fois une autoroute à péage durant la dernière année, mais ne permettent pas de distinguer les individus ayant emprunté une autoroute plusieurs fois dans l'année.



\* enfin, les individus utilisant à la fois les autoroutes pour des besoins professionnels et pour des raisons personnelles ("les doubles utilisateurs") : ils représentent 15 % des utilisateurs des autoroutes à péage. Ils roulent fréquemment et parcourent, globalement, de longues distances. Leurs caractéristiques et celles du groupe précédent sont très proches : indépendamment d'un usage à des fins de tourisme, ceux qui utilisent les autoroutes à péage pour des motifs professionnels ont des caractéristiques socio-démographiques assez prononcées.

Ces trois situations sont synthétisées dans le tableau suivant :

	Proportion par rapport aux utilisateurs	Nombre moyen de voyages annuels de plus de 100 km en voiture	Kilométrage moyen parcouru en un an	Caractéristiques socio-démographiques dominantes
Les "touristes"	77 %	6,5	12 300	
Les "voyageurs professionnels"	8 %	11,6	21 900	Exploitant agricole : 10 % (2,5) Commerçant, chef d'entreprise : 31 % (5) Cadre moyen : 17 % (12)
Les doubles utilisateurs	15 %	18,0	24 400	Commerçant, chef d'entreprise : 29 % (5) Cadre supérieur, prof libérale : 19 % (7) Cadre moyen : 25 % (12)
Ensemble (1)	100 %	8,5	15 500	

### *Qui n'utilise pas les autoroutes à péage ? Et pour quelles raisons ?*

Les Français n'ayant pas utilisé une autoroute à péage depuis un an représentent moins d'un tiers de la population des individus circulant en dehors des agglomérations. Ils sont plutôt âgés, résident en province dans des zones d'habitat peu denses. Par ailleurs, ces Français roulent moins que la moyenne : ils parcourent moins de kilomètres annuels et effectuent moins de voyages longs en voiture.

Notons enfin que ce groupe rassemble une assez forte proportion d'individus aux valeurs que l'on peut qualifier de "traditionalistes" (la famille est le seul endroit où l'on se sente bien et détendu, le mariage est indissoluble, les femmes ne doivent pas travailler si elles ont un enfant en bas âge ...).

-----  
(1) "Ensemble" désigne l'ensemble des individus ayant utilisé au cours des douze derniers mois une autoroute à péage.

**Caractéristiques dominantes des Français n'ayant pas utilisé une autoroute à péage depuis un an (1)**  
 - soit 31,5 % des Français ayant déclaré rouler en dehors des agglomérations -.

N'est titulaire au maximum que d'un certificat d'étude : 73,5 % (55,5 %)

Réside dans une agglomération de moins de 2 000 habitants : 41 % (28,5 %)

Habite dans la région Ouest : 23 % (14 %)

Est âgé de plus de 65 ans : 24,5 % (16,0 %)

Habite en province : 91,5 % (84 %)

Réside dans une zone d'habitat dispersé : 14,25 % (9 %)

Est ouvrier : 22 % (17,5 %)

Est retraité ou inactif : 26,5 % (19,5 %)

Pense que la famille est le seul endroit où l'on se sente bien : 78 % (69 %)

Pense que le mariage est une union indissoluble : 30 % (24 %)

Pense que les femmes ne doivent travailler que si la famille ne peut vivre avec un seul salaire :  
 23 % (19 %)

Pense que les femmes ne doivent jamais travailler lorsqu'elles ont des enfants en bas âge :  
 36 % (32 %)

Kilométrage moyen parcouru en voiture au cours des 12 derniers mois : 11 100 (14 100)

Nombre de voyages moyens durant les 12 derniers mois : 4,2 (7,5)

(1) Les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier.

Les raisons pour lesquelles on n'emprunte pas les autoroutes à péage sont, évidemment diverses. Cependant, deux grandes raisons dominent : soit les autoroutes existantes sont jugées ne pas être bien adaptées aux besoins, soit il n'existe pas d'autoroute sur les parcours pratiqués. La vitesse, le prix des péages, la monotonie sont des raisons plus rarement évoquées.

Ne pas utiliser les autoroutes à péage n'est donc, ni une position de principe, ni une attitude répondant à une volonté d'économie ; cela s'apparente plus à une contrainte : leur absence ou leur non-adéquation rend impossible leur utilisation.

en %	
<b>Pourquoi n'utilise-t-on pas les autoroutes à péage ? (1)</b>	
- Il n'y en a pas .....	38,2
- Elles sont mal adaptées aux déplacements.....	33,8
- Le péage est trop cher .....	9,5
- C'est trop monotone .....	4,5
- La vitesse est trop élevée .....	2,7
- Il y a trop d'encombres .....	0,5
<b>ENSEMBLE</b>	<b>100,0</b>

Nous ne pouvons pas qualifier socio-démographiquement chacun de ces différents groupes de non-utilisateurs des autoroutes à péage : les effectifs trop réduits ou l'absence de caractéristiques significativement dominantes nous l'interdisent.

(1) - Question posée aux seuls non-utilisateurs.

## b) Comportements sur autoroute lors de longs trajets.

Une assez large majorité des utilisateurs du réseau autoroutier s'arrête avec plus ou moins de régularité lors de ses déplacements de plus de 100 kilomètres (1) : 35 % des enquêtés déclarent s'arrêter régulièrement et 28 % s'arrêter sans régularité.

en %	
<i>Attitude déclarée lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute.</i>	
- S'arrête régulièrement .....	35,3
- S'arrête sans régularité .....	28,5
- S'arrête rarement .....	19,4
- Ne s'arrête jamais .....	16,4
- Ne sait pas .....	0,4
TOTAL .....	100,0

Il faut cependant retenir que si les deux tiers des automobilistes s'arrêtent, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, près d'un automobiliste sur six ne s'arrête jamais lors de tels parcours (2).

### *Les comportements de quelques sous-groupes de la population.*

S'arrêter ou non lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute sont des comportements plus ou moins spécifiques à tel ou tel sous-groupe de la population française : le comportement n'est pas indépendant de l'âge, du diplôme, de l'activité professionnelle ...

-----  
 (1) L'intitulé de la question analysée ici est : "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?". Les enquêtés devaient alors choisir la réponse parmi les items suivants : "Oui, régulièrement", "Oui, mais sans régularité", "Rarement", "Jamais".

(2) Un cinquième de la population indique, par ailleurs, s'arrêter "rarement". On peut se demander si ces enquêtés n'ont pas préféré, pour une bonne partie d'entre eux, utiliser le terme "rarement" plutôt que la négation "jamais". Leurs caractéristiques les rapprochent en effet plus de ceux qui déclarent ne jamais s'arrêter.

Ainsi, les femmes apparaissent plus prudentes que les hommes puisque plus de 67 % d'entre elles s'arrêtent (avec ou sans régularité) lors de leurs déplacements, alors que seulement 60 % des hommes ont le même comportement. De même, la "prudence" augmente avec l'âge : les moins de 24 ans sont peu nombreux, par rapport à l'ensemble de la population, à s'arrêter, alors que les plus de 35 ans s'arrêtent plus souvent qu'en moyenne.

en %	
<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur autoroute.</i>	
- Moins de 24 ans .....	55,9
- De 25 à 34 ans .....	61,8
- De 35 à 49 ans .....	68,3
- De 50 à 64 ans .....	65,1
- Plus de 65 ans .....	65,5
MOYENNE.....	63,8

Le lien existant entre le statut matrimonial et la fréquence des arrêts est à mettre en parallèle avec cet effet d'âge : les célibataires, moins âgés en moyenne, s'arrêtent moins souvent que les personnes mariées.

en %	
<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur autoroute.</i>	
- Célibataire .....	51,9
- Marié(e).....	68,9
- Concubinage.....	57,2
- Séparé(e), divorcé(e)...	61,5
- Veuf(ve).....	63,2
MOYENNE.....	63,8

La possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur s'associe souvent à une plus grande prudence lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroutes : plus de 67 % des individus possédant au moins le bac, contre 60 % des non-diplômés s'arrêtent, régulièrement ou non, sur autoroute.

S'arrêter est une habitude plus fréquente parmi les couches moyennes de la société (cadre moyen, employé) que parmi les individus exerçant une profession indépendante ou libérale (agriculteur, commerçant, ...).

en %

<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur autoroute.</i>	
- Exploitant ou ouvrier agricole.....	52,0
- Commerçant, chef d'entreprise.....	47,2
- Profession libérale, cadre supérieur.	65,3
- Cadre moyen .....	68,5
- Employé.....	65,4
- Ouvrier .....	57,1
- Personnel de service.....	61,7
- Etudiant .....	67,1
- Ménagère.....	68,4
- Retraité, autre inactif.....	68,0
MOYENNE.....	63,8

Enfin, la proportion d'individus s'arrêtant est très supérieure à la moyenne nationale dans l'agglomération parisienne, et elle est inférieure dans les petites agglomérations ou dans les banlieues.

en %

<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur autoroute.</i>	
- Moins de 2000 habitants	60,5
- De 2000 à 50000 hab ..	62,9
- De 50000 à 200000 hab	69,9
- Plus de 200000 hab.....	58,9
- Paris et son agglo.....	70,5
MOYENNE.....	63,8

*Qui s'arrête ? Qui ne s'arrête pas ?*

Globalement, les résultats précédents laissent entrevoir que la prudence (l'arrêt) est surtout le fait d'individus mûrs, mariés, issus des couches moyennes, en charge de famille. Le tableau suivant montre que ceux-ci utilisent peu l'autoroute et que son utilisation se limite souvent aux trajets de départs ou de retour de vacances.

S'arrêter serait-il surtout le fait de personnes responsables et ayant peu l'habitude de circuler en voiture ?

**Tableau présentant les principales caractéristiques des individus s'arrêtant lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute.**

*(les chiffres entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier ayant déclaré utiliser les autoroutes)*

<i>S'arrêtent régulièrement</i>	<i>S'arrêtent mais pas régulièrement</i>
35,3 % des utilisateurs du réseau routier	28,5 % des utilisateurs du réseau routier
Marié : 68 % (58,9)	Possède au moins le bac : 29,6 % (24,3)
A l'usage d'au moins une voiture : 88,8 % (82,8)	Est âgé de 35 à 49 ans : 28,9 % (24,5)
Réside en banlieue : 35,5 % (29,3)	A utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois : 88,7 % (68,5)
Possède au moins le bac : 28,9 % (24,3)	A utilisé une autoroute à péage pour ses vacances : 56,2 % (41,6)
A ou a eu des enfants : 78,6 % (73,8)	A utilisé une autoroute à péage pour ses loisirs : 60,7 % (45,8)
A utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois : 85,4 % (68,5)	N'a pas effectué de voyage en train durant la dernière année : 65,6 % (60,4)
A utilisé une autoroute à péage pour ses vacances ou ses loisirs : 68,3 % (52,7)	N'a pas effectué de voyage en avion durant la dernière année : 74,8 % (69,1)
Est satisfait des services sur autoroute : 88 % (72)	Réside en région parisienne : 20,3 % (16,1)
N'a pas effectué de voyage en train durant la dernière année : 68,9 % (60,4)	Est très satisfait des services sur autoroute : 35,2 % (28,7)
N'a pas effectué de voyage en avion durant la dernière année : 77,2 % (69,1)	
Réside à Paris ou dans son agglô. : 17,7 % (14,3)	
Kilométrage moyen en 1 an : 13 900 (14 700)	Kilométrage moyen en 1 an : 14 100 (14 700)
Nombre moyen de voyages en voiture : 7,5 (8)	Nombre moyen de voyages en voiture : 7,5 (8)

Inversement, les individus ne s'arrêtant pas sur autoroute sont les gros "rouleurs" : ils utilisent souvent les voies de circulation, assez fréquemment pour des raisons professionnelles, parcourent de grandes distances annuellement et exercent plutôt des professions indépendantes. Ils sont souvent célibataires, plutôt peu âgés et sans enfants.

**Tableau présentant les principales caractéristiques des individus ne s'arrêtant pas lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute.**

*(les chiffres entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier ayant déclaré utiliser les autoroutes)*

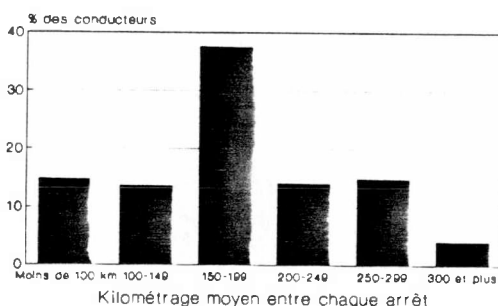
<b><i>S'arrêtent rarement</i></b>	<b><i>Ne s'arrêtent jamais</i></b>
19,4 % des utilisateurs du réseau routier	16,4 % des utilisateurs du réseau routier
A utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois : 79,4 % (68,5)	A utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois : 75,6 % (68,5)
N'a pas utilisé une autoroute à péage pour ses vacances : 37,8 % (26,4)	N'a pas utilisé une autoroute à péage pour ses vacances : 35,4 % (26,4)
Est célibataire : 26,2 % (18,5)	A utilisé une autoroute à péage pour ses déplacements professionnels : 21,6 % (14,7)
N'a pas d'enfants : 34,5 % (26,2)	Est âgé de moins de 24 ans : 21 % (14,6)
Est âgé de 25 à 34 ans : 28,9 % (22,7)	Est commerçant, chef d'entrep. : 8,2 % (3,6)
Est satisfait des services autoroutiers : 89,5 % (72)	Est de sexe masculin : 55,9 % (48,5)
	Est artisan : 3,3 % (1,2)
	Est célibataire : 24,4 % (18,5)
	N'est pas satisfait des services sur autoroute : 14,5 % (9,6)
Kilométrage moyen en 1 an : 15 600 (14 700)	Kilométrage moyen en 1 an : 16 800 (14 700)
Nombre moyen de voyages en voiture : 8,5 (8)	Nombre moyen de voyages en voiture : 9,5 (8)



### *Pourquoi et quand s'arrêtent-ils ?*

Les automobilistes s'arrêtant sur autoroute, régulièrement ou pas, effectuent un arrêt tous les 200 kilomètres en moyenne (1). Ceux qui déclarent s'arrêter régulièrement effectuent cet arrêt tous les 190 kilomètres et ceux qui le font sans régularité, tous les 230 kilomètres.

#### Répartition de la population des automobilistes suivant le nombre de kilomètres parcourus entre deux arrêts sur autoroute.



Le lieu privilégié pour s'arrêter est l'aire de repos (2). Viennent ensuite, et par ordre d'utilisation la plus fréquente, les aires de service et les lieux situés en dehors des autoroutes. Ceux qui s'arrêtent régulièrement privilégient encore plus les aires de repos qu'en moyenne.

en %					
Lieu privilégié pour s'arrêter lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, suivant l'attitude des automobilistes.					
Attitude lors des déplacements longs sur autoroute.	Aire de repos	Aire de service	Hors autoroute	Autre endroit	TOTAL
- S'arrête régulièrement .....	71,5	26,6	1,8	0,1	100,0
- S'arrête mais sans régularité .....	65,3	28,9	4,7	1,1	100,0
Moyenne nationale.....	68,7	27,7	3,0	0,6	100,0

(1) Les individus ayant répondu "Oui, régulièrement" ou "Oui mais sans régularité" à la question "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" étaient invités à répondre à la question "Environ tous les combien de kilomètres vous arrêtez-vous ?"

(2) Les individus ayant répondu "Oui, régulièrement" ou "Oui mais sans régularité" à la question "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" étaient invités à répondre à la question "Où vous arrêtez-vous de préférence ?"

Les raisons pour lesquelles tel ou tel lieu est privilégié sont évidemment multiples (1). Cependant, un type de raison domine largement : plus de 54 % des individus s'arrêtant plus ou moins régulièrement choisissent le lieu de leur arrêt en fonction de la tranquillité de celui-ci, ou en fonction de la détente qu'il leur procurera. Viennent ensuite les raisons telles que "Pour se restaurer, pour s'approvisionner" (21 % des automobilistes), puis "Pour les sanitaires" (12 %), et enfin "Pour la voiture, pour faire le plein" (4,5 %).

Ces résultats sont issus de l'agrégation des réponses à une question ouverte dont le détail des items (réponses post-codées) les plus fréquents est repris dans le tableau (2) suivant :

Post codage des réponses ouvertes	%	Réponses agrégées.	%
- Pour boire, manger, pique-niquer .....	7,1	- Pour s'approvisionner, se restaurer .....	21,0
- Pour les magasins, les restaurants, les services.....	6,8		
- On trouve ce dont on a besoin.....	7,1		
- Pour la tranquillité .....	8,5	- Pour se détendre, se reposer .....	54,3
- Pour la facilité d'accès (il y a plus de place .....) .....	6,2		
- Pour la sécurité .....	8,8		
- Par peur, par crainte (ailleurs on n'est pas rassuré).....	0,1		
- C'est mieux pour les enfants .....	3,1		
- Pour la détente (marcher, pour le confort .....) .....	27,1		
- Pour éviter le bruit .....	0,5		
- Pour les toilettes.....	12,0	- Pour les toilettes.....	12,0
- Pour la voiture, pour faire le plein .....	4,3	- Pour la voiture.....	4,3
- Autres raisons.....	3,2	- Autres raisons.....	3,2
- Ne sait pas.....	5,2	- Ne sait pas	5,2
TOTAL.....	100,0	TOTAL.....	100,0

(1) Les individus ayant répondu "Oui, régulièrement" ou "Oui mais sans régularité" à la question "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur autoroute, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" étaient invités, suite à la question "Où vous arrêtez-vous de préférence ?", à répondre à la question ouverte "Pourquoi principalement ?".

**Remarque :** la formulation de cette dernière question est relativement ambiguë. En effet, l'enquêteur pouvait croire, soit qu'on lui demandait "pourquoi" il s'arrêtait dans cet endroit de préférence (ce qui était à l'origine l'objectif de la question), soit "pourquoi" tout simplement il s'arrêtait. Les résultats obtenus montrent bien un certain "balancement" sur la compréhension de la question. Mais celui-ci provient aussi en partie du fait qu'il s'agit d'une question "ouverte", donc d'une question où l'enquêteur peut lui-même fournir la réponse qu'il souhaite.

(2) On trouvera en annexe les intitulés exacts des post-codages effectués à partir des réponses à la question ouverte.

Comme nous pouvions nous y attendre, un lien très net transparait entre le lieu d'arrêt et la raison de ce choix : les automobilistes souhaitant se restaurer, s'approvisionner ou faire le plein de la voiture s'arrêtent plutôt sur les aires de service. Par contre, ceux qui veulent simplement trouver un peu de tranquillité, se reposer ou utiliser les sanitaires privilégient plutôt les aires de repos. Le tableau suivant détaille ces résultats.

(en %)

Lieu d'arrêt et raison de ce choix			
	Aire de repos	Aire de service	Hors autoroute
- Pour boire, manger, pique-niquer .....	31,5	59,9	6,0
- Pour les magasins, les restaurants, les services ..	14,0	83,1	1,5
- On trouve ce dont on a besoin .....	69,7	30,7	-
- Pour la tranquillité.....	89,0	1,0	9,9
- Pour la facilité d'accès (il y a plus de place ...)	86,5	13,5	-
- Pour la sécurité.....	75,5	24,5	-
- C'est mieux pour les enfants.....	83,5	13,5	-
- Pour la détente (marcher, pour le confort ...)	84,5	12,6	2,6
- Pour les toilettes .....	72,4	27,6	-
- Pour la voiture, pour faire le plein .....	6,2	93,8	-
<b>Moyenne.....</b>	<b>68,7</b>	<b>27,7</b>	<b>3,0</b>

### c) Opinions sur les autoroutes : très large satisfaction.

A la question : "Etes-vous satisfait du réseau routier (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc) et en particulier des autoroutes ?", les Français concernés (1) se disent "très satisfaits" à 28,7 % et "assez satisfaits" à 50,6 %. Ceux qui s'en déclarent "peu" ou "pas du tout satisfaits" représentent 9 % de la population. Les autres individus ont déclaré ne pas utiliser les autoroutes, ou ne se sont pas prononcés sur cette question (2).

(1) Cette question était seulement posée aux individus ayant déclaré circuler en dehors des agglomérations.

(2) Les enquêtés ayant choisi l'item "Ne les utilise pas" ne peuvent faire l'objet d'une étude à part entière. En effet, choisir cet item n'est pas uniquement synonyme de non-utilisation des autoroutes : certains enquêtés peuvent avoir une opinion sur les autoroutes sans les utiliser et choisir, par exemple, l'item "Pas du tout satisfait"; d'autres enquêtés, sans opinion précise sur les autoroutes, choisiront éventuellement "Ne les utilise pas", synonyme, dans ce cas, de "Ne sait pas" ou de "Ne se prononce pas".

en %

<i>Opinion sur le réseau autoroutier suivant la population de référence.</i>		
	Parmi l'ensemble des utilisateurs du réseau routier	Parmi les individus ayant exprimé une opinion
- Très satisfait .....	28,7	32,3
- Assez satisfait .....	50,6	57,0
- Peu satisfait .....	7,1	8,0
- Pas du tout satisfait .....	2,3	2,6
- Ne sait pas .....	0,1	--
- Ne les utilise pas .....	11,2	--
ENSEMBLE	100,0	100,0

Ainsi, une très large majorité de Français se disent satisfaits du réseau autoroutier. Comme le montre le tableau suivant, ce sentiment n'a pas fondamentalement évolué au cours des quatre dernières années.

en %

<i>Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc) et en particulier des autoroutes ?</i>				
	1987	1988	1989	1990
- Très satisfait .....	23,9	27,1	27,9	28,7
- Assez satisfait .....	55,3	49,4	50,7	50,6
- Peu satisfait .....	6,0	8,1	6,6	7,1
- Pas du tout satisfait .....	2,1	3,4	2,4	2,3
- Ne les utilise pas .....	12,6	11,9	12,4	11,2
- Ne sait pas .....	0,1	0,1	-	0,1
ENSEMBLE	100,0	100,0	100,0	100,0

Parmi les 89 % de Français roulant en dehors des agglomérations et ayant exprimé une opinion précise sur le sujet, 89,3 % sont satisfaits du réseau autoroutier français (1): de toutes les voies de circulation, les autoroutes sont celles qui sont globalement le plus appréciées. Nous y reviendrons.

Le sentiment de satisfaction n'est bien sûr pas indépendant des caractéristiques socio-démographiques des enquêtés ; il est cependant **toujours majoritaire** (entre 85 et 95 % suivant les sous-groupes considérés) et ses fluctuations ne sont pas systématiquement significatives.

(1) La population de référence des pages 27 et 28 est l'ensemble des individus ayant exprimé une opinion sur les autoroutes (donc à l'exclusion des réponses "ne sait pas", ou "ne les utilise pas").

Les habitants des villes sont largement "contents" des autoroutes : près de 92 % d'entre eux expriment ce sentiment. Ceux qui résident en banlieue, dans des villages ou dans une zone d'habitat dispersé l'expriment à 87 %.

en %

<i>Proportion des utilisateurs du réseau routier satisfaits des autoroutes, suivant leur zone d'habitation.</i>	
- Ville .....	91,7
- Périphérie, banlieue .....	87,8
- Village, bourg .....	86,6
- Habitat dispersé .....	88,5
MOYENNE .....	89,3

Les femmes qui utilisent le réseau autoroutier sont encore plus satisfaites que les hommes : 91 % d'entre elles le sont, contre 87 % des hommes. Enfin, si l'on s'intéresse à l'âge de l'enquêté, seuls les individus de plus de 65 ans (et utilisant l'autoroute) ont une opinion significativement différente des autres : 94 % d'entre eux en sont satisfaits.

en %

<i>Proportion des utilisateurs du réseau routier satisfaits des autoroutes, suivant leur âge.</i>	
- Moins de 24 ans .....	88,0
- De 25 à 34 ans .....	86,7
- De 35 à 49 ans .....	89,6
- De 50 à 64 ans .....	89,7
- Plus de 65 ans .....	94,2
MOYENNE .....	89,3

#### *Les satisfaits / non-satisfaits.*

Le tableau suivant présente les caractéristiques dominantes des individus s'estimant satisfaits des autoroutes et de ceux s'en déclarant, au contraire, pas satisfaits (1).

-----  
 (1) Les chiffres entre parenthèses sont relatifs à l'ensemble de la population des individus circulant en dehors des agglomérations et ayant émis une opinion précise sur les autoroutes.

On retiendra que les insatisfaits sont plutôt mécontents de leurs conditions de vie et de la société, qu'ils sont peu diplômés et qu'ils exercent des professions situées en bas de l'échelle sociale. Inversement, les satisfaits sont plutôt des citoyens dont l'opinion sur la société et son évolution n'est pas pessimiste.

<i>Caractéristiques dominantes des individus satisfaits des autoroutes</i>	<i>Caractéristiques dominantes des individus pas satisfaits des autoroutes</i>
89 % des individus exprimant une opinion	11 % des individus exprimant une opinion
Réside en ville : 43 % (41,5 %)	Est ouvrier : 27 % (18 %)
Pense que ses propres conditions de vie dans les 5 ans à venir ne vont pas changer : 36 % (34 %)	Possède seulement le bepc-beps-be : 29,5 % (21,5 %)
Estime que la société française n'a pas besoin de se transformer profondément : 21,5 % (20 %)	Estime que son niveau de vie personnel s'est dégradé depuis dix ans : 54 % (39 %)
Est de sexe féminin : 52,5 % (51)	Estime que la société française a besoin de se transformer profondément : 88 % (80 %)
A plus de 65 ans : 14,5 % (13,5)	Estime que ses propres conditions de vie vont se dégrader dans les cinq prochaines années : 13,5 % (7 %)
	Est de sexe masculin : 60 % (49)

#### **d) Opinions sur les services autoroutiers : la satisfaction domine.**

Si les Français sont globalement satisfaits des autoroutes (leur tracé, leur aménagement, leur état d'entretien ...), ils le sont également des services présents sur ces voies : 88 % le sont, tandis que 12 % s'en disent "peu" ou "pas du tout satisfaits".

La proportion de satisfaits n'a, par ailleurs, pas fortement évolué depuis 4 ans. Cependant, les personnes très satisfaites sont un peu moins nombreuses, alors que celles qui se déclarent assez satisfaites le sont un peu plus.

en %

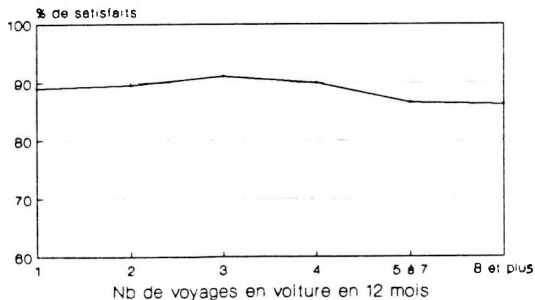
*Evolution des opinions sur les services autoroutiers au cours des quatre dernières années.*

	1987	1988	1989	1990
- Très satisfait .....	33,1	21,9	14,5	18,3
- Assez satisfait .....	55,0	64,0	68,3	69,9
- Peu satisfait .....	8,5	10,2	13,0	9,2
- Pas du tout satisfait.....	3,4	3,9	4,2	2,6
TOTAL .....	100,0	100,0	100,0	100,0

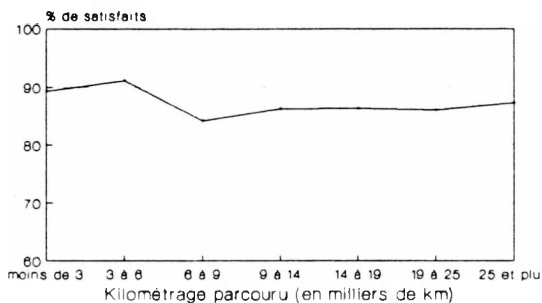
*Une satisfaction à peu près également partagée.*

Quels que soient l'âge, le niveau d'étude, la région de résidence, le nombre de voyages effectués dans une année en voiture ..., le sentiment de satisfaction est à peu près également partagé : plus des quatre cinquièmes des utilisateurs d'autoroutes s'estiment assez ou très satisfaits des services qui y sont offerts. Il semble néanmoins que les plus gros utilisateurs autoroutiers soient les plus critiques envers ces services, même s'ils en sont majoritairement satisfaits. En effet, les individus ayant effectué le plus de voyages en voiture au cours des 12 derniers mois, ou ceux ayant parcouru le plus grand nombre de kilomètres au cours de la même période, sont, un peu plus souvent qu'en moyenne, critiques envers les services offerts sur autoroute.

**Proportion d'individus satisfaits des services sur autoroutes  
suivant le nombre de voyages effectués en voiture  
au cours des 12 derniers mois**



**Proportion d'individus satisfaits des services sur autoroutes  
suivant le kilométrage moyen parcouru  
au cours des 12 derniers mois.**



Ces dernières remarques nous permettent, en quelque sorte, d'anticiper sur l'analyse de l'influence propre des diverses variables socio-démographiques sur l'opinion envers les services autoroutiers : les catégories d'individus dont on a vu qu'elles étaient les moins utilisatrices des autoroutes, seront, a priori, les moins critiques :

\* Les Français résidant dans des agglomérations de grande taille sont un peu moins satisfaits que les autres, même si le sentiment de satisfaction reste encore très largement majoritaire.

en %	
<i>Proportion des utilisateurs du réseau autoroutier qui se déclarent satisfaits des services sur autoroutes, suivant la taille de l'agglomération de résidence.</i>	
- Moins de 2 000 habitants	90,6
- De 2 000 à 50 000 hab.	87,5
- De 50 000 à 200 000 hab.	90,9
- Plus de 200 000 habitants	85,8
- Paris et agglomération.	86,3
MOYENNE.....	88,2

\* La satisfaction semble être légèrement plus présente aux deux extrémités du cycle de vie : parmi les jeunes et parmi les plus âgés, dont on sait par ailleurs qu'ils sont les plus faibles utilisateurs du réseau autoroutier.



en %

<i>Proportion des utilisateurs du réseau autoroutier qui se déclarent satisfaits des services sur autoroutes, suivant l'âge de l'enquêté.</i>	
- Moins de 24 ans .....	90,1
- De 25 à 34 ans .....	86,1
- De 35 à 49 ans .....	88,7
- De 50 à 64 ans .....	87,2
- Plus de 65 ans .....	89,9
MOYENNE.....	88,2

\* Les femmes semblent avoir une opinion encore plus favorable que les hommes sur les services offerts sur les autoroutes : 91,2 % d'entre elles en sont très ou assez satisfaites, alors que seulement 85,2 % des hommes partagent cette opinion.

\* Enfin, les opinions varient peu en fonction de la profession exercée : notons simplement que les individus exerçant une profession indépendante (agriculteur, commerçant, chef d'entreprise) se déclarent encore plus souvent satisfaits qu'en moyenne.

en %

<i>Proportion des utilisateurs du réseau autoroutier qui se déclarent satisfaits des services sur autoroutes, suivant leur profession.</i>	
- Exploitant ou ouvrier agricole .....	91,5
- Commerçant, chef d'entreprise .....	90,7
- Profession libérale, cadre supérieur.	83,7
- Cadre moyen .....	89,3
- Employé.....	90,3
- Ouvrier .....	83,0
- Personnel de service.....	87,7
- Etudiant .....	93,7
- Ménagère.....	89,3
- Retraité, autre inactif.....	87,2
MOYENNE	88,2

### Quels sont les services les plus satisfaisants ?

Le tableau ci-après fournit les résultats bruts des réponses à la question "Êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ?"(1).

(en %)

Opinions des usagers des autoroutes sur les services offerts.						
	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisf.	NSP	TOTAL
- Distribution de carburants .....	13,5	44,5	20,9	15,5	5,6	100,0
- Restauration .....	8,9	40,8	20,0	13,1	17,2	100,0
- Téléphone .....	19,4	48,6	9,0	3,6	19,4	100,0
- Dépannage .....	8,8	30,2	13,4	11,0	36,6	100,0
- Toilettes .....	17,7	50,4	18,5	9,3	4,1	100,0
- Aires de repos .....	31,1	57,9	6,9	1,4	2,7	100,0
- Vente de produits divers .....	9,4	43,0	15,4	8,8	23,4	100,0
- Information des usagers .....	11,2	44,9	16,1	7,4	20,4	100,0

Les taux de non-réponse nous fournissent une idée du taux d'utilisation des différents services autoroutiers : une non-réponse n'est certes pas synonyme de non-utilisation, néanmoins la forte disparité des taux de non-réponse nous suggère que ceux-ci doivent en partie refléter la disparité des taux d'utilisation. Ainsi, les toilettes, les aires de repos et la distribution des carburants sont utilisés par l'ensemble des automobilistes ; les services de restauration, de téléphone, de commerce et d'information sont assez largement utilisés ; les services de dépannage le sont beaucoup moins.

En ne tenant compte que des individus ayant émis une opinion, et suivant le degré de satisfaction que les enquêtés leur accordent, les services se répartissent en trois catégories :

- les services *très satisfaisants*, dont plus de 80 % des utilisateurs du réseau routier sont satisfaits;
- les services *satisfaisants*, dont sont contents environ 70 % des Français utilisant le réseau routier ;
- les services *moyennement satisfaisants*, dont environ 60 % des utilisateurs du réseau se disent satisfaits.

-----  
 (1) Seuls les individus ayant émis une opinion (très satisfait, assez satisfait, peu satisfait, pas du tout satisfait) à la question "Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?" étaient amenés à répondre à la question "Et en particulier, êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ...". Pour chacun des huit types de services cités (Distribution de carburants, Restauration, Téléphone, Dépannage, Toilettes, Aires de repos, Vente de produits divers, Information des usagers), les enquêtés devaient choisir leur réponse parmi : Très satisfait, Assez satisfait, Peu satisfait, Pas du tout satisfait, Ne sait pas.

Très satisfaisants	Satisfaisants	Moyennement satisfaisants
Aires de repos (91,5%) (1)	Toilettes (71 %)	Restauration (60 %)
Téléphone (84,4 %)	Information des voyageurs (70,5 %)	Dépannage (61,5 %)
	Vente de produits divers (68,4 %)	Distribution de carburants (61,4 %)

Ainsi, si pour chacun des services une majorité de satisfaits se dégage, nous pouvons noter une assez forte hétérogénéité dans les opinions des Français. Deux services donnent une très large satisfaction aux automobilistes : les aires de repos et les services téléphoniques. Trois autres sont estimés satisfaisants : les toilettes, les services d'information des voyageurs et les commerces.

Enfin, comme nous pouvions nous y attendre, les services les plus critiqués sont la restauration et le dépannage ; il ne faut cependant pas oublier qu'une part non négligeable d'utilisateurs (environ 60 %) est ici aussi satisfaite.

**Globalement, les utilisateurs des autoroutes et de leurs services en sont donc satisfaits.**

D'ailleurs, cette satisfaction n'est pas récente : la situation n'a pas évolué depuis deux ans, exception faite des services de distribution des carburants et de restauration, pour lesquels les opinions favorables ont progressé.

en %

Proportion d'individus satisfaits par les différents services autoroutiers.			
	1988	1989	1990
- Distribution de carburants..	56,7	59,0	61,4
- Restauration .....	56,7	57,9	60,0
- Téléphone.....	84,1	82,5	84,4
- Dépannage .....	60,9	59,9	61,5
- Toilette .....	70,9	71,3	71,0
- Aires de repos.....	91,0	89,1	91,5
- Vente de produits divers....	67,0	68,2	68,4

(1) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion d'utilisateurs du réseau routier ayant émis une opinion sur tel ou tel service et satisfaits du service : ainsi, 91,5 % des enquêtés utilisant les voies hors agglomérations et ayant fourni une réponse à la question sont satisfaits des aires de repos sur les autoroutes.

Cependant, n'oublions pas que les opinions analysées ici, et donc le sentiment général de satisfaction qui se dégage, ne sont pas formulées par les seuls utilisateurs des services autoroutiers, mais par tous les individus utilisant, comme passager ou comme conducteur, les voies hors agglomérations, qu'ils aient ou non eu recours aux services proposés sur autoroute. Quel est, par exemple, le sentiment des individus ayant utilisé les services de dépannage ? L'enquête ne permet pas de le savoir.

### e) Améliorations à apporter au réseau autoroutier.

#### *Comment améliorer ce qui existe ?*

Une question (1) posée à l'ensemble des Français permet de connaître quels sont les travaux prioritairement attendus pour améliorer les autoroutes existantes. La question s'adressait à l'ensemble des enquêtés, qu'ils roulent ou non en dehors des agglomérations, qu'ils utilisent ou non les autoroutes. Le tableau suivant présente les trois premières réponses, dans l'ordre dans lequel elles ont été citées par les Français.

en %

Travaux d'amélioration du réseau autoroutier jugés prioritaires par les Français				
	Réponse 1	Réponse 2	Réponse 3	TOTAL
- Entretien des chaussées.....	13,1	10,1	6,9	30,1
- Lutte contre le bruit.....	10,4	9,5	9,4	29,3
- Plantations.....	7,7	8,9	9,1	25,7
- Largeur des voies.....	16,3	5,1	3,9	25,3
- Indications des directions.....	6,1	8,9	9,5	24,5
- Aires de repos.....	7,4	8,9	8,4	24,7
- Amélioration de la visibilité.....	8,6	9,0	4,9	22,5
- Information des usagers.....	4,4	6,3	10,1	20,8
- Signalisation au sol.....	3,9	6,0	6,1	16,0
- Aménagements des virages.....	4,6	3,8	1,9	10,3
- Entretien des accotements.....	2,0	3,9	4,3	10,2
- Traversées d'agglomération.....	3,3	3,0	3,0	9,3
- Signalisation verticale.....	1,0	2,5	4,4	7,9
- Aménagements des carrefours.....	1,3	2,4	1,9	5,6
- Autre.....	2,2	0,4	1,0	-
- Ne sait pas.....	7,7	11,3	15,2	-
<b>Ensemble.....</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>

(1) L'intitulé exact de la question était : "Selon vous, sur quoi en priorité doivent porter les travaux pour améliorer les autoroutes existantes ?". L'enquêté devait alors choisir et classer les trois travaux qu'il jugeait prioritaires dans la liste suivante : Largeur des voies, Aménagement des virages, Amélioration de la visibilité, Entretien des chaussées, Entretien des accotements, Traversées d'agglomération, Aménagement des carrefours, Aires de repos, Plantations, Signalisation au sol, Indications des directions, Signalisation verticale, Lutte contre le bruit, Informations des usagers, Autre.

Globalement, les travaux le plus souvent souhaités sont, dans l'ordre : l'amélioration de l'entretien des chaussées (30 points cumulés sur l'ensemble des trois réponses), la lutte contre le bruit (29 points), l'amélioration des plantations (25 points), l'augmentation de la largeur des voies (25 points), l'aménagement des aires de repos (24 points) et l'amélioration de la visibilité (22 points).

Les travaux peuvent être regroupés en deux grandes catégories :

- les travaux relatifs à **la sécurité et à la qualité des autoroutes** : augmentation de la largeur des voies, amélioration des aménagements des virages, amélioration de la visibilité, entretien des chaussées et des accotements, aménagement des traversées d'agglomération et des carrefours, amélioration de la signalisation au sol et de la signalisation verticale.
- les travaux concernant **le confort et les services des autoroutes** : amélioration des aires de repos, des plantations, des indications de direction, de la lutte contre le bruit et de l'information des usagers.

Les individus choisissant comme amélioration prioritaire un des travaux relatifs à **la sécurité et à la qualité des autoroutes représentent 54 % des Français**. Ils circulent plutôt plus qu'en moyenne : leur kilométrage annuel moyen s'élève à 14 600 km (alors que les Français circulant en voiture parcourent en moyenne 14 000 km) et leur nombre moyen de voyages est de 8 (contre 7,5 pour l'ensemble de la population). Juger prioritaire des travaux relatifs à la sécurité des autoroutes est surtout le fait d'individus jeunes (60 % des moins de 24 ans font un tel choix), et pas satisfaits de ce réseau (60 % des individus pas satisfaits des autoroutes préconisent de tels travaux).

Par contre, les Français estimant que l'amélioration prioritaire concerne **le confort et les services des autoroutes représentent 36 % de la population**. Ils circulent plutôt moins que l'ensemble des Français : 7 voyages en voiture annuellement (contre 7,5 en moyenne) et 13 700 kilomètres (contre 14 000).

Privilégier le confort est surtout le fait d'individus résidant dans des zones peu urbanisées (45 % des résidents de zones d'habitat dispersé préconisent prioritairement une amélioration du confort) ou habitant Paris (54 % des parisiens).

Enfin, 10 % des Français n'ont pas d'opinion (ou, pour 2 % d'entre eux, préconisent des travaux d'une autre nature) sur les améliorations à apporter au réseau autoroutier.

*Faut-il augmenter le nombre d'autoroutes existantes ?*

Une large majorité (84 %) de Français estime que le rythme de construction des autoroutes n'est pas trop rapide : ils sont même 37 % à estimer qu'il est trop lent.

(en %)	
Opinion des Français sur le rythme de construction des autoroutes.	
	% des réponses
- Rythme trop rapide.....	3,5
- Rythme adapté au besoin.....	46,9
- Rythme trop lent.....	37,0
- Sans avis.....	12,6
<b>ENSEMBLE</b>	<b>100,0</b>

Parmi les individus estimant que le rythme de construction est trop lent, on trouve les "gros rouleurs" : le kilométrage annuel qu'ils parcourent en voiture s'élève à près de 16 000 km alors que les conducteurs français en parcourent en moyenne 14 000. Inversement, ceux qui estiment que le rythme de construction de nouvelles autoroutes est trop rapide, roulent moins que l'ensemble des Français (12 000 kilomètres).

## 2 - Les routes : usages et opinions.

Rappelons que les individus empruntant les voies hors agglomérations représentent 93,6 % de l'ensemble des Français (nous les nommons "les utilisateurs du réseau routier"). *Quelle utilisation font-ils des routes nationales ou secondaires ?* C'est à cette question que cette partie est consacrée.

L'étude du **comportement des Français lors des longs trajets sur route** fait l'objet d'une première section : les conducteurs s'arrêtant pour se reposer sont aussi nombreux que ceux ne s'arrêtant pas. Cependant, le profil socio-démographique de ces deux populations est très différent : s'arrêter lors des trajets de plus de cent kilomètres sur route est surtout le fait d'individus d'âge mûr, en charge de famille, diplômés et roulant moins que la moyenne des Français ; ne pas effectuer d'arrêts est plus fréquent chez les individus assez jeunes, sans enfants, pas diplômés et résidant dans une zone peu urbanisée. Comme pour les autoroutes, la recherche d'un moment de repos ou de détente est le principal motif des arrêts, effectués le plus souvent dans des aires de repos ou dans les agglomérations traversées.

L'étude de l'**opinion des Français sur les routes nationales, puis sur les routes secondaires**, fait l'objet des deux sections suivantes : si les routes nationales sont jugées satisfaisantes par les utilisateurs du réseau routier, ceux-ci jugent moins favorablement les routes secondaires.

Enfin, l'**analyse des opinions des Français sur les travaux d'amélioration des routes, nationales puis secondaires**, clôture cette partie : dans les deux cas, ce sont les travaux visant à améliorer la sécurité et la qualité qui sont jugés prioritaires.

### a) Comportements lors de longs trajets sur route.

Lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, **aucun comportement ne se dégage majoritairement** : ceux qui s'arrêtent, régulièrement ou pas, pour se reposer sont aussi nombreux que ceux qui ne s'arrêtent pas ou qui s'arrêtent rarement (1) ; ils représentent, dans les deux cas, environ 49,5 % de la population des utilisateurs du réseau routier.

-----

(1) L'intitulé de la question analysée ici est : "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" Les enquêtés devaient alors choisir la réponse parmi les items suivants : "Oui, régulièrement", "Oui, mais sans régularité", "Rarement", "Jamais".

en %

<i>Attitude déclarée lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route.</i>	
- S'arrête régulièrement .....	21,6
- S'arrête sans régularité .....	27,9
- S'arrête rarement .....	25,2
- Ne s'arrête jamais .....	24,2
- Ne sait pas .....	1,1
TOTAL.....	100,0

Retenons que près d'un automobiliste sur quatre ne s'arrête jamais lorsqu'il effectue un voyage de plus de 100 kilomètres en voiture.

*Les comportements de quelques sous-groupes de la population.*

Les comportements lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route sont plus ou moins caractéristiques de chaque sous-groupe de la population : le comportement n'est pas indépendant du sexe, de l'âge, du diplôme, de la profession exercée,...

Ainsi, les femmes ont, une fois encore, un comportement plus "prudent" que les hommes, puisque plus de 54 % d'entre elles s'arrêtent (avec ou sans régularité) lors de leurs déplacements, contre seulement 45 % des hommes. De même, la "prudence" augmente avec l'âge ; exception faite des plus de 65 ans, la proportion d'individus qui s'arrêtent croît au fur et à mesure que l'on s'élève dans les classes d'âge : 41 % des moins de 25 ans, contre 54 % des 50-64 ans s'arrêtent, régulièrement ou non.

en %

<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur route.</i>	
- Moins de 24 ans .....	41,2
- De 25 à 34 ans .....	48,1
- De 35 à 49 ans .....	53,8
- De 50 à 64 ans .....	54,0
- Plus de 65 ans .....	46,6
MOYENNE.....	49,5

La possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur s'associe souvent à une plus grande prudence lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route : près



de 55 % des individus possédant au moins le bac, contre 45 % des non diplômés, s'arrêtent pour se reposer.

S'arrêter est une attitude moins fréquente pour les individus exerçant une profession indépendante (agriculteur, commerçant, chef d'entreprise,...) que pour l'ensemble de la population.

en %

<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur route.</i>	
- Profession libérale, cadre supérieur.	61,7
- Ménagère.....	57,5
- Cadre moyen .....	55,4
- Employé.....	52,4
- Retraité, autre inactif.....	47,8
- Personnel de service.....	47,4
- Ouvrier .....	44,7
- Etudiant .....	40,1
- Exploitant ou ouvrier agricole .....	34,4
- Commerçant, chef d'entreprise .....	32,9
MOYENNE.....	49,5

Enfin, ces arrêts pour se reposer constituent une habitude plus fréquente chez les résidents de l'agglomération parisienne et des villes de province de grande taille que chez les individus habitant les petites communes.

en %

<i>Proportion des individus s'arrêtant, régulièrement ou non, lors de leurs déplacements de plus de 100 km sur route.</i>	
- Moins de 2000 habitants..	45,7
- De 2000 à 50000 hab ..	46,7
- De 50000 à 200000 hab	52,8
- Plus de 200000 hab.....	47,9
- Paris et son agglo.....	60,5
MOYENNE.....	49,5

*Qui s'arrête ? Qui ne s'arrête pas ?*

Globalement, on constate que la "prudence" (l'arrêt) est surtout le fait d'individus de sexe féminin, mariés, ayant ou ayant eu des enfants et circulant moins que la moyenne des Français. Le tableau suivant montre que l'utilisation des routes se limite souvent aux trajets de départ ou de retour de vacances.

**Tableau présentant les principales caractéristiques des individus s'arrêtant lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur route.**

(les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier)

<i>S'arrêtent, régulièrement ou non</i>
- soit 49,5 % des utilisateurs du réseau routier -
Est marié(e) : 63,6 % (59,0)
A eu des enfants : 77,5 % (73,8)
Est de sexe féminin : 55,7 % (51,5)
Réside en région parisienne : 20,1 % (16,1)
S'arrête pour se reposer lors de ses déplacements de plus de 100 km sur autoroute : 73,9 % (52)
Utilise l'autoroute pour ses loisirs ou ses vacances : 57,1 % (52,7)
Possède au moins le bac : 26,8 % (24,3)
Kilométrage moyen en 1 an : 13 300 (14 100)
Nombre moyen de voyages en voiture : 7 (7,5)

Inversement, les individus ne s'arrêtant pas pour se reposer lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur route sont plutôt de sexe masculin, jeunes, sans enfants, sans diplôme et résident plutôt dans des zones peu urbanisées. Ils roulent, en moyenne, plus que l'ensemble des Français.

**Tableau présentant les principales caractéristiques des individus ne s'arrêtant pas lors de leurs déplacements de plus de 100 kilomètres sur route.**

(les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier)

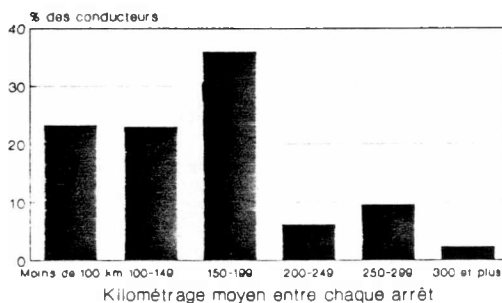
<i>Ne s'arrêtent pas</i>
- soit 49,5 % des utilisateurs du réseau routier -
Est célibataire : 22,1 % (18,5)
Est de sexe masculin : 53 % (48,5)
Ne possède pas de diplôme : 27,5 % (23,8)
N'a pas eu d'enfants : 29,7 % (26,2)
Est âgé de moins de 24 ans : 17,1 % (14,6)
Réside en province : 87,5 % (83,9)
Habite une zone d'habitat dispersé : 10,8 % (8,8)
Ne s'arrête pas pour se reposer lors des déplacements de plus de 100 km sur autoroute : 47,8 % (29,1)
Kilométrage moyen en un an : 15 200 (14 100)
Nombre moyen de voyages en voiture : 8 (7,5)

### *Pourquoi et quand s'arrêtent-ils ?*

Les automobilistes s'arrêtant sur route, régulièrement ou pas, effectuent **un arrêt tous les 180 kilomètres en moyenne** (1). Ceux qui déclarent s'arrêter régulièrement effectuent cet arrêt tous les 160 kilomètres et ceux qui le font sans régularité, tous les 200 kilomètres.

-----  
 (1) Les individus ayant répondu "Oui, régulièrement" ou "Oui, mais sans régularité" à la question "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" étaient invités à répondre à la question "Environ tous les combien de kilomètres vous arrêtez-vous ?"

### Répartition des automobilistes suivant le nombre de kilomètres parcourus entre deux arrêts sur route.



Par comparaison avec la situation sur autoroute (cf. ci-dessus), on s'arrête donc relativement moins souvent sur route pour se reposer : 49,5 % des automobilistes s'arrêtent plus ou moins régulièrement sur route, contre 63,8 % sur autoroute. Par contre, quand on s'arrête, on le fait pour des étapes plus courtes sur route (arrêt tous les 180 kilomètres) que sur les autoroutes (étapes de 200 kilomètres).

Les lieux d'arrêt les plus fréquents sur route sont les aires de repos et les agglomérations traversées (1) (un tiers des cas chacun). Viennent ensuite les accotements aménagés où environ 15 % d'automobilistes s'arrêtent. Remarquons enfin, que 10,5 % des automobilistes n'ont pas de lieu privilégié pour s'arrêter.

-----  
 (1) Les individus ayant répondu "Oui, régulièrement" ou "Oui, mais sans régularité" à la question "Pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?" étaient invités à répondre à la question "Où vous-arrêtez-vous de préférence ?"

Lieu privilégié de l'arrêt lors des longs déplacements sur routes.	
	%
- Agglomérations traversées .....	33,3
- Aires de repos .....	32,2
- Accotements aménagés .....	15,1
- N'importe où.....	10,5
- Autres endroits .....	8,5
- Ne sait pas.....	0,4
ENSEMBLE.....	100,0

L'arrêt sur une aire de repos est plus le fait des conducteurs qui s'arrêtent régulièrement, tandis que ceux qui s'arrêtent sans régularité le font plus souvent lorsqu'ils traversent une agglomération .

en %

Lieu privilégié pour s'arrêter lors des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, suivant l'attitude des automobilistes.						
Attitude lors des déplacements longs sur route.	Aire de repos	Agglo. traversée	Accotement aménagé	Autre endroit	N'importe où	TOTAL
- S'arrête régulièrement .....	36,6	30,8	15,8	8,1	8,5	100,0
- S'arrête mais sans régularité.....	28,8	35,3	14,6	8,8	12,1	100,0
Moyenne nationale .....	32,2	33,3	15,1	8,5	10,5	100,0

Les raisons du choix du lieu d'arrêt sont très diverses (1) : notons cependant que la recherche d'une détente est la principale motivation (2) des arrêts (près d'un tiers des réponses). Les principales raisons citées ensuite sont : se restaurer, s'approvisionner, et l'utilisation des sanitaires, chacune d'entre elles étant évoquée environ une fois sur dix.

-----

(1) Les individus ayant déclaré s'arrêter régulièrement ou non étaient invités à répondre aux deux questions successives : "Où vous arrêtez-vous de préférence ?", puis "Pourquoi principalement ?" (question ouverte). Les réponses à cette dernière question ont été ensuite post-codées. C'est ce post-codage qui est utilisé ici.

(2) Les résultats obtenus appellent la même remarque (même ordre de questions, mêmes formulations) que celle formulée à propos des arrêts sur autoroutes. Les réponses obtenues concernent aussi bien les raisons de l'arrêt que les raisons du choix du lieu d'arrêt.

Post-codage des réponses ouvertes	%	Réponses agrégées.	%
- Pour boire, manger, pique-niquer .....	10,9	- Pour s'approvisionner, se restaurer .....	25,9
- Pour les magasins, les restaurants, les services.....	10,4		
- On trouve ce dont on a besoin.....	4,6		
- Pour la tranquillité.....	6,5	- Pour se détendre, se reposer .	55
- Pour la facilité d'accès (il y a plus de place ...) .....	6,1		
- Pour la sécurité .....	8,2		
- Par peur, par crainte (ailleurs on n'est pas rassuré).....	0,2		
- C'est mieux pour les enfants .....	2,3		
- Pour la détente (marcher, pour le confort ...) .....	31,5		
- Pour éviter le bruit.....	0,2		
- Pour les toilettes.....	8,5	- Pour les toilettes.....	8,5
- Pour la voiture, pour faire le plein .....	0,2	- Pour la voiture.....	0,2
- Autres raisons.....	5,7	- Autres raisons.....	5,7
- Ne sait pas.....	4,7	- Ne sait pas	4,7
<b>TOTAL.....</b>	<b>100,0</b>	<b>TOTAL.....</b>	<b>100,0</b>

Bien entendu, les liens sont forts entre les lieux d'arrêt choisis et les raisons pour lesquelles on s'y arrête : vouloir manger ou s'approvisionner conduit souvent à s'arrêter lors des traversées d'agglomérations; chercher un peu de tranquillité ou de détente signifie souvent s'arrêter sur une aire de repos ; enfin, l'arrêt sur un accotement aménagé est surtout le fait des conducteurs cherchant un lieu sûr et d'accès facile.

Lieu de l'arrêt et raison de ce choix.			
	Accotement aménagé	Aire de repos	Agglo. Traversée
- Pour boire, manger, pique-niquer .....	5,2	13,7	69,7
- Pour les magasins, les restaurants, les services ..	0,0	2,3	95,4
- On trouve ce dont on a besoin .....	9,5	52,6	33,5
- Pour la tranquillité.....	5,6	54,2	1,2
- Pour la facilité d'accès (il y a plus de place...) ..	37,2	43,7	9,4
- Pour la sécurité.....	32,6	36,2	24,5
- C'est mieux pour les enfants .....	18,4	56,2	7,6
- Pour la détente (marcher, pour le confort ...)....	18,0	36,3	23,9
- Pour les toilettes .....	17,6	39,6	18,7
<b>Moyenne.....</b>	<b>15,1</b>	<b>32,2</b>	<b>33,3</b>

## b) Opinions sur les routes nationales : la satisfaction.

Les utilisateurs des routes nationales sont, globalement, très satisfaits de celles-ci (1): plus de 79 % d'entre eux s'en déclarent contents, tandis que seulement 20 % des Français n'en sont pas satisfaits. D'ailleurs, ce sentiment prédomine depuis 1987, date à laquelle le CREDOC a débuté ses enquêtes sur ce point : il semble même que cette opinion favorable tende à se renforcer.

Opinions des utilisateurs du réseau routier sur les routes nationales.				
	1987	1988	1989	1990
- Très satisfait .....	14,8	15,2	16,2	16,1
- Assez satisfait .....	61,0	58,2	61,2	63,3
- Peu satisfait .....	19,7	21,1	18,0	16,0
- Pas du tout satisfait .....	3,6	5,3	3,4	3,8
- Ne les utilise pas .....	0,7	0,2	1,0	0,6
- Ne sait pas .....	0,2	-	0,2	0,2
ENSEMBLE	100,0	100,0	100,0	100,0

### *Effet de quelques variables socio-démographiques sur les opinions...*

L'opinion sur les routes nationales diffère peu suivant la taille de l'agglomération de résidence.

Proportion des individus satisfaits des routes nationales	
- Moins de 2 000 habitants..	79,9
- De 2 000 à 50 000 hab....	78,8
- De 50 000 à 200 000 hab.	76,7
- Plus de 200 000 hab.....	81,7
- Paris et son aggro.....	78,7
MOYENNE	79,4

Les hommes semblent très légèrement moins satisfaits que les femmes : 78 % des hommes le sont, contre 81 % des femmes.

(1) L'intitulé exact de cette question, posée aux individus ayant déclaré circuler en dehors des agglomérations, était le suivant : "Êtes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc), et en particulier des routes nationales ?".

Les items de réponse étaient : "Très satisfait", "Assez satisfait", "Peu satisfait", "Pas du tout satisfait", "Ne les utilise pas".

Se situer à la fin du cycle de vie est souvent synonyme d'une grande satisfaction : plus de 88 % des personnes âgées de 65 ans et plus se déclarent très ou assez satisfaites par les routes nationales.

en %

<i>Proportion des individus satisfaits des routes nationales</i>	
- Moins de 24 ans.....	78,5
- De 25 à 34 ans .....	77,5
- De 35 à 49 ans .....	76,9
- De 50 à 64 ans .....	78,2
- Plus de 65 ans .....	88,2
MOYENNE.....	79,4

Enfin, quelques légères différences apparaissent dans les taux de satisfaction par CSP; ils vont de 86 % (étudiants et cadres supérieurs) à 73 % (cadres moyens).

en %

<i>Propositions d'individus satisfaits des routes nationales.</i>	
- Exploitant ou ouvrier agricole.....	76,7
- Commerçant, chef d'entreprise .....	79,4
- Profession libérale, cadre supérieur.	85,6
- Cadre moyen .....	73,1
- Employé.....	76,4
- Ouvrier .....	77,4
- Personnel de service.....	81,6
- Etudiant .....	85,6
- Ménagère.....	80,0
- Retraité, autre inactif.....	83,1
MOYENNE	79,4

*Les non-satisfaits : ce sont plutôt de gros rouleurs.*

Si les individus globalement satisfaits des routes nationales n'ont pas, vu leur nombre, de caractéristiques significativement dominantes, ceux qui ne s'estiment pas satisfaits méritent notre attention.

Parmi les 19,8 % d'automobilistes estimant ne pas être satisfaits des routes nationales, on trouve une forte proportion relative de Français mécontents des autoroutes et des services qui y sont proposés, possédant plusieurs voitures, utilisant les autoroutes à péage pour des raisons professionnelles et effectuant un kilométrage annuel supérieur à la moyenne : ils représentent donc plutôt les "gros rouleurs", ceux qui utilisent plus le réseau routier que l'ensemble des Français.



<i>Caractéristiques dominantes des individus peu ou pas satisfaits des routes nationales (1)</i>
Estime que le rythme de construction des autoroutes est trop lent : 8 % (7,5)
Pas du tout satisfait des autoroutes : 7,2 % (2,3)
Pas satisfait des autres routes : 41,6 % (12,5)
Pas satisfait des services sur autoroute : 13,5 % (9,6)
Réside dans le Sud-est : 15,7 % (11,4)
Possède plusieurs voitures : 87,3 % (82,8)
A utilisé une autoroute à péage au cours de l'année : 74,1 % (68,5)
A utilisé une autoroute à péage pour des raisons professionnelles : 8,2 % (5,3)
Kilométrage annuel moyen parcouru : 15 000 (14 100)
Nombre moyen de voyage effectué durant l'année en voiture : 8 (7,5)

### c) Opinions sur les autres routes : une satisfaction moindre.

A la question "Etes-vous satisfait du réseau routier (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc), et en particulier des autres routes ?", les Français concernés (2) se disent satisfaits à 55 % et non satisfaits (peu ou pas du tout) à 44 %. Ainsi, si une majorité de Français s'estiment satisfaits des routes autres que les autoroutes et les routes nationales, cette satisfaction est bien moindre que celle manifestée à propos des plus grosses voies : 55 % de satisfaits des autres routes, contre 88 % pour les autoroutes et 79 % pour les routes nationales.

(1) Les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier.

(2) Cette question était seulement posée aux individus ayant déclaré circuler en dehors des agglomérations.

en %

<i>Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracté, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc), et en particulier des autres routes ?</i>				
	1987	1988	1989	1990
- Très satisfait .....	8,8	9,1	9,7	9,0
- Assez satisfait .....	43,9	43,0	48,4	46,4
- Peu satisfait .....	31,5	31,3	29,2	31,3
- Pas du tout satisfait .....	14,5	15,8	11,7	12,5
- Ne les utilise pas .....	0,8	0,8	0,8	0,6
- Ne sait pas .....	0,5	-	0,2	0,2
ENSEMBLE	100,0	100,0	100,0	100,0

Cette opinion sur les routes départementales, cantonales... n'a pas fortement évolué au cours des 4 dernières années : la satisfaction domine légèrement dans l'opinion (entre 52 et 58 % de satisfaits).

Par ailleurs, le sentiment de satisfaction n'est pas indépendant des caractéristiques socio-démographiques des enquêtés ; il est même parfois minoritaire dans certaines catégories de la population.

#### *Effet de quelques variables socio-démographiques ...*

La satisfaction est moindre dans les agglomérations de petite taille : la moitié des individus résidant dans une agglomération de moins de 50 000 habitants ne sont pas satisfaits des petites routes. Inversement, les Français vivant dans des villes de grande taille ou dans Paris et son agglomération en sont plutôt plus contents que l'ensemble de la population. Il est vrai qu'il n'en ont sans doute pas une utilisation quotidienne.

en %

<i>Proportion des individus satisfaits du réseau départemental et communal, suivant leur lieu de résidence.</i>	
- Moins de 2 000 habitants.	50,1
- De 2 000 à 50 000 h.....	48,4
- De 50 000 à 200 000 h....	60,8
- Plus de 200 000 h.....	63,0
- Paris et son agglo.....	61,3
MOYENNE	55,4

Si les femmes et les hommes ont, globalement, le même sentiment, des différences sont à noter suivant l'âge : un âge avancé est souvent synonyme d'une assez forte satisfaction (74 %), alors que le début du cycle de vie correspond plus souvent à une insatisfaction vis-à-vis des "petites routes".

en %

<i>Proportion des individus satisfaits du réseau départemental et communal, suivant leur âge.</i>	
- Moins de 24 ans .....	48,5
- De 25 à 34 ans .....	47,7
- De 35 à 49 ans .....	49,0
- De 50 à 64 ans .....	61,7
- Plus de 65 ans .....	73,8
MOYENNE.....	55,4

Enfin, les individus exerçant une profession indépendante (commerçant, agriculteur, chef d'entreprise) ou une profession "intermédiaire" (employé, cadre moyen) ne sont pas, majoritairement, satisfaits des routes départementales et communales.

en %

<i>Proportion des individus satisfaits du réseau départemental et communal, selon leur CSP.</i>	
- Retraité .....	69,9
- Profession libérale, cadre supérieur .....	62,5
- Ménagère .....	58,7
- Etudiant .....	55,0
- Personnel de service .....	53,2
- Ouvrier .....	50,8
- Exploitant ou ouvrier agricole .....	48,9
- Employé .....	48,5
- Cadre moyen .....	45,7
- Commerçant, chef d'entreprise .....	43,6
MOYENNE	55,4

*Les satisfaits / non-satisfaits.*

Le tableau suivant présente les caractéristiques dominantes des individus s'estimant assez ou très satisfaits des routes cantonales et départementales et de ceux qui s'en estiment, au contraire, peu ou pas satisfaits.

On retiendra que le groupe des "satisfaits" rassemble les personnes âgées, ceux qui voyagent peu, résident dans une agglomération de grande taille (en particulier Paris), circulent comme passager dans une voiture qui ne leur appartient pas, et n'utilisent pas les autoroutes. Inversement, le groupe des "mécontents" est plutôt composé d'individus d'âge peu élevé, des résidents dans un village ou dans un bourg, utilisant l'autoroute pour des raisons professionnelles et circulant plutôt plus que la moyenne.

En résumé, ne peut-on pas penser que les utilisateurs réels des "petites routes" (ceux qui résident dans des agglomérations de petite taille et qui circulent beaucoup) n'en sont pas toujours contents, et que, à l'inverse, ceux qui roulent peu et résident dans les grandes villes ont une image plutôt bonne des "routes de campagne" ?

<i>Caractéristiques dominantes des individus satisfaits des routes départementales et cantonales.</i>	<i>Caractéristiques dominantes des individus pas satisfaits des routes départementales et cantonales.</i>
55,4 % des utilisateurs	43,8 % des utilisateurs
<p>Est satisfait des routes nationales : 94,9 % (79,4)</p> <p>N'utilise pas les autoroutes : 13,7 % (11,2)</p> <p>Le rythme de construction des autoroutes est adapté aux besoins : 48,2 % (43,9)</p> <p>Circule comme passager seulement en dehors des agglomérations : 29,6 % (25,6)</p> <p>Ne voyage pas en voiture : 20,8 % (17,9)</p> <p>Ne voyage pas en train : 20,8 % (17,9)</p> <p>Ne possède pas de voiture : 19,8 % (17,2)</p> <p>A plus de 65 ans : 21,5 % (16,2)</p> <p>A de 50 à 64 ans : 24,5 % (22,0)</p> <p>Réside dans une agglomération de plus de 200 000 habitants : 22,4 % (19,7)</p> <p>Réside à Paris intra-muros : 3,9 % (2,8)</p>	<p>N'est pas satisfait des routes nationales : 38,9 % (19,8)</p> <p>Est peu satisfait des autoroutes : 10,6 % (7,0)</p> <p>Peu satisfait des services sur autoroute : 9,4 % (7,5)</p> <p>Utilise des autoroutes : 91,9 % (88,8)</p> <p>A utilisé durant les 12 derniers mois une autoroute à péage pour des raisons professionnelles : 7 % (5,2)</p> <p>A conduit personnellement durant l'année écoulée : 81 % (74,8)</p> <p>Possède plusieurs voitures : 30,5 % (25,2)</p> <p>Estime que le rythme de construction des autoroutes est trop lent : 41,4 % (32,1)</p> <p>A de 25 à 34 ans : 27,1 % (22,7)</p> <p>A de 35 à 49 ans : 28,1 % (24,5)</p> <p>Réside dans un bourg ou un village : 25,5 % (22,2)</p> <p>Réside dans le sud-ouest : 14,4 % (11,4)</p> <p>Réside dans une agglomération de moins de 2 000 habitants : 32,3 % (28,7)</p> <p>Est employé : 16,3 % (13,9)</p> <p>Est cadre moyen : 13 % (10,6)</p>
Kilométrage moyen parcouru au cours des 12 derniers mois : 13 800 (14 100)	Kilométrage moyen parcouru au cours des 12 derniers mois : 14 600 (14 100)

(les pourcentages entre parenthèses sont relatifs à la population des utilisateurs du réseau routier)

#### **d) Améliorations à apporter au réseau routier.**

Le réseau routier, c'est-à-dire l'ensemble des routes nationales, départementales ou cantonales, est, nous l'avons vu, globalement satisfaisant pour les Français. Mais cela ne préjuge en rien des améliorations à y apporter. Une question (1), posée à l'ensemble des enquêtés, qu'ils utilisent ou non ce réseau, permettait de connaître quelles étaient, pour eux, les trois améliorations prioritaires à apporter aux routes nationales d'une part, et aux autres routes d'autre part. D'une manière générale, ce sont les travaux d'entretien et d'amélioration de la sécurité qui sont le plus souvent cités, en particulier l'entretien des chaussées. Examinons successivement ces souhaits.

#### *Comment améliorer les routes nationales ?*

Globalement, l'entretien des chaussées, l'aménagement des virages et l'amélioration de la visibilité, de la largeur des voies et des traversées d'agglomérations sont, pour les Français, les cinq travaux prioritaires à engager pour améliorer les routes nationales (chacun de ces travaux cumule entre 30 et 45 points sur les trois réponses).

-----  
 (1) L'intitulé exact de la question était : "*Selon vous, sur quoi en priorité doivent porter les travaux pour améliorer les routes nationales existantes ?*". L'enquêté devait alors choisir et classer les trois travaux qu'il juge prioritaire parmi la liste suivante des travaux possibles : Largeur des voies, Aménagement des virages, Amélioration de la visibilité, Entretien des chaussées, Entretien des accotements, Traversées d'agglomération, Aménagement des carrefours, Aires de repos, Plantations, Signalisation au sol, Indications des directions, Signalisation verticale, Lutte contre le bruit, Informations des usagers, Autre.

en %

Travaux d'amélioration du réseau des routes nationales jugés prioritaires par les Français				
	Réponse 1	Réponse 2	Réponse 3	TOTAL
- Largeur des voies .....	23,9	4,5	4,6	33,0
- Aménagement des virages .....	17,5	15,3	7,5	40,3
- Amélioration de la visibilité .....	8,3	15,4	10,4	34,1
- Entretien des chaussées .....	15,8	15,0	12,0	42,8
- Entretien des accotements .....	4,2	9,0	8,0	21,2
- Traversées d'agglomération .....	8,8	10,9	11,5	31,2
- Aménagement des carrefours .....	6,3	9,3	11,4	27,0
- Aires de repos .....	1,9	2,6	4,0	8,5
- Plantations .....	0,6	1,4	1,7	3,7
- Signalisation au sol .....	3,1	4,3	5,9	13,3
- Indications des directions .....	3,0	4,9	10,9	18,8
- Signalisation verticale .....	1,2	1,4	3,2	5,8
- Lutte contre le bruit .....	2,3	1,9	3,1	7,3
- Informations des usagers .....	0,4	0,8	0,8	2,0
- Autre .....	0,5	0,2	0,2	0,9
- Ne sait pas .....	2,2	3,1	4,8	10,1
Ensemble .....	100,0	100,0	100,0	-

En regroupant, comme précédemment, les travaux envisagés en deux grandes catégories (ceux visant à améliorer la sécurité et la qualité des routes et ceux relatifs au confort et aux services<sup>(1)</sup>), on constate qu'une très large majorité de Français (89 %) préconisent prioritairement des travaux relatifs à la sécurité et à la qualité des routes nationales. Leurs caractéristiques ne sont pas significativement différentes de l'ensemble de la population : ils roulent aussi fréquemment que les Français, parcourent annuellement le même kilométrage moyen (14 100 km) et n'ont pas de profil socio-démographique marqué. Ils sont aussi plutôt non-satisfaits des routes cantonales et départementales et préconisent pour celles-ci des travaux visant à améliorer leur sécurité (voir ci-dessous).

(1) Les regroupements réalisés sont les suivants :

- les travaux relatifs à la sécurité et à la qualité des routes nationales : augmenter la largeur des voies, améliorer les aménagements des virages, améliorer la visibilité, entretenir les chaussées et les accotements, aménager les traversées d'agglomération et les carrefours, améliorer la signalisation au sol et la signalisation verticale.
- les travaux concernant le confort et les services des routes nationales : améliorer les aires de repos, les plantations, les indications de direction, la lutte contre le bruit et l'information des usagers.

Les travaux concernant les aménagements de confort sur les routes nationales sont rarement demandés en premier : seuls 8 % des Français considèrent prioritaires de tels travaux. Sans caractéristiques dominantes, ces individus effectuent néanmoins moins de voyages en voiture que l'ensemble des Français (6 voyages de plus de 100 km en voiture par an, contre 7,5 en moyenne).

### *Comment améliorer les autres routes ?*

Parmi l'ensemble des travaux possibles, l'entretien des chaussées semble être la mesure prioritaire, encore plus pour les routes départementales et cantonales que pour les routes nationales. Viennent ensuite les travaux visant à élargir les voies, à améliorer la visibilité, puis les aménagements des virages et des accotements.

en %				
Travaux d'amélioration du réseau des routes départementales et cantonales jugés prioritaires par les Français				
	Réponse 1	Réponse 2	Réponse 3	TOTAL
- Largeur des voies .....	24,6	8,0	6,0	38,6
- Aménagement des virages .....	13,0	16,7	10,0	29,7
- Amélioration de la visibilité .....	7,7	14,3	12,7	34,7
- Entretien des chaussées .....	21,0	15,4	13,3	49,7
- Entretien des accotements .....	5,5	12,8	11,3	29,6
- Traversées d'agglomérations .....	4,0	6,0	7,7	17,7
- Aménagement des carrefours .....	4,2	8,1	10,7	23,0
- Aires de repos .....	0,8	0,7	1,3	2,8
- Plantations .....	0,6	0,6	1,5	2,7
- Signalisation au sol .....	5,8	4,9	6,4	17,2
- Indications des directions .....	6,2	6,3	8,7	21,2
- Signalisation verticale .....	2,0	1,7	3,4	7,1
- Lutte contre le bruit .....	1,8	1,2	1,9	4,9
- Informations des usagers .....	0,5	0,2	0,5	1,2
- Autre .....	0,3	0,4	0,3	1,0
- Ne sait pas .....	2,0	2,7	4,3	9,0
<b>Ensemble .....</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>

Ce sont, là encore, les travaux relatifs à la sécurité et à la qualité des routes qui sont d'abord souhaités : 88 % des Français jugent prioritaires de tels travaux. Seul leur lieu de résidence (petites agglomérations) constitue une caractéristique distinctive de ces enquêtés, leur profil socio-démographique comme leur utilisation du réseau routier (nombre de voyages annuels, kilométrage parcouru annuellement) étant, grosso modo, celui de l'ensemble de la population.



Ce n'est pas, en revanche, le cas des Français préconisant pour les routes départementales et cantonales des travaux de confort et de services : ils représentent 10 % de la population et se caractérisent par leur moindre utilisation du réseau routier pour de longues distances ; ils effectuent en moyenne 7 voyages de plus de 100 km par an (contre 7,5 pour l'ensemble des Français) et parcourent environ 13 000 km (contre 14 100). Ils résident plutôt dans la région parisienne : c'est le cas pour 26,6 % d'entre eux, alors que seulement 15,4 % de la population française âgée de plus de 18 ans réside dans cette région.

Notons enfin que parmi ces travaux dits de confort ou de service, c'est l'amélioration des indications de direction qui domine largement au sein des souhaits de ces Français. Ceci n'est pas étonnant : les indications de direction sont plus utiles pour des personnes qui utilisent plus rarement le réseau cantonal ou départemental.

### 3- Bilan: un réseau routier et autoroutier satisfaisant.

Plus de neuf Français sur dix ont l'occasion d'utiliser les voies routières hors agglomération : seules les personnes d'âge élevé, les veufs (veuves), les habitants de Paris et de son agglomération les utilisent relativement peu.

Globalement, les utilisateurs de ce réseau routier en sont satisfaits : près de 80 % d'entre eux sont satisfaits d'au moins deux catégories de voie sur trois et seulement 5 % d'entre eux émettent un jugement entièrement négatif.

<i>Répartition des utilisateurs du réseau routier suivant le nombre de catégories de voie dont ils sont satisfaits.</i>	
- Tous les types de voie .....	48,8
- Deux des trois types de voie.....	30,4
- Un seul type de voie .....	15,6
- Aucun type de voie.....	5,2
<b>Ensemble (1) .....</b>	<b>100,0</b>

Cette large satisfaction générale ne doit pas cacher d'assez fortes disparités d'un type de voie à un autre. Les autoroutes sont plus appréciées que les routes nationales et bien plus que les routes secondaires, même si tous les types de voies satisfont une majorité de Français.

<i>Proportion des Français satisfaits de chacun des différents types de voies</i>	
	%
- Les autoroutes .....	89,3
- Les routes nationales .....	79,4
- Les routes secondaires .....	55,4

-----  
 (1) Seuls sont pris en compte ici les individus ayant déclaré circuler en dehors des agglomérations, soit comme passager, soit comme conducteur, et ayant exprimé leur opinion sur chacun des types de voies (autoroutes, routes nationales, autres routes).

La différence existant dans l'esprit des Français entre les routes nationales et les routes secondaires mérite d'être soulignée : les premières donnent une large satisfaction aux utilisateurs (huit Français sur dix en sont satisfaits). Les secondes passent juste la barre des 50 % de jugements positifs (55 %).

**Les individus critiques envers le réseau** (satisfaits d'une seule catégorie de voie au plus) représentent environ 20 % des utilisateurs du réseau routier français. Ils sont plutôt de "gros rouleurs", des automobilistes utilisant les voies de circulation pour de plus longs trajets et parcourant en moyenne 15 000 kilomètres par an (contre 14 100 pour l'ensemble des utilisateurs du réseau routier). Ils empruntent plus souvent les autoroutes à péage pour des raisons professionnelles (10 %, contre 5 % en moyenne), sont de sexe masculin (55 %, contre 49 %), souvent d'âge peu élevé (28 % d'entre eux ont entre 25 et 34 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 23 % de la population des utilisateurs du réseau routier) et résident relativement plus à la périphérie des villes (36 %, contre 29 %). Ils sont d'ailleurs plus critiques que la moyenne des Français envers les services proposés sur les autoroutes : 18 % d'entre eux critiquent ces services, alors que c'est le cas de seulement 12 % des utilisateurs du réseau routier.

**Les individus globalement satisfaits** du réseau routier (i.e. satisfaits de deux, voire de trois, types de voie) représentent, nous l'avons vu, 80 % des utilisateurs. Ce sont assez souvent des individus utilisant les autoroutes pour des raisons personnelles (59 %, contre 53 %) et s'arrêtant lors de leurs longs déplacements sur autoroutes (58 %, contre 52 %). Ils résident assez fréquemment dans une ville (43 % d'entre eux, contre 40 % en moyenne), de grande taille (22 % d'entre eux résident dans une agglomération de plus de 200 000 habitants, contre 19 % en moyenne) et possèdent assez souvent des diplômes supérieurs ou égaux au bac (27 %, contre 24 %). Enfin, ces individus satisfaits du réseau routier français le sont aussi des services proposés sur autoroute : 82 % d'entre eux estiment ces services satisfaisants (contre 72 % chez l'ensemble des utilisateurs du réseau routier).

Lors des longs déplacements (plus de 100 kilomètres), les automobilistes s'arrêtant pour se détendre, se restaurer, faire le plein, ... sont relativement plus nombreux sur autoroute que sur route : 64 %, contre 50 %. Est-ce la conséquence des campagnes d'information (presse, télévision, information directe sur les autoroutes) ? Ou s'agit-il, plus simplement, des conséquences directes de la régularité et de la monotonie de

la conduite sur autoroute, du degré plus élevé d'attention nécessitée sur les voies les plus rapides ?

Cependant, la fréquence des arrêts semble plus élevée sur route que sur autoroute : tous les 180 kilomètres dans le premier cas, contre 200 dans le second. Ces distances différentes entre deux arrêts correspondent-elles à des durées de déplacement égales ?

Notons d'ailleurs, une fois de plus, que les "gros rouleurs" ont ici également un comportement spécifique : ils s'arrêtent moins souvent que l'ensemble de la population. C'est également le cas de ceux qui empruntent les autoroutes pour des raisons professionnelles. Inversement, ceux qui s'arrêtent le plus souvent semblent correspondre à des individus en charge de famille, d'âge mûr et utilisant de façon occasionnelle des grands axes routiers : peut-on penser que leurs responsabilités familiales les conduisent à être plus prudents, plus responsables ? Ou ont-ils tout simplement, voyageant plus rarement, un peu plus de temps ?

Enfin, les travaux à réaliser pour améliorer le réseau routier et autoroutier français portent principalement sur la sécurité et la qualité des voies : pour chaque type de voies, les Français préconisent majoritairement des travaux relatifs à l'entretien, l'aménagement des virages et des carrefours, l'élargissement des voies.

Toutefois, si les travaux relatifs à la sécurité et à la qualité des autoroutes sont jugés prioritaires par 54 % des Français, plus d'un tiers d'entre eux (36 %) préconisent prioritairement des travaux relatifs au confort et aux services sur autoroutes. Ce n'est pas le cas pour les autres types de voies (routes nationales et secondaires), pour lesquels moins de 10 % de la population optent pour de tels travaux.

Ainsi, sur les routes nationales et secondaires, les travaux prioritaires sont, quasi unanimement, ceux visant à améliorer la sécurité et la qualité.

Types de travaux préconisés par les Français, suivant le type de voie (1)		
	Travaux relatifs à la sécurité et à la qualité des routes	Travaux relatifs au confort et aux services
- Les autoroutes .....	54 %	36 %
- Les routes nationales .....	89 %	8 %
- Les routes secondaires .....	88 %	10 %

Là encore, les gros rouleurs s'opposent aux petits rouleurs : si ces derniers privilégient relativement plus leur confort, les premiers semblent surtout attachés à leur sécurité, le confort ne venant qu'après.

-----  
 (1) Les pourcentages de ce tableau représentent la proportion d'individus préconisant, comme travaux prioritaires sur tel ou tel type de voie, *des travaux concernant la sécurité et la qualité des voies* (augmenter la largeur des voies, améliorer les aménagements des virages, améliorer la visibilité, entretenir les chaussées et les accotements, aménager les traversées d'agglomérations et les carrefours, améliorer la signalisation au sol et la signalisation verticale) ou *des travaux concernant le confort et les services* (améliorer les aires de repos, les plantations, les indications de direction, la lutte contre le bruit et l'information des passagers).

La somme des pourcentages en ligne ne fait pas 100 %, certains Français n'ayant pas d'avis sur le sujet.

## **CHAPITRE 2**

**Trafic et réseau routiers :  
conséquences sur l'environnement.**

## CHAPITRE 2

### Trafic et réseau routiers : conséquences sur l'environnement.

La protection de l'environnement est une préoccupation croissante dans l'opinion des Français (1) : l'extension du réseau routier, la création de nouvelles routes, l'accroissement de la circulation, la mise en place de périphériques, de rocades circulaires autour des villes ... ne sont pas sans conséquences sur l'environnement. *Comment les Français perçoivent-ils ces conséquences ? Plus précisément, quelles sont, selon eux, les aménagements ayant les plus graves retombées sur l'environnement ? Estime-t-on que la croissance du trafic sur routes et autoroutes a aussi des effets néfastes sur le cadre de vie ? Et quels sont, selon les Français, les éléments de l'environnement les plus touchés par ces aménagements ou ces évolutions ?*

Ce chapitre tentera d'apporter des réponses à ces interrogations.

-----  
(1) Les opinions des Français en matière d'environnement font l'objet d'autres travaux du Crédoc : on se reportera, en particulier, à l'étude : "Perception du cadre de vie et attitudes sur l'environnement", A. Dufour, Collection des Rapports, N° 86, Octobre 90.

## 1 - Selon les Français, l'extension du réseau routier et du trafic nuisent à l'environnement.

Le réseau routier est en constante évolution : son tracé est modifié, de nouvelles voies sont créées, le trafic s'accroît. Quel est le sentiment exact des Français quant aux conséquences de ces évolutions sur l'environnement : *Estiment-ils que l'environnement souffre de la mise en place de nouvelles voies de circulation ? Pensent-ils que la croissance du trafic routier nuit fortement au cadre de vie ?*

Nous allons tenter, ici, de répondre à ces deux questions.

### a) Les nuisances des nouveaux aménagements sur l'environnement.

Quatre types d'aménagement ont été retenus pour mieux connaître la position des Français : les nouvelles autoroutes, les rocade contourant le centre des villes, les déviations d'agglomérations et les voies rapides qui traversent le centre des villes. Il s'agit donc des aménagements les plus souvent réclamés : les voies permettant d'éviter ou de traverser rapidement les agglomérations, les nouvelles autoroutes facilitant le trafic entre régions.

Ces aménagements sont-ils, pour les Français, néfastes pour l'environnement ? La question leur a été posée en ces termes : *"A votre avis, les nouveaux aménagements suivants (chacune des quatre catégories ont été citées) ont-ils des conséquences néfastes sur l'environnement ?"*

A cette question, les Français répondent positivement dans deux cas : les nouvelles autoroutes et les voies rapides qui traversent le centre des villes. Les autres aménagements (les rocade contourant le centre des villes et les déviations d'agglomérations) sont jugés moins négatifs pour l'environnement : une majorité de Français estiment même qu'ils n'ont pas de conséquences néfastes.

<i>Les nouveaux aménagements suivants ont-ils des conséquences néfastes sur l'environnement ?</i>			
	OUÏ	NON	TOTAL
- Les nouvelles autoroutes .....	55,5	44,5	100,0
- Les rocade contourant le centre des villes.....	34,0	66,0	100,0
- Les déviations d'agglomérations.....	33,0	67,0	100,0
- Les voies rapides qui traversent le centre des villes.....	61,0	39,0	100,0



Ainsi, c'est, selon une nette majorité des Français (61 %), l'aménagement de voies rapides traversant le centre des villes qui nuit le plus à l'environnement. Inversement, les voies routières construites autour des villes (rocales), sont jugées peu néfastes pour l'environnement (34 %). Enfin, l'opinion des Français concernant les conséquences de la construction de nouvelles autoroutes sur l'environnement est plus partagée : néanmoins, une majorité estimant ces conséquences néfastes se dégage (55 %).

Si l'opinion émise à cette question varie peu d'une classe d'âge à l'autre, d'un niveau d'étude à l'autre, elle varie significativement selon le lieu de résidence de l'enquêté. Un citadin se sent naturellement plus concerné qu'un habitant d'une zone rurale par la construction d'une voie express à l'intérieur de sa ville, et, inversement, la construction d'une nouvelle autoroute concerne, a priori, plus les habitants des zones rurales que ceux des zones urbaines.

L'opinion diffère également, nous allons le voir, suivant l'usage que les individus ont du réseau routier : *En sont-ils utilisateurs ou pas ? Sont-ils de "gros rouleurs" ou non ?*

Examinons successivement ces variations.

#### *Effet du lieu de résidence sur l'opinion des individus.*

La proportion d'individus, classés suivant leur lieu de résidence, qui estiment que tel type d'aménagement est néfaste pour l'environnement est présentée dans le tableau ci-dessous. Les pourcentages significativement différents de la moyenne nationale sont en caractères gras.

				en %
<i>Proportion d'individus estimant que les nouveaux aménagements détériorent l'environnement, suivant leur lieu de résidence.</i>				
	Nouvelles autoroutes	Rocades circulaires	Déviations d'agglomérations	Voies rapides dans agglom.
- Ville .....	54,4	34,8	35,1	62,1
- Périphérie, banlieue .....	53,4	34,4	<b>29,0</b>	<b>64,6</b>
- Village, bourg .....	56,6	<b>30,3</b>	33,8	<b>57,1</b>
- Habitat dispersé .....	<b>62,2</b>	35,3	31,7	<b>52,9</b>
- Paris .....	<b>46,5</b>	15,8	21,1	<b>66,2</b>
- Petite couronne .....	52,4	<b>40,7</b>	<b>29,0</b>	<b>73,2</b>
- Grande couronne .....	<b>66,4</b>	35,9	31,7	<b>69,1</b>
- Province .....	54,8	33,7	33,6	59,1
MOYENNE NATIONALE .....	<b>55,5</b>	<b>34,0</b>	<b>33,0</b>	<b>61,0</b>

Ce sont les individus résidant dans des zones d'habitat dispersé qui estiment le plus souvent (62 %) que les constructions de nouvelles autoroutes sont dommageables pour l'environnement. Inversement, ces mêmes individus estiment moins souvent que l'ensemble des Français que la construction de voies rapides au coeur des agglomérations soit néfaste pour l'environnement.

A l'opposé, les habitants des villes, des zones urbanisées, et en particulier ceux de la région parisienne, estiment, plus souvent que l'ensemble des Français, que la construction de voies expressées à l'intérieur des villes est néfaste pour l'environnement. Les déviations d'agglomérations, elles, ne sont pas jugées très dommageables.

Le cas de la région parisienne mérite d'être examiné attentivement : la plupart des habitants de cette région, qu'ils vivent à Paris ou en banlieue, pensent plus souvent qu'en moyenne que les voies rapides traversant les agglomérations sont néfastes pour l'environnement, mais que les déviations d'agglomérations le détériorent peu. Cependant, seuls les habitants de Paris intra-muros sont peu nombreux à estimer que les autoroutes et les rocades sont néfastes. Les habitants de la petite couronne se caractérisent par un jugement nettement plus critique vis-à-vis des rocades circulaires, et les habitants de la grande couronne par une appréciation plus sévère vis-à-vis des nouvelles autoroutes.

Ces constats conduisent à penser que "l'on est inquiet pour son environnement proche", c'est-à-dire pour son propre cadre de vie : les citadins ne veulent pas voir leur ville se détériorer ; les habitants des zones peu urbanisées, voire rurales, jugent de façon très négative tous les aménagements routiers non purement urbains.

#### *Être ou ne pas être utilisateur : conséquences sur l'opinion émise.*

L'opinion émise diffère également suivant que l'on est ou non utilisateur des voies de circulation hors agglomération : les non utilisateurs du réseau routier, c'est-à-dire les individus qui ne circulent pas en dehors des agglomérations ou qui ne roulent jamais en voiture, sont plus pessimistes que l'ensemble des Français quant aux conséquences des nouveaux aménagements routiers sur l'environnement.

<i>Proportion des individus estimant que les aménagements suivants détériorent l'environnement, suivant leur utilisation ou non-utilisation des voies hors agglomération.</i>			
	Circule en dehors des agglomérations	Ne circule pas en dehors des agglomérations	Moyenne nationale
- Les nouvelles autoroutes .....	55,0	57,8	55,2
- Les roclades de contournement .....	32,8	46,8	33,7
- Les déviations d'agglomérations .....	31,8	45,8	32,7
- Les voies rapides qui traversent les centre-villes .....	60,7	65,7	61,0

Ainsi, tout laisse à penser que les utilisateurs du réseau routier, c'est-à-dire les principaux intéressés de la politique de développement de celui-ci, sont beaucoup moins pessimistes que les non-utilisateurs sur les conséquences de cette politique : les utilisateurs sont - ou se disent - moins sensibles aux dommages que l'essor du réseau routier peut entraîner. Peut-être jugent-ils les avantages supérieurs aux inconvénients ?

## b) Les nuisances de l'accroissement de la circulation sur l'environnement.

Près de neuf Français sur dix estiment que l'accroissement de la circulation a des conséquences néfastes sur l'environnement (1). Comparée aux opinions émises sur les effets des nouveaux aménagements routiers, l'opinion formulée ici est plus tranchée ; en effet, un réel consensus se dégage quant aux conséquences de l'accroissement de la circulation sur l'environnement : celles-ci sont néfastes.

<b>L'accroissement de la circulation a-t-il, selon vous, des conséquences néfastes sur l'environnement ?</b>	
	<b>%</b>
- Oui .....	87,9
- Non .....	11,9
- Ne sait pas .....	0,2
<b>TOTAL.....</b>	<b>100,0</b>

(1) L'intitulé exact de la question commentée ici est : "l'accroissement de la circulation a-t-il, selon vous, des conséquences néfastes sur l'environnement ?" Les enquêtés étaient amenés à répondre par Oui ou par Non. Ils pouvaient également ne pas fournir de réponse ...

L'analyse des variations des réponses à cette question suivant le lieu de résidence et la situation socio-démographique des enquêtés ne permet pas de mettre en évidence de grandes différences d'attitudes d'un groupe à l'autre : l'opinion selon laquelle l'accroissement de la circulation a des effets très néfastes sur l'environnement est à peu près également présente parmi toutes les catégories de la population.

Retenons simplement que cette opinion semble légèrement plus prégnante parmi les diplômés de l'enseignement supérieur (92 %) et parmi les individus résidant dans l'agglomération parisienne (93 %).

Notons également que les Français en désaccord avec cette opinion (les 12 % d'individus ayant répondu non à la question) semblent être de plus gros utilisateurs du réseau routier : ils ont effectué, en moyenne, 8,5 voyages de plus de cent kilomètres en voiture au cours des douze derniers mois, alors que l'ensemble des Français n'en a effectué que 7,5.

#### *Les Français sont-ils prêts à moins utiliser leur voiture ?*

Si une circulation automobile excessive a, selon les Français, des conséquences négatives sur l'environnement, ceux-ci sont-ils prêts à se passer de leur voiture pour lutter contre ces conséquences ? La réponse à cette question est négative (1) : si 39 % de l'ensemble des Français sont prêts à renoncer à l'usage de leur voiture pour les déplacements "de tous les jours", cette proportion n'est pas notablement supérieure parmi ceux qui estiment que la circulation automobile détériore l'environnement.

<i>Proportion d'individus prêts à se passer de leur voiture suivant leur opinion sur les effets d'un accroissement de la circulation sur l'environnement.</i>			
	La circulation accrue est néfaste pour l'environnement	La circulation accrue n'est pas néfaste pour l'environnement	Moyenne nationale
Est prêt à renoncer à ses déplacements quotidiens en voiture.....	39,7	35,6	39,1
N'est pas prêt à renoncer à ses déplacements quotidiens en voiture....	59,6	63,1	60,0
Ne sait pas.....	0,7	1,3	0,9
Total.....	100,0	100,0	100,0

(1) La question utilisée ici est empruntée à la partie du questionnaire "Aspirations - phase XIII" relative à l'environnement. Il s'agit d'une interrogation insérée à la demande du Ministère de l'Environnement. L'intitulé exact de cette question était : *Parmi les actions suivantes, lesquelles seriez-vous prêt(e) personnellement à adopter pour lutter contre la dégradation de l'environnement ?* Suivait alors une liste de 5 actions auxquelles les enquêtés étaient amenés à répondre par *oui* ou par *non*. Cette liste comportait l'item : *Renoncer à votre voiture pour les déplacements de tous les jours*.

On peut expliquer ces résultats d'au moins deux façons : d'une part, selon les Français, il existe, certes, des nuisances provoquées par la circulation automobile, mais la dégradation de l'environnement n'est pas d'une ampleur suffisante pour que l'on renonce à utiliser sa voiture. D'autre part, un sentiment d'individualisme peut expliquer cette contradiction apparente : on souhaite, bien entendu, arrêter ou réduire la dégradation de l'environnement, mais sans pour autant changer ses habitudes personnelles.

En tout état de cause, cette dernière question permet d'avoir une vue toute relative de l'importance réelle que les Français accordent aux conséquences, qu'ils admettent pourtant néfastes, de l'accroissement de la circulation automobile.

### c) Sensibilité générale aux nuisances de la circulation automobile.

Notre attention s'est jusqu'à présent portée sur l'opinion des Français sur les conséquences de 5 types de modifications du paysage routier national. Nous avons vu que les Français sont sensibles à la circulation à proximité de leur lieu de résidence : les ruraux sont plus critiques pour les autoroutes, les banlieusards pour les rocade urbaines, les citadins pour les voies rapides dans les agglomérations. Au-delà de ces réactions, existe-t-il des variations de sensibilité aux nuisances routières qui obéissent à d'autres logiques ?

Pour répondre à cette question, nous avons construit un indicateur permettant de classer les Français en trois groupes suivant leur degré de préoccupation face aux nuisances routières : les "**très préoccupés**", les "**moyennement préoccupés**" et les "**peu préoccupés**" :

- les "**très préoccupés**" sont les Français estimant qu'au moins quatre des cinq évolutions sur lesquelles nous les avons interrogées, relatives au réseau routier ou à son utilisation (construction de nouvelles autoroutes, aménagement de rocades circulaires, mise en place de déviations d'agglomérations, construction de voies rapides traversant le centre des villes, augmentation du trafic), sont néfastes pour l'environnement ;
- les "**moyennement préoccupés**" sont les Français estimant néfastes seulement deux ou trois de ces évolutions ;
- et les "**peu préoccupés**" sont les Français estimant que, au plus, une seule de ces évolutions est néfaste.

La population française se répartit de la façon suivante : 30 % sont "très préoccupés" face aux nuisances routières, 45 % "moyennement préoccupés" et 25 % ne le sont pas ou peu.

en %		
<i>Répartition de la population française selon leur degré de préoccupation face aux nuisances routières (notation sur 5) (1).</i>		
- 5 réponses positives	} Très préoccupés	} 17,6
- 4 réponses positives		
- 3 réponses positives	} Moyennement préoccupés	} 23,7
- 2 réponses positives		
- 1 réponse positive	} Peu préoccupés	} 16,5
- Aucune réponse positive		
- Autre (nsp, nr...) .....		1,5
<b>Ensemble .....</b>		<b>100,0</b>

(1) - Les Français ont été interrogés sur 5 types d'évolutions relatives au réseau routier. Pour chacune, ils devaient indiquer si elle leur paraissait néfaste pour l'environnement. Les enquêtés sont classés ici des plus préoccupés (5 réponses positives) aux moins préoccupés (aucune réponse positive).

Ces trois catégories d'individus peuvent être caractérisées socio-démographiquement :

Très préoccupés	Moyennement préoccupés	Peu préoccupés
30 % des Français	45 % des Français	25 % des Français
Réside en ville : 44 % (40,5)	A moins de 24 ans : 16,5 % (14)	Réside dans une agglomération de 2 000 à 200 000 habitants : 43,5 % (37)
Est âgé de 50 à 64 ans : 24 % (22)	Réside dans l'agglomération parisienne : 17,5 % (15,5)	Réside en province : 87 % (83)
A eu des enfants : 76 % (74)	N'a pas eu d'enfants : 28,5 % (26)	
N'a pas conduit au cours des 12 derniers mois : 27,5 % (23)	Possède au moins le Bac : 25,5 % (23,5)	
N'a pas utilisé le réseau routier comme passager ou conducteur durant l'année écoulée : 9,5 % (6,5)	A conduit au cours des 12 derniers mois : 75,5 % (70,5)	
	A utilisé le réseau routier comme passager ou conducteur durant l'année écoulée : 95,5 % (93,5)	

Ainsi, les Français très préoccupés de la dégradation de l'environnement par les voies routières sont plutôt des individus assez âgés, citadins et non conducteurs. Ceux qui sont assez préoccupés sont beaucoup plus jeunes, puisqu'ils se situent plutôt au début du cycle de vie, résident dans l'agglomération parisienne et sont très diplômés : notons également qu'ils ont, en grande majorité, conduit au cours des douze derniers mois et qu'ils ont utilisé, à cette occasion, les voies en dehors des agglomérations.

Enfin, les Français peu ou pas préoccupés de la dégradation de l'environnement ont peu de caractéristiques dominantes : ils résident plutôt en province, dans une agglomération de taille moyenne. Notons que la taille relative et la composition des trois groupes est la même, que l'on prenne en compte toute la population ou que l'on se limite aux seuls utilisateurs du réseau routier. Par contre, les individus qui n'utilisent pas le réseau routier se répartissent très différemment : le sentiment de forte préoccupation est présent chez 44 % d'entre eux (contre 30 % en moyenne). Les non-utilisateurs du réseau routier semblent donc beaucoup plus préoccupés que les Français par la détérioration de l'environnement due à l'extension du trafic et au développement des voies routières.

## 2 - Quels éléments souffrent du développement du réseau et de la circulation ?

Parmi les éléments de l'environnement touchés par les nouveaux aménagements routiers ou par le développement du trafic automobile, les Français estiment que les plus atteints sont, dans l'ordre, **le cadre de vie des riverains, le paysage, l'air et, enfin, la faune et la flore** (1). Les autres éléments semblent, selon les Français, beaucoup moins concernés par ces évolutions. Cette hiérarchie confirme une des conclusions précédentes : les préoccupations liées à l'environnement sont avant tout des préoccupations de proximité.

en %			
<i>Eléments de l'environnement les plus touchés par le développement de la circulation et du réseau routier.</i>			
	REPONSE 1	REPONSE 2	TOTAL
- Le cadre de vie des riverains .....	27,2	29,2	56,4
- Le paysage .....	27,8	20,1	47,9
- L'air .....	23,0	19,8	42,8
- La faune et la flore .....	13,4	17,6	31,0
- L'eau .....	5,3	5,0	10,3
- Les réserves naturelles .....	2,6	6,6	9,2
- Autre .....	0,3	1,0	1,3
- Ne sait pas .....	0,4	0,7	1,1
ENSEMBLE .....	100,0	100,0	-

Intéressons-nous d'abord aux éléments sur lesquels les Français font, prioritairement, porter leurs inquiétudes : **le cadre de vie des riverains, le paysage, l'air, la faune et la flore** (2). Environ 80 % de la population ont choisi, comme premier et second choix, deux de ces quatre éléments.

Le cadre de vie des riverains et le paysage peuvent être considérés comme des éléments *subjectifs* d'appréciation de l'environnement ; en comparaison, l'air, la faune et la flore seraient, eux, des éléments *objectifs* (3).

(1) La question interprétée ici faisait suite à celles concernant les conséquences des nouveaux aménagements routiers et l'accroissement de la circulation sur l'environnement : *quels sont, selon vous, les deux éléments les plus touchés ?* La liste proposée des éléments de l'environnement susceptibles d'être touchés était : *le paysage, la faune et la flore, les réserves naturelles, l'eau, l'air, le cadre de vie des riverains*. Les enquêtés étaient amenés à choisir et à classer deux de ces éléments.

(2) Ces quatre éléments sont les plus cités, aussi bien dans les premiers choix des Français que dans leurs seconds choix. Chacun d'entre eux a été cité par plus d'un Français sur dix, les autres (l'eau, les réserves naturelles, autre élément) l'ayant été significativement beaucoup moins.

(3) - Les éléments "objectifs" de l'environnement sont l'eau, l'air, la faune et la flore ... c'est-à-dire des éléments naturels ayant une existence propre : on dispose, pour eux, d'indicateurs objectifs de mesure de pollution. Les éléments tels que "le paysage" et "le cadre de vie" sont "subjectifs" dans la mesure où ils font référence à des appréciations subjectives, variables d'un individu à l'autre.



Croiser les deux réponses à cette question permet de mettre en évidence une forte liaison entre les premier et second choix effectués : choisir en premier lieu un élément "objectif" signifie opter, plus souvent qu'en moyenne, pour un autre élément "objectif" en second lieu ; de même, les individus ayant choisi d'abord un élément "subjectif", ont souvent opté, ensuite, pour un élément du même type.

Tableau présentant les seconds choix les plus fréquents, en fonction du premier choix effectué (1).				
<i>Second choix</i>	Cadre de vie	Paysage	Air	Faune et flore
<i>Premier choix</i>				
Cadre de vie des riverains		+		
Paysage	+			
Air				+
Faune et Flore			+	

Si on regroupe, d'un coté, les individus faisant porter leurs deux principales préoccupations sur les éléments "objectifs" de l'environnement (l'air, la faune et la flore), et d'un autre coté, ceux préoccupés par la détérioration d'éléments plus "subjectifs" (le cadre de vie et le paysage), nous obtenons deux groupes d'importance très inégale. Le premier représente plus de un Français sur dix ; le second regroupe près d'un tiers de la population.

-----  
 (1) Méthode de construction de ce tableau : la lecture du tableau croisant la première réponse avec la seconde permet de constater que le choix d'éléments objectifs (respectivement subjectifs) est, plus souvent que la moyenne - et compte tenu de l'impossibilité de fournir deux fois la même réponse -, suivi du choix d'un élément du même type. Un écart à la moyenne a été jugé significatif s'il était supérieur à 10 points. Les cases indiquées d'une croix sont celles dans lesquelles, pour chaque ligne, la proportion d'individus ayant choisi l'élément en colonne est supérieure de 10 points à la proportion de ceux ayant opté pour cet élément dans l'ensemble de la population.

Ces deux groupes peuvent être clairement qualifiés socio-démographiquement.

Individus uniquement préoccupés par la détérioration d'éléments objectifs	Individus uniquement préoccupés par la détérioration d'éléments subjectifs
<p><b>12,5 % de la population étudiée (1)</b></p> <p>A moins de 24 ans : 27,2 % (14)</p> <p>N'a pas eu d'enfants : 35,1 % (26)</p> <p>Réside dans Paris ou son agglomération : 17 % (15)</p> <p>Est "moyennement préoccupé" par les nuisances de la circulation sur l'environnement : 54,1 % (45)</p> <p>Possède au moins le bac : 29,4 % (23,5)</p>	<p><b>31,5 % de la population étudiée</b></p> <p>A entre 50 et 64 ans : 26,5 % (22)</p> <p>Est veuf ou veuve : 13 % (9)</p> <p>Est de sexe féminin : 58,5 % (52,5)</p> <p>Est commerçant ou chef d'entreprise : 6 % (3,5)</p> <p>Est "très préoccupé" par les nuisances de la circulation sur l'environnement : 38 % (30)</p> <p>Pense que son niveau de vie s'est dégradé depuis 10 ans : 42,5 % (39,5)</p>

Ainsi, faire porter ici ses inquiétudes sur les éléments naturels (objectifs) de l'environnement est plutôt le fait d'individus assez jeunes, diplômés et résidant dans l'agglomération parisienne. Être inquiet de la dégradation de son cadre de vie, du paysage est plus fréquent chez les personnes plutôt âgées et de sexe féminin, plutôt préoccupées par la détérioration de l'environnement liée à la circulation automobile et peu satisfaites de l'évolution de leur niveau de vie au cours des dix dernières années.

Enfin, selon les Français, deux éléments de l'environnement ne semblent pas trop souffrir du développement du réseau et de la circulation routière : l'eau et les réserves naturelles. En effet, seuls 5 % environ estiment que ces éléments sont touchés.

(1) La population considérée ici est l'ensemble des individus ayant choisi leurs deux réponses parmi la liste des éléments objectifs et subjectifs : le cadre de vie, le paysage, l'air, la faune et la flore.

Peut-être pensent-ils que les réserves naturelles sont, par leur statut et leur situation mêmes, hors d'atteinte des nuisances de la circulation routière ? Ou bien estiment-ils que l'eau n'en subit pas les conséquences, ou plutôt que ces conséquences ne sont pas irréversibles, grâce aux stations d'épuration et aux moyens modernes de dépollution ?

En tout état de cause, ces deux éléments naturels sont ceux, dans la liste, qui sont les plus largement contrôlés par l'homme et sur lesquels celui-ci intervient fréquemment pour en assurer la dépollution. Est-ce cela qui explique une inquiétude moindre des Français, ou plutôt le fait qu'on ne pense pas directement à l'eau ou aux réserves naturelles quand on évoque les nuisances liées au développement de la circulation ?

### **3 - Bilan : on s'inquiète pour son cadre de vie.**

Les Français sont, globalement, assez sensibles aux nuisances de la circulation automobile sur l'environnement. Il n'en reste pas moins que les principaux utilisateurs du réseau routier sont moins pessimistes que l'ensemble des Français quant aux conséquences néfastes du développement du réseau routier sur l'environnement ; en particulier, les automobilistes ne sont pas, dans leur globalité, prêts à renoncer à leur voiture afin de limiter ces conséquences.

Les Français apparaissent finalement bien davantage préoccupés, du fait du développement du trafic et des nouvelles voies, par la détérioration de leur cadre de vie que par la dégradation de tel ou tel élément précis de l'environnement (l'air, l'eau, les réserves naturelles, la faune et la flore). **Les préoccupations liées à l'environnement sont avant tout des préoccupations de proximité.**

Tous ces éléments peuvent conduire à penser que, si les Français sont sensibles à la détérioration de l'environnement, cette sensibilité n'est pas vraiment issue de "principes philosophiques" ou d'une "idéologie", mais plutôt du souci de ne pas voir leur propre cadre de vie se détériorer.

## **CHAPITRE 3**

### **Les déplacements locaux et leurs difficultés.**

## CHAPITRE 3

### Les déplacements locaux et leurs difficultés.

L'usage des voies routières hors agglomérations (autoroutes, routes nationales, routes secondaires) et l'opinion que les utilisateurs portent sur ces voies, ont fait l'objet du premier chapitre de ce rapport.

Mais nous n'y avons pas examiné les difficultés que rencontrent les Français dans leurs déplacements locaux, que ceux-ci se fassent en voiture ou par transport en commun (bus, car, train). Nous avons certes chacun une idée, issue de notre propre expérience, des difficultés que connaissent les habitants des zones urbanisées pour se déplacer en voiture dans leur agglomération ; nous connaissons aussi les problèmes que rencontrent les Français résidant dans les zones rurales lorsqu'ils ne disposent pas d'un véhicule particulier.

Une première section tentera d'affiner ou de corriger ces sens communs parfois trompeurs, en examinant les liens entre les problèmes rencontrés et le lieu de résidence.

Les solutions proposées pour améliorer les déplacements en ville sont nombreuses (1). Dans la phase d'enquête exploitée ici, nous avons demandé aux Français, pour la cinquième fois depuis 1981, s'ils estimaient que limiter l'utilisation de la voiture en ville constituait une solution aux problèmes de déplacements locaux. Les résultats de cette question sont présentés dans la seconde section du chapitre.

---

(1) - Le rapport de l'enquête d'Automne 1989 : *"Se déplacer en ville et en dehors"*, F. Boscher, Collection des Rapports du CREDOC, N° 91, Décembre 1990, était en grande partie consacré à l'examen des attitudes des Français face à diverses solutions destinées à améliorer les déplacements urbains.

## 1 - Des difficultés ne concernant pas tout le monde et très inégalement réparties.

Connaître des difficultés lors de déplacements locaux est un désagrément inégalement réparti dans la population française : il existe de fortes disparités selon le lieu de résidence et selon le type de difficultés rencontrées. Une majorité de Français estiment, en effet, ne pas subir de gênes en la matière, mais d'autres ressentent très vivement le manque de moyens de transports en commun ou subissent les engorgements routiers, etc.

Caractériser les Français rencontrant des difficultés, puis préciser le type de gênes subies: tels sont les objets des deux paragraphes suivants.

### a) Des problèmes ressentis plus souvent en milieu rural ou dans les grandes agglomérations.

Si une majorité de Français (69 %) estiment ne pas connaître de difficultés lors de leurs déplacements locaux, ils n'en reste pas moins que près d'un tiers sont d'un avis contraire (1).

en %	
<b>Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?</b>	
- Oui.....	31,9
- Non.....	68,1
<b>Total .....</b>	<b>100,0</b>

Cette situation reste comparable à la situation mise en évidence au début des années 80 : un peu moins d'un tiers des Français estiment connaître des difficultés lors des déplacements dans leur localité. Notons que cette proportion tend à s'accroître légèrement, sans que l'on puisse affirmer pour autant que cette croissance soit statistiquement significative.

en %				
<b>Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?</b>				
	1981	1982	1988	1990
- Oui.....	29,7	30,1	31,3	31,9
- Non.....	70,0	69,9	68,5	69,1
- Ne sait pas .....	0,3	-	0,2	-
<b>Total .....</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(1) La question, posée à l'ensemble des enquêtés, était formulée ainsi : "Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?". Les seules réponses possibles étaient "Oui" ou "Non".

*Qui sont les individus concernés par ces difficultés ?*

Comme nous pouvions nous y attendre, les réponses à cette question dépendent surtout du lieu de résidence de l'enquêté : ceux qui habitent dans des zones très peu urbanisées, comme ceux qui résident dans des agglomérations de grande taille (et surtout grande couronne parisienne) déclarent connaître, plus souvent que leurs concitoyens, des difficultés lors de leurs déplacements locaux. Comme nous pouvons le supposer - cela sera confirmé dans le paragraphe suivant -, c'est l'absence de transports en commun qui rend difficiles les déplacements des premiers et c'est une circulation automobile trop dense qui explique les difficultés des seconds.

en %	
<b>Proportion de Français déclarant connaître des difficultés de déplacements dans leur localité, selon leur lieu de résidence.</b>	
<b>Type de zone de résidence</b>	
- Ville .....	25,7
- Périphérie, banlieue .....	30,7
- Village, bourg .....	43,3
- Habitat dispersé .....	35,7
<b>Type de lieu d'habitation</b>	
- Paris .....	31,6
- Petite couronne .....	27,1
- Grande couronne .....	39,3
- Province .....	31,6
<b>Taille d'agglomération</b>	
- Moins de 2 000 habitants .....	44,1
- De 2 000 à 50 000 habitants .....	30,6
- De 50 000 à 200 000 habitants .....	16,3
- Plus de 200 000 habitants .....	28,5
- Agglomération parisienne .....	31,2
<b>Moyenne nationale .....</b>	<b>31,9</b>

Inversement, dans les villes de taille moyenne (50 000 à 200 000 habitants), rares sont les individus se plaignant de difficultés (16 %, contre 32 % en moyenne) : l'existence de transports en commun et la faible circulation routière relative doivent permettre d'expliquer ce résultat.

En dehors des variations mises en évidence selon le type de localité ou d'agglomération de résidence, les réponses à cette question varient peu : la proportion d'individus estimant connaître des difficultés lors de leurs déplacements locaux est à peu près identique par âge, sexe, niveau de revenu ou catégorie professionnelle.

Mais, s'il est facile d'imaginer quels sont les types de difficultés locales (absence de transports en commun satisfaisants, lenteur de ceux-ci, embouteillages routiers,



problèmes de parking et circulation très difficile dans le centre des villes...), il est, a priori, difficile de déterminer l'intensité de chacun de ces problèmes. Quels sont ceux qui sont ressentis le plus vivement ? Ces problèmes diffèrent-ils d'un lieu de résidence à l'autre ?

**b) Une grande variété de difficultés, principalement relatives aux transports en commun.**

Les raisons avancées par les individus estimant connaître des difficultés lors de leurs déplacements locaux sont très variables (1). L'éventail des réponses recouvre, par exemple, des indications telles que : les horaires des trains ne conviennent pas, il y a trop de monde dans les transports en commun, il n'y a pas assez de taxis, il est difficile de circuler, il n'existe pas de bus, le prix des transports en commun est trop élevé, il y a trop de monde dans les transports en commun ...

Afin de rendre plus facile l'analyse de ces réponses, les difficultés déclarées ont été agrégées en quatre grandes catégories (2). Les regroupements effectués sont les suivants :

-----  
 (1) Les enquêtés ayant déclaré que des problèmes de déplacements existaient au sein de leur localité étaient invités à répondre à la question supplémentaire : *Lesquels ?*

Les deux premières réponses fournies par les enquêtés à cette question ouverte ont été ensuite post-codées. Ce sont ces réponses post-codées qui sont analysées ici.

(2) La liste détaillée des réponses, non agrégées, est présentée en annexe 1.

Les réponses suivantes ↘ sont rassemblées sous la dénomination ↙	
- Pas de transports en commun (TC) - Pas de bus - Pas de cars - Pas de trains	<b>Transports en commun inexistants</b>
- Transports en commun insuffisants - Mauvaise desserte des transports en commun - Transports en commun mal adaptés - Problèmes de correspondance dans les TC - Problèmes d'horaires dans les TC - Coût des transports en commun - Il n'y a pas assez de bus - Problèmes d'horaires des bus - Il n'y a pas assez de cars - Problèmes d'horaires des cars - Il n'y a pas assez de trains - Problèmes d'horaires dans les trains - Il y a trop de monde dans les TC - Les TC ne sont pas confortables - Il y a des grèves - Pas adaptés aux personnes âgées	<b>Transports en commun mal adaptés</b>
- Il y a des problèmes de circulation	<b>Problèmes de circulation</b>
- Il faut une voiture - Problème de taxis - Problèmes de parking - Autre	<b>Autres</b>

Rares sont les enquêtés qui proposent deux réponses à cette question : dans près de trois cas sur quatre, ils ne fournissent qu'une seule réponse. Dans le cas contraire, ils citent, globalement, le même type de difficultés : ils se plaignent avant tout de la mauvaise adaptation des transports en commun, un peu moins souvent de l'inexistence de ceux-ci, et assez marginalement des difficultés à circuler en voiture. Ainsi nous contenterons-nous d'analyser les premières réponses.

en %		
Répartition des types de difficultés rencontrées lors des déplacements locaux.		
	Première réponse	Seconde réponse
- Transports en commun inexistants.....	25,8	5,9
- Transports en commun mal adaptés .....	55,5	15,1
- Problèmes de circulation .....	11,2	1,4
- Autres .....	5,5	4,7
- Ne sait pas .....	0,5	1,7
- Non réponse.....	1,5	71,2
<b>Ensemble des individus estimant connaître des problèmes .</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## **CONCLUSION**

## CONCLUSION

Le sentiment de satisfaction générale des Français envers les réseaux routiers et autoroutiers ne doit pas cacher les inquiétudes qu'ils expriment à propos des conséquences du trafic routier sur l'environnement, ni leurs préoccupations en ce qui concerne les déplacements locaux et leurs difficultés.

**L'opinion des Français sur tous les types de voies est globalement favorable** : si les autoroutes sont les voies satisfaisant le plus de Français, les routes nationales et même les autres routes (départementales et cantonales) sont jugées positivement par une majorité d'individus. De même, les services proposés sur autoroute sont considérés favorablement: les aires de repos et les services téléphoniques sont très satisfaisants, la restauration, les services de dépannage et de distribution de carburants le sont un peu moins, même s'ils restent, malgré tout, convenables.

L'opinion de la population française varie quelque peu, suivant le type de voie, lorsqu'on l'interroge sur les améliorations qu'elle souhaite voir apporter au réseau routier et autoroutier : les travaux visant à une amélioration de la sécurité sur route et autoroute sont, dans tous les cas, jugés prioritaires. Mais une assez forte proportion de Français souhaite voir se réaliser des travaux relatifs à l'amélioration du confort et des services sur autoroutes : ceux-ci estiment peut-être que la sécurité sur autoroute est suffisante et que les seuls travaux à y réaliser sont des travaux de "confort".

Ce sentiment de satisfaction globale ne fait pas oublier aux Français les conséquences néfastes de l'augmentation du trafic et de la création de voies de circulation sur le cadre de vie et la nature : une majorité d'entre eux estiment qu'une augmentation de la circulation routière et une extension du réseau routier ont, globalement, des conséquences néfastes sur l'environnement. Mais rares sont ceux qui accepteraient de se passer de leur voiture afin d'enrayer ces nuisances.

Les Français font principalement porter leurs inquiétudes sur le cadre de vie et sur le paysage : ce serait, selon eux, les premiers éléments de l'environnement touchés. Leurs appréhensions liées à la détérioration de la faune, de la flore, de l'eau, de l'air et des réserves naturelles sont plus rares. Ainsi peut-on penser que les préoccupations

des Français proviennent avant tout de la peur de voir *leur* cadre de vie se détériorer et pas tellement de voir *la nature* se dégrader. Au risque d'être caricatural, ne peut-on penser que les préoccupations exprimées par les Français sont souvent issues d'un certain sentiment égoïste ? Ceux-ci ont, avant tout, peur de voir leur environnement personnel, leur cadre de vie se dégrader.

Ce sentiment de satisfaction globale n'empêche pas, non plus, les Français de subir des problèmes spécifiques de déplacements au niveau local. Ils déclarent, en effet, pour un tiers d'entre eux, connaître de tels problèmes dans leur localité, que ceux-ci soient relatifs aux transports en commun (inexistants, insuffisants ou mal adaptés) ou à une mauvaise circulation routière. Bien sûr, le lieu de résidence est la variable explicative en la matière : les parisiens se plaignent des bouchons, les individus résidant dans les zones rurales regrettent avant tout le manque de transports en commun et les habitants de la grande couronne parisienne considèrent plus souvent les transports collectifs inadaptés.

Ce tableau sur l'opinion de la population en matière de circulation routière et d'environnement est riche en enseignements : on peut y déceler un certain sentiment d'individualisme, lié à un assez fort attachement à la liberté de circuler en voiture (les Français déclarant être prêts à changer leurs habitudes semblent peu nombreux) ; mais on y relève aussi une conscience assez aiguë des problèmes de dégradation de l'environnement. Ne retrouve-t-on pas ici le légendaire attachement des Français à leur voiture ? Tout comme l'esprit démocratique et généreux qui les animent quand il s'agit de défendre un patrimoine commun ?

De ces deux sentiments, l'individualisme (voire l'égoïsme) et une assez grande sensibilité de principe aux problèmes collectifs, quel sera celui qui, en matière d'environnement, l'emportera ? Les Français voudront-ils et arriveront-ils à changer leurs habitudes ?

## **ANNEXES**

## Annexe 1

Tableau présentant les réponses détaillées à la question relative<sup>1</sup> au type de problèmes que connaissent les Français dans leurs déplacements locaux.

	Première réponse	Deuxième réponse éventuelle
- Pas de transports en commun .....	13,5	0,9
- Transports en commun insuffisants .....	12,2	1,2
- Mauvaise desserte des transports en commun .....	7,3	1,0
- Transports en commun mal adaptés .....	1,9	0,3
- Problèmes de correspondances dans les transports en commun ..	0,4	0,4
- Problème d'horaire dans les transports en commun .....	2,5	1,1
- Le coût des transports en commun .....	0,7	0,6
- L'affluence dans les transports en commun .....	0,4	0,3
- Le confort dans les transports en commun .....	0,0	0,1
- Les grèves .....	2,3	0,4
- Problème pour les personnes âgées .....	1,7	0,1
- Il faut une voiture .....	1,0	1,9
- Absence de bus .....	4,4	1,0
- Bus insuffisants .....	15,2	2,4
- Problèmes d'horaires des bus .....	1,5	2,2
- Absence de cars .....	4,3	1,5
- Cars insuffisants .....	6,9	0,8
- Problèmes d'horaire des cars .....	0,8	0,9
- Pas de trains .....	3,7	2,6
- Insuffisance des trains .....	1,6	2,6
- Problèmes d'horaires des trains .....	0,1	0,6
- Problème de taxis .....	0,1	0,0
- Problème de circulation .....	11,2	1,4
- Problème de parking, de stationnement .....	1,2	1,0
- Gênes .....	0,0	0,0
- Autre .....	3,1	1,8
- Ne sait pas .....	0,4	1,7
- Non réponse .....	1,5	71,2
<b>Ensemble .....</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Les enquêtés ayant déclaré connaître des problèmes de déplacements au sein de leur localité étaient invités à répondre à la question ouverte "Quels sont ces problèmes?". Les deux premières réponses étaient notées par l'enquêteur, puis post-codées.

## Annexe 2

## Réponses aux questions relatives au nombre de voyages

## La mobilité à plus de 100 kilomètres

en %

*Au cours des 12 derniers mois, combien de voyages à plus de 100 kilomètres de votre domicile avez-vous effectué en France ou dans les pays voisins ?*

Année	Aucun	1 ou 2	3 à 6	7 à 15	16 et plus	NSP	Ensemble
1981	24,8	32,4	23,7	7,8	11,1	0,2	100,0
1982	26,0	33,2	22,8	9,4	8,6	0,0	100,0
1983	26,0	28,2	26,7	12,3	6,7	0,0	100,0
1984	24,7	32,7	25,3	11,4	5,9	0,0	100,0
1985	24,8	31,5	24,6	11,4	7,4	0,3	100,0
1986	24,4	27,8	26,2	12,7	8,6	0,3	100,0
1987	23,7	26,7	24,7	15,0	8,2	1,7	100,0
1988	22,8	22,8	26,2	16,3	10,7	1,2	100,0
1989	20,4	23,4	28,1	16,6	10,1	1,4	100,0
1990	21,2	22,6	27,1	14,8	9,8	4,6	100,0

## La mobilité en voiture à plus de 100 kilomètres

en %

*Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en voiture ?*

Année	Aucun	1	2	3	4	5 à 7	8 et plus	NSP	ne voyage pas	Ensemble
1983	12,8	18,8	9,5	6,7	5,2	8,3	12,6	-	26,0	100,0
1984	13,6	18,7	11,4	8,1	5,2	7,3	10,9	-	24,7	100,0
1986	11,3	15,7	10,7	8,1	6,6	7,5	15,4	-	24,7	100,0
1987	8,7	15,8	10,7	6,5	6,8	9,3	16,8	-	25,4	100,0
1988	5,8	13,7	9,6	8,5	6,6	11,5	20,2	-	24,1	100,0
1989	5,5	13,6	11,5	9,8	6,1	10,5	21,1	-	21,9	100,0
1990	3,6	14,1	10,6	9,3	7,2	9,7	19,9	4,7	21,0	100,0

## La mobilité en train à plus de 100 kilomètres

en %

*Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en train ?*

Année	Aucun	1	2	3 à 5	6 et plus	NSP	ne voyage pas	Ensemble
1983	49,3	9,4	5,4	6,6	3,3	-	26,0	100,0
1984	48,0	13,1	6,5	4,7	3,0	-	24,7	100,0
1986	51,8	9,4	4,9	5,7	3,5	-	24,7	100,0
1987	54,4	8,4	4,7	3,8	3,2	0,1	25,4	100,0
1988	55,1	8,5	4,8	3,7	3,8	0,0	24,1	100,0
1989	55,7	9,1	3,7	5,3	4,1	0,2	21,9	100,0
1990	57,2	8,7	4,0	3,7	2,9	2,5	21,0	100,0



**La mobilité en avion à plus de 100 kilomètres** en %

<i>Parmi ces voyages, combien ont été effectués ... en avion ?</i>						
Année	Aucun	1	2 et plus	NSP	ne voyage pas	Ensemble
1983	63,2	6,4	4,3	-	26,1	100,0
1984	66,0	6,2	3,1	-	24,7	100,0
1986	64,9	6,5	3,8	-	24,7	100,0
1987	64,8	5,2	4,4	0,1	25,4	100,0
1988	64,4	7,3	4,2	0,0	24,1	100,0
1989	64,8	7,3	5,8	0,2	21,9	100,0
1990	66,2	6,0	4,2	2,5	21,0	100,0

### Annexe 3

#### Post-codages utilisés

**PROBLEMES DE DEPLACEMENTS DANS LA LOCALITE**  
(Question H1b)

- 01 Pas de transports en commun.
- 02 Insuffisance de transports en commun (pas assez, manque...)
- 03 Mauvaise desserte en transports en commun (avec certaines zones, industrielles par exemple, villes voisines...)
- 04 Transports en commun mal adaptés.
- 05 Problèmes de correspondance entre transports en commun (train-bus...)
- 06 Transports en commun : problèmes d'horaires (irrégularité des passages, pas ou insuffisance le matin, le soir, le dimanche...)
- 07 Transports en commun chers (ou trop chers)
- 08 Trop de monde dans les T.C.
- 09 Confort des T.C (manque de confort)
- 10 Grèves.
- 11 Problèmes de déplacement des personnes âgées.
- 12 Il faut une voiture.
- 13 Pas de bus.
- 14 Insuffisance de bus (pas assez, peu de passages, manque...)
- 15 Bus : problèmes d'horaires (irréguliers, tôt, tard, jours...)
- 16 Pas de cars.
- 17 Insuffisance de cars (pas assez, peu de passages, manque...)
- 18 Cars : problèmes d'horaires (irréguliers, tôt, tard, jours...)
- 19 Pas de trains
- 20 Insuffisance de trains (pas assez, peu de passages, manque...)
- 21 Trains : problèmes d'horaires.
- 22 Problèmes de taxis.
- 23 Problèmes de circulation (bouchons, embouteillage, encombrements...)
- 24 Problèmes de parking, de stationnement...
- 25 Gênes : trop de poids lourds.
- 26 Autres réponses.
- 27 Ne sait pas.
- 28 Non réponse

**ARRETS SUR ROUTE ET AUTOROUTE**  
(Questions H7c et H8c)

- 01 Pour les toilettes.
- 02 Pour boire ou manger, pour le pique-nique, le casse-croute.
- 03 Pour les magasins, cafeterias, les restaurants, les services... (pour consommer, prendre un café...)
- 04 Pour la tranquillité (on est plus tranquille...)
- 05 Pour l'accessibilité, la facilité d'arrêt (c'est plus facile à garer, il y a de la place...)
- 06 On y trouve ce dont on a besoin, il y a tout ce qu'il faut... (pour les bancs, les tables...)
- 07 Pour faire le plein d'essence, pour la voiture.
- 08 Pour la sécurité (ce n'est pas isolé, sont mieux éclairées la nuit, il y a du monde...)
- 09 Par peur, par crainte (ailleurs, on n'est pas rassuré...)
- 10 Pour éviter le bruit.
- 11 C'est mieux pour les enfants.
- 12 Pour la détente (pour marcher, pour se reposer, pour le confort, c'est agréable, pour se décontracter, on y est mieux...)
- 13 Autres réponses.
- 14 Non réponse, NSP.

## Annexe 4

## Partie du questionnaire d'Automne 1990 (Phase XIII) relative aux transports.

## H 1 - a) Y a-t-il des problèmes de déplacements dans votre localité ?

1. Oui .....

1

2. Non ----- &gt; Passez à H2 .....

2

## b) Lesquels ?

(Notez les deux premières réponses)

\_\_\_\_\_

| | | | |

\_\_\_\_\_

| | | | |

H 2 - Pensez-vous que pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'utilisation de l'automobile ?

(Enumérez - une seule réponse)

1. Tout à fait d'accord .....

1

2. Assez d'accord .....

2

3. Peu d'accord .....

3

4. Pas du tout d'accord .....

4

Nous souhaitons recueillir l'avis des usagers sur la route, et d'abord ...

H 3 - Avez-vous l'occasion de rouler en voiture en dehors des agglomérations comme conducteur ou comme passager ?

(Enumérez)

1. Oui, comme conducteur seulement .....

1

2. Oui, comme passager seulement .....

2

3. Oui, comme conducteur ou comme passager .....

3

4. Non, je ne roule pas en dehors des agglomérations PASSEZ A H 9

4

PAGE ...

## H 4 - Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc), et en particulier :

(Citez un à un - une réponse par ligne)

. Des autoroutes .....

. Des routes nationales .....

. Des autres routes .....

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	Ne les utilise pas
. Des autoroutes .....	1	2	3	4	5
. Des routes nationales .....	1	2	3	4	5
. Des autres routes .....	1	2	3	4	5

**H 5 - a) Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?**

1. Oui .....

2. Non .....

**b) Si oui, était-ce pour ...**  
*(Citez un à un - une réponse par ligne)*

. Vos départs ou vos retours de vacances .....

. Vos loisirs autres que les vacances (week-end, visites, ...) .....

. Vos déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail) .....

. Vos déplacements domicile-travail .....

**c) Si non, pour quelle raison ?**  
*(Présentez la liste - une seule réponse)*

1. Vitesse trop élevée pour moi .....

2. Trop cher .....

3. Trop monotone .....

4. Trop d'encombrements .....

5. Trop souvent en travaux .....

6. Pas adaptée à mes déplacements actuels .....

7. Il n'y en a pas sur mon parcours .....

8. Autres réponses, précisez \_\_\_\_\_

Codification	
1	
2	
OUI	NON
1	2
1	2
1	2
1	2
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	

Et à propos des services sur autoroutes ...

**H 6 - a) Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?**  
(Enumérez)

- 1. Très satisfait .....
- 2. Assez satisfait .....
- 3. Peu satisfait .....
- 4. Pas du tout satisfait .....
- 5. N'utilise pas l'autoroute -----> **Passez à H 8**

**Codification**

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

**b) Et, en particulier, êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ...**  
(Citez un à un - une réponse par ligne)

- . Distribution de carburants .....
- . Restauration .....
- . Téléphone .....
- . Dépannage .....
- . Toilettes .....
- . Aires de repos .....
- . Vente de produits divers .....
- . Information des usagers (radio, dépliants, messages variables) .....

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	N S P
. Distribution de carburants .....	1	2	3	4	5
. Restauration .....	1	2	3	4	5
. Téléphone .....	1	2	3	4	5
. Dépannage .....	1	2	3	4	5
. Toilettes .....	1	2	3	4	5
. Aires de repos .....	1	2	3	4	5
. Vente de produits divers .....	1	2	3	4	5
. Information des usagers (radio, dépliants, messages variables) .....	1	2	3	4	5

**H 7 - Pour des déplacements de plus de 100 Kilomètres sur autoroute, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?**  
(Enumérez - une réponse)

- 1. Oui, régulièrement.....
  - 2. Oui, mais sans régularité.....
  - 3. Rarement.....
  - 4. Jamais.....
- } **Passez à H8**

- 1
- 2
- 3
- 4

**a) Environ tous les combien de kilomètres vous arrêtez-vous ?**  
Si NSP, codez 999

Nombre de Km I \_\_\_\_\_ I

\_\_\_\_\_

**b) Où vous arrêtez-vous de préférence ?**  
*(Enumérez - une seule réponse)*

- 1. Sur une aire de repos .....
- 2. Sur une aire de service .....
- 3. Dans un autre endroit, précisez \_\_\_\_\_
- 4. A l'extérieur de l'autoroute .....

**c) Pourquoi principalement ?**  
*(Notez la première réponse)*

\_\_\_\_\_

**H 8 - Et pour des déplacements de plus de 100 kilomètres sur route, vous arrêtez-vous pour vous reposer ?**  
*(Enumérez - une seule réponse)*

- 1. Oui, régulièrement.....
- 2. Oui, mais sans régularité.....
- 3. Rarement.....
- 4. Jamais.....

→ Passez à H9

**a) Environ tous les combien de kilomètres vous arrêtez-vous ?**  
*Si NSP, codez 999*

Nombre de Km I \_\_\_\_\_ I

**b) Où vous arrêtez-vous de préférence ?**  
*(Enumérez - une seule réponse)*

- 1. Sur les accotements aménagés .....
- 2. Sur les aires de repos .....
- 3. Dans une agglomération traversée .....
- 4. Dans un autre endroit, précisez \_\_\_\_\_
- 5. N'importe où .....

**c) Pourquoi principalement ?**  
*(Notez la première réponse)*

\_\_\_\_\_

Codification	
1	1
2	2
3	3
4	4
	_____
1	1
2	2
3	3
4	4
	_____
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
	_____







# COLLECTION DES RaPPORTS

## Récemment parus :

Panel RMI-CREDOC, points de départ : présentation des résultats de la première vague d'enquête auprès d'un échantillon représentatif des allocataires du Revenu Minimum d'Insertion, par Patricia Croutte, Anastassios Iliakopoulos, Michel Legros, N° 98, Avril 1991.

Les ports de la galère : recension des études et des recherches réalisées entre 1975 et 1990 sur le thème de l'insertion des jeunes en difficulté pris en charge par l'Aide Sociale à l'Enfance et la Protection Judiciaire de la Jeunesse, par Christine Le Clainche, Michel Legros, N° 99, Avril 1991.

Pour une meilleure compréhension de la cohérence des statistiques sur l'automobile, par Didier Le Ménéac, Jean-Loup Madre, N° 100, Avril 1991.

La perception des politiques de la famille, par Laurent Clerc, Georges Hatchuel, Jean-Luc Volatier, N° 101, Juillet 1991.

Rapport technique - Vague de Printemps 1991 (Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français), par le département "Aspirations", N° 102, Juillet 1991.

Président : Bernard SCHAEFER    Directeur : Robert ROCHEFORT  
142, rue du Chevaleret, 75013 PARIS - Tél. : (1) 40.77.85.00

# CREDOC

Centre de recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie