COLLECTION DES RaPPORTS

DECEMBRE 1997 ■ N° 184

LES FRANÇAIS ET LE RÉSEAU ROUTIER

Franck BERTHUIT
Georges HATCHUEL
Jean-Pierre LOISEL

Département "Conditions de vie et Aspirations des Français"

CRéDOC
L'ENTREPRISE DE RECHERCHE

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

CRÉDOC

Enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français"

LES FRANÇAIS ET LE RESEAU ROUTIER

Franck Berthuit
Georges Hatchuel
Jean-Pierre Loisel

Rapport réalisé à la demande de
La Direction des Routes et du SETRA

142, rue du Chevaleret
75013 - PARIS

CONDITIONS DE VIE ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS

Etude réalisée à la demande de :

- la Direction des Routes
- le SETRA

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

. Georges Hatchuel (Directeur adjoint du CREDOC)

. Franck Berthuit, Nathalie Deschamps, Catherine Duflos, Ariane Dufour, Françoise Gros, Anne-Delphine Kowalski, Jean-Pierre Loisel

C R E D O C

Président : Bernard Schaefer
Directeur : Robert Rochefort

SOMMAIRE

Synthèse ..... **I à VI**

Introduction **1**

CHAPITRE I - Les voyages et l'usage de la voiture **5**

1. Les Français voyagent de plus en plus 8

1.1. Les déplacements à plus de 100 kms : en moyenne, 9 voyages par Français 8
1.2 Les principaux modes de déplacement 10
1.3 La multiplicité des modes de transport utilisés 16

2. L'usage de la voiture 20

2.1. Le nombre de conducteurs continue de s'accroître 20
2.2. De plus en plus de kilomètres parcourus 23
2.3. Des trajets quotidiens, mais en majorité assez courts 26

CHAPITRE II - Le problème des déplacements urbains **31**

1. Les déplacement urbains : une préoccupation forte et croissante 34

2. Développer les transports en commun et limiter la circulation en centre-ville 37

3. Une synthèse en cinq groupes 47

CHAPITRE III - Le réseau routier et la circulation **53**

1. Une forte satisfaction des autoroutes et des routes nationales 56

2. La circulation sur longue distance : mieux utiliser le réseau existant 64

2.1. Les solutions pour résorber les embouteillages 64
2.2. Les moyens de gérer l'augmentation générale de la circulation routière 68
2.3. Le développement du réseau de transport français 75

CHAPITRE IV - Usage et perception de l'autoroute 79

1. L'usage de l'autoroute 82

2. Le prix de l'autoroute 88

3. Les services autoroutiers 95

4. L'impact local des autoroutes sur les régions 103

CONCLUSION 113

ANNEXES 117

Annexe 1 - Tableaux complémentaires 119
Annexe 2 - Questions insérées à la demande de la Direction des Routes et du SETRA dans l'enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français » du CREDOC 135

Les Français et le réseau routier

Note de synthèse

L'année 1995 a vu l'amorce de grands changements dans la politique et l'organisation des transports en France : difficultés économiques et sociales de la SNCF, situation critique pour le groupe Air France ; les deux grands pôles nationaux de transport doivent faire face aujourd'hui à un futur relativement incertain.

L'augmentation continue du trafic routier peut paraître, dans ce contexte, relativement « insolente ». Ce n'est pas pour autant que les conceptions « routières » de nos concitoyens n'ont pas évolué ces dernières années. C'est précisément à l'évolution des pratiques, à la mesure de la satisfaction et aux attentes des Français en matière de réseaux et de transports routiers que ce rapport est consacré. Il repose sur l'exploitation de questions insérées, à la demande de la Direction des Routes et du SETRA, dans la vague de début 1996 de l'enquête du CREDOC sur « les Conditions de vie et les Aspirations des Français ».

Six principaux enseignements se dégagent des résultats de l'étude.

1. Les Français voyagent de plus en plus, et utilisent de plus en plus la voiture

Depuis 1984, date de nos premières mesures, on observe une forte tendance au **développement des voyages effectués à plus de 100 kilomètres** de son domicile : seuls 18% des Français n'ont pas voyagé dans les douze derniers mois (contre 26% en 1984) et l'on totalise sur l'ensemble de la population une moyenne de **9 voyages par an** (contre 5,5 en 1984).

Non seulement les Français sont plus nombreux à voyager, mais ceux qui le font effectuent aussi **plus de déplacements** : 34% ont effectué 7 voyages et plus dans l'année, contre 19% en 1984.

L'accroissement global du nombre de voyages profite principalement à la voiture : les Français effectuent maintenant en moyenne 7,2 voyages en voiture par an, alors qu'ils demeurent de « petits clients » du train (1,4 voyages en moyenne au cours des douze derniers mois) ou de l'avion (0,5).

Cette augmentation du nombre de déplacements va de pair avec un double mouvement :

- Une nette croissance du nombre de conducteurs automobiles : 76% des interviewés se déclarent conducteurs « en exercice », soit 12 points de plus qu'en 1984 ; de même, 82% possèdent le permis de conduire, contre 70% il y a douze ans.

- Un plus grand nombre de kilomètres parcourus : le nombre de « gros rouleurs » (plus de 19 000 kms par an) représentent 30% des conducteurs, contre 23% en 1984.

La tendance à l'augmentation des déplacements routiers est décelable dans toutes les catégories sociales. Elle a même été relativement plus forte chez les personnes qui, jusque-là, se déplaçaient le moins en voiture : par exemple, les individus de plus de 60 ans, ceux disposant de petits revenus mensuels, les femmes. Cependant, il existe toujours de fortes inégalités de pratiques : les hommes, les cadres, et les titulaires de revenus élevés figurent encore parmi les plus gros utilisateurs de la voiture.

2. Les Français sont globalement satisfaits de leur réseau routier et autoroutier

Plus de 80% des Français se déclarent satisfaits des autoroutes (dont 31% « très satisfaits »). 79% sont également satisfaits des routes nationales (20% de « très satisfaits »). Nos concitoyens sont un peu moins unanimes sur les « autres routes », mais 63% en sont contents.

Au total, une nette majorité de la population a une image globalement positive des autoroutes, des nationales et des autres routes : **59% des Français sont satisfaits des trois réseaux à la fois.**

Comparés à 1988, les résultats mettent en évidence **une hausse de la satisfaction**. Un double mouvement positif s'est opéré : la satisfaction générale vis-à-vis de l'ensemble du réseau s'est améliorée (hormis pour les autoroutes, où elle avait déjà atteint un maximum). Cette progression s'est accompagnée d'une poussée des opinions les plus élogieuses (les « tout à fait » satisfaits).

La faveur dont bénéficient les autoroutes trouve d'ailleurs son illustration dans l'opinion émise sur l'impact local de ces axes : 79% des Français considèrent que l'autoroute constitue un élément important pour le développement et l'avenir d'une région.

Ce n'est pas pour autant que nos concitoyens nient le fait que l'autoroute représente une menace pour l'environnement. Pour près des deux tiers d'entre eux, ce sont avant tout « le paysage » et le « cadre de vie des riverains » qui sont le plus touchés par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers. Il n'empêche que 48% de la population estiment que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les anciennes.

3. Les services autoroutiers sont de plus en plus appréciés

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

Les appréciations détaillées sur les différents services autoroutiers sont quasiment toutes positives, et pour la plupart en amélioration, mais à des degrés bien différents. Ainsi, **les aires de repos** recueillent les meilleurs scores, avec 91% de satisfaits, un taux très proche de celui des années antérieures. Viennent ensuite les toilettes (75%), le téléphone (73%), l'information des usagers (72%) et la distribution des carburants (62%).

La vente de produits divers obtient 59% de satisfaction et la restauration, 58%. Seul le dépannage ne recueille pas une majorité de « satisfaits » (42% le sont) : à vrai dire, un grand nombre d'utilisateurs de l'autoroute (41%) ne se prononcent pas sur ce sujet, probablement pour cause de non-utilisation des services. Il reste que le taux de satisfaction dans ce domaine n'a pas évolué depuis 1989.

L'amélioration de la satisfaction a été la plus nette, en sept ans, en ce qui concerne **l'information des usagers** (+ 15 points de satisfaction) et la **restauration** (+ 13 points).

4. Les Français sont de plus en plus préoccupés par les problèmes de circulation en ville.

Neuf Français sur dix jugent aujourd'hui « préoccupants » les problèmes de déplacements dans les villes, soit 9 points de plus qu'en 1990. L'augmentation de la sensibilité à ce sujet porte d'ailleurs essentiellement sur la modalité « très préoccupant », signe d'une prise de conscience accrue du problème. De fait, parmi les trois types de mesures envisageables pour remédier à ces problèmes, les Français marquent nettement leurs choix :

- **Le développement des transports en commun constitue la solution la plus consensuelle** : plus de neuf personnes sur dix trouvent cette solution souhaitable. D'ailleurs, toute proposition visant à faciliter cet essor trouve aussi faveur auprès de la population, telle la solution de développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun.

- **La limitation des véhicules privés dans les centres-villes** constitue une idée qui **s'impose de plus en plus** dans l'esprit de nos concitoyens : 76% la trouvent aujourd'hui souhaitable. Le pourcentage de Français acceptant cette proposition s'est même élevé de 12 points en six ans.

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

A vrai dire, les problèmes de circulation urbaine et leurs solutions éventuelles apparaissent très liés, dans l'esprit des Français, à leur **perception de**

l'environnement : l'année 1995 a connu une médiatisation sans précédent des « pics de pollution » urbains, et une diffusion de plus en plus large des méfaits supposés de l'essence et du gazole. Le contexte « voiture = pollution » n'est donc probablement pas étranger aux résultats mis en évidence. Cet effet conditionne d'ailleurs également le choix des mesures envisagées : plus la sensibilité est grande à l'environnement et plus les Français souhaitent un développement des transports en commun. De même, plus cette sensibilité s'élève et plus ils sont favorables à la limitation de la circulation des véhicules privés dans les centres-villes.

5. La circulation sur longue distance : mieux utiliser le réseau existant

Les désirs des Français en matière de circulation urbaine se retrouvent dans leurs préconisations en matière d'amélioration de la circulation sur longue distance : ils tendent à privilégier une meilleure utilisation du réseau plutôt que son développement systématique. Quatre exemples le montrent :

* La mise en service, ces dernières années, de nombreuses voies autoroutières semble avoir contribué au développement du sentiment que le rythme de construction des autoroutes était satisfaisant : une majorité de Français (51 %) considère maintenant **ce rythme « adapté aux besoins »**.

* Confrontés à des problèmes ponctuels de circulation, les Français proposent plutôt de développer les mesures de « meilleure utilisation » des infrastructures existantes (étaler les dates de départ en vacances, exploiter au mieux le réseau routier par les itinéraires bis) et moins celles axées sur la création de nouvelles voies. Dans le même ordre d'idées, on note que le principe d'une modulation du prix du péage en fonction de l'affluence, très critiqué voici sept ans, semble avoir fait son chemin.

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

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

6. Un début de mutation ?

Au total, force est de constater que le regard porté par nos concitoyens sur ces sujets semble s'être sérieusement infléchi : les Français paraissent maintenant plaider pour une certaine « stabilisation » des constructions routières plutôt que pour leur développement incessant. De même, les opinions favorables au « tout pour l'automobile » semblent marquer une pause. Cette inflexion est particulièrement flagrante en ce qui concerne la circulation en ville, mais elle concerne aussi les déplacements sur plus longue distance, signe d'une certaine cohérence dans les évolutions intervenues.

Les discours « environnementalistes » ont certainement une influence dans ce revirement; on a pu établir ici ou là des liens entre la sensibilité « écologiste » et la préconisation de solutions alternatives aux nouvelles constructions. Mais cela ne suffit pas en soi à expliquer l'ampleur du phénomène. Il est vraisemblable que celui-ci accompagne une mutation plus profonde de la société française qui, soumise à des contraintes économiques de plus en plus exigeantes, et à des « inquiétudes » de plus en plus fortes vis-à-vis de l'avenir, modifie ses comportements et ses aspirations. Serions-nous à la fin de la civilisation du « tout automobile », ou ne s'agit-il que d'un stade conjoncturel ? Il est encore prématuré pour le dire : seule une analyse sur plus long terme permettra de faire la part des choses entre crise ponctuelle, temporaire, et phénomène de société, plus profond.

INTRODUCTION

1995 apparaît comme une année « charnière » dans l'histoire des transports en France. Dans un contexte de mondialisation, d'ouverture des anciens monopoles à la concurrence et d'opérations « vérité des prix » qui guident l'Etat à chercher à « apurer » les comptes des entreprises publiques, cette année a vu s'infléchir les destins des deux sociétés nationales représentant chacune une « filière » de transport :

- **Le rail** : la renégociation du contrat de Plan Etat-SNCF a été à l'origine d'un fort mouvement social, qui a débouché sur un début de redéfinition de nouveaux objectifs pour l'avenir de la compagnie nationale.

- **L'air** : les difficultés du groupe « Air France » depuis le début des années 1990, et les problèmes de la compagnie Air Inter, confrontée à une brutale érosion de sa clientèle par l'ouverture des lignes intérieures à des compagnies privées, ont ouvert elles-mêmes une période de plus grande incertitude en ce qui concerne la maîtrise française de l'espace aérien.

Dans le même temps, la **France routière** continuait de « prospérer » : 830 kilomètres d'autoroutes environ ont été construits entre 1991 et 1995, et l'ouverture de 250 kilomètres de nouveaux tronçons était prévue pour 1996. Par ailleurs, le trafic routier est estimé maintenant à plus de 650 milliards de voyageurs-kilomètres, chiffre à comparer aux 60 milliards de voyageurs-kilomètres auxquels prétend la SNCF, et aux 60 autres milliards revendiqués par Air France-Air Inter[1].

Une telle disparité entre modes de transports est évidemment connue. S'y greffent, à l'avantage de l'automobile, les myriades de petits déplacements quotidiens qui n'entrent pas dans le champ de compétence d'autres modes de transports. On peut donc s'interroger **sur la perception qu'ont aujourd'hui nos concitoyens des transports, et principalement de la route**, à un moment où l'ensemble des structures -et leur gestion- connaissent des évolutions sensibles.

[1] Dans ce dernier cas, y compris les vols extra-nationaux.

Pratiques, satisfaction, attentes des Français en la matière, le présent rapport se propose de faire le point sur ces questions, quatre ans après la réalisation d'un précédent travail portant sur les mêmes sujets[1] : un certain nombre d'évolutions, on va le voir, ont effectivement marqué les mentalités et les perceptions de la population depuis quatre ans.

Les résultats présentés ici reposent sur l'exploitation de questions introduites dans la vague du début 1996 de l'enquête du CREDOC sur « les Conditions de vie et les Aspirations des Français ». L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de 2007 personnes, âgées de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Ceux-ci (région, taille d'agglomération, âge, sexe, PCS) ont été calculés d'après le dernier recensement disponible. Afin d'assurer la représentativité par rapport à la population nationale, un redressement a été effectué à partir des variables suivantes : âge-sexe, PCS et taille d'agglomération.

Ce rapport s'organise en quatre chapitres :

- Le premier vise à faire le point sur **les pratiques de transport des Français** : nos concitoyens voyagent-ils plus que dans un passé récent? Quels sont les modes de transport privilégiés pour les longs déplacements? Quels groupes de population voyagent le plus ou, à l'inverse, se déplacent le moins?

  La place prépondérante de **la voiture** dans les pratiques de déplacements nécessite aussi de centrer l'attention, dans le *premier chapitre*, sur le nombre de conducteurs en exercice et sur leurs pratiques quotidiennes : à quelle fréquence utilise-t-on sa voiture ? Pour des trajets réguliers ou non ? De quelles distances ?

Les trois parties suivantes abordent des thèmes précis directement en rapport avec la route et la circulation automobile :

- Le *second chapitre* est consacré aux problèmes des **déplacements urbains**. Nos concitoyens jugent-ils les conditions de déplacements en ville préoccupantes ? La conjonction des « bouchons » urbains, avec tout ce qu'ils génèrent de frustrations individuelles et de dysfonctionnements économiques, et des « méfaits » écologiques dus notamment aux carburants employés, conduit-elle les

[1] « *Les transports, sous l'angle des pratiques et des opinions des Français* », F. Berthuit, Collection des rapports du CREDOC, N°118, 1992.

Français à s'inquiéter du phénomène ? Quelles solutions éventuelles proposent-ils de mettre en oeuvre : une plus grande incitation au recours aux transports en commun, une limitation de la circulation en centre-ville ou, par exemple, la création de nouvelles voies urbaines ?

- Mais, plus généralement, l'augmentation permanente du trafic automobile, mesurée par le nombre des immatriculations comme par l'analyse des flux de véhicules, pose la question de **l'adéquation du réseau routier aux besoins**. Le *troisième chapitre* est donc consacré à l'opinion de nos concitoyens sur ce sujet : sont-ils « satisfaits » du réseau routier actuel (autoroutes, routes nationales et autres routes) ? Qu'envisagent-ils pour améliorer les conditions de circulation ? Ici encore, nous leur avons proposé d'exprimer leur préférence entre la mise en place d'incitations à utiliser d'autres modes de transports que l'automobile ou l'extension des infrastructures routières.

- Enfin, le dernier chapitre s'intéresse plus particulièrement **aux opinions des Français sur les autoroutes**. Il est vrai que si l'on excepte les routes communales, les autoroutes ne représentent que 2% du réseau routier français (8 000 kms environ, sur 400 000 kilomètres de voies). Ce sont cependant les axes les plus connus, les plus fréquentés, ceux qui nécessitent les investissements financiers les plus lourds et qui drainent le plus d'enjeux.Qui utilise le plus les autoroutes ? Comment perçoit-on leur prix (péage) et les services qui y sont offerts ? Celles-ci paraissent-elles constituer un atout important pour les régions qu'elles traversent ? Voilà quelques-unes des questions auxquelles le *chapitre 4* vise à apporter des réponses.

CHAPITRE 1

LES VOYAGES ET L'USAGE DE LA VOITURE

CHAPITRE 1

LES VOYAGES ET L'USAGE DE LA VOITURE

Les Français voyagent de plus en plus. Généralisation des loisirs (deux personnes sur trois sont parties en vacances en 1995 [1]), engorgement fréquent des principaux axes routiers ou autoroutiers malgré un accroissement conséquent du réseau, nécessité de construire un nouvel aéroport en région parisienne,... les signes de ce développement ne manquent pas. Les données présentées dans la *première partie* de ce chapitre confirment une telle évolution, et en donnent la mesure : en douze ans, le nombre moyen de voyages à plus de 100 kms du domicile est passé de 5,5 à 9 par personne.

La progression a cependant été inégale selon les modes de transport : l'automobile semble avoir « raflé » l'essentiel de la mise; ce n'est d'ailleurs pas étonnant dans la mesure où la proportion de possesseurs du permis de conduire et de « conducteurs en exercice » est en constante augmentation. Nous analyserons donc, dans une *seconde partie*, quelques-unes des pratiques des conducteurs automobiles : fréquence des déplacements, longueur des trajets, nombre de kilomètres annuels parcourus. Sur ces points, également, la tendance semble plutôt à la hausse.

[1] Données de l'enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français » du début 1996.

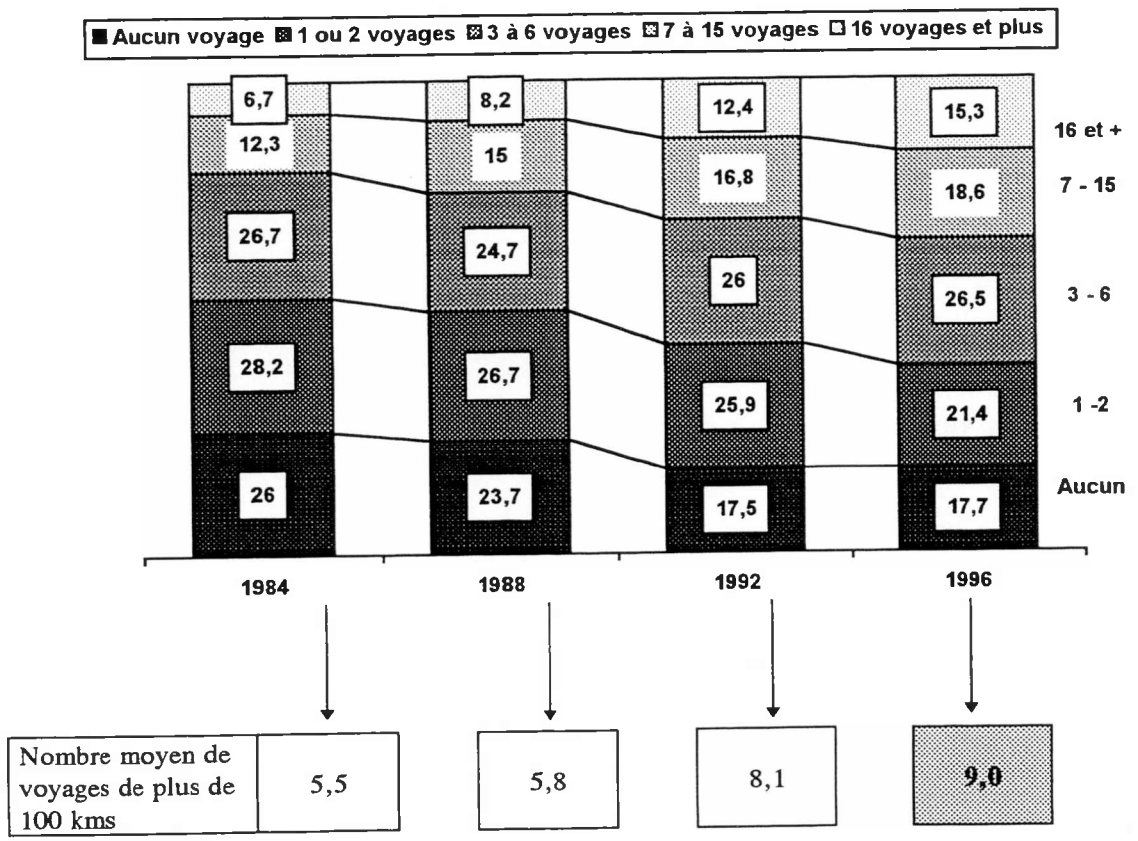
1 - LES FRANCAIS VOYAGENT DE PLUS EN PLUS

1.1 - Les déplacements à plus de 100 kms : en moyenne, 9 voyages par Français

Depuis 1984, on observe une forte tendance au développement des voyages effectués à plus de 100 kilomètres de son domicile. Celle-ci se confirme cette année encore : seuls 18% des Français n'ont pas voyagé dans les douze derniers mois (contre 26% en 1984) et l'on totalise, sur l'ensemble de la population, une moyenne de **9 voyages par an** (contre 5,5 en 1984).

Non seulement les Français sont plus nombreux à voyager, mais ceux qui le font multiplient aussi **le nombre de leurs déplacements** (graphique 1): 34% ont effectué 7 voyages et plus dans l'année, contre 19% en 1984.

Graphique 1
Le nombre de voyages à plus de 100 kms du domicile au cours des douze derniers mois
(en %)



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

La pratique des voyages à plus de 100 kms varie fortement en fonction des caractéristiques **socio-économiques** des personnes interrogées : plus on cumule des attributs de milieu plutôt « favorisé », et plus on voyage.

Ainsi, les Français qui déclarent effectuer le plus grand nombre de déplacements[1] dans l'année sont plutôt des hommes actifs, âgés de 25 à 50 ans, des cadres ou des travailleurs indépendants, des personnes diplômées du bac ou du supérieur. Dans cette même logique, les enquêtés dont le revenu mensuel se situe, dans leur foyer, au dessus de 15.000 F effectuent également plus de voyages de longue distance que l'ensemble de la population (14,3 en moyenne, contre 9,0 dans l'ensemble).

A l'inverse, les femmes, et plus particulièrement les femmes au foyer, les personnes âgées de plus de 65 ans, les retraités ainsi que les employés, les Français peu ou pas diplômés, de même que ceux dont le revenu mensuel n'excède pas 10.000 F voyagent moins que la moyenne (tableau 1).

Tableau 1
Le nombre moyen de voyages annuels effectués à plus de 100 kms de son domicile, selon quelques critères socio-démographiques

Groupes qui voyagent le plus	
. Cadre supérieur, profession libérale	23,4
. Possède un diplôme du supérieur	16,1
. Indépendant*	15,2
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15 000 francs	14,3
. Profession intermédiaire	14,2
. Etudiant	12,3
. Homme	12,0
. *dont* actif et vit en couple	14,3
. *dont* actif et vit seul	12,5
. Possède le bac ou un diplôme technique de niveau bac	11,6
. Agé de 35 à 49 ans	10,6
Nombre moyen de voyages par personne dans l'ensemble de la population	*9,0*

Groupes qui voyagent le moins	
. Agé de 65 ans et plus	4,0
. Ne possède aucun diplôme	4,2
. Retraité	5,1
. Dispose d'un revenu mensuel inférieur à 10 000 francs	6,0
. Autre inactif	6,2
. Femme	6,3
. *dont* inactive et vit en couple	5,5
. *dont* inactive et seule	4,7
. Employé	7,1
. Possède le BEPC ou un diplôme technique inférieur au bac	7,9
Nombre moyen de voyages par personne dans l'ensemble de la population	*9,0*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
* Les indépendants regroupent les exploitants agricoles, artisans, commerçants ainsi que les chefs d'entreprise.

[1] Les « déplacements » évoqués ici sont ceux effectués à plus de 100 kilomètres de son domicile.

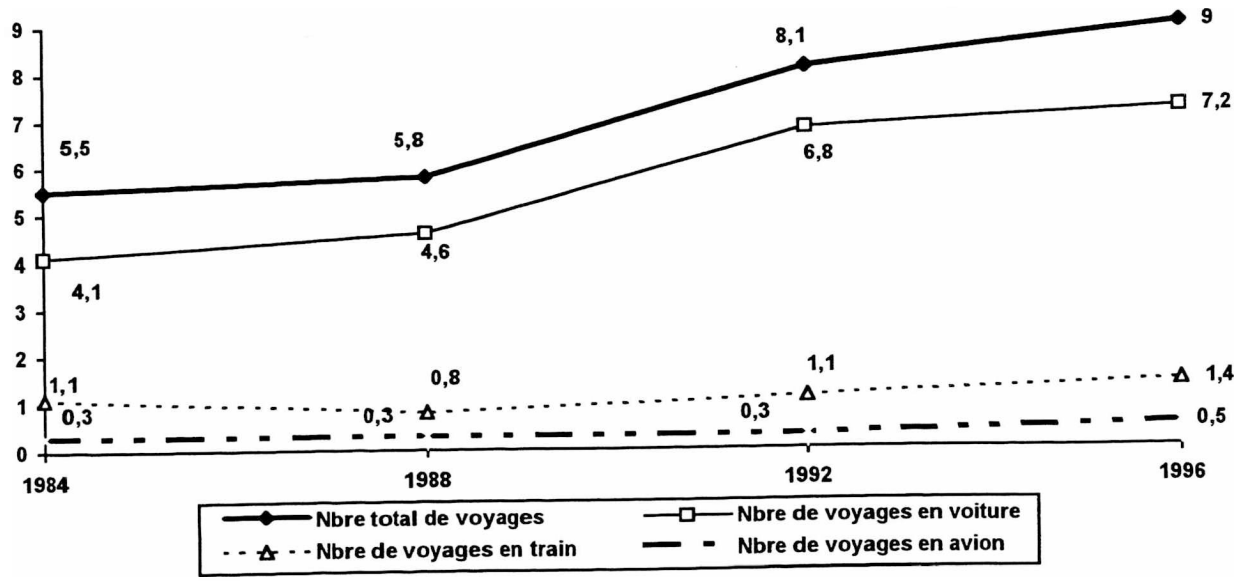
L'usage d'une voiture est, par ailleurs, un élément déterminant dans la fréquence des voyages de longue distance : les personnes qui disposent d'une (et une seule) voiture ont fait, en moyenne, 8,7 déplacements à plus de 100 kms au cours des douze derniers mois, soit un nombre très proche de celui de l'ensemble des Français (9,0); celles qui peuvent utiliser deux voitures ou plus comptabilisent un nombre moyen de 12,2 voyages (+ 3,2 par rapport à la moyenne), alors que les « sans-voitures » déclarent seulement 4,3 voyages annuels. Rien d'étonnant à ces disparités, lorsque l'on sait que l'essentiel des déplacements s'effectue en voiture.

1.2 - Les principaux modes de déplacement

La voiture : leader inconstesté

L'accroissement global du nombre de voyages **profite principalement à la voiture** (graphique 2) : l'augmentation du nombre moyen de voyages automobiles est particulièrement forte (en douze ans, on est passé en moyenne de 4,1 voyages en voiture par an à 7,2), alors que les Français restent, dans leur ensemble, de « petits clients » du train (1,4 voyage en moyenne au cours des douze derniers mois, contre 1,1 en 1984) ou de l'avion (0,5, contre 0,3).

Graphique 2
Evolution du nombre moyen de voyages annuels effectués à plus de 100 kms de son domicile, selon le mode de transport utilisé (voiture, train, avion)



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

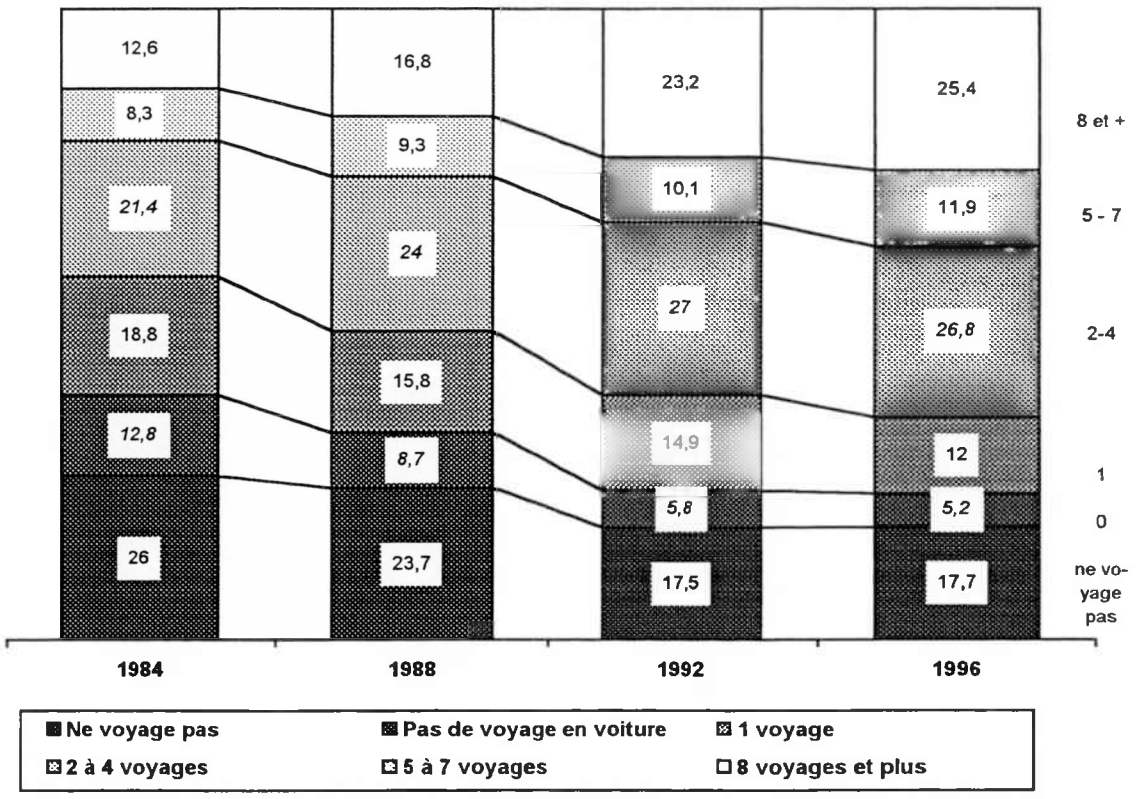
L'augmentation du nombre moyen de voyages en voiture tient à une double évolution :

- D'une part, les Français sont de plus en plus nombreux à voyager, on vient de le voir.

- D'autre part, le nombre de personnes effectuant en voiture plus de huit déplacements annuels a doublé en douze ans, passant de 13% en 1984 à 25% en 1996 (graphique 3).

Graphique 3
Evolution du nombre de voyages annuels effectués en voiture à plus de 100 kms de son domicile
(moyennes calculées sur l'ensemble de la population)

(En %)



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

La part prépondérante de la voiture dans les déplacements à plus de 100 kms[1] explique la grande similitude qui existe entre les caractéristiques des voyageurs en voiture et celles des personnes qui voyagent, tous modes confondus.

[1] Rappelons que 7,2 voyages sont effectués en voiture sur 9 en moyenne, soit 80% des déplacements de longue distance (graphique 2)

Ainsi, plus on est « favorisé » en termes de diplômes, de revenus ou de catégorie socio-professionnelle, et plus on voyage en voiture. A l'inverse, ce sont les personnes les plus âgées, les retraités ou les inactifs, les employés, les non-diplômés ou les titulaires de revenus mensuels inférieurs à 10.000 F qui font le moins de voyages automobiles.

Notons aussi que **les hommes roulent plus que les femmes** : ils effectuent en moyenne 9,6 voyages annuels en automobile pour les premiers, contre 5,1 pour les femmes.

Malgré ces disparités, la tendance à l'augmentation des déplacements routiers est décelable dans **toutes les catégories**. Elle est même relativement plus forte chez les personnes qui, habituellement, se déplacent peu en voiture. Ainsi les retraités, les ouvriers, les personnes aux revenus les plus modestes, tout comme celles résidant en milieu rural, voient leur nombre de voyages moyens en voiture progresser de plus de 85 % en douze ans, et même doubler dans deux cas, alors que la progression a été de 75 % dans l'ensemble de la population (tableau 2). Cette tendance n'est cependant pas suffisante pour parler d'une uniformisation des pratiques :

- Certaines catégories « sous-voyageuses » voient leurs « scores » progresser moins vite que la moyenne; les femmes, par exemple, qui effectuaient 3 voyages en voiture par an en 1984 en ont fait 5,1 cette année (+ 70 % en douze ans).

- D'autres groupes déjà « favorisés » en la matière continuent de progresser plus vite : c'est le cas des cadres, dont le nombre moyen de voyages automobiles est passé de 8,1 en 1984 à 14,8 cette année (augmentation de 84 %).

Ces données n'en sont pas moins caractéristiques **d'une forte diffusion de ce type de voyages**.

Tableau 2
Le nombre de voyages annuels en voiture
- Evolution pour quelques catégories ayant progressé plus vite qu'en moyenne -

(en %)

	1984 (A)	1996 (B)	Evolution 1984 - 1996 (B) - (A)	Pourcentage d'augmentation 1984 - 1996
Retraité	1,9	3,9	+ 2,0	+ 105 %
Ouvrier	3,2	6,5	+ 3,3	+ 103 %
Dispose, dans son foyer, de revenus mensuels inférieurs à 4000 F	2,3	4,5	+ 2,2	+ 96 %
Habite dans une commune rurale	3,7	6,9	+ 3,2	+ 87 %
Ensemble de la population	4,1	7,2	+ 3,1	+ 75 %

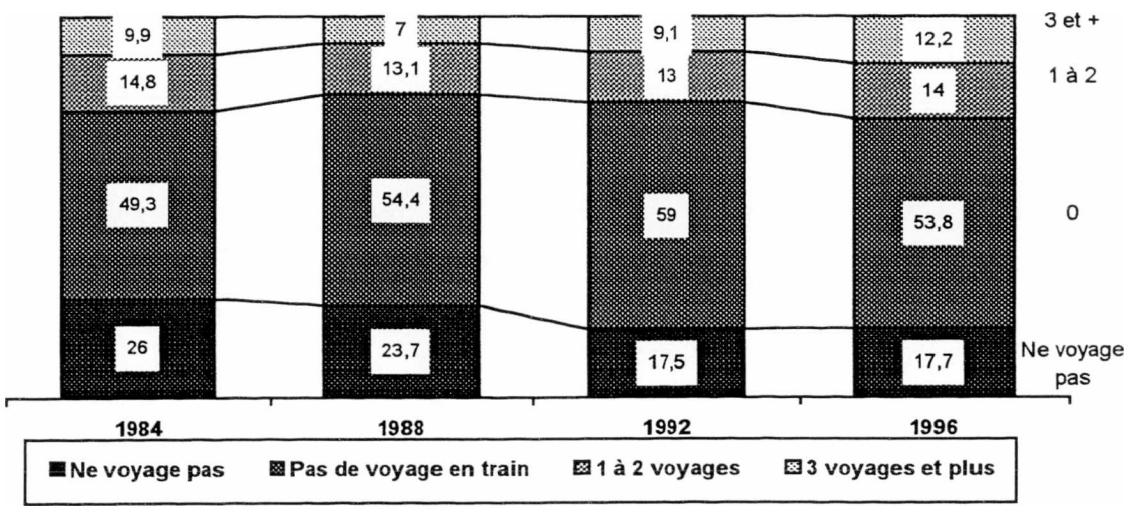
Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture: en 1984, les retraités effectuaient en moyenne 1,9 voyages en voiture à plus de 100 kms de leur domicile par an; en 1996, ce nombre est passé à 3,9, soit une progression de + 105% en 12 ans.

Un Français sur quatre voyage en train

Le nombre de voyages et de voyageurs ferroviaires reste, par contre, dans la lignée des données enregistrées depuis douze ans, avec un léger accroissement cette année (graphique 4) : un quart environ des Français (26% cette année) ont pris le train au moins une fois pour un déplacement de 100 kms ou plus, soit un nombre moyen de 1,4 voyage ferroviaire par personne (contre 1,1 il y a douze ans).

Graphique 4
Evolution du nombre de voyages annuels effectués <u>en train</u> à plus de 100 kms de son domicile
(moyennes calculées sur l'ensemble de la population)

(En %)



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

Les catégories « sur-utilisatrices » du train présentent des caractéristiques proches de celle des « grands voyageurs » : les hommes, les cadres supérieurs et professions libérales, les personnes disposant de revenus mensuels supérieurs à 15.000 F ont effectué dans l'année écoulée un nombre moyen de voyages ferroviaires significativement supérieur à ceux de l'ensemble de nos concitoyens (tableau 3).

Ce phénomène semble par ailleurs plus urbain : il touche en particulier la région parisienne. La concentration de grandes gares dans la capitale, la forte centralisation du réseau ferré français qui fait de Paris le coeur du système et le lieu d'une offre ferroviaire maximale, en constituent vraisemblablement la cause majeure.

Tableau 3
Le nombre moyen de voyages annuels effectués en train à plus de 100 kms de son domicile, selon quelques critères socio-démographiques

Groupes qui voyagent le plus en train	
. Cadre supérieur, profession libérale	4,0
. Etudiant	4,0
. Possède un diplôme du supérieur	2,9
. Agé de moins de 25 ans	2,6
. Réside à Paris et dans l'agglomération parisienne	2,5
. Possède le bac ou un diplôme technique de niveau bac	2,1
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15 000 francs	1,9
. Homme	1,9
Nombre moyen de voyages en train par personne dans l'ensemble de la population	*1,4*

Groupes qui voyagent le moins en train	
. Réside dans une commune de moins de 2 000 habitants	0,5
. Ne possède aucun diplôme	0,6
. Possède le BEPC ou un diplôme technique inférieur au Bac	0,9
. Femme	0,9
. Réside en province	1,1
Nombre moyen de voyages en train par personne dans l'ensemble de la population	*1,4*

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

On notera également l'existence, au sein des plus fidèles utilisateurs du train, d'une population **d'étudiants et de jeunes** ; il s'agit d'une clientèle qui voyage souvent mais ne dispose, ni de voiture, ni de moyens importants, et profite des tarifs que la SNCF propose à ces tranches d'âge.

Le nombre de personnes ne recourant jamais au train est très important : peu de caractéristiques spécifiques s'en dégagent. On peut cependant noter que les femmes, qui déjà voyagent globalement moins que les hommes, sont sous-utilisatrices du train,

de même que les non-diplômés, les provinciaux et les personnes vivant dans des communes de moins de 2.000 habitants.

Une relative diffusion des voyages en avion

L'avion, enfin, semble avoir bénéficié d'un léger « frémissement » (tableau 4) qu'il convient de relativiser, compte tenu du faible nombre d'utilisateurs : 17% des Français déclarent avoir voyagé dans les airs cette année, soit six points de plus qu'en 1984.

Tableau 4
Evolution du nombre de voyages annuels effectués en avion à plus de 100 kms de son domicile
(moyennes calculées sur l'ensemble de la population)

(En %)

	Début 1984	Début 1988	Début 1992	**Début 1996**
Aucun.....	63,3	64,8	69,6	**63,2**
Au moins un voyage.....	10,7	9,6	11,7	**16,9**
dont : un	6,4	5,2	7,0	**10,0**
2 et plus.....	4,3	4,4	4,7	**6,9**
Ne voyage pas	26,0	23,7	17,5	**17,7**
Nsp, nr	-	1,9	1,2	**2,2**
Ensemble	100,0	100,0	100,0	**100,0**
Nombre moyen de voyages en avion, ramené à l'ensemble de la population	0,3	0,3	0,3	**0,5**

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

Avec 2,2 voyages dans l'année, les cadres supérieurs constituent la catégorie socio-professionnelle qui recourt le plus à l'avion : leur pratique de voyages professionnels, comme le fait de disposer de moyens suffisants pour utiliser ce mode de transport à titre privé, explique ce taux de fréquentation plus élevé. Il en est de même des diplômés du supérieur (1,5 voyages en avion par an, contre 0,5 en moyenne), ainsi que des titulaires de revenus élevés (1 voyage par an en moyenne pour les personnes dont les revenus mensuels sont supérieurs, dans leur foyer, à 15.000 F). Enfin, les habitants de l'agglomération parisienne voyagent plus qu'en moyenne dans les airs (1,3 voyages par an).

1.3 - La multiplicité des modes de transport utilisés.

La souplesse, la liberté, l'autonomie que procure l'automobile par rapport aux autres modes (contraintes horaires, tarifaires, emplacement des gares et aéroports...) font de ce moyen celui qui est, de loin, le plus usité. Cela se vérifie dans l'analyse des combinaisons modales auxquelles recourent nos concitoyens : « seulement » 31% des Français ont utilisé en 1995 plusieurs modes de transports pour leurs déplacements de longue distance, tandis que **près d'une personne sur deux (47%) a eu recours uniquement à la voiture** (tableau 5).

Le rôle de pivot central qu'occupe la voiture dans les pratiques des Français apparaît bien ici : seulement moins de 5% de nos concitoyens voyagent sans jamais utiliser l'automobile. Par contre, près d'un sur trois (30%) a pris au cours de l'année passée au moins une fois le train ou l'avion **en plus** de la voiture.

Tableau 5
Les modes de transport utilisés pour les voyages effectués, dans l'année, à plus de 100 kms de son domicile

En %

. Aucun voyage	**17,7**		
. Voyages en voiture	**76,1**		
dont : Voiture uniquement		46,4	
Voiture + autres modes		29,7	
dont :			
Voiture + train			14,6
Voiture + avion			7,4
Voiture + train + avion			7,7
. Voyages en train uniquement	**2,9**		
. Voyages en avion uniquement	**0,9**		
. Voyages en train + en avion	**0,9**		
. NSP	1,5		
Ensemble	100,0		

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

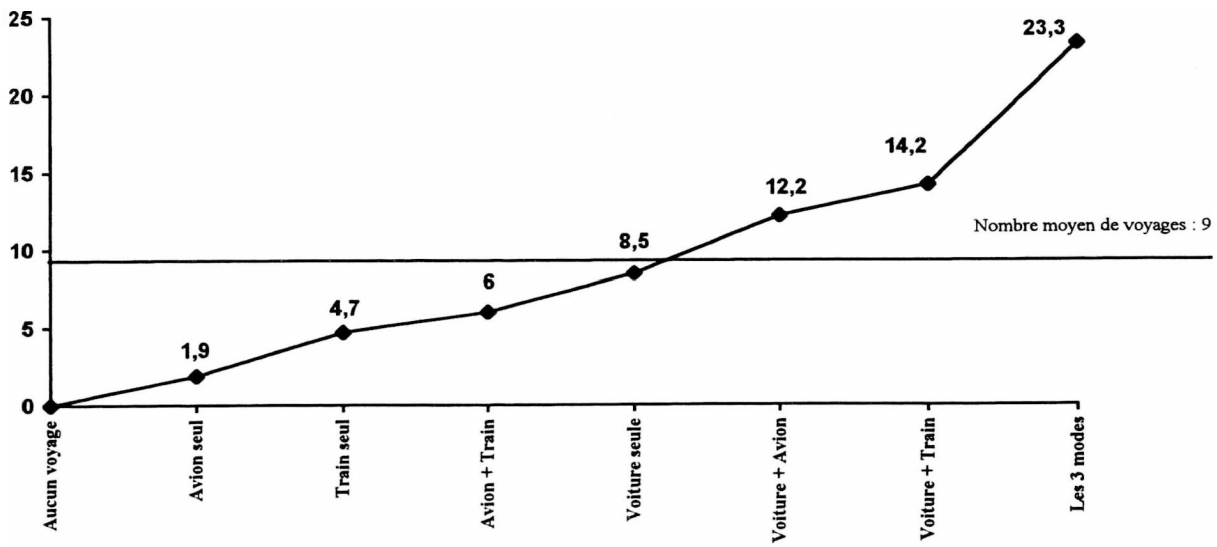
De façon générale, **plus on utilise de modes de transport différents, plus on voyage**. Même si l'on a tendance à systématiquement faire plus de déplacements quand on a recours à l'automobile. Ainsi, la gradation que l'on relève dans le nombre de déplacements effectués est la suivante (graphique 5) :

*Les utilisateurs exclusifs de l'avion ou du train, voire des deux à la fois, mais non automobilistes, effectuent un nombre moyen de voyages relativement faible (6 ou moins).

*Les utilisateurs exclusifs de la voiture effectuent un nombre de voyages proche de la moyenne (8,5).

*Avoir recours à plusieurs modes de transport (en plus de la voiture) est révélateur d'un nombre moyen de voyages élevé. Les personnes ayant effectué des voyages à la fois en voiture, en train et en avion dans l'année vont même jusqu'à comptabiliser 23 déplacements différents.

Graphique 5
Le nombre moyen de voyages effectués, selon les modes de transports utilisés au cours des douze derniers mois



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : les Français ayant, au cours des 12 derniers mois, effectué des voyages à la fois en voiture, en avion et en train, totalisent un nombre moyen de 23,3 voyages.

En tout état de cause, deux groupes très différents se dégagent (tableau 6) :

*Ceux qui, dans l'année, n'ont voyagé qu'en voiture (46% de la population) : y sont sur-représentées les catégories modestes (employés, ouvriers), peu diplômées ; cette population se caractérise par son âge (35-49 ans). On trouve ces personnes en plus grand nombre dans les communes de moins de 2000 habitants.

*Ceux qui, dans l'année, ont eu recours à la fois à la voiture et à un autre moyen de locomotion (30% de la population). Ce groupe connaît, d'une part, une **sur-représentation des jeunes** : moins nombreux à posséder leur propre véhicule, les moins de 25 ans diversifient plus que l'ensemble de la population leurs modes de déplacements. D'autre part, les membres de **groupes plutôt favorisés** figurent ici en plus grand nombre : cadres supérieurs, artisans, commerçants, diplômés, titulaires de revenus élevés sont des adeptes des modes multiples de voyage. Notons ici la sur-représentation des habitants de Paris et de l'agglomération parisienne.

Tableau 6
Le pourcentage de personnes qui voyagent uniquement en voiture -
Le pourcentage de celles qui voyagent en voiture et en autres modes de transport.
- Catégories où ces taux sont les plus élevés -

(en %)

Voyagent seulement en voiture	
. Ouvrier	57,8
. Possède le BEPC ou un diplôme technique inférieur au Bac	56,6
. Employé	56,0
. Agé de 35 à 49 ans	55,0
. Réside dans une commune de moins de 2000 habitants	54,0
Population ayant voyagé uniquement en voiture	*46,4*

Voyagent en voiture et avec d'autres modes	
. Cadre supérieur, profession libérale	66,6
. Possède un diplôme du supérieur	53,7
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	53,3
. Indépendant *	50,8
. Possède le bac ou un diplôme technique de niveau bac	45,6
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15 000 F	45,0
. Agé de moins de 25 ans	39,9
Population ayant voyagé en voiture et en autres modes	*29,8*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 55% des Français âgés de 35 à 49 ans ont voyagé exclusivement en voiture au cours des douze derniers mois, soit 9 points de plus que la moyenne des Français (46,4%).
* Les indépendants regroupent les exploitants agricoles, artisans, commerçants ainsi que les chefs d'entreprise.

Ainsi, la diffusion des voyages dans l'ensemble de la population s'accompagne d'un phénomène majeur : le **statut prédominant de la voiture** au sein des différents modes de transport.

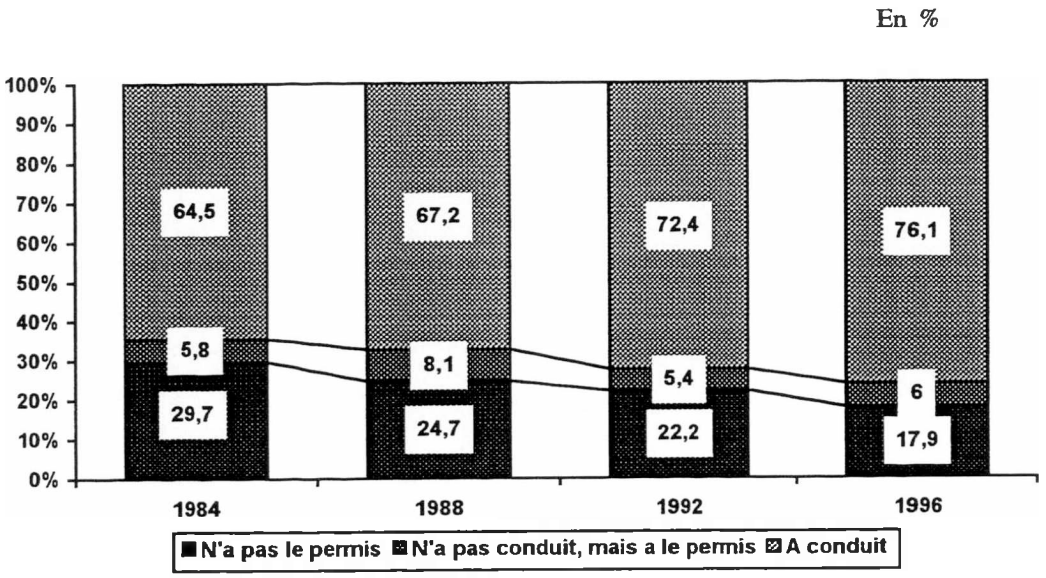
Il est vrai que la voiture n'est pas seulement utilisée pour les longues distances, mais aussi, plus quotidiennement, pour les petits déplacements du type « domicile-travail » ou « domicile-école » par exemple. Elle constitue **donc un « outil » omniprésent pour la grande majorité de la population.**

2 - L'USAGE DE LA VOITURE

2.1 - Le nombre de conducteurs continue de s'accroître

L'accroissement du nombre moyen de voyages en voiture va de pair avec une nette croissance du nombre de conducteurs : 76% des interviewés se déclarent conducteurs « en exercice », soit 12 points de plus qu'en 1984 ; de même, 82% possèdent le permis de conduire, contre 70% à cette époque (graphique 6).

Graphique 6
A propos de l'automobile, avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois?



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

Sexe, âge et revenus demeurent sur ce sujet les principaux critères de différenciation (tableau 7) :

- Les hommes conduisent globalement plus que les femmes : 88% d'entre eux ont conduit au cours des douze derniers mois, contre 66% des femmes.

- C'est entre 25 et 59 ans que l'on conduit le plus : 89% le font, soit + 13 points par rapport à la moyenne ; c'est d'ailleurs l'âge de la pleine activité professionnelle.

- Enfin, le niveau de revenus (comme le niveau de diplômes) génère des écarts sensibles : 91% des bénéficiaires de revenus supérieurs à 12 000 Francs ont conduit dans les douze derniers mois (contre 55% des titulaires de revenus inférieurs à 6 000 Francs).

Tableau 7
Caractéristiques sur-représentées chez les Français qui ont conduit au cours des douze derniers mois (début 1996)

	En %
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 12.000 F	90,8
. Agé de 25 à 59 ans	88,8
. Possède le bac ou un diplôme du supérieur	88,2
. Homme	88,0
. *dont* : homme âgé de 25 à 59 ans	*91,8*
. Actif	87,8
. Réside en habitat dispersé	85,6
. Réside dans une commune de moins de 2.000 habitants	83,7
ENSEMBLE DES FRANCAIS	*76,1*

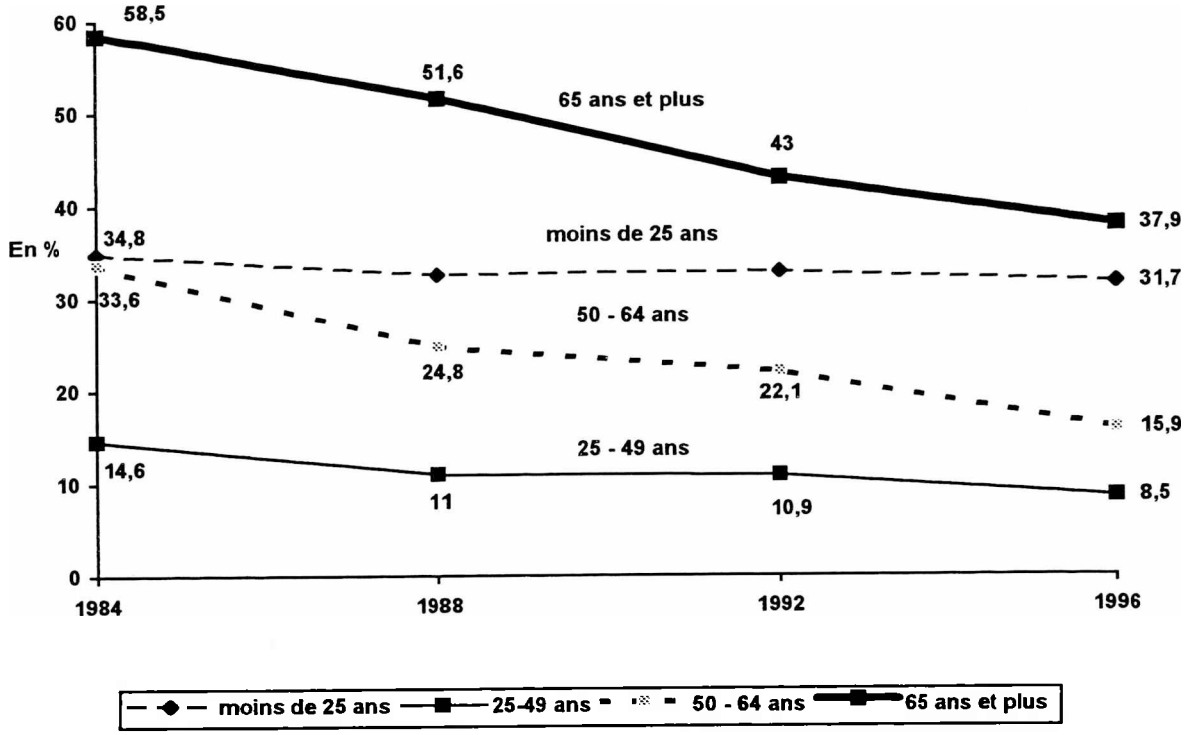
Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 88,8% des Français de 25 à 59 ans ont conduit personnellement au cours des douze derniers mois, contre 76,1% en moyenne.

Le nombre de personnes ne disposant pas du permis de conduire est donc en baisse régulière depuis 12 ans, dans des proportions identiques à la hausse du nombre de conducteurs. C'est chez les personnes de plus de 65 ans que la proportion de non-possesseurs du permis est la plus élevée : 38%, soit 20 points de plus qu'en moyenne; mais l'évolution a été particulièrement rapide dans cette catégorie en douze ans : 59% des individus de plus de 65 ans n'avaient pas le permis en 1984, contre 38% aujourd'hui (graphique 7). Ce **phénomène générationnel** va vraisemblablement continuer encore quelques années de produire ses effets, le temps que les groupes les plus âgés soient « remplacés » par ceux, plus jeunes, qui passent maintenant systématiquement le permis. Le même phénomène a joué également, avec une moindre amplitude, dans l'évolution qui a affecté, en douze ans, les personnes de 50 à 64 ans.

Le nombre de non-possesseurs de permis est également important chez les jeunes et les étudiants ; mais la cause est ici bien différente : il s'agit de populations qui n'ont pas encore eu le temps ou les moyens de passer l'examen. Le pourcentage de non-possesseurs du permis est d'ailleurs resté stable chez les moins de 25 ans : 35% en 1984, 32% cette année (graphique 7).

Graphique 7
Le pourcentage de non-titulaires du permis de conduire en fonction de l'âge

Evolution 1984 - 1996



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

L'âge joue également un rôle important pour ce qui est des personnes possédant un permis, mais ne l'utilisant pas : près d'une personne sur deux dans ce cas est retraitée (49%) et 43% ont 65 ans et plus. Il s'agit sans doute d'anciens conducteurs qui, pour des raisons physiques, abandonnent la voiture.

Ainsi, la progression du nombre d'automobilistes a concerné **tous les groupes socio-démographiques**. Cependant, les principales catégories traditionnellement sous-utilisatrices de la voiture ont connu une évolution sensible et plus forte que la moyenne durant cette période (tableau 8) : depuis 1984, le taux de conducteurs en exercice a gagné entre 16 et 23 points chez les femmes, chez les personnes âgées et retraitées, et chez les individus disposant de revenus modestes (contre + 12 points en moyenne). C'est également dans ces deux dernières catégories, rappelons-le, que le nombre moyen de voyages a augmenté le plus rapidement au cours de la même période (cf tableau 2).

Tableau 8
L'évolution du pourcentage de conducteurs dans quelques catégories

(en %)

	Début 1984 (A)	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1984 - 1996 (B) - (A)*
65 ans et plus.....	31,0	**47,8**	*+ 16.8*
Retraité.....	37,5	**60,0**	*+ 22,5*
Femme	50,0	**65,5**	*+ 15,5*
Dispose, dans son foyer, de revenus mensuels inférieurs à 4000 F.....	34,2	**55,1**	*+ 20,9*
Habite dans une commune rurale	68,5	**83,7**	*+ 15,2*
Habite en habitat dispersé	67,7	**85,6**	*+ 17,9*
Ensemble de la population	64,5	**76,1**	*+ 11,6*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture: en 1984, 31% des personnes de 65 ans et plus avaient conduit dans l'année, contre 47,8% en 1996, soit 16,8 points de plus en 12 ans (contre + 11,6 en moyenne).

Cette évolution plus rapide qu'en moyenne a aussi affecté les personnes habitant dans des zones où la voiture est le seul moyen de locomotion possible, à savoir les communes rurales ou les zones d'habitat dispersé, personnes qui étaient déjà sur-utilisatrices de la voiture.

2.2 - De plus en plus de kilomètres parcourus

On constate également, durant la même période, une légère **progression du nombre de kilomètres parcourus** : 30% des conducteurs ont « roulé » plus de 19.000 kms au cours de l'année écoulée, soit 7 points de plus qu'il y a douze ans. D'année en année, il y a donc de plus en plus de conducteurs, et ceux-ci sont plus nombreux à rouler beaucoup (tableau 9).

Au total, les automobilistes ont effectué, en moyenne, au cours des douze derniers mois, 15.800 kms. Ils estimaient ce kilométrage à 15.000 kms annuels en 1992.

Tableau 9
Combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement?
- Pourcentages calculés sur l'ensemble des conducteurs, soit 76,1 % de la population en 1996 -

(en %)

	Début 1985[1] (A)	Début 1988	Début 1992	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1985 - 1996 (B) -(A)*
. Moins de 3000 kms.....	12,3	12,7	10,9	**10,7**	*- 1,6*
. 3000 - 9000 kms	22,6	22,2	19,1	**18,4**	*- 4,2*
. 9000 - 19.000 kms.....	32,6	33,2	34,9	**34,0**	*+ 1,4*
. Plus de 19.000 kms.....	22,6	25,0	26,9	**29,8**	*+ 7,2*
. Nsp, nr.	10,0	7,0	8,2	**7,1**	-
Ensemble.....	100,0	100,0	100,0	**100,0**	-

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

Non seulement, comme on le notait plus haut, les femmes sont moins nombreuses à conduire que les hommes, mais aussi, lorsqu'elles utilisent une voiture, elles font nettement moins de kilomètres que leurs homologues masculins. Rappelons qu'il y a quatre ans, une question posée dans notre enquête avait mis en évidence que près d'un homme sur deux ne laissait jamais le volant, alors qu'une femme sur dix seulement se montrait aussi résolue[2] . Ce constat, ainsi que le cantonnement de la femme à la « seconde voiture » (lorsqu'elle existe dans le foyer), expliquent **ce partage encore inéquitable de la route.**

On trouve également, parmi les « petits conducteurs », une sur-représentation d'individus de 65 ans et plus : il est vrai qu'ils n'ont plus à assurer de trajets quotidiens « domicile-travail » et que leur santé peut, pour certains d'entre eux, les inciter à ne plus effectuer de trop longs voyages.

En tout état de cause, on note que les personnes roulant moins que la moyenne utilisent leur voiture plutôt sur de « petits trajets » (moins de 20 kms), et précisément pas de façon quotidienne (tableau 10).

[1] La question n'a été posée qu'à partir de la vague d'enquête de début 1985.
[2] Voir *« Les transports, sous l'angle des pratiques et des opinions des Français »*, CREDOC, déjà cité.

Tableau 10

Les kilométrages moyens effectués par an, en voiture :
Caractéristiques des « plus gros » et des « plus petits rouleurs » (début 1996)

	en kms annuels
. Effectue en général des trajets aller-retour supérieurs à 50 kms	28.350
. Cadre supérieur, profession libérale	20.760
. Homme	19.460
. Utilise sa voiture tous les jours	19.050
. Agé de 25 à 34 ans	16.938
Nombre moyen de kilomètres parcourus dans l'année	**15.830**
. Ne possède aucun diplôme	12.850
. Agé de 65 ans et plus	11.920
. Effectue en général des trajets aller-retour inférieurs à 20 kms	11.640
. Femme	10.720
. Utilise sa voiture moins d'une fois par jour	8.850

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

L'évolution intervenue sur ce sujet depuis douze ans a touché très inégalement les différentes catégories (tableau 11). Dans certains cas, celle-ci a contribué à accroître les écarts inter-catégoriels ; dans d'autres, elle les a réduits :

- L'« avance » considérable des hommes s'accentue encore : 42% des conducteurs masculins effectuent maintenant plus de 19.000 kms annuels (contre 29% il y a douze ans). A l'inverse, le taux de « gros rouleurs » chez les femmes conductrices a progressé nettement moins vite (+ 3 points, contre + 7 en moyenne). Certes, aujourd'hui plus de femmes conduisent, mais leur assiduité à la route est très inférieure à celle des hommes.

- Le nombre de « gros conducteurs » s'est très sensiblement accru chez les 50 à 64 ans : de 14% en 1984, le taux est passé à 31% cette année (+ 17 points en douze ans). Leur retard relatif du début de la période s'est donc effacé, alors même que le nombre de « gros rouleurs » de 25 à 34 ans a continué à s'accroître (tableau 11).

- Enfin, les habitants des communes rurales ont vu le nombre de leurs conducteurs « au long cours » fortement progresser (+ 13 points en douze ans), alors que la proportion de ces derniers a stagné à Paris et en région parisienne (- 1 point) : seulement 23% des conducteurs de la région parisienne sont maintenant des « gros rouleurs », contre 30% en moyenne en France.

Tableau 11
Le pourcentage des conducteurs ayant effectué plus de 19 000 kms dans l'année
- Evolution dans quelques catégories -

(en %)

	Début 1984 (A)	Début 1996 (B)	*Evolution 1984 - 1996 (B) - (A)*
Homme.....	29,2	**41,5**	*+ 12,3*
25-34 ans.....	27,3	**37,3**	*+ 10,0*
50-64 ans.....	14,3	**31,5**	*+ 17,2*
Habite une commune de moins de 2000 habitants	19,5	**32,9**	*+ 13,4*
Femme	12,9	**15,7**	*+ 2,8*
Moins de 24 ans	23,8	**24,9**	*+1,1*
Habite Paris ou l'agglomération parisienne	24,4	**23,0**	*- 1,0*
Ensemble de la population	22,6	**29,8**	*+ 7,2*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture: en 1984, 29,2% des conducteurs hommes avaient effectué plus de 19 000 kms dans l'année, contre 41,5% en 1996, soit 12,3 points de plus en 12 ans (contre + 7,2 en moyenne).

2.3 - Des trajets quotidiens mais, en majorité, assez courts.

La voiture est un « outil » du quotidien : plus des deux tiers (68%) des conducteurs « en activité » utilisent leur véhicule tous les jours, et 92% le font au moins plusieurs fois par semaine.

Là encore, l'évolution mise en évidence est à l'image des précédents constats : il y a, certes, plus de conducteurs, qui font plus souvent des voyages, sur de plus longues distances ; mais aussi on utilise davantage sa voiture quotidiennement. En quatre ans, la fréquence journalière a progressé de 6 points, au détriment des déplacements hebdomadaires plus occasionnels (tableau 12).

Tableau 12

Utilisez-vous votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez)...?

- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant conduit personnellement au cours des douze derniers mois, soit 72,4% début 1992 et 76,1% début 1996 -

(en %)

	Début 1992 (A)	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1992 - 1996 (B) - (A)*
Tous les jours	61,4	**67,7**	*+ 6,3*
Quelques fois par semaine.....	30,4	**24,6**	*- 5,8*
Quelques fois par mois	4,7	**4,7**	-
Moins souvent	3,5	**3,0**	*- 0,5*
Ensemble.....	100,0	**100,0**	-

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

A l'inverse de ce qui ressortait des analyses précédentes, l'égalité prédomine ici entre hommes et femmes : 68% des premiers et 66% des secondes déclarent utiliser leur véhicule tous les jours. Les différences par sexe se font donc sur le kilométrage. On ne constate pas non plus d'écarts dans l'utilisation quotidienne de la voiture par les différentes catégories socio-professionnelles : le cadre automobiliste utilise aussi souvent sa voiture que l'ouvrier ou le travailleur indépendant.

Les distinctions interviennent à un autre niveau : elles jouent entre les **actifs**, qui ont des trajets réguliers à effectuer pour se rendre sur leur lieu de travail, et les **inactifs**. 78% des premiers recourent quotidiennement à leur voiture, contre 54% des inactifs (tableau 13). La possession de plusieurs véhicules, très corrélée avec l'activité, voire la bi-activité, est également un signe de déplacements quotidiens fréquents.

Tableau 13

Utilisez-vous votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez)...?

- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant conduit personnellement au cours des douze derniers mois, soit 76,1% début 1996 -

(Début 1996)

(en %)

	Ensemble des conducteurs	Dont :		
		Actif	Possède deux voitures ou plus	Inactif
Tous les jours	67,7	**78,1**	**78,6**	54,4
Quelques fois par semaine ...	24,6	16,0	19,3	**35,4**
Quelques fois par mois	4,7	3,3	1,0	6,2
Moins souvent	3,0	2,6	1,1	4,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Les déplacements réguliers restent encore majoritairement constitués de trajets courts, c'est à dire de moins de 20 kms, même si, depuis 1992, le nombre de déplacements compris entre 20 et 50 kms a assez nettement progressé (+ 8 points, cf tableau 14).

Tableau 14
Les trajets (aller-retour) que vous effectuez avec votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez) sont-ils le plus souvent...?
- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant conduit personnellement au cours des douze derniers mois -

(en %)

	Début 1992 (A)	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1992 - 1996 (B) - (A)*
Des trajets inférieurs à 20 kms.....	58,7	**49,7**	*- 9,0*
Des trajets compris entre 20 et 50 kms...	29,2	**37,2**	***+ 8,0***
Des trajets supérieurs à 50 kms.....	12,1	**13,1**	*+ 1,0*
Ensemble.....	100,0	**100,0**	-

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

La « suprématie masculine » est ici réaffirmée (tableau 15) : plus de 57% des hommes effectuent régulièrement des trajets de plus de 20 kms, alors que 42% des conductrices « seulement » sont dans ce cas.

La **possession de plusieurs voitures au foyer** accentue encore cet écart de comportement entre hommes et femmes. Ainsi, 60% des hommes conducteurs vivant dans un foyer multi-équipé effectuent des déplacements réguliers de 20 kms ou plus, contre 45% des femmes conductrices appartenant à ce type de foyer.

Tableau 15
Longueur des trajets habituels effectués (aller-retour), en fonction du sexe (début 1996)
- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant conduit personnellement au cours des douze derniers mois -

(en %)

	Ensemble des conducteurs	*Dont* :		*Dont* conducteurs vivant dans un foyer possèdant plusieurs voitures	
		Homme	Femme	Homme	Femme
Des trajets inférieurs à 20 kms	49,7	42,6	58,2	39,8	54,7
Des trajets compris entre 20 et 50 kms	37,2	40,3	33,5	41,5	36,4
Des trajets supérieurs à 50 kms	13,1	17,1	8,3	18,8	8,9
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Enfin, on notera que les artisans, commerçants ou chefs d'entreprise, d'une part et les cadres supérieurs et professions libérales d'autre part, effectuent relativement plus de trajets réguliers de plus de 50 kms : c'est le cas de 27% des premiers et de 21% des seconds (contre 13% en moyenne, cf tableau 16).

Tableau 16
Catégories où le pourcentage de conducteurs effectuant régulièrement des trajets supérieurs à 50 kms est le plus élevé (début 1996)

	En %
. Artisan, commerçant, chef d'entreprise	27,2
. Cadre supérieur, profession libérale	20,9
. Possède un diplôme du supérieur	19,1
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	18,9
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15 000 F	17,9
. Homme	17,2
. Ensemble	13,1

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 20,9% des cadres supérieurs et professions libérales effectuent régulièrement des trajets supérieurs à 50 kilomètres, contre 13,1% en moyenne.

CHAPITRE 2

LE PROBLEME DES DEPLACEMENTS URBAINS

CHAPITRE 2

LE PROBLEME DES DEPLACEMENTS URBAINS

L'augmentation générale et continue du nombre des voyages, du nombre des conducteurs et des distances effectuées rend de plus en plus nécessaire -et complexe- la définition de politiques globales de transport, confrontées qu'elles sont à toute une série d'objectifs multiples et parfois contradictoires. La création de nouvelles infrastructures a longtemps été la solution la plus « facile », sinon la moins coûteuse, du point de vue strictement automobile. Mais ce développement ne peut plus guère intervenir sans se heurter à certaines limites physiques : c'est le cas, par exemple, dans les centres-villes, par nature inextensibles. Ceux-ci voient, en effet, affluer chaque jour des milliers de voitures au détriment de la praticité et de la rapidité de circulation (embouteillages, conditions de stationnement très difficiles...). Mais cet afflux se fait aussi, de plus en plus, au détriment de la qualité de vie ou de la santé des habitants : la pollution atmosphérique due aux véhicules est au coeur de plus vastes débats, de plus en plus médiatisés, sur la qualité de l'air.

Comment nos concitoyens envisagent-ils aujourd'hui le problème des déplacements urbains ? Lui accordent-ils une réelle attention ? Nous allons le voir, la réponse est clairement positive puisque plus de neuf Français sur dix déclarent être préoccupés par les problèmes de déplacements en ville.

Dans ces conditions, quelles solutions nos concitoyens attendent-ils plutôt qu'on mette en place ? Un développement des transports en commun, la création de nouvelles voies de circulation ou une limitation des véhicules privés dans les centres-villes ? C'est à ces questions que ce chapitre est consacré.

1 - LES DEPLACEMENTS URBAINS : UNE PREOCCUPATION FORTE ET CROISSANTE

Neuf Français sur dix (91%) jugent aujourd'hui « préoccupants » les problèmes de déplacements dans les villes, soit 9 points de plus qu'en 1990. L'augmentation de la sensibilité à ce sujet porte d'ailleurs essentiellement sur la modalité « très préoccupant », signe d'une prise de conscience accrue du problème. De fait, seulement 6% de la population s'y montrent encore indifférents (tableau 17).

Tableau 17
A votre avis, les problèmes de déplacements dans les villes (transport, circulation, stationnement) sont-ils ?

(en %)

	Début 1990		Début 1996	
Très préoccupants	38,3	} **82,0**	47,0	} **91,0**
Assez préoccupants	43,7		44,0	
Pas du tout préoccupants	12,3		5,8	
Ne sait pas	5,7		3,2	
Ensemble des Français	100,0		100,0	

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

Cette forte préoccupation concerne **toutes les catégories de population,** sans exclusive. Tout au plus peut-on remarquer que se distinguent deux groupes : les individus ne conduisant pas, faute de permis (11% d'entre eux ne sont « pas du tout préoccupés » par les problèmes de déplacement dans les villes, soit 6 points de plus qu'en moyenne) [1]; les individus qui se déclarent « peu ou pas » sensibles aux problèmes d'environnement : 15% sont indifférents aux difficultés de la circulation urbaine.

Cette préoccupation présente cependant un degré plus important dans certaines catégories de population. On peut en effet mettre en évidence :

- **Un effet croisé de l'âge et du sexe.** Les plus jeunes des Français (moins de 25 ans) font preuve sur ce sujet d'une moindre sensibilité que l'ensemble de la population (tableau 18) : « seulement » 35% sont « très » préoccupés par le problème, soit 12 points de moins qu'en moyenne. On constate par ailleurs que les femmes de cet âge sont encore bien moins concernées (29%).

[1] En fait, il s'agit là surtout de personnes d'un certain âge.

Cette opposition homme-femme ne joue pas sur les personnes de 25 à 60 ans, peut-être parce qu'il s'agit plutôt d'individus actifs, plus en phase avec ce type de problèmes quotidiens (tous s'en montrent également préoccupés). Elle réapparaît cependant chez les personnes de 60 ans et plus : alors que les hommes de cet âge manifestent une grande préoccupation (59%, + 12 points par rapport à la moyenne), les femmes paraissent nettement en retrait (42%).

Tableau 18
Le pourcentage d'individus « préoccupés » par les déplacements dans les villes, en fonction du sexe et de l'âge (début 1996)

En %

	Problème considéré comme :			Ensemble (yc ne sait pas)
	Très préoc-cupant	Assez préoc-cupant	Pas du tout préoccupant	
Homme				
. Moins de 25 ans	40,7	46,9	**10,2**	100,0
. 25 à 49 ans	48,9	44,9	4,1	100,0
. 50 à 59 ans	50,9	43,6	4,7	100,0
. 60 ans et plus	**59,3**	35,5	2,8	100,0
Femme				100,0
. Moins de 25 ans	28,6	**57,9**	**10,5**	100,0
. 25 à 49 ans	44,3	47,6	5,5	100,0
. 50 à 59 ans	52,9	42,2	5,0	100,0
. 60 ans et plus	42,0	39,9	8,2	100,0
Ensemble	47,0	44,0	5,8	100,0

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

- **L'influence des conditions socio-économiques**. L'appartenance à un milieu plutôt aisé favorise l'expression d'une conscience accrue du problème. Il est vrai que les catégories bénéficiant à la fois de revenus « confortables » et d'un niveau culturel élevé sont les mieux informées des problèmes sociaux, écologiques ou internationaux, et plus à même de s'y impliquer. Ainsi, les personnes particulièrement sensibles à l'environnement, celles qui portent un regard pessimiste sur l'état de l'environnement dans leur région et en France, manifestent aussi une plus grande préoccupation vis à vis des conditions de déplacements en ville (tableau 19). Cette préoccupation est également plus forte chez les habitants de Paris et de sa région, où l'on sait que les problèmes de circulation sont particulièrement cruciaux.

Tableau 19
Caractéristiques distinctives des personnes « très préoccupées » par le problème des déplacements en ville (début 1996)

(en %)

MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE « AISE »	
. Cadre supérieur, profession libérale	64,5
. Dispose, dans son foyer, de revenus mensuels supérieurs à 15000 F	54,4
. Diplômé du supérieur	55,8
SENSIBILITE A L'ENVIRONNEMENT	
. Très sensible aux problèmes d'environnement	60,0
. Juge mauvais l'état de l'environnement dans sa région	57,7
. Juge mauvais l'état de l'environnement en France ..	53,1
RESIDE DANS L' AGGLOMERATION PARISIENNE	55,3
Ensemble de la population	*47,0*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996
Exemple de lecture : 64,5 % des cadres supérieurs et professions libérales se déclarent « très préoccupés » par les problèmes de déplacements urbains, contre 47 % dans l'ensemble de la population.

On peut ainsi penser que **les problèmes de circulation urbaine sont aujourd'hui très liés, dans l'esprit des Français, aux problèmes d'environnement** : l'année 1995 a connu une médiatisation sans précédent des « pics de pollution » urbains, et une diffusion de plus en plus large des méfaits supposés de l'essence et du gazole. Le contexte « voiture = pollution » n'est donc probablement pas étranger à ces résultats. On le retrouve d'ailleurs dans les solutions privilégiées pour atténuer les difficultés de déplacement.

2 - DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LIMITER LA CIRCULATION EN CENTRE-VILLE

Plusieurs mesures visant à améliorer les conditions de déplacements urbains ont été soumises au jugement des enquêtés (tableau 20). Les réponses traduisent les préférences des Français :

Tableau 20
Divers moyens sont envisageables pour améliorer les conditions de déplacements dans les villes. Pour chacune des solutions suivantes, veuillez me dire s'il vous semble très, assez ou pas souhaitable de l'appliquer ?
-début 1996 -

(% calculés sur l'ensemble de la population)

(en %)

	Est-ce ...				Ensemble des Français
	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Ne sait pas	
Développer les transports en commun	**69,0**	23,5	4,9	2,6	100,0
Développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun	**63,4**	25,6	7,4	3,6	100,0
Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres-villes	32,6	41,6	22,6	3,2	100,0
Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite ...	33,7	33,9	29,2	3,2	100,0
Créer de nouvelles voies de circulation	29,4	27,9	38,2	4,5	100,0
Créer des voies rapides souterraines à péage	11,8	20,6	**61,7**	5,9	100,0
Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	6,1	10,7	**79,4**	3,8	100,0

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

- **Le développement des transports en commun constitue la solution la plus consensuelle** : 93% de la population et 94% des individus considérant préoccupants les problèmes de déplacements urbains trouvent cette solution souhaitable (+ 4 points par rapport à 1990). Toute proposition visant à faciliter cet essor trouve aussi faveur auprès de la population, telle la solution de développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun (89% d'avis favorables)

- **La limitation des véhicules privés dans les centres-villes** constitue une idée qui s'impose de plus en plus dans l'esprit des Français : 74% la trouvent aujourd'hui souhaitable, même si ce n'est pas sans une certaine appréhension relative (33% de « très souhaitable », contre 42% d'« assez souhaitable »). Il reste que le pourcentage de Français acceptant cette proposition s'est élevé de 12 points en six ans, creusant l'écart avec l'idée de réprimer plus sévèrement le stationnement illicite (68% d'avis favorables).

- **La solution de création de nouvelles voies de circulation**, par opposition, même si elle regroupe encore une majorité d'avis favorables (57%), est en net recul (- 24 points). Dans ce cadre, l'idée d'imposer un **péage** aux automobilistes, à travers la création de voies rapides souterraines, est largement repoussée par les enquêtés (à 62%). L'idée même de payer pour pénétrer en centre-ville est rejetée par 79% de la population, même s'il y a quatre ans, les Français se montraient encore plus sévères face à une telle mesure : l'hypothèse d'un accès payant au centre-ville, n'était soutenue que par 13% de la population, contre 17% aujourd'hui.

Tableau 21
Le pourcentage d'individus considérant « souhaitable »[1] d'appliquer telle ou telle solution pour améliorer les conditions de déplacement dans les villes *

(en %)

(Réponses classées par ordre décroissant des chiffres de la colonne « 1996 »)	Début 1990 (A)	Début 1996 (B)	*Evolution 1990 - 1996 (B - A)*
Développer les transports en commun	89,7	**93,6**	*+ 3,9*
Développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun	n.d.	**89,0**	*n.d*
Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres-villes	64,5	**76,3**	***+ 11,8***
Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite	61,6	**68,3**	*+ 6,7*
Créer de nouvelles voies de circulation	81,5	**57,7**	***- 23,8***
Créer des voies souterraines à péage	39,7	**33,2**	*- 6,5*
Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	12,8[2]	**16,8**	*+ 4,0*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
* Taux calculés sur les individus considérant préoccupants les problèmes de déplacement dans les villes, soit 82% de la population en 1990 et 91% en 1996
n.d. : non disponible

[1] Total des réponses « très souhaitable » et « assez souhaitable »
[2] Données du début 1992

Les deux mouvements importants intervenus en six ans semblent avoir principalement affecté les **mêmes** catégories (tableaux 22 et 23) :

- D'un côté, la progression de l'idée qu'il est souhaitable de limiter la circulation des voitures dans les centres-villes a plus touché les « gros rouleurs » (+ 17 points, contre + 12 en moyenne), les habitants de la région parisienne (+ 17 points) et les professions intermédiaires (+ 20 points).

Tableau 22
Le pourcentage d'individus considérant souhaitable de limiter la circulation des véhicules privés dans les centres-villes
- Evolution dans quelques catégories *-

En %

	Début 1990 (A)	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1990 -1996 (B) - (A)*
. Profession intermédiaire	62,0	**82,1**	*+ 20,1*
. A fait plus de 19.000 kms dans l'année	58,4	**75,5**	*+ 17,2*
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne.....	64,7	**81,2**	*+ 16,5*
. Agé de moins de 25 ans.....	57,6	**73,7**	*+ 16,1*
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15.000 F.....	65,4	**80,8**	*+ 15,4*
Ensemble des individus préoccupés par les problèmes de déplacements urbains.....	64,5	**76,3**	*+ 11,8*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : 75,5% des personnes ayant effectué plus de 19.000 kms au cours des douze derniers mois considèrent souhaitable de limiter la circulation des véhicules privés en centre-ville, contre 58,4% en 1990 (soit une progression de 17,2 points)
* Taux calculés sur les individus considérant préoccupants les problèmes de déplacement dans les villes, soit 82% de la population en 1990 et 91 % en 1996

- De l'autre, le recul considérable de la proposition de créer de nouvelles voies de circulation (- 24 points) semble avoir affecté tous les groupes sociaux. Mais il apparaît plus nettement chez les cadres supérieurs et professions libérales (- 31 points) et les professions intermédiaires (- 29 points). Les habitants de Paris et de son agglomération sont également plus en retrait que la moyenne sur ce point (- 31 points).

Tableau 23
Le pourcentage d'individus considérant souhaitable de créer de nouvelles voies de circulation en ville *
- Evolution dans quelques catégories -

En %

	Début 1990 (A)	**Début 1996 (B)**	*Evolution 1990 -1996 (B) - (A)*
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne.....	82,2	**51,4**	*- 30,8*
. Cadre supérieur, profession libérale	71,2	**40,4**	*- 30,8*
. Profession intermédiaire	79,7	**51,0**	*- 28,7*
. Agé de moins de 25 ans.....	86,3	**58,1**	*- 28,2*
Ensemble des individus préoccupés par les problèmes de déplacements urbains.....	81,5	**57,7**	*- 23,8*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : 51,4% des personnes résidant à Paris ou dans l'agglomération parisienne considèrent au début 1996 souhaitable de créer de nouvelles voies de circulation, contre 82,2% en 1990 (soit un recul de 30,8 points).
* Taux calculés sur les individus considérant préoccupants les problèmes de déplacement dans les villes, soit 82% de la population en 1990 et 91% en 1996.

Quelles sont les caractéristiques socio-démographiques des partisans ou des opposants à chaque type de solution ? Sans reprendre ici chacune de ces mesures[1], trois méritent d'être détaillées, celles autour desquelles se structurent les opinions sur ce sujet (cf ci-après) :

- Les partisans du développement des transports en commun.

- Les partisans et les opposants à la limitation de la circulation en centre-ville.

- Les tenants et les réfractaires à l'idée de créer de nouvelles voies de circulation.

[1] On trouvera en annexe une présentation des réponses à chacune des mesures proposées, selon les principaux critères socio-démographiques.

Les partisans du développement des transports en commun

Si plus de deux Français sur trois font état de leur souhait de voir développer les transports en commun, ce sont surtout les catégories plutôt aisées qui se montrent les plus ferventes de ce mode de transport (tableau 24). En effet, les cadres -moyens ou supérieurs- et les professions libérales, les diplômés du supérieur comme les personnes disposant de revenus élevés manifestent le plus vif engouement pour cette solution.

On peut noter que ces mêmes catégories font également preuve d'un intérêt accru pour le développement de parcs de stationnement en périphérie, autre solution incitative aux transports collectifs : ainsi, 77% des cadres supérieurs et professions libérales (+ 14 points par rapport à la moyenne) et 75% des diplômés du supérieur (+ 12 points) plaident aussi pour cette seconde mesure.

En tout état de cause, il existe un lien étroit entre la sensibilité aux problèmes de circulation en centre-ville et le choix des transports collectifs : 78% des personnes « très » préoccupées par cette question jugent « très » souhaitable le développement des modes collectifs de transport (+9 points par rapport à la moyenne), et 72% de cette même population estiment également très intéressant le développement des places de parkings à l'entrée des grandes villes (+9 points également).

Enfin, on compte plus de partisans des transports en commun en région parisienne.

Tableau 24
Caractéristiques distinctives des personnes considérant « très souhaitable » le développement des transports en commun (début 1996)

	(en %)
. Cadre supérieur, profession libérale	81,4
. Possède un diplôme du supérieur	78,2
. Profession intermédiaire	76,1
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15.000 F..	75,9
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne ...	75,9
. Estime que les problèmes de déplacements dans les villes sont très préoccupants	77,6
Ensemble de la population	*69,0*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 78,2% des personnes diplômées du supérieur considèrent « très souhaitable » le développement des transports en commun, contre 69% en moyenne.

Les partisans et les opposants à la limitation de la circulation en ville

Limiter la circulation en centre-ville repose bien entendu sur une idée centrale, celle de contraindre certains à renoncer à leur véhicule. De fait, celle-ci est plus ou moins bien acceptée en fonction de la façon dont chacun pense qu'il devra subir cette contrainte.

En tout état de cause, trois « types » de populations réagissent plus favorablement que les autres à la restriction éventuelle de la circulation au coeur des villes :

- Des personnes qui seraient, en fait, moins concernées que la moyenne par le caractère contraignant de la mesure : on trouve là les personnes qui ne disposent d'aucune voiture et des individus âgés de 65 ans et plus, catégorie qui compte, on le sait, un nombre important de non-conducteurs.

- Les Français les plus impliqués dans le problème, c'est à dire ceux qui résident en centre-ville, ou en région parisienne sont également sur-représentés parmi les partisans des limitations de circulation.

- Enfin, on trouve ici relativement plus d'individus appartenant à des catégories plutôt « favorisées », en particulier favorisées culturellement : les cadres supérieurs et professions libérales, les diplômés du supérieur·

Tableau 25
Caractéristiques distinctives des personnes considérant « très souhaitable » de limiter la circulation en centre-ville (début 1996)

	(en %)
. Ne dispose d'aucune voiture	40,7
. Cadre supérieur, profession libérale	40,1
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	39,6
. Réside en centre-ville	38,3
. Agé de 65 ans et plus	37,0
. Possède un diplôme du supérieur	36,7
Ensemble de la population	*32,6*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 40,7% des personnes ne disposant d'aucune voiture considèrent « très souhaitable » la limitation de la circulation en centre-ville, contre 32,6% en moyenne.

A l'opposé, les individus les plus réfractaires à la limitation de l'accès des automobiles en centre-ville se recrutent plutôt chez les jeunes, les étudiants, tout comme chez les personnes indifférentes à la question de la circulation urbaine -attitude dont on a pu constater plus haut qu'elle était plus particulièrement répandue chez les moins de 25 ans- (tableau 26). Les titulaires de revenus mensuels « moyens-hauts » paraissent également plus hostiles à une telle mesure.

Tableau 26
Caractéristiques distinctives des personnes considérant « pas souhaitable » de limiter la circulation en centre-ville (début 1996)

	(en %)
. Etudiant	31,8
. Dispose d'un revenu mensuel compris entre 12.000 et 15.000 F	30,5
. Agé de moins de 25 ans	30,0
. Estime que les problèmes de déplacements dans les villes ne sont pas du tout préoccupants	39,5
Ensemble de la population	*22,6*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 31,8% des étudiants considèrent « pas souhaitable » la limitation de la circulation en centre-ville, contre 22,6% en moyenne.

La création de nouvelles voies de circulation

Enfin, ouvrir, dans les villes, de nouvelles voies de circulation automobile est une mesure davantage revendiquée par les ouvriers et les personnes disposant de faibles revenus mensuels. Par ailleurs, les hommes de moins de 25 ans et les femmes de 25 à 34 ans sont plus intéressés par cette solution que la moyenne (tableau 27).

Tableau 27
Caractéristiques distinctives des personnes considérant « très souhaitable » de créer de nouvelles voies de circulation en ville (début 1996)

	(en %)	
. Dispose d'un revenu mensuel inférieur à 4000 F	36,9	
. Ouvrier	36,0	
. Agé de moins de 25 ans	32,4	
. *dont* : homme de cet âge		*37,0*
. Agé de 25 à 34 ans	32,2	
. *dont* : femme de cet âge		*35,1*
Ensemble de la population	*29,4*	

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 36,0% des ouvriers considèrent « très souhaitable » la création de nouvelles voies de circulation en ville, contre 29,4% en moyenne.

A l'inverse, l'hostilité à cette mesure se manifeste davantage dans les groupes de population favorables au développement des transports en commun et à la limitation de la circulation en centre-ville : cadres (moyens ou supérieurs), diplômés et titulaires de revenus mensuels élevés (tableau 28). On trouve également ici une sur-représentation des habitants de la région parisienne.

Tableau 28
Caractéristiques distinctives des personnes considérant « pas souhaitable » de créer de nouvelles voies de circulation en ville (début 1996)

	(en %)
. Cadre supérieur, profession libérale	58,9
. Possède un diplôme du supérieur	49,7
. Profession intermédiaire	47,5
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	45,7
. Dispose d'un revenu mensuel supérieur à 15.000 F.	45,3
Ensemble de la population	*38,2*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 47,5% des professions intermédiaires considèrent « pas souhaitable » la création de nouvelles voies en ville, contre 38,2% en moyenne.

Notons que ce sont exactement les mêmes catégories qui sont les plus favorables à **l'instauration d'un péage pour pénétrer dans le centre des villes** : cela va même jusqu'à concerner 31% des cadres supérieurs (contre 17% en moyenne) et 27% des diplômés de l'enseignement supérieur.

Ces éléments ne peuvent pas ne pas laisser supposer qu'une partie des groupes les plus favorisés se déclarent peut-être plus souvent favorables à la limitation de l'usage de la voiture en ville tout simplement parce qu'ils ont le sentiment de **pouvoir disposer de moyens financiers leurs permettant d'acquitter le prix (pour le cas, un péage) d'une levée de la contrainte.**

Une forte corrélation entre la sensibilité à l'environnement et le choix des mesures

Cette constatation ne peut cependant passer sous silence le fait qu'un effet majeur semble conditionner le choix de ces mesures : **la sensibilité aux problèmes d'environnement.**

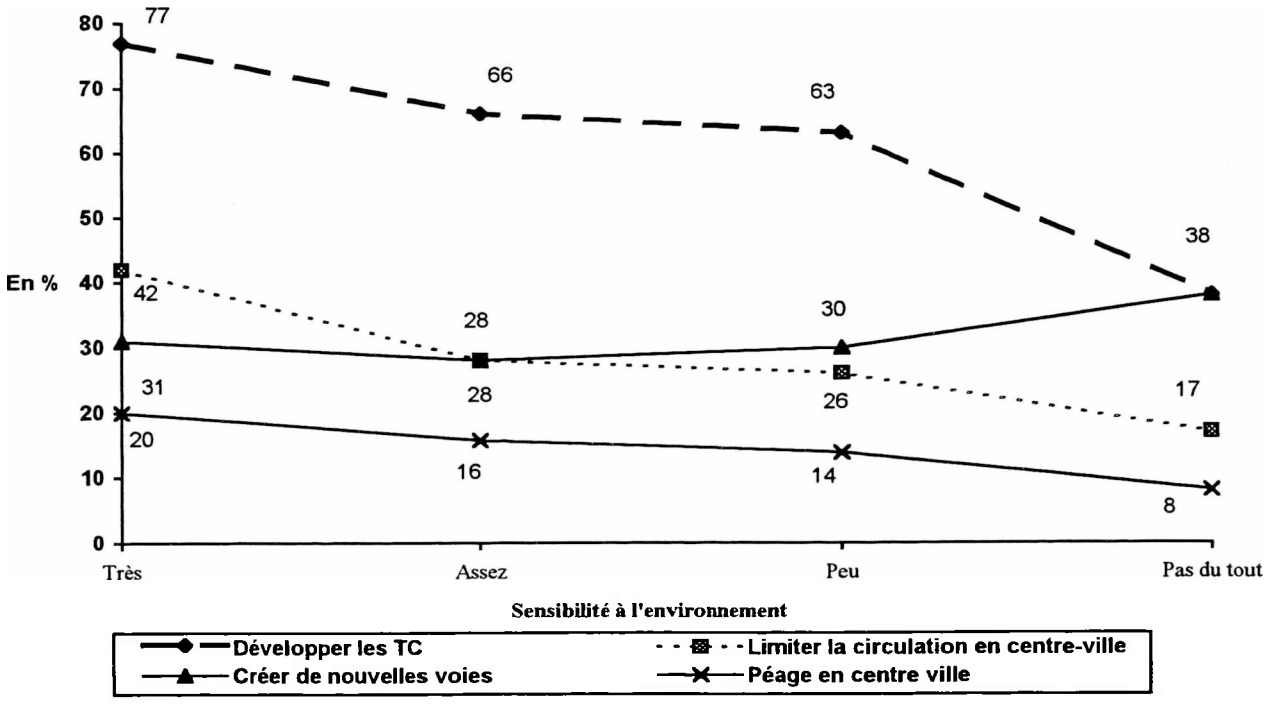
- Ainsi, plus cette sensibilité est grande (« très sensible »), plus on est favorable **au développement des transports en commun** : 77% des Français se déclarant

« très » sensibles à l'environnement préconisent une telle mesure, contre 38% de ceux qui ne sont « pas du tout sensibles » à ce sujet.

- L'effet est le même pour ce qui est du choix de la **limitation de la circulation dans les centres-villes** : on note un différentiel de 25 points entre ceux qui manifestent une forte sensibilité à la nature et ceux qui n'en témoignent aucune (graphique 8). On retrouve d'ailleurs cet effet, bien que plus léger, à propos des deux autres **mesures « contraignantes »** : 41% des interviewés « très sensibles » à l'environnement jugent très souhaitable une répression accrue du stationnement illicite, contre 25% des personnes indifférentes à l'écologie. Le différentiel est de 12 points entre les mêmes groupes pour ce qui est de juger souhaitable l'instauration d'un péage pour entrer en centre-ville.

- Par contre, l'absence de sensibilité aux problèmes écologiques joue légèrement en faveur de la création de nouvelles voies de circulation.

Graphique 8
Sensibilité à l'environnement des personnes qui jugent « très souhaitables » certaines solutions proposées



Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 42% des personnes qui se déclarent « très sensibles aux problèmes d'environnement » jugent « très souhaitable » la limitation de la circulation en centre-ville, contre 17% de celles qui ne sont « pas du tout sensibles » aux problèmes d'environnement

La possession de voiture influe aussi sur certaines des solutions préconisées

Le fait de disposer ou non d'une voiture influe également sur le choix de certaines des mesures proposées. On peut imaginer que les personnes ayant l'usage d'un véhicule sont en effet plus à même de « ressentir » les effets concrets de certaines solutions (tableau 29) : les possesseurs de voiture sont ainsi plus intéressés que les autres par le développement de parcs de stationnement en périphérie. A l'inverse, les non-automobilistes mettent plus en avant deux solutions « contraignantes » : la limitation de la circulation en centre-ville, la répression accrue du stationnement illicite.

Par contre, les autres mesures sont choisies sans distinction, que l'on ait ou pas de voiture à sa disposition.

Tableau 29
Le pourcentage d'individus considérant « très souhaitable » chacune des mesures proposées, selon que l'on dispose ou pas d'une voiture.

En %

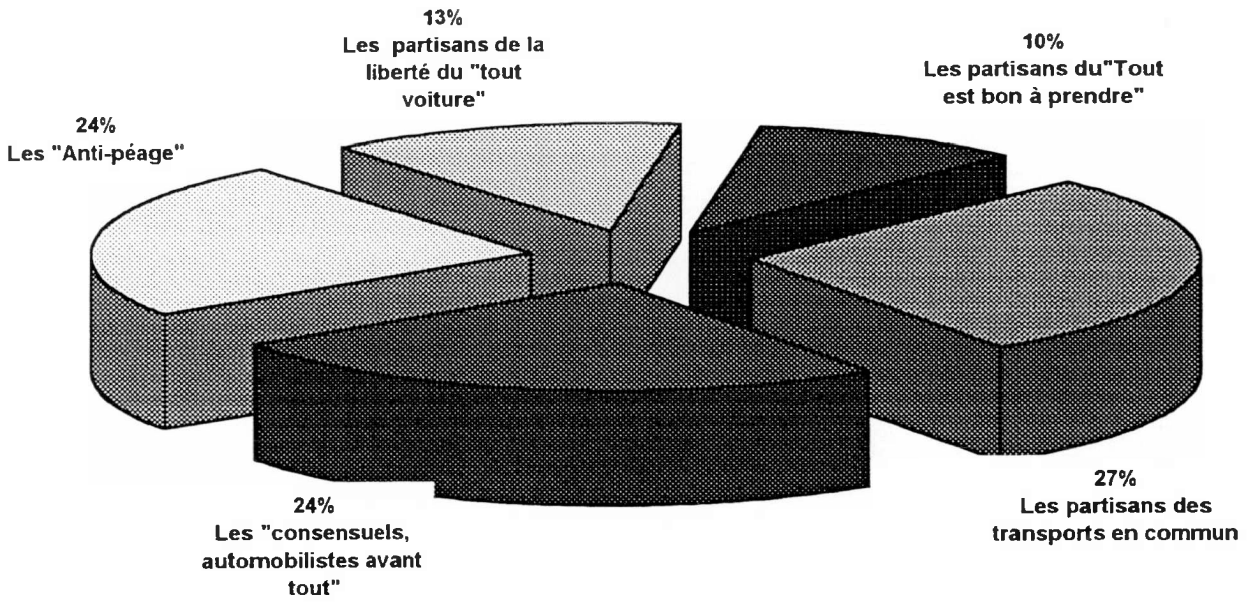
	Dispose au moins d'une voiture		Ensemble de la population
	Non	Oui	
Développer les transports en commun.....	70,4	68,8	69,0
Développer les parcs de stationnement en périphérie	56,6	**65,1**	63,4
Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres-villes	**40,7**	30,8	32,6
Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite.	**41,7**	31,9	33,7
Créer de nouvelles voies de circulation	32,1	28,9	29,4
Créer des voies souterraines à péage	14,0	11,4	11,8
Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	6,1	6,3	5,8

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

3 - UNE SYNTHESE EN CINQ GROUPES

Au total, si l'on essaie de synthétiser les attitudes de la population quant aux mesures préférées pour tenter de résoudre les problèmes de déplacements urbains, on voit se dégager **cinq groupes de Français**. Cette typologie a été réalisée à partir d'une analyse des correspondances multiples, suivie d'une classification, effectuée à partir des sept mesures proposées au jugement de nos concitoyens (variables actives).

Graphique 9
Cinq groupes de Français [1]



A - Le premier groupe est composé des « partisans convaincus des transports en commun » (27% de la population).

Moins de voitures, plus de véhicules collectifs, telle est leur préconisation. Il se caractérisent ainsi par un très fort taux de réponses « très souhaitable » à l'idée de **développer les transports en commun**, comme à celle de développer des parcs de stationnement en périphérie des villes ; mais ils adjoignent à cette volonté massive la

[1] 2% de nos concitoyens ne sont pas classés ici : ils ont tendance à ne s'exprimer sur aucune des propositions soumises à leur jugement.

demande d'une limitation de la circulation en centre-ville, encore plus fortement exprimée que dans l'ensemble de la population (tableau 30).

A l'inverse, leur hostilité à l'encontre du « tout voiture » (création de nouvelles voies, qu'elles soient souterraines ou pas) est claire, ainsi que leur répugnance au renforcement de la répression du stationnement illicite.

On trouve surreprésentées dans ce groupe des personnes de milieux plutôt aisés (cadres, revenus du foyer élevés, diplômés), ainsi que des citadins (qui vivent en ville, voire en centre-ville, et qui sont donc directement concernés par le problème de la circulation urbaine). Il faut noter également l'attention particulière apportée par cette population à l'environnement.

Tableau 30
Les « partisans convaincus des transports en commun »
(27% de la population)

		En %
POUR (« très souhaitable ») :		
* Le développement des transports en commun	92	+ 23
* La création de parkings en périphérie.....	91	+ 28
* La limitation de la circulation en centre-ville.....	42	+ 9
CONTRE (« pas souhaitable ») :		
* La création de nouvelles voies de circulation.....	80	+ 41
* La création de voies souterraines rapides à péage..	91	+ 29
* La répression plus sévère du stationnement illicite	42	+ 13
Cadre (supérieur ou moyen)	25	+ 7
Diplômé du supérieur.....	25	+ 6
Revenu mensuel du foyer : 15 000 F ou plus.....	32	+ 5
Réside en centre-ville	45	+ 6
Effectue 8 voyages et plus par an en voiture.....	30	+ 5
Se déclare très sensible aux problèmes d'environnement	46,5	+ 10,0

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 92% des membres de ce groupe jugent « très souhaitable » le développement des transports en commun, soit 23 points de plus que dans l'ensemble de la population.

B - Les « consensuels, automobilistes avant tout » (24%).

Les membres de ce deuxième groupe se définissent à la fois par une attitude bienveillante à l'égard des transports collectifs, et par **une forte attente de création de nouvelles voies de circulation.**

En ce sens, on peut dire que dans ce groupe de partisans de la voiture, on opte plutôt pour des solutions consensuelles, ne s'appuyant guère sur des méthodes coercitives : en choisissant plus qu'en moyenne des solutions favorables aux automobilistes (nouvelles voies, nouveaux parkings en périphérie), tout en ménageant les transports en commun, ces individus plaident, de manière raisonnée, pour une amélioration effective de la circulation, évitant tant que faire se peut la contrainte (vue du côté du conducteur).

Cette attitude transcende toutes les catégories : les personnes de ce groupe ne se caractérisent ni par tel ou tel critère socio-démographique, ni par telle ou telle opinion générale sur d'autres sujets (tableau 31).

Tableau 31
Les « consensuels, automobilistes avant tout »
(24% de la population)

En %

POUR (« très souhaitable ») :		
* La création de nouvelles voies de circulation en ville	65	+ 35
* Le développement des transports en commun	91	+ 22
* La création de parkings en périphérie.....	84	+ 20

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 65% des membres de ce groupe jugent « très souhaitable » la création de nouvelles voies de circulation, soit 35 points de plus que dans l'ensemble de la population.

C - Les « anti-péage » (24% de la population).

De même importance que le précédent, ce groupe rassemble avant tout des personnes qui **refusent l'idée d'instaurer un péage** pour les automobilistes pénétrant en centre-ville, même si ce péage permet de financer la création de voies rapides souterraines.

On trouve ici un peu plus de provinciaux qu'en moyenne, de personnes voyageant peu, uniquement en voiture, et peut-être moins concernées par les problèmes aigus de la région parisienne ou des grandes métropoles de province (tableau 32).

Tableau 32
Les «anti-péage »
(24% de la population)

En %

CONTRE (« pas souhaitable ») :		
* Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	92	+ 12
* Créer des voies rapides souterraines à péage	72	+ 10
A effectué un seul voyage à plus de 100 kms dans l'année	26	+ 5
Vit en province	87	+ 5
Ne voyage qu'en voiture	52	+ 5

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 92% des membres de ce groupe jugent « pas souhaitable » l'instauration d'un péage pour pénétrer en centre-ville, soit 12 points de plus que dans l'ensemble de la population.

D - Les partisans du « tout est bon à prendre » (10% de la population).

Dans ce groupe, **toutes** les réponses « très souhaitable » sont sur-représentées, quelle que soit la mesure proposée. On peut noter qu'il s'agit d'un groupe un peu plus masculin que l'ensemble des Français et un peu plus âgé.

Cette attitude tient dans le fait que 61 % des membres du groupe trouvent « très » préoccupants les problèmes de déplacement dans les villes (contre 47% en moyenne).

Tableau 33
Les partisans du «tout est bon à prendre »
(10% de la population)

En %

POUR (« très souhaitable ») :		
* Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	56	+ 50
* La création de voies rapides souterraines à péage..	69	+ 47
* La limitation de la circulation en centre-ville.....	79	+ 36
* La répression plus sévère du stationnement illicite	65	+ 31
* La création de parkings en périphérie.....	86	+ 23
* Le développement des transports en commun	90	+ 21
* La création de nouvelles voies de circulation.....	42	+ 13
Homme.....	57	+ 10
Diplômé du supérieur.....	27	+ 8
Agé de 65 ans et plus	25	+ 7
Juge « très préoccupants » les problèmes de circulation en ville.....	61	+ 14
Ne dispose d'aucune voiture.....	24	+ 5

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 56% des membres de ce groupe jugent « très souhaitable » l'instauration d'un péage pour pénétrer en centre-ville, soit 50 points de plus que dans l'ensemble de la population.

E - Les partisans de la liberté du « tout voiture » (13% de la population).

Ces personnes se caractérisent par leur attrait marqué pour une mesure unique : la « **création de nouvelles voies** », et leur attitude plus hostile qu'en moyenne vis-à-vis de toute autre solution. Ils choisissent donc en nombre la seule idée exempte de contrainte pour les automobilistes : leur ouvrir de nouveaux axes intra-urbains.

Il ne s'agit pas pour autant de conducteurs forcenés, bien au contraire : sont sur-représentés ici des personnes plutôt à la marge de l'univers automobile. Un quart d'entre elles ne possèdent pas le permis de conduire (+ 6 points par rapport à la moyenne). Les catégories qui voyagent le moins (les femmes, les personnes disposant de faibles revenus mensuels, les non-diplômés) y sont également bien représentées, de même que les jeunes de moins de 25 ans dont on connaît le moindre taux de possession de permis (tableau 34).

On peut faire l'hypothèse qu'il s'agit là en partie de groupes qui n'ont pu encore accèder eux-mêmes à l' « âge d'or de la voiture », synonyme pour eux d'une « liberté » de mouvement à laquelle ils continuent d'autant plus à aspirer qu'ils n'y ont pas goûté (jeunes, non titulaires du permis, faibles revenus). En tout état de cause, les transports en commun ne paraissent pas répondre, chez eux, à cette attente de libre mobilité individuelle.

Tableau 34

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

En %

POUR (« très souhaitable ») :		
* La création de nouvelles voies de circulation.....	42	+ 13
CONTRE (« pas souhaitable ») :		
* Le développement de parkings en périphérie	48	+ 40
* Le développement des transports en commun	36	+ 31
* La limitation de la circulation en centre-ville.....	63	+ 39
* L'instauration d'un péage pour entrer en centre-ville	98	+ 19
* La répression plus sévère du stationnement illicite	53	+ 53
* La création de voies souterraines à péage	79	+ 18
24 ans et moins	19	+ 6
Vit en périphérie, banlieue.....	30	+ 7
Femme	59	+ 6
Dispose, dans son foyer, de moins de 6000 francs par mois	18	+ 9
Ne possède aucun diplôme.....	23	+ 7
Aucun voyage à plus de 100 kms de son domicile dans l'année.....	25	+ 7
N'a pas le permis de conduire	24	+ 6
Considère que le niveau de vie des Français va beaucoup moins bien depuis dix ans.....	43	+ 10

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

Exemple de lecture : 42% des membres de ce groupe jugent « très souhaitable la création de nouvelles voies de circulation, soit 13 points de plus que dans l'ensemble de la population.

CHAPITRE 3

LE RESEAU ROUTIER ET LA CIRCULATION

CHAPITRE 3

LE RESEAU ROUTIER ET LA CIRCULATION

Le regard porté par nos concitoyens sur la circulation urbaine peut-il être extrapolé à l'ensemble du système routier français ? Plus précisément, les Français jugent-ils suffisants les réseaux existants, qu'il s'agisse des routes ou des autoroutes. Et en sont-ils satisfaits ? Voilà les questions auxquelles ce chapitre vise à apporter une réponse.

En tout état de cause, force est de constater que depuis 1970, le nombre de voitures particulières a plus que doublé, passant de 11,9 millions à plus de 25 millions fin 1994. Dans le même temps, le trafic routier était multiplié par 2,3, cette augmentation touchant diversement les routes nationales (1,8 fois plus) et les autoroutes (3,5 fois plus). Une telle disparité s'explique principalement par la très forte progression de l'offre autoroutière durant cette période : en 1970, il existait en France un peu plus de 2 000 kms d'autoroutes ; vingt-cinq ans plus tard, les automobilistes en disposent de 8 000.

Ce gros effort de construction et d'amélioration des infrastructures permet aujourd'hui à notre pays de posséder un réseau routier particulièrement dense, réparti selon quatre types de voies : environ 8 000 kms d'autoroutes, 28 000 kms de routes nationales, 354 000 kms de chemins départementaux et 526 000 kms de voies communales[1].

Mais, compte tenu des flux routiers et de leurs fluctuations, ces infrastructures ne paraissent pas toujours en mesure d'éliminer toutes les difficultés de circulation, ni les embouteillages à certaines périodes. Faut-il alors poursuivre les constructions, agrandir et étendre indéfiniment les voies ou, au contraire, s'accommoder de l'existant en mettant en oeuvre d'autres politiques ? Ce chapitre vise aussi à fournir la réponse de nos concitoyens sur ce sujet.

[1] Toutes ces données sont issues des publications de l'OEST, ainsi que des statistiques de la Direction des Routes.

1 . UNE FORTE SATISFACTION DES AUTOROUTES ET DES ROUTES NATIONALES

Huit Français sur dix satisfaits des autoroutes et des nationales

Début 1996, plus de quatre Français sur cinq se déclarent satisfaits des autoroutes (dont 31 % « très satisfaits »). 79 % le sont également des routes nationales (20 % de « très satisfaits »). Nos concitoyens portent un regard un peu moins unanime sur les « autres routes », mais 63 % en sont quand même contents (tableau 35).

Le taux de satisfaction à l'égard **des autoroutes** est particulièrement remarquable, dans la mesure où :

- calculé sur l'ensemble de la population, il est le plus élevé des trois réseaux, alors que plus d'un Français sur dix n'utilise pas ce type de voies ou ne veut pas répondre à la question (4 % seulement ne se prononcent pas sur les routes) ;

- près d'une personne sur trois se déclare même « très satisfaite », proportion à comparer avec les 20 % de réponses du même type en ce qui concerne les routes nationales, et les 13 % recueillis par les « autres routes ».

Tableau 35
Etes-vous satisfait du réseau routier français
(tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc...), en particulier :
(% calculés sur l'ensemble de la population)

En %

Début 1996	Des autoroutes		Des routes nationales		Des autres routes	
Très satisfait	30,5	**81,0**	19,5	**78,8**	12,9	**62,9**
Assez satisfait	50,5		59,3		50,0	
Peu satisfait	6,4	8,1	14,1	16,8	25,0	33,1
Pas du tout satisfait	1,7		2,7		8,1	
Ne les utilise pas	9,7		4,4		4,0	
Ne sait pas	1,2		-		-	
Ensemble	100,0		100,0		100,0	

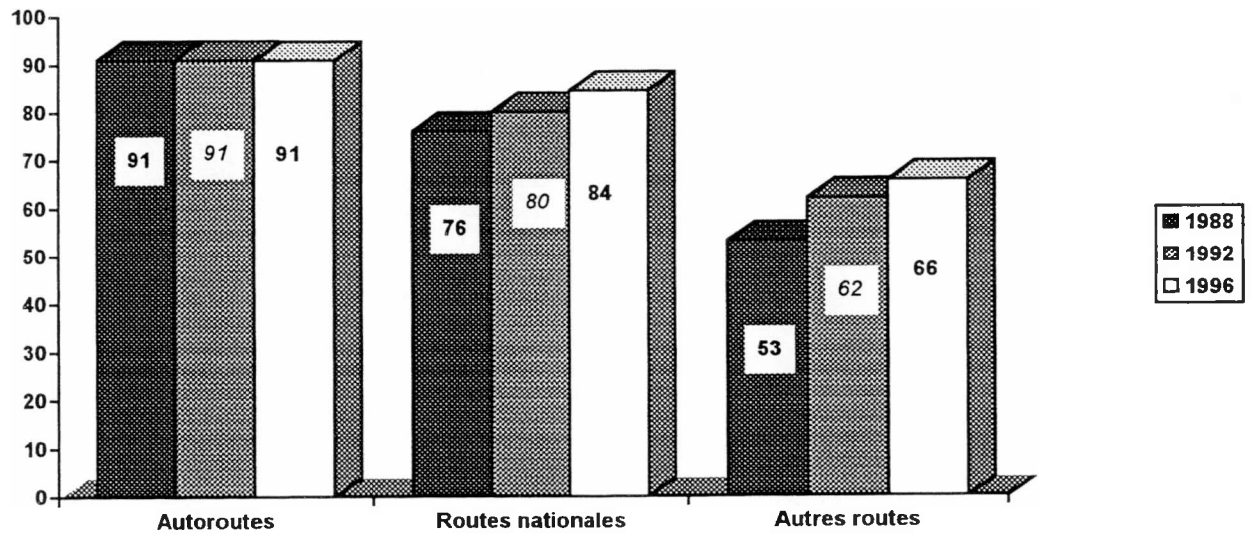
Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996

Une satisfaction en hausse depuis quatre ans.

La satisfaction est globalement encore plus élevée quand on observe les réponses des seuls individus déclarant rouler en voiture en dehors des agglomérations[1]. On remarque d'ailleurs que depuis 1988, époque à laquelle cette question fut posée pour la première fois, le **taux de satisfaction s'est consolidé** et que la hiérarchie des réseaux n'a pas évolué : les Français donnent toujours le même « tiercé » dans l'ordre.

Ainsi, les autoroutes connaissent un très fort niveau de satisfaction globale auprès des usagers : 91% en sont contents. Le jugement positif sur les routes nationales a progressé de plus de 8 points depuis 1988, et l'augmentation est même de 13 points pour ce qui est des « autres routes » (graphique 10).

Graphique 10
Taux de satisfaction global du réseau routier[2]
- Evolution 1988 à 1992 -
- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant utilisé une voiture en dehors des agglomérations [3] -



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

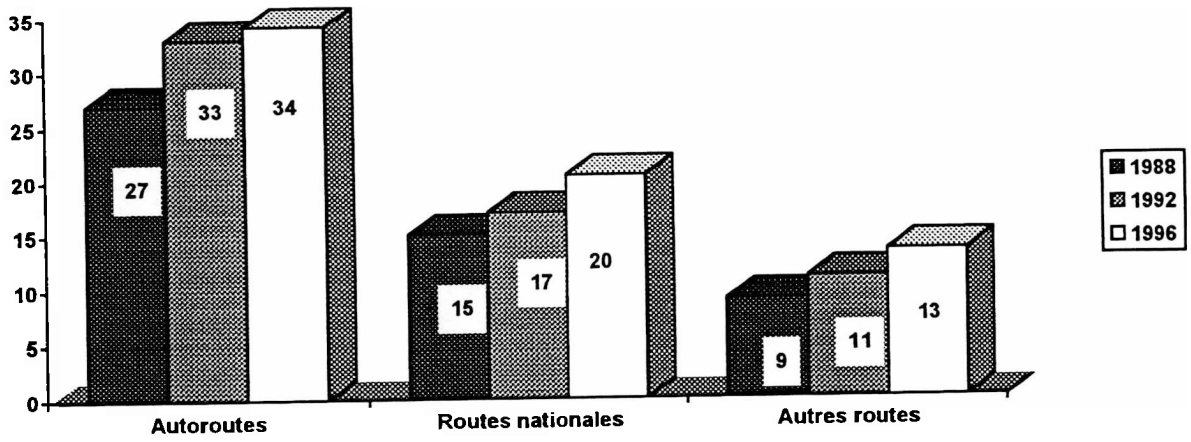
Il faut également remarquer la tendance au renforcement des positions **les plus positives** sur chacun des réseaux, y compris sur les autoroutes : le taux de « très satisfaits » a gagné 4 points en 8 ans pour les voies départementales et communales,

[1] Aussi bien en tant que conducteur que comme passager, soit environ 96% de la population.
[2] Total des réponses « Très satisfait » et « Assez satisfait ».
[3] C'est à dire 93,9% de la population en 1988 et 96,3% en 1996.

plus de 5 points pour les routes nationales, et 7 points pour les autoroutes (graphique 11).

Un double mouvement positif s'est donc opéré : la satisfaction générale vis-à-vis de l'ensemble du réseau s'est améliorée (hormis pour les autoroutes, où elle avait déjà atteint un maximum). Cette progression s'est accompagnée d'une poussée des opinions les plus élogieuses (« tout à fait satisfait »).

Graphique 11
Le pourcentage d'individus « très satisfaits » du réseau routier
- Evolution 1988 à 1992 -
- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant utilisé une voiture en dehors des agglomérations -



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

Cette évolution est encore plus nette dans certaines catégories. Ainsi, en l'espace de huit ans, les personnes âgées, comme les retraités, sont celles qui ont le plus amélioré leur perception des autoroutes et des routes nationales (tableau 36) : le pourcentage, en leur sein, d'individus « très satisfaits » s'est accru de 12 à 14 points, contre 5 à 7 points en moyenne. Rappelons qu'il s'agit là de populations au sein desquelles le nombre de voyageurs (déplacements à plus de 100 kilomètres) et le nombre de conducteurs ont progressé le plus vite dans la période.

Par ailleurs, deux évolutions méritent d'être relevées :

* Le taux de satisfaction vis-à-vis des autoroutes s'est sensiblement accru chez les hommes (+ 12 points de « très satisfaits »).

* Pour les routes nationales, outre les retraités, c'est chez les titulaires de petits revenus (inférieurs à 6000 francs mensuels) que le taux de satisfaction « extrême » a évolué le plus vite (+ 11 points).

Tableau 36
Caractéristiques des populations ayant vu leur taux de satisfaction (« très satisfait ») augmenter plus fortement qu'en moyenne
- Pourcentages calculés sur la base des personnes ayant utilisé une voiture en dehors des agglomérations -

	1988	1996	Evolution 1988 - 1996
Les personnes « très satisfaites » des routes nationales			
. 65 ans et plus	18,6	31,0	+ 12,4
. Retraité	18,9	31,1	+ 12,2
. Dispose d'un revenu mensuel inférieur à 6000 francs .	11,0	21,6	+ 10,6
Ensemble de la population « très satisfaite » des routes nationales	*14,8*	*20,2*	*+ 5,4*
Les personnes « très satisfaites » des autoroutes			
. 65 ans et plus	26,8	39,8	+ 13,0
. Retraité	25,6	39,7	+14,1
. Homme	23,6	35,7	+ 12,1
Ensemble de la population « très satisfaite » des autoroutes	*27,0*	*34,0*	*+ 7,0*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1988, 18,6% des personnes de 65 ans et plus se déclaraient « très satisfaites » des routes nationales ; elles sont cette année 31% à exprimer la même opinion, soit + 12,4 points en huit ans (contre + 5,4 en moyenne).

En ce qui concerne les « autres routes », la forte élévation de la satisfaction a concerné toutes les catégories, sans exception. En particulier, les jeunes de moins de 25 ans, qui paraissaient en « retrait » voici huit ans[1], ont aujourd'hui rattrapé leur retard : 66% sont satisfaits, comme la moyenne des Français. De fait, ce sont les seuls à avoir vu progresser leur taux d'opinions positives de manière aussi importante : + 22 points en quatre ans.

Une nette majorité de Français est satisfaite de l'ensemble du réseau routier

Au total, une nette majorité de Français ont une image positive à la fois des autoroutes, des nationales et des autres routes : **59% sont satisfaits des trois réseaux à la fois**. A l'inverse, 16% se déclarent mécontents d'au moins deux de ces réseaux (tableau 37).

[1] 44% se déclaraient alors « très » ou « assez satisfaits » des autres routes, contre 53% en moyenne dans l'ensemble de la population.

Tableau 37
Taux de satisfaction globale, cumulé pour l'ensemble des trois réseaux (début 1996)[1]

(en %)

Satisfait des trois réseaux à la fois	58,9
Satisfait de deux réseaux sur trois.....	25,0
→ *dont satisfait des autoroutes et des nationales....*	*19,0*
Insatisfait de deux réseaux sur les trois	12,3
→ dont *satisfait de l'autoroute seule*	*10,8*
Insatisfait des trois réseaux à la fois	3,8
Ensemble.....	100,0

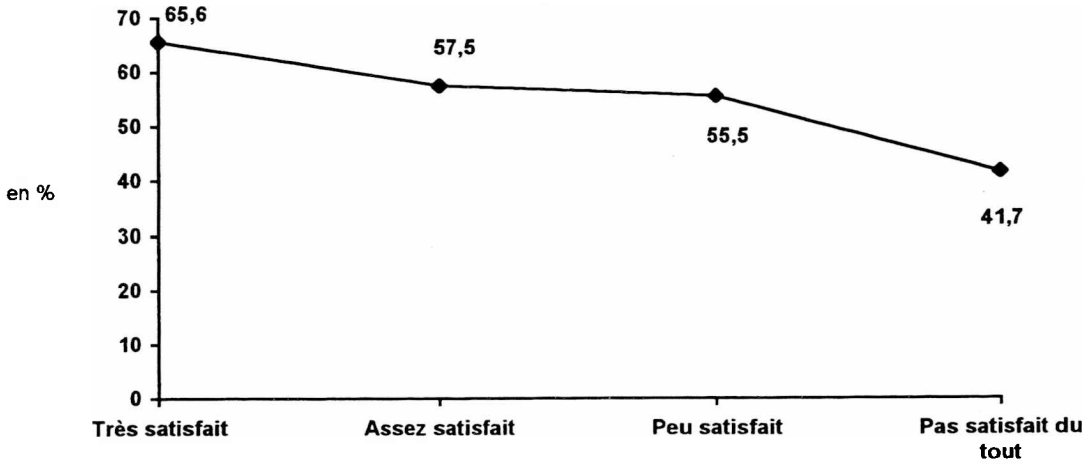
Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 58,9% des personnes qui se sont exprimées sur les trois questions se déclarent satisfaites à la fois des autoroutes, des routes nationales et des autres routes.

Il est intéressant de noter que les personnes un peu plus critiques choisissent néanmoins, dans la plupart des cas, de bien « noter » l'autoroute : 80% des automobilistes émettant des réserves sur au moins un type de voies se satisfont de l'autoroute, preuve s'il en fallait encore, de l'image particulièrement forte et avantageuse des voies autoroutières.

La satisfaction **combinée** des trois réseaux transcende les catégories socio-démographiques. On retrouve, dans ce cas, un phénomène bien connu dans les enquêtes d'opinion : être globalement « plutôt satisfait » fait partie d'un système de représentation personnelle, appelant en général des réponses « positives » sur la plupart des questions de satisfaction ; ainsi, les plus satisfaits de l'ensemble des voies routières sont aussi les plus contents de leur cadre de vie quotidien (graphique 12) ou les moins revendicatifs (67% des usagers des routes qui ne souhaitent pas de réformes radicales indiquent leur satisfaction sur les trois réseaux, contre 59% en moyenne).

[1] Pourcentages calculés sur les personnes utilisant les trois réseaux (autoroutes, routes nationales et autres routes), soit 88% de la population.

Graphique 12
Satisfaction globale sur les trois réseaux, en fonction de l'opinion sur son cadre de vie quotidien[1]



Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 65,6% des Français qui se déclarent très satisfaits de leur cadre de vie quotidien sont par ailleurs très ou assez satisfaits des trois réseaux routiers.

De fait, cette satisfaction globale est sur-représentée chez les personnes âgées de 65 ans et plus (73 % de ces dernières sont satisfaites des trois types de voies) : il s'agit en effet d'une population globalement moins « revendicative » qu'en moyenne, et par nature plus aisément satisfaite.

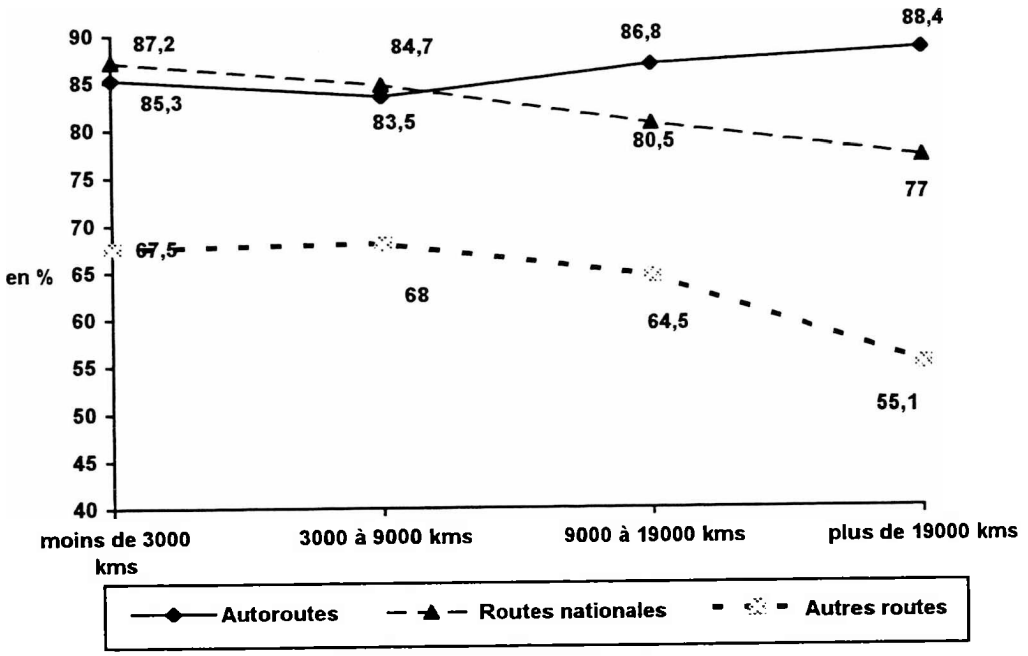
Les variations par catégories

Le taux de satisfaction vis-à-vis des voies routières varie peu en fonction des variables socio-démographiques[2] : les routes, qu'elles soient nationales ou pas, sont appréciées dans quasiment les mêmes proportions par presque toutes les catégories de la population. Relevons cependant la propension des personnes âgées (65 ans et plus) à se déclarer plus qu'en moyenne « très satisfaites » des nationales (27%, + 7 points par rapport à la moyenne).

[1] Pourcentages calculés sur les personnes utilisant les trois réseaux (autoroutes, routes nationales et autres routes), soit 88% de la population.
[2] Voir les tableaux en annexe.

Il reste que **la satisfaction vis-à-vis des routes nationales, et surtout des « autres routes », varie avec le kilométrage annuel effectué** (graphique 13) : plus on roule, moins on est unanimement satisfait. Le phénomène est moins marquant pour les routes nationales puisque, même chez les « gros rouleurs », 77% restent satisfaits de ces voies (contre 87% chez les « petits rouleurs »). Par contre, 45% des automobilistes parcourant plus de 19 000 kms annuels sont insatisfaits des « autres routes », contre 31% des usagers parcourant moins de 3000 kms.

Graphique 13
Part des satisfaits des différents réseaux en fonction du kilométrage annuel (début 1996)



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

Le taux de satisfaction à l'égard des autoroutes varie en sens inverse : plus le kilométrage total effectué dans l'année est élevé, plus on en est satisfait (tableau 38). De fait, les « gros rouleurs », les personnes qui voyagent beaucoup et celles qui effectuent régulièrement des trajets de plus de 50 kms sont satisfaites des autoroutes à près de 90%. La pratique assidue de l'automobile, particulièrement répandue chez les cadres supérieurs et les titulaires de revenus élevés, incite donc à juger plus positivement encore les axes les plus rapides et les mieux équipés.

Tableau 38

Le pourcentage d'individus « très » ou « assez » satisfaits des autoroutes (début 1996)
- Catégories où ce taux est le plus élevé -

	En %
Cadres supérieur, profession libérale	93,5
Dispose, dans son foyer, d'un revenu mensuel de 15 000 francs ou plus	90,8
A utilisé une autoroute à péage depuis un an	90,5
Effectue régulièrement des trajets de plus de 50 kms	89,1
Parcourt 19.000 kms ou plus dans l'année	88,4
A effectué 7 voyages ou plus dans l'année	88,0
Ensemble de la population (utilisant ou pas l'autoroute)	81,0

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 93,5% des cadres supérieurs et professions libérales se déclarent « très » ou « assez » satisfaits du réseau autoroutier, contre 81% dans l'ensemble de la population.

Relevons enfin l'existence d'un lien entre la satisfaction des voies routières et **la taille de l'agglomération où l'on réside**. Plus la commune de résidence est de taille importante, plus la satisfaction globale s'élève : de 54% dans les villes de moins de 20.000 habitants, elle monte à 64% dans l'agglomération parisienne[1]. Ce phénomène n'est sans doute pas sans rapport avec l'offre routière et le maillage existant à proximité du lieu d'habitation. Les infrastructures, comme les problèmes de circulation, sont très différents selon que l'on se déplace régulièrement en milieu rural ou dans des zones très urbanisées. Est-ce à dire que l'embouteillage rencontré fréquemment sur un grand axe péri-urbain est finalement mieux vécu que le mauvais entretien en milieu rural de routes départementales, au demeurant peu chargées...?

[1] Il s'agit de la satisfaction « cumulée » vis-à-vis des trois réseaux.

2 . LA CIRCULATION SUR LONGUE DISTANCE : MIEUX UTILISER LE RESEAU EXISTANT

La satisfaction globale des Français à l'égard de leur réseau routier et autoroutier ne doit nullement faire oublier les difficultés de circulation : bouchons lors des grands départs, augmentation continue du trafic routier... L'automobiliste « au long cours » est confronté à des problèmes récurrents. Comment les résoudre ou, du moins, comment améliorer la situation actuelle ? Quel est, à ce sujet, le sentiment de nos concitoyens ?

2.1 - Les solutions pour résorber les embouteillages

Mieux utiliser le réseau existant plutôt que de le développer

Les Français semblent de plus en plus sensibles à l'idée - comme si les besoins de base étaient couverts - de mieux utiliser le réseau existant, plutôt que de le développer. Cela apparaît clairement dans les solutions mises en avant pour résorber les embouteillages (tableau 39):

- La lutte contre les bouchons lors des grands départs passe d'abord, pour les Français, par une **meilleure utilisation du réseau** : 43% jugent que l'étalement des départs est la mesure la plus adaptée pour atténuer ces inconvénients, et 29% proposent une exploitation maximale de toute l'infrastructure routière existante, avec le choix du développement d'itinéraires « bis ». Au total, plus de 7 personnes sur dix privilégient donc une de ces deux mesures.

  La mise en place de mesures efficaces d'étalement des dates de départ est plus souvent choisie par les cadres supérieurs (48%, +6 points par rapport à la moyenne), les diplômés du supérieur (49%) et les habitants de Paris et de la région parisienne (48%).

  Les étudiants (41%, +12 points) comme les jeunes (34% des moins de 25 ans) proposent, quant à eux, plus qu'en moyenne le développement d'itinéraires « bis ». C'est aussi le cas de 34% des ouvriers.

Il est à noter que ces choix ne paraissent pas corrélés avec les attitudes mises à jour face aux problèmes de circulation urbaine : les personnes favorables aux mesures incitatives aux transports en commun, comme celles préférant la construction de nouvelles voies urbaines, choisissent dans les mêmes proportions l'étalement des départs ou le développement des itinéraires « bis ».

Tableau 39
Les deux mesures les plus adaptées pour atténuer les inconvénients dus aux bouchons (début 1996)

(en %)

	Réponse 1	Réponse 2	Cumul des 2 réponses
Prendre des mesures plus efficaces pour faire étaler les dates de départ	42,5	21,6	64,1
Développer les itinéraires "bis" du réseau national	29,3	31,7	61,0
Poursuivre le développement du réseau autoroutier à péage	5,1	10,0	15,1
Moduler le prix du péage (plus cher en période d'affluence, moins cher en période creuse)	12,4	14,9	
Fermer les accès de l'autoroute en cas de saturation	7,9	15,3	27,3
Autre mesure	2,0	4,1	23,2
Ne sait pas	0,8	2,5	6,1
Ensemble des Français	100,0	100,0	-

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

- La **fermeture des autoroutes** en cas de saturation n'a la faveur que de 8% de nos concitoyens en première réponse, et moins d'un quart l'envisagent parmi les deux mesures les mieux adaptées au problème.

  Cette solution est un peu plus prisée par les personnes n'ayant effectué aucun voyage à plus de 100 kms au cours de l'année (11%, + 3 points par rapport à la moyenne), ou par les insatisfaits de l'autoroute (13%, + 5 points). De même, les interviewés attachés aux mesures « coercitives » pour résoudre les difficultés de circulation urbaine y sont un peu plus favorables : 12% de ceux qui proposent de limiter la circulation des véhicules en centre-ville ou de réprimer plus sévèrement le stationnement illicite se reportent ici sur la fermeture occasionnelle des autoroutes.

- Le **développement du réseau autoroutier** est, quant à lui, loin de recueillir tous les suffrages : seuls 5% des Français le préconisent en première solution, et 15%

en premier ou second choix. On peut mettre ce résultat en parallèle avec les solutions avancées par les enquêtés pour résoudre les problèmes urbains (cf tableau 21) : la création de nouvelles voies a perdu 24 points en six ans. **Le temps du « tout pour l'automobile » semble donc, dans l'esprit des Français, plus ou moins révolu.**

Un intérêt croissant pour la modulation du prix du péage en fonction de l'affluence

La « **modulation du prix du péage** » en fonction de l'affluence (12% en première réponse, 27% au total), quant à elle, est bien moins souvent citée que les solutions de « rentabilisation » du réseau (tableau 39).

Cependant, cette idée, très critiquée voici encore sept ans, semble avoir fait son chemin : lorsqu'on les interroge spécifiquement sur ce sujet, 45% des Français s'y déclarent aujourd'hui favorables, 23% l'étant même « tout à fait » (soit 16 points de plus qu'en 1989, tableau 40). **Les partisans de la mesure sont donc maintenant aussi nombreux que les réfractaires.**

Lors du premier questionnement, cette idée de prix modulés était largement méconnue de nos concitoyens ; depuis, de nombreux débats, puis la mise en oeuvre de ce système sur l'autoroute A1 et les campagnes de communication l'ayant accompagné, ont contribué à familiariser les Français avec cette idée. Il paraît donc vraisemblable que la progression de l'adhésion à cette formule tienne, en partie, dans cette meilleure connaissance, voire dans la diffusion même de cette pratique.

Tableau 40

Seriez-vous d'accord pour que le prix du péage soit modulé en fonction de l'affluence pour améliorer la fluidité (plus cher en période chargée, moins cher en période creuse) ?

(en %)

	Début 1989		Début 1996	
	*Aux utilisateurs de routes en dehors des agglo.**		*A l'ensemble de la population*	
Tout à fait d'accord	6,5	14,1	23,0	44,8
Assez d'accord	7,6		21,8	
Peu d'accord	10,5	84,7	10,2	44,9
Pas du tout d'accord	74,2		33,7	
Ne sait pas	1,2		11,3	
Ensemble	100,0		100,0	

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

* Soit 91,9% de la population.

L'intérêt envers la modulation du prix du péage est encore plus grand dans les milieux socio-culturels plutôt « favorisés » : les cadres et les diplômés du supérieur notamment, chez lesquels les taux d'accord atteignent les 50 % (+ 5 points par rapport à la moyenne).

L'opinion portée sur les problèmes de circulation en ville semble par ailleurs fortement liée à l'acceptation de cette mesure de modulation du prix du péage : ainsi, les plus chauds partisans de cette politique se recrutent parmi les adeptes de mesures coercitives en ville (limiter la circulation, réprimer plus sévèrement le stationnement) ou dans les rangs de ceux qui souhaitent un renforcement des infrastructures urbaines (création de nouvelles voies ou de voies souterraines à péage - tableau 41). Circuler, rouler sans encombres, a un prix que les partisans de la modulation se déclarent donc prêts à assumer.

Tableau 41
Le pourcentage d'individus « tout à fait d'accord » avec la modulation du prix du péage autoroutier
- Catégories où le pourcentage est le plus élevé -

(en %)

Catégories socio-professionnelles	
. Diplômé du supérieur	29,2
. Cadre (moyen ou supérieur)	28,1
Attitudes vis-à-vis de la circulation urbaine	
. Juge très souhaitable de faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville	40,7
. Juge très souhaitable de créer des voies rapides souterraines à péage	32,8
. Juge très souhaitable de limiter la circulation en centre-ville	31,0
. Juge très souhaitable de réprimer plus sévèrement le stationnement illicite	29,9
Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	28,3
Ensemble de la population	*23,0*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996
Exemple de lecture : 28,1 % des cadres se déclarent « tout à fait d'accord » avec la modulation du prix du péage autoroutier, contre 23 % en moyenne dans l'ensemble de la population.

La très forte progression de l'acceptation du principe de modulation du prix du péage a touché, en sept ans, toutes les catégories de population. Cependant, certaines d'entre elles ont fait montre d'une évolution plus sensible encore que la moyenne. Les cadres supérieurs et professions libérales en font partie. Il en va de même pour les personnes d'âge « intermédiaire » (40 à 59 ans), les hommes de 60 ans et plus, tout comme pour ceux qui disposent de revenus « moyens - hauts » (12.000 à 15.000 F mensuels). Les « moyens rouleurs », effectuant entre 9000 et 19 000 kms annuels, ont également vu leurs opinions favorables progresser plus rapidement (tableau 42).

On peut aussi noter le **différentiel croissant entre hommes et femmes**. Voici huit ans, 15% des hommes se déclaraient favorables à la modulation du prix du péage, contre 13% des femmes. Maintenant, les pourcentages sont respectivement de 50% (+ 35 points) et 40% (+ 27 points).

Tableau 42
Le pourcentage d'individus d'accord[1] avec le principe d'une modulation du prix du péage
- Evolution dans quelques catégories-

En %

	Début 1988	Début 1996	Evolution 1988 - 1996
. Cadre supérieur, profession libérale	13,8	50,8	+37,0
. 40 - 59 ans	13,2	48,2	+35,0
. Homme de 60 ans et plus	11,6	49,7	+ 38,6
. Dispose d'un revenu mensuel compris entre 12 000 et 15 000 francs	10,3	50,1	+ 39,8
. Effectue entre 9.000 et 19.000 kms par an	14,1	50,2	+ 36,1
Ensemble de la population	*14,1*	*44,8*	*+ 30,7*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1988, 13,8% des cadres supérieurs et professions libérales se déclaraient « tout à fait » ou « assez d'accord » avec l'idée d'une modulation du prix du péage ; ils sont cette année 50,8%, soit + 37 points en huit ans.

2.2 - Les moyens de gérer l'augmentation générale de la circulation routière

Diversifier les modes de transport ...

Qu'ils soient interrogés sur les problèmes de déplacements urbains, sur les bouchons ou sur l'augmentation globale de la circulation routière, les Français adoptent une attitude très cohérente : ils préfèrent aujourd'hui que l'on règle les difficultés liées à

[1] Total des « tout à fait » ou « assez » d'accord.

l'augmentation de la circulation sur longue distance **par une incitation à utiliser d'autres moyens de transport que la route** (tableau 43).

Tableau 43
On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation routière sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ?

(en %)

	Début 1992 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1992 - 1996 (B) - (A)
Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile	44,2	**61,8**	**+ 17,6**
Développer le réseau autoroutier	**54,8**	37,6	- 17,2
Ne sait pas	1,0	0,6	- 0,4
Ensemble des Français	100,0	100,0	-

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

On note ici, par rapport à 1992, une nette **inversion de tendance** : le développement du réseau autoroutier, qui venait en tête des préférences voici quatre ans pour réguler l'accroissement de la circulation routière, n'est plus aujourd'hui préconisé que par 38% des Français, soit un **recul de 17 points.**

Cette perte d'intérêt est particulièrement marquée chez les jeunes (31% des moins de 24 ans se montrent aujourd'hui favorables au développement du réseau autoroutier, contre 55% en 1992), chez les personnes appartenant à des milieux plutôt aisés : cadres supérieurs (- 25 points), professions intermédiaires (- 26 points) et diplômés du supérieur (- 25 points). Le recul est également très fort chez les « gros rouleurs » ; ainsi, « seulement » 39% des automobilistes ayant effectué plus de 19 000 kms dans l'année préconisent maintenant l'extension des infrastructures autoroutières, soit un recul de 24 points en quatre ans (tableau 44).

Tableau 44
Le pourcentage d'individus favorables « au développement du réseau autoroutier »
- Catégories où l'évolution a été la plus forte -

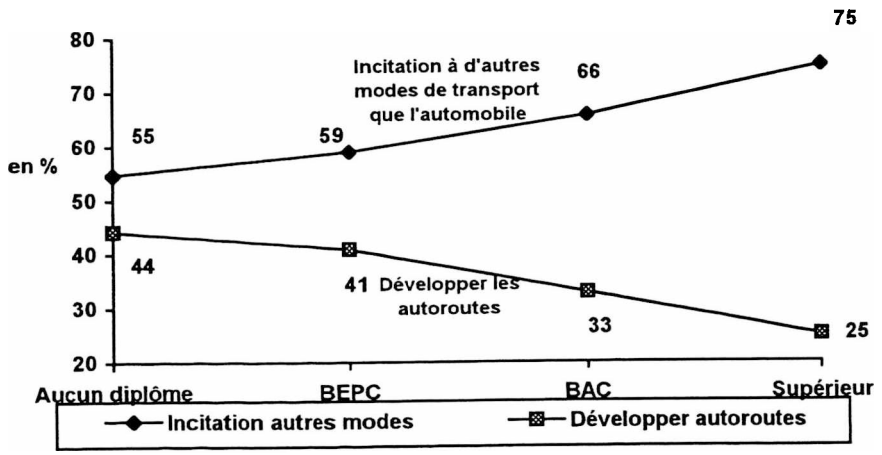
(en %)

	Début 1992 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1992 - 1996 (B) - (A)
. Profession intermédiaire	57,0	30,8	- 26,2
. Dispose d'un revenu mensuel compris entre 10.000 et 15.000 F	61,4	36,5	- 24,9
. Possède un diplôme du supérieur	49,7	25,0	- 24,7
. Cadre supérieur, profession libérale	49,0	24,4	- 24,6
. Agé de moins de 24 ans	55,3	31,1	- 24,2
. A effectué plus de 19.000 kms dans l'année	62,8	39,2	- 23,6
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	46,2	25,2	- 21,0
Ensemble de la population	54,8	37,6	- 17,2

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1992, 57% des professions intermédiaires se déclaraient favorables au développement du réseau autoroutier ; ils sont cette année 30,8%, soit - 26 points en quatre ans.

De fait, au début 1996, les plus fervents défenseurs de l'incitation à l'utilisation d'autres modes de transport se recrutent surtout parmi les catégories plutôt « favorisées » : cadres et diplômés du supérieur. On note d'ailleurs que **le niveau de formation** est un critère qui intervient dans le choix effectué : plus on dispose d'un diplôme élevé, plus on est favorable au développement d'autres moyens de transport que la voiture (graphique 14).

Graphique 14
Adhésion aux solutions proposées, en fonction du diplôme possédé (début 1996)



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Un autre critère semble également influer sur les réponses : **l'utilisation que l'on fait de la voiture**. Les non-possesseurs d'automobile, ceux qui utilisent la leur de façon plutôt occasionnelle, ou qui n'effectuent aucun voyage en voiture, comme les jeunes (moindres utilisateurs, on l'a vu), sont plus souvent d'accord avec les mesures incitant à l'utilisation d'autres modes de transport. C'est aussi le cas des partisans du développement des transports collectifs pour régler les problèmes de déplacements urbains (tableau 45).

Tableau 45
Le pourcentage d'individus favorables à l' incitation à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile (début 1996)
- Catégories où ce pourcentage est le plus élevé -

	(en %)
. Diplômé du supérieur	74,8
. Cadre (moyen ou supérieur)	70,5
. 24 ans et moins.....	68,2
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne ...	74,5
. Utilise sa voiture moins d'une fois par semaine	78,2
. N'a effectué aucun voyage en voiture à plus de 100 kms au cours des douze derniers mois	76,2
. N'utilise jamais l'autoroute	70,1
. Ne dispose pas de voiture	67,8
. Favorable au développement des transports en commun pour améliorer les conditions de déplacements en ville	75,3
Ensemble de la population	*61,8*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996
Exemple de lecture : 74,8% des diplômés du supérieur sont favorables à l'incitation à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile, contre 61,8% dans l'ensemble de la population.

Mais continuer à développer le réseau autoroutier au rythme actuel...

L'attitude des Français sur ces sujets ne signifie pas pour autant qu'ils considèrent qu'il faut « arrêter » l'effort de développement du réseau autoroutier. Ils estiment plutôt qu'il convient **de le poursuivre au même rythme**. En effet, les mises en service, ces dernières années, de nombreuses voies autoroutières semblent avoir contribué au développement du sentiment que ce rythme est satisfaisant : une majorité de Français (51%) considère maintenant que **la vitesse de construction des autoroutes est « adaptée aux besoins »** (+ 8 points par rapport à 1991, cf tableau 46).

Les résultats laissent en effet apparaître une **double évolution des mentalités** :

- De moins en moins de Français trouvent ce rythme trop lent : 31% de nos concitoyens émettaient cette critique en 1991 ; ils ne sont plus que 21% (- 10 points).

- Un plus grand nombre de Français jugent trop rapide le rythme des constructions : 15%, contre 5% il y a cinq ans.

Tableau 46
Actuellement, le rythme de construction d'autoroutes vous paraît-il ?
(% calculés sur l'ensemble de la population)

(En %)

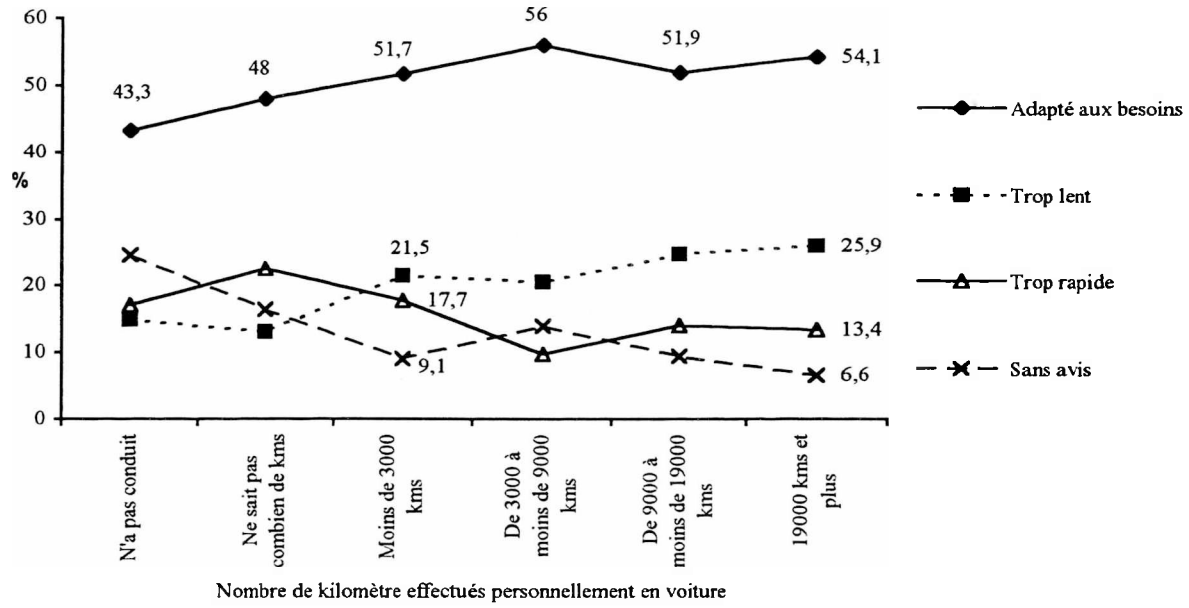
	Début 1991 (A)	Début 1992	Début 1996 (B)	Evolution 1991- 1996 (B) - (A)
Trop rapide	4,7	6,1	14,8	+ 10,1
Adapté aux besoins	42,8	47,9	50,7	+ 7,9
Trop lent	31,3	28,1	21,2	- 10,1
Sans avis	21,2	17,9	13,4	+ 7,8
Ensemble des Français	100,0	100,0	100,0	-

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

Les différences d'opinions sur ce sujet sont surtout sensibles entre non-conducteurs et conducteurs. Les premiers ont, comme c'est souvent le cas sur ces thèmes, plus de mal à émettre un avis (25% sont « sans avis »); ils se montrent, en tout état de cause, les moins nombreux à penser que le rythme de construction des autoroutes est adapté aux besoins (graphique 15). Toujours est-il qu'à l'intérieur du groupe de conducteurs, les différences sont relativement faibles entre les petits, les moyens et gros rouleurs : **tous se satisfont en majorité de l'allure actuelle du développement du réseau autoroutier.**

Les opinions ont considérablement évolué depuis le début 1991, en particulier chez les gros rouleurs : il y a quatre ans, 40% des Français effectuant plus de 19 000 kms au volant d'une voiture estimaient le rythme de construction des autoroutes « trop lent », contre seulement 26% aujourd'hui. S'ils sont maintenant un peu plus nombreux à le juger trop rapide (+ 7 points en quatre ans), ils le trouvent surtout adapté aux besoins (54% en 1996, soit + 10 points en quatre ans).

Graphique 15
Les avis sur le rythme de construction des autoroutes, selon le nombre de kilomètres effectués en voiture

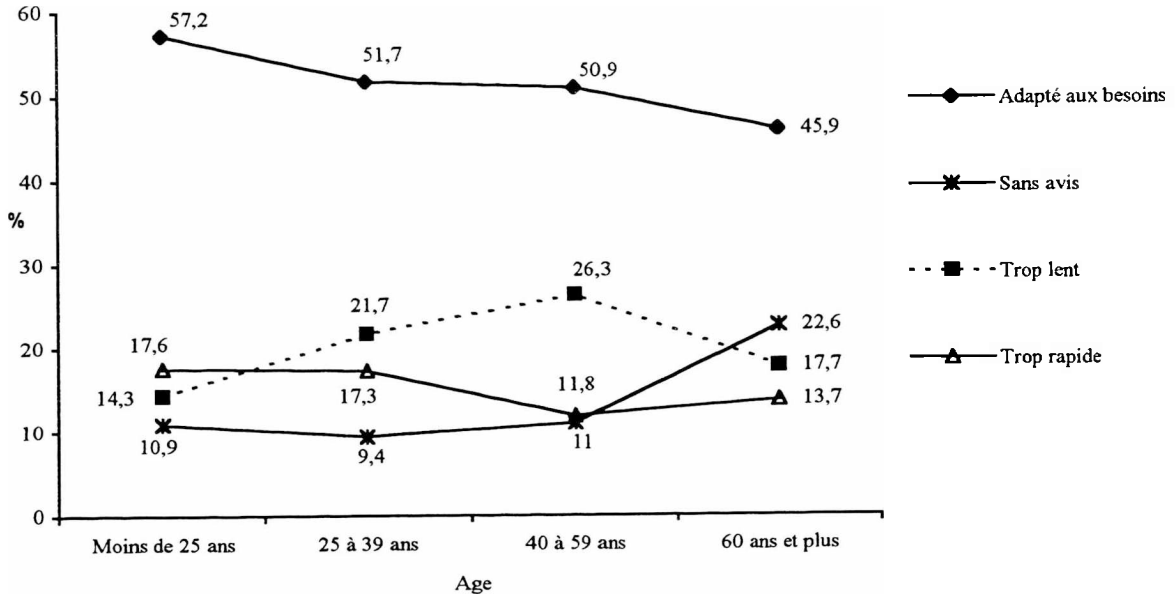


Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Les cadres supérieurs et professions libérales manifestent une tendance similaire : 1 % d'entre eux jugeaient que les autoroutes connaissaient un rythme de croissance trop soutenu ; cinq ans plus tard, 21 % (+ 20 points) sont de cet avis.

De façon générale, plus on est jeune, plus on considère que le rythme actuel est bien adapté (graphique 16). Les plus nombreux à partager cet avis sont d'ailleurs les étudiants : 63 % le pensent (et 57 % des moins de 25 ans).

Graphique 16
Les avis sur le rythme de construction des autoroutes, selon l'âge de l'interviewé



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996

La « contestation » du rythme actuel de constructions des autoroutes met en évidence deux groupes opposés :

* Les hommes trouvent plus qu'en moyenne que ce rythme est **trop lent**, en particulier les hommes actifs (31% d'entre eux sont de cet avis) et les hommes quadra et quinquagénaires (31%). La lenteur de la construction est également mise en avant par 34% des artisans-commerçants-chefs d'entreprise et 27% des ouvriers. C'est dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants que ce sentiment est le plus fort (27%).

* Les femmes, toujours en retrait en matière d'automobile, sont un peu plus nombreuses à considérer que le rythme de construction est **trop rapide** (c'est le cas de 17% d'entre elles), en particulier les jeunes femmes de moins de 25 ans (24%). Des préoccupations écologiques alimentent peut-être une partie de ces réponses puisque trouver le rythme de construction trop rapide va de pair avec une plus grande acceptation de sacrifices éventuels pour protéger l'environnement : par exemple, 20% des personnes prêtes à un ralentissement économique pour préserver l'environnement trouvent le rythme de construction trop rapide, contre 11% de celles qui n'y sont pas disposées. Mais les différences restent somme toute assez faibles.

Enfin, les personnes sans avis, dont on a vu qu'elles sont plus nombreuses chez les non-conducteurs, se « concentrent » chez les retraités (19%), les individus de plus de 60 ans (23%), notamment les femmes de cet âge (32%), et chez les moins diplômés (23% de ceux qui n'ont aucun diplôme n'ont pas d'avis sur le rythme de construction).

En tout état de cause, il est intéressant de remarquer que **l'insatisfaction relative à l'égard du réseau autoroutier est également, quand elle est formulée, une insatisfaction sur le nombre de kilomètres existants.** Ainsi, les plus insatisfaits des Français à l'égard des autoroutes déplorent plus qu'en moyenne la lenteur du rythme de construction (tableau 47).

Tableau 47

Satisfaction à l'égard des autoroutes et opinion sur le rythme de construction de ces voies

En %

Trouve le rythme de construction des autoroutes :	Ensemble de la population	dont :			
		Très satisfait des autoroutes	Assez satisfait des autoroutes	Peu et pas du tout satisfait des autoroutes	N'utilise pas les autoroutes
Trop rapide	14,8	13,9	14,3	18,5	14,2
Adapté aux besoins	50,7	**61,0**	52,7	30,9	27,4
Trop lent	21,2	18,0	22,7	**38,3**	8,5
Sans avis	13,4	7,1	10,3	12,3	**49,9**
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Les variations mises en évidence restent cependant relativement faibles : elles ne remettent jamais en cause, à vrai dire, **le sentiment dominant que le rythme de construction autoroutière est aujourd'hui adapté aux besoins.**

2.3 - Le développement du réseau de transport français

Incitation au développement des transports en commun en ville, actions visant à favoriser le recours à d'autres modes que la voiture sur route, poursuite « raisonnable » de la construction des autoroutes... Malgré la croissance continue de la présence automobile sur le territoire - ou du fait de cette croissance - les attentes de nos concitoyens semblent, sinon avoir changé de nature, du moins s'être très

sensiblement infléchies ces dernières années : **le règne de « la voiture avant tout » semble connaître un début de désaffection relative.**

Mais à vrai dire, le coup de frein aux infrastructures semble, dans l'esprit des Français, dépasser le seul cadre automobile. Ainsi privilégient-ils, pour assurer le développement du réseau de transport, d'abord des solutions **ne nécessitant pas a priori de créations particulières** : 38% préconisent avant **tout le développement des transports de poids lourds par le train** ; ce taux est même deux fois plus élevé qu'il y a 4 ans.

A l'inverse, les propositions concernant la mise en service de nouvelles lignes ou de nouvelles voies, qu'elles soient ferrées, routières ou même aériennes, connaissent cette année un certain recul, comparées à la situation du début 1992 (tableau 48).

Tableau 48
Pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur...

(en %)

	Début 1992 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1992 -1996 (B) - (A)
Le développement des solutions de transport des poids lourds par le train	17,9	**38,1**	**+ 20,2**
Le développement du réseau routier [et autoroutier]*	22,5	20,6	- 1,9
Le développement du réseau ferré (pour les voyageurs)	27,8	19,5	- 8,3
Le développement des trains auto-couchettes (solution de transport des véhicules de tourisme par le train)	11,9	11,3	- 0,6
Le développement des lignes aériennes nationales ou régionales	19,2	9,5	- 9,7
Ne sait pas	0,7	1,1	+ 0,4
Ensemble des Français	100,0	100,0	-

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
* La précision *[et autoroutier]* n'existait pas en début 1992.

Ce sont une fois de plus les personnes de milieux « aisés » qui se montrent les plus favorables à l'idée de développer le transport ferroviaire des poids lourds : cela concerne 49% des cadres supérieurs et 44% des diplômés de l'enseignement supérieur, contre 38% en moyenne dans la population française. Les cadres supérieurs forment d'ailleurs la catégorie qui a le plus évolué depuis quatre ans : s'ils étaient déjà les plus favorables à ce mode de transport en 1992, ils le sont encore plus maintenant

(+ 26 points en quatre ans, contre + 20 dans l'ensemble de la population). L'évolution est quasiment aussi nette chez les cadres moyens (+24 points).

Tableau 49
Le pourcentage d'individus favorables au développement des solutions de transport des poids lourds par le train
- Catégories ayant le plus évolué entre 1992 et 1996 -

(en %)

	Début 1992 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1992 -1996 (B) - (A)
. Cadre supérieur, profession libérale	22,4	48,8	+ 26,4
. Agé de 60 ans et plus	15,2	40,3	+ 25,1
. Profession intermédiaire	21,7	46,1	+ 24 ,4
. Retraité	16,9	41,3	+ 24,4
. A effectué moins de 3000 kms en voiture dans l'année	15,1	39,9	+ 24,8
. Réside dans une commune provinciale de plus de 100.000 habitants	17,6	42,2	+ 24,6
Ensemble	17,9	38,1	+ 20,2

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1992, 22,4% des cadres supérieurs et professions libérales se déclaraient favorables au développement des solutions de transport de poids lourds par le train ; ils sont 48,8% cette année, soit +26,4 points en 4 ans.

Les constructions et développements d'infrastructures sont plus le choix de catégories bien précises[1] :

* Le **développement des routes** intéresse plus spécifiquement les ouvriers (29% y sont attachés, soit 8 points de plus qu'en moyenne), ainsi que les personnes résidant en habitat dispersé (27%). Le choix de cette proposition va plus souvent de pair avec l'attente de nouvelles constructions, qu'il s'agisse d'autoroutes ou de voies pénétrant au centre des villes.

* Le **développement du réseau ferré** comblerait les attentes d'une partie des Franciliens (27% des habitants de Paris et de son agglomération le placent en tête, soit 8 points de plus que l'ensemble de la population française). Les personnes non motorisées sont aussi relativement plus en attente d'une telle solution : c'est le cas de 27% de ceux qui ne disposent d'aucune voiture ; c'est aussi le cas de 25% des individus de 65 ans et plus.

[1] Voir tableaux en annexe.

* Enfin, ce sont les jeunes qui voudraient le plus voir se multiplier les **liaisons aériennes** : cela concerne 19% des étudiants (+ 10 points par rapport à la moyenne) et 18% des moins de 25 ans.

CHAPITRE 4

USAGE ET PERCEPTION DES AUTOROUTES

CHAPITRE 4

USAGE ET PERCEPTION DES AUTOROUTES

La « Nationale 7, route des vacances » chère à Charles Trenet est, depuis longtemps, reléguée aux oubliettes de la « préhistoire » automobile. Elle a cédé la place aux autoroutes qui drainent aujourd'hui chaque année plus de 80 milliards de voyageurs/km. Ces axes rayonnant sur tout le territoire, et offrant des dessertes rapides et pratiques, ont vu passer l'an dernier près de trois Français sur quatre (*première partie* du chapitre).

Mais les autoroutes ne sont pas seulement de longs et larges rubans d'asphalte, posés dans la nature pour relier un point à un autre. Pour la plupart, hormis les tronçons limitrophes des métropoles régionales ou de Paris, elles sont payantes et chaque conducteur doit acquitter un droit de passage. Comment les Français vivent-ils le coût autoroutier en 1996 ? Ou plutôt, en ont-ils une juste appréciation ? La *seconde partie* tente de faire le point sur ce sujet.

Payants, ces axes proposent en retour une pléiade de services aux utilisateurs. Certains sont indispensables, tels la mise à disposition d'aires de repos, de toilettes, la délivrance de carburants ou les possibilités d'appeler rapidement un dépanneur. D'autres s'apparentent plutôt à des services « de confort » : la restauration, la vente de produits divers par exemple. Nous analyserons, dans un *troisième temps,* la perception qu'ont les automobilistes de ces différentes offres.

Enfin, le développement des voies de communication a, de tous temps, favorisé l'enrichissement économique et culturel des points de passage : des ports antiques aux cités-états médiévales qui se sont constituées et ont prospéré grâce aux flux marchands et humains qu'elles accueillaient, les exemples sont nombreux. Toutes proportions gardées, les autoroutes jouent également un rôle économique important pour les villes et les régions qu'elles desservent. C'est d'ailleurs l'avis de près de quatre Français sur cinq. Mais quel en est le prix à payer en matière d'environnement ? Comment les Français perçoivent-ils les nuisances engendrées par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers ? La *dernière partie* du chapitre apporte, sur ces points, les réponses de la population.

1 - L'USAGE DE L'AUTOROUTE

Près de trois Français sur quatre ont utilisé une autoroute à péage au cours de l'année écoulée

Les trois quarts des Français (72%) ont utilisé une autoroute à péage au cours de l'année (tableau 50). Même si les données des années antérieures ne sont pas strictement comparables (elles concernaient les seuls Français roulant en voiture en dehors des agglomérations, soit environ 94% de la population), les différences restent minimes : on relève une grande stabilité de la proportion d'usagers de l'autoroute.

Tableau 50
Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?

(En %)

	Population roulant en voiture en dehors des agglomérations[1]			*Ensemble de la population*
	Début 1990	Début 1991	Début 1992	Début 1996
Oui	71,0	68,4	71,9	72,4
Non	29,0	31,6	28,1	27,6
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

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

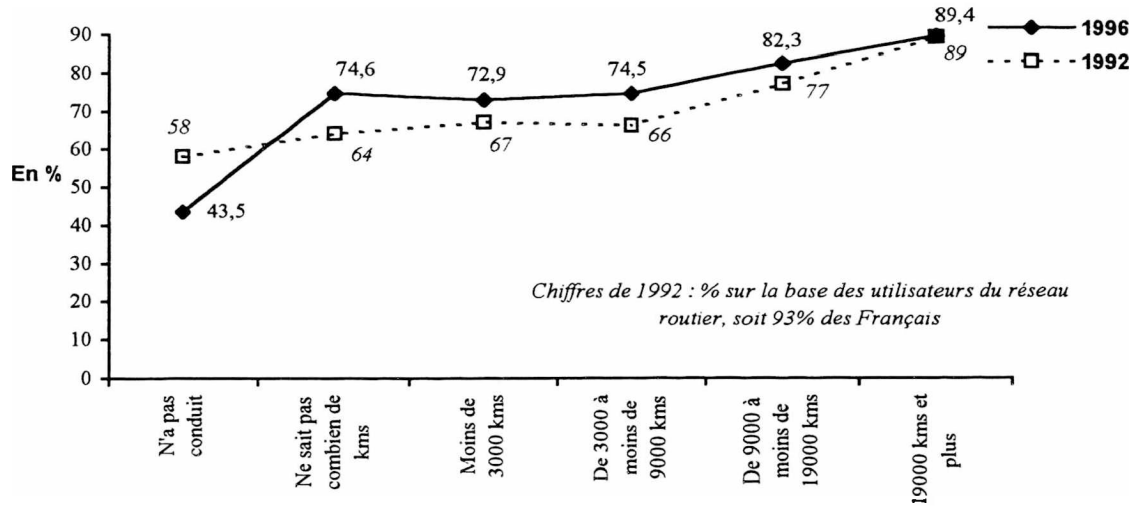
Le bon sens veut que **plus on roule et plus grande est la probabilité d'utiliser une autoroute à péage**. Les faits le confirment. Ainsi, dans 44% des cas, les Français qui n'ont pas conduit de voiture au cours des douze derniers mois ont été passagers d'un véhicule ayant emprunté une autoroute à péage (graphique 17). Chez les « petits rouleurs », ceux ayant fait moins de 3 000 kms au volant d'une voiture, 73% ont utilisé une autoroute à péage dans l'année. Chez les « gros rouleurs » - 19 000 kms et plus -, la proportion passe à 89%.

Au problème près de comparabilité des chiffres, l'autoroute à péage semble avoir gagné, en quatre ans, quelques clients chez tous ceux qui ont fait moins de 19 000 kms, la proportion d'utilisateurs chez les gros rouleurs n'ayant guère bougé. Les Français qui ne conduisent pas semblent, par contre, se marginaliser, non seulement en nombre (voir chapitre 1), mais également dans leurs pratiques de déplacement : ils ont nettement moins utilisé les autoroutes à péage qu'il y a quatre ans (graphique 17).

1 Soit 94,5% en 1990 - 93,6% en 1991 et 93,5% en 1992.

Graphique 17

Pourcentage d'utilisateurs d'autoroute à péage, selon le nombre de kilomètres effectués en voiture



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996

La présence d'une voiture dans le foyer renforce, bien entendu, le recours aux autoroutes à péage : 40% des Français n'ayant pas l'usage d'une voiture ont utilisé ces grands axes depuis un an. Chez ceux qui disposent d'un véhicule, la proportion est de 77% et elle passe à 85% chez ceux ayant l'usage de plusieurs voitures. Là aussi, on constate les mêmes évolutions depuis 1992 : c'est chez les non-possesseurs de voitures qu'on note une baisse sensible de l'utilisation des autoroutes à péage.

On ne s'étonnera pas que les plus grands utilisateurs de l'autoroute appartiennent aux groupes sociaux caractéristiques des « grands voyageurs » et que les plus petits se recrutent chez les « sédentaires ». Ainsi, presque tous les cadres supérieurs (98% d'entre eux) ont utilisé une autoroute à péage au cours des douze derniers mois (tableau 51). Globalement, la proportion est élevée chez les individus aisés et mobiles (étudiants, titulaires de hauts revenus, diplômés, actifs, personnes âgées de 25 à 39 ans). A l'inverse, la proportion de non-utilisateurs culmine chez les femmes retraitées, vivant seules.

Tableau 51
Les Français qui utilisent le plus et le moins l'autoroute à péage
(début 1996)

(En %)

Les Français qui utilisent le plus l'autoroute à péage	
Est cadre supérieur	98,3
Revenu du foyer : 20 000 F et plus par mois	93,7
Est diplômé du supérieur	92,6
Est étudiant	84,9
Est actif et a un conjoint actif	80,9
Est âgé de 25 à 39 ans	80,8
Ensemble des Français ayant utilisé l'autoroute	72,4

Les Français qui utilisent le moins l'autoroute à péage	
N'a aucun diplôme (ou le CEP seulement)	51,1
Revenu du foyer inférieur à 6000 F/mois	50,5
Est âgé de 60 ans et plus	46,2
Dont : femme de 60 ans et plus	54,5
Vit seul dans son logement	44,1
Est retraité	43,1
Ensemble des Français n'ayant pas utilisé l'autoroute	27,6

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

Exemple de lecture : 98,3% des cadres supérieurs ont, depuis un an, utilisé une autoroute à péage, contre 72,4% dans l'ensemble de la population.

L'autoroute est d'abord utilisée lors des vacances et des loisirs

L'autoroute est empruntée principalement pour les départs en vacances (c'est le cas de 66% des utilisateurs, + 4 points par rapport à 1992) et pour les loisirs autres que les vacances (67%) ; 22% des interviewés déclarent avoir utilisé l'autoroute lors de déplacements professionnels et 6% l'ont pratiquée pour leurs trajets domicile - travail (tableau 52).

Tableau 52
Avez-vous utilisé une autoroute à péage depuis un an .....
(Question posée aux individus ayant utilisé une autoroute à péage dans l'année)

% de réponses « oui » chaque année

	Utilisateurs roulant en voiture en dehors des agglomérations			*Ensemble des utilisateurs*
	Début 1990	Début 1991	Début 1992	**Début 1996**
Pour vos départs ou vos retours de vacances	62,9	60,8	62,8	**66,0**
Pour vos loisirs autres que les vacances (week-ends, visites...)	64,4	67,0	67,1	**66,7**
Pour vos déplacements professionnels	20,8	21,5	21,7	**21,7**
Pour vos déplacements domicile - travail	5,7	6,2	5,7	**6,1**

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

Les informations du tableau précédent permettent de distinguer **cinq groupes d'utilisateurs**, calculés sur l'ensemble de la population :

- **16% des Français** ont eu, dans l'année, recours à l'autoroute à péage **uniquement pour leurs vacances** (donc, à l'exclusion des loisirs et des déplacements professionnels[1]). Cette proportion est la plus forte parmi les femmes de moins de 25 ans (32%) et les étudiants (28%).

- **16% l'ont utilisé pour les loisirs uniquement**. Ces utilisateurs de l'autoroute pour les loisirs sont un peu plus nombreux qu'en moyenne chez les retraités (20%) et en zone rurale (20% des résidents d'agglomérations de moins de 2 000 habitants).

- **23% l'ont utilisé à la fois pour les vacances et les loisirs, mais pas pour des déplacements professionnels**. Ces types d'utilisateurs sont plus souvent membres de catégories aisées : c'est le cas de 39% de ceux dont le foyer dispose d'un revenu supérieur à 20 000 Francs par mois, de 34% des habitants de Paris et de son agglomération, de 31% des diplômés du supérieur, de 27% des cadres supérieurs et de 32% des professions intermédiaires.

- **4% l'ont utilisé exclusivement pour les déplacements professionnels .** Cette utilisation est plus fréquente chez les indépendants (20% des exploitants agricoles, artisans, commerçants et chefs d'entreprise), voire chez les hommes actifs (10%).

- Enfin, **11%** des Français ont pris une autoroute à péage à la fois pour leurs déplacements professionnels et pour leurs vacances ou leurs loisirs. Cette **utilisation combinée, professionnelle et privée,** concerne 42% des artisans-commerçants-chefs d'entreprise (sans les exploitants agricoles), 40% des cadres supérieurs, 22% des professions intermédiaires, 23% des hommes actifs, 25% des diplômés du supérieur et 24% des individus dont le foyer gagne plus de 20 000 Francs par mois.

---

[1] Les déplacements domicile-travail ne sont pas pris en compte dans cette classification compte tenu de la faiblesse des effectifs. Chaque groupe peut donc comprendre quelques personnes ayant utilisé des autoroutes à péage pour ce motif. Signalons que chez les utilisateurs de l'autoroute à péage pour les déplacements domicile-travail (4% des Français), on trouve une sur-représentation d'artisans-commerçants-chefs d'entreprise (12%) et de cadres supérieurs (10%).

Les Français ne disposant pas du permis, ou n'ayant pas conduit dans l'année bien que titulaires d'un permis, n'utilisent pas, dans leur majorité, l'autoroute. Ceux d'entre eux qui le font (en tant que passager) se limitent presque exclusivement à une utilisation privée, pour les vacances et/ou les loisirs.

Enfin, parmi les conducteurs, la double utilisation de l'autoroute, professionnelle et privée, augmente avec le kilométrage effectué : 6% des conducteurs parcourant moins de 3 000 kms par an prennent l'autoroute à ce double titre ; le taux est de 27% chez les conducteurs effectuant plus de 19 000 kms par an.

Les raisons de non-utilisation de l'autoroute

Les raisons principales évoquées par les non-utilisateurs de l'autoroute à péage (28% des Français) reposent principalement sur une inadéquation à leurs besoins : non-possession de voiture (35%), inadaptation aux déplacements personnels (23%), absence d'autoroute sur leurs parcours (16%). Le prix est rarement évoqué et la peur de la vitesse encore moins avouée (tableau 53).

Ce sont donc surtout des **raisons physiques** qui expliquent la non-utilisation (pas de voiture, pas d'autoroute sur le parcours), et moins des raisons liées à d'éventuelles insatisfactions sur les autoroutes existantes.

Tableau 53
Pour quelle raison n'avez-vous pas utilisé une autoroute à péage ?
(Question posée aux individus n'ayant pas utilisé une autoroute à péage depuis un an, soit 27,6% de la population)

(En %)

Réponses classées par ordre décroissant	Début 1996
N'a pas de voiture	35,2
Pas adaptée à vos déplacements actuels	22,5
Il n'y en a pas sur votre parcours	15,5
Trop cher	7,6
Ne roule pas en voiture en dehors des agglomérations	5,9
Trop monotone	2,8
Vitesse trop élevée pour vous	1,4
Trop d'encombrements	0,7
Trop souvent en travaux	0,2
Autre	8,1
Ne sait pas	0,2
Ensemble des Français	100,0

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

On a vu plus haut que les Français n'ayant pas utilisé d'autoroute à péage au cours des douze derniers mois sont plus particulièrement des individus sans voiture, des retraités et des personnes disposant de faibles revenus.

Ces caractéristiques se vérifient dans les raisons avancées par les non-utilisateurs d'autoroute : ceux qui évoquent l'absence de voiture sont surtout les plus âgés des Français, les moins aisés et les femmes retraitées ; les habitants de Paris et de son agglomération sont également bien représentés dans ce groupe. Dans les trois quarts des cas, il s'agit de personnes ne disposant pas du permis de conduire.

La mauvaise adaptation aux déplacements est une réponse un peu plus souvent retenue par les ruraux, ceux résidant dans des agglomérations de moins de 2 000 habitants, les habitants du bassin parisien, les personnes de 25 à 39 ans, en particulier les femmes de cet âge et les personnes vivant en couple avec deux enfants.

2 - LE PRIX DE L'AUTOROUTE

Un Français sur quatre évalue le coût du péage à son juste prix

Un quart des Français évaluent au juste prix (40 centimes environ) le coût du péage autoroutier au kilomètre, alors que plus d'un tiers (36%) le surévaluent et 30% ne se prononcent pas (tableau 54).

Tableau 54
A votre avis, combien coûte en moyenne le péage d'un kilomètre d'autoroute pour une voiture [particulière][1] ?

(en %)

*Question posée aux utilisateurs de routes en dehors des agglomérations**	**Début 1989**
10 centimes	7,9
30 centimes	30,7
60 centimes	22,7
1 Franc	13,5
Plus d'1 Franc	15,0
Ne sait pas	10,2
Ensemble	100,0

(En %)

Question posée à l'ensemble de la population	**Début 1996**
15 centimes	**7,9**
40 centimes	**25,9**
70 à 80 centimes	**16,7**
1,20 Francs	**10,8**
Plus d'1,20 Francs	**8,2**
Ne sait pas	**30,5**
Ensemble des Français	**100,0**

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
1 La précision *[particulière]* n'existait pas en 1989.
* Soit 91,9% de la population en 1989.

Si l'on ne s'intéresse qu'aux personnes ayant utilisé une autoroute à péage au cours des douze derniers mois (72% des Français), ces tendances restent valables : 31% des utilisateurs avancent le chiffre de 40 centimes, mais 39% le surévaluent (tableau 55).

Trois constats peuvent ici être formulés :

- Les personnes qui recourent régulièrement à ces axes -celles qui paient souvent- sont les plus « précises » : celles qui ont utilisé l'autoroute à péage pour des déplacements professionnels sont les plus nombreuses (37%) à désigner le « juste » prix, mais surtout celles qui y effectuent **à la fois** des trajets professionnels ou de vacances et de loisirs (40%). Les Français ayant utilisé l'autoroute **à la fois** pour les vacances et les loisirs sont également assez nombreux (36%) à faire une évaluation correcte.

- Les utilisateurs réguliers, mais non « payeurs » -grâce aux remboursements de notes de frais -, peut-être moins soucieux du coût, ont plutôt tendance à sous-évaluer le prix du péage : 15% des usagers de l'autoroute pour des motifs **exclusivement** professionnels citent le chiffre de 15 centimes.

- Enfin, la faible fréquentation du réseau induit une moindre connaissance de son prix : ceux qui ont fait des déplacements pour les vacances **uniquement** ou pour les loisirs **seulement** sont un peu plus enclins à surestimer le prix du péage. Les non-utilisateurs, quant à eux, ont beaucoup de mal à se faire une idée du prix, plus de la moitié d'entre eux préférant ne pas se prononcer.

Tableau 55
L'avis sur le coût moyen du péage d'un kilomètre d'autoroute, selon le fait d'avoir utilisé ou pas une autoroute à péage au cours des douze derniers mois (début 1996)

(En %)

	Ensemble de la population	Dont : A utilisé une autoroute à péage au cours des 12 derniers mois	Dont : N'a pas utilisé d'autoroute à péage au cours des 12 derniers mois
15 centimes	7,9	9,2	4,2
40 centimes	25,9	31,3	12,1
70 à 80 centimes	16,7	19,2	9,9
1,20 Francs	10,8	11,1	10,1
Plus d'1,20 Francs	8,2	8,9	6,6
Ne sait pas	30,5	20,4	57,1
Ensemble de la population	100,0	100,1	100,0

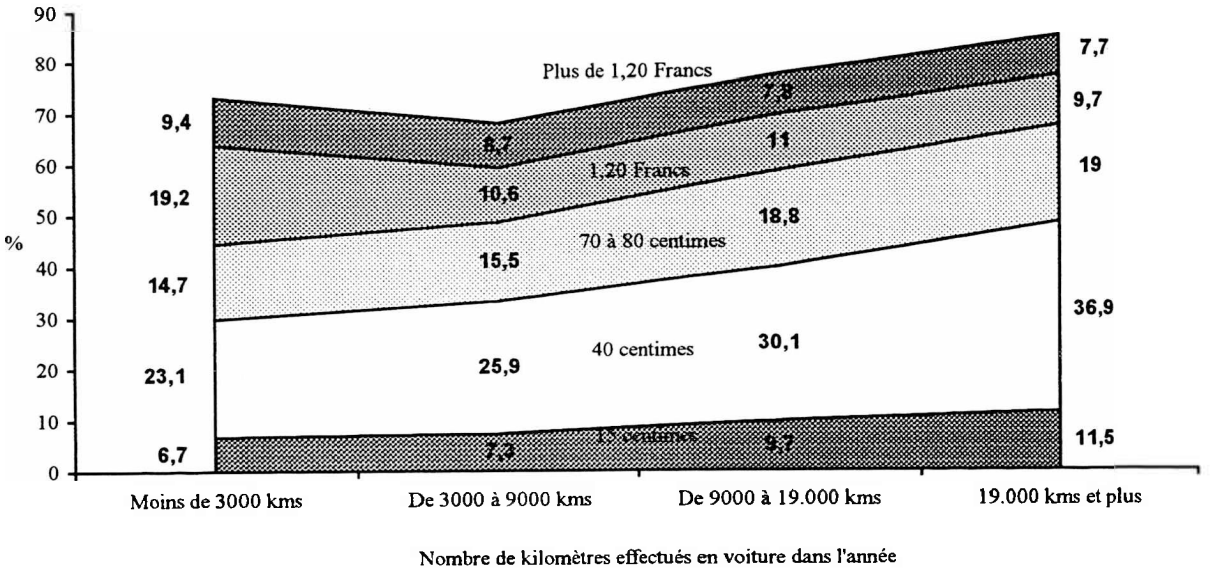
Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

On a vu que le nombre de kilomètres effectués au volant d'une voiture est positivement corrélé à l'usage des autoroutes à péage. On peut donc postuler que plus on roule, plus on utilise l'ensemble des réseaux (et en particulier l'autoroute à péage) et meilleure est la connaissance des tarifs pratiqués. Cela est vrai ; le prix de 40 centimes au kilomètre est plus souvent cité par les gros rouleurs : 37% des Français effectuant plus de 19 000 kms annuels en voiture donnent une bonne estimation, contre 23% de ceux qui font moins de 3 000 kms (graphique 18).

La surestimation du prix est maximale chez ces mêmes « petits rouleurs » : 43% d'entre eux avancent un coût supérieur à 40 centimes. On ne note pas, par contre, de disparités sur ce point chez les autres automobilistes : qu'ils effectuent entre 3 000 et

9 000 kms annuels ou plus de 19 000 kms, 35 et 38% d'entre eux surévaluent le prix du kilomètre d'autoroute.

Graphique 18
L'avis sur le coût moyen du péage d'un kilomètre d'autoroute, selon le nombre de kilomètres effectués en voiture dans l'année



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996

La perception des tarifs autoroutiers est la plus réaliste (40 centimes par kilomètre) chez les cadres, les diplômés du supérieur, les personnes disposant de revenus élevés et les hommes actifs, toutes catégories sur-représentées au sein des gros rouleurs (environ 37% de ces groupes estiment correctement le prix au kilomètre). La tendance à la sous-estimation est également un peu plus forte qu'en moyenne dans ces groupes.

La tendance inverse, consistant à surévaluer les prix des péages, est notable chez les plus jeunes des Français, ceux ayant moins de 25 ans et notamment les hommes de cet âge, chez les ouvriers et chez les chômeurs[1].

On vérifie donc ici que l'expérience favorise une certaine « compétence » (estimations justes), et ce d'autant plus qu'elle touche des catégories disposant de « marges budgétaires » élevées. A l'inverse, payer rarement un service sur des trajets ponctuels et importants (destinations de vacances) conduit à une perception plus « douloureuse », donc surestimant le coût réel, et ce d'autant plus que les moyens financiers sont limités.

[1] Voir tableau en annexe

Selon les Français, les tarifs autoroutiers augmentent plus vite que l'inflation

Le décalage relatif entre la perception des tarifs autoroutiers et leur réalité connaît ici une nouvelle confirmation. Les Français ont majoritairement le sentiment que le prix des péages a, depuis cinq ans, augmenté plus vite que l'inflation : 64% de nos concitoyens s'en montrent convaincus, contre seulement 20% qui le jugent stables (tableau 56).

Or, il s'agit là d'un sentiment ne correspondant pas toujours, à vrai dire, à la réalité : les interviewés raisonnent plus ici dans l'absolu qu'en comparaison avec l'évolution générale des prix. En tout état de cause, depuis 1980, le prix des péages a cru moins vite que l'inflation (graphique 19). Certes, le prix des péages a connu une augmentation légèrement plus importante que l'inflation générale lors des cinq années précédant le début 1996, mais l'inverse s'était produit durant les cinq années précédant 1989. Or, à l'époque, le sentiment des Français était pourtant le même.

Tableau 56
Pensez-vous que, depuis cinq ans, par rapport à l'évolution générale des prix, le prix du péage ...

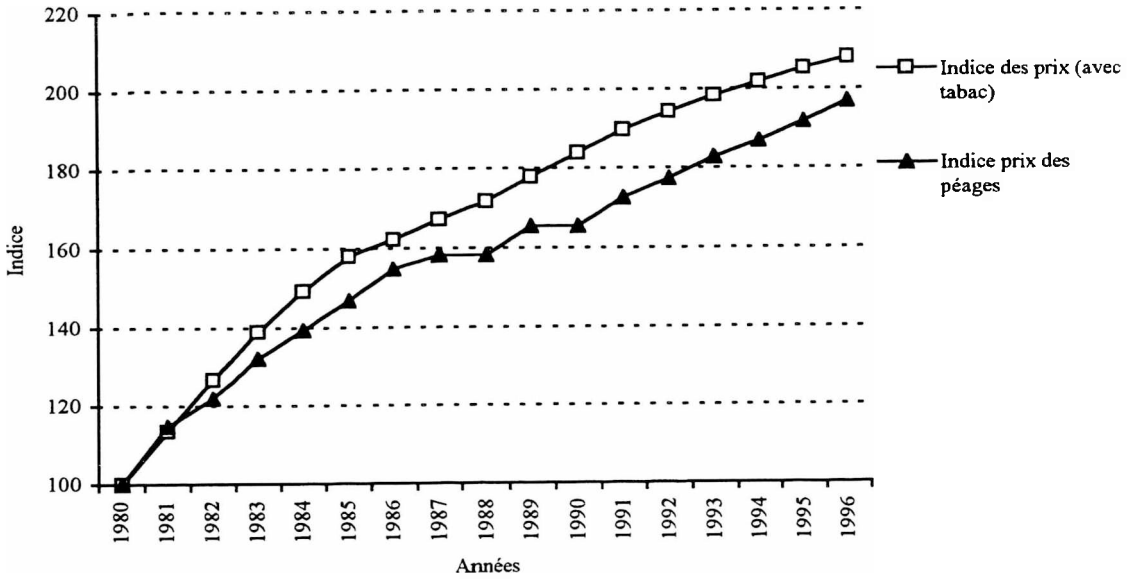
(En %)

	Début 1989	Début 1996
	*Aux utilisateurs de routes en dehors des agglomérations**	***A l'ensemble de la population***
A diminué	1,3	**1,8**
Est resté stable	32,9	**19,6**
A augmenté	**59,3**	**63,9**
Ne sait pas	6,5	**14,7**
Ensemble	100,0	**100,0**

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
* Soit 91,9% de la population en 1989.

La progression du taux de non-répondants en sept ans (tableau 56) s'explique par le fait que, cette année, la question était posée à tous nos concitoyens, usagers des routes ou non. En 1989, par contre, seul l'avis des utilisateurs de routes hors agglomérations était requis.

Graphique 19
Evolution comparée des prix à la consommation et des péages
Base 100 en 1980



Source : Direction des Routes

Les Français n'ayant pas utilisé d'autoroutes à péage au cours de l'année ont plus de mal à s'exprimer sur cette question : 37% d'entre eux n'ont pas d'avis sur l'évolution des prix des cinq dernières années (contre 15% en moyenne). Les utilisateurs, par contre, n'ont pas de difficulté à émettre un jugement : 69% d'entre eux pensent que le prix du péage a augmenté plus vite que l'inflation générale et 22% qu'il a évolué au même rythme.

Moins « sensibles » au coût, les utilisateurs de l'autoroute à péage pour des déplacements professionnels sont les plus nombreux à conclure à une stabilité relative du prix du péage (29%), mais la majorité (65%) garde cependant le sentiment d'une augmentation relative. Le nombre de kilomètres effectués au volant d'une voiture au cours des douze derniers mois a, semble-t-il, peu d'influence sur les réponses à la question, contrairement à ce que l'on constatait plus haut.

Le regard porté sur l'évolution du prix du péage doit aussi, en partie, s'interpréter comme un jugement sur le niveau actuel du prix. En effet, la tendance est courante d'analyser le passé à l'aune d'un sentiment présent : on constate souvent, dans les enquêtes d'opinion, que les cas de figure où les interviewés pensent que les prix ont augmenté mais restent encore à un niveau faible, ou qu'ils ont baissé mais qu'ils se situent encore à un niveau élevé, sont assez rares.

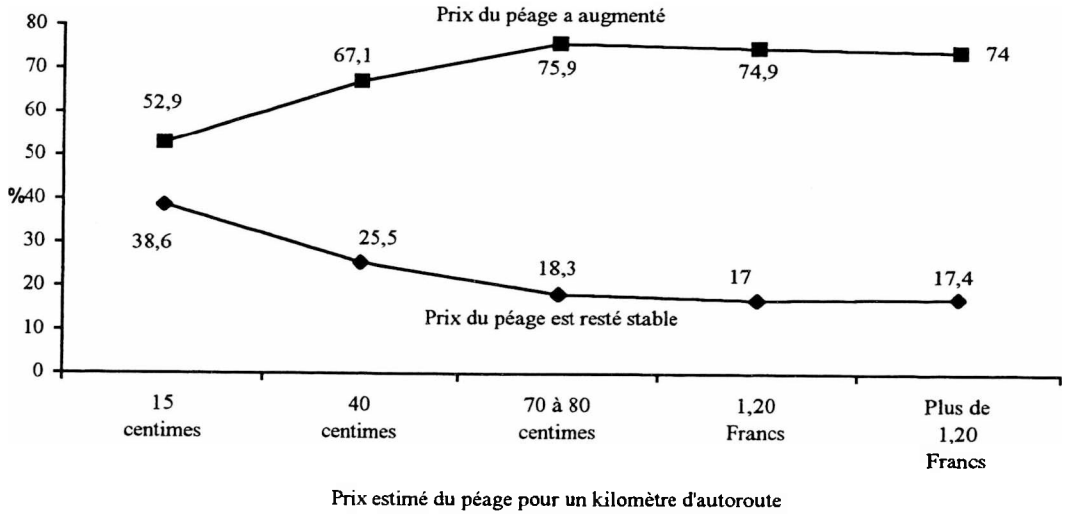
Dans ce contexte précis, existe bel et bien un lien entre les deux questions (graphique 20) :

* A une sous-estimation du prix actuel du péage, correspond un sentiment moindre d'augmentation : parmi les Français évaluant le prix du péage à 15 centimes du kilomètre, 53% pensent que les tarifs autoroutiers ont évolué plus vite que l'inflation générale et 39% qu'ils ont évolué au même rythme (contre 20% en moyenne).

* Lorsque l'estimation du prix actuel est correcte, la proportion de ceux concluant à une forte progression des tarifs autoroutiers est déjà plus importante (deux personnes sur trois environ).

* Enfin, les trois quarts de ceux qui surévaluent le coût du péage affichent leur conviction que celui-ci a augmenté plus vite que l'inflation.

Graphique 20
Opinions sur l'évolution comparée du prix du péage autoroutier, selon l'estimation actuelle du prix du péage pour un kilomètre



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Autre signe du caractère subjectif de la réponse fournie à cette question, on observe que **le sentiment de forte croissance des tarifs autoroutiers est aussi la résultante d'un certain « mal-vivre » lié aux contraintes financières**. Ainsi, 67% des Français déclarant se restreindre régulièrement sur certains postes de leur budget expriment cette opinion (c'est même le cas de 70% de ceux qui se restreignent précisément sur la

voiture). Par contre, ceux qui ne se restreignent pas sont un peu moins nombreux -même s'ils restent majoritaires- à évoquer cette augmentation (59%).

Dans le même ordre d'idées, la propension à déclarer que les péages ont vu leur prix évoluer au **même rythme** que l'inflation générale augmente avec le revenu du foyer. Ainsi, 30% des Français disposant des plus hauts revenus (20 000 Francs et plus par mois) estiment que le prix du péage est resté stable par rapport à l'évolution des prix (contre 20% en moyenne). C'est également vrai pour 29% des diplômés du supérieur et 33% des cadres supérieurs.

En revanche, l'opinion que le prix du péage a évolué **plus vite** que l'inflation générale est plus présente qu'en moyenne chez les résidents d'agglomérations de plus de 100 000 habitants (dont l'agglomération parisienne) et ceux de la région Nord et chez les ouvriers.

3 - LES SERVICES AUTOROUTIERS

Un satisfecit global, qui reste stable

On a noté plus haut que les quatre cinquièmes des Français affichaient leur satisfaction à l'égard des autoroutes. Ils ne sont pas, non plus, mécontents des services offerts sur ce réseau : **73% les trouvent « satisfaisants ».** 21% d'entre eux s'en déclarent même « très satisfaits », soit près de 3 points de mieux qu'en 1992 ou 1989. Au total, le taux de satisfaction demeure très comparable d'une année à l'autre, même s'il est légèrement en retrait cette année par rapport à 1992 (- 2 points, cf tableau 57).

On peut relever par ailleurs que 19% des Français déclarent ici ne pas utiliser l'autoroute. Ce chiffre est double de celui du Tableau 35, présentant les réponses à la question sur la satisfaction du réseau routier français, en particulier des autoroutes. Comme nous l'avons déjà souligné dans le rapport précédent[1], la question sur la satisfaction vis-à-vis des services autoroutiers conduit plus de personnes à se déclarer non-utilisatrices que celle portant sur la satisfaction vis-à-vis du réseau autoroutier : le différentiel de 10% constaté entre les réponses à ces deux questions correspond vraisemblablement à la proportion de Français qui n'utilisent pas les services sur autoroutes, bien qu'empruntant ces axes ou des « quatre voies » leur ressemblant.

Tableau 57
Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?

(En %)

	*Personnes roulant en voiture en dehors des agglomérations **				**Ensemble de la population**	
	Début 1989		Début 1992		**Début 1996**	
Très satisfait	18,5	72,3	18,4	75,4	**20,7**	**73,2**
Assez satisfait.....	53,8		57,0		**52,5**	
Peu satisfait	8,7	12,1	5,8	8,4	**5,5**	**7,1**
Pas du tout satisfait	3,4		2,6		**1,6**	
N'utilise pas l'autoroute	15,5		16,0		**19,2**	
Ne sait pas.....	0,1		0,2		**0,6**	
Ensemble	100,0		100,0		**100,0**	

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
* Soit 91,9% de la population en 1989 et 93,5% en 1992.

1 « *Les transports, sous l'angle des pratiques et des opinions des Français* », CREDOC, déjà cité.

Toujours est-il que les Français « usagers » habituels de l'autoroute ne trouvent globalement rien à redire aux services rencontrés : si l'on se réfère à ceux ayant exprimé une opinion, on observe que plus de 91 % les apprécient, et 26% en sont très contents. On peut relever que les personnes âgées de plus de 65 ans, comme les retraités, sont les plus élogieux : 36% se déclarent « très satisfaits », confirmant s'il le fallait l'état d'esprit très « positif » (ou peu critique) de cette population.

Une satisfaction majoritaire, en augmentation, mais inégale selon les services

Les appréciations détaillées sur les différents services autoroutiers sont toutes positives, et pour la plupart en amélioration, mais à des degrés bien différents (tableaux 58 et 59).

Ce sont les **aires de repos** qui recueillent les meilleurs scores, avec 91% de satisfaits, un taux très proche de celui des années antérieures. Viennent ensuite les toilettes (75%), le téléphone (73%), l'information des usagers (72%) et la distribution des carburants (62%).

La vente de produits divers (59% de satisfaction), et plus encore la restauration (58%) trouvent leur meilleur taux depuis que nous procédons à cette enquête.

Remarquons que seul le dépannage ne recueille pas une majorité de « satisfaits » (42%) : à vrai dire, un même nombre d'utilisateurs de l'autoroute (41%) ne se prononce pas sur ce sujet, probablement pour cause de non-utilisation du service. Il reste que le taux de satisfaction dans ce domaine n'a pas évolué depuis 1989.

Tableau 58
En particulier, êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ... ?
(1996)
% calculés sur les utilisateurs de l'autoroute[1]

(En %)

	Distribution des carburants		Restauration		Téléphone		Dépannage		Toilettes	
Très satisfait	18,8	61,9	12,3	57,9	23,8	72,7	12,4	41,5	27,2	74,5
Assez satisfait	43,1		45,6		48,9		29,1		47,3	
Peu satisfait	16,3	32,2	17,7	26,2	6,7	8,3	10,4	17,6	14,2	22
Pas du tout satisfait	15,9		8,5		1,6		7,2		7,8	
Ne sait pas	6,0		15,9		19,0		40,9		3,6	
Ensemble	100,0		100,0		100,0		100,0		100,0	

	Aires de repos		Ventes de produits divers		Information des usagers (radio, dépliants, messages variables)	
Très satisfait	39,1	90,8	12,5	59,2	19,9	71,5
Assez satisfait	51,7		46,7		51,6	
Peu satisfait	5,7	7,1	14,1	21,2	12,4	16,2
Pas du tout satisfait	1,4		7,1		3,8	
Ne sait pas	2,1		19,8		12,4	
Ensemble	100,0		100,0		100,0	

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

L'amélioration de la satisfaction a été la plus nette, ces dernières années, en ce qui concerne l'information des usagers et la restauration.

C'est sur l'information des usagers que l'augmentation de la satisfaction a été la plus forte (+15 points en cinq ans). Cette augmentation est même plus sensible qu'en moyenne dans certains groupes de population : chez les hommes, en particulier chez les hommes jeunes (moins de 25 ans) et chez les quadra et quinquagénaires (tableau 60). C'est aussi le cas chez les membres de professions intermédiaires (+ 22 points, contre + 15 en moyenne).

1 Soit 80,3% de la population en 1996.

Tableau 59
Comparaison des taux de satisfaction depuis 1989
(réponses « très satisfait » + « satisfait »)

(En %)

Réponses classées par ordre décroissant des chiffres de 1996	*Personnes roulant en voiture en dehors des agglomérations et utilisant l'autoroute*[1]		*Utilisateurs de l'autoroute*	Evolution
	Début 1989 (A)	Début 1992	**Début 1996 (B)**	1989-96 (B) - (A)
Aires de repos	87,5	88,3	**90,8**	+ 3,3
Toilettes	66,4	65,6	**74,5**	+ 8,1
Téléphone	65,9	64,8	**72,7**	+ 6,8
Information des usagers (radio, dépliants, messages variables)[2]	-	59,1	**71,5**	**+ 15,4**[3]
Distribution des carburants	52,2	58,8	**61,9**	+ 9,7
Ventes de produits divers	53,6	49,4	**59,2**	+ 5,6
Restauration	44,9	47,1	**57,9**	**+ 13,0**
Dépannage	41,5	39,6	**41,5**	-

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

La satisfaction à l'égard de l'information a également cru plus vite qu'en moyenne chez les actifs célibataires et chez les individus n'ayant pas l'usage d'une voiture. C'est également le cas chez ceux qui n'ont pas personnellement conduit au cours des douze mois précédant l'enquête (de 50% en 1991 à 69% en 1996, soit + 19 points). On peut donc faire l'hypothèse que c'est **en tant que passager** qu'ils ont apprécié l'information offerte aux usagers.

Tableau 60
Le pourcentage de personnes satisfaites de l'information des usagers
-Catégories où ce taux a évolué plus vite qu'en moyenne-
(% calculés sur les utilisateurs de l'autoroute)

(En %)

	Début 1991 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1991 - 1996 (B) - (A)
N'a aucune voiture	45,2	67,8	+ 23
Actif, sans conjoint	50,0	72,3	+ 22
Appartient à la PCS : profession intermédiaire	55,6	77,0	+ 21
Homme de 40 à 59 ans	54,3	74,7	+ 20
Homme de moins de 25 ans	50,0	70,2	+ 20
Ensemble des Français	56,1	71,5	+ 15

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1996, 67,8% des personnes ne disposant d'aucune voiture mais utilisatrices de l'autoroute se déclarent satisfaites de l'information des usagers sur autoroute, contre 45,2% en 1991 (soit + 23 points).

1 Soit 77,8% de la population en 1989 et 78,3% en 1992.
2 Modalité introduite en début 1991.
3 Evolution 1991-1996.

La restauration est le deuxième service autoroutier pour lequel la satisfaction a le plus augmenté au cours des dernières années (+ 13 points en sept ans). Cet accroissement est général : il a touché toutes les catégories, même si dans certaines, l'accroissement de la satisfaction a été encore plus fort. Cela concerne des groupes aussi différents que les étudiants, les professions intermédiaires ou les artisans-commerçants (tableau 61). En terme d'âge, la restauration séduit maintenant plus les jeunes (moins de 25 ans) et les hommes de 25 à 39 ans (+ 19 points en sept ans). C'est également le cas des habitants de Paris et de l'agglomération parisienne, des diplômés du Bac ou du supérieur et des « petits rouleurs » (ceux ayant effectué moins de 3 000 kms en voiture au cours des douze derniers mois).

Tableau 61
Le pourcentage de personnes satisfaites de la restauration sur autoroute
-Catégories où ce taux a évolué plus vite qu'en moyenne-
(% calculés sur les utilisateurs de l'autoroute)

(En %)

	Début 1989 (A)	Début 1996 (B)	Evolution 1989 - 1996 (B) - (A)
Appartient à la PCS : artisan, commerçant	34,9	57,6	+ 23
Appartient à la PCS : étudiant	49,1	70,2	+ 21
Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne .	38,4	59,0	+ 21
Est diplômé du Bac ou du supérieur	37,7	57,7	+ 20
A conduit moins de 3 000 kms au cours de l'année	45,5	64,7	+ 19
Homme de 25 à 39 ans.....	41,9	60,9	+ 19
Est âgé de moins de 25 ans.....	54,6	71,2	+ 18
Appartient à la PCS : profession intermédiaire	37,9	54,7	+ 17
Ensemble des Français	44,9	57,9	+ 13

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français ».
Exemple de lecture : en 1996, 70,2% des étudiants utilisateurs de l'autoroute se déclarent satisfaits de la restauration sur autoroute, contre 49,1% en 1989 (soit + 21 points).

La perception de certains services dépend du kilométrage parcouru

Assez logiquement, la proportion des personnes déclarant ne pas utiliser l'autoroute, et donc les services autoroutiers, décroît avec le nombre de kilomètres effectués au volant d'une voiture (tableau 62) : comprise entre 16 et 17% chez les Français roulant moins de 9 000 kms par an, elle passe à 10% chez ceux effectuant entre 9 000 et 19 000 kms et atteint un minimum de 6% chez les « gros rouleurs » (19 000 kms et plus). Les jugements positifs, comme négatifs, bénéficient de ce surcroît de répondants : entre les « petits » et les « gros rouleurs », la proportion des satisfaits, comme celle des insatisfaits des services, gagnent cinq à six points. Cependant, quel que soit le kilométrage effectué, **la satisfaction domine très largement.**

Tableau 62
La satisfaction générale à l'égard des services sur autoroute, selon le nombre de kilomètres parcourus en voiture

(En %)

	Nombre de kms effectués en voiture en un an				Ensemble de la population
	Moins de 3000	De 3000 à moins de 9000	De 9000 à moins de 19000	19000 et plus	
Très ou assez satisfait	79,9	75,7	82,3	84,7	73,2
Peu ou pas du tout satisfait	3,7	6,4	7,3	9,6	7,1
N'utilise pas l'autoroute	15,7	16,7	10,0	5,5	19,2
Ne sait pas.....	0,7	1,2	0,4	0,2	0,6
Ensemble de la population	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Cependant, l'analyse détaillée de l'influence du kilométrage permet de distinguer trois groupes de services :

- Ceusx pour lesquels la satisfaction ne varie guère en fonction du nombre de kilomètres effectués en voiture : c'est le cas **du dépannage, des toilettes, des aires de repos et de la vente des produits divers.**

  Notons que la perception des toilettes est la meilleure chez les personnes âgées de 65 ans et plus (84% en sont satisfaites, soit + 10 points par rapport à l'ensemble des répondants) et chez les retraités (82%, + 8 points), alors que l'insatisfaction est la plus forte chez les jeunes de 25-34 ans (30%,+ 8 points par rapport à la moyenne). Peut-on y voir un niveau d'exigences directement lié à l'âge ?

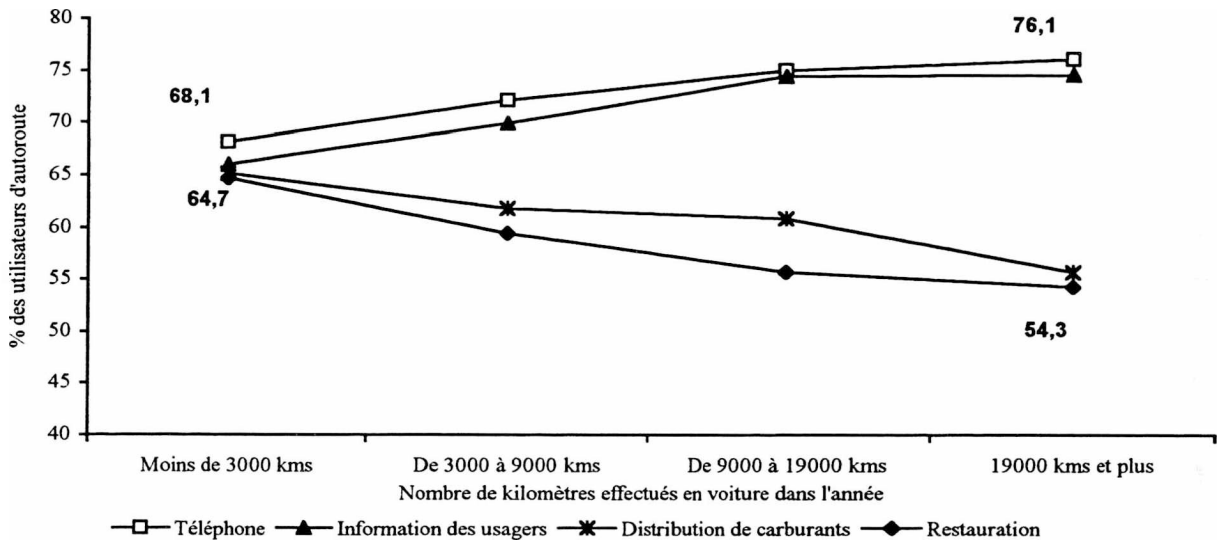
  Les personnes âgées de 65 ans et plus se distinguent aussi, sur le dépannage et les « boutiques », par des taux de **non-réponses** plus importants qu'en moyenne : 54% à propos du dépannage (+ 13 points), 28% sur la vente de produits (+ 8 points). L'aménité dont fait généralement preuve cette population dans ses réponses, ainsi que la sur-représentation dans ses rangs des « petits rouleurs », expliquent peut-être ici en partie l'absence d'un effet « kilométrage ».

  On notera enfin que les aires de repos obtiennent des scores de satisfaction très élevés dans toutes les catégories.

- Pour deux services, **la satisfaction croît avec le nombre de kilomètres effectués** : il s'agit du **téléphone** et de l'**information des usagers** (radio, dépliants, messages variables). Ainsi, 68% des Français utilisant les autoroutes et ayant réalisé moins de 3 000 kms au volant d'une voiture sont satisfaits du téléphone. Ce pourcentage passe à 76% chez les utilisateurs d'autoroutes ayant effectué plus de 19 000 kms au cours de l'année (graphique 21). On peut supposer que les « gros rouleurs » ont plus souvent l'occasion, voire la nécessité, de téléphoner. De même, l'information locale revêt d'autant plus d'intérêt qu'on roule beaucoup. Sur ces deux points, les « gros rouleurs » trouvent donc que les autoroutes leur apportent satisfaction.

Graphique 21

Satisfaction à l'égard des services autoroutiers, selon le nombre de kilomètres effectués en voiture (1996)



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

- Enfin, pour deux autres services, **la distribution de carburants et la restauration, la tendance est inverse** : la satisfaction décroît (et l'insatisfaction augmente) lorsque le kilométrage effectué s'élève (graphique 21).

  Les distributeurs de carburants sur autoroutes constituent des passages obligés au-delà d'un certain kilométrage. On peut imaginer que la cherté relative du carburant sur autoroute « agace » d'autant plus que le volume d'essence consommé est important. D'ailleurs, les plus satisfaits de ce service se recrutent justement parmi les moins impliqués, c'est à dire les plus faibles consommateurs : les jeunes de moins de 25 ans (70% affichent leur satisfaction sur la distribution des carburants, soit + 8 points par rapport à la moyenne), de même que les non-possesseurs du

permis (70%), les personnes ne disposant d'aucune voiture (70%) ou n'ayant effectué aucun voyage à plus de 100 kms dans l'année (71%).

Dans le cas de la restauration, n'y aurait-il pas un phénomène de « lassitude » de la part de personnes qui y ont, nécessairement, plus souvent recours ? Les cadres supérieurs, dont on peut imaginer qu'ils « pratiquent » les restaurants d'autoroute pour des motifs professionnels, sont parmi les plus insatisfaits (38% le sont, + 12 points par rapport à la moyenne), comme les professions intermédiaires (35%, +9 points) et les diplômés du supérieur (34%, +8 points).

Quatre types de perception des services autoroutiers

Au total, **quatre groupes d'usagers** peuvent être dégagés, synthétisant l'information développée précédemment[1] :

- 29% des Français utilisant les services autoroutiers se **déclarent satisfaits de tous les services** disponibles. Ce premier groupe ne présente aucune particularité socio-démographique. Il est donc réparti de manière uniforme dans toutes les catégories qui utilisent l'autoroute, quelque soit l'âge, le sexe ou la profession.

- 26% se déclarent **insatisfaits de la distribution de carburants et de la restauration**, mais satisfaits des autres services. Il s'agit plus souvent de « **gros rouleurs** », de cadres, d'hommes (notamment d'hommes de 25 à 39 ans).

- 23% se déclarent nettement **plus insatisfaits qu'en moyenne**, particulièrement des toilettes et du dépannage, à l'exception de la distribution de carburants pour laquelle la satisfaction se situe dans la moyenne. On retrouve là les jeunes (moins de 25 ans), notamment les jeunes femmes et les étudiants.

- Enfin, 23%, n'ont **d'avis que sur les aires de repos et les toilettes** (services pour lesquels la satisfaction domine) et ne « savent pas » pour le reste. Font plus souvent partie de ce groupe : les retraités et ceux qui, dans l'année, n'ont utilisé l'autoroute que pour les loisirs.

---

[1] Cette typologie a été élaborée à partir des questions sur les huit services autoroutiers analysés. Rappelons que la typologie construit des groupes de population le plus homogènes possibles à l'intérieur de chaque classe. La description des groupes n'échappe donc pas à la « caricature ». Ainsi, parmi les 29% du premier groupe, tous ne sont pas satisfaits de tous les services, mais la très grande majorité d'entre eux l'est. Par exemple, la vente de produits divers satisfait les neuf dixièmes de ce groupe, contre 59% en moyenne.

4 - L'IMPACT LOCAL DES AUTOROUTES

L'impact régional de la présence d'une autoroute peut s'apprécier de deux manières :

- Dans son apport économique, tout d'abord : il constitue avant tout **un atout important pour une région**. D'ailleurs, 79% des Français le pensent (tableau 63). Pour près de 30% de nos concitoyens, l'autoroute représente même un élément « très important » pour le développement et l'avenir d'une région. On mesure ainsi à quel point ces vecteurs routiers récents (le premier tronçon de 50 kms sur la Côte d'Azur a été inauguré en 1961) sont bien rentrés dans les moeurs.

Tableau 63
Avez-vous le sentiment qu'une autoroute représente pour le développement et l'avenir d'une région un atout très important, assez important, peu important ou pas important du tout ?

(En %)

	Début 1996	
Très important	29,4	79,0
Assez important	49,6	
Peu important	12,7	17,0
Pas important du tout	4,3	
Sans opinion	4,0	
Ensemble des Français	100,0	

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

- A contrario, cet impact s'apprécie aussi dans les nuisances qu'il provoque : l'autoroute représente une menace pour l'environnement. Certes, 48% des interviewés estiment que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les anciennes (tableau 64).

  Il reste que bien peu de nos concitoyens considèrent qu'aucun élément naturel n'est touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers. Pour près des deux tiers des répondants, c'est le « paysage » qui, avec le « cadre de vie des riverains », est le plus affecté par ces nouvelles infrastructures (tableau 65).

La menace semble ressentie moins fortement pour ce qui concerne la faune et la flore (36%), les réserves naturelles (17%), ou les éléments comme l'air (9%) et l'eau (4%).

Tableau 64
Pensez-vous que les autoroutes nouvelles respectent mieux les paysages qu'elles traversent que les autoroutes anciennes ?

(En %)

	Début 1996
Oui	47,5
Non	33,6
Ne sait pas	18,9
Ensemble	100,0

Source : CREDOC, Enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français", début 1996.

Tableau 65
Quels sont, selon vous, les deux éléments les plus touchés par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers ? (début 1996)

(En %)

Réponses classées par ordre décroissant de la colonne « cumul »	Réponse 1	Réponse 2	Cumul des 2 réponses
Le cadre de vie des riverains	34,1	31,8	**65,9**
Le paysage	37,0	25,9	**62,9**
La faune et la flore	15,8	20,2	36,0
Les réserves naturelles	6,5	10,0	16,5
L'air	2,6	6,7	9,3
L'eau	2,2	1,8	4,0
Autre	0,4	0,7	1,1
Aucun élément n'est touché	1,2	2,0	3,2
Ne sait pas	0,1	0,9	-
Ensemble des Français	100,0	100,0	-

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

L'autoroute : un atout pour la région

Le sentiment que l'autoroute ne serait pas un atout pour le développement d'une région est très minoritaire dans la population (17%). Cette opinion est plus souvent partagée par les individus qui, lors des questions précédentes, ont manifesté plus de réserves à l'égard des axes autoroutiers : on la trouve sur-représentée chez ceux qui critiquent la rapidité du rythme des constructions autoroutières, ceux qui surévaluent

considérablement le prix du péage (1,20 francs par kilomètre) ou encore parmi les insatisfaits des services offerts sur ces voies. Par ailleurs, on note une présence significative d'ouvriers et de jeunes femmes au sein de cette population (tableau 66).

Il reste que, même dans ces groupes, une nette majorité considère l'autoroute comme un atout important pour le développement d'une région et pour son avenir.

Tableau 66
Le pourcentage de Français jugeant l'impact local de l'autoroute important. Le pourcentage de ceux le jugeant pas important.
-Quelques caractéristiques comparées-

(En %)

Les Français qui jugent l'impact de l'autoroute important	
Cadre supérieur	86,3
Revenu du foyer : 20000 F et plus par mois	87,4
Estime le coût du péage à 15 centimes le kilomètre	88,0
Est très satisfait des services autoroutiers	87,9
Estime que le cout du péage est resté stable depuis cinq ans	87,4
Juge le rythme de construction des autoroutes trop lent	86,0
Juge l'état de l'environnement dans sa région excellent	89,2
Ensemble des Français jugeant important l'impact local de l'autoroute	*79,0*

Les Français qui jugent l'impact de l'autoroute sans importance	
Femme de moins de 25 ans	25,1
Ouvrier	24,0
Estime le rythme de construction des autoroutes trop rapide	30,4
Estime le coût du péage à 1,20 francs le kilomètre	25,3
Peu ou pas du tout satisfait des services autoroutiers	24,4
Se déclare peu ou pas sensible aux problèmes d'environnement	24,4
Juge l'état de l'environnement dans sa région « très mauvais »	24,0
Ensemble des Français ne jugeant pas important l'impact local de l'autoroute	*17,0*

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 86,3% des cadres supérieurs jugent important l'impact local de l'autoroute, contre 79% dans l'ensemble de la population.

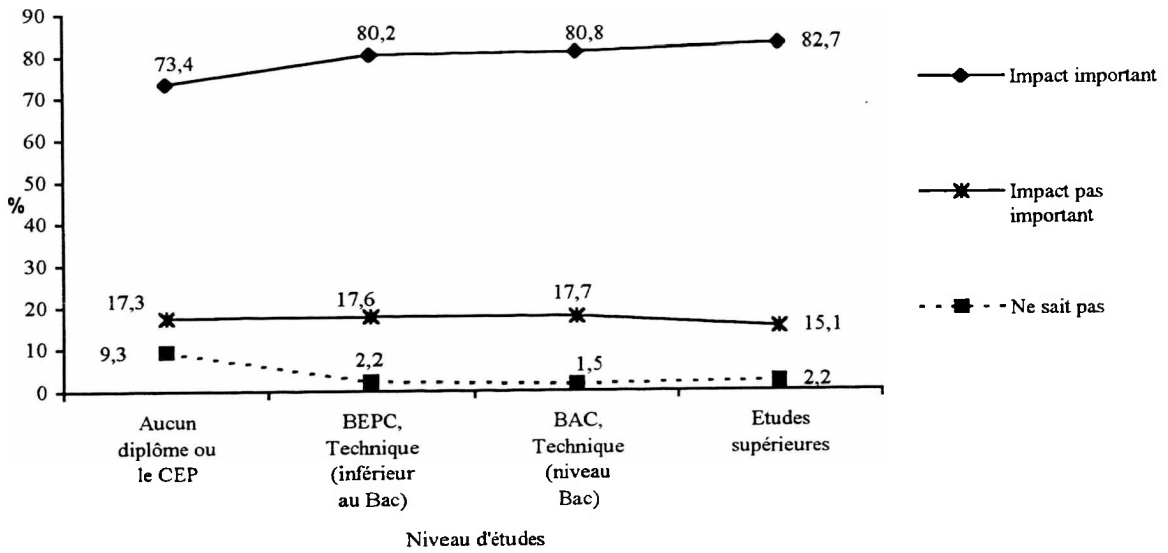
Les Français les plus convaincus du rôle capital de l'autoroute ont une toute autre vision du sujet. Ils sont plus nombreux qu'en moyenne à sous-évaluer le prix du péage autoroutier, à déplorer la lenteur du développement du réseau, ou encore à afficher une très grande satisfaction des services. Cette perception est bien plus répandue qu'en moyenne chez les cadres supérieurs, comme chez les personnes disposant de revenus confortables.

S'agissant d'une question d'opinion à prétention « d'expertise » (on demande en effet aux interviewés de faire un « diagnostic » sur l'impact, bénéfique ou pas, de l'autoroute), il n'est guère étonnant que le niveau d'études exerce une influence sur

les réponses[1]. Ainsi, les non-diplômés sont moins nombreux à juger important l'impact régional des autoroutes : près de 10% d'entre eux ne s'expriment pas. A l'inverse, la possession d'un diplôme, même s'il sanctionne un cycle d'études court, s'accompagne d'un sentiment plus aigü de l'importance locale de l'autoroute. En même temps, le taux de non-réponses diminue (graphique 22).

Remarquons cependant l'absence d'effet du diplôme sur les réponses négatives (atout pas important).

Graphique 22
Opinions sur l'impact de l'autoroute pour une région, selon le niveau d'études



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Signalons également **l'absence de motivations écologiques** dans le fait de considérer que l'autoroute n'est pas un atout pour une région : ceux qui nient l'importance de cet atout se déclarent même un peu moins sensibles qu'en moyenne aux problèmes d'environnement[2]. De même, il n'apparaît pas de lien entre cette opinion et le nombre de kilomètres parcourus dans l'année.

1 On trouvera une analyse de cet effet, parmi d'autres, dans *« Les inégalités en France : les différentes façons de « penser » en haut et en bas de l'échelle sociale »*, G.Hatchuel, A.D.Kowalski, J.P.Loisel, CREDOC, à paraître

2 Ce ne sont donc pas des considérations environnementales qui conduisent à minimiser l'importance économique locale de l'autoroute.

Les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les anciennes...

A côté de son rôle de « poumon économique » des régions, l'autoroute n'est pas sans effet sur l'environnement, et en particulier sur l'intégrité des paysages qu'elle traverse. Cependant, près d'un Français sur deux admettent que les nouvelles constructions sont plus respectueuses des paysages que les anciennes (tableau 64).

L'opinion émise ici paraît fortement corrélée avec la **perception globale que chacun a des autoroutes**. Schématiquement, si l'on s'inscrit parmi les fervents partisans des voies autoroutières, auxquelles on attribue de nombreuses vertus, on a alors plutôt tendance à les considérer moins « destructrices de paysages » qu'avant. A l'inverse, une attitude globale plus critique envers les autoroutes va de pair avec un plus fort scepticisme quant au respect des paysages assuré par les nouvelles constructions (tableau 67).

Ainsi, l'idée que la détérioration des sites traversés serait aujourd'hui atténuée est plus répandue chez les personnes par ailleurs satisfaites des autoroutes, voire très satisfaites des services qu'on y trouve, sous-évaluant le prix des péages, et estimant que ces axes sont un bienfait pour les régions.

A l'inverse, ne pas établir de différence entre l'impact environnemental des anciennes et des nouvelles autoroutes est une attitude plus répandue chez les insatisfaits de ces voies, chez les insatisfaits des services qu'elles offrent et chez les personnes surévaluant nettement le prix du péage autoroutier (tableau 67).

Cependant, de façon un peu étonnante compte tenu des liens existants entre toutes ces questions, l'influence du kilométrage effectué en voiture est presque nulle : petits, moyens, et gros rouleurs pensent à l'unisson (entre 51 et 54%) que les nouvelles autoroutes sont plus respectueuses des paysages que les anciennes. C'est plus l'utilisation de l'autoroute et sa fréquence supposée qui influent sur les réponses : les « bi-utilisateurs pour motif privé » (vacances et loisirs) et les utilisateurs professionnels (qu'ils aient fait des déplacements privés ou pas), dont on peut imaginer qu'ils empruntent plus fréquemment ces axes, pensent un peu plus souvent que les nouvelles autoroutes sont plus respectueuses des paysages (55 à 58%).

Tableau 67
L'impact des nouvelles autoroutes par rapport aux anciennes

(En %)

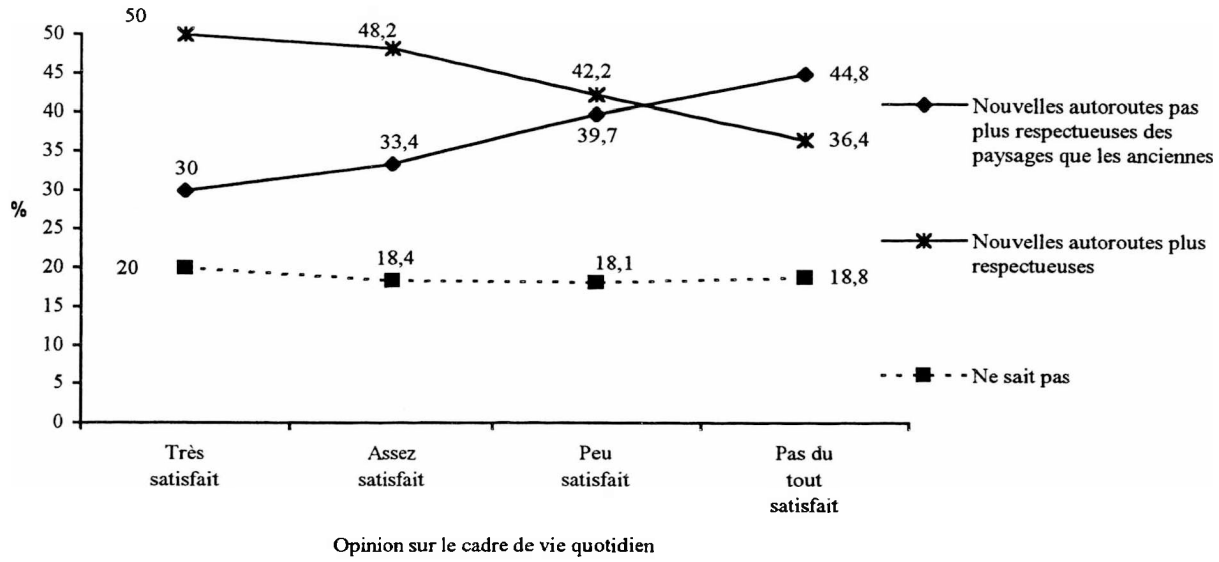
Le pourcentage d'individus estimant que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages		Le pourcentage d'individus estimant que les nouvelles autoroutes ne respectent pas mieux les paysages	
Cadre supérieur	57,7	Employé	39,9
Artisan, commerçant,chef d'entreprise	57,2	24 ans et moins	45,1
		Réside à Paris et dans l'agglomération parisienne	45,3
Dispose de plus de 20 000 francs par mois	59,8	Réside en HLM, ILN	41,2
Prêt à payer une taxe spécifique pour la protection de l'environnement	55,8	Pas du tout sensible aux problèmes d'environnement	48,1
Est très satisfait des services autoroutiers	60,5	N'est pas satisfait des services autoroutiers	52,8
Estime trop lent le rythme de construction des autoroutes	59,2	Estime trop rapide le rythme de construction des autoroutes	50,0
Juge que l'autoroute est un atout important pour la région	59,2	Juge que l'autoroute n'est pas un atout important pour la région	54,8
Estime le coût du péage à 15 centimes le kilomètre	57,1	Estime le coût du péage à 1,20 francs ou plus le kilomètre	42,4
Juge qu'il faut développer le réseau autoroutier (plutôt que d'inciter à utiliser d'autres modes de transport)	53,2		
Est satisfait des autoroutes	52,2	N'est pas satisfait des autoroutes	52,5
Utilise l'autoroute pour :			
* les déplacements professionnels	57,8	Juge « pas satisfaisant » son cadre de vie	41,3
* les vacances et les loisirs	55,6		
* les déplacements professionnels et les vacances ou loisirs	55,4		
Ensemble des Français	*47,5*	*Ensemble des Français*	*33,6*

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

Exemple de lecture : 57,7% des cadres supérieurs estiment que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les anciennes, contre 47,5% dans l'ensemble de la population.

L'insatisfaction à l'égard du **cadre de vie quotidien** joue également un rôle : lorsqu'elle croît, le sentiment que les nouvelles autoroutes ne respectent pas mieux les paysages s'élève également (graphique 23). A ce titre, les habitants de Paris et de l'agglomération parisienne sont parmi les plus critiques : 45% d'entre eux pensent que les nouvelles autoroutes ne valent pas mieux que les anciennes. C'est également un avis sur-représenté chez les jeunes de moins de 25 ans, les résidents d'HLM (ou d'ILN) et les employés.

Graphique 23
Jugement sur les nouvelles autoroutes, selon l'opinion sur son cadre de vie



Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.

A l'inverse, quelques groupes sociaux jugent en majorité les nouvelles autoroutes plus respectueuses des paysages : les individus ayant des revenus élevés (60% dans les foyers disposant de plus de 20 000 Francs par mois), les cadres supérieurs et les artisans, commerçants.

...mais le cadre de vie et le paysage sont les plus touchés par les aménagements routiers

Si, de l'avis dominant, les nouvelles constructions endommagent moins les paysages qu'auparavant, seulement 1% de nos concitoyens considèrent que ces axes n'ont aucun effet sur l'environnement.

Le **paysage** reste, pour les Français, le premier élément touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers : plus d'un Français sur trois le placent en tête de leurs préoccupations sur le sujet (tableau 65).

Il s'agit de personnes plus attachées qu'en moyenne à cette dimension « visible » de la nature : sont sur-représentés ici les individus qui ne trouvent pas que les nouvelles autoroutes respectent mieux les paysages que les plus anciennes, ou qui, précisément, demandent à l'Etat de privilégier la protection des paysages dans ses actions

environnementales. En vérité, on ne décèle ici aucune dimension « écologique » particulière, mais plutôt une attention plus aigüe portée sur deux sujets : le paysage et le bruit. Les célibataires, les personnes disposant de revenus mensuels modestes, ainsi que les habitants de la région Méditerranée sont ici sur-représentés (tableau 68).

Tableau 68
Le pourcentage de personnes ayant cité le paysage comme l'élément le plus touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers
-Catégories où ce taux est le plus élevé-

(En %)

Réside dans la région Méditerranée.....	44,3
Célibataire	44,2
Dispose d'un revenu compris entre 6 000 et 10 000 francs mensuels	43,2
Estime que les autoroutes actuelles ne respectent pas mieux les paysages que les anciennes	43,2
Estime que l'Etat, dans le domaine de la protection de l'environnement, doit d'abord protéger les paysages.....	45,4
Estime que l'Etat, dans le domaine de la protection de l'environnement, doit d'abord lutter contre le bruit.....	43,6
Ensemble des Français	37,0

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 44,2% des célibataires estiment que le paysage est l'élément le plus touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers, contre 37% dans l'ensemble de la population.

Un autre tiers des Français (34%) se préoccupent en premier des effets des constructions routières **sur le cadre de vie des riverains**. Ici non plus, il ne s'agit pas d'une motivation écologique particulière -la sensibilité à l'environnement y est en tous points comparable à celle de l'ensemble des Français-, mais plutôt d'une attention particulière portée au cadre de vie : sont, en effet, mieux représentés dans ce groupe les personnes se déclarant très satisfaites de leur cadre de vie quotidien. On y observe une sur-représentation de catégories plutôt aisées ou « bien installées » : diplômés du supérieur, personnes disposant de revenus élevés, individus de 40 à 60 ans (tableau 69).

Tableau 69
Le pourcentage de personnes ayant cité le cadre de vie des riverains comme l'élément le plus touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers
-Catégories où ce taux est le plus élevé-

(En %)

Diplômé du supérieur	42,7
Dispose d'un revenu mensuel de plus de 15 000 francs	40,8
Etudiant	40,7
40 - 59 ans	39,3
dont femme de cet âge	42,6
Estime que l'Etat, dans le domaine de la protection de l'environnement, doit d'abord lutter contre la pollution de l'eau	40,6
Est très satisfait de son cadre de vie	39,3
Ensemble des Français	34,1

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996.
Exemple de lecture : 42,7% des diplômés du supérieur estiment que le cadre de vie des riverains est l'élément le plus touché par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers, contre 34,1% dans l'ensemble de la population.

Les perturbations apportées dans **la faune et la flore** par les axes routiers sont citées en premier par 16% de la population. Il y a peut-être, chez une partie de ces répondants, la recherche d'un contact réel avec la nature : cette préoccupation est exprimée par 21% des personnes qui se sont « très souvent » rendues en forêt au cours de l'année. Par ailleurs, elle est également plus répandue chez ceux qui demandent à l'Etat de privilégier la défense de la faune et de la flore dans ses actions environnementales (23%), comme chez les Français qui jugent « mauvais » l'état de l'environnement dans leur région (22%).

Enfin, le croisement des premières et secondes réponses permet d'identifier un certain nombre d'associations plus souvent citées : quatre Français sur dix (39%) reprochent aux constructions routières d'abîmer **à la fois** les paysages et le cadre de vie des riverains. 16% redoutent les effets portant sur le cadre de vie des riverains et sur la faune et la flore. 14% pensent à la fois à la faune, à la flore et aux paysages.

CONCLUSION

L'augmentation continue du nombre de conducteurs et, corrélativement, du nombre de voyages et de déplacements routiers semble, ces dernières années, s'être accompagnée de profondes inflexions des mentalités à propos de l'automobile et de la vision que peuvent en avoir nos concitoyens.

Pendant longtemps, la France a vécu dans une certaine « euphorie routière ». Des premières autoroutes inaugurées à l'orée des années soixante, en passant par le développement de « quatre voies » moins coûteuses, jusqu'aux 8 000 kms de voies à péage actuels, l'engouement pour la voiture exigeait de nouvelles constructions et l'ouverture de nouveaux axes alimentant toutes les régions. Une certaine image de l'automobile et de l'automobiliste, très masculine, a connu son apogée dans cette période.

Le regard que portent aujourd'hui nos concitoyens sur la route semble avoir changé. Ainsi constate-t-on, depuis quelques années, un allongement de la durée de vie moyenne des véhicules ; l'attrait du nouveau modèle, rutilant et révolutionnaire, s'estompe. Conséquences d'une conjoncture économique déprimée ? Moindre attirance vers un « design » qui fait, schématiquement, se ressembler toutes les voitures de toutes les marques ? Emergence de nouvelles préoccupations comme l'écologie ? Toujours est-il que désormais, les Français semblent, en majorité, plaider pour une « stabilisation » des constructions routières plutôt que pour leur développement incessant.

Ce phénomène s'appréhende à trois niveaux :

- **Il est le plus flagrant pour ce qui concerne la circulation en ville.** Sujets d'une forte préoccupation de nos concitoyens, les problèmes de déplacements urbains conduisent les Français à envisager des solutions alternatives à la voiture individuelle : à côté de l'attrait répété pour le développement des transports en commun, une nette majorité de la population (76%, + 12 points en six ans) se dégage maintenant pour accepter l'idée de limiter la circulation des véhicules privés en centre-ville. Dans le même temps, les partisans de la création de nouvelles voies urbaines paraissent en « chute libre » (ils perdent 24 points dans la période).

- **Une tendance comparable apparaît quand il s'agit de la circulation sur plus longue distance**. Les Français sont satisfaits du réseau routier et autoroutier actuel ; mieux, leur satisfaction, déjà forte voici quatre ans, continue à progresser. Et ce contentement concerne non seulement les axes routiers eux-mêmes, mais également les services proposés sur les autoroutes. Ne peut-on lire, derrière ces bons scores, un autre message ? Ne peut-on considérer que les « besoins de base » sont maintenant largement couverts ?

  En tout état de cause, là aussi, on relève que :

  * Confrontés à des problèmes ponctuels de circulation (bouchons les jours de grands départs par exemple), les enquêtés mettent plutôt en avant les mesures de « meilleure utilisation » des infrastructures existantes (étaler les dates de départs en vacances, exploiter au mieux le réseau routier par le fléchage d'itinéraires bis), plutôt que celles axées sur la création de nouvelles voies.

  * D'ailleurs, face à l'augmentation générale de la circulation routière, une majorité de Français adoptent maintenant une attitude inverse à celle qu'ils professaient voici quatre ans : 62% préconisent aujourd'hui la mise en place de politiques visant à inciter à recourir à d'autres moyens de transports que l'automobile.

  * Enfin, cette « sensibilité nouvelle » apparaît aussi dans les jugements formulés sur le rythme de construction des autoroutes : une majorité de nos concitoyens le jugent maintenant « adapté aux besoins ».

- **Mais ces tendances semblent, plus largement, dépasser le strict cadre automobile**. Il ne s'agit pas seulement de freiner, voire d'arrêter, le développement des infrastructures à seule destination automobile, mais aussi plus généralement, de « vivre » avec les transports que l'on a. Lorsque l'on demande aux Français de choisir l'effort prioritaire à mener pour assurer le développement des transports, ils mettent aujourd'hui en avant les solutions des transport des poids lourds par le train. Pas question, là aussi, de créer a priori de nouvelles infrastructures, mais bien d'utiliser (et de rentabiliser) au mieux le rail (+ 20 points en quatre ans). A l'inverse, les solutions passant par un développement des réseaux, qu'ils soient routiers, ferrés ou aériens, perdent de nombreux partisans.

Les discours « environnementalistes » ont certainement une influence dans ce revirement ; on a pu établir ici ou là des liens entre la sensibilité « écologiste » et la préconisation de solutions alternatives aux nouvelles constructions. Mais cela ne suffit pas en soi à expliquer l'ampleur du phénomène. Il est vraisemblable que celui-ci accompagne une mutation plus profonde de la société française qui, soumise à des contraintes économiques de plus en plus exigeantes, et à des « inquiétudes » de plus en plus fortes vis-à-vis de l'avenir, modifie ses comportements et ses aspirations. Serions-nous à la fin de la civilisation du « tout automobile », ou ne s'agit-il que d'un stade conjoncturel ? Il est encore prématuré pour le dire : seule une analyse sur plus long terme permettra de faire la part des choses entre crise ponctuelle, temporaire, et phénomène de société, plus profond.

ANNEXES

ANNEXE 1

TABLEAUX COMPLEMENTAIRES

A - TABLEAUX COMPLEMENTAIRES AU CHAPITRE 2

Tableau A - 1

L'opinion sur la mesure : « Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite en centre-ville », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	26,9	39,1	33,1	100,0
25-34 ans	28,4	33,8	**36,8**	100,0
35-49 ans	32,0	34,7	31,6	100,0
50-64 ans	36,6	34,3	26,3	100,0
65 ans et plus	**43,7**	28,8	17,6	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	20,7	34,8	**40,7**	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	29,9	33,9	34,7	100,0
Profession intermédiaire	29,7	35,8	32,4	100,0
Employé	32,5	38,6	27,3	100,0
Ouvrier	33,1	30,8	34,8	100,0
Etudiant	23,8	36,9	**38,7**	100,0
Retraité	**42,1**	29,8	21,7	100,0
Autre inactif	36,9	35,6	22,7	100,0
• **Sexe**				
Homme	31,7	32,1	34,4	100,0
Femme	35,5	35,5	24,6	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	36,1	31,7	23,4	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	36,0	34,5	28,2	100,0
Bac, technique niveau bac	29,0	34,5	35,0	100,0
Etudes supérieures	28,9	35,1	34,8	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	35,6	31,0	25,7	100,0
6000 à 9999 francs	39,0	29,9	27,7	100,0
10.000 à 14.999 francs	33,0	35,2	30,5	100,0
15.000 francs et plus	32,4	34,8	31,0	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	26,0	40,7	29,2	100,0
2000 habitants et plus	36,1	31,2	29,1	100,0
Paris et agglomération parisienne	38,0	31,4	29,4	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	31,9	34,8	31,4	100,0
Non	**41,6**	29,8	19,8	100,0
Ensemble	33,7	33,9	29,2	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 2

L'opinion sur la mesure : « Limiter la circulation des véhicules privés en centre-ville », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	29,3	39,3	**30,0**	100,0
25-34 ans	29,3	44,8	24,6	100,0
35-49 ans	33,7	43,8	20,7	100,0
50-64 ans	33,0	41,1	23,0	100,0
65 ans et plus	37,0	37,2	17,2	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	34,0	43,0	26,7	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**40,1**	42,5	16,6	100,0
Profession intermédiaire	34,0	47,3	17,4	100,0
Employé	33,5	40,0	24,6	100,0
Ouvrier	31,7	39,8	26,8	100,0
Etudiant	21,9	45,0	**31,8**	100,0
Retraité	35,9	38,9	19,1	100,0
Autre inactif	30,3	43,1	22,5	100,0
• **Sexe**				
Homme	33,9	40,3	23,9	100,0
Femme	31,5	42,8	21,4	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	30,7	36,1	25,0	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	32,6	42,0	23,9	100,0
Bac, technique niveau bac	31,0	45,6	22,3	100,0
Etudes supérieures	36,6	45,4	16,7	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	32,5	35,6	24,8	100,0
6000 à 9999 francs	36,6	41,2	18,8	100,0
10.000 à 14.999 francs	29,5	43,0	26,2	100,0
15.000 francs et plus	35,3	44,5	19,7	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	28,1	42,0	25,3	100,0
2000 habitants et plus	32,9	41,8	22,4	100,0
Paris et agglomération parisienne	**39,6**	40,4	18,5	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	30,8	44,0	23,2	100,0
Non	**40,7**	31,5	19,9	100,0
Ensemble	32,6	41,6	22,6	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 3

L'opinion sur la mesure : « Créer de nouvelles voies de circulation », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	32,4	26,8	40,3	100,0
25-34 ans	32,2	24,2	41,8	100,0
35-49 ans	30,2	26,8	40,6	100,0
50-64 ans	25,5	32,8	36,6	100,0
65 ans et plus	27,7	28,9	31,2	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	27,4	27,4	39,3	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	22,2	17,5	**58,9**	100,0
Profession intermédiaire	24,6	26,5	**47,5**	100,0
Employé	**33,1**	24,9	39,1	100,0
Ouvrier	**36,0**	29,9	32,0	100,0
Etudiant	28,1	25,8	**45,5**	100,0
Retraité	27,9	32,4	31,6	100,0
Autre inactif	29,0	28,5	35,2	100,0
• **Sexe**				
Homme	28,6	29,7	39,7	100,0
Femme	30,2	26,2	36,9	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	26,7	31,1	28,6	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	**33,1**	27,8	36,9	100,0
Bac, technique niveau bac	25,6	28,0	44,1	100,0
Etudes supérieures	25,6	23,6	**49,7**	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	31,9	27,0	31,9	100,0
6000 à 9999 francs	29,7	27,5	37,9	100,0
10.000 à 14.999 francs	26,6	33,2	37,9	100,0
15.000 francs et plus	29,6	23,1	**45,3**	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	27,9	27,5	37,0	100,0
2000 habitants et plus	29,8	29,9	36,8	100,0
Paris et agglomération parisienne	30,7	20,8	**45,7**	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	28,9	28,0	40,1	100,0
Non	32,1	27,1	29,8	100,0
Ensemble	29,4	27,9	38,2	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 4

L'opinion sur la mesure : « Développer les transports en commun », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	64,2	25,4	9,5	100,0
25-34 ans	69,0	22,9	5,9	100,0
35-49 ans	69,7	25,6	3,9	100,0
50-64 ans	73,2	21,8	3,6	100,0
65 ans et plus	66,8	21,8	3,8	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	63,7	27,4	6,7	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**81,4**	16,3	2,2	100,0
Profession intermédiaire	**76,1**	20,7	2,6	100,0
Employé	67,4	24,8	5,8	100,0
Ouvrier	63,9	27,4	7,4	100,0
Etudiant	67,8	25,0	6,0	100,0
Retraité	67,3	23,3	4,1	100,0
Autre inactif	71,0	21,2	4,4	100,0
• **Sexe**				
Homme	69,7	24,1	4,9	100,0
Femme	68,4	22,9	5,0	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	62,1	25,0	6,1	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	68,0	24,5	6,4	100,0
Bac, technique niveau bac	72,2	23,5	2,9	100,0
Etudes supérieures	**78,2**	19,4	1,9	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	68,1	20,1	6,8	100,0
6000 à 9999 francs	67,8	23,1	6,0	100,0
10.000 à 14.999 francs	66,0	27,3	5,5	100,0
15.000 francs et plus	**75,9**	21,0	2,2	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	63,6	26,9	5,9	100,0
2000 habitants et plus	69,2	23,4	4,6	100,0
Paris et agglomération parisienne	**75,9**	17,5	4,7	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	68,8	25,0	4,6	100,0
Non	70,4	16,8	5,9	100,0
Ensemble	69,0	23,5	4,9	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 5

L'opinion sur la mesure : « Créer des voies rapides souterraines à péage», selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	12,1	22,0	62,8	100,0
25-34 ans	13,4	19,5	64,2	100,0
35-49 ans	10,4	20,2	66,0	100,0
50-64 ans	11,7	21,7	59,6	100,0
65 ans et plus	12,0	20,3	54,2	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	**20,0**	17,0	57,8	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	15,7	20,9	60,3	100,0
Profession intermédiaire	5,1	20,4	**72,8**	100,0
Employé	9,5	17,9	**68,8**	100,0
Ouvrier	15,0	16,6	64,9	100,0
Etudiant	14,6	27,0	54,5	100,0
Retraité	11,9	23,4	53,9	100,0
Autre inactif	9,7	23,1	58,7	100,0
• **Sexe**				
Homme	13,5	22,3	60,4	100,0
Femme	10,4	19,1	62,8	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	11,0	18,9	55,6	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	11,6	19,9	66,0	100,0
Bac, technique niveau bac	10,9	25,5	60,3	100,0
Etudes supérieures	14,1	20,8	61,7	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	14,2	17,0	55,7	100,0
6000 à 9999 francs	8,9	21,3	64,7	100,0
10.000 à 14.999 francs	10,5	19,9	66,8	100,0
15.000 francs et plus	13,3	22,3	61,7	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	14,1	20,7	55,6	100,0
2000 habitants et plus	10,4	19,5	65,1	100,0
Paris et agglomération parisienne	13,2	24,3	58,9	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	11,4	21,1	63,7	100,0
Non	14,0	19,0	53,3	100,0
Ensemble	11,8	20,6	61,7	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 6

L'opinion sur la mesure : « Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre-ville », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	5,2	6,6	**87,6**	100,0
25-34 ans	5,6	12,6	79,8	100,0
35-49 ans	5,4	12,4	80,7	100,0
50-64 ans	8,0	9,4	78,2	100,0
65 ans et plus	6,2	10,5	72,8	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	6,7	14,8	72,6	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**13,5**	17,2	69,3	100,0
Profession intermédiaire	6,9	14,7	76,5	100,0
Employé	4,0	7,8	**86,5**	100,0
Ouvrier	5,3	8,2	**85,2**	100,0
Etudiant	3,7	9,6	**85,9**	100,0
Retraité	7,0	10,6	74,2	100,0
Autre inactif	4,6	9,6	80,5	100,0
• **Sexe**				
Homme	7,6	12,6	78,0	100,0
Femme	4,8	9,0	80,6	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	4,7	8,1	77,9	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	4,9	10,5	82,3	100,0
Bac, technique niveau bac	5,2	9,9	82,5	100,0
Etudes supérieures	**11,3**	15,1	72,9	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	6,2	10,2	76,2	100,0
6000 à 9999 francs	4,7	10,2	80,9	100,0
10.000 à 14.999 francs	4,9	11,7	81,4	100,0
15.000 francs et plus	8,4	12,8	77,7	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	6,1	10,5	78,5	100,0
2000 habitants et plus	5,1	8,3	80,8	100,0
Paris et agglomération parisienne	9,7	12,4	75,0	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	6,1	10,7	80,8	100,0
Non	6,3	10,9	73,6	100,0
Ensemble	6,1	10,7	79,4	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau A - 7

L'opinion sur la mesure : « Développer des parcs de stationnement en périphérie », selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	Total *
• **Age**				
Moins de 25 ans	54,2	32,8	10,8	100,0
25-34 ans	64,4	25,0	9,4	100,0
35-49 ans	64,2	26,4	7,7	100,0
50-64 ans	67,2	24,9	3,4	100,0
65 ans et plus	63,3	21,1	6,8	100,0
• **Profession exercée**				
Indépendant (1)	60,7	29,6	6,7	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**76,6**	21,1	2,3	100,0
Profession intermédiaire	**73,5**	22,3	3,4	100,0
Employé	59,1	28,1	9,9	100,0
Ouvrier	55,9	31,5	**11,3**	100,0
Etudiant	63,3	30,0	4,7	100,0
Retraité	65,3	21,4	6,4	100,0
Autre inactif	61,5	24,0	8,7	100,0
• **Sexe**				
Homme	65,0	27,3	6,2	100,0
Femme	62,0	24,1	5,4	100,0
• **Diplôme**				
Aucun-CEP	53,0	27,3	10,4	100,0
BEPC, technique inférieur au bac	63,1	27,4	7,7	100,0
Bac, technique niveau bac	68,0	27,4	7,7	100,0
Etudes supérieures	**74,9**	20,8	3,2	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**				
Moins de 6000 francs	54,5	26,9	**12,1**	100,0
6000 à 9999 francs	60,3	27,7	8,2	100,0
10.000 à 14.999 francs	61,9	27,5	8,8	100,0
15.000 francs et plus	**75,8**	20,5	3,1	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**				
Moins de 2000 habitants	60,7	28,3	6,7	100,0
2000 habitants et plus	63,1	24,9	8,5	100,0
Paris et agglomération parisienne	69,4	23,4	4,6	100,0
• **Dispose d'une voiture**				
Oui	65,1	25,8	7,0	100,0
Non	56,6	26,9	8,7	100,0
Ensemble	63,4	25,6	7,4	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

B - TABLEAUX COMPLEMENTAIRES AU CHAPITRE 3

Tableau B - 1

La satisfaction des autoroutes selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu ou pas du tout satisfait	Ne les utilise pas	Total *
• **Age**					
Moins de 25 ans	27,7	57,1	10,3	4,6	100,0
25-34 ans	31,6	52,1	11,1	4,1	100,0
35-49 ans	28,2	57,6	8,3	4,4	100,0
50-64 ans	30,8	50,4	8,3	9,4	100,0
65 ans et plus	34,2	34,4	2,5	**27,4**	100,0
• **Profession exercée**					
Indépendant (1)	23,7	57,8	10,4	8,1	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**39,8**	53,7	6,5	0,0	100,0
Profession intermédiaire	30,9	58,5	8,8	1,5	100,0
Employé	26,9	56,7	10,9	4,1	100,0
Ouvrier	29,6	51,9	9,3	7,5	100,0
Etudiant	24,8	60,2	10,6	4,4	100,0
Retraité	**36,5**	38,3	4,3	**19,3**	100,0
Autre inactif	27,4	46,5	7,4	**16,9**	100,0
• **Sexe**					
Homme	35,4	49,4	8,8	5,8	100,0
Femme	26,1	51,5	7,4	13,3	100,0
• **Dispose d'une voiture**					
Oui	32,9	52,8	8,5	4,9	100,0
Non	20,2	40,9	6,1	**30,8**	100,0
Ensemble	30,5	50,5	8,1	9,7	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau B - 2

La satisfaction des routes nationales selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu ou pas du tout satisfait	Ne les utilise pas	Total *
• **Age**					
Moins de 25 ans	17,1	64,9	16,2	1,9	100,0
25-34 ans	18,7	60,7	19,3	3,7	100,0
35-49 ans	15,6	60,4	**22,4**	1,5	100,0
50-64 ans	20,3	62,6	15,1	1,9	100,0
65 ans et plus	**26,6**	48,8	8,3	**16,2**	100,0
• **Profession exercée**					
Indépendant (1)	16,3	64,4	19,3	0,0	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**27,0**	57,3	14,9	0,8	100,0
Profession intermédiaire	18,0	58,6	**23,1**	0,3	100,0
Employé	14,8	63,1	20,8	1,3	100,0
Ouvrier	15,9	59,2	**22,8**	2,1	100,0
Etudiant	18,0	65,7	13,2	3,0	100,0
Retraité	**28,6**	53,5	8,7	**9,2**	100,0
Autre inactif	14,8	61,1	14,7	**9,3**	100,0
• **Sexe**					
Homme	22,2	58,0	18,4	1,3	100,0
Femme	17,1	60,5	15,4	7,0	100,0
• **Dispose d'une voiture**					
Oui	20,3	61,2	18,0	0,4	100,0
Non	16,2	51,3	12,0	**20,5**	100,0
Ensemble	19,5	59,3	16,8	4,4	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau B - 3

La satisfaction des autres routes selon quelques caractéristiques socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu ou pas du tout satisfait	Ne les utilise pas	Total *
• **Age**					
Moins de 25 ans	9,5	55,1	33,2	2,2	100,0
25-34 ans	12,7	48,2	37,8	1,3	100,0
35-49 ans	9,5	51,6	37,9	1,1	100,0
50-64 ans	14,5	50,6	32,3	2,7	100,0
65 ans et plus	**18,2**	45,8	21,4	**14,6**	100,0
• **Profession exercée**					
Indépendant (1)	10,4	51,1	38,5	0,0	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**19,7**	53,9	25,0	1,4	100,0
Profession intermédiaire	8,3	53,5	37,5	0,7	100,0
Employé	10,1	47,1	**41,1**	1,7	100,0
Ouvrier	10,0	47,4	**41,1**	1,5	100,0
Etudiant	8,0	60,7	28,4	3,0	100,0
Retraité	**18,9**	49,2	23,2	8,7	100,0
Autre inactif	13,2	48,6	29,6	8,7	100,0
• **Sexe**					
Homme	13,6	48,3	36,6	1,6	100,0
Femme	12,2	51,6	29,8	6,4	100,0
• **Dispose d'une voiture**					
Oui	13,2	50,7	35,8	0,8	100,0
Non	11,5	48,2	22,1	**18,3**	100,0
Ensemble	12,9	50,0	33,1	4,0	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau B - 4

Seriez-vous d'accord pour que le prix du péage soit modulé en fonction de l'affluence ?
- Analyse selon quelques critères socio-démographiques -
- début 1996 -

(en %)

	Tout à fait d'accord	Assez d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Total *
• **Age**					
Moins de 25 ans	20,8	19,9	15,7	38,9	100,0
25-34 ans	27,6	21,9	10,8	34,8	100,0
35-49 ans	21,7	22,8	9,0	38,2	100,0
50-64 ans	24,0	23,2	9,6	30,8	100,0
65 ans et plus	19,9	20,2	8,0	25,9	100,0
• **Profession exercée**					
Indépendant (1)	15,6	28,9	8,2	34,8	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	26,8	24,0	10,5	34,8	100,0
Profession intermédiaire	28,8	16,2	14,1	37,2	100,0
Employé	22,9	23,8	10,3	36,6	100,0
Ouvrier	23,6	24,0	7,7	37,4	100,0
Etudiant	19,9	18,9	16,9	41,5	100,0
Retraité	21,0	21,5	9,0	27,6	100,0
Autre inactif	24,0	19,0	9,8	29,2	100,0
• **Sexe**					
Homme	26,8	23,1	9,7	32,1	100,0
Femme	19,6	20,7	10,7	35,1	100,0
• **Dispose d'une voiture**					
Oui	24,3	22,7	10,0	35,7	100,0
Non	17,5	17,9	11,0	25,1	100,0
Ensemble	23,0	21,8	10,2	33,7	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

* Total : y.c. les « Ne sait pas »

Tableau B - 5

Les groupes sur-représentés parmi les partisans du développement des solutions de transport des poids lourds par le train

	En %
. Cadre supérieur, profession libérale	48,8
. Profession intermédiaire	46,1
. Dispose, dans son foyer, d'un revenu mensuel supérieur à 15.000 F	45,6
. Dispose d'un diplôme du supérieur	44,1
. Estime « très souhaitable » de faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre ville	51,4
. Est « très satisfait » des autoroutes	43,3
. Estime « très souhaitable » de limiter la circulation des véhicules privés dans les centres villes	42,8
. Est « très satisfait » de son cadre de vie quotidien	43,5
Ensemble de la population	38,1

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

Exemple de lecture : 48,8 % des cadres supérieurs et professions libérales se déclarent partisans du développement des solutions de transport des poids lourds par le train, contre 38,1 % dans l'ensemble de la population.

Tableau B - 6

Les groupes sur-représentés parmi les partisans du développement du réseau routier et autoroutier

	En %
. Dispose, dans son foyer, d'un revenu mensuel inférieur à 4000 F	29,9
. Ouvrier	28,5
. Réside en habitat dispersé	27,3
. Ne possède aucun diplôme	26,3
. Réside dans une commune de moins de 2000 habitants	25,7
. Agé de 35 à 49 ans	25,0
. Estime qu'il faut développer le réseau autoroutier (plutôt qu'inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile)	40,0
. Juge « pas du tout préoccupants » les problèmes de circulation en ville	33,2
. Estime « pas souhaitable » de limiter la circulation des véhicules privés en centre ville	27,3
. Estime « très souhaitable » de créer de nouvelles voies de circulation en ville	27,1
. N'est « pas du tout » sensible aux problèmes d'environnement	38,4
Ensemble de la population	20,6

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

Exemple de lecture : 28,5 % des ouvriers se déclarent partisans du développement routier et autoroutier, contre 20,6 % dans l'ensemble de la population.

Tableau B - 7

Les groupes sur-représentés parmi les partisans du développement du réseau ferré

	En %
. Réside à Paris ou dans l'agglomération parisienne	27,1
. Agé de 65 ans et plus	25,3
. N'a pas l'usage d'une voiture	27,4
. N'a pas utilisé d'autoroute à péage au cours des douze derniers mois	25,4
. Est partisan d'inciter les gens à utiliser d'autres moyens que l'automobile (plutôt que de développer le réseau autoroutier).	25,2
. Estime « trop rapide » le rythme de construction des auto-routes	25,2
Ensemble de la population	19,5

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996
Exemple de lecture : 25,3 % des personnes âgées de 65 ans et plus se déclarent partisans du développement du réseau ferré, contre 19,5 % dans l'ensemble de la population.

Tableau B - 8

Les groupes sur-représentés parmi les partisans du développement des lignes aériennes

	En %
. Etudiant	19,3
. Agé de moins de 25 ans	17,7
. Possède le bac ou un diplôme technique de niveau bac	16,2
. Employé	14,8
. Ensemble de la population	9,5

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1996
Exemple de lecture : 19,3 % des étudiants se déclarent partisans du développement des lignes aériennes, contre 9,5 % dans l'ensemble de la population.

C - TABLEAU COMPLEMENTAIRE AU CHAPITRE 4

Tableau C

L'estimation du prix du péage d'un kilomètre d'autoroute, selon quelques variables socio-démographiques (début 1996)

(en %)

	Sous-estime le prix[1]	Propose une estimation correcte [2]	Sur-estime le prix [3]	Ne sait pas	Ensemble (yc les non-réponses)
• **Age**					
Moins de 25 ans	8,7	26,7	**45,3**	19,1	100,0
25-34 ans	8,3	**30,4**	**42,8**	18,6	100,0
35-49 ans	10,8	26,7	38,7	23,7	100,0
50-64 ans	6,3	28,7	32,4	32,8	100,0
65 ans et plus	4,5	16,0	20,5	**59,1**	100,0
• **Profession exercée**					
Indépendant (1)	8,9	23,7	26,7	35,6	100,0
Cadre supérieur, profession libérale	**12,6**	**38,3**	33,6	14,6	100,0
Profession intermédiaire	9,1	**33,8**	39,9	16,5	100,0
Employé	8,1	25,9	**40,9**	24,6	100,0
Ouvrier	8,6	25,8	**44,2**	21,3	100,0
Etudiant	6,1	28,9	34,5	18,5	100,0
Retraité	6,3	19,5	22,4	**51,5**	100,0
Autre inactif	5,9	24,0	35,2	34,5	100,0
• **Revenu mensuel du foyer**					
Moins de 6000 francs	5,1	14,8	32,0	**47,6**	100,0
6000 à 9999 francs	7,6	22,3	36,2	33,7	100,0
10.000 à 14.999 francs	7,8	29,6	36,8	19,9	100,0
15.000 francs et plus	10,9	**34,8**	36,2	16,9	100,0
• **Taille d'agglomération de résidence**					
Moins de 2000 habitants	7,6	23,4	33,8	35,0	100,0
2000 habitants et plus	8,1	26,6	36,3	27,1	100,0
Paris et agglomération parisienne	7,1	27,8	35,0	29,7	100,0
Ensemble	7,9	25,9	35,7	30,5	100,0

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, début 1996.

(1) Exploitant agricole, commerçant, artisan, chef d'entreprise.

[1] Estime ce prix à 15 centimes
[2] Estime ce prix à 40 centimes
[3] Estime ce prix à 70 centimes et plus

ANNEXE 2

Questions insérées à la demande de la Direction des Routes et du SETRA dans l'enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français » du CREDOC
Début 1996

D16 - A propos de l'automobile, avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois ?
(Enumérez)

. Oui	1
. N'a pas conduit, mais a le permis de conduire	2
. N'a pas le permis de conduire	3 **Passez à V1**

D17 - Combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement ?

|_____| km

D18 - Utilisez-vous votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez) ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Tous les jours	1
. Quelques fois par semaine	2
. Quelques fois par mois	3
. Moins souvent	4

D19 - Les trajets (aller-retour) que vous effectuez avec votre véhicule (ou le véhicule que vous conduisez) sont-ils le plus souvent ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Des trajets inférieurs à 20 km	1
. Des trajets compris entre 20 et 50 km	2
. Des trajets supérieurs à 50 km	3

V1 - A votre avis, les problèmes de déplacements dans les villes (transport, circulation, stationnement) sont-ils ? ...
(Enumérez - une seule réponse)

. Très préoccupants	1
. Assez préoccupants	2
. Pas du tout préoccupants	3
. *Ne sait pas*	*4*

V2 - Divers moyens sont envisageables pour améliorer les conditions de déplacements dans les villes. Pour chacune des solutions suivantes, veuillez me dire s'il vous semble très, assez ou pas souhaitable de l'appliquer ?
(Citez un à un - une réponse par ligne - présentez la liste)

Est-ce ...

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Pas souhaitable	*NSP*
. Réprimer plus sévèrement le stationnement illicite ?	1	2	3	*4*
. Limiter la circulation des véhicules privés dans les centres villes ?	1	2	3	*4*
. Créer de nouvelles voies de circulation ?	1	2	3	*4*
. Développer les transports en commun ?	1	2	3	*4*
. Créer des voies rapides souterraines à péage ?	1	2	3	*4*
. Faire payer un péage aux automobilistes pour entrer en centre ville ?	1	2	3	*4*
. Développer des parcs de stationnement en périphérie directement reliés au réseau des transports en commun ?	1	2	3	*4*

V3 - Etes-vous satisfait du réseau routier français (tracé, aménagement, état d'entretien, signalisation, etc...), en particulier :
(Citez un à un - une réponse par ligne - présentez la liste)

Etes-vous ...

	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

V4 - Actuellement, le rythme de construction d'autoroutes vous paraît-il ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Trop rapide 1
. Adapté aux besoins 2
. Trop lent 3
. Sans avis 4

V5 - On constate chaque année une augmentation sensible de la circulation routière sur longue distance. Pour trouver une solution à ce problème, pensez-vous qu'il faudrait plutôt ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Inciter les gens à utiliser d'autres moyens de transports que l'automobile 1

. Développer le réseau autoroutier 2

V6 - Plus généralement, pour développer le réseau de transport français, pensez-vous que l'effort prioritaire devrait porter sur ...
(Présentez la liste - une seule réponse)

. Le développement du réseau routier et autoroutier 1

. Le développement du réseau ferré (pour les voyageurs) 2

. Le développement des trains auto-couchettes (solution de transport des véhicules de tourisme par le train) 3

. Le développement des solutions de transport des poids lourds par le train 4

. Le développement des lignes aériennes nationales ou régionales 5

V7 - Depuis un an, avez-vous utilisé une autoroute à péage ?

. Oui ..... 1 **Passez à V9**

. Non 2

V8 - Pour quelle raison ?
(Présentez la liste - une seule réponse)

. Vitesse trop élevée pour vous 01

. Trop cher 02

. Trop monotone 03

. Trop d'encombrements 04

. Trop souvent en travaux 05

. Pas adaptée à vos déplacements actuels 06

. Il n'y en a pas sur votre parcours 07

. Ne roule pas en voiture en dehors des agglomérations 08

. Autre 09

. *N'a pas de voiture* ..... *10* **Passez à V10**

V9 - Etait-ce pour ...
(Citez un à un - une réponse par ligne)

	OUI	NON
. Vos départs ou vos retours de vacances ?	1	2
. Vos loisirs autres que les vacances (week-end, visites, ...) ?	1	2
. Vos déplacements professionnels (hors trajets domicile-travail) ?	1	2
. Vos déplacements domicile-travail ?	1	2

V10 - A votre avis, combien coûte en moyenne le péage d'un kilomètre d'autoroute pour une voiture particulière ?
(Présentez la liste)

. 15 centimes 1

. 40 centimes 2

. 70 à 80 centimes 3

. 1,20 Francs 4

. Plus d'1,20 Francs 5

. *Ne sait pas* *6*

V11 - Pensez-vous que, depuis cinq ans, par rapport à l'évolution générale des prix, le prix du péage ...
(Enumérez)

. A diminué 1

. Est resté stable 2

. A augmenté 3

. *Ne sait pas* *4*

V12 - Seriez-vous d'accord pour que le prix du péage soit modulé en fonction de l'affluence pour améliorer la fluidité (plus cher en période chargée, moins cher en période creuse) ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Tout à fait d'accord 1

. Assez d'accord 2

. Peu d'accord 3

. Pas du tout d'accord 4

. *Ne sait pas* *5*

V13 - Sur autoroute, êtes-vous globalement satisfait des services qui vous sont offerts ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Très satisfait	1	
. Assez satisfait	2	
. Peu satisfait	3	
. Pas du tout satisfait	4	
. N'utilise pas l'autoroute	5	**Passez à V15**

V14 - En particulier, êtes-vous satisfait des services suivants sur autoroute ... ?
(Citez un à un - une réponse par ligne - présentez la liste)

	Etes-vous ...				
	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	*N S P*
. Distribution des 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*
. Ventes de produits divers	1	2	3	4	*5*
. Information des usagers (radio, dépliants, messages variables	1	2	3	4	*5*

V15 - Avez-vous le sentiment qu'une autoroute représente pour le développement et l'avenir d'une région un atout très important, assez important, peu important ou pas important du tout ?
(Enumérez - une seule réponse)

. Très important	1
. Assez important	2
. Peu important	3
. Pas important du tout	4
. Sans opinion	5

V16 - Pensez-vous que les autoroutes nouvelles respectent mieux les paysages qu'elles traversent que les autoroutes anciennes ?

. Oui	1
. Non	2
. *Ne sait pas*	*3*

V17 - Quels sont, selon vous, les deux éléments les plus touchés par les nouveaux aménagements routiers et autoroutiers ?
(Présentez la liste - classez les deux premières réponses)

	1ère réponse	2ème réponse
. Le paysage	1	1
. La faune et la flore	2	2
. Les réserves naturelles	3	3
. L'eau	4	4
. L'air	5	5
. Le cadre de vie des riverains	6	6
. Autre	7	7
. Aucun élément n'est touché	8	8

V18 - Pour atténuer les inconvénients dûs aux bouchons en période de grands départs, quelles sont les deux mesures qui vous paraissent les plus adaptées ?
(Présentez la liste - classez les deux premières réponses)

	1ère réponse	2ème réponse
. Prendre des mesures plus efficaces pour faire étaler les dates de départ	1	1
. Développer les itinéraires « bis » du réseau national	2	2
. Poursuivre le développement du réseau autoroutier à péage	3	3
. Moduler le prix du péage (plus cher en période d'affluence, moins cher en période creuse)	4	4
. Fermer les accès de l'autoroute en cas de saturation	5	5
. Autre mesure	6	6

V19 - Au cours des douze derniers mois, combien de voyages à plus de 100 kms de votre domicile avez-vous effectué, quel que soit le moyen de transport utilisé ?

Un aller et un retour = un voyage
(Si aucun déplacement codez 00 et fin du questionnaire)

|__|__| voyages

V20 - Parmi ces voyages, combien en avez-vous fait ... ?
(Citez un à un - Une réponse par ligne)

(Si 0, codez 00)

. En train ? ..... |__|__|

. En avion ? ..... |__|__|

. En voiture ? ..... |__|__|

Dépôt légal : Janvier 1998

ISSN : 1242-7764

ISBN : 2-84104-101-8

COLLECTION DES RaPPORTS

Récemment parus :

L'accueil en urgence des personnes en difficulté
Isa ALDEGHI, Marie-Odile SIMON - **n°176 (1997)**

Les chômeurs créateurs ou repreneurs d'entreprise bénéficiaires d'une aide publique
Anne-Lise AUCOUTURIER - **n°177 (1997)**

Les médecins et l'alimentation
Aude COLLERIE DE BORELY, Pascale HÉBEL - **n°178 (1997)**

Des politiques de plein emploi à la pluralité des formes juridiques de la relation de travail
Anne-Lise AUCOUTURIER, Claude DIDRY - **n°179 (1997)**

Les aménagements des rythmes scolaires
Christine HENRIOT - **n°180 (1997)**

La perception du chômage et des politiques d'emploi au début 1997
Catherine DUFLOS - **n°181 (1997)**

Qui sont les jeunes de 15 ans ?
Pierre LE QUÉAU - **n°182 (1997)**

Les opinions des Français dans le domaine de l'énergie au début 1995
Département "Conditions de vie et Aspirations des Français" - **n°183 (1997)**

Président : Bernard SCHAEFER Directeur : Robert ROCHEFORT
142, rue du Chevaleret, 75013 PARIS - Tél. : 01 40 77 85 01

ISBN : 2-84104-101-8

CRÉDOC

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