

Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile

Congrès du GART

Table ronde du 22 novembre 2001

Objectifs

- Recueillir les usages et attitudes des habitants des villes concernant l'automobile en ville.
- Mesurer la perception du sentiment de dépendance à l'automobile en ville.

- ☞ 1009 personnes âgées de 18 ans habitant une agglomération d'au moins 30 000 habitants (y compris l'agglomération parisienne),
- ☞ Interrogées par téléphone du 10 au 15 octobre 2001,
- ☞ Selon la méthode des quotas (échantillon représentatif en termes d'âge, de sexe et de catégorie socio-professionnelle).
- ☞ Échantillon stratifié par taille d'agglomération :
 - 30 à 100 000 habitants
 - 100 à 300 000 habitants
 - > 300 000 habitants
 - agglomération parisienne
- ☞ Et type de ville (ville-centre et banlieue).

La voiture ...

...garde une place dominante dans la ville

Un taux de motorisation et de disponibilité de la voiture élevés

La voiture, mode dominant pour aller au travail

Une fonction utilitaire associée à une image de confort, de gain de temps et de facilité de vie au quotidien

➤ Au total, sur 100 français âgés de 18 ans et plus habitant dans une agglomération de plus de 30 000 habitants :

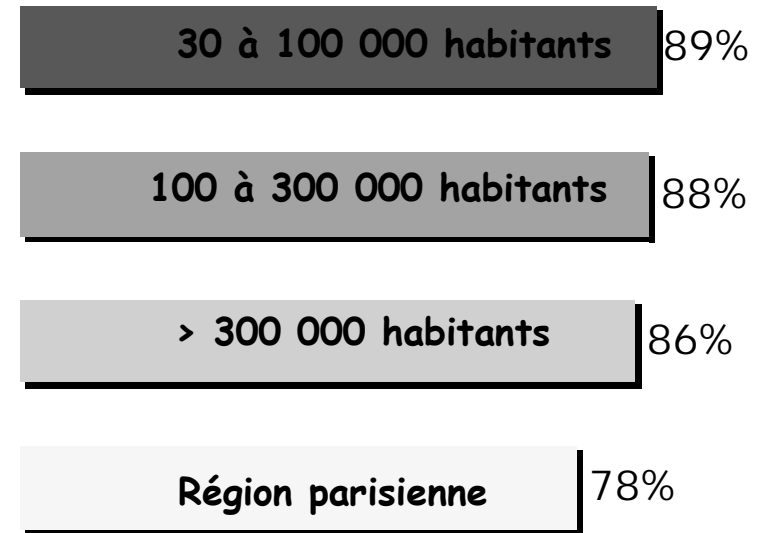
- 15 sont dans un foyer sans voiture,
- 10 sont sans permis mais dans un foyer avec voiture,
- 11 ont le permis mais ont peu ou pas accès à la voiture du foyer

et

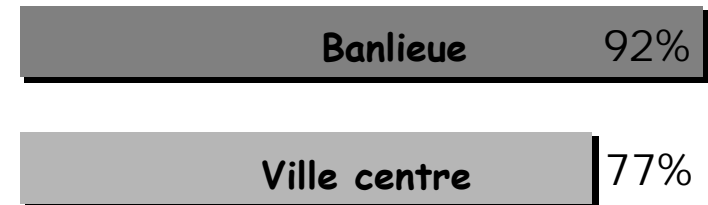
62 ONT LE PERMIS ET TOUJOURS UNE VOITURE A DISPOSITION

La motorisation ...

➤ ...est plus forte dans les petites agglomérations



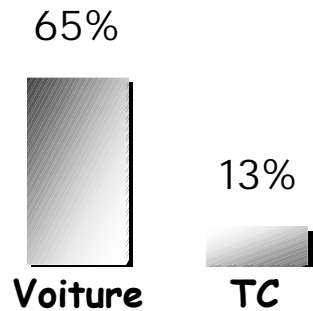
➤ ... et dans les villes de banlieue



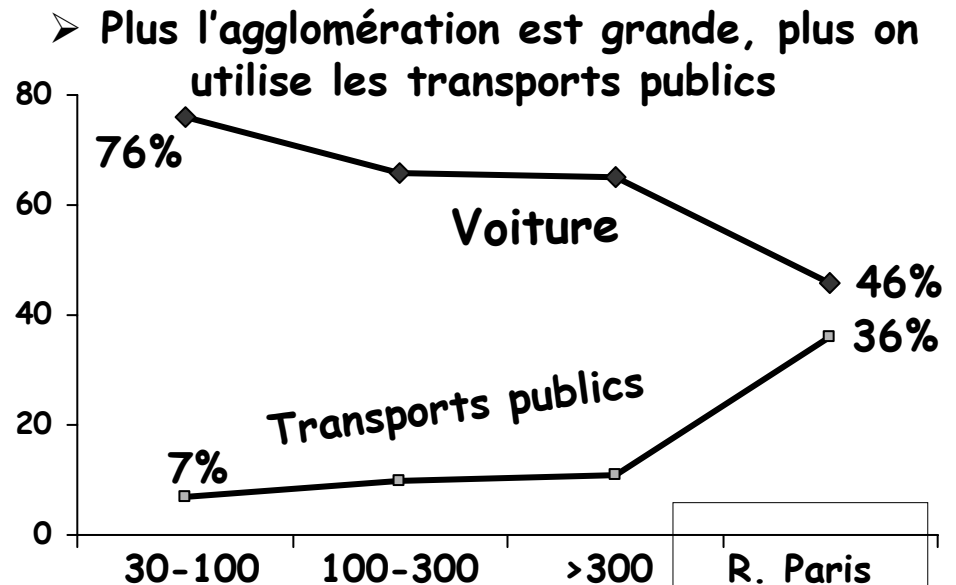
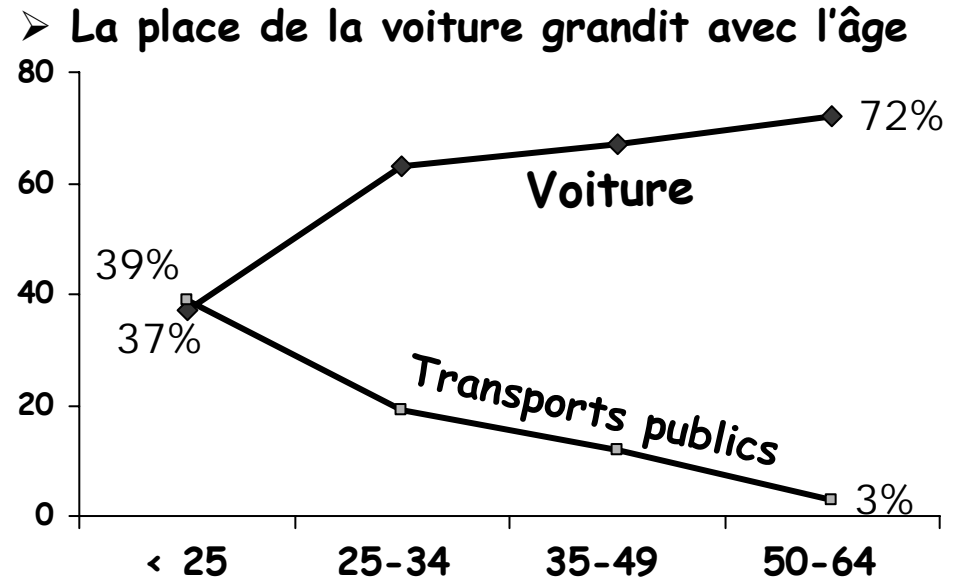
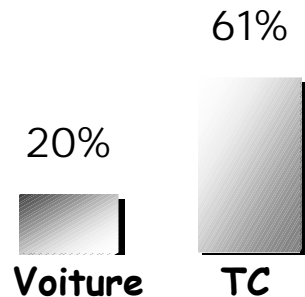
➤ 61% des actifs ou des étudiants utilisent principalement la voiture pour aller au travail ou sur le lieu d'études...

...mais

– la voiture domine chez les actifs...



– ...et les transports publics chez les étudiants.



La voiture, un instrument perçu comme confortable et adapté à la vie courante...

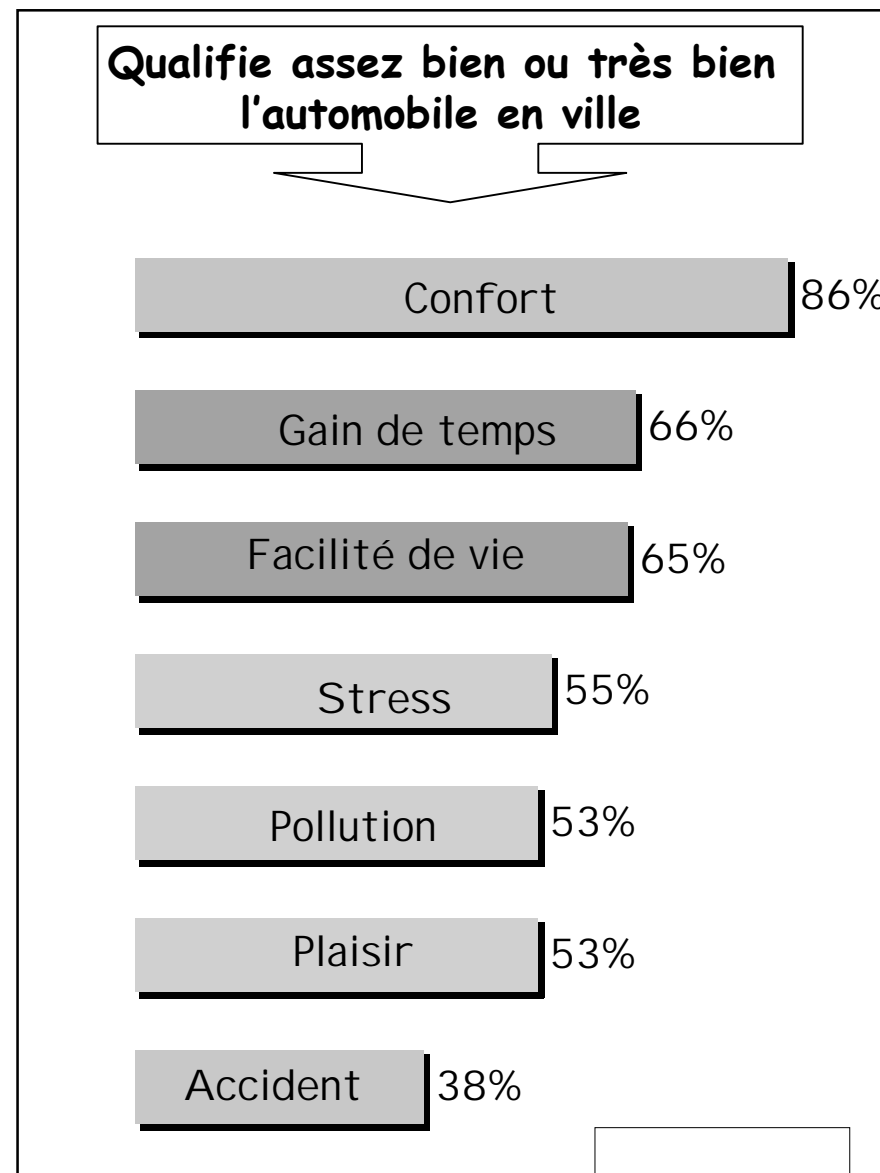
➤ Les urbains reconnaissent d'abord :

- le confort,
- le gain de temps,
- la facilité de vie au quotidien,

et plus encore

chez les femmes et les habitants de banlieue.

➤ ...ce qui n'interdit pas un regard plus critique sur la voiture, à l'exception de l'accident que seule une minorité d'urbains associe à la voiture.

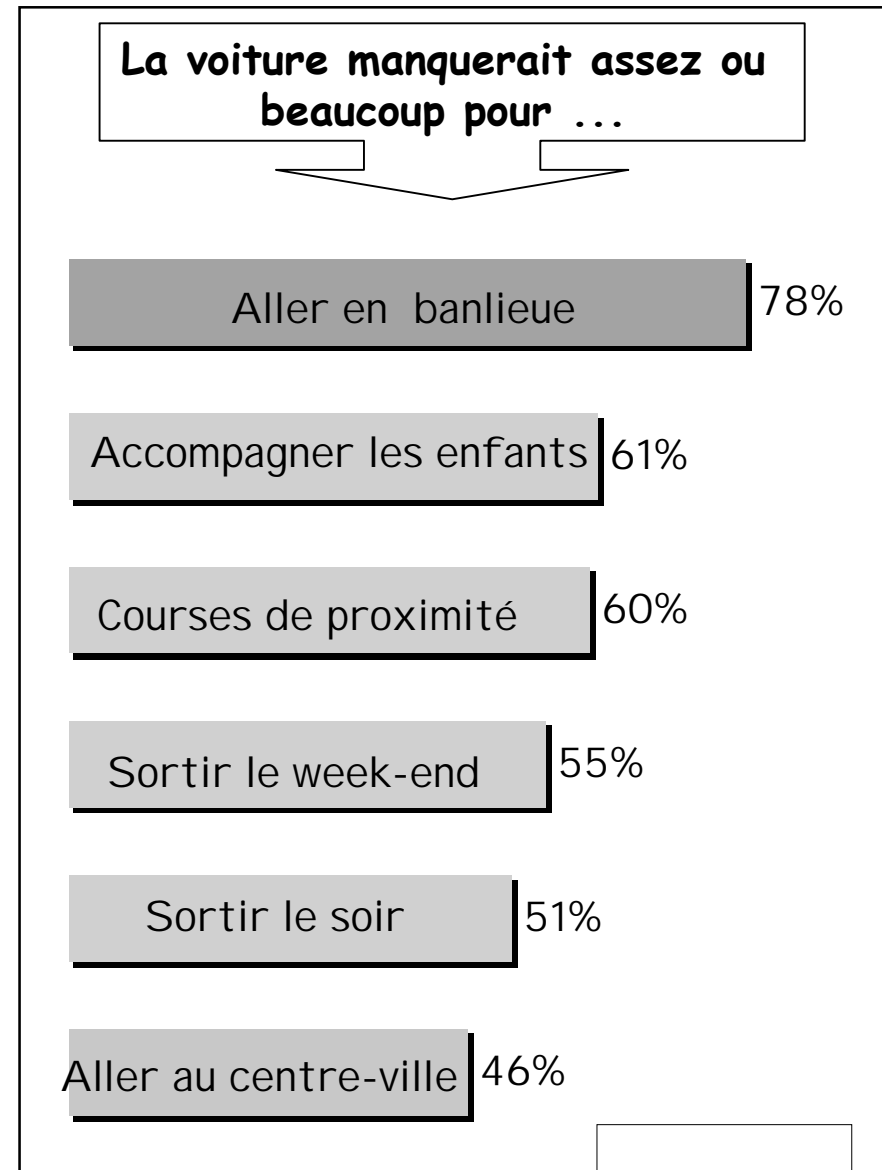


...dont l'absence viendrait pour beaucoup gêner les déplacements de proximité

➤ L'absence de voiture gênerait les urbains avant tout dans trois circonstances :

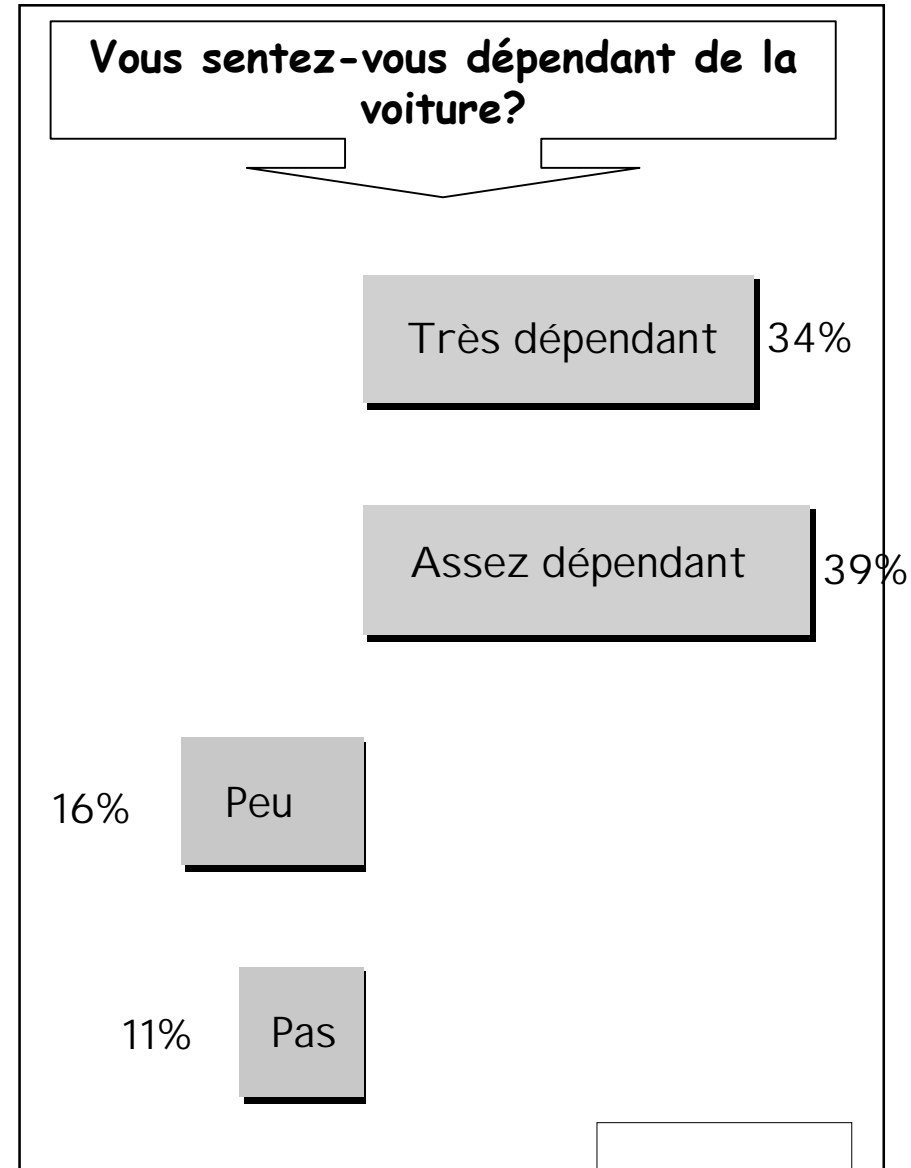
- aller en banlieue,
- accompagner les enfants à leurs activités,
- faire des courses de proximité,

La fonction utilitaire de la voiture et la gêne qu'occasionnerait son absence dans la vie courante sont renforcés dans les villes de banlieue.



- **Le sentiment de dépendance est encore plus fort :**
 - chez les jeunes,
 - les actifs,
 - les habitants de banlieue,

- **Des raisons multiples à la dépendance automobile et à peu près d'égale importance :**
 - la péri-urbanisation (pour 26%),
 - les avantages de la voiture dans le mode de vie actuel (pour 38%),
 - les performances insuffisantes des transports publics (pour 33%)



La voiture ...

...un instrument substituable pour une proportion significative d'urbains

1/3 pense qu'il pourrait facilement utiliser un autre mode de transport pour aller au travail

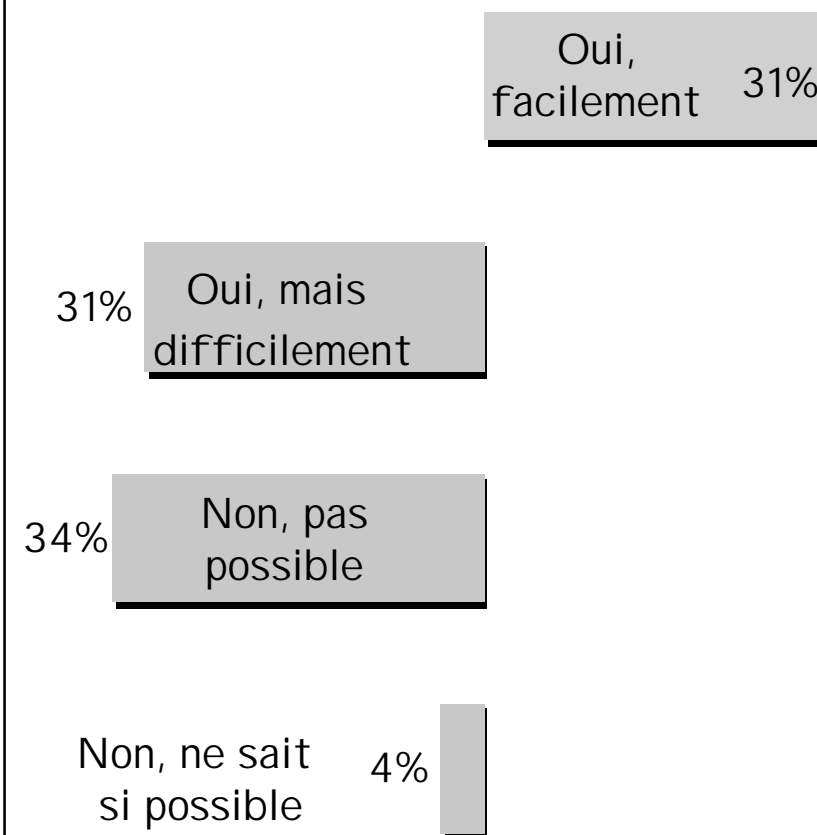
50% ont eu l'occasion de prendre les transports publics dans des situations d'absence temporaire de la voiture

Les solutions pour améliorer la performance des transports publics largement préférés aux mesures «anti-voiture»

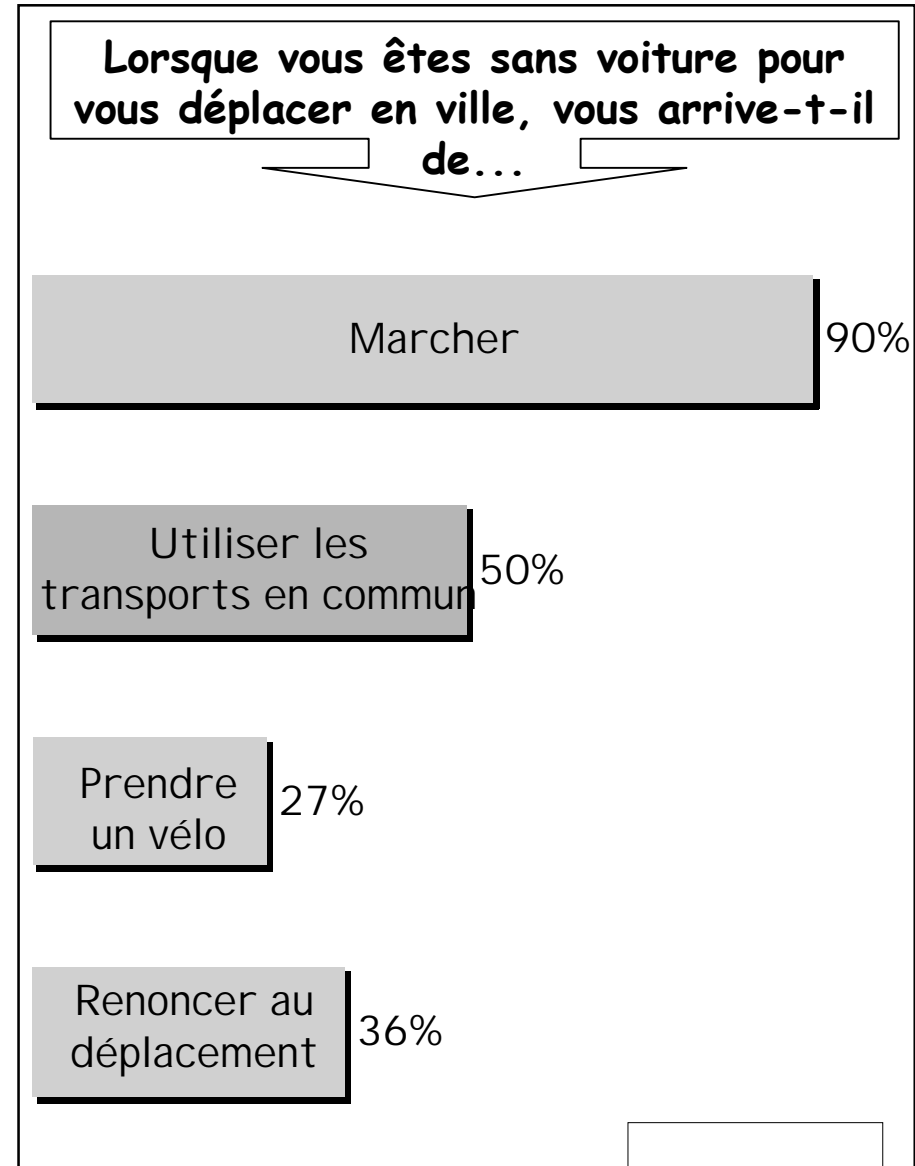
Un potentiel significatif de substitution de la voiture pour aller au travail

- Rappelons que 65% des actifs prennent la voiture pour se rendre à leur travail. Parmi eux, un-tiers déclarent qu'ils pourraient facilement utiliser un autre moyen de transport.
- Mais pour les deux-tiers, cela serait difficile ou pas possible.
- Cela semble un peu plus facile dans:
 - l'agglomération parisienne,
 - les petites agglomérations (moins de 100 000 habitants).

Auriez-vous la possibilité d'utiliser un autre mode de transport pour aller au travail?



- Lorsqu'il leur arrive d'être sans voiture pour faire un déplacement en ville, 1 automobiliste sur 2 utilise les transports collectifs.
- Quelques différences d'attitude quand on ne dispose pas d'une voiture :
 - on marche plus volontiers en ville centre qu'en banlieue,
 - on pense plus rarement aux transports en commun dans les petites agglomérations,
 - on renonce plus facilement au déplacement quant on habite en banlieue.



Proposer des transports publics performants plutôt que contraindre les automobilistes

- Des différentes solutions proposées pour inciter à moins utiliser la voiture en ville, seuls les transports publics performants apparaissent pertinents.
- Les mesures rendant la voiture moins facile à utiliser ou informant sur sa nocivité sont rejetées par les habitués de la voiture.

Les solutions qui inciteraient à moins utiliser la voiture en ville

Des transports publics performants



Un travail et des activités proches du domicile



Des informations sur les conséquences de l'usage de la voiture sur l'environnement et la santé



Des mesures pour rendre l'usage de la voiture en ville moins facile ou plus cher

