

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

Sou1998-1142

142, rue du Chevaleret

75013 PARIS

Tél. 01 40 77 85 04

Fax 01 40 77 85 09

CREDOC-DIRECTION

IMPORTANT

Ce rapport est actuellement soumis à embargo ou à diffusion restreinte par le commanditaire de l'étude dont il traite. Il vous est adressé au titre de vos responsabilités à l'égard du Centre.

**NOUS VOUS DEMANDONS DE NE PAS LE
DIFFUSER**

**Crédoc - Opinions sur la pollution de
l'air. Juillet 1998.**

CREDOC-Bibliothèque



CRÉDOC

L'ENTREPRISE DE RECHERCHE

CRÉDOC

Enquête "Conditions de vie et Aspirations des Français"
(Vague de juin 1998)

Opinions sur la pollution
de l'air

Document réalisé à la demande de l'ADEME

F.B.

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

JUILLET 1998

CONDITIONS DE VIE ET ASPIRATIONS DES FRANCAIS

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

. Georges Hatchuel (Directeur adjoint du CREDOC)

. Franck Berthuit, Isabelle Delakian, Catherine Duflos, Françoise Gros, Anne-Delphine Kowalski

CREDOC

Président : Bernard Schaefer

Directeur : Robert Rochefort

SOMMAIRE

Avant - Propos.....	4
Principaux résultats.....	5
Chapitre I - Les conséquences de la pollution atmosphérique.....	8
1 - Pour près de trois Français sur quatre, la pollution de l'air présente des risques importants pour la santé	8
2 - 28% des Français ont déjà été gênés par la pollution atmosphérique.....	14
Chapitre II - Les automobilistes et les pics de pollution atmosphérique.....	21
1 - Huit automobilistes sur dix se disent prêts à renoncer à leur voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville.....	23
2 - Un renoncement de plein gré.....	29
3 - Les solutions alternatives : en premier lieu, les transports en commun ; en second, le vélo ...	33
4 - Dans la pratique, 14% des automobilistes ont déjà renoncé régulièrement à leur voiture au profit des transports collectifs.....	40
5 - Une tentative d'explication des déterminants du renoncement à la voiture.....	45
 Annexe : Carte des régions.....	 50

Avant - Propos

Ce document présente les résultats des questions insérées, à la demande de l'ADEME, dans la vague de juin 1998 de l'enquête du CREDOC sur les **Conditions de vie et les Aspirations des Français**.

On y analyse quelques opinions des Français sur la pollution atmosphérique, actualisant des données déjà recueillies sur les mêmes sujets il y a un an :

- Les Français pensent-ils que la pollution de l'air a des conséquences sur la santé ? Ont-ils déjà ressentis, eux-mêmes ou leur entourage, des gênes liées à cette pollution ?
- Sont-ils prêts à renoncer à recourir à leur voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique ? Avec quel esprit le feraient-ils ? Quel moyen de transport utiliseraient-ils en remplacement ?

Précisons que l'enquête a été réalisée en juin 1998, en face à face, auprès d'un échantillon de 2004 personnes, représentatives de la population âgée de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Ces quotas (région, taille d'agglomération, âge, sexe, PCS) ont été calculés d'après les résultats du dernier recensement. 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'agglomération¹.

¹ Pour plus de précisions sur les caractéristiques techniques de l'enquête, on pourra se reporter au rapport intitulé : "*Premiers résultats de la vague de fin 1997 - début 1998*" CREDOC - à paraître

Principaux résultats

Quatre enseignements principaux se dégagent des résultats des questions posées en juin 1998 à un échantillon représentatif de la population française de 18 ans et plus :

- **La quasi-totalité des Français ont conscience des risques que la pollution atmosphérique fait peser sur leur santé** : 72% les estiment « importants ». Ce sentiment est plus fort encore chez les femmes que chez les hommes. Il est, par contre, un peu moins prégnant aux deux extrémités de l'échelle des âges, chez les plus jeunes de nos concitoyens (moins de 25 ans) et chez les plus âgés (plus de 70 ans).

En tout état de cause, plus d'un Français sur quatre (28% exactement) a déjà personnellement ressenti des gênes liées à la pollution de l'air et 35% ont le sentiment que des membres de leur proche entourage ont déjà subi ce type de désagréments.

C'est dans l'agglomération parisienne que la gêne est la plus forte : 46% des Franciliens l'ont déjà ressentie personnellement ; par ailleurs, 55% l'ont vu affecter leur entourage. Les personnes ayant de jeunes enfants à charge sont plus nombreuses à parler des gênes de leur entourage proche.

- **Signe de l'importance de cette préoccupation, on observe une forte prédisposition des automobilistes à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville** : 79% s'y déclarent prêts. Ce chiffre est cependant un peu moins haut qu'il y a un an : ce sont les automobilistes qui potentiellement souffriraient le plus de mesures de circulation alternée, c'est-à-dire les « gros rouleurs », qui affichent cette année une moindre envie de renoncer à leur voiture ; cela concerne aussi les travailleurs indépendants, les cadres, les ouvriers et les personnes de 25 à 39 ans.

Dans le discours, le renoncement à la voiture est plus facile chez les « petits » automobilistes, les femmes, les inactifs et les personnes de plus de 60 ans.

Toujours est-il que parmi les automobilistes qui renonceraient à leur voiture les jours de pics de pollution en ville, 68% déclarent être prêts à le faire **de leur plein gré**, les autres en maugréant. La « bonne volonté » est affichée par les mêmes populations : femmes, personnes âgées, petits automobilistes.

Il n'empêche qu'il existe sur le sujet un **sensible écart entre les intentions et les actes** : seulement 14% des automobilistes ont, dans les douze derniers mois, régulièrement renoncé à leur voiture au profit des transports collectifs pour des fins écologiques. Ce chiffre est stable depuis deux ans. Ce renoncement s'est évidemment le plus souvent fait en zone urbaine (27% dans l'agglomération parisienne).

- **Le premier mode de transport qui bénéficierait du renoncement à la voiture serait les transports en commun** : 36% des personnes concernées les choisiraient. Le vélo arrive en seconde position (26%), suivi par la marche (20%). L'influence du lieu d'habitation est primordiale : les transports en commun sont avant tout retenus comme option possible dans les grandes agglomérations. Ils ont également la préférence des personnes issues de milieux socio-culturels favorisés (cadres, étudiants, diplômés du supérieur, hauts revenus).
- Enfin, l'analyse des liens existants entre le renoncement à la voiture (en cas de pics de pollution) et les autres données de l'enquête met en évidence **deux éléments importants** :
 - **Envisager de renoncer à sa voiture les jours de pic de pollution en ville est, avant tout, affaire d'habitude des transports en commun** : habitude dans le cadre d'une démarche écologique certes, mais aussi habitude sur un plan plus général, celui où l'utilisation des transports en commun n'est pas spécialement motivée par la préservation de l'environnement. Autrement dit, le renoncement effectif à la voiture sera d'autant plus fort que chacun aura déjà été familiarisé avec le recours aux transports en commun et aura déjà, au moins une fois,

pratiqué la démarche de renoncer à sa voiture. De ce point de vue, la notion même de « promiscuité » dans les transports en commun, et le sentiment d'insécurité qui peut lui être liée, semble jouer un rôle non négligeable.

- L'habitude de la voiture et la façon dont on perçoit son véhicule constituent d'autre part un frein à son renoncement les jours de pic de pollution. Les « gros » automobilistes, les indépendants, les cadres (qui ont une grande utilisation professionnelle de leur voiture) et les ouvriers (qui y ont un attachement plus « sentimental ») apparaissent être aujourd'hui de « mauvais clients » pour les modes de transports de substitution.

Notons enfin que ce n'est pas le fait de subir soi-même, ou son entourage, des gênes liées à la pollution de l'air qui semble jouer le plus sur l'idée de renoncer provisoirement à sa voiture. C'est plutôt le fait de considérer la pollution de l'air comme un risque important pour la santé. Ce point est intéressant car il tend à montrer que **pour les automobilistes, le problème de la pollution de l'air est bien perçu comme un problème d'intérêt général, qui semble en quelque sorte primer sur les intérêts et sollicitations particuliers.**

Chapitre I - Les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé

Ce chapitre présente les résultats des questions abordant le thème de la pollution de l'air et de ses effets sur la santé des gens. La première question tente de mesurer l'importance des risques de la pollution de l'air sur l'état de santé, telle qu'elle est perçue par la population. Les deux questions suivantes portent respectivement sur les gênes ressenties, au cours des douze derniers mois, par les individus eux-mêmes et par leur entourage, en liaison directe avec la pollution de l'air.

1 - Pour près de trois Français sur quatre, la pollution de l'air présente des risques importants pour la santé

Presque personne (1% seulement) ne nie l'incidence que la pollution de l'air peut avoir sur la santé des gens ; mais un quart de la population (26%) n'y voit que des risques insignifiants ou légers (Tableau 1). Il n'empêche que **la très grande majorité de la population (72%) estime que les risques de la pollution de l'air sur la santé sont majeurs**. Les avis n'ont quasiment pas bougé sur ce sujet depuis un an.

Tableau 1

Selon vous, la pollution de l'air peut-elle avoir des conséquences sur l'état de santé des gens ?
(en %)

	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Non, elle ne présente aucun risque pour la santé.....	0,9	1,0
Oui, elle présente des risques pour la santé, mais ils sont insignifiants.....	3,3	4,5
Oui, elle présente des risques légers pour la santé.....	22,9	21,6
Oui, elle présente des risques importants pour la santé.....	71,6	71,7
<i>Ne sait pas</i>	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>
Ensemble de la population.....	100,0	100,0

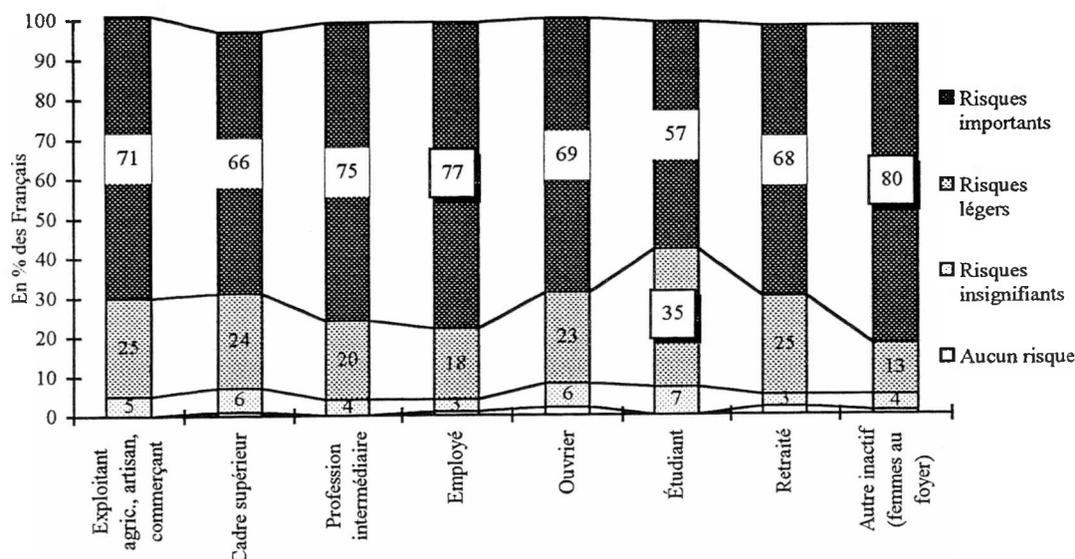
Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français »

Cette sensibilité des Français aux conséquences sanitaires de la pollution de l'air est quasiment partagée dans les mêmes proportions dans tous les groupes sociaux. Tout au plus peut-on noter que :

- La gravité de la pollution de l'air est une préoccupation plus forte des femmes que des hommes : 76% des premières parlent de risques importants sur la santé, contre 67% des seconds (Tableau 2).
- Les catégories socioprofessionnelles comportant une surreprésentation de femmes sont donc, logiquement, dans la même situation : cela concerne en particulier les employés et les autres inactifs (ce dernier groupe comprend principalement des femmes au foyer).

Graphique 1

Les conséquences de la pollution de l'air sur l'état de santé des gens, selon la PCS



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Exemple de lecture : 77% des employés considèrent que la pollution de l'air présente des risques importants pour la santé des gens, contre 66% des cadres supérieurs.

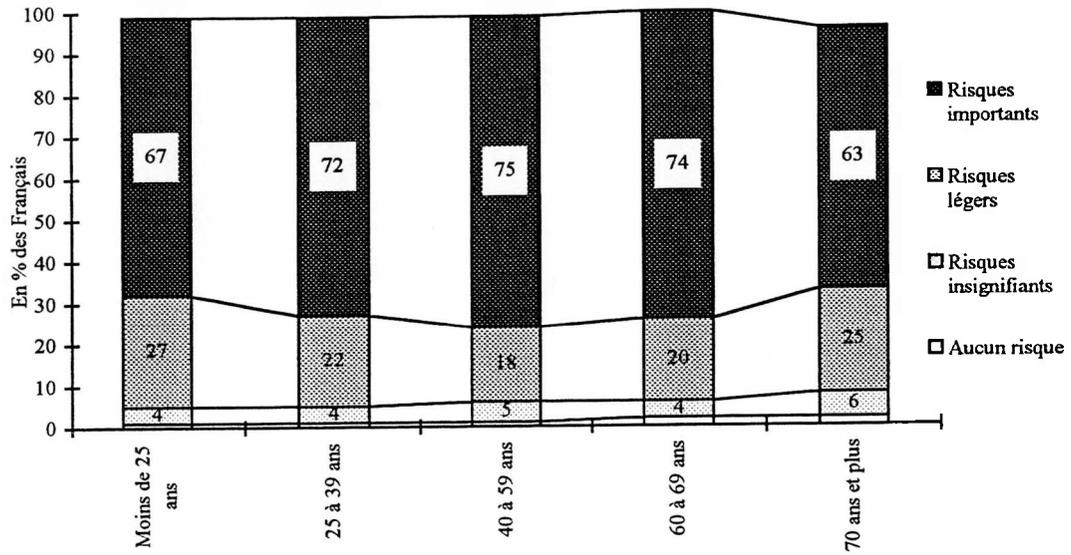
Les autres différences catégorielles sont plus faibles. En terme de région d'habitation, la pollution de l'air et son incidence sur la santé préoccupent plus les habitants du Bassin Parisien Ouest, du Nord et du Sud-Ouest de la France. Sur cette question relativement globale puisqu'elle évoque les conséquences sur la santé des « gens » en général, le degré d'urbanisation n'a pas d'influence notable sur les réponses. Nous verrons plus loin qu'en ce qui concerne les gênes ressenties, il en va tout autrement et que, comme on pouvait s'y attendre, c'est en ville que l'on souffre le plus de la pollution de l'air.

Enfin, l'influence de la pollution de l'air sur la santé est légèrement minimisée aux deux extrémités de l'échelle des âges (Graphique 2) :

- Chez les moins de 25 ans (67% y voient des risques importants sur la santé, contre 72% en moyenne)
- Chez les plus de 70 ans (63% y voient des risques importants).

Graphique 2

Les conséquences de la pollution de l'air sur l'état de santé des gens,
selon l'âge



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Tableau 2

Les conséquences de la pollution de l'air sur l'état de santé des gens (I)

(en %)

	<i>Aucun risque</i>	<i>Risques insignifiants</i>	<i>Risques légers</i>	<i>Risques importants</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Ensemble de la population</i>
SEXE						
Homme.....	2	5	26	67	1	100
Femme.....	1	4	18	76	1	100
DIPLÔME						
Aucun, Cep.....	1	5	19	72	2	100
BEPC, Technique (inférieur au bac).....	1	5	21	72	-	100
BAC, Technique (niveau bac).....	-	3	26	70	-	100
Supérieur.....	1	3	24	70	2	100
REVENU MENSUEL DU FOYER						
Moins de 6000 F.....	1	4	20	75	-	100
6000 à 9999 F.....	1	5	20	74	-	100
10000 à 14999 F.....	1	5	23	70	1	100
15000 à 19999 F.....	1	4	21	72	1	100
20000 F et plus.....	1	4	25	69	1	100
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER						
Une.....	1	8	23	65	2	100
Deux.....	1	3	20	75	1	100
Trois.....	1	4	25	69	-	100
Quatre.....	1	3	22	72	1	100
Cinq et plus.....	1	5	18	75	1	100
ENSEMBLE DE LA POPULATION.....	1	4	22	72	1	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : 67% des hommes pensent que la pollution de l'air présente des risques importants pour la santé des gens, contre 72% Français en moyenne.

Tableau 3

Les conséquences de la pollution de l'air sur l'état de santé des gens (II)

(en %)

	<i>Aucun risque</i>	<i>Risques insignifiants</i>	<i>Risques légers</i>	<i>Risques importants</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Ensemble de la population</i>
TAILLE D'AGGLOMERATION						
Moins de 2 000 habitants	2	5	22	70	2	100
2 000 à moins de 20 000 habitants	1	6	24	69	-	100
20 000 à moins de 100 000 habitants.	-	2	21	75	1	100
100 000 habitants et plus	1	3	21	75	1	100
Paris et agglomération parisienne.	1	7	22	69	1	100
REGION D'HABITATION						
Région parisienne	1	6	22	70	1	100
Bassin parisien Est.....	2	3	23	72	1	100
Bassin parisien Ouest.....	1	3	16	80	-	100
Nord	2	2	19	77	-	100
Est	1	1	27	60	1	100
Ouest	1	4	27	67	2	100
Sud-ouest.....	2	3	17	77	1	100
Centre-Est.....	-	5	20	75	-	100
Méditerranée.....	1	2	23	71	3	100
NOMBRE DE KMS ANNUELS PARCOURUS EN VOITURE						
Moins de 3 000 kms.....	-	4	24	73	-	100
3 000 à moins de 9 000 kms.....	1	5	19	74	-	100
9 000 à moins de 19 000 kms.....	1	4	24	69	2	100
19 000 kms et plus.....	1	5	24	70	-	100
ENSEMBLE DE LA POPULATION	1	4	22	72	1	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : 73% des « petits » rouleurs (moins de 3 000 kms) pensent que la pollution de l'air présente des risques importants pour la santé des gens, contre 72% Français en moyenne.

2 - 28% des Français ont déjà été gênés par la pollution atmosphérique

Des gênes et des troubles liés à la pollution atmosphérique ont déjà été ressentis par 28% de la population. Par ailleurs, 35% des Français ont vu des membres de leur proche entourage souffrir des mêmes désagréments. Ces chiffres sont sensiblement identiques à ceux de la mi-1997.

Tableau 4

Avez-vous déjà vous-même, personnellement, subi ou ressenti des gênes ou des troubles liés à la pollution atmosphérique ?

(en %)

	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Oui.....	29,3	28,4
Non.....	69,4	70,3
<i>Ne sait pas</i>	1,3	1,3
Ensemble de la population.....	100,0	100,0

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

Tableau 5

Des personnes de votre proche entourage ont-elles déjà ressenti des gênes ou des troubles liés à la pollution atmosphérique ?

(en %)

	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Oui.....	35,5	35,4
Non.....	58,9	61,2
<i>Ne sait pas</i>	5,6	3,3
Ensemble de la population.....	100,0	100,0

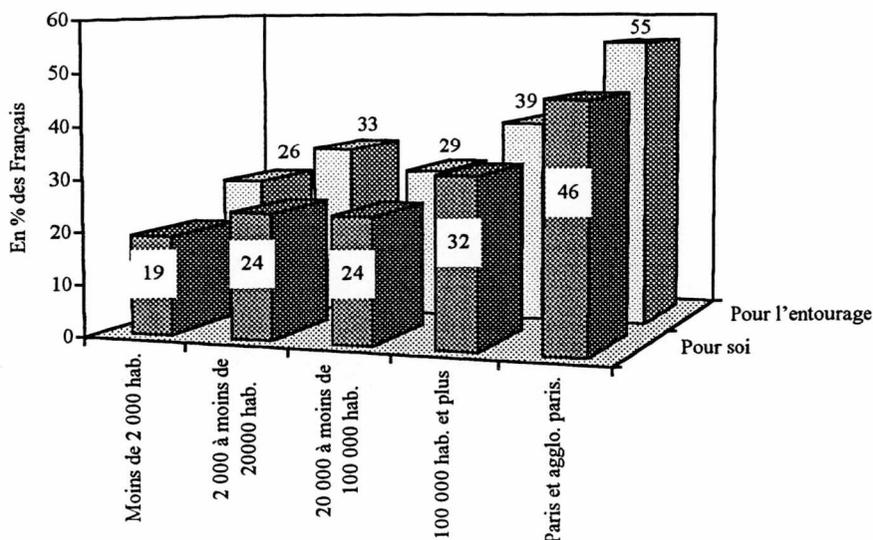
Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français »

Dire que la pollution de l'air et les gênes qu'elle entraîne est un phénomène parisien serait caricatural de la situation, mais cela traduit une certaine réalité. De fait, dans

l'agglomération parisienne, 46% des habitants ont déjà ressenti des troubles liés à la pollution et 55% ont vu leur entourage subir de tels désagréments. On compte également, parmi les personnes les plus sensibles à la pollution de l'air, les cadres, les diplômés du supérieur, les titulaires de bas revenus, les personnes vivant seules et les « petits » rouleurs (moins de 3 000 kms par an au volant d'une voiture).

Graphique 3

Les gênes dues à la pollution de l'air, selon la taille d'agglomération de résidence



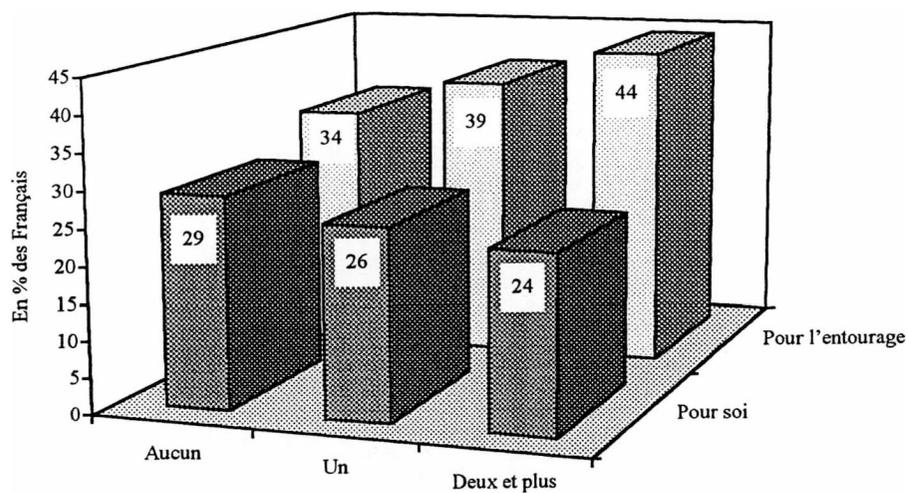
Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Les personnes qui vivent dans un entourage où un membre au moins a subi des gênes dues à la pollution de l'air sont, certes, les plus nombreuses au sein des groupes précédents - habitants de la région parisienne, cadres, diplômés du supérieur, petits rouleurs -, mais elles le sont aussi **chez les individus ayant de jeunes enfants à charge**, en particulier les mères. On voit d'ailleurs clairement que la gêne dans l'entourage est perçue de manière plus aiguë par les femmes (41%) que par les hommes (29%). Il en est de même chez les personnes de 25 à 39 ans (plus souvent parents de jeunes enfants), chez les employés (fortement féminisés) et chez les autres inactifs (souvent femmes au foyer), chez les personnes vivant dans un foyer de cinq personnes et plus, et chez celles

qui vivent dans un ménage où l'on trouve au moins deux enfants de moins de 6 ans (44%).

Graphique 4

Les gênes dues à la pollution de l'air,
selon le nombre d'enfants de moins de 6 ans dans le foyer



Nombre d'enfants de moins de 6 ans au foyer

Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Tableau 6

Les gênes dues à la pollution de l'air

	<i>Pour soi</i>	<i>Pour l'entourage</i>		<i>Pour soi</i>	<i>Pour l'entourage</i>
			(en %)		
SEXE			REVENU MENSUEL DU FOYER		
Homme.....	24	29	Moins de 6000 F.....	33	31
Femme.....	32	41	6000 à 9999 F.....	26	37
			10000 à 14999 F.....	27	36
AGE			15000 à 19999 F.....	29	39
Moins de 25 ans.....	22	29	20000 F et plus.....	32	39
25 à 39 ans.....	32	41	NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER		
40 à 59 ans.....	29	39	Une.....	36	31
60 à 69 ans.....	29	33	Deux.....	27	34
70 ans et plus.....	23	21	Trois.....	29	36
			Quatre.....	26	37
PROFESSION-CATEGORIE SOCIALE			Cinq et plus.....	25	41
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	29	29	REGION D'HABITATION		
Cadre supérieur.....	36	45	Région parisienne.....	44	53
Profession intermédiaire.....	35	43	Bassin parisien Est.....	23	31
Employé.....	29	40	Bassin parisien Ouest.....	22	32
Ouvrier.....	20	29	Nord.....	26	30
Étudiant.....	25	31	Est.....	22	33
Retraité.....	28	28	Ouest.....	20	24
Autre inactif (femmes au foyer surtout).....	30	43	Sud-ouest.....	28	34
			Centre-Est.....	27	34
DIPLÔME			Méditerranée.....	31	37
Aucun, Cep.....	25	28	NOMBRE DE KMS ANNUELS PARCOURUS EN VOITURE		
BEPC, Technique (inférieur au bac).....	25	34	Moins de 3 000 kms.....	35	49
BAC, Technique (niveau bac).....	36	43	3 000 à moins de 9 000 kms.....	31	39
Supérieur.....	36	47	9 000 à moins de 19 000 kms.....	24	31
			19 000 kms et plus.....	25	31
ENSEMBLE DE LA POPULATION	28	35	ENSEMBLE DE LA POPULATION	28	35

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : 24% des hommes ont ressenti des troubles liés à la pollution de l'air, contre 28% des Français en moyenne.

La prise en compte **simultanée** des réponses aux deux questions à la fois aboutit aux résultats suivants :

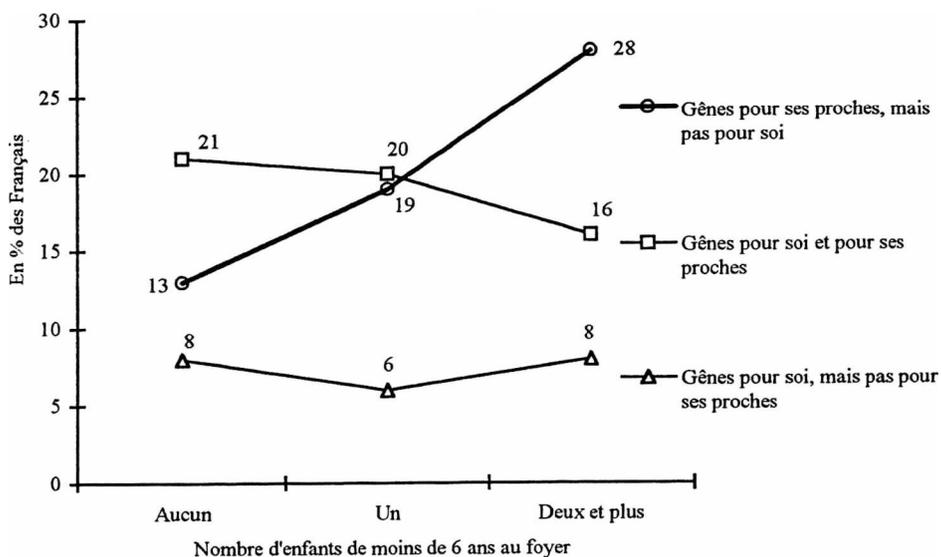
- 20% des Français ont déjà ressenti, à la fois eux-mêmes et dans leur entourage, des gênes liées à la pollution atmosphérique (même pourcentage que l'an dernier).
- 8% ont ressenti eux-mêmes des gênes liées à la pollution, mais n'ont pas le sentiment que leur entourage a souffert de tels problèmes.
- 15% des Français ont vu leur entourage indisposé par la pollution de l'air, alors qu'eux-mêmes n'ont pas vécu ces désagréments.
- Enfin, 57% de la population n'ont subi aucune gêne, que ce soit eux-mêmes ou dans leur entourage.

Ces pourcentages varient grandement avec la présence de jeunes enfants au foyer.

Notamment, voir son entourage souffrir de la pollution de l'air alors que l'on est soi-même épargné est un cas de figure qui augmente très sensiblement avec le nombre de jeunes enfants à charge : ainsi, seulement 13% des Français n'ayant aucun jeune enfant sont dans ce cas de figure ; par contre, lorsqu'il y a deux enfants ou plus de moins de 6 ans, cette proportion passe à 28% (Graphique 5). Dans le même temps, on a vu que les gênes personnelles n'augmentent pas avec le nombre d'enfants en bas âge ; elles auraient même tendance à baisser. Ces éléments confirment ce que les médecins constatent et ce dont les médias se font régulièrement l'écho : **les jeunes enfants sont plus exposés aux méfaits de la pollution de l'air.**

Graphique 5

Les gênes dues à la pollution de l'air,
selon le nombre d'enfants de moins de 6 ans dans le foyer

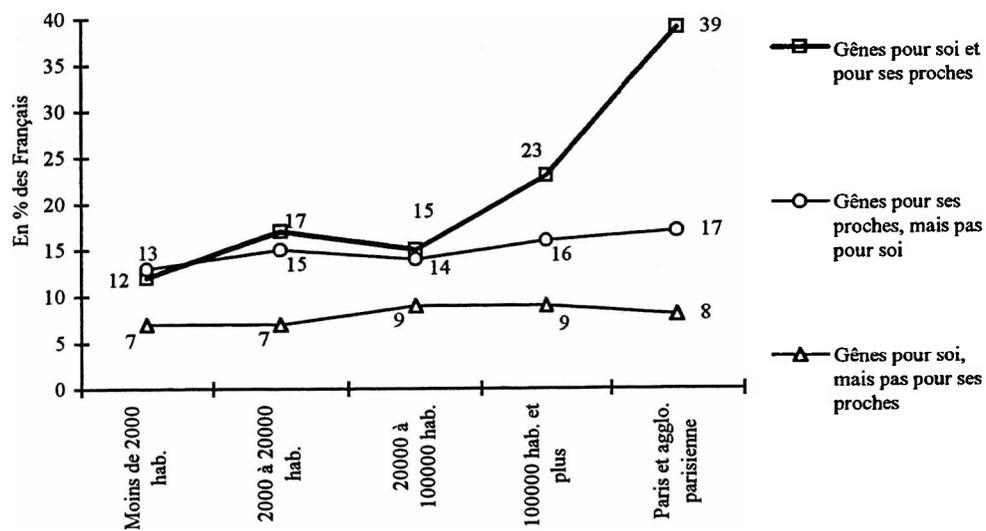


Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Lorsque l'on s'intéresse à la taille d'agglomération de résidence, on ne retrouve pas le même phénomène. Comme on pouvait s'y attendre, le cas de figure où la gêne est maximale - à la fois pour soi et pour ses proches - est plus fréquent en environnement urbain. Ainsi, alors qu'il concerne nettement moins de 20% de la population résidant dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants, ce taux passe à 23% dans les agglomérations provinciales de plus de 100 000 habitants et atteint même des « sommets » dans l'agglomération parisienne : 39% des Franciliens ont déjà été gênés, à la fois directement et par l'intermédiaire de leur entourage, par la pollution de l'air.

Les deux autres cas - gêne pour soi, mais pas pour ses proches ; gênes pour ses proches, mais pas pour soi - sont, par contre, relativement insensibles à la taille d'agglomération. En fait, plus le trafic routier est dense, plus l'activité industrielle est intense et la pollution de l'air prégnante, plus la sensation de gêne est générale.

Graphique 6
Les gênes dues à la pollution de l'air,
selon la taille d'agglomération de résidence



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Chapitre II - Les automobilistes et les pics de pollution atmosphérique

Après la présentation de quelques données de cadrage permettant de prendre la mesure de ce que nous appellerons ci-après les automobilistes, ce chapitre aborde la question du renoncement à la voiture, les jours de pic de pollution :

- Les automobilistes seraient-ils prêts à renoncer à leur voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique ?
- Le feraient-ils contraints et forcés, ou de leur plein gré ?
- Quelles solutions alternatives choisiraient-ils entre transports en commun, vélo, marche à pied, etc. ?
- Ont-ils déjà renoncé à leur voiture au profit des transports collectifs, pour des raisons écologiques, au cours des douze derniers mois ?

La fin du chapitre est consacrée à une analyse des principaux déterminants du renoncement à la voiture.

Huit Français sur dix disposent d'une voiture, mais un peu moins (74%) ont conduit au cours des douze derniers mois. Parmi les possesseurs de voiture, 90% ont conduit au cours de l'année, alors que « seulement » 14% l'ont fait parmi ceux qui n'ont pas de voiture.

Tableau 7

Possédez-vous ou avez-vous l'usage d'au moins une voiture ?

(en %)

Oui.....	79,3
Non.....	20,7
Ensemble de la population.....	100,0

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Tableau 8

Avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois ?

(en %)

	Ensemble	Dont :	
		A une voiture	N'a pas de voiture
Oui.....	73,9	89,5	14,1
N'a pas conduit, mais a le permis de conduire...	5,9	2,7	18,4
N'a pas le permis de conduire.....	20,2	7,9	67,5
Ensemble de la population.....	100,0	100,0	100,0

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Les conducteurs des douze derniers mois ont parcouru en moyenne près de 15 000 kms dans l'année. Les « petits » rouleurs - moins de 3 000 kms - représentent 11% des conducteurs et les « gros » rouleurs - 19 000 kms et plus -, 27%.

Tableau 9

Combien de kilomètres annuels avez-vous fait, vous personnellement (au cours des douze derniers mois) ?

(Question posée à ceux qui ont conduit au cours des douze derniers mois, soit 74 % de la population)
(en %)

Moins de 3 000 kms	11,3
3 000 à moins de 9 000 kms.....	21,9
9 000 à moins de 19 000 kms	32,2
19 000 kms et plus	27,1
<i>Ne sait pas</i>	7,4
Ensemble des répondants.....	100,0
Moyenne (en nombre de kilomètres).....	14 894

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Les résultats des questions qui suivent portent donc sur les automobilistes. **Par automobilistes, nous entendons les Français ayant l'usage d'une voiture et ayant conduit au cours des douze derniers mois, soit 71 % de la population.**

1 - Huit automobilistes sur dix se disent prêts à renoncer à leur voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville

Parmi les automobilistes, **les huit dixièmes (79% exactement) se déclarent prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville** (Tableau 10). On retrouve à peu près le niveau de réponses atteint lors de notre première interrogation du début 1996, après une légère croissance en 1997.

Tableau 10

En cas de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville, certains jours, seriez-vous prêt à ne pas utiliser votre voiture ?

(Champ : personnes ayant l'usage d'une voiture et ayant conduit dans l'année, soit 71% de la population en juin 1998)

	(en %)		
	<i>Début 1996</i>	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Oui.....	82,5	87,2	79,2
Non.....	17,3	12,7	19,0
<i>Ne sait pas</i>	0,2	0,1	1,8
Ensemble des automobilistes.....	100,0	100,0	100,0

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

On avait supposé, l'an dernier, que l'annonce de la mise en place d'une circulation alternée, les jours où la cote d'alerte atteindrait son niveau maximal, avait préparé les esprits et convaincu quelques automobilistes supplémentaires de renoncer à leur voiture. On peut se demander si la mise en oeuvre effective de la mesure - mesure qui, dans les faits, s'est appliquée une seule journée (le 30 septembre 1997) dans l'agglomération parisienne - n'a pas eu l'effet inverse. Peut-être a-t-elle été perçue par quelques-uns comme finalement trop contraignante (si on en a soi-même subit les désagréments), ou pas assez efficace (nombreuses exceptions pour certaines catégories de véhicules), ou inégalitaire (cas des foyers aisés possédant plusieurs voitures avec au moins une immatriculation paire et une impaire) ...

En tout état de cause, ce ne sont pas les automobilistes les plus concernés par la mesure prise en septembre 1997 - à savoir les habitants de l'agglomération parisienne - qui ont vu leurs bonnes intentions reculer. Deux régions se distinguent ici : la région Est et Nord, au sein desquels le renoncement à la voiture a perdu encore plus de terrain qu'en moyenne au cours des deux dernières années (voir la carte des régions en annexe). Dans l'Est par exemple, 83% des automobilistes se déclaraient prêts à renoncer à leur voiture les jours de pics de pollution de l'air, au début 1996. En juin 1998, ils ne sont plus « que » 70%, soit 13 points de moins (Tableau 11).

Ce sont, toutefois, les automobilistes qui potentiellement souffriraient le plus de mesures coercitives de circulation alternée, c'est-à-dire les « gros » automobilistes, parcourant plus de 19 000 kms par an, qui font montre d'une moindre envie de renoncer à leur véhicule. Le renoncement à la voiture convainc donc maintenant moins d'automobilistes parmi les travailleurs indépendants, les cadres, les ouvriers, les personnes de 25 à 39 ans et chez l'ensemble des hommes.

Dans tous les groupes cependant, une nette majorité reste prête à renoncer à sa voiture.

Tableau 11
Les groupes où apparaît un net recul de l'idée de renoncer à sa voiture
- Évolution 96-98 -

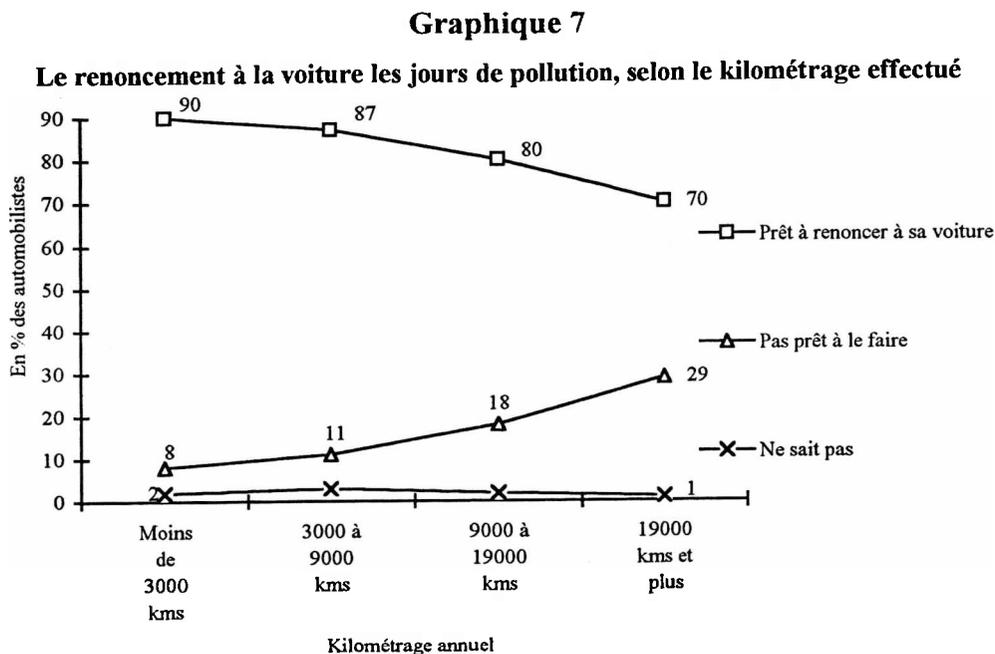
	<i>Début 1996</i>	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>	<i>Évolution 96-98</i>
				(en %)
Habite dans la région Est.....	83	84	70	-13
Revenu mensuel du foyer : 15000 à 19999 F....	89	88	77	-12
Profession intermédiaire.....	84	85	73	-11
Habite dans la région Nord.....	84	86	74	-10
25 à 39 ans.....	83	86	74	-9
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	75	81	66	-9
Cadre supérieur.....	88	86	79	-9
A effectué plus de 19 000 kms en voiture dans l'année.....	78	81	70	-8
Cinq personnes et plus au foyer.....	85	90	78	-7
Homme.....	81	84	75	-6
Ouvrier.....	77	84	71	-6
Diplômé du supérieur.....	87	86	81	-6
Ensemble des automobilistes.....	83	87	79	-4

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

Exemple de lecture : 70% des habitants de la région Est se disent aujourd'hui prêts à renoncer à leur voiture les jours de pics de pollution de l'air, contre 83% au début 1996.

Les plus grosses différences d'attitudes sur ce sujet sont celles existant entre les « petits » et les « gros » rouleurs. Ces derniers, par habitude ou peut-être parce que la voiture leur est davantage indispensable, ont plus de mal à renoncer à l'automobile. Ainsi, parmi ceux qui effectuent 19 000 kms et plus par an au volant d'une voiture, 29%

ne renonceraient pas à leur véhicule ; parmi ceux qui font moins de 3 000 kms, la proportion tombe à 8% (Graphique 7).



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

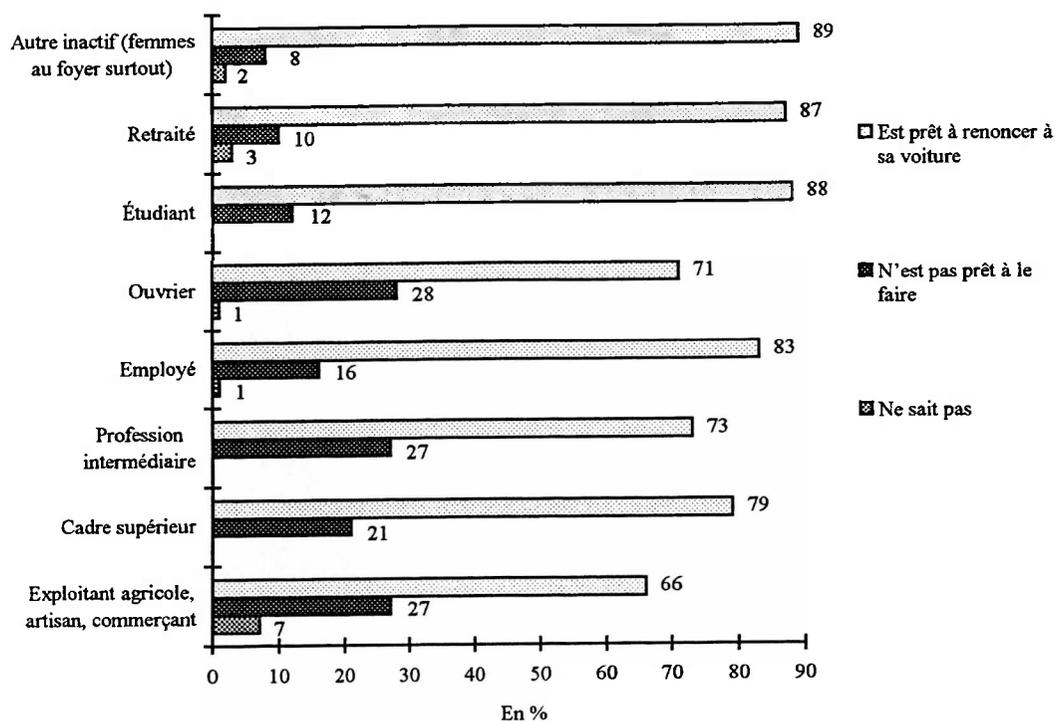
Le renoncement à la voiture en cas de pollution atmosphérique est une attitude plus féminine que masculine : 84% des conductrices sont prêtes à faire un effort, contre 75% des conducteurs (Tableau 12). Cette attitude est également plus forte chez les inactifs, c'est-à-dire les personnes de plus de 60 ans, les étudiants, les femmes au foyer. En ce qui concerne la différence homme/femme, nous verrons cependant plus loin que le sexe n'a en soi pas d'incidence directe sur cette attitude, mais que les femmes, parcourant moins de kilomètres que les hommes au volant d'une voiture, sont moins attachées par habitude à l'utilisation de l'automobile.

Le refus de se passer de sa voiture est maximal chez les automobilistes de 25 à 39 ans, chez les indépendants (exploitant agricole, artisan, commerçant), les membres de professions intermédiaires et les ouvriers, ainsi que chez les automobilistes des régions

Nord et Est de la France. Chez les ouvriers par exemple, 28% des automobilistes ne renonceraient pas à leur voiture, contre 19% en moyenne (Graphique 8).

Graphique 8

Le renoncement à la voiture les jours de pollution, selon la PCS



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

L'attitude dubitative consistant à « ne pas savoir » reste marginale dans tous les groupes sociaux. On notera, cependant, une tendance plus forte à utiliser cette réponse chez les indépendants - exploitants agricoles, artisans, commerçants - et chez les automobilistes les plus âgés (70 ans et plus).

Tableau 12
Le renoncement à la voiture les jours de pollution

(en %)

	<i>Est prêt à renoncer à sa voiture</i>	<i>N'est pas prêt à le faire</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Ensemble des automobilistes</i>
SEXE				
Homme	75	22	2	100
Femme	84	15	1	100
AGE				
Moins de 25 ans	82	17	1	100
25 à 39 ans	74	25	1	100
40 à 59 ans	79	19	2	100
60 à 69 ans	89	9	2	100
70 ans et plus	86	9	5	100
DIPLÔME				
Aucun, Cep	79	17	4	100
BEPC, Technique (inférieur au bac)	78	21	1	100
BAC, Technique (niveau bac)	81	19	1	100
Supérieur	81	18	1	100
REVENU MENSUEL DU FOYER				
Moins de 6000 F	83	15	2	100
6000 à 9999 F	80	19	1	100
10000 à 14999 F	79	20	1	100
15000 à 19999 F	77	21	2	100
20000 F et plus	81	19	-	100
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER				
Une	80	18	2	100
Deux	82	17	2	100
Trois	78	20	1	100
Quatre	77	20	2	100
Cinq et plus	78	21	1	100
TAILLE D'AGGLOMERATION				
Moins de 2 000 habitants	75	21	4	100
2 000 à moins de 20 000 habitants	78	21	1	100
20 000 à moins de 100 000 habitants	82	16	2	100
100 000 habitants et plus	82	18	-	100
Paris et agglomération parisienne	82	17	1	100
REGION DE RESIDENCE				
Région parisienne	82	18	1	100
Bassin parisien Est	78	21	1	100
Bassin parisien Ouest	83	14	3	100
Nord	74	25	1	100
Est	70	28	1	100
Ouest	80	17	3	100
Sud-ouest	83	15	2	100
Centre-Est	75	23	2	100
Méditerranée	82	18	-	100
ENSEMBLE DES AUTOMOBILISTES	79	19	2	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : 75% des automobilistes masculins sont prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution, contre 79% des automobilistes en moyenne.

2 - Un renoncement de plein gré

Le civisme est de rigueur chez les automobilistes, au moins dans le discours : **68% de ceux qui renonceraient à leur voiture en cas de pollution atmosphérique le feraient de plein gré**, et seulement 31% en maugréant². Ces chiffres sont assez proches de ceux obtenus à la mi-1997, voire un peu meilleurs. Comme si la réduction du nombre d'automobilistes prêts à renoncer à leur voiture avait placé dans le camp des réfractaires ceux qui, l'an dernier encore, n'étaient motivés que par la peur du gendarme.

Tableau 13

Le feriez-vous plutôt de votre plein gré ou parce que vous y seriez obligé par les lois ou la réglementation ?

(Champ : automobilistes prêts à renoncer à leur voiture, soit 79% des automobilistes en juin 1998)
(en %)

	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
De plein gré.....	64,9	68,0
Parce que vous y seriez obligé (lois, réglementations)	35,1	31,1
<i>Ne sait pas</i>	-	1,0
Ensemble des répondants.....	100,0	100,0

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

On a vu plus haut les caractéristiques distinctives des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture en cas de pollution atmosphérique. A l'intérieur de ceux-ci, ceux qui le feraient de leur plein gré se distinguent sensiblement de la même façon : il s'agit plus souvent de femmes que d'hommes. Ils sont plutôt âgés, retraités ou femmes au foyer, et « petits » rouleurs. Ainsi, parmi les automobilistes prêts à renoncer à leur voiture, 78% de ceux réalisant moins de 3 000 kilomètres par an seraient disposés à le faire de leur

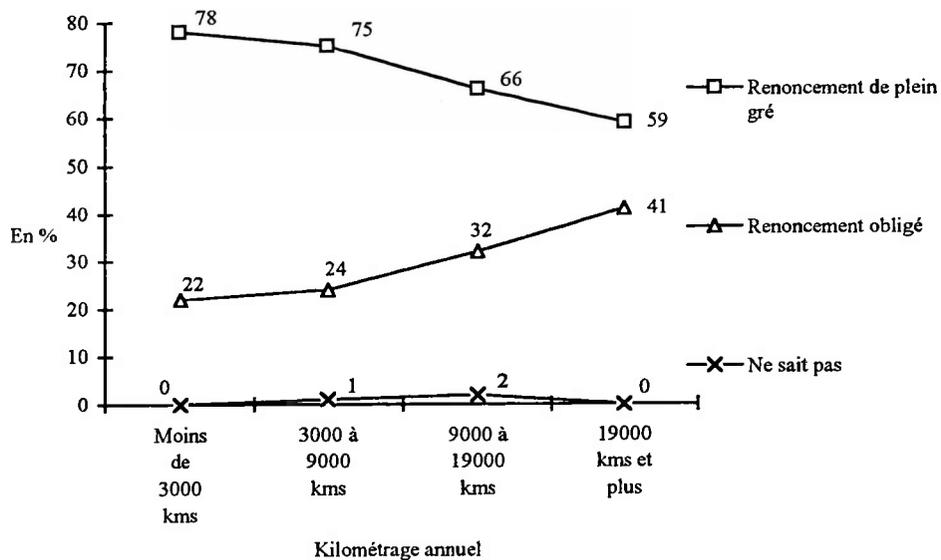
² Ce qui, ramené à l'ensemble des automobilistes, correspond aux chiffres suivants : 54% des automobilistes le feraient de leur plein gré, 25% le feraient par contrainte et 19% ne le feraient pas (cf ci-dessus Tableau 10).

plein gré. Par contre, chez les « gros » rouleurs concernés - ceux parcourant plus de 19 000 kms par an -, la bonne volonté n'est plus l'apanage que de 59% d'entre eux (Graphique 9).

Graphique 9

Le renoncement volontaire ou forcé à la voiture les jours de pollution de l'air, selon le kilométrage effectué dans l'année

- Champ : individus prêts à renoncer à leur voiture -



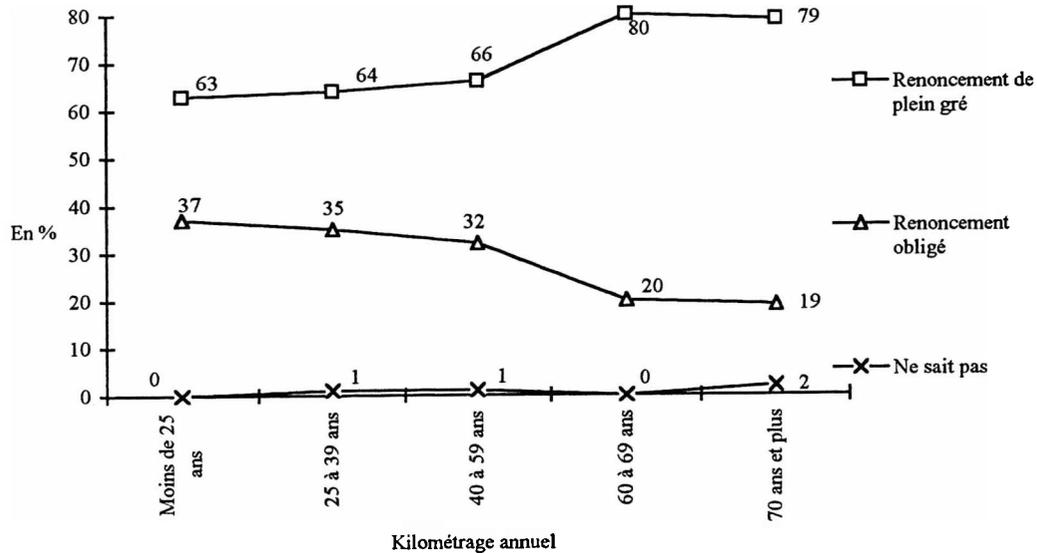
Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Le renoncement contraint et forcé est une attitude affichée plus souvent qu'en moyenne chez les jeunes, les cadres, les ouvriers et les personnes disposant des plus hauts revenus. A l'inverse, la « bonne volonté » fait un bond notable chez les individus de plus de 60 ans. Renoncer de plein gré est en effet une attitude partagée, au dessous de 60 ans, par les deux tiers des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture ; au-delà de 60 ans, cet état d'esprit est affiché par 80% des automobilistes concernés (Graphique 10).

Graphique 10

Le renoncement volontaire ou forcé à la voiture les jours de pollution de l'air, selon l'âge

- Champ : individus prêts à renoncer à leur voiture -



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Enfin, il est intéressant de noter que le niveau d'études est sans influence notable sur ces attitudes (autant sur le fait de renoncer à la voiture, que de le faire de plein gré). Les diplômés, qui sont les plus prompts à se plaindre des gênes occasionnées par la pollution de l'air et qui défendent souvent les positions les plus écologiques, affichent ici un civisme quasiment égal à celui des autres automobilistes (Tableau 14).

Les différences sont un peu plus nettes quand l'analyse est menée en fonction des revenus : 37% des titulaires des plus hauts revenus n'envisagent le renoncement à leur voiture que contraints et forcés (contre 31% en moyenne).

Tableau 14

Le renoncement volontaire ou forcé à la voiture, les jours de pollution de l'air (I)

(en %)

	<i>Renoncement de plein gré</i>	<i>Renoncement obligé</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Ensemble des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture</i>
SEXE				
Homme	64	35	1	100
Femme	72	27	-	100
PROFESSION-CATEGORIE SOCIALE				
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	63	37	-	100
Cadre supérieur.....	57	43	-	100
Profession intermédiaire.....	63	36	1	100
Employé.....	66	33	1	100
Ouvrier	60	38	2	100
Étudiant	64	36	-	100
Retraité	80	19	1	100
Autre inactif (femmes au foyer surtout)	78	22	1	100
DIPLÔME				
Aucun, Cep.....	72	27	1	100
BEPC, Technique (inférieur au bac).....	66	33	1	100
BAC, Technique (niveau bac).....	71	28	1	100
Supérieur	65	34	1	100
REVENU MENSUEL DU FOYER				
Moins de 6000 F	70	29	1	100
6000 à 9999 F	70	28	1	100
10000 à 14999 F	69	30	1	100
15000 à 19999 F	68	30	2	100
20000 F et plus.....	63	37	-	100
ENSEMBLE DES REpondants.....	68	31	1	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : Parmi les individus prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution, 64% des hommes le feraient de plein gré, contre 68% des automobilistes concernés en moyenne.

Tableau 15

Le renoncement volontaire ou forcé à la voiture, les jours de pollution de l'air (II)
(en %)

	<i>Renoncement de plein gré</i>	<i>Renoncement obligé</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Ensemble des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture</i>
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER				
Une.....	75	23	2	100
Deux.....	74	26	-	100
Trois.....	58	40	1	100
Quatre.....	64	36	1	100
Cinq et plus.....	71	28	1	100
TAILLE D'AGGLOMERATION				
Moins de 2 000 habitants.....	65	33	1	100
2 000 à moins de 20 000 habitants.....	71	29	-	100
20 000 à moins de 100 000 habitants.....	68	31	2	100
100 000 habitants et plus.....	67	32	1	100
Paris et agglomération parisienne.....	71	28	1	100
REGION DE RESIDENCE				
Région parisienne.....	68	31	1	100
Bassin parisien Est.....	67	31	2	100
Bassin parisien Ouest.....	65	35	-	100
Nord.....	63	35	2	100
Est.....	66	34	-	100
Ouest.....	74	25	1	100
Sud-ouest.....	67	33	1	100
Centre-Est.....	67	32	1	100
Méditerranée.....	70	28	2	100
ENSEMBLE DES REpondANTS.....	68	31	1	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : Parmi les individus prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution, 65% des habitants de petites communes le feraient de plein gré, contre 68% des automobilistes concernés en moyenne.

3 - Les solutions alternatives : en premier lieu, les transports en commun ; en second, le vélo

Le premier mode de transport qui bénéficierait du renoncement à la voiture les jours de forte pollution atmosphérique serait **les transports en commun** : 36% des personnes concernées y auraient recours (Tableau 16).

Le vélo arrive en seconde position avec 26% des réponses, la marche prenant la troisième place (20%). Le co-voiturage, pourtant privilégié par la législation lors des

jours de circulation alternée, ne semble envisageable que par 8% des personnes concernées³. Depuis le début 1996, ces chiffres n'ont pas fondamentalement changé.

Tableau 16

Si vous ne deviez pas utiliser votre voiture les jours de haut niveau de pollution, quelle autre solution adopteriez-vous alors ?

(Champ : automobilistes prêts à renoncer à leur voiture, soit 79% des automobilistes en juin 1998)
(en %)

	<i>Début 1996</i>	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Les transports en commun	35,0	34,8	35,5
Le vélo.....	27,3	25,6	25,7
La marche à pied	21,4	22,5	20,0
Vous ne vous déplacerez pas ces jours-là.....	7,0	5,9	8,2
Une voiture que vous partageriez, par exemple, avec des voisins	8,1	9,6	7,7
Autre	1,0	1,6	2,1
<i>Ne sait pas</i>	0,2	0,1	0,9
Ensemble des répondants.....	100,0	100,0	100,0

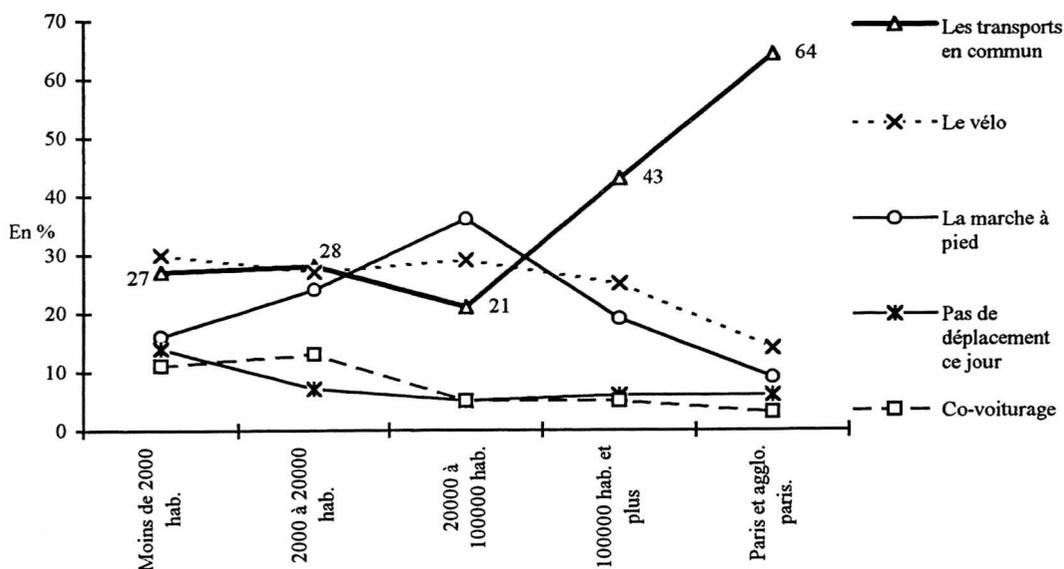
Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français »

L'influence du **lieu d'habitation** - et donc des infrastructures disponibles - est primordiale sur le choix du mode de transport de substitution, même s'il n'est pas le seul. Ainsi, **les transports en commun sont une solution urbaine** : 64% des habitants concernés de l'agglomération parisienne retiendraient cette option et 43% des habitants des grosses agglomérations provinciales (100 000 habitants et plus). Les transports en commun ont également la préférence des milieux socio-culturels favorisés : cadres, étudiants, diplômés du supérieur, titulaires de hauts revenus.

³ Ce qui, ramené à l'ensemble des automobilistes, correspond aux chiffres suivants : 28% opéreraient pour les transports en commun, 20% pour le vélo, 16% pour la marche, 6% pour le co-voiturage et 6% renonceraient à leur déplacement ce jour. Par ailleurs, 19% refuseraient de renoncer à leur véhicule.

Graphique 11

La solution de remplacement en cas de renoncement à la voiture les jours de pollution, selon la taille d'agglomération de résidence
 - Champ : automobilistes prêts à renoncer à leur voiture -



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

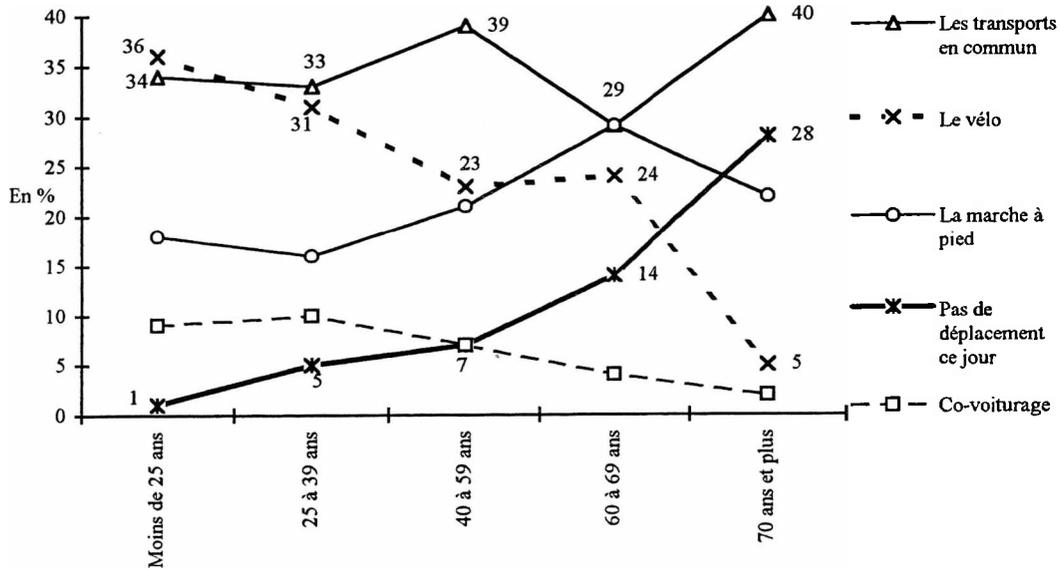
Le vélo a la préférence relative des hommes, des jeunes (moins de 40 ans) et des ouvriers. Le recours au vélo est un choix qui diminue avec l'âge pour presque disparaître chez les personnes les plus âgées (5% au-delà de 70 ans - Graphique 12). Dans le même temps, renoncer à tout déplacement les jours de pics de pollution augmente avec l'âge.

La marche est une solution davantage préconisée par les jeunes retraités (60-69 ans), les femmes au foyer, les personnes vivant seules et les résidents d'agglomérations moyennes (20 000 à moins de 100 000 habitants).

Graphique 12

La solution de remplacement en cas de renoncement à la voiture les jours de pollution, selon l'âge

- Champ : automobilistes prêts à renoncer à leur voiture -



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Renoncer non seulement à sa voiture, mais simplement à aller en ville en cas de pollution atmosphérique, est une attitude plus forte en zone rurale (agglomération de moins de 2 000 habitants), chez les personnes seules, les indépendants (comprenant les exploitants agricoles), les femmes au foyer et les retraités, tout particulièrement les plus âgés (70 ans et plus). L'absence d'obligation de se déplacer à date et horaire fixes caractérise certaines de ces populations.

Enfin, peu d'éléments permettent de qualifier les partisans du co-voiturage. Notons qu'ils sont un peu plus nombreux qu'en moyenne parmi les « gros » rouleurs (19 000 kms et plus par an).

Tableau 17

La solution de remplacement en cas de renoncement à la voiture, les jours de pollution (I)

(en %)

	<i>Les transports en commun</i>	<i>Le vélo</i>	<i>La marche à pied</i>	<i>Pas de déplacement ce jour</i>	<i>Co-voiturage</i>	<i>Autre</i>	<i>Ensemble des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture</i>
SEXE							
Homme.....	34	31	17	7	8	3	100
Femme.....	38	20	23	10	8	1	100
PROFESSION-CATEGORIE SOCIALE							
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	26	30	18	15	6	3	100
Cadre supérieur.....	52	21	13	4	7	4	100
Profession intermédiaire.....	43	19	18	4	11	4	100
Employé.....	35	30	19	4	9	1	100
Ouvrier.....	24	44	14	2	11	3	100
Étudiant.....	53	27	13	-	5	2	100
Retraité.....	35	18	26	16	3	1	100
Autre inactif (femmes au foyer surtout).....	32	16	30	15	7	1	100
DIPLÔME							
Aucun, Cep.....	31	27	24	11	3	2	100
BEPC, Technique (inférieur au bac).....	30	28	20	9	11	2	100
BAC, Technique (niveau bac).....	38	30	16	7	6	3	100
Supérieur.....	49	17	19	5	8	2	100
REVENU MENSUEL DU FOYER							
Moins de 6000 F.....	35	22	20	11	8	2	100
6000 à 9999 F.....	30	28	27	7	6	2	100
10000 à 14999 F.....	35	29	18	8	8	1	100
15000 à 19999 F.....	36	27	17	8	10	3	100
20000 F et plus.....	43	20	17	8	9	3	100
ENSEMBLE DES REpondants	36	26	20	8	8	2	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : Parmi les individus prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution, 34% des hommes choisiraient les transports en commun, contre 36% de l'ensemble des automobilistes concernés.

Tableau 18

La solution de remplacement en cas de renoncement à la voiture, les jours de pollution (II)

(en %)

	<i>Les transports en commun</i>	<i>Le vélo</i>	<i>La marche à pied</i>	<i>Pas de déplacement ce jour</i>	<i>Co-voiturage</i>	<i>Autre</i>	<i>Ensemble des automobilistes prêts à renoncer à leur voiture</i>
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER							
Une	33	20	26	13	5	1	100
Deux	35	24	22	9	8	1	100
Trois.....	37	27	17	7	8	4	100
Quatre.....	36	28	16	8	8	2	100
Cinq et plus.....	34	27	22	4	8	2	100
REGION DE RESIDENCE							
Région parisienne.....	61	16	10	5	5	3	100
Bassin parisien Est.....	23	25	28	11	10	3	100
Bassin parisien Ouest.....	25	25	28	8	8	1	100
Nord.....	31	27	28	4	6	4	100
Est.....	27	26	22	13	11	1	100
Ouest.....	41	26	20	6	5	1	100
Sud-ouest.....	28	35	17	10	7	2	100
Centre-Est.....	32	31	16	9	11	1	100
Méditerranée.....	32	23	24	8	9	4	100
NOMBRE DE KMS ANNUELS PARCOURUS EN VOITURE							
Moins de 3 000 kms.....	35	25	22	11	5	2	100
3 000 à moins de 9 000 kms.....	38	21	26	9	5	1	100
9 000 à moins de 19 000 kms.....	33	28	21	8	8	2	100
19 000 kms et plus.....	35	27	12	8	13	4	100
ENSEMBLE DES REpondANTS.....	36	26	20	8	8	2	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : Parmi les individus prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution, 35% des « petits rouleurs » choisiraient les transports en commun, contre 36% de l'ensemble des automobilistes concernés.

Il convient enfin de remarquer qu'il existe de légères différences dans le choix des modes de substitution à l'automobile, selon que le renoncement serait volontaire ou forcé.

Dans les deux cas, à vrai dire, la hiérarchie des réponses reste assez proche (Tableau 19), mais la solution la plus sportive qu'est la marche à pied recueille plus de citations de la part de ceux qui sont prêts à faire le sacrifice de leur plein gré.

A l'inverse, les automobilistes attendant que ce soit des mesures imposées qui les obligent à changer de comportement se portent plus volontiers vers le co-voiturage, solution de « substitution » qui n'en a que le nom puisqu'elle revient à utiliser le même mode de transport.

Tableau 19

Les solutions de remplacement adoptées

(Champ : automobilistes prêts à renoncer à leur voiture les jours de haut niveau de pollution)

(en %)

	<i>Ensemble</i>	<i>Dont : le feraient</i>	
		<i>De leur plein gré</i>	<i>Par contrainte</i>
Les transports en commun	36	37	33
Le vélo.....	26	26	25
La marche à pied	20	22	15
Vous ne vous déplaceriez pas ces jours-là.....	8	9	7
Une voiture que vous partageriez, par exemple, avec des voisins	8	5	15
Autre	2	1	3
<i>Ne sait pas</i>	1	0	2
Ensemble des répondants.....	100	100	100

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

4 - Dans la pratique, 14% des automobilistes ont déjà renoncé régulièrement à leur voiture au profit des transports collectifs

Sur un plan plus général, c'est-à-dire sans faire référence à certains jours particuliers et en situant cette action dans l'optique globale de « protéger l'environnement », **14% des automobilistes déclarent avoir, dans les douze derniers mois, renoncé régulièrement à leur voiture pour avoir délibérément recours aux transports en commun** (Tableau 20). 9% disent l'avoir fait, mais plus irrégulièrement et 78%, ne l'avoir jamais effectué dans l'année écoulée. Depuis le début 1996, les taux de renoncement à la voiture, ainsi mesurés, n'ont pratiquement pas bougé.

Tableau 20

Pour préserver l'environnement, chacun peut agir individuellement. Vous-même, au cours des 12 derniers mois, avez-vous, pour vos déplacements de tous les jours, délibérément utilisé les transports en commun plutôt que votre voiture, dans le but de préserver l'environnement ?

(Champ : ensemble des automobilistes, soit 71% de la population en juin 1998)

	(en %)				
	<i>Début 1995</i>	<i>Début 1996</i>	<i>Début 1997</i>	<i>Juin 1997</i>	<i>Juin 1998</i>
Oui, régulièrement.....	11,3	11,3	14,0	13,6	13,8
Non, rarement.....	11,1	12,1	15,0	10,2	8,6
Non, jamais	77,6	76,6	71,0	76,2	77,6
Ensemble des automobilistes.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Bien entendu, puisqu'il s'agit d'un taux **effectif** de renoncement à la voiture, de plus au profit des transports collectifs, il apparaît un décalage avec les questions précédentes.

Deux comparaisons permettent ainsi de mettre en évidence les **écarts entre pratiques et intentions** :

- 54% des automobilistes, au total, seraient prêts à renoncer de leur plein gré à leur voiture, les jours de haut niveau de pollution.
- 28% des automobilistes seraient prêts à ne pas utiliser leur voiture et à adopter, en remplacement, les transports en commun.
- Mais « seulement » 22% l'ont fait l'an dernier, dont 14% régulièrement.

Il existe cependant des liens entre les réponses à cette question et celles obtenues aux interrogations précédentes. Les individus qui n'ont jamais fait l'effort d'opter pour les transports en commun sont moins enclins à être prêts à renoncer à leur voiture les jours de très haut niveau de pollution ; mais les trois quarts se déclarent néanmoins prêts à le faire (Graphique 13). Dans la même logique, renoncer à sa voiture de plein gré est d'autant plus difficile que l'on n'a jamais eu recours volontairement aux transports en commun pour préserver l'environnement. Ainsi, alors qu'en moyenne 54% des automobilistes seraient prêts à renoncer volontairement à leur voiture en cas de pics de pollution, c'est le cas de 81% de ceux qui ont régulièrement renoncé à leur voiture l'an dernier, contre seulement 48% de ceux qui n'ont jamais pratiqué un tel renoncement.

De même, alors qu'en moyenne, 28% des automobilistes seraient prêts à ne pas utiliser leur voiture et à prendre en remplacement les transports collectifs :

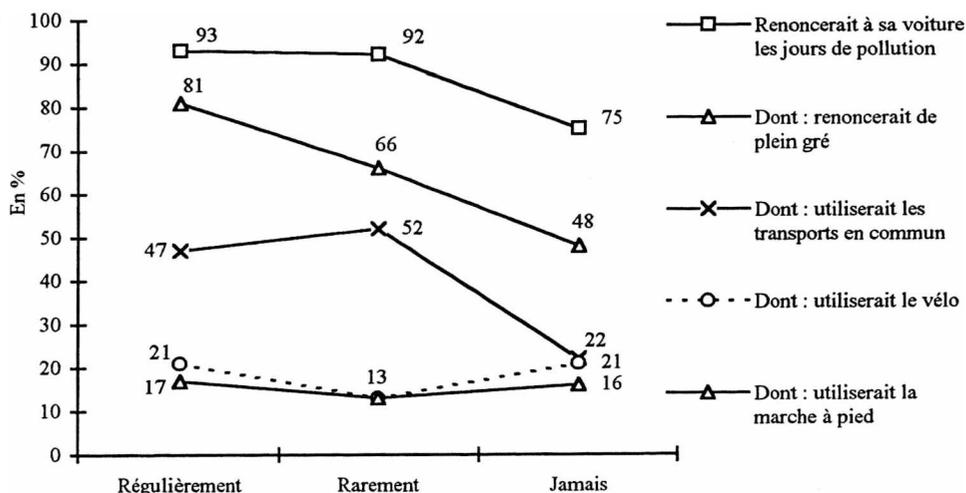
- C'est le cas de 47% de ceux qui ont déjà régulièrement renoncé à leur voiture au profit des transports en commun l'an dernier ou de 52% de ceux qui ont pratiqué « rarement » un tel renoncement.
- Par contre, ce n'est le cas que de 22% de ceux qui n'ont jamais, l'an dernier, renoncé à leur voiture au profit des transports collectifs (Graphique 13).

Autrement dit, **avoir déjà eu recours au moins une fois aux transports en commun dans un but écologique semble prédisposer à utiliser à nouveau, en remplacement,**

ce mode de transport. C'est le contraire chez ceux qui n'y ont pas eu recours. On peut ainsi supposer que chez certains, le refus d'abandonner sa voiture est autant, sinon plus, un rejet de la « promiscuité » forcée des transports en commun qu'une absence de sensibilité écologique.

Graphique 13

Les attitudes vis-à-vis du renoncement à la voiture les jours de haut niveau de pollution, selon les pratiques de substitution déjà effectuées l'an dernier
- Champ : ensemble des automobilistes -



Utilisation des transports en commun pour préserver l'environnement l'an dernier

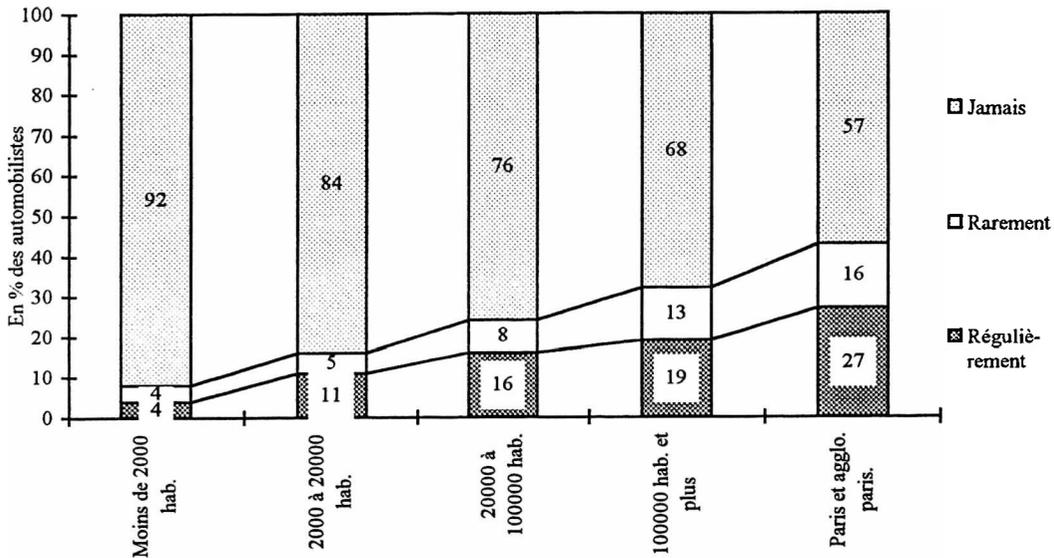
Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Exemple de lecture : parmi les individus ayant, l'an dernier, eu recours régulièrement aux transports collectifs en remplacement de leur voiture, 93% déclarent être prêts à renoncer à leur voiture les jours de haut niveau de pollution. Ce n'est le cas que de 75% de ceux qui n'ont jamais, l'an dernier, renoncé à leur voiture.

L'utilisation régulière des transports en commun pour préserver l'environnement est, évidemment, plus fréquente dans les zones où ce mode de transport est facilement utilisable, c'est-à-dire **en milieu urbain**. Dans les zones rurales (agglomérations de moins de 2 000 habitants), « seulement » 4% des automobilistes ont eu régulièrement recours aux transports en commun l'an dernier ; dans l'agglomération parisienne, c'est le cas de 27%, chiffre d'ailleurs le plus élevé de tous ceux enregistrés cette année.

Graphique 14

L'utilisation délibérée des transports en commun pour préserver l'environnement,
selon la taille d'agglomération de résidence
- Champ : ensemble des automobilistes -

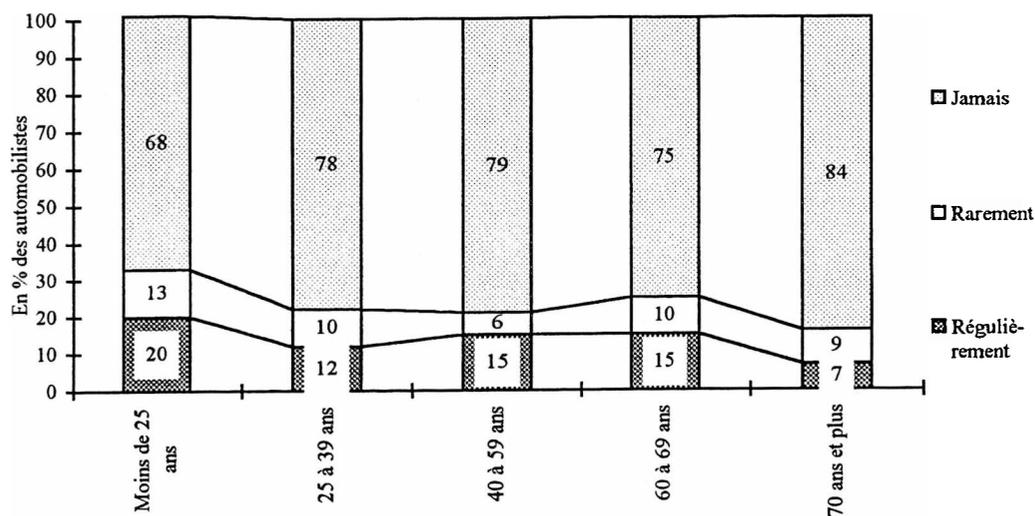


Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

L'utilisation régulière, et délibérée, des transports en commun pour motif écologique est plus diffusée chez les jeunes automobilistes (moins de 25 ans), les femmes au foyer, les étudiants et les diplômés du supérieur, ainsi que chez les petits rouleurs (Tableau 21). On peut d'ailleurs se demander quelle est la part de « justification écologique » a posteriori dans les réponses : on observe, en effet, que les groupes déclarant le plus avoir eu un recours délibéré aux transports en commun sont des catégories au sein desquelles l'accès au véhicule du foyer n'est peut-être pas toujours facile, le véhicule pouvant être déjà utilisé par le « chef de ménage » (femmes au foyer, étudiants vivant encore au domicile parental, par exemple).

Graphique 15

L'utilisation délibérée des transports en commun pour préserver l'environnement,
selon l'âge
- Champ : ensemble des automobilistes -



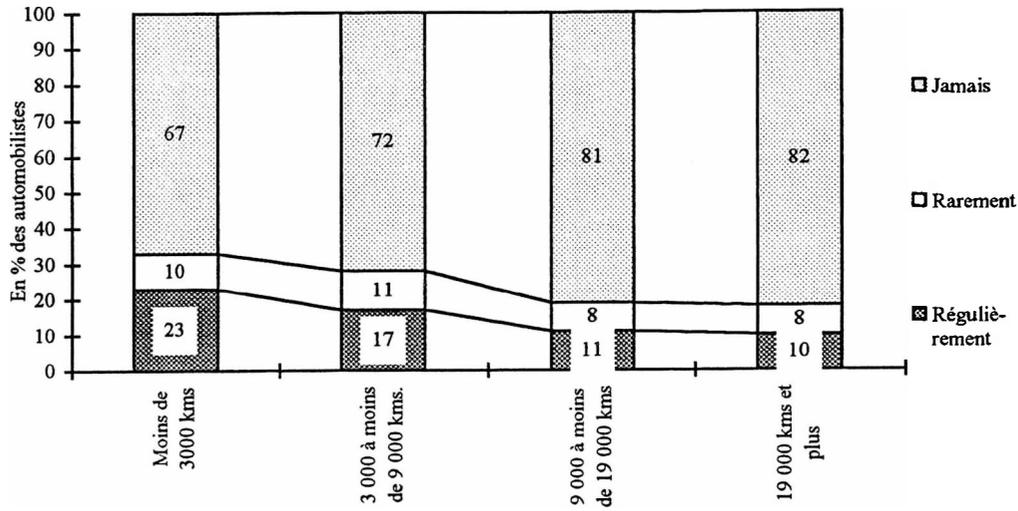
Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Les groupes les moins « écologiques » sur le plan du recours délibéré aux transports en commun sont les automobilistes âgés (70 ans et plus), qui globalement se déplacent peu. Cela concerne aussi les travailleurs indépendants et les ouvriers.

D'une façon générale, on renonce d'autant plus à sa voiture qu'on roule peu avec (Graphique 16).

Graphique 16

L'utilisation délibérée des transports en commun pour préserver l'environnement, selon le kilométrage parcouru l'an dernier au volant d'une voiture
 - Champ : ensemble des automobilistes -



Source : CREDOC-ADEME, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 1998

Tableau 21

L'utilisation délibérée des transports en commun pour préserver l'environnement, l'an dernier
(en %)

	Régulièrement	Rarement	Jamais	Ensemble des automobilistes
SEXE				
Homme	12	8	80	100
Femme	16	9	75	100
PROFESSION-CATEGORIE SOCIALE				
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	8	3	89	100
Cadre supérieur.....	14	13	73	100
Profession intermédiaire.....	14	9	77	100
Employé.....	13	9	78	100
Ouvrier	11	6	83	100
Étudiant	27	17	56	100
Retraité	13	9	77	100
Autre inactif (femmes au foyer surtout)	20	7	72	100
DIPLÔME				
Aucun, Cep.....	11	8	81	100
BEPC, Technique (inférieur au bac).....	12	7	81	100
BAC, Technique (niveau bac).....	16	11	73	100
Supérieur	19	11	71	100
REVENU MENSUEL DU FOYER				
Moins de 6000 F	15	9	76	100
6000 à 9999 F	14	10	76	100
10000 à 14999 F	15	7	78	100
15000 à 19999 F	13	10	77	100
20000 F et plus.....	14	7	79	100
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER				
Une.....	12	11	77	100
Deux.....	15	8	77	100
Trois.....	13	10	77	100
Quatre.....	13	8	79	100
Cinq et plus.....	15	7	78	100
REGION DE RESIDENCE				
Région parisienne.....	24	14	62	100
Bassin parisien Est.....	10	6	83	100
Bassin parisien Ouest.....	10	6	84	100
Nord.....	12	11	76	100
Est	11	12	76	100
Ouest.....	9	6	85	100
Sud-ouest	11	9	80	100
Centre-Est.....	18	7	75	100
Méditerranée.....	14	5	81	100
ENSEMBLE DES AUTOMOBILISTES.....	14	9	78	100

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : 12% des automobilistes masculins ont l'an dernier régulièrement utilisé les transports en commun pour préserver l'environnement, contre 14% des automobilistes en moyenne.

5 - Une tentative d'explication des déterminants du renoncement à la voiture

Afin de mesurer l'influence intrinsèque de la situation socio-démographique, des « pratiques écologiques » et des gênes ressenties à cause de la pollution de l'air sur le fait de se déclarer prêt à renoncer à sa voiture, les jours de pic de pollution de l'air, nous avons réalisé **une régression logistique** (voir ci-après l'encart méthodologique).

Nous avons vu, en effet, qu'il existait des différences socio-démographiques entre les automobilistes prêts à renoncer à leur voiture et ceux qui déclaraient ne pas être prêts à le faire. Dans le tableau qui suit, nous avons retenu, au titre des éléments socio-démographiques, les seuls éléments qui apparaissent avoir une influence véritable sur le renoncement à la voiture. De ce fait, nous n'avons pas fait figurer le sexe, le niveau d'études, le revenu, le nombre de personnes au foyer, la taille d'agglomération de résidence et la région d'habitation.

Par exemple, la régression réalisée montre que les différences d'attitudes entre hommes et femmes (telles qu'elles apparaissent dans le Tableau 12, page 28) ne sont pas dues au sexe lui-même, mais plutôt à d'autres caractéristiques différenciant hommes et femmes et ayant, quant à elles, une incidence directe sur l'attitude de renoncement à la voiture. Dans le cas qui nous préoccupe, la caractéristique en cause est, selon toute vraisemblance, le nombre de kilomètres parcourus. Il est, en effet, plus difficile d'envisager de renoncer à sa voiture lorsque l'on est un gros rouleur. Or, les gros rouleurs sont plus nombreux chez les hommes que les femmes. En conséquence, les hommes renonceraient, pour des raisons écologiques, moins souvent que les femmes à leur voiture, non pas parce qu'ils sont par nature moins sensibles au thème écologique, mais parce qu'ils sont de plus gros rouleurs et que, par habitude ou par nécessité, il leur est plus difficile d'envisager de s'en passer.

Le tableau présentant les résultats de la régression (Tableau 22) nous apprend **que le phénomène le plus important** (coefficient absolu le plus fort) **tient au fait d'être « familiarisé » avec les transports en commun et d'avoir déjà fait la démarche de renoncer à sa voiture pour les emprunter, l'an dernier**. Autrement dit, par rapport aux automobilistes ayant, dans les douze derniers mois, pris régulièrement ou de temps en temps les transports en commun pour préserver l'environnement, ceux qui ne l'ont jamais fait ont une propension significativement plus forte de faire partie de ceux qui ne renonceraient pas à leur voiture en cas de pic de pollution (coefficient négatif de -1,3).

Derrière cet effet, transparaisent, nous semble-t-il, deux phénomènes. Le premier est authentiquement militant et montre une certaine cohérence de la préoccupation écologique entre comportements (avoir déjà pris les transports en commun) et attitudes (être prêt à renoncer à sa voiture). Le second est on-ne-peut-plus classique et illustre la maxime selon laquelle « c'est le premier pas qui coûte » : on envisage d'autant plus facilement de renoncer à sa voiture à l'avenir qu'on l'a déjà fait dans le passé. Dans ce second cas, pour accroître le nombre de personnes renonçant à leur voiture, il ne suffit donc pas de tenter d'augmenter la sensibilité écologique. Il faut aussi convaincre qu'en termes de déplacements, sans prétendre à la panacée, les transports en commun sont une solution de remplacement de la voiture adaptée à (presque) toutes les situations urbaines. Il faut donc déplacer le débat du terrain écologique - les transports en commun polluent moins - vers le terrain pratique - les transports en commun sont (si c'est bien le cas) la meilleure solution de transport en ville -.

Il est probable que **le renoncement à la voiture pâtit d'un autre handicap** que celui d'être difficilement envisageable lorsqu'on n'a pas l'habitude de **recourir aux transports en commun** : cela concerne la promiscuité forcée avec les « autres » et **le sentiment d'insécurité** qui peut y régner. Au titre des effets significatifs sur le renoncement à la voiture, on observe en effet que les automobilistes qui se sentent en insécurité dans leur vie quotidienne semblent moins prêts à abandonner leur voiture (et certainement à abandonner l'isolement rassurant qu'elle procure).

La deuxième influence mise en évidence par la régression est celle due à la catégorie socio-professionnelle. **Les indépendants - exploitant agricole, artisan, commerçant -, les cadres et les ouvriers sont moins enclins que les autres groupes de population à renoncer à leur voiture.** Pour les deux premiers groupes (indépendants et cadres), c'est peut-être le sentiment que leur véhicule leur est indispensable professionnellement qui parle ; pour les ouvriers, c'est peut-être plutôt leur plus grand attachement à la voiture en tant que vecteur d'affirmation sociale.

Deux autres éléments de situation ont une influence intrinsèque sur le renoncement à la voiture : c'est entre 25 et 39 ans (l'âge de la première acquisition automobile ?) que renoncer à la voiture est le plus difficile ; les gros rouleurs, ceux qui font plus de 19 000 kms par an au volant d'une voiture, se situent dans des attitudes coutumières qui les attachent aussi, plus que les autres, à leur véhicule.

Les trois derniers critères intervenant dans la régression sont les réponses aux trois questions sur la gêne occasionnée par la pollution de l'air. Comme on pouvait s'y attendre, accepter de renoncer à sa voiture les jours de pic de pollution correspond bien à une motivation écologique : les automobilistes qui pensent que la pollution de l'air présente un risque important pour la santé sont plus souvent prêts à faire une croix sur leur véhicule les jours où cela s'avère nécessaire.

Par contre, et de manière quelque peu étonnante, avoir souffert ou avoir vu son entourage souffrir de gênes liées à la pollution de l'air n'a, en soi, pas d'incidence sur le renoncement à la voiture. Il faut donc croire que le problème de la pollution de l'air est envisagé par les automobilistes qui y sont sensibles **dans une optique globale, comme un problème de santé publique en quelque sorte, où l'intérêt général prime, d'une certaine manière, sur les intérêts particuliers.**

Tableau 22

Le renoncement à la voiture en cas de pic de pollution : coefficients de régression
Champ : ensemble des automobilistes

	<i>Coefficients</i>
AGE	
Moins de 25 ans.....	
25 à 39 ans.....	-0,4
40 à 59 ans.....	
60 à 69 ans.....	
70 ans et plus.....	
PROFESSION-CATEGORIE SOCIALE	
Exploitant agricole, artisan, commerçant.....	-0,9
Cadre supérieur, profession intermédiaire.....	-0,4
<i>Employé.....</i>	
Ouvrier.....	-0,5
Étudiant.....	
Retraité.....	
Autre inactif (femmes au foyer surtout).....	
NOMBRE DE KMS PARCOURUS	
Moins de 3 000 kms.....	
3 000 à moins de 9 000 kms.....	
9 000 à moins de 19 000 kms.....	
19 000 kms et plus.....	-0,5
POUR PRESERVER L'ENVIRONNEMENT :	
A régulièrement renoncé à sa voiture pour prendre les transports en commun l'an dernier.....	
<i>A rarement renoncé à sa voiture pour prendre les transports en commun l'an dernier.....</i>	
N'a jamais renoncé à sa voiture pour prendre les transports en commun l'an dernier.....	-1,3
INCIDENCE DE LA POLLUTION DE L'AIR	
Risques importants sur la santé.....	0,6
<i>Risques légers, insignifiants ou aucun risque.....</i>	
GÈNES LIEES A LA POLLUTION DE L'AIR	
En a déjà ressenti <u>soi-même</u>	
<i>Pas de gênes ressenties.....</i>	
GÈNES LIEES A LA POLLUTION DE L'AIR	
En a déjà ressenti <u>dans son entourage proche</u>	
<i>Pas de gênes ressenties.....</i>	
DANS SA VIE QUOTIDIENNE, SE SENT :	
Tout à fait en sécurité.....	
<i>Assez en sécurité.....</i>	
Peu ou pas du tout en sécurité.....	-0,5
Constante.....	2,8

Source : CREDOC-ADEME, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », début 1998

Exemple de lecture : Ce tableau comprend les coefficients de la régression logistique significativement non nuls au risque de 5%. Les modalités en italiques représentent les situations de référence. Un coefficient positif (négatif) indique que la modalité considérée « augmente » (« diminue ») l'attitude de renoncement à la voiture.

Régression logistique

Les ouvriers apparaissent moins enclins à renoncer à leur voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique. Comment interpréter cette observation ? Doit-on l'attribuer à un effet direct de la catégorie socioprofessionnelle ? Ou au contraire, s'agit-il d'un effet indirect, qui passerait, par exemple, par le kilométrage parcouru ? Les ouvriers réalisent en effet plus de kilomètres au volant d'une voiture qu'en moyenne et, par habitude, seraient peut-être moins aptes à envisager de s'en passer, même momentanément.

Pour répondre à cette question, il faut pouvoir isoler l'effet propre d'un facteur, ici la catégorie socioprofessionnelle, sur une caractéristique (dans notre cas : être prêt à renoncer à sa voiture en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique en ville). Pour ce faire, les tabulations croisées sont, en général, insuffisantes ; on se heurte très vite aux problèmes que pose un grand nombre de cases ne regroupant qu'un effectif très faible d'individus. Pour aller plus loin, et tenter d'isoler l'effet spécifique d'un facteur "toutes choses égales par ailleurs", il faut faire des hypothèses et postuler des régularités statistiques. Dans le cas de pratiques, comportements ou attitudes de nature discrète, qualitative, on peut faire appel à un modèle de régression logistique, encore appelé modèle Logit.

Les effets des facteurs, ou impacts, présentés ici sont les coefficients de la régression : ils mesurent l'influence intrinsèque de chaque modalité d'un facteur, vis-à-vis d'une modalité de référence prise arbitrairement, après déduction des impacts des autres facteurs (effet « pur »). Ce qui nous intéresse donc ici, c'est de savoir si un facteur (la PCS) a une influence sur une caractéristique (le renoncement à la voiture), dans quel sens, et selon quelle intensité par rapport aux autres facteurs (tels l'âge, le diplôme, etc ...).

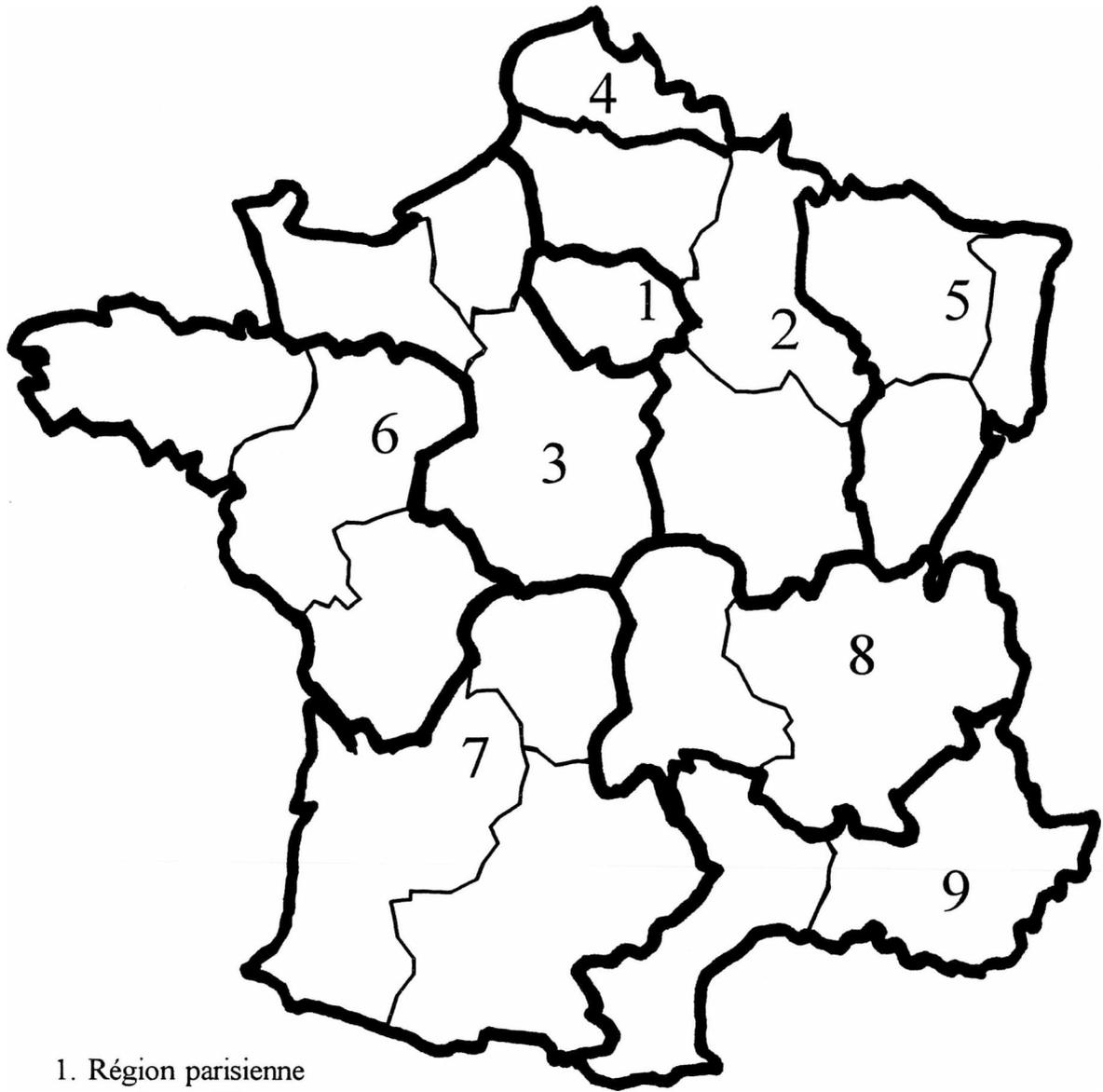
Les résultats sont toujours relatifs à une situation de référence. Cette référence est définie arbitrairement. Une autre donnerait des impacts (coefficients) de variables évidemment différents, mais elle ne changerait pas l'interprétation finale des résultats, qui se fait toujours par comparaison avec l'individu de référence.

Ici, la situation de référence est la suivante. Il s'agit :

- D'un individu âgé de 40 à 59 ans
- Appartenant à la PCS : Employé
- Parcourant de 3 000 à moins de 9 000 kms par an au volant d'une voiture
- Ayant rarement renoncé à sa voiture pour prendre les transports en commun ces douze derniers mois, dans le but de préserver l'environnement
- Estimant que la pollution de l'air présente des risques légers, insignifiants, voire aucun risque
- Qui n'a pas ressenti, personnellement ou dans son entourage, de gênes liées à la pollution de l'air
- Et qui se sent « assez » en sécurité dans sa vie quotidienne.

Annexe

Carte des régions



1. Région parisienne
2. Bassin parisien Est
3. Bassin parisien Ouest
4. Nord
5. Est
6. Ouest
7. Sud-Ouest
8. Centre-Est
9. Méditerranée

