

 <p>appa Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique NORD-PAS DE CALAIS</p>	<p>Acceptabilité des écotaxes de transports par les particuliers (AETP)</p>	 <p>Université Lille1 Sciences et Technologies</p>
--	---	--

PREDIT GO 11 – convention n° 07MTE057

L'acceptabilité sociale des écotaxes de transport

**Eléments pour une analyse sociologique
d'une préoccupation politique**

**Jean-Baptiste Comby, chargé d'études à l'Association pour
la Prévention de la Pollution Atmosphérique**

**Séverine Frère, Maître de Conférences, Université du littoral Côte
d'Opale (Institut des Mers du Nord)**

**Sous la responsabilité scientifique d'Helga Jane Scarwell, Professeur des
Universités, USTL, laboratoire TVES (EA 4019)**

Table des matières

Introduction	p.4
Offres et demandes politiques en matière de transport et d'environnement	p.4
L'acceptabilité au prisme des variables objectives et subjectives.....	p.5
Hypothèses de travail et objectifs de cette recherche d'expertise	p.7
I) Le protocole d'enquête et les choix méthodologiques.....	p.9
A) L'enquête qualitative	p.9
1/ Le focus group.....	p.9
2/ La construction de la grille d'entretien	p.10
<i>a. Le choix des mesures à tester.....</i>	<i>p.10</i>
<i>b. La rationalité de la trame d'entretien</i>	<i>p. 11</i>
3/ Remarques sur les conditions des entretiens	p.11
4/ Les entretiens lillois	p.12
5/ Les entretiens parisiens	p.13
6/ L'échantillon total	p.15
7/ Méthode d'analyse et de sélection des extraits d'entretiens mobilisés pour administrer la preuve	p.15
B) L'enquête quantitative	p.16
1/ L'élaboration et la rationalité du questionnaire	p.16
2/ Un échantillonnage raisonné, des échantillons diversifiés.....	p.18
4/ Le regard des experts sur ces choix de méthodes : peut-on/faut-il quantifier l'acceptabilité de mesures politiques complexes ?	p.21
4/ Précautions analytiques : ce que les chiffres ne disent plus.....	p.22
5/ Modalités de l'analyse statistique et la question de la comparaison	p.23
<i>a. Codages et regroupages.....</i>	<i>p.23</i>
<i>b. A la recherche de corrélations significatives.....</i>	<i>p.24</i>
<i>c. Quelle modalité de présentation des résultats ?.....</i>	<i>p.25</i>
II) Les grandes tendances de l'enquête sur la communauté urbaine de Lille	p.26
A) Le contexte Lillois	p.26
1/ Remarques sur les enjeux de la mobilité au sein de la LMCU	p.26
2/ Rappels et précisions sur l'échantillon Lillois	p.27
B) Quelles acceptabilités ?	p.29
1/ Les propositions qui suscitent un rejet « fort »	p.29
2/ Les propositions qui suscitent une « forte » approbation.....	p.31
3/ Trois propositions « approuvées » : la rentabilité de l'argument environnemental ?	p.32
4/ Les conditions de l'acceptabilité : l'environnement, mais également l'équité et la transparence.....	p.33
C) Quelles « variables subjectives » ?	p.37
1/ Les représentations du problème de l'automobilité en LMCU	p.67
2/ Responsabilités et implications	p.41
3/ Les justifications des choix modaux	p.44

4/ Remarques sur le travail des « variables subjectives »	p.46
B) Quelles ‘déterminations’ possibles pour quelles propositions ?.....	p.48
1/ L’écovignette comme moteur du report modal ?	p.48
2/ Le principe pollueur-payeur appliqué aux automobilistes	p.51
3/ La compensation volontaire	p.54
4/ Etat des lieux des corrélations : pour une lecture prudente des résultats ?	p.55
Conclure sur le point de vue des experts.....	p.57
III) Ecofiscalité et spécificités territoriales. L’enquête à l’épreuve de la capitale	p.60
A) Les particularités du contexte « francilien ».....	p.59
1/ Remarques sur les enjeux de la mobilité en Ile de France	p.59
2/ Rappels sur l’échantillon « francilien »	p.62
B) Les dissemblances avec les résultats de la LMCU.....	p.63
1/ Des approbations moins tranchées : l’argument environnemental moins efficace ?	p.63
2/ L’équité : un principe moins central	p.65
3/ Des rapports différents aux déplacements quotidiens ?	p.66
4/ Une moindre disposition à s’impliquer	p.69
5/ Une visibilité plus importante des déterminants sociaux et politiques	p.71
Conclusions et préconisations	p.73
Annexes	p.77
Le guide d’entretien	p.77
Le questionnaire	p.83
Tris à plat complémentaires	p.86
Communications et valorisation.....	p.88
Liste des tableaux, schémas et cartes.....	p.89
Bibliographie.....	p.91

Introduction

Lorsqu'ils s'expriment sur les enjeux de la mobilité et sur la volonté politique de réduire les usages de l'automobile, les gens forment des discours de nature diverse. Cette diversité s'ancre à deux niveaux au moins. Elle tient à la pluralité des conditions dans lesquelles les enquêtés se déplacent d'une part ; et à la variété des répertoires argumentatifs pouvant être mobilisés pour appréhender ces questions d'autre part. La présente recherche souhaite apporter un éclairage sur les manières dont les individus, en fonction des positions qu'ils occupent dans l'espace social, réagissent à des dispositifs réglementaires dont la finalité est de réguler l'automobilité.

Le principal résultat explicité dans ce rapport final montre que les différentes formes d'écofiscalité, ainsi que les différentes manières de les présenter, rencontrent des discours tantôt davantage redevables de caractéristiques sociales, tantôt plus dépendants de conditions modales dont on sait qu'elles sont elles-mêmes socialement situées¹. Les points de vue recueillis, indissociables des questions qui les ont suscités, tendent ainsi à se référer soit directement à des expériences de la mobilité, soit à des rapports à la politique, à l'environnement et dans une moindre mesure, à la fiscalité.

Offres et demandes politiques en matière de transport et d'environnement

L'encadrement des usages de la voiture individuelle, notamment dans les territoires urbains où les alternatives modales existent, continue d'être une priorité pour les décideurs. Toutefois, l'impératif plus récent de la réduction des émissions de CO₂ contribue à déterritorialiser cet enjeu traditionnellement du ressort des politiques locales. Trouver des moyens de réduire la 'dépendance automobile' est une préoccupation qui s'universalise sous l'effet du problème climatique. Ce dernier « grandit » cette cause qui ne se réduit plus aux seuls aspects du cadre de vie, de l'amélioration de la qualité de l'air ou de la baisse des congestions.

Cette appréhension moins contextualisée de la réglementation de l'automobile et de ses usages favorise le recours à des mesures écofiscales dont le degré de territorialisation est variable, très prononcé dans le cas des péages urbains et nul dans le cas du « bonus-malus ». Depuis 1971 et la création du premier ministère de l'Environnement, le recours à la fiscalité est une constante des politiques environnementales². Cela s'explique notamment par la position longtemps dominée des administrations de l'environnement dans la structure gouvernementale. Depuis une quinzaine d'années, les transformations managériales au sein du champ administratif s'expriment par une revalorisation progressive des instruments fiscaux conformes aux canons de la marchandisation de l'action publique³.

La médiatisation importante (mais qui reste à analyser) de mesures telles que le « bonus-malus » à la suite du non moins médiatique « Grenelle de l'environnement » révèle (autant qu'elle la produit) la notoriété de ces dispositifs écofiscaux auprès d'une large fraction de hauts-fonctionnaires mais également de journalistes. Si ces dispositifs rencontrent visiblement l'assentiment des décideurs, qu'en est-il de leur appréciation par les usagers qui en sont souvent les principaux destinataires ?

¹ Voir : Christophe Jemelin, Vincent Kaufman, Julie Barbey, Tina Klein et Giuseppe Pini, « Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes », projet de recherche Predit 3, *Cahier du LaSur 10*, EPFL, 2007 ; Olivier Klein, Nathalie Ortard et Pascal Pochet, "Mobilités, différenciations et inégalités : des questions actuelles.", *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.04.2007 <http://espacestemp.net/document2239.html>

² Pierre Lascoumes, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, Paris : La découverte, 1994

³ Sur l'actualité scientifique de ces questions, voir notamment : *Politix*, 79, 2007

La valorisation publique des enjeux climatiques insuffle une dimension nouvelle non seulement aux politiques d'offre de transport, mais également aux définitions sociales de la demande de mobilité. En effet, les représentations apologétiques de la voiture comme vecteur d'autonomie, de liberté, de rapidité, etc. se trouvent désormais plus fortement concurrencées par des mises en cause de l'automobile comme source de pollution, d'émissions de GES ou d'insécurité. Pour autant, la disqualification accrue de la voiture comme mode de transport principal ne s'actualise vraisemblablement pas à l'identique au sein des différents groupes sociaux.

Ainsi, de nombreux travaux mettent en évidence des usages et des rapports aux moyens de transports socialement différenciés⁴. L'identification de ces différences tout à la fois pratiques et symboliques permet de déceler des principes explicatifs de comportements et de jugements. Les pratiques de mobilité se distinguent, par exemple, à plusieurs niveaux dont deux paraissent assez structurants et synthétiques. Tout d'abord, lorsque les modes utilisés ne sont pas les mêmes. C'est ce niveau « facial » qui se laisse le plus facilement saisir et que les enquêtes enregistrent le plus fréquemment. Mais au-delà du mode (et/ou à mode identique), les pratiques de mobilité se différencient également par les contextes dans lesquels elles s'imbriquent. Dans cette perspective, le recueil des réactions à propos des problématiques liées à la voiture - et de ses prises en charge politiques possibles - a toutes les chances d'enregistrer des différences relatives aux usages même de l'automobile⁵. De la sorte que l'analyse des entretiens qualitatifs montre que derrière l'unanimité apparent de certains résultats statistiques (par exemple : 82 % des répondants estiment qu'il ne faut pas faire payer plus cher l'usage de la voiture) se dissimulent des différences significatives qui font que les enquêtés se prononcent massivement 'contre' mais pour des raisons et selon des modalités plurielles.

L'acceptabilité au prisme des variables objectives et subjectives

L'état de l'art des recherches en sciences sociales sur les questions de transport et de mobilité indique que de nombreuses enquêtes s'intéressent aux représentations et aux pratiques des mobilités⁶. On rencontre également un certain nombre de travaux qui interrogent les actions publiques en matière de transport de personnes. Par contre, bien plus rares sont ceux qui portent sur les rapports des usagers des transports aux mesures politiques (effectives ou envisagées) qui visent à orienter les mobilités et leurs modes. Il s'ensuit que sur le thème de « l'acceptabilité des écotaxes de transport », seule une recherche dirigée par Guillaume Faburel ayant donné lieu à deux publications⁷, sert d'étalon à cette enquête.

Face à ce constat, il importe d'explicitier notre définition de la notion d'« acceptabilité ». Si ce terme est familier des économistes, il n'a été abordé qu'exceptionnellement sous l'angle de la psychologie, de la sociologie ou des sciences

⁴ Outre les travaux cités ci-dessus, voir également : Jean-Pierre Orfeuill, « Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale », Actes de la journée d'étude 'Faire société en France et en Europe au XXIème siècle', Paris, 2006

⁵ C'est notamment ce que montre, à propos des causes des accidents de la route, la thèse de Mathieu Grossetête : Mathieu Grossetête, *La sécurité routière au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public*, thèse de science politique sous la direction d'Eric Darras, IEP de Toulouse, Octobre 2008

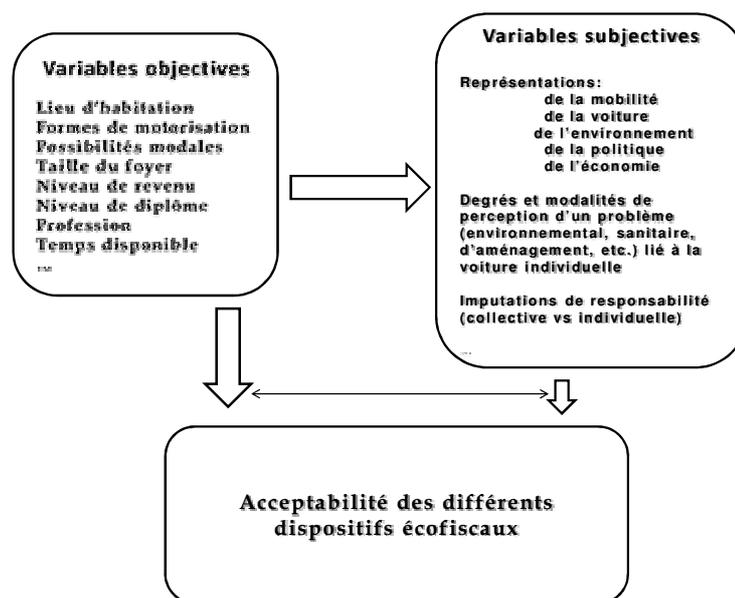
⁶ Pour un exemple récent, voir : Fabrice Clochard, Anaïs Rocci et Stéphanie Vincent, *Automobilités et Altermobilités. Quels Changements ?* Paris, L'harmattan, 2008

⁷ Guillaume Faburel et Aurélie Ginguéné, « Acceptabilité sociale des limites de l'usage de l'automobile en ville – le rôle de la responsabilité individuelle face à la pollution atmosphérique en Ile de France », communication au colloque « développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance », Université de Lausanne, 2005 ; Guillaume Faburel, Aline Grenier, Sarah Charre, « L'acceptabilité sociale des limitations à l'usage de l'automobile en ville pour cause environnementale », *Air Pur*, n°73, 2007, p.24

politiques qui utilisent davantage les concepts de représentations, de principes de légitimité, de critères de jugement ou encore de schèmes⁸ de perception. Dans leur recherche, Faburel et *al.* définissent l'acceptabilité comme « une attitude politique qui traduit plus globalement des systèmes de croyances, de valeurs et de normes dans lesquels s'immiscent les représentations (les représentations de l'environnement et de la mobilité étant négociées) ». Afin de préciser cette définition, nous proposons de définir l'acceptabilité comme *une disposition à consentir durablement - en l'occurrence - des mesures politiques*. Dès lors, l'acceptabilité correspond à la coagulation de plusieurs ordres de jugement relevant de la légitimité de ces mesures (de ceux qui les prennent et de ceux qu'elles concernent), de leur efficacité, de leur équité, de leur nécessité, des responsabilités en jeu, etc.

L'objectif de départ de la recherche est alors de contribuer à une meilleure compréhension des déterminants de cette disposition à estimer acceptable des dispositifs écofiscaux. Comme Faburel et *al.*, nous partons du postulat théorique que l'appréhension des politiques publiques qui entendent réguler les usages de la voiture dépend de facteurs objectifs (taille du foyer, revenus, zone géographique, temps disponible, etc.) et subjectifs (valeurs et normes, représentations de l'environnement, des modes de transport, de la politique, etc.). Tandis que Faburel parle de transactions socio-cognitives, nous cherchons à éclairer la nature des conjuguais entre ces variables subjectives et objectives.

Schéma 1. Interdépendances entre les variables objectives et subjectives et l'acceptabilité



Source : APPA, 2008

⁸ Par « schèmes », nous entendons des manières de recevoir, de voir et de penser les choses. Celles-ci sont le produit d'histoires où s'accumulent des ressources et où s'intériorisent des réflexes, des normes et des principes classements qui s'ajustent aux situations dans lesquelles ces schèmes agissent, c'est-à-dire produisent à leur tour des discours, des jugements, etc.

Ce travail s'inscrit dans une approche qui considère que : « tout individu est social, il construit la signification du monde qui l'entoure sous l'influence de ses interactions, de son contexte social. »⁹ Il entend identifier des variables subjectives, c'est-à-dire des principes d'évaluation. Comme le précise Marion Sailly, ces principes se fondent sur des représentations et des croyances qui puisent dans des idéologies¹⁰. Il convient donc de ne pas dissocier les valeurs individuelles qui résultent des normes du groupe et donnent lieu à des visions du monde. Comme le stipule Rouquette, les représentations sociales permettent à l'individu d'incorporer les opinions de son milieu d'appartenance pour s'approprier les réalités auxquelles il se confronte dans son quotidien¹¹. Ces représentations sociales, selon Abric¹², fourniraient un cadre aux comportements qui s'ajusteraient ensuite aux situations. On retrouve là des définitions proches de celle du concept sociologique d'habitus comme « subjectivité socialisée »¹³.

Hypothèses de travail et objectifs de cette recherche d'expertise

Dans le prolongement de ce cadrage théorique, il est utile d'exposer les hypothèses et les objets de l'enquête. Nous posons en effet l'hypothèse que l'acceptabilité des écotaxes de transport varie en fonction *de combinaisons plus ou moins stabilisées entre les différentes variables susmentionnées*. Il s'agit ainsi de ne pas céder à la tentation de privilégier un type de variable sur d'autres. Il apparaît que les réalités sont plus complexes et que cette complexité exige de s'intéresser à l'entrelacement de différents ordres de variables potentiellement explicatives (ex : le fait d'habiter en centre-ville plutôt qu'en périphérie mais également de posséder ou non une voiture et d'être plus ou moins diplômé). En effet, il n'est pas raisonnable de prétendre pouvoir identifier des effets propres ; les effets d'une variable diffèrent selon la nature des autres variables ; il n'est pas possible de distinguer l'effet du lieu d'habitation de l'effet du niveau de diplôme, etc.

La seconde hypothèse suggère que *les conditions de l'acceptabilité diffèrent selon la nature des mesures*. Plus précisément, les variables et leurs agencements structurants l'acceptabilité ne sont pas les mêmes pour les différentes formes de taxe. Cette hypothèse explique notre volonté de « tester » six dispositifs écofiscaux (cf. infra), renvoyant à des principes de régulation différents (taxe sur le carburant, taxe sur les véhicules plus polluants, limitation de l'usage de la voiture, péages urbains...). Nous rejoignons sur ce plan l'enquête de Faburel et *al.* qui se sont également intéressés aux différentes formes de l'acceptabilité en fonction notamment du degré de contrainte impliqué par la mesure et de l'échelle de sa mise en œuvre.

Notons que ces deux hypothèses se montrent également conformes aux avancées les plus récentes des recherches sur les rapports symboliques à la politique. Dans leur dernier article, Pierre Lascoumes et Philippe Bézès confirment notamment que « les jugements sur la politique reposent sur des combinaisons qui varient selon les individus et les situations jugées »¹⁴.

Par ailleurs, pour approfondir les principaux résultats du travail coordonné par Faburel, l'enquête s'est partagée sur deux sites : la communauté urbaine de Lille (LMCU)

⁹ Définition proposée par Christophe Castano, chargé d'études à l'APPA, dans le cadre d'un document de travail.

¹⁰ Marion Sailly, « Acceptabilité des écotaxes dans les transports : recherche bibliographique de psychologie sociale », rapport de stage de master 1 de psychologie sociale appliquée, université de Lille 3 Charles-de-Gaulle, stage effectué au sein de l'APPA en 2008.

¹¹ Michel-Louis Rouquette, *La communication sociale*, 1998, Paris, Dunod

¹² Jean-Claude Abric, *Pratiques sociales et représentations*, Paris, PUF, 2001

¹³ Pierre Bourdieu, *Réponses*, Seuil, Paris, 1992, 2001, p.101

¹⁴ Philippe Bézès, Pierre Lascoumes, « Les formes de jugement du politique. Principes moraux, principes d'action et registre légal », *L'année sociologique*, 2009, 59, pp.109-147

ainsi que sur Paris et la première couronne. Il s'agit notamment d'interroger la spécificité présumée (et toujours relative) du contexte francilien. Il s'agit également de satisfaire aux attentes des commanditaires soucieux d'avoir des résultats circonstanciés. C'est notamment pour cela que la présentation des résultats n'agglomère pas les données obtenues sur ces deux territoires. Le choix a été fait d'exposer dans un premier temps les principaux résultats de la LMCU, pour ensuite mettre en perspective les données franciliennes. Cette décision, qui par ailleurs ne permet plus de travailler sur un échantillon de 1000 enquêtés, s'appuie sur deux implicites qu'il convient de garder à l'esprit :

- Cela suppose d'une part qu'il est périlleux de confondre des réalités trop différentes en matière de variables objectives, notamment l'offre de transport (ce qui invite à s'interroger sur la comparaison « rural »/ « urbain »).
- Ce choix présume également une surdétermination de la variable territoriale que nous aurons l'occasion de discuter.

L'objectif de cette recherche est ainsi d'identifier les conditions tout à la fois individuelles et collectives, subjectives et objectives (par delà les fausses oppositions académiques) de l'acceptabilité des écotaxes de transports. Quelles sont les variables qui favorisent ou freinent le consentement durable des mesures fiscales visant à juguler les usages de l'automobile ? Plus précisément, il s'agit de mieux connaître les dispositions des particuliers à accepter ou non des mesures écofiscales visant à lutter contre la pollution de l'air et le changement climatique et de proposer des éléments de réflexion et d'action pouvant améliorer la mise en « débat public » de ce type de mesures¹⁵.

En somme, il s'agit de voir :

- 1/ comment réagissent les individus à l'idée de mettre en place des dispositifs de « fiscalité verte » ;
- 2/ d'expliquer ces réactions à partir des valeurs, des catégories de perception et des croyances au principe de ces réactions ;
- 3/ de relier ces réactions à des conditions d'existence objectives telles que le niveau de diplôme ou le lieu d'habitation.

¹⁵ Nous reprenons là les trois points annoncés dans la proposition déposée le 28 mai 2007, p.1

I) Le protocole d'enquête et les choix méthodologiques

L'enquête repose sur deux terrains complémentaires, l'un qualitatif et l'autre quantitatif. Ainsi, quarante-deux entretiens semi directifs et 993 questionnaires administrés auprès d'un échantillon composé pour moitié d'habitants de la communauté urbaine de Lille et pour moitié d'habitants de Paris et de la première couronne constituent le matériel empirique central de cette recherche. Rappelons que ces données ne prétendent pas apporter de constats généraux et définitifs quant aux hypothèses exposées ci-dessus, mais souhaitent plus modestement apporter des éléments exploratoires à propos d'une préoccupation politique : l'acceptabilité des écotaxes.

A) L'enquête qualitative

1/ Le focus Group

Afin de préciser les termes de la trame d'entretien et de rester au plus près des options les plus réalistes en matière d'écotaxes, un focus group s'est déroulé le 27 février 2008 avec sept experts du champ des transports :

- Philippe Tostain (Commission Transports du conseil régional du Nord Pas de Calais)
- Georges Lapiere (Président de la FNAUT et de l'UVN pour le Nord Pas de Calais)
- Philippe Mennerault (Directeur de recherche à l'INRETS, ses travaux portent sur les thèmes de la mobilité)
- Frédéric Héran (Maître de conférences en économie, chercheur au CLERSE, Centre Lillois d'études et de Recherches en Sociologie et en Économie), ses recherches traitent des modes de transport « doux » tel que le vélo)
- Robert Brehon (Président de l'UFC-Que choisir pour la métropole et la région)
- Philippe Dutrieu (Directeur général de l'Automobile Club du Nord)
- Philippe Rigaut (Direction Régionale de l'Équipement)

Le choix de ces participants a été motivé par leur proximité professionnelle aux thématiques qui nous intéressent. Tout en représentant des points de vue différents (experts, associatifs, décideurs), ils partagent une même expertise sur les questions qui leur ont été soumises.

Formellement, ces personnes ont été invitées à prendre part à une réunion débat autour de la tarification des transports des particuliers. Les thèmes de la discussion ont été annoncés comme suit :

« Face à la pollution de l'air, au changement climatique, aux stress urbains, à l'épuisement des ressources énergétiques...

→ Faut-il utiliser l'outil tarifaire pour modérer et changer l'usage de la voiture ?

Faut-il faire évoluer l'offre et les tarifs des transports en commun ?

→ Les dispositifs écofiscaux sont-ils pertinents ? (Péage urbain, taxe carbone, écopastille, TIPP régionale, ou réductions tarifaires...)

→ Comment réduire les inégalités de mobilité avec les outils tarifaire et fiscal ? »

Animé par Christophe Castano, docteur en psychologie sociale, cette réunion a donc permis de faire débattre les participants autour des mesures écofiscales et tarifaires liées aux déplacements des particuliers (mesures existantes + mesures potentielles pour le futur), dont le but est de permettre le report modal de la voiture vers les mobilités douces. Il en est ressorti

des prises de position assez consensuelles sur l'inutilité des écotaxes appliquées aux particuliers et la nécessité de penser à des alternatives. Une des raisons de l'inadéquation de ces mesures seraient, selon les participants-experts, qu'ils peuvent être inéquitables. L'analyse développée dans les deux parties qui suivent reviendra sur ces éléments. Le registre de l'équité joue en effet un rôle important dans les manières dont les écotaxes sont appréhendées par les enquêtés. On le rencontre également au cœur des discussions du second focus group organisé au terme de l'enquête (cf. infra).

C'est à la suite de l'analyse de cette discussion que la grille d'entretien définitive a été établie. Les points de vue des « experts » nous ont notamment permis de garantir la pertinence des dispositifs sur lesquels nous avons fait réagir les enquêtés.

2/ La construction de la grille d'entretien

a. Le choix des mesures à « tester »

Six dispositifs écofiscaux ont été soumis aux réactions des personnes interrogées. Ces mesures n'ont pas été retenues de façon aléatoire, mais en fonction d'un travail préalable. Un effort documentaire et bibliographique important a été mené pour sélectionner des mesures pertinentes car déjà mises en place à l'étranger (par exemple les péages urbains et de zone), fortement médiatisées (le bonus-malus) ou encore discutées dans les instances gouvernementales (la taxe carbone).

Il nous importait également de faire varier la nature des dispositifs afin de voir comment celle-ci pouvait amorcer des degrés et des modes d'acceptation différents. Par exemple, le péage urbain ne repose pas sur les mêmes perceptions que le bonus-malus. Dans un cas, le dispositif concerne surtout l'aménagement des infrastructures de déplacement (offrir une alternative modale à la limitation établie) et donc des enjeux de mobilité. Dans le second, on se situe plutôt au niveau de logiques financières (et plus précisément au niveau des comportements d'achat via des mécanismes de subvention et de taxation des biens). On remarque d'ailleurs que le péage urbain, qui se situe dans un registre différent car spatialisé, semble générer une réaction différente des enquêtés par rapport à des mesures telles que le bonus-malus.

Encadré 1. Présentation des six écotaxes « testées »

Le bonus-malus : cette mesure consiste à réduire le coût à l'achat des voitures neuves qui émettent peu de CO₂, et à augmenter, via un malus, le prix des véhicules qui émettent beaucoup de CO₂. Depuis décembre 2007, le bonus-malus est appliqué à la vente des véhicules particuliers.

La taxe carbone : proposée par les ONG lors du Grenelle de l'environnement, cette taxe nommée « contribution climat-énergie » envisage une augmentation progressive d'une taxe sur le carburant. L'objectif serait également d'inciter les ménages à s'équiper de voitures moins consommatrices.

Les péages urbains : Ils consistent à taxer l'usage de la voiture en milieu urbain et concernent donc les automobilistes. Il s'agit de faire payer aux usagers de la voirie les nuisances qu'ils imposent aux habitants. On peut distinguer trois types de péage urbains : *les péages d'infrastructures* qui concernent une voie spécifiée et délimitée (par exemple : un périphérique) ; *les péages de cordon* qui taxent les entrées et les sorties dans la ville ; *les péages de zone* qui s'appliquent à une zone, par exemple un quartier.

La vignette ou écopastille : elle serait attribuée à l'année aux voitures en fonction de leurs émissions de polluants.

Les permis d'émission individuels : Sur le modèle de ce qui se fait au niveau interétatique, un quota de droits à polluer serait alloué à chaque individu ou foyer (par exemple une quantité de carburant donnée à l'année). Ceux qui n'utiliseraient pas tous leurs droits à l'année pourraient les revendre à ceux qui ont besoin d'une quantité supérieure de quota.

Les compensations volontaires : il s'agit de proposer de payer un prix un peu plus élevé en certifiant que la différence sera reversée à des actions écologiques qui permettront de compenser le coût environnemental du service ou du produit consommé.

b. La rationalité de la trame d'entretien

L'agencement des questions obéit à une logique qui consiste à mettre d'abord en confiance l'enquêté en le faisant parler sur des questions peu discriminantes et ancrées dans son quotidien : les usages des différents modes de transport.

Ensuite, deux thèmes entendent l'amener à s'exprimer sur deux dimensions des écotaxes : le prix et la dégradation de l'environnement.

Ce n'est que dans un quatrième temps que les écotaxes sont abordées. Après deux questions assez génériques sur le principe pollueur-payeur et les écofiscalités en générale, les personnes interrogées sont invitées à se prononcer sur les mesures « testées ». La dynamique est toujours la même : commencer par apprécier si la mesure leur est familière puis leur exposer le principe du dispositif avec des exemples pour leur permettre de formuler un jugement.

L'enchaînement des six thèmes du guide d'entretien reflète cette logique qui consiste à partir de thèmes concrets à des sujets plus « techniques » :

- A) Appréciation de votre cadre de vie**
- B) Mobilité : descriptions, appréciations**
- C) Tarification des transports**
- D) Transport et Environnement**
- E) Eco-fiscalité**
- F) Les écotaxes**

L'intégralité de la grille d'entretien est présentée en annexe.

3/ Remarques sur les conditions des entretiens

Il faut commencer par signaler que les entretiens ont été menés par plusieurs enquêteurs, chacun pouvant appréhender la situation d'entretien différemment. Ainsi, à Lille, six étudiants ont été formés à cette technique d'enquête. Si cette formation a permis de garantir une homogénéité d'ensemble des 22 entretiens lillois, elle n'a pu prétendre gommer les différences intrinsèques à chacun des enquêteurs. Quant aux entretiens parisiens, ils ont été menés sans doute légèrement différemment, par un seul enquêteur plus familier de ce type de situation.

Précisons qu'une attention particulière a été portée à la manière de présenter l'enquête. En effet, la première sollicitation peut contribuer à définir la représentation que l'enquêté se fait de l'enquête et donc affecter la nature de ses réponses. Nous nous sommes ainsi efforcés de présenter l'entretien le plus vaguement possible en précisant qu'il s'agissait plus d'une discussion informelle sur un sujet de société donné. Les enquêtés ont été recrutés par interconnaissance, avec le souci de varier les profils sous les rapports sociodémographiques classiques mais aussi en fonction des lieux de résidence et des opportunités modales. A Paris, nous avons par exemple dû réajuster l'échantillon à mi-parcours car les personnes résidant en première couronne étaient surreprésentées.

Enfin, toujours à propos des facteurs exogènes susceptibles de biaiser les réponses obtenues, il faut rappeler que les entretiens se sont déroulés à une période de forte augmentation du prix des énergies pétrolifères et de médiatisation accrue de la fiscalité verte avec l'instauration du bonus-malus. A la lecture des entretiens parisiens qui se sont déroulés en été, on peut également remarquer que certaines réponses à la question des gênes que pourraient occasionner la pollution s'appuient sur une sensation de chaleur estivale (sans doute davantage ressentie en ville) et sur des 'perceptions' météorologiques.

4/ Les entretiens lillois

Sur Lille, le questionnaire administré par six personnes a permis de faire évaluer par les particuliers six dispositifs écofiscaux appliqués aux transports. Nous avons ainsi cherché à discerner les principes de perception de six types de mesures présentées aux enquêtés :

- 1/Le bonus-malus mis en balance avec les écotaxes sur les produits ménagers¹⁶
- 2/La taxe carbone
- 3/Le péage urbain
- 4/Le péage de zone
- 5/Les permis d'émissions individuelles
- 6/Les compensations volontaires

¹⁶ Avant de préciser les taxes sur le transport, les enquêtés étaient invités à se prononcer sur le principe plus général de l'écofiscalité.

Tableau n°1 : Caractéristiques des personnes auditionnées
au cours de la première phase d'entretien

Lille	Audrey	21	F	étudiante	NR	Célibataire	Voiture	périphérie
	Justine	plus de 50	F	retraité femme déménagement	1000/1600	Mariée, un enfant	TC	périphérie
	Laeticia	30	F	chargée d'étude	1800	célibataire	Voiture	Centre ville
	Amar	32	H	Documentaliste	1500	Marié, trois enfants	marche, TC, voiture	Centre ville
	Chafika	31	F	assistance administrative	1800	mariée	Voiture	périphérie
	Julie	61	F	ancienne institutrice	1800	mariée, deux enfants	Voiture	périphérie
	Julien	39	H	technicien territorial à la mairie	2000	marié, deux enfants	Moto	périphérie
	Camille	23	F	infirmière	1600	concubinage	voiture	périphérie
	Elodie	24	F	étudiante	900	concubinage	TC	Centre ville
	cécile	22	F	chômage	900	concubinage	TC	Centre ville
	Maria	70	F	retraité femme de ménage	900	veuve	voiture	périphérie
	Benjamin	27	M	infirmier	1500	concubinage	voiture	périphérie
	Anne-Catherine	53	F	assistante de direction à la mairie	1400	Divorcée	voiture	périphérie
	Estelle	21	F	étudiante	900	Célibataire	TC	périphérie
	Patricia	33	F	opticienne	1800	mariée, un enfant	voiture	périphérie
	Pauline	41	F	assistante de direction	1800	Mariée, un enfant	voiture	périphérie
	Zohra	41	F	aide soignante	1500	mariée, cinq enfants	voiture	périphérie
	Vincent	28	M	ambulancier	1400	concubinage	voiture	périphérie
	Justine	37	F	psychologue	1000	célibataire	TC	périphérie
	Edouard	23	H	shématiste électrique	1200	concubinage	voiture	périphérie
	Marion	23	F	opticienne	1000	Célibataire	marche, voiture	Centre ville
	Stephane	32	M	informaticien	1600	concubinage	vélo	Centre ville

Cet échantillon lillois présente un déséquilibre au niveau des répartitions par sexe (15 hommes vs 5 femmes) et par zones d'habitation (16 en périphérie vs 6 dans le centre ville). Les employés y sont également sur représentés (11 sur 22), mais cela correspond aux particularités de la région Nord Pas de Calais (en 2007, selon l'INSEE, 29% des ménages de Nord Pas de Calais appartiennent à la catégorie des employés contre 10% aux CPIS).

5/ Les entretiens parisiens

Suite à la première vague d'entretien, il a été jugé nécessaire de mieux prendre en compte les attitudes et les croyances qui les sous-tendent vis-à-vis du système et des mécanismes économiques/financiers impliqués dans les scénarios testés. Cela concerne en premier lieu les taxes en général, dont on sait que les attitudes associées dépendent aussi de la structuration des positions politiques des personnes (typiquement le clivage gauche/droite). Cela concerne aussi, et en lien avec le premier point, les attitudes sur le rôle à tenir par l'Etat et la puissance publique en général pour organiser le jeu de l'offre et de la demande et corriger les effets perçus comme « néfastes ».

Pour cela, nous avons entrepris de recueillir des informations relatives aux préférences politiques des enquêtés. De même, les études¹⁷ montrent que les croyances liées à

¹⁷ Par exemple : Alexis Roy, « Les pratiques environnementales des français en 2005 », *Les dossiers de l'IFEN*, n°8, décembre 2007

l'environnement varie en fonction du niveau du diplôme ; celui-ci a donc été relevé pour le sous-échantillon Parisien.

Enfin, il nous faut signaler que sur cet échantillon, le péage de zone n'a pas été testé. Il nous est en effet apparu que les enquêtés ne faisaient pas de réelles différences entre le péage urbain et le péage de zone, ce qui est un résultat en soi.

Tableau n°2 : Caractéristiques des personnes auditionnées au cours de la seconde phase d'entretien

Lieu	Prénom/Nom	Age	Sexe	Profession	Dernier diplôme	Niveau de revenu mensuel net	Situation maritale	Profession des parents	Préférence politique	Vote aux présidentielles de 2007	Loisir	Mode de transport le plus fréquent	Centre ville / périphérie
Paris	Amélie	28	F	animatrice socioprofessionnel	maîtrise en insertion professionnelle	1300	Célibataire	Directeur d'une association de médiation familiale / institutrice	Les Verts	Verts / PS	Photographie	Transports en Commun (TC)	Centre ville
	Anthony	30	H	Commercial	Master en commerce	6250	En couple, attend un enfant	retraités du commerce	UMP	Sarkozy aux deux tours	Foot et Golf	Marche, vélo	Centre ville
	Sarah	23	F	pianiste	Ecole de jazz	450	Vie chez sa mère	Prof de math / Psy	PS	Royal aux deux tours	Sport, cinéma, lecture	TC	Centre ville
	Artan	45	H	concierge	sans diplôme	1200	marié avec deux enfants	berger / fermière	ne vote pas en France	ne vote pas en France	X	TC et marche	périphérie
	Jean-Paul	47	H	Documentaliste	Bac + 4 en histoire	2500/3000	en couple avec trois enfants	architecte / mère au foyer (MAF)	PS	Royal aux deux tours	VTT, montagne	Voiture	périphérie
	Jérôme	28	H	Réceptionniste	CAP en hôtellerie	1200	séparé, un enfant	chef de service en connectique / assistante commerciale	Aucune	Royal aux deux tours	voiture	voiture	périphérie
	Véronique	79	F	Ancienne professeur des universités	Doctorat	3000/4000	vit seule, sans enfants	Non Renseigné (NR)	Droite	NR	histoire, théâtre	TC	Centre ville
	Marianne	63	F	Psychologue	bac + 5	2700	Divorcée, une fille	directeur du compte rendu analytique à l'AN et MAF	PS	Voynet / Royal	Lecture, écriture, petites filles	TC	Centre ville
	Marie	64	F	Professeur de lettres classiques dans le secondaire	agrégation	2600	Mariée, trois enfants	administrateur colonial / MAF	MODEM	Bayrou/Sarkozy	le grec moderne	TC	Centre ville
	Anita	54	F	Aide soignante	BEPC	2000	mariée, deux enfants	NR	NR	Bayrou/Royal	marche à pied et lecture	voiture	périphérie
	Jean-Claude	59	H	Ingénieur	Thèse en physique	5000	Marié, trois enfants	ingénieur/médecin	RPR	Sarkozy aux deux tours	voyages, ski	voiture	périphérie
	Julien	26	H	Chef de projet logistique	bac + 5	2600	Célibataire	horticulteurs	UMP	Sarkozy aux deux tours	sport (rugby) et voyage	TC / scooter	périphérie
	Robert	57	H	concierge	Certificat d'étude	1200	séparé, une fille	metallurgiste/ampiste dans les mines	Aucune	Royal aux deux tours	marcher	TC	périphérie
	Amine	21	H	étudiant en BTS informatique	bac pro	800	il vit chez ses parents	technicien de surface / aide aux personnes âgées	Aucun	Royal aux deux tours	paintball, hockey, mangas	TC	périphérie
	Bélaïd	37	H	formateur	bac + 2 en informatique	3000	marié, deux enfants	ouvrier / MAF	PCF	Buffet/Royal	militantisme	Marche	périphérie
	Olivier	36	H	responsable de l'administration des ventes	bac + 5 (sup aéro)	4000	en couple, deux enfants	entrepreneur / assistante de direction	UMP	Royal aux deux tours	boxe	TC	Centre ville
	Christiane	48	F	formatrice	bac	3000	en couple, deux enfants	NR	PS	Royal aux deux tours	danse	TC	périphérie
	Philippe	48	H	dessinateur d'animation	bac	3000	en couple, un enfant	psychanalyste / monteuse en cinéma	PS	Royal aux deux tours	musique	vélo	périphérie
Virginie	29	F	Photographe	bac + 2	800	en couple	délégué régional à la SACEM / bibliothécaire	PS	Royal aux deux tours	balades	vélo	Centre ville	
René	57	H	en réinsertion	BEPC/CAP	1000	en couple	concessionnaire chez Audi / institutrice	PS	Royal aux deux tours	musique	TC et marche	Centre ville	

L'échantillon parisien se caractérise par une surreprésentation de CPIS (cadres et professions intellectuelles supérieures). Toutefois, quatre enquêtés parisiens (René, Jérôme, Artan, Robert) présentent des propriétés caractéristiques des groupes sociaux les plus démunis économiquement, scolairement et socialement. Par ailleurs, ce déséquilibre est relatif au regard des caractéristiques de la population d'Île-de-France (et de Paris *a fortiori*) au sein de

laquelle les CPIS sont surreprésentées (selon l'INSEE, en 2007 : ils représentent 24% des ménages d'Île-de-France pour 14% des ménages en France).

6/ L'échantillon total

Tableau n°3 : Caractéristiques socio-économiques de l'échantillon.

Variable	Paris	Lille	Total
	Nombre	Nombre	Nombre
H	11	15	26
F	9	7	16
Moins de 30	6	9	15
30-60	9	10	19
Plus de 60	5	2	7
Bac ou moins	8	NR	x
Bac-bac +4	5	NR	x
Bac +4 et plus	7	NR	x
Moins de 1000 euros	4	5	9
1000-1500	4	7	11
1500-2000	0	8	8
2000-3000	8		8
Plus de 3000	4		4
Agriculteurs	0	0	0
Employé / ouvriers	6	11	17
CPIS	12	6	18
Etudiants	2	2	4
Mère au foyer	0	2	2
Chômage	0	1	1
Paris	10	x	x
Lille	x	6	x
Région Parisienne	10	x	x
Région lilloise	x	16	x
Total	20	22	

Au final, la diversité de l'échantillon se montre satisfaisante, notamment sous le rapport des diplômes et des revenus ; deux variables particulièrement prégnantes dans la formation des croyances liées à l'environnement et à l'économie.

Après une retranscription intégrale des entretiens, nous avons procédé à une analyse thématique de ces données qualitatives.

7/ Méthode d'analyse et de sélection des extraits d'entretien mobilisés pour administrer la preuve

Les axes d'analyse, bien que définis dès la proposition de recherche, ne peuvent faire l'économie d'une imprégnation longue et intense avec le contenu des entretiens. Cette étape primordiale demeure la seule à même d'orienter l'analyse dans une voie nouvelle et propre au matériel collecté, afin de valider, d'amender ou d'enrichir les connaissances sur l'acceptabilité des écotaxes.

Par ailleurs, nous nous attachons à renseigner quelques propriétés des locuteurs des extraits mobilisés et à indiquer dans l'interprétation les variables susceptibles d'expliquer les

propos. En effet, ne pas mentionner ces informations réduirait l'intérêt de construire un échantillon raisonné et laisserait dans l'ombre le rôle des dispositions. Celles-ci non seulement contribuent à expliquer la nature du propos, mais pèsent également sur sa portée : se déclarer défavorable au péage urbain quand on habite en banlieue et qu'on possède trois voitures, ce n'est pas la même chose que de se dire défavorable à ce dispositif quand on habite à Paris sans voiture. L'apparente similitude des perceptions ne doit pas dissimuler les différences objectives (de pratiques) qui font que ces perceptions apparemment identiques ne se valent pas. Autrement dit, on ne voit que ce que l'on se donne les moyens de voir.

Les extraits utilisés pour illustrer l'analyse ne sont pas exceptionnels. Les critères de choix sont 1) la représentativité et 2) la limpidité.

Le premier point permet de faire le tri entre la multitude de thèmes que nous pourrions aborder, pour ne retenir que les plus récurrents ou les plus saillants. Dans ce cas, est représentatif ce qui revient fréquemment, d'une manière ou d'une autre dans les différentes discussions, mais également ce qui illustre une dynamique ou une articulation caractéristique.

Le second critère invite à ne garder que les extraits représentatifs les plus significatifs ; ceux qui donnent à voir avec le plus de clarté ce que nous analysons.

B) L'enquête quantitative

En complément et à partir de l'analyse de ces entretiens, une enquête quantitative a été menée pour observer non plus les mécanismes de production des points de vue mais leur distribution au sein d'un échantillon plus important.

1/ L'élaboration et la rationalité du questionnaire

La définition du questionnaire (joint en annexe de ce rapport) implique des choix importants en termes d'opérations de recherche. Il convient de les expliciter car ils ne sont pas neutres sur les résultats obtenus.

La première difficulté repose dans les conditions de passation du questionnaire. Le choix d'une passation en face à face dans des lieux publics suppose de rédiger un questionnaire dont l'administration ne dépasse pas six à huit minutes. Pour donner un élément de comparaison, Faburel et *al.* dans leur enquête, ont construit un questionnaire de 80 questions. Mais la passation qui durait entre trente minutes et une heure se faisait par porte-à-porte, au domicile des personnes.

Cette première contrainte accentue la difficulté de formuler des questions simples sur un sujet complexe. Le souci d'employer des termes peu connotés et peu discriminants nous a par exemple conduits à ne pas utiliser les mots « taxes » ou « fiscalité ». De même, nous avons proscrit l'usage du terme « problème » pour lui préférer celui de « nuisance » qui, à la lumière des propos collectés lors des entretiens, nous est apparu plus neutre. Par contre, certains interviewés ont pointé le recours trop fréquent au verbe « payer » qui apparaît sept fois sur les dix propositions « testées »¹⁸.

Enfin, le souci d'aborder six types de mesure plutôt qu'une seule en détail - afin de travailler notre seconde hypothèse sur la différenciation des conditions de l'acceptabilité en fonction de la nature des mesures - a eu pour contrepartie des présentations succinctes et donc arbitraires des dispositifs soumis à l'appréciation des enquêtés. Par exemple, nous avons choisi de privilégier quelques principes explicatifs ou justificatifs de ces mesures quand

¹⁸ Cet écueil réel mais dont le biais est difficilement évaluable s'est produit alors que nous avons pourtant veillé à moduler les formulations afin d'éviter de type d'effets de répétition.

d'autres étaient également possibles. Le choix a également été fait de dissocier les arguments susceptibles de peser sur l'acceptabilité (question 18, neuf modalités de réponses) des dix énoncés présentant les dispositifs écofiscaux (questions 7 à 11 et 13 à 17). **Dès lors, nous avons plutôt recueilli des prises de position à propos de principes généraux sous-tendant différents dispositifs de « fiscalité verte » que des réactions à des mesures écofiscales présentées dans le détail.**

L'objectivation de ces conditions de production du questionnaire permet de mieux comprendre son architecture qui est également à relier aux hypothèses de départ.

Le questionnaire peut ainsi être découpé en trois grandes parties :

a) Les questions 1 à 5 portent sur les conditions modales des enquêtés : lieu d'habitation, motorisation, modes de transport principal et raisons de ces choix modaux. Notons que contrairement au guide d'entretien, aucune question n'aborde le thème des déplacements longue distance. Outre que cela induisait des questions supplémentaires, cet aspect de la mobilité (qui concerne plus inégalement encore les différents milieux sociaux), perd de sa pertinence au regard des écotaxes éprouvées par l'enquête. C'est en tout cas ce qui est ressorti des entretiens qualitatifs. Les personnes interviewées tendent plutôt à discuter les enjeux de la mobilité à partir de leurs déplacements de proximité.

b) Les questions 6 à 28 concernent les variables dépendantes, celles qui seront à expliquer dans l'analyse par tris croisés (cf. infra). Ces questions s'enchaînent de la façon suivante :

- une question relative aux problèmes qui préoccupent le plus les enquêtés au quotidien ;
- une première série de cinq affirmations du type : « on devrait payer un péage pour entrer au centre-ville » sur lesquelles il est demandé aux répondants de dire s'ils sont « pas d'accord du tout », « plutôt pas d'accord », « plutôt d'accord », « tout à fait d'accord » ou « sans avis » ;
- une interrogation sur les acteurs responsables « pour réduire les nuisances liées à la voiture » ;
- une seconde série de cinq propositions de principes écofiscaux ;
- une question visant à identifier des attentes envers les mesures écofiscales : « estimez-vous que l'on puisse faire payer plus cher l'utilisation de la voiture dans les conditions suivantes : à condition que l'on sache précisément à quoi sert l'argent collecté, etc. »¹⁹ ;
- trois questions centrées sur la perception du problème, la nature des nuisances et les solutions susceptibles de les résorber ;
- trois questions sur la disposition à donner un peu plus pour l'environnement. Il s'agissait entre autres choses de tester des effets de seuil sur la recommandation des experts du PREDIT ;
- deux questions sur l'intérêt pour les thèmes environnementaux tels qu'ils sont traités par les médias ;

c) Les questions 29 à 40 concernent enfin le recueil d'informations sur les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés.

¹⁹ Cette formulation n'a pas été sans poser de difficultés aux enquêteurs. Les réactions d'un nombre important (mais imprécis) de répondants demandant de reformuler la question, se la répétant pour essayer de la comprendre, restant silencieux et obligeant une reformulation délicate, etc. invitent à faire une interprétation particulièrement prudente des résultats de cette question.

Tableau n°4 : Récapitulatif des liens entre les questions et ce qu'elles entendent « tester »

Dispositifs et variables subjectives testées	Traduction dans le questionnaire
Bonus-Malus	« Il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup »
Compensation volontaire	« Proposer aux consommateurs de payer un supplément pour l'environnement, quand ils achètent des biens et services très polluants »
Péage de cordon	« On devrait payer un péage pour entrer au centre-ville »
Péage d'infrastructure	« Pour diminuer le trafic automobile, il faut faire payer un péage pour rouler sur le périphérique »
Taxe carbone	« Il faudrait augmenter les taxes sur le prix du carburant »
Les permis d'émission individuels	« Au-delà d'un certain volume de carburant consommé par an, on devrait payer le carburant plus cher »
La vignette ou écopastille	« L'automobiliste devrait payer une vignette annuelle pour sa voiture en échange d'un abonnement de transport collectif »
Implication	« Sur ce budget mensuel, seriez-vous prêts à donner plus pour protéger l'environnement ? »
Responsabilités	« Parmi les acteurs suivants, quels sont ceux qui devraient faire des choses pour réduire les nuisances liées à la voiture ? » ²⁰
Equité	« A condition que le surcoût soit le même pour l'ensemble de la population »
Importance de réduire la place de la voiture	« Il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville »
Perception du problème	« Et finalement, est-ce que vous pensez que la voiture représente une nuisance en Ile de France ? « Si oui, laquelle ? » « Si oui, que faudrait-il faire pour réduire cette nuisance ? »

2/ Un échantillonnage raisonné, des échantillons diversifiés

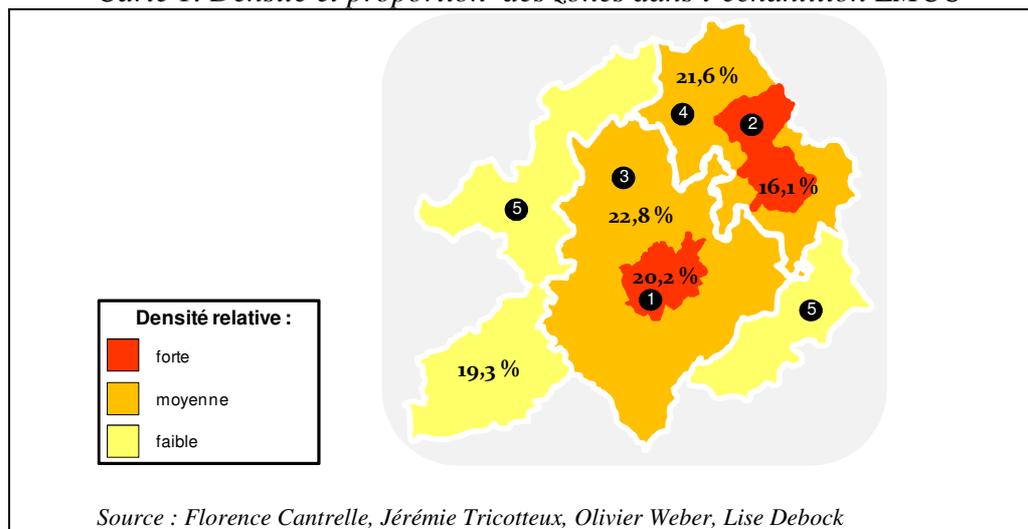
Que ce soit sur le terrain de la LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine), ou sur Paris et la première couronne, l'organisation de l'enquête s'est attachée à équilibrer la répartition de l'échantillon sur différentes zones. Il s'agit en effet :

²⁰ Les modalités de réponses (plusieurs possibles) sont les suivantes : les scientifiques / les ministères concernés / l'industrie automobile / les habitants / les mairies / la région / le département / les institutions européennes / Autre (préciser) / Sans avis. Une seule modalité concerne les 'individus'.

1. De se donner les moyens d'apprécier le rôle des variables territoriales et modales (lieu d'habitation, densité -hab./km²- et offre modale disponible, mode de transport principal, raisons de ce choix, motorisation du foyer).
2. De travailler sur des zones pour lesquelles nous avons des informations sur les caractéristiques sociodémographiques de la population afin de procéder à un échantillonnage par quotas.

Dans le Nord, le zonage qui a été respecté est celui de l'enquête déplacement réalisée par la LMCU en 2006. Comme l'indique la carte ci-dessous, pour chacune des zones une centaine de personnes ont été interrogées :

Carte 1. Densité et proportion des zones dans l'échantillon LMCU



Pour l'enquête en Ile de France, nous avons repris le découpage administratif en essayant de doubler le nombre d'enquêtés pour Paris intra muros où les conditions modales sont sensiblement différentes qu'en première couronne (cf. infra) :

Graphique 1. La répartition par départements de l'échantillon francilien

Commune			
75	179	35.7%	35.7%
92	103	20.5%	20.5%
93	115	22.9%	22.9%
94	105	20.9%	20.9%
Total	502	100.0%	

Ces répartitions spatiales relativement équilibrées traduisent le souci de raisonner et de contrôler, tant que faire se peut, la structure d'un échantillon quantitativement modeste. On retrouve le même équilibre au niveau de la caractéristique sociodémographique la plus facilement maîtrisable par les enquêteurs : le sexe (cf. tableau infra). En revanche, il convient de signaler la difficulté à respecter les quotas pour obtenir un échantillon toujours conforme à la structure effective de la population des différentes zones. Un redressement *a posteriori* n'a pas été envisagé étant donné les moyens et les temporalités de l'enquête qui ne nous ont pas permis d'interroger plus de mille individus. Par contre, le dispositif d'enquête a intégré cette préoccupation *via* le remplissage par chacun des enquêteurs en fin de journée, d'un tableau

renseignant le sexe, l'âge et la CSP des enquêtés 'du jour'. Cela nous a permis de faire un suivi plus précis et d'orienter les enquêtés dans leur « démarchage ».

Tableau n°5 : Caractéristiques sociodémographiques des échantillons de l'enquête (en pourcentage)

Variables	Modalités	LMCU		Paris et première couronne		Total	
		obtenu	souhaité	obtenu	souhaité*	obtenu	souhaité*
Sexe	Hommes	46	48	53	48	50	49
	Femmes	54	52	47	52	50	51
Age	0-19	19	28	7	26	13	25
	20-39	41	32	39	30	69	59**
	40-59	26	23	33	27		
	60-74	11	11	19	10,5		
	75+	4	6	4	6	17	16***
CSP	retraités	15,5	18	18			
	autres inactifs	32	27	20	50**	13****	36*****
	chômeurs	8	9	7			
	agriculteurs exploitants	0	0	0	0	0	1,5
	artisan-commerçant-chef d'entreprise	4	2	3	2,6	3	3,3
	CPIS	13	7	15	10,6	16	7,8
	Professions intermédiaires	15	12	9	12,3	17	12,6
	employés	19	13	22	14,9	26,6	16,1
	ouvrier	8	12	4	9	10	13,6

*Echantillon INSEE Ile de France
**Retraités et autres sans activités professionnelles
*Echantillon INSEE France, population de 15 ans ou plus
** 20-64 ans, bilan démographique 2008, INSEE
***65 ans ou plus, bilan démographique 2008, INSEE
**** Etudiants + inactifs (chômeurs, retraités, mères au foyer, etc.)
***** Inactifs ayant déjà travaillés plus autres inactifs

Sur l'échantillon de la LMCU, le principal biais est sans doute la surreprésentation des 20-39 ans (d'autant que 19% ont moins de 20 ans, ce qui gonfle la part des moins de trente ans). En revanche la sur représentation des CPIS est compensée par celle des employés.

Sur l'échantillon francilien, on retrouve la compensation de la sur représentation des CPIS par celle des employés. Quant aux déséquilibres générationnels, ils semblent également s'équilibrer.

En somme, à défaut d'avoir un échantillon parfaitement fidèle aux réalités statistiques de ces différentes zones, nous obtenons une diversité satisfaisante car relativement équilibrée. Cet enjeu de la diversité a constitué le mot d'ordre principal de la passation. On retrouve ainsi une ventilation réelle et assez fidèle sur quatre autres variables qui n'étaient pas considérées pour l'échantillonnage, mais qui nous intéressent dans le cadre de l'analyse :

Tableau n°6 : caractéristiques scolaires, financières et modales des échantillons de l'enquête

Variables	Modalités	LMCU		Paris et première couronne		Total	
		obtenu	LMCU	obtenu	Unité urbaine de Paris (IRIS)	obtenu	France
Niveau de diplôme	Inf à bac + 2	63	66	52	71	55	91*
	Sup à bac +2	37	34	48	29	44	9
Niveaux de revenus	moins de 1600 euros	67	x	50	x	x	x
	1600-2500 euros	13	x	18	x	x	x
	plus de 2500 euros	6	x	11	x	x	x
	NSP	14	x	19	x	x	x
Possession d'une voiture (déclaratif)	Au moins une voiture dans le foyer	77	74	65	67	71	81
	Pas de voiture dans le foyer	23	26	35	33	29	19
Moyen de transport le plus fréquent (déclaré; plusieurs réponses possibles)	Voiture	43	x	29	x	36	x
	Transports en commun	83	x	130	x	66	x
	Vélo	6	x	5	x	6	x
	Marche	27	x	21	x	24	x
Budget transport (déclaré)	Entre 0 et 50 euros	54	x	43	x	48	x
	Entre 50 et 100 euros	21	x	40	x	30	x
	Entre 100 et 150 euros	13	x	12	x	13	x
	Plus de 150 euros	11	x	5	x	8	x

x = Données non disponibles ou non comparables (catégorisations différentes, territoires différents, ménages vs
* Population âgée de plus de 20 ans

La qualité de l'échantillon, et plus encore de la fiabilité des données, dépend étroitement des conditions de la passation qu'il convient ici de préciser.

Sur le terrain nordiste, quatre étudiants du master 2 « aménagement, urbanisme et développement des territoires » de faculté des sciences et technologies de Lille 1 ont accompagné un chargé d'étude de l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA).

La passation sur Paris et la première couronne a été réalisée par quatre étudiantes de master de l'Institut Français de Presse de l'université Paris II, ainsi que par le chargé d'étude de l'APPA. A la différence des étudiants lillois, les étudiantes étaient rémunérées sous forme de vacances et n'avaient pas d'intérêts scolaires à cette pratique.

Les étudiants de Lille ont intégré l'enquête dans un projet universitaire sous la direction de Séverine Frère, les conditions matérielles et financières étant différentes pour ces deux groupes d'enquêteur.

Dans les deux cas, les enquêteurs ont été formés pour qu'ils puissent s'approprier le questionnaire, pour garantir une présentation similaire du travail auprès des enquêtés ou encore pour qu'ils acquièrent les règles élémentaires de cet exercice (pas d'induction, gestion de la relation sociale de la passation). L'enquête s'est déroulée sur 5/6 jours, chaque enquêteur administrant en moyenne une vingtaine de questionnaires par jour.

3/ Le regard des experts sur ces choix de méthode : peut-on / faut-il quantifier l'acceptabilité de mesures politiques complexes ?

Pour confronter les premiers résultats de l'analyse statistique (échantillon LMCU) aux points de vue de personnes dont les activités professionnelles les amènent à avoir une réflexion plus approfondie sur les problématiques de la mobilité dans le Nord, un second focus group a été organisé le 16 mars 2009. Les six participants étaient :

- Philippe Rigaud de la DRE Nord-Pas-de Calais
- Marc Santré, adjoint au maire, délégué aux déplacements, aux transports et à la voirie, élu Vert
- Philippe Menerault, directeur de recherche à l'INRETS
- Philippe Dutrieu, directeur général de l'automobile club du Nord
- Sébastien Torro-Tokadi, responsable de l'espace Info Energie (Association Droit Au Vélo)
- Philippe Tostain, conseiller municipal de Lille délégué aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables, élu Vert

La substance des discussions, qui ont permis de mettre en relief et à distance certains résultats de l'enquête quantitative (mais également des entretiens qualitatifs) est présentée ultérieurement. En revanche, outre que ce focus group fait partie intégrante de la méthode de l'enquête, il en interroge également les fondements.

Les participants ont ainsi exprimé des réserves quant aux biais engendrés par les énoncés des questions. Cela les a incités à discuter des enjeux de la formalisation des mesures écofiscales dont il serait possible d'accroître l'acceptabilité en les présentant autrement. Selon ces professionnels, les résultats auraient sans doute été sensiblement différents si les mesures étaient davantage explicitées. Reprenant l'exemple des péages urbains, ils supposent qu'en délivrant deux ou trois éléments d'information supplémentaires, tels que les compensations en termes d'amélioration du réseau de transports en commun ou des mesures différenciées selon le lieu d'habitation et les usages du centre urbain, le refus de ces dispositifs aurait été bien moindre.

Ces interrogations soulèvent le problème des désajustements entre les attentes des décideurs politiques et les conditions de réalisation d'une recherche, fut-elle d'expertise. Ce qui est en jeu dans ces réactions, c'est en effet la frustration légitime des décideurs face à des résultats dont la compréhension ne peut être détachée des nombreuses opérations de recherche qui conditionnent leur production. Ainsi, il aurait été possible de concentrer le questionnaire sur une seule mesure et d'organiser tout autrement les six/huit minutes de passation, en consacrant par exemple une minute à la présentation pédagogique de cette mesure. Mais cela

n'aurait pas épuisé les problèmes méthodologiques. En effet, il existe de nombreuses façons de présenter, de détailler une mesure politique. Il aurait donc inévitablement fallu privilégier certains aspects et donc certaines conceptions de ce dispositif. Nous avons ainsi pris le parti de condenser un certain nombre de points susceptibles d'influencer l'acceptabilité dans une seule question (n°18). Cela permettait, dans les dix questions précédentes, de soumettre à l'appréciation des enquêtés des principes fondamentaux de l'écofiscalité.

D'autres choix tout aussi justifiés mais discutables, raisonnés mais arbitraires, peuvent donc être faits. L'enjeu est alors moins de les contester que de comprendre ce qu'ils impliquent quant à la portée et à la signification réelle des résultats.

La question de la quantification de l'acceptabilité de mesures politiques complexes mérite donc d'être posée, ne serait-ce que parce qu'il existe plusieurs façons de mener ce type de recherche. Comme nous l'avons déjà stipulé, le choix a été fait de soumettre à l'appréhension des répondants plusieurs principes écofiscaux plutôt qu'une ou deux mesures soigneusement présentées. Ce choix oblige à prêter une attention moins centrée sur les approbations ou désapprobations de chacune des mesures que sur la variation dans les modalités et intensités de ces (dés)approbations. Sur le plan de la stratégie de l'analyse statistique, cela renforce la nécessité d'investir davantage d'efforts sur le croisement de différentes variables que sur la comparaison de tris à plat (cf. infra).

4/ Précautions analytiques : ce que les chiffres ne disent plus

Pour poursuivre cet effort réflexif qui vise à préciser la juste mesure des données présentées dans ce rapport (et ce faisant à en consolider les interprétations), il faut rappeler que la passation du questionnaire en face à face représente une relation sociale spécifique. Parmi les caractéristiques de cette situation, on peut mentionner un double effet de surprise et d'empressement. Il est peu commun d'être abordé par des « enquêteurs » dans la rue et d'être interrogé sur ses pratiques de mobilités et les mesures politiques pouvant les réguler²¹. Cette « surprise », qui peut se traduire par des réactions contrastées (sentiment d'être pris au dépourvu ou à l'inverse satisfaction de pouvoir donner un avis), s'articule avec la volonté de « ne pas y passer des heures »²². La parole recueillie est dans la plupart des cas, une parole pressée et minimale. Les quelques enquêtés se saisissant de cette situation pour produire un discours illustré, argumenté, souvent politisé et pouvant durer plus de quinze minutes rappellent que, ce qui finissait par aller de soi, à savoir la cursivité des réponses de tous les autres, relève aussi de l'effet de protocole.

Spécifique, cette relation sociale est également différenciée. L'acte de répondre à un questionnaire encapsule des rapports à l'école, à l'autorité et aux institutions (scolaires, mais également politiques²³) qui varient selon les expériences socialisatrices des enquêtés. Sans oublier l'innombrable quantité de ceux qui ont refusé de répondre, il importe de ne pas homogénéiser la nature des réponses des gens qui répondent quand même. Les intérêts à répondre - et plus encore les significations de cette acceptation - sont nombreux et pas toujours réductibles les uns aux autres (rendre service, faire passer le temps, donner son avis sur une question jugée importante, se comporter en citoyen, etc.)

Ces rapports différenciés à la relation d'enquête sont redoublés par des réactions également plurielles au contenu du questionnaire, à son utilité, à sa « complexité », à sa mise en forme, etc. : « c'est trop long », « ça dépend », « votre questionnaire est débile », « c'est

²¹ La plupart des sondages se font par téléphone.

²² Pour contourner cette réalité (encore plus aigüe lors des heures dites « de pointe »), nous avons entrepris d'enquêter aussi le week-end, journées où la population disponible est plus diversifiée.

²³ Comme le trahissent les interrogations récurrentes en début, en cours ou en fin de passation sur les « commanditaires » de ce travail.

très intéressant », « j'en sais rien », « mettez ce que vous voulez », « je n'ai pas compris », « c'est-à-dire ? »... Parfois verbalisées (mais rarement codées et donc analysées), ces réactions qui en disent souvent longs sur la nature des réponses, sont aussi perceptibles à travers des attitudes non verbales. Le caractère pressé des réponses est bien souvent renforcé, sur certaines questions tout au moins, par l'expression d'hésitations et la production de réponses *manifestement* incertaines.

Encore une fois, rappeler ces réalités de l'enquête par questionnaire ne signifie pas que les données sont inexploitable et sans valeur heuristique. Il s'agit simplement de signifier la prudence qui s'impose dans l'interprétation des réponses, d'autant plus que le sujet abordé est complexe et pluridimensionnel. Ces rappels sont encore une invitation à valoriser la complémentarité des matériaux et donc à s'appuyer sur les entretiens qualitatifs pour affiner l'analyse statistique. L'examen des entretiens individuels montre ainsi que les enquêtés peuvent élargir l'univers du pensable en bricolant des solutions originales (notamment pour pallier à une absence d'avis). Il leur arrive par ailleurs de dresser des parallèles avec d'autres thématiques comme les déchets. Or, ces processus cognitifs au prisme desquels les mesures écofiscales peuvent être pensées demeurent difficilement enregistrables par la seule enquête quantitative.

5/ Modalités de l'analyse statistique et la question de la comparaison

La limite principale de cette recherche qui se veut exploratoire est la taille de l'échantillon quantitatif. Cependant, il importe de noter que nous avons multiplié par deux le nombre de questionnaire administré par rapport à ce que prévoyait le projet initial. Il est en effet apparu que deux échantillons de 250 enquêtés n'aurait pas permis une analyse statistique fiable²⁴. Il demeure que pour ne pas affaiblir davantage les résultats, des choix statistiques ont été faits dont certains méritent d'être signalés ici.

a. Codages et regroupages

La réduction du nombre de catégories d'analyse réduit la finesse de l'interprétation mais permet de travailler sur des sous-échantillons plus importants. Or, une analyse statistique à partir de 993 enquêtés ne peut raisonnablement s'autoriser à démultiplier les modalités des différentes variables. Neuf types de recodages structurent sensiblement le traitement des données :

- nous avons regroupé les répondants en trois tranches d'âge : « moins de trente ans », « 30-55 ans », « 55 ans et plus » ;
- les prises de positions « tout à fait d'accord », « plutôt d'accord », « plutôt pas d'accord », « pas du tout d'accord » ont été fusionnées en deux modalités : « oui » / « non » ;
- toutes les réponses aux questions ouvertes ont été recodées en fonction de catégories que nous avons jugées pertinentes au regard des types de réponses²⁵. Lorsque plusieurs réponses sont formulées, nous retenons celles qui valaient *a fortiori*, c'est-à-dire qui avait le moins de chance d'être mentionnée ;

²⁴ Si ce n'est sans doute dans une approche psychosociologique.

²⁵ Le logiciel retenu pour l'enquête statistique est *Sphynx Plus*, version 4.5. Ce logiciel ne permet pas de conserver une trace des opérations particulièrement sensibles de regroupage de différentes modalités. Ce travail de production de nouvelles catégories d'analyse est pourtant à la fois subjectif et essentiel pour obtenir des sous-échantillons statistiquement significatifs.

- les modalités « voiture », « vélo », « marche », « bus », « métro », « tram », « train », « RER » sont regroupées en quatre catégories : « transports en commun », « voiture », « vélo », « marche » ;
- le niveau de motorisation (nombre de voiture dans le foyer) correspond à deux catégories : « pas de voitures »/« au moins une voiture » ;
- le niveau de revenu a été recodé en trois tranches : « moins de 1600 euros », « 1600-2500 euros », « plus de 2500 euros » ;
- le niveau de diplôme a été subdivisé en deux : « inférieur à bac + 2 », « supérieur à bac +2 » ;
- la question relative aux imputations de responsabilité a été recodée en deux temps. Une première fois en regroupant uniquement les entités politiques, une seconde fois en distinguant uniquement les « responsabilités collectives » et les « responsabilités individuelles » ;
- la profession des enquêtés a été recodée par les différents enquêteurs à l'aide de la nomenclature de l'INSEE (PCS 2003, niveau 4). Ce regroupage est le seul à avoir été effectué par plusieurs personnes. Il est donc moins fiable que les autres, les enquêtés ayant pu classer différemment certaines professions, et ceux en dépit de la nomenclature (dont l'usage ralentissait nettement le codage) et de la double saisie (un enquêteur énonce les réponses et vérifie que le second les saisie correctement)²⁶ ;

b. A la recherche de corrélations significatives

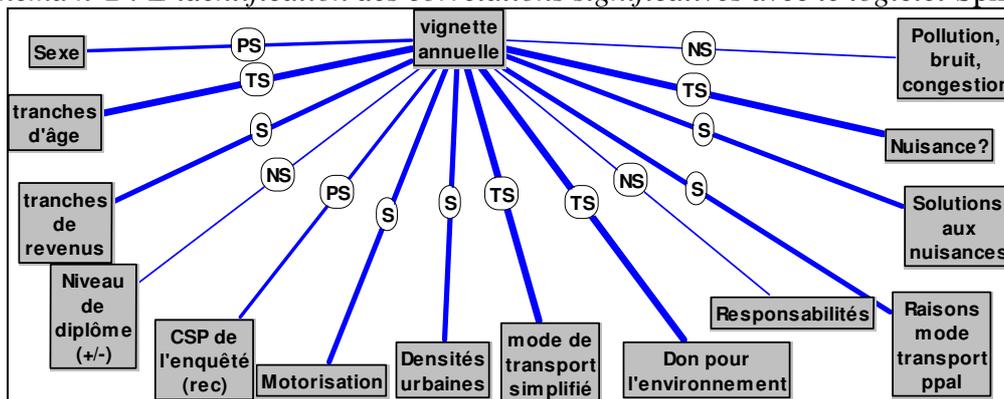
Au-delà de l'observation des tris à plat (dont nous avons expliqué qu'ils n'étaient pas le plus significatifs étant donné les biais d'énoncés), l'analyse se concentre sur les tris croisés²⁷. Ceux-ci permettent de repérer des corrélations statistiquement viables. Cependant, conformément aux hypothèses de départ de cette enquête, nous interprétons moins ces corrélations que les relations entre-elles, c'est-à-dire leurs combinatoires.

Nous procédons à deux types de tris croisés pour cette recherche. D'une part sont croisées les variables 'objectives' et 'subjectives' avec les questions appelant à un jugement sur un principe éco-fiscal. D'autre part nous croisons les variables objectives avec les variables subjectives. Pour cela, nous avons utilisé une fonction du logiciel *Sphinx* qui permet d'identifier les corrélations significatives. Précisons que le logiciel *Sphinx* effectue automatiquement le test de significativité. Le schéma qui suit indique la forme sous laquelle ce test est présenté par le logiciel. Les seuils retenus pour ce test sont les suivants : Très Significatif (TS) : p inférieur à 1%, Significatif (S) : p compris entre 1 et 5 %, Peu Significatif (PS) : p compris entre 5 et 15%, Non Significatif (NS) : p supérieur à 15%.

²⁶ Pour contrôler la qualité de la saisie, nous avons procédé à la vérification aléatoire de 55 questionnaires (2330 modalités de réponses possibles). Moins de 1% d'erreurs ont été constatées.

²⁷ Le questionnaire ne se prête pas à une Analyse Factorielle des Correspondances qui suppose des questions avec un nombre important de modalités.

Schéma n°2 : L'identification des corrélations significatives avec le logiciel Sphynx



c. *Quelle modalité de présentation des résultats ?*

Comme expliqué plus haut, l'administration des résultats ne procèdera pas à l'exposé des données agrégées et déclinées en fonction d'un certain nombre de variables explicatives dont le fait d'habiter dans la LMCU ou à Paris et en première couronne. La seconde partie de ce rapport s'attache donc à présenter les principales « tendances » de l'acceptabilité des différentes propositions au sein des enquêtés de la LMCU.

La troisième partie du rapport permettra en dernier lieu de se concentrer sur les dissemblances observées entre l'échantillon parisien et l'échantillon nordiste.

Sur le plan de l'expertise, il convient ainsi de discuter du poids de la variable territoriale ou modale sur l'acceptabilité des écotaxes de transport. Le fait d'avoir un accès aisé (ou pas) à différentes modalités de transport influence-t-il les points de vue sur les propositions formulées par le questionnaire ? Si oui, dans quelles conditions ?

Sur le plan de l'opérationnalité politique de ce type de mesure, nous pourrions alors suggérer des pistes relatives aux manières de tenir compte des spécificités locales en fonction des différents dispositifs. S'il peut aller de soi que des dispositifs tels que les péages urbains, de part leur emprise, ne peuvent faire l'économie d'une réflexion sur les enjeux spécifiques de la mobilité dans les territoires concernés, qu'en est-il de mesures moins territorialisées telles que l'éco-vignette ?

II) Les « grandes tendances » de l'enquête sur la communauté urbaine de Lille

A) Le contexte Lillois

1/ Remarques sur les enjeux de la mobilité au sein de la LMCU

L'agglomération lilloise compte environ 1,8 millions d'habitants répartis dans les 85 communes de Lille Métropole Communauté Urbaine. Entre 1999 et 2005, la population a augmenté de façon modérée, + 0,3% par an contre 0,65% sur l'ensemble de la France métropolitaine. Les évolutions de population ont été très contrastées : les communes de moins de 10 000 habitants ont vu, pour la très grande majorité, leur population croître de façon significative alors que les communes de plus de 10 000 habitants ont perdu des habitants ou ont progressé de façon moins marquée.

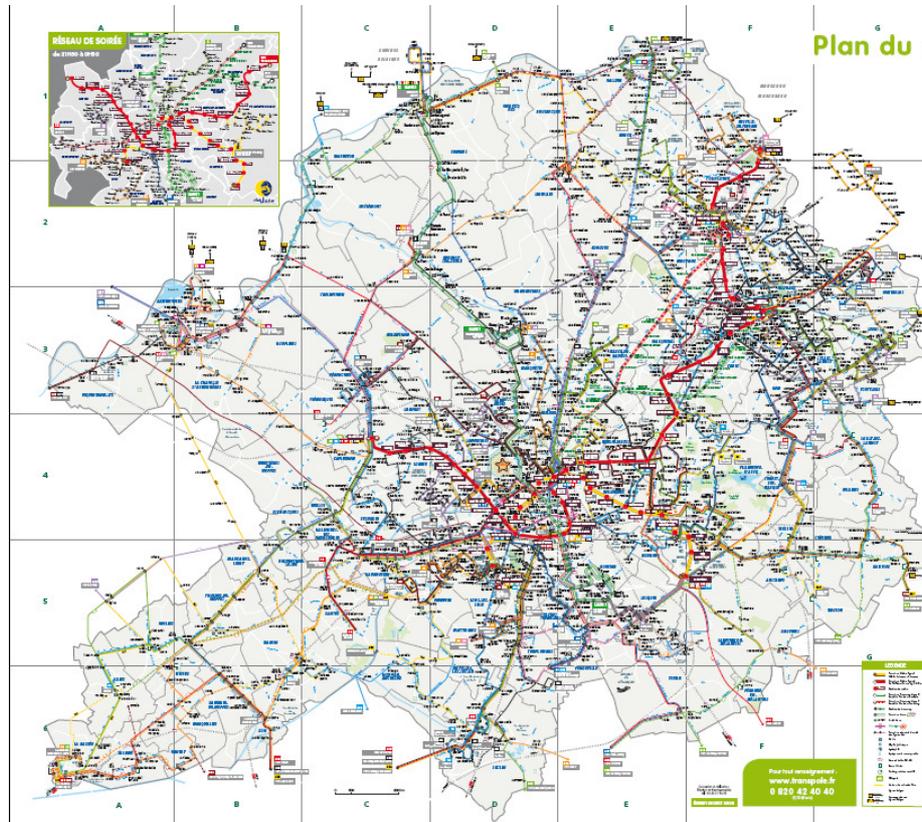
Sur le plan de la mobilité, on observe que les habitants de LMCU sont de plus en plus motorisés. La possession d'automobile a ainsi augmenté de 12% depuis 1998 (date de la précédente enquête ménage). Selon les communes, le taux de possession d'automobile varie du simple au double : il est faible dans les villes centres comme Lille (31 pour 100 habitants) et Roubaix (34) ; il est plus élevé dans les secteurs périurbains comme Halluin, Bondues, La Bassée, Don... où il atteint 56 véhicules pour 100 habitants.

Pourtant cette motorisation reste plus faible que la moyenne nationale. En 2006, le taux de motorisation des ménages métropolitain est de 1,07 contre 1,27 au niveau national.

La dernière enquête déplacements réalisée en 2006 montre une rupture dans les pratiques de mobilité : le nombre de déplacements par habitant est en baisse et la mobilité en voiture a diminué (-12%). Cette baisse concerne les déplacements des conducteurs (-8%) et des passagers (-22%). Néanmoins cette baisse s'accompagne de disparités : certes, sur une large majorité du territoire, la part des déplacements réalisés en voiture diminue de façon très sensible (12%) et l'usage des transports collectifs progresse. En revanche, les franges du territoire connaissent une diminution faible de l'usage de la voiture (-1%) et des transports publics (-8%).

On observe alors des pratiques de la mobilité très différentes qui sont elles-mêmes à relier à l'hétérogénéité de l'offre de transport collectif entre zone urbaine centrale et périphérie :

Carte 2. Une offre de transport en commun polarisée sur les aires urbaines denses de la LMCU



Source : Transpôle

Malgré la baisse de la mobilité motorisée, le trafic automobile ne diminue pas pour autant. En effet, si la mobilité en voiture a diminué de 8% pour les conducteurs, dans le même temps la longueur moyenne des déplacements en voiture réalisés sur le territoire communautaire a augmenté de 7%.

En conséquence, le trafic routier (nombre de véhicules multiplié par le nombre de kilomètres) reste stable sur la période.

Par ailleurs, la distance moyenne d'un déplacement interne à LMCU (soit 94% des déplacements) est de 4 km. La plupart des trajets sont courts, voire très courts (35% font moins de 1 km). Les distances parcourues sont à relier aux formes urbaines de l'agglomération et aux déplacements qu'elle génèrent.

Celles-ci sont très différentes selon la zone de résidence. Un habitant de la zone urbaine centrale (Lille, Roubaix et Tourcoing) réalise chaque jour environ 13 km. Le nombre de kilomètres augmente de 30% lorsque les personnes habitent les banlieues de ces 3 villes (environ 16,5 km) et une nouvelle fois de 30% lorsqu'ils habitent aux franges du territoire (21,5 km).

2/ Rappels et précisions sur l'échantillon Lillois

La population interrogée en LMCU se caractérise par une sur représentation de 20-39 ans (41% vs 32% en LMCU). Les moins de trente ans représentent 46.1% de cet échantillon et 38% d'entre eux sont étudiants. Statistiquement, cela signifie que les corrélations qui

montrent des différences entre les tranches d'âge expriment sans doute une convergence importante des points de vue de cette catégorie d'enquêtés. Ces derniers se déplacent plus souvent en transport collectif (54% vs 43% sur l'échantillon LMCU) et habitent plutôt dans des zones à forte densité urbaine (50% vs 36%). Cela se répercute également sur la répartition de l'échantillon par tranches de revenus, puisque 67% des personnes interrogées déclarent percevoir un salaire net mensuel inférieur à 1600 euros, mais que 56% de ces 67% ont moins de trente ans.

Indépendamment des quotas de la LMCU, il est utile de remarquer que 63% des répondants ont un niveau d'études inférieur à Bac + 2. Si bien que pour obtenir des corrélations significatives en croisant cette variable, il faut qu'elle soit particulièrement discriminante. 44% de ces personnes moins diplômées ont moins de trente ans, mais c'est au sein des plus de 55 ans que l'on constate une sur représentation de personne dont le niveau de diplôme est inférieur à bac plus 2.

Du point de vue des conditions modales, il faut surtout souligner que les transports en commun sont de loin le mode de transport le plus utilisé par les enquêtés. 83% d'entre eux déclarent que le bus, le métro ou le tram est un des modes de transport qu'ils empruntent le plus fréquemment pour leurs activités quotidiennes (vs 43% qui mentionnent la voiture²⁸). Le fait que seul 19% de notre échantillon habite en milieu rural peut expliquer ce résultat qui ne paraît guère fidèle aux réalités de la LMCU où les transports en commun ne seraient utilisés que pour 10% des déplacements²⁹. Les conditions de recueils peuvent également influencer cette donnée puisqu'une partie de la passation a pu se dérouler à proximité de stations de transports en commun. Nous avons toutefois veillé à diversifier les lieux de recueils, en particulier dans les zones urbaines.

Tableau n°7 : Des pratiques modales différentes selon la zone d'habitation

Modes de transport principaux / Densités urbaines				
	Densité urbaine forte (zones 1+2)	Densité urbaine moyenne (zones 3+4)	Densité urbaine faible (zone 5)	Total
voiture	19.4%	34.8%	53.0%	32.2%
vélo	5.3%	4.5%	4.3%	4.8%
marche	22.3%	21.0%	16.5%	20.7%
transports en commun	53.0%	39.7%	26.1%	42.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Par ailleurs, 77 % des membres de notre échantillon affirment qu'il y a au moins une voiture dans leur foyer, ce qui correspond au taux d'équipement des foyers de la LMCU (74%).

²⁸ Les enquêtés avaient la possibilité de donner plusieurs réponses.

²⁹ « Enquête déplacements 2006. Territoire de Lille métropole », Rapport de synthèse, juin 2007

B) Quelles acceptabilités ?

Dans l'ensemble, comment les personnes interrogées pour cette enquête dans la LMCU tendent-ils à prendre position à propos des principes écofiscaux énoncés par le questionnaire ? Les résultats montrent que l'économie générale des réactions oscille entre des jugements, négatifs ou positifs, plus ou moins unanimes. Si bien qu'il devient pertinent d'essayer de repérer des modalités différentes d'« acceptabilité » en fonction de la nature des propositions et de leur formulation.

1/ Les propositions qui suscitent un rejet « fort » :

Avant de s'aventurer dans des conjectures sur ces résultats, il convient de signaler que nous considérons que les propositions qui suscitent un rejet « fort » sont celles qui sont approuvées par moins de 20% des répondants (soit en valeur absolu, moins de 98 enquêtés sur 491). Pour des raisons de significativité statistique, nous ne chercherons pas à rendre compte de ces réponses minoritaires.

Tableau n°8 : Les propositions largement «désapprouvées »

Propositions	Oui	Non	NSP
On devrait payer un péage pour entrer au centre ville	15%	82%	3%
Il faut faire payer plus cher l'usage de la voiture en général	13%	82%	5%
Il faudrait augmenter les taxes sur le prix du carburant	7%	90%	3%
Pour diminuer le trafic automobile, il faut faire payer un péage pour rouler sur le périphérique	14%	79%	7%
Au-delà d'un certain volume de carburant consommé par an, on devrait payer le carburant plus cher	17%	76%	8%

L'idée de rendre plus cher l'utilisation de la voiture ainsi que l'idée des péages urbains ne rencontrent pas un public susceptible d'approuver ces principes. Toutefois, les raisons de ces refus ne relèvent pas toujours des mêmes registres pour les deux cas.

L'élévation du coût d'usage de la voiture se heurte sans doute au sentiment que les dépenses en essence occupent déjà une part suffisante du budget. Partagé, ce sentiment ne signifie toutefois pas la même chose en fonction des montants effectifs de ces dépenses. Les entretiens montrent quant à eux que cet argument n'est pas exclusif. Par exemple, une infirmière de 23 ans et qui utilise essentiellement la voiture pour se déplacer explique que ces taxes détournent d'autres solutions qui seraient moins rentables pour l'Etat :

« Ben ça augmenterait encore plus le prix du carburant au lieu de développer ce qui est mis en place et qui marche. Enfin, ce qui est mis en place, ce qui est illégal on va dire, comme utiliser les huiles de friture usagées : on sait que ça marche, on sait que ça peut faire fonctionner une voiture, on sait que ça pollue moins mais on ne le met pas en place parce que l'Etat n'aura pas de...ne pourra pas faire mettre de taxe dessus. »

Les propos d'un autre enquêté montrent que les points de vue ne sont pas toujours cohérents et peuvent articuler différents principes de justification. En l'occurrence, il estime que faire payer plus cher l'usage de la voiture quand on a d'autres possibilités modales est acceptable, mais plus loin, il explique que l'augmentation du prix des carburants serait de trop :

« C'est à la fois important de rendre le carburant cher car quelque part les gens en consomment beaucoup moins, sachant que par ailleurs on vide les poches d'un certain nombre de personnes qui n'ont pas le choix d'autres modes de transports. C'est paradoxal. Quand la personne se déplace en voiture parce que c'est un choix personnel alors qu'elle a le choix avec les TC, je dirais que je m'en fous un peu. Mais la personne qui n'a pas d'autres possibilités que la voiture, c'est une sorte de "scénie" [mot apparemment introuvable dans le dictionnaire], on lui vide ses poches alors qu'il y aurait moyen de se déplacer à des tarifs beaucoup plus raisonnables [...] Négativement car il y a déjà beaucoup de taxes sur le carburant, et la conjoncture ne va pas aider à la mise en place de ce dispositif car l'essence est déjà cher ». Homme, 35 ans, documentaliste, périphérie de Lille ; il utilise sa voiture et le métro pour se rendre à son travail.

L'analyse des entretiens qualitatifs indique également, à propos des péages, que leur négociation par les enquêtés est moins tranchée et plus diversifiée que ne peuvent le laisser croire les résultats du questionnaire. L'extrait ci-dessous exprime une désapprobation de cette mesure pour des raisons d'iniquité d'une part et parce qu'elles déresponsabiliseraient les institutions politiques nationales d'autre part.

« ...oui, comme en Angleterre.

Oui, voilà. Donc que pensez-vous de ce type de péage ?

C'est encore une fois une sélection là, que je ne trouve pas équitable !

Pourquoi ?

Parce que, celui qui à les moyens, euh, bah voilà, il pourra toujours tout faire. Il paye ! il paye ! et puis, il ne sera jamais concerné réellement.

D'accord. Et des péages de zone ?

...

En fait, c'est...(définition)

Ah, bah là, franchement, je pense qu'on commence à payer beaucoup. Les voies rapides c'est quand même, je pense, à mi-chemin départementales.

Euh. Personnellement, si je regarde mes feuilles de contribution, je pense que j'y laisse beaucoup ! et que, s'il y a un gâchis, alors là, je pense qu'il y a un gâchis. Il ne faut pas non plus, que ça revienne toujours sur l'utilisateur ! je pense que les communes, les départements, peuvent aussi prendre en charge beaucoup de choses. Je trouve que là, on délègue maintenant beaucoup. L'Etat a délégué aux communes. L'Etat a délégué aux départements. Le département délègue aussi. Et ça retombe toujours sur le particulier !

Femme, 53 ans, assistante de direction à la mairie de Tourcoing (socialiste), zone urbaine, voiture

Une étudiante de 24 ans, qui habite Lille et prend surtout le métro, propose également une interrogation en termes d'équité, mais qui appuie une prise de position moins tranchée. Cette interrogation se conjugue d'ailleurs avec une réflexion pratique sur la nécessité de se donner les moyens de cette mesure :

« Oui mais il y aurait un parking juste avant ? S'il y a un parking, un énorme parking, en fait s'il n'y a pas de place sur le parking et que la personne ne peut pas faire autrement ce serait dégoûtant qu'elle paie. Mais si elle peut faire autrement, oui, ce serait juste. Sinon, non ça serait dégoûtant, ce serait mettre de l'argent... non il va falloir vraiment prévoir un énorme parking avant ce péage. »

Tandis que les réticences relatives à une augmentation du coût des usages de l'automobile semblent assez arrêtées, les entretiens qualitatifs tendent à « ramollir » le rejet du principe des péages urbains. Son acceptabilité pourrait être accrue en prenant certains aspects en considération tels que l'équité. Il est à noter que les réflexions politiques sur ce type de dispositifs intègrent déjà ces attentes (bien anticipées) des usagers. Le rapport du centre d'analyse stratégique « Péages urbains : principes pour une loi », remis au premier ministre en septembre 2008, stipule que les deux premières conditions de l'acceptabilité sociale de ces mesures sont :

- « Première condition : le péage urbain sera mieux accepté si le public le perçoit comme efficace dans ses effets sur l'environnement, l'organisation des déplacements et la localisation des activités sur le territoire. »
- « Deuxième condition : le péage devrait être socialement équitable, en prenant en compte la situation des différentes catégories d'usagers concernés. »

Si la moitié des énoncés proposés par le questionnaire sont largement rejetés, deux principes reçoivent à l'inverse une faveur « forte »³⁰.

2/ Les propositions qui suscitent une « forte » approbation :

Tableau n°9 : les propositions largement « acceptées »

Propositions	Oui	Non	NSP
Pour protéger l'environnement, il est important de limiter au maximum l'usage de la voiture [en général]	87%	9%	4%
Il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville	78%	17%	4%

Ces deux propositions ne font pas réagir sur des dispositifs mais simplement sur la définition d'un objectif d'ordre politique. Ces résultats renseignent donc moins sur « l'acceptabilité des écotaxes de transport » que sur l'existence d'une demande sociale. Il apparaît ainsi que réduire la place de la voiture, d'autant plus quand c'est pour protéger l'environnement, soit une intention légitime pour la plupart des répondants. Ces résultats invitent à s'interroger sur les représentations socialement dominantes de la voiture qui constituerait peut-être davantage un bien de consommation dont il faudrait (pouvoir) se passer dans certaines conditions (en ville) et pour certains motifs (environnementaux).

Ce n'est donc visiblement pas la finalité des mesures qui est contestée, mais leur nature et leurs implications. Quand bien même certaines sont majoritairement 'acceptées', elles suscitent des avis moins tranchés que les « rejets » précédemment exposés.

³⁰ Pour les mêmes raisons que précédemment, nous considérons que les propositions qui suscitent une approbation « forte » sont celles qui sont désapprouvées par moins de 20% des répondants (soit en valeur absolue, moins de 98 enquêtés sur 491).

3/ Trois propositions « approuvées » : la rentabilité de l'argument environnemental ?

Tableau n°10 : les propositions dont l'acceptabilité est plus tranchée

Propositions	Oui	Non	NSP
Il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup	77%	20%	4%
Proposer aux consommateurs de payer un supplément pour l'environnement, quand ils achètent des biens et services très polluants	70%	24%	7%
L'automobiliste devrait payer une vignette annuelle en échange d'un abonnement de transport collectif	50%	38%	<u>11%</u>

Les deux premiers résultats indiquent que la pollution peut-être une raison justifiée pour augmenter le prix de vente. Pour les enquêtés, il semble assez normal que le coût intègre les externalités économiques de certains produits. Au-delà, c'est donc le principe 'pollueur-payeur' - et la compensation volontaire qui en est une déclinaison - qui semble assez bien accepté.

« Il est pertinent dans le sens où comme je le disais avant c'est une logique. Si on pollue, il faut savoir que ça génère un coût, si ça génère un coût, il faut l'assumer ces actes que ce soit au niveau personnel, au niveau professionnel, au niveau d'un grand groupe, au niveau d'une entreprise ou juste au niveau d'une personne seule. » Homme, 32 ans, informaticien qui habite le centre de Lille et ne se déplace qu'en vélo ou en métro.

Ce constat apporte des éléments de réflexion pour penser la question posée par Faburel, Grenier et Charre : *« Pourquoi, et sous quelles conditions, la conscience environnementale des populations pourrait devenir facteur d'acceptabilité des mesures de régulation et donc s'affirmer comme un levier d'action pour un développement durable des territoires urbains ? »*. Les auteurs constatent alors que la sensibilité environnementale : *« infléchirait bien l'acceptabilité des mesures, mais, ici statistiquement, par le truchement des ressentis directs et des croyances des effets de la qualité de l'air pour soi et son entourage proche. »* Expliquant qu'il est délicat d'évaluer rigoureusement le degré de sensibilité environnementale des enquêtés, ils se proposent en effet de l'appréhender par les ressentis déclarés.

Notre perspective diffère quelque peu de celle de Faburel *et al.* en ce qu'elle part non pas de la 'sensibilité environnementale' des enquêtés mais de la labellisation environnementale des mesures. Ainsi, lorsqu'elles sont explicitement justifiées pour des motifs environnementaux, les mesures tendent à être mieux acceptées. Par exemple, si 82% des enquêtés estiment qu'il ne faut pas faire payer plus cher l'usage de la voiture, ils sont en revanche 71% à admettre qu'il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup. Les mesures écofiscales, lorsqu'elles sont présentées sans indications de leurs objectifs ou raisons d'être, sont majoritairement désapprouvées. De la sorte que ce qui correspond à un biais d'énoncé dans la formulation des questions, peut également être lu comme une indication sur la difficulté des enquêtés à relier, par eux-mêmes, les mesures avec leurs justifications.

L'énonciation d'un objectif environnemental tend donc à renforcer l'appréciation déclarée de la mesure. Toutefois, les motivations, la nature ou encore l'intensité de cette appréciation ne sont probablement pas identiques. Il demeure par exemple difficile de repérer

si cet effet d'énonciation active une conviction environnementale ou s'il suscite plus simplement des réponses soucieuses de mettre en avant une conscience (attendue) des enjeux environnementaux.

Simplement, le rejet de la proposition « pour diminuer le trafic automobile, il faut faire payer un péage pour rouler sur le périphérique » témoigne aussi de la prégnance d'autres principes de jugement, peut-être ici celui lié aux représentations de la mobilité comme devant être fluide et libre.

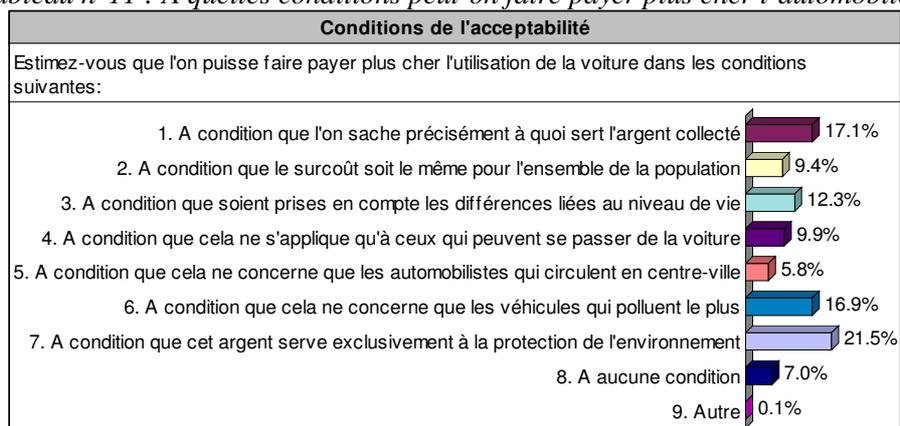
De même, il convient d'interpréter un peu différemment le troisième résultat qui invite à se prononcer sur le principe de l'écovignette. Les 11% de non réponse rappellent les difficultés qu'ont rencontrées de nombreux enquêtés pour comprendre et s'imaginer cette proposition. Quant à la répartition assez partagée des points de vue, elle méritera d'être réfléchi à l'aune des tris croisés. Elle indique néanmoins l'intérêt de certains pour des mesures compensatoires où les pouvoirs publics accompagnent et soutiennent de nouvelles pratiques modales.

On peut enfin rappeler que les refus sont généralement plus tranchés que les acceptations. Il reste plus facile de se prononcer contre des principes écofiscaux, probablement parce que cela renvoie à des convictions plus ancrées et éprouvées (comme l'expriment les nombreux commentaires qui accompagnent les réponses à propos : du refus de faire payer les consommateurs, du sentiment de privation de liberté ou d'iniquité, du sentiment que le coût de la vie est déjà assez cher, etc.). A l'inverse, l'inflexion de ces points de vue sous l'effet de l'argument environnemental (ce qui suppose de les réviser pour les relativiser) est plus partagée.

A défaut d'avoir fait réagir les enquêtés sur des mesures précisément présentées, nous avons consacré une question sur les modalités d'application des dispositifs que les personnes interrogées estiment importantes³¹. Cela permet notamment de confirmer le poids de l'argument environnemental et d'identifier d'autres critères que ces dispositifs ne doivent pas négliger.

4/ Les conditions de l'acceptabilité : l'environnement, mais également l'équité et la transparence

Tableau n°11 : A quelles conditions peut-on faire payer plus cher l'automobile ?



A travers cette question, les enquêtés de la LMCU saisissent à nouveau l'occasion de réaffirmer leur conscience environnementale, que celle-ci soit ancrée ou opportune. 20 % des

³¹ Pour repérer ces modalités, nous nous sommes appuyés sur les éléments issus des entretiens qualitatifs.

réponses³² retiennent que l'on peut faire payer plus cher la voiture si cet argent sert exclusivement à la protection de l'environnement et 17.8% que seuls les véhicules qui polluent le plus doivent être concernés.

Deux autres principes se distinguent également : la prise en compte des différences liées au niveau de vie et la transparence sur les usages de l'argent collecté. On peut supposer que derrière ces deux logiques se dissimulent des représentations plus générales de la politique et de la justice. Sur ce dernier point, la dimension économique s'impose sur les inégalités modales puisque si les mesures méritent de prêter attention aux différences de niveau de vie, il semble moins important qu'elles ciblent des pratiques modales spécifiques.

Il n'est pas possible de savoir comment ces deux préoccupations de l'équité financière et de l'affectation de l'argent public s'articulent avec les conditions plus environnementales. Par contre, quand on demande aux enquêtés de choisir la condition qui leur semble la plus importante, un tiers s'accorde sur la nécessité d'affecter l'argent aux enjeux environnementaux. Cette réponse, assez neutre politiquement, renvoie à des logiques de jugement simples telle que l'ajustement des moyens aux fins et conjugue deux conditions en une : savoir à quoi sert l'argent et protéger l'environnement.

Tableau n°12 : L'environnement, l'équité et la transparence

Condition la plus importante		
Moyenne = 4.95 'A condition que ne concerne que les automobilistes qui circulent en centre-ville'		
A condition que l'on sache précisément à quoi sert l'argent collecté	71	14.9%
A condition que le surcoût soit le même pour l'ensemble de la population	19	4.0%
A condition que soient prises en compte les différences liées au niveau de vie	67	14.1%
A condition que cela ne s'applique qu'à ceux qui peuvent se passer de la voiture	31	6.5%
A condition que ne concerne que les automobilistes qui circulent en centre-ville	11	2.3%
A condition que cela ne concerne que les véhicules qui polluent le plus	98	20.6%
A condition que cet argent serve exclusivement à la protection de l'environnement	150	31.6%
A aucune condition	27	5.7%
Autre	1	0.2%
Total	475	100.0%

On relève également un souci de cibler en premier lieu les véhicules les plus polluants, mais pas nécessairement les usages de la voiture quand des alternatives existent. Enfin, comme pressenti à travers les entretiens qualitatifs, l'anticipation d'iniquités ou de mésusages de ces mesures participe également de leur acceptabilité.

Il a été montré, en Allemagne³³ et en France³⁴, que les individus acceptent mieux l'affectation des taxes à des secteurs pertinents et identifiés qu'à des fonds publics. Au fil de nos entretiens, les enquêtés ne se prononcent pas sur la juste redistribution de la somme accumulée via ces écotaxes, mais ils insistent en revanche sur leur volonté de pouvoir savoir ce qu'il en est fait. Plus ou moins fondés sur les registres subjectifs du complot et/ou du gaspillage des ressources publiques, ces modes de négociation des taxes sont un appel à plus de transparence (ils se révèlent en outre peu risqués symboliquement puisque peu clivant : l'idéal démocratique et la transparence, tout le monde est pour).

« Je ne suis pas paranoïaque, je ne suis pas paranoïaque. Mais dans les précédents, on revient juste à l'Arc pour la recherche du cancer il y a beaucoup de fonds qui ont été

³² Et non pas des répondants puisque plusieurs réponses étaient possibles. En tout, 1396 réponses ont été retenues, soit une moyenne de 3 'conditions' par enquêtés.

³³ L. Steg, L. Dreijerink, W. Abrahamse, "Why are energy policies acceptable and effective?", *Environment and behaviour*, 2006, n°38, vol. 1, pp.92-101

³⁴ Christophe Castano, *L'implication des automobilistes face à la qualité de l'air*. 4^{ème} congrès de psychologie sociale appliquée, université Paris 13, 2001

détournés. Je ne suis pas non plus paranoïaque pour dire que tout ce que je dépense ce n'est pas utilisé pour ce que ça doit être. C'est forcé, obligé que parfois ce n'est pas utilisé sur l'utilité qui a été prévue, la plupart du temps ça l'est il ne faut pas non plus nous prendre pour des bêtas. Effectivement, c'est bien si dans ce cas c'est utilisé comme ça c'est une bonne idée. » Homme, 32 ans, informaticien qui habite le centre de Lille et ne se déplace qu'en vélo ou en métro.

Le thème de l'équité semble également être une préoccupation centrale au regard de ces deux questions dont le résultat confirme la teneur des entretiens. Se prononcer sur une écotaxe consiste bien souvent à supputer des effets de cette mesure sur les autres³⁵. On pourrait multiplier les extraits qui conditionnent l'acceptabilité des écotaxes au regard de leur équité perçue. Il s'agit donc ici de valider une hypothèse forte de la proposition de recherche : les mesures d'écotaxes sur les transports sont d'autant mieux acceptées qu'elles sont présagées comme équitables. On rejoint là les conclusions de Guillaume Faburel selon qui : « l'équité territoriale et sociale est fondamentale dans l'élaboration des mesures » écofiscales³⁶.

« Que pensez-vous des éco-pastilles (explications) ? Le principe est intéressant mais ça taxe les voitures les plus anciennes donc souvent les moins aisés... Ces gens aimeraient souvent avoir une voiture moins polluante, mais ils ne peuvent pas... » Julie, 61 ans, institutrice à la retraite, une voiture, périphérie de Lille

Toutefois, l'équité se révèle avant tout sociale et économique et moins territoriale et modale. Si certains évoquent la spécificité de certains groupes professionnels tels les taxis ou les ambulanciers, ces mesures demeurent généralement pensées en fonction des inégalités de moyens. D'ailleurs, ce sentiment s'alimente parfois de points de vue plus généraux sur les groupes sociaux les plus favorisés. Des logiques de distinctions sociales inversées amènent en effet certains enquêtés à penser que ces mesures ne pénaliseront pas les plus « riches » et seront de ce fait irrémédiablement inéquitables.

« Mais en fait, c'est pour dissuader l'automobiliste à prendre sa voiture. Oui, bien sûr. Mais, bon. Il y aura toujours ceux qui ont les moyens qui continueront. Et puis, celui qui est vraiment juste dans son budget qui fera quelque chose, plus pour son budget que pour l'environnement ! » Femme, 53 ans, assistante de direction à la mairie de Tourcoing (socialiste), zone urbaine, voiture

Cette première partie sur les modalités de l'acceptabilité des principes écofiscaux au sein de la LMCU permet de faire quelques observations sur les conditions qui peuvent améliorer leur réception. Ainsi, pour une majorité d'enquêtés, certaines justifications et certains effets anticipés de ces mesures pèsent sur le jugement qu'ils s'en font.

- **Les personnes interrogées n'accepteraient pas l'idée qu'on puisse accroître le coût d'usage de la voiture.**
- **La protection de l'environnement et la réduction de la pollution seraient des motifs légitimes pour chercher à réduire l'emprise de la voiture.**

³⁵ De même que « voir, c'est voir avec » et que discourir sur une émission de télévision, c'est fréquemment parler des effets possibles de cette émission sur les autres. Il s'agit ici d'« interactions para sociales » bien décrites par Daniel Dayan dans « Les mystères de la réception », *Le débat*, 1992

³⁶ Guillaume Faburel, « L'acceptabilité sociale des limitations à l'usage de l'automobile en ville pour cause environnementale », *Air Pur*, n°73, 2007, p.24

- **Ce lien entre les mesures et leurs finalités devrait être explicité dans la présentation des dispositifs.**
- **Plus encore, ce lien gagnerait à s'exprimer dans l'application de ces mesures puisque l'argent qu'elles permettent de recueillir doit être réaffecté aux actions publiques environnementales. Ce lien gagne également à être lisible par les gouvernés.**
- **Les mesures devraient enfin veiller à être équitables, en tout cas sur un plan économique.**

Dès lors qu'on explique un peu plus le principe du dispositif - la philosophie qui le sous-tend ou ses modalités d'application - on a toutes les chances d'accroître son acceptabilité. Toutefois, cette approche ne doit pas surestimer le poids de la communication sur les appréhensions des mesures politiques.

D'une part, les décideurs enclins à développer les écotaxes de transport ne peuvent contrôler entièrement leur interprétation. D'autres 'commentateurs autorisés' à l'instar des journalistes, des associations, des différents partis politiques, des experts, etc. peuvent produire des visions plus critiques de ces mesures, pointer leurs effets néfastes ou rappeler que d'autres solutions politiques existent. Nous y reviendrons, les experts réunis dans le cadre de nos deux focus group ont émis des points de vue assez sceptiques à propos de l'intérêt des écotaxes de transport.

D'autre part, les jugements émis à propos de ces principes écofiscaux ne dépendent pas seulement des manières dont ceux-ci sont présentés. Ils s'appuient sur des schèmes de perception façonnés au gré des expériences modales et sociales propres aux différents groupes d'enquêtés. Cette seconde partie s'attache précisément à rendre compte du poids différencié de plusieurs variables en fonction des diverses propositions du questionnaire.

C) Quelles « variables subjectives » ?

Conformément aux postulats de départ de cette recherche, une attention spécifique est accordée à des variables qualifiées de « subjectives ». Les représentations du problème de l'automobilité, de ses responsabilités, du rôle des individus *versus* les acteurs collectifs, et de l'équité des solutions envisagées, constitueraient des préalables d'ordre subjectifs à l'acceptabilité des écotaxes.

La partie précédente a déjà permis de remarquer que les rapports à la (transparence) politique et à l'équité interviennent pour façonner les conditions de l'acceptabilité.

Dans le prolongement de l'enquête qualitative, cette partie aborde donc la question des représentations des « nuisances » liées à l'automobile et des responsabilités en jeu dans ces problèmes. Enfin, une considération plus soutenue que prévue est portée aux manières dont les enquêtés expliquent (et dans certains cas justifient) leurs pratiques modales.

La présentation de ces « variables subjectives » s'attache à les caractériser sur l'ensemble de l'échantillon de la LMCU et notamment à rappeler qu'elles sont elles-mêmes tributaires de variables objectives.

1/ Les représentations du problème de l'automobilité en LMCU

Les « nuisances » liées à la voiture ne sont pas aussi évidentes pour les enquêtés que pour les experts. Quant aux entretiens qualitatifs, ils montrent que ces gênes ne sont pas toujours d'ordre environnemental et restent assez secondaires relativement à d'autres préoccupations quotidiennes.

Selon l'échelle concernée, les personnes interrogées se représentent différemment la voiture comme un « problème ». Au niveau de la LMCU, seule une petite majorité (53%) estime que la voiture est source de « nuisances ». On remarque par ailleurs que 14% se disent sans avis, ce qui illustre une indifférence relative à l'égard de cette préoccupation. En revanche, 78% s'accordent pour signaler qu'il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville. Comme aperçu avec les entretiens, c'est moins la voiture que la voiture dans des zones urbaines denses qui pose problème. Quant à certains enquêtés, ils expliquent ne pas réellement ressentir de gênes mais en avoir conscience par le biais des médias qui contribueraient à problématiser l'emprise de la voiture en ville :

« Vous arrive-t-il d'être gêné par la pollution en ville?

Non

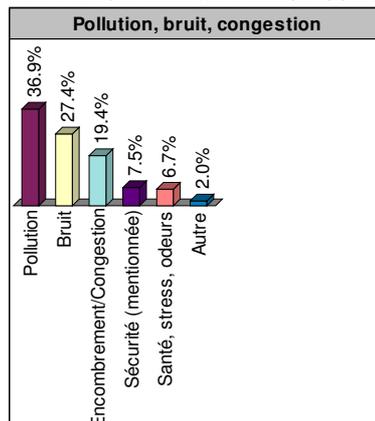
Même en été?

Cela arrive parfois lors des grandes journées de chaleur, il y a peut-être un effet psychologique car on est prévenu au journal qu'il y a un pic de pollution »

Femme de 31 ans, mère d'un bébé de six mois, assistante administrative, Lille

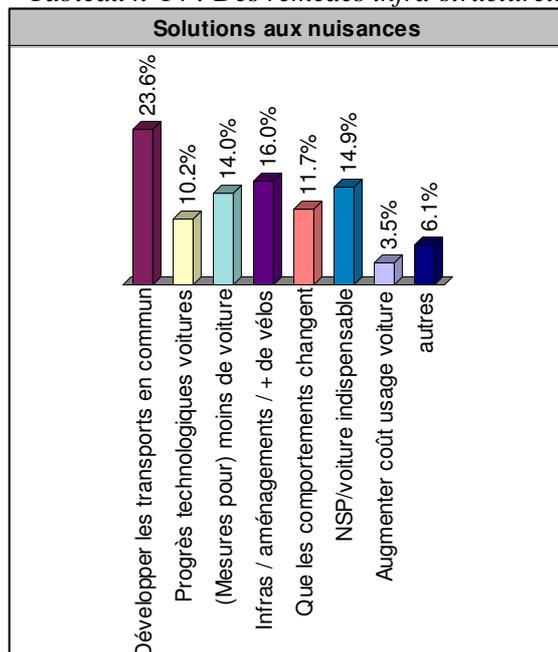
Dès lors, se pose la question du type de nuisances incriminées par ces 53% de répondants. Car si la voiture ne se révèle contrariante qu'en ville, alors ce n'est sans doute pas uniquement pour des questions environnementales. Ces dernières suggèrent en effet de penser la voiture comme un problème quel que soit ses usages (et les territoires de ces usages). Les résultats statistiques ci-dessous, produit d'une catégorisation *a posteriori*, témoignent de la pluralité des problèmes qui peuvent être inférés à l'automobile. Si la « pollution » représente un gros tiers des réponses, le bruit et dans une moindre mesure la congestion constituent également des motifs importants pour légitimer une réduction de la place de la voiture en ville.

Tableau n°13 : Les maux de l'automobile (n = 252)



S'il est difficile de dire ce que recouvre la réponse « pollution » (qui peut-être de proximité ou plus diffuse *via* les gaz à effet de serre), les autres gênes mentionnées correspondent essentiellement à la qualité du cadre de vie, au droit à une mobilité fluide et à un certain confort. Elles renvoient à des représentations elles-mêmes variées des rapports de la ville à la voiture et ne s'associent pas nécessairement avec des revendications d'écotaxes. La majorité des répondants qui estime que la voiture génère des « nuisances » mentionne rarement la mise en place de dispositif pouvant s'apparenter à de l'écofiscalité. Ce sont surtout les politiques d'aménagements, d'urbanisme et de développement des réseaux qui reviennent le plus régulièrement :

Tableau n°14 : Des remèdes infra-structurels



Bien éloigné de ces mesures fiscales, l'enquête ci-dessous paraît plutôt imaginer et bricoler des solutions au problème de la congestion, sans trop de conviction, mais pour alimenter la relation d'entretien :

« Peut-être de trouver des moyens de désengorger parfois les grandes avenues, le grand boulevard aux heures pleines parce que des fois sur le grand boulevard quand je reviens en voiture de service parce que on a des gros clients qui sont à Lezenne, quand je dois revenir effectivement ce boulevard est un peu bloqué à la sortie, enfin je mets 20 min

pour revenir au boulot alors que j'ai fait à peine 10 min d'intervention, voilà. Peut-être de désengorger les grands axes, de trouver un moyen de désengorger les grands axes. Ce n'est pas forcément évident parce que la ville est telle qu'elle est, et qu'on ne peut pas agrandir les rues ou abattre les immeubles mais il y a peut-être des moyens de réfléchir sur des itinéraires bis au moment des engorgements de façon à désengorger. » Homme, 32 ans, informaticien, Lille

Ces représentations du problème de l'automobilité en LMCU revêtent donc des expressions diverses. Mais cette diversité ne se distribue pas de manière aléatoire. L'âge et le niveau de diplôme discriminent sensiblement les réponses. Par contre, ces représentations se révèlent assez indifférentes au lieu de résidence et aux pratiques modales.

Alors que nous verrons par la suite que les moins de trente ans semblent plus attentionnés aux arguments environnementaux, on constate que ce sont les personnes âgées qui se déclarent le plus dérangées par l'automobile :

Tableau n°15 : Les personnes âgées plus gênées par la voiture

Nuisance ? / tranches d'âge				
Finalement, est-ce que vous pensez que la voiture représente une nuisance dans la LMCU?				
	55 ans et plus	30-55 ans	Moins de 30 ans	Total
oui	65.3%	53.3%	48.2%	53.3%
non	23.2%	37.3%	33.6%	32.9%
sans avis	11.6%	9.5%	18.1%	13.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = 1.1% ; chi2 = 13.10 ; ddl = 4 (S)

Les personnes de plus de 55 ans de notre échantillon habitent pour 60% d'entre elles dans des zones périphériques de densité moyenne. Leurs pratiques modales se répartissent assez bien entre la voiture et les transports en commun. On peut supposer qu'avec l'âge les gênes liées à l'automobile deviennent moins supportables, notamment le bruit. Néanmoins, nos données ne nous permettent pas de vérifier cette hypothèse qui relève davantage de la sociologie spontanée.

En revanche, les effets de la variable 'niveau de diplôme' semblent plus certains. Ils se vérifient sur les trois dimensions de la représentation du problème éprouvées par le questionnaire. Les plus diplômés tendent un peu plus que les autres à estimer que la voiture est un problème (60% vs 50%). Mais c'est surtout sur la nature des nuisances déclarées qu'ils se distinguent :

Tableau n°16 : Les plus diplômés mettent en avant le cadre de vie

Pollution, bruit, congestion / Niveau de diplôme (+/-)			
	Inférieur à bac + 2	Supérieur ou égal à bac + 2	Total
Pollution	44.8%	25.0%	36.5%
Bruit	26.2%	28.8%	27.3%
Encombrement/Congestion	17.2%	23.1%	19.7%
Sécurité (mentionnée)	4.8%	11.5%	7.6%
Santé, stress, odeurs	3.4%	11.5%	6.8%
Autre	3.4%	0.0%	2.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 20.68 ; ddl = 5 (TS)

Sur le registre de l'encombrement, propre aux classes supérieures des années 1960³⁷, les interviewés les plus scolarisés expriment plus que les autres un sentiment d'oppression causé selon eux par l'emprise de la voiture en ville.

« Oui dans la mesure où on n'arrive pas vraiment à circuler. Après est-ce du au mode de conduite de chacun ou est-ce du aux aménagements en ville ? Bon il y a des choses qui sont faites, mais est-ce pour améliorer, ou empirer, ou réguler ? Parce que dès fois on voit des aménagements, mais on a pas toujours l'impression que ça régule grand-chose, et ça fait des files d'attente beaucoup plus longues. Y a certains endroits ça nécessiterait des aménagements. Typiquement à côté de mon lieu de travail où ce n'est pas du tout fluide ou quoi que ce soit. Il y a des demandes qui ont été faites » Femmes, chargée d'études, 30 ans, Lille

Le niveau de diplôme mérite ici d'être considéré non pas comme un indicateur du degré de connaissance, mais comme le produit d'une position plutôt favorable dans l'espace social (rappelons que seuls 10% des français adulte ont un niveau de diplôme supérieur à bac plus 2, 1% des ouvriers et 5% des employés contre 60% des cadres et professions intellectuelles supérieures)³⁸. Ces réponses illustrent la volonté de ces milieux sociaux de préserver la qualité de leur cadre de vie. Ils se satisfont moins d'une réponse générique du type « pollution » mais se distinguent en faisant valoir des préoccupations tout à la fois plus précises et moins communes : la santé, le stress ou la congestion qui est aussi un rapport au temps.

Ces différences quant aux nuisances qui seraient causées par la voiture se retrouvent à propos de la nature des solutions souhaitées pour les résorber. Les enquêtés les plus populaires mentionnent davantage des progrès technologiques pour améliorer la « performance écologique » d'une automobile plus souvent jugée comme indispensable. Les responsables seraient ainsi plutôt les acteurs de l'industrie automobile. Pour les enquêtés les plus reconnus par l'institution scolaire, les solutions relèvent surtout de choix politiques, c'est-à-dire collectifs, notamment pour améliorer les transports en commun (plus de fréquence, prix moins élevés, plus de lignes, etc.). Dans cette perspective, il devient possible de s'affranchir de l'automobile, mais les autorités publiques doivent accompagner et permettre ces redéfinitions des pratiques modales.

Tableau n°17 : Des « solutions » qui trahissent des rapports à la voiture plus ou moins tendus

Solutions aux nuisances / Niveau de diplôme (+/-)			
	Inférieur à bac + 2	Supérieur ou égal à bac + 2	Total
Développer les transports en commun	20.3%	28.4%	23.8%
Progrès technologiques voitures	13.0%	6.8%	10.3%
(Mesures pour) moins de voiture	9.9%	18.9%	13.8%
Infra / aménagements / + de vélos	15.6%	16.9%	16.2%
Que les comportements changent	10.9%	12.8%	11.8%
NSP/voiture indispensable	17.7%	10.1%	14.4%
Augmenter coût usage voiture	3.1%	4.1%	3.5%
autres	9.4%	2.0%	6.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

p = 0.3% ; chi2 = 21.57 ; ddl = 7 (TS)

³⁷ Luc Boltanski, « L'encombrement et la maîtrise des biens sans maîtres », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1976, n°2, Paris, pp.102-109 ; Jean-Claude Chamboredon, Madeleine Lemaire, « Proximité spatiale, distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. », *Revue française de sociologie*, 1970, n°1, vol.11, pp.3-33.

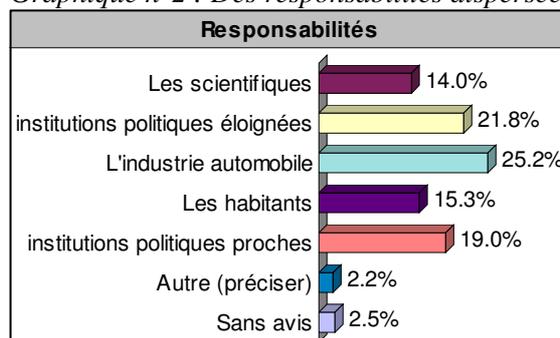
³⁸ Cela se confirme sur notre échantillon puisque seuls 7.9% des ouvriers et 22.3% des employés ont un diplôme supérieur ou égal à bac plus 2, contre 80 % des CPIS.

Les représentations du problème automobile se révèlent socialement situées. Il semblerait (mais là aussi l'hypothèse mériterait d'être affinée, consolidée et complexifiée, à partir d'autres indicateurs plus objectifs et qui restent à construire) qu'à mesure qu'on s'élève dans la hiérarchie sociale, les rapports à la voiture se détendent et les alternatives modales paraissent plus envisageables. « Face aux épreuves de la mobilité, les personnes s'avèrent profondément inégales »³⁹. Dans les parties les mieux pourvues de l'espace social, les problèmes liés à la voiture sont plus contextualisés et il devient possible de s'en passer sous certaines conditions. En sens inverse, les contraintes qui pressent sans doute plus l'organisation de la vie quotidienne des enquêtés qui occupent des positions sociales plus précaires, aboutiraient à des rapports moins flexibles à l'automobile. Pour ces personnes, il ne faut donc pas tellement chercher à réduire sa place que tenter de réduire les nuisances (essentiellement environnementales) qu'elle générerait.

2/ Responsabilités et implications

Les rapports objectifs et subjectifs à l'automobile orientent les jugements des différentes solutions envisageables pour encadrer ses usages. Or, ces solutions sous-tendent des responsables de nature différente. L'enregistrement des imputations des responsabilités représente un moyen utile - et confirmé par de nombreux travaux en sociologie politique - pour repérer des lectures de problèmes publics. Or, les résultats qualitatifs corroborés sur ce point par les données quantitatives, indiquent des responsabilisations peu fixées en tout cas guère tranchées et jamais exclusives.

Graphique n°2 : Des responsabilités dispersées



Les enquêtés qui pouvaient donner plusieurs réponses, ne se sont pas privés de le faire. Les réponses les plus constantes restent néanmoins l'industrie automobile et les acteurs politiques nationaux voir européens. Ce constat tend à montrer une appréhension assez déterritorialisée d'un enjeu pour lequel les institutions politiques locales sont moins tenues pour responsables⁴⁰. Toutefois la forte dispersion des réponses confirme le souci des personnes interrogées de ne pas responsabiliser l'un ou l'autre des acteurs potentiellement concernés. Ces postures se retrouvent dans les entretiens. Toutefois, les responsabilisations ne sont pas non plus symétriques et se situent plus précisément sur un continuum allant d'un pôle « individualisant » à un pôle « politisant », selon les aspects du problème concernés et les schèmes politiques des répondants. Le premier extrait qui suit ne verbalise pas de responsabilisation des autorités politiques et se révèle plutôt « individualisant », la

³⁹ Vincent Kaufmann et Luca Pattaroni, "Mobilités.", *EspacesTemps.net*, avril 2007, <http://espacestems.net/document2244.html>

⁴⁰ D'autant que trois modalités de réponses étaient possibles (mairie, département, région) contre deux pour les institutions politiques éloignées et une seule pour les autres.

responsabilité des entreprises étant assez ciblée. Quant au second, il offre un bel exemple de politisation des responsabilités.

« Que faudrait-il faire pour diminuer la pollution en ville liée à l'automobile ? Qui peut agir et par quels moyens ? »

Ce qui serait intéressant c'est que les entreprises, surtout les grandes, peuvent mettre en place un système de navettes ou de covoiturage pour leurs employés.

Sinon bien évidemment les individus eux-mêmes peuvent agir, en prenant le vélo ou les transports en commun par exemple pour les petits trajets, pour les grands trajets c'est moins évident. »

Femme, 41 ans, aide soignante, périphérie de Lille, deux voitures

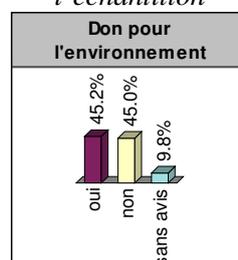
« Il ne faut pas non plus, que ça revienne toujours sur l'utilisateur ! Je pense que les communes, les départements, peuvent aussi prendre en charge beaucoup de choses. Je trouve que là, on délègue maintenant beaucoup. L'Etat a délégué aux communes. L'Etat a délégué aux départements. Le département délègue aussi. Et ça retombe toujours sur le particulier ! (...) Je suis d'accord pour une participation que j'évaluerais moi-même, peut-être, je ne sais pas. On en revient toujours à l'argent, l'argent, l'argent. Je pense qu'il y a aussi d'autres moyens et puis, comme je le dis, il faut aussi que l'Etat nous montre des exemples par des moyens. »

Femme, 53 ans, assistante de direction à la mairie, une voiture, périphérie de Lille

Les taxes censées orienter les pratiques des individus ne doivent pas négliger les points de vue qui rappellent que les comportements des particuliers ne sont qu'une partie de la solution. L'enjeu est sans doute de neutraliser les sentiments « populistes » qui critiquent le fait que ce sont toujours les mêmes qui « trinquent ». Comme les pouvoirs publics l'ont bien compris, il importe de mettre en avant l'exemplarité de l'Etat⁴¹ et, plus avant, de souligner dans quelle mesure il accompagne la mise en place des dispositifs écofiscaux pour garantir leur efficacité et leur justesse.

Partant de l'hypothèse que les imputations de responsabilité et leur nature plus ou moins « politisante » dépendent également de la disposition à s'impliquer dans les enjeux, il est intéressant de questionner la manière dont les enquêtés négocient cette implication. La question : « sur ce budget mensuel (de transport), seriez-vous prêts à donner plus pour protéger l'environnement ? » interroge directement ce sentiment d'avoir un rôle à jouer, de se sentir acteur, et donc d'être en prise avec le problème.

Tableau n°18 : Une disposition à s'impliquer qui ne va pas de soi pour la moitié de l'échantillon



⁴¹ Jean-Baptiste Comby, « La mise en scène d'une demande des habitants pour enrôler les collectivités territoriales dans la « lutte contre » le changement climatique », in Virginie Anquetin, Audrey Freyermuth, *La figure de l'habitant dans le travail politique. Sociologie de la "demande"*, Rennes, PUR, 2008

Ce résultat contraste avec la concentration des réponses en faveur de la nécessité de limiter au maximum l'usage de la voiture pour protéger l'environnement évoquée précédemment. Ce que les producteurs de sondage interprètent comme un écart paradoxal entre les intentions et les actes, peut, sous cet angle, être pensé autrement. Plutôt qu'un décalage entre ce qui est dit et ce qui est fait (sous-entendant la « trahison » ou l'incohérence des sondés), il faut également s'interroger sur les conditions de ce passage à l'acte et de l'implication dans la prise en charge du problème. Ce qui à première vue sonne comme une contradiction renvoie probablement à une négociation plus complexe entre la gestion individuelle et/ou collective des problèmes que poserait la difficulté à encadrer l'auto mobilité.

Le croisement de cette variable dépendante montre que ce sont surtout les moins de trente ans qui se déclarent prêts à donner un peu plus pour l'environnement. Car il ne s'agit pas non plus de n'importe quelle implication, mais d'une participation financière. Il semble que les plus jeunes, qui possèdent rarement une voiture et qui utilisent surtout les transports en commun pour se déplacer⁴², sont les plus disposés à donner un peu plus. On peut donc prudemment supposer que leur faible implication budgétaire dans les transports (réductions, prise en charge par les parents, etc.) les incline à se déclarer prêts à donner un peu plus pour l'environnement. En revanche, ceux qui estiment déboursé déjà suffisamment pour ce poste de dépense se montrent probablement plus réticents et ce indépendamment de la légitimité qu'ils peuvent accorder à la justification environnementale.

Tableau n°19 : les jeunes prêts à donner plus (d'argent) pour l'environnement

Don pour l'environnement / tranches d'âge				
	oui	non	sans avis	Total
55 ans et plus	10.4%	27.3%	25.0%	19.4%
30-55 ans	28.8%	40.9%	31.3%	34.5%
Moins de 30 ans	60.8%	31.8%	43.8%	46.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 42.21 ; ddl = 4 (TS)

Ces suggestions semblent renforcées quand on affine la catégorie des moins de trente ans. Lorsqu'on la subdivise pour dissocier les plus et les moins de 25 ans, on constate que ce sont bien les moins de 25 ans qui utilisent le moins la voiture et qui se disent nettement plus disposés à « donner plus pour l'environnement ».

Ce qui caractérise cette catégorie, c'est donc un rapport pratique particulier au transport et à l'automobile. Celle-ci est une préoccupation plus lointaine et les transports ne semblent pas représenter un aspect important dans l'aménagement des activités et des dépenses quotidiennes. Ce constat peut également expliquer pourquoi ils estiment dans une moindre mesure que la voiture est une source de nuisance et leur forte indifférence à l'égard de cette question (près de un sur cinq se disent sans avis, cf. tableau n°15).

La dispersion importante des réponses appréciant les imputations de responsabilité ne permet pas de repérer de corrélations significatives. Cela ne signifie pas que ce type de jugements politiques s'affranchit des déterminismes sociaux, mais que ceux-ci sont plus subtils, plus fins qu'une simple opposition entre différents ordres de responsabilités. Ces déterminations à propos des réponses multiples se laissent donc mal saisir statistiquement, en tout cas dans ce questionnaire. Une enquête quantitative différente et plus centrée sur ce

⁴² La moitié des moins de trente ans déclarent se déplacer quotidiennement avec les transports collectifs contre un sur cinq qui utilisent plutôt la voiture.

thème pourrait très certainement se donner les moyens de rendre compte de l'ancrage social de ce type de rapports symboliques aux problèmes publics et à leur prise en charge politique. Les entretiens permettent une appréhension déjà plus précise de ces dynamiques.

Il convient d'ailleurs pour conclure sur ce point de remarquer que ceux qui font preuve d'une acceptabilité plus importante des mesures écofiscales expliquent qu'elles peuvent avoir une fonction « sensibilisatrice ». Prenant acte de la nécessité des efforts de chacun, les enquêtés reconnaissent aux écotaxes le mérite de pouvoir inciter les particuliers à réviser leurs habitudes néfastes pour l'environnement. Cependant, ces avis sont souvent nuancés puisque les enquêtés supposent que ceux qui polluent le plus - soit les plus « riches » - demeureront insensibles à ces contraintes ou incitations fiscales.

« Ceux qui ont les moyens et je ne pense pas que cette taxe ça leur fera...je pense que ceux qui ont de l'argent, ça ne les dérange pas de payer encore un peu plus. C'est un peu comme l'histoire du permis de conduire. Les procès ça leur fait rien, ça les touche plus quand ils ont des points qui leur sont retirés. »

Elodie, 24 ans, étudiante, sans voiture, périphérie de Lille

Cet extrait indique que si les individus doivent modifier leurs comportements et que les écotaxes peuvent les encourager à le faire, cette logique s'applique différemment pour les plus « riches » qui seraient moins sensibles à ces mesures. Les propos de cette étudiante de 24 ans condensent donc un intérêt pour l'équité des écotaxes et une acceptabilité à l'encontre de ces dispositifs du fait de la responsabilité des individus.

3/ Les justifications des choix modaux

Équité, représentations de la voiture comme un problème et attributions des responsabilités correspondent à trois « variables subjectives » que nous avons commencé à apprécier à partir des entretiens qualitatifs. Les données quantitatives nous invitent à s'intéresser également aux représentations de la mobilité (propre à chacun des enquêtés) saisies au prisme de la justification des pratiques modales.

Le premier constat qui s'impose est que pour un petit peu moins de la majorité de l'échantillon LMCU, les choix modaux s'expliquent par des raisons pragmatiques. Neutres, les registres de la commodité, de la facilité, de la rapidité ou de l'autonomie sont mobilisés par près de 50% des enquêtés, et légèrement plus par les automobilistes. La raison qui vient en second est l'absence de choix, par exemple pour 21% de ceux qui résident en milieu « rural ».

Tableau n°20 : Les raisons des choix modaux

Raisons mode transport ppal	
Raisons économiques	8.9%
Raisons écologiques	3.8%
Raisons de santé	3.3%
Pas le choix	16.6%
Commode:pratique, rapide, liberté..	48.5%
Autre	5.1%
Travail	7.0%
Proximité	6.8%
Total	100.0%

La prégnance des explications du type « c'est pratique », « c'est ce qui est le plus rapide », etc. était déjà perceptible à travers les entretiens. Les principes qui semblent régir les

représentations de la mobilité de nos enquêtés s'inscriraient d'abord dans la logique des choses, c'est-à-dire dans l'ordre d'une routine construite à partir de critères tels que les moyens à disposition, le coût économique, le temps passé, le confort, la sécurité, etc. Tel qu'ils les pensent et les présentent, les choix modaux se feraient en fonction d'arbitrages pragmatiques dont l'amplitude est plus ou moins grande selon les besoins et les possibilités. Plusieurs trajets ou options sont par exemple souvent testés et mis en comparaison. Sans doute caricatural, l'extrait ci-dessous a le mérite de témoigner de la force de ce type de justification qui peut s'accompagner d'un sentiment (complaisant) de culpabilité :

« **En voiture ?**

Oui, en voiture.

Et, combien y a-t-il de km pour aller de votre travail à votre domicile ?

Euh, il n'y a même pas un km (petit rire de gêne).

D'accord, ce n'est pas grave, hein. Beaucoup de gens font comme vous !

Bah si, parce que je suis un mauvais exemple (dit-elle en rigolant). C'est pour être plus rapidement rentrée chez moi, parce que j'ai des chiens à sortir...

D'accord. Et vous mettez combien de temps pour faire ce km ?

5 min au tout au plus !

Donc ce mode de transport vous convient ?

Oui. Oui.

Pour un souci de rapidité (en même temps)

Pour un souci de rapidité, de transport de sac, de transport d'animal parce que j'ai des chiens... Je n'aime pas prendre un transport en commun, alors qu'il est en bas de ma porte, pourtant ! »

Femme, 53 ans, assistante de direction, Tourcoing

Par ailleurs, les entretiens indiquent également qu'en fonction d'un certain nombre de conditions socio-modales, le poids de ces arguments pratiques varie. Par exemple, les personnes à la retraite, moins soumises aux impératifs horaires qui rythment les quotidiens, peuvent plus facilement envisager de prendre le bus en ville ou les transports en commun pour rejoindre les centres urbains.

« **Templemars-Lille c'est pour des loisirs ?**

Des achats exceptionnels, ou pour se balader, pour les achats courants je les fais près de chez moi, à Cora Wattignies ou Auchan Faches... On cherche le trajet le plus court possible.

Et tous cela vous les faites en voiture en général ?

Oui, euh Templemars-Lille en train aussi, comme aujourd'hui je suis venue en train, quand je viens en centre ville je préfère venir en train, ça évite le problème de stationnement etc, donc ça revient moins cher deux tickets de train que la place de parking et on est tranquille surtout.

Est ce que vous pouvez m'indiquer la durée du déplacement ?

Templemars-Lille en temps normal 15/20 min (ici en voiture), après ça dépend où... c'est vrai que quand je viens en centre ville souvent je me gare sur la place du marché de Wazemmes qui est gratuit, et après je viens en centre ville à pied, ou éventuellement en métro mais c'est plus rare. »

Julie, 61 ans, institutrice à la retraite, périphérie de Lille, deux voitures

L'examen statistique appuie également ce constat d'imbrications assez étroites entre les réalités modales et sociales des enquêtés et les justifications qu'ils tendent à mobiliser. Ainsi, l'âge, le niveau de diplôme et les pratiques modales structurent significativement la distribution des réponses parmi les différentes explications recueillies. C'est vraisemblablement l'entrelacement complexe de ces différentes caractéristiques (et sans doute

d'autres) qui expliquent les réponses produites. On peut toutefois constater que les personnes qui se déplacent plutôt en voiture tendent davantage à mobiliser des arguments qui relèvent de la commodité :

Tableau n°21 : Les automobilistes valorisent l'aspect pratique de la voiture

Raisons mode transport ppal / mode de transport simplifié				
	voiture	Non motorisé	Trans ports collectifs	Total
Raisons économiques	3.7%	12.4%	12.1%	9.7%
Raisons écologiques	2.5%	7.3%	4.8%	4.8%
Raisons de santé	3.3%	7.3%	2.5%	4.1%
Pas le choix	13.7%	15.6%	17.2%	15.7%
Commode:pratique, rapide, liberté..	57.7%	37.2%	46.0%	47.1%
Autre	5.4%	5.5%	6.5%	5.9%
Travail	10.8%	4.1%	4.2%	6.2%
Proximité	2.9%	10.6%	6.5%	6.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 60.50 ; ddl = 14 (TS)

Les discours moins récurrents et donc sans doute plus évocateurs d'un rapport particulier aux modes de transport et à leurs enjeux se corrélaient visiblement à des conditions sociales. Par exemple, ce sont les plus âgés qui ont le plus de probabilité de mettre en avant une raison sanitaire (« ça fait du bien », « c'est bon pour la santé », etc.). De même, l'argument écologique est surtout avancé par des enquêtés plus diplômés (5.6% vs 2.7%).

Les représentations de la voiture obtenus à travers ces réponses sont le produit de la conjugaison de différentes variables socio-modales. Certes, le gros des répondants s'appuie sur des raisons jugées logiques et « terre à terre ». Un affinement de la catégorie 'commode' pourrait d'ailleurs faire apparaître d'autres différences, par exemple entre ceux qui mettent en avant la « rapidité » ou la « liberté » et ceux qui ne précisent pas la nature de la commodité (« c'est le plus simple pour moi »). Mais les autres modalités de réponse et les propriétés communes de ceux qui tendent à les employer rappellent que la voiture, ses représentations et ses usages ne sont pas uniformes mais structurés par les conditions pratiques et symboliques d'existence.

4/ Remarques sur le travail des « variables subjectives »

En conclusion de cette présentation des variables subjectives, il convient de se demander de quelles manières elles peuvent intervenir pour influencer l'acceptabilité des écotaxes de transport.

C'est tout d'abord la nature de ces liens qui mérite d'être questionnée. Qu'observe-t-on quand se dessine une corrélation entre le fait d'être prêt à donner plus pour protéger l'environnement et accepter de payer plus une voiture qui pollue beaucoup ? Guillaume Faburel et *al.* parlent de « transactions cognitives ». Plus simplement, nous supposons que les interrelations entre ces réponses qui relèvent essentiellement du jugement et de la prise de position renseignent sur la cohérence et la stabilité de certaines postures. Les hypothèses de cette approche consistent par exemple à penser que le fait de percevoir la voiture comme une source de nuisance ou que les individus sont responsables de ces nuisances, s'accompagne d'une acceptabilité plus élevée des écotaxes.

En second lieu, il importe de ne pas substantialiser ces « variables subjectives » tributaires de « variables objectives ». Le risque est grand d'oublier tout ce que ces représentations du problème, préoccupations de l'équité ou autres imputations de responsabilité doivent aux propriétés sociales de ceux qui les expriment. S'en tenir à une

analyse de ces « transactions cognitives » tend donc à négliger leur ancrage dans des réalités objectives.

En somme, le travail des « variables subjectives » demeure second. Celles-ci restent le produit d'expériences diverses, de la voiture mais pas seulement. Par exemple, les expériences médiatiques et culturelles, dont on sait qu'elles sont des pratiques sociales et en cela redevables des positions occupées dans l'espace social, participent donc aussi, quelque part, à l'élaboration des conditions de l'acceptabilité. Nous avons par exemple observé que pour certains enquêtés, la pollution de l'air en ville n'était pas vraiment vécu comme un problème, ce qui ne les empêchait pas d'avoir conscience du problème par le biais de sa médiatisation et donc d'accorder de la sorte un certain crédit aux mesures visant à juguler les usages urbains de l'automobile.

La partie qui suit met ainsi à l'épreuve certaines variables objectives et subjectives qui ne résument pas l'ensemble des socialisations où se forment des dispositions à *partir* desquelles ces mesures politiques se négocient. Or, le choix des variables étudiées (ainsi que les modalités de leur traitement) oriente le regard sur ce qui est étudié. Entre les caractéristiques telles que le sexe, l'âge ou la CSP et la possession d'une voiture ou le lieu d'habitation se logent un nombre important d'autres facteurs explicatifs prenant part aux inter-médiations réciproques qui génèrent un point de vue.

D) Quelles ‘déterminations’ possibles pour quelles propositions ?

La partie précédente le confirme, les manières de penser la mobilité ont à voir avec les conditions socio-modales d’existence. Il s’agit donc, à partir des croisements statistiques de différentes variables, d’identifier des types de déterminations pouvant rendre compte des points de vue exprimés.

Mais auparavant, il importe de rappeler que quelques unes des propositions du questionnaire font l’unanimité (dans un sens ou dans l’autre) et se prête donc mal à cet exercice. Non pas que les réponses obtenues soient identiques et donc affranchies de tout déterminisme (nous avons montré le contraire à l’aide des entretiens), mais que leur trop faible dispersion ne permet pas de pouvoir les croiser (faute de sous-échantillons suffisamment importants). Quatre variables ont donc été croisées : la proposition relative à la vignette annuelle, le fait de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup, le principe de la compensation volontaire et les conditions de l’acceptabilité. Toutefois, cette dernière ne sera pas étudiée en détail car la possibilité de donner plusieurs réponses à cette question (n°18) n’a pas permis de faire ressortir de déterminations.

1/ L’éco vignette comme moteur du report modal ?

« L’automobiliste devrait payer une vignette annuelle pour sa voiture en échange d’un abonnement de transport collectif ». Cette proposition est celle qui ferait le plus ‘débat’ (50% pour, 38% contre) ; c’est également celle qui donne à voir le plus de ‘déterminations’. Autrement dit, la faible stabilisation des réponses à cette question rend davantage visible le travail des dispositions qui s’expriment là plus ‘franchement’.

Probablement parce que cette proposition se réfère assez directement aux pratiques modales, ce sont surtout les variables modales qui gouverneraient la distribution des réponses. Celles-ci semblent obéir à une logique ethnocentrée, les enquêtés répondant en fonction du bénéfice qu’ils pensent pouvoir retirer de ce dispositif.

Tableau n°22 : Les automobilistes de la LMCU contre la vignette annuelle en échange d’un abonnement de transports collectifs

vignette annuelle / Modes de transport principaux					
	voiture	vélo	marche	trans ports en commun	Total
Non	48.1%	16.1%	37.8%	32.2%	37.7%
Oui	41.9%	61.3%	51.1%	56.2%	50.8%
Sans avis	10.0%	22.6%	11.1%	11.6%	11.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Les enquêtés qui utilisent essentiellement la voiture ne jugent pas la proposition intéressante probablement par ce qu’ils n’envisagent pas de pouvoir prendre les transports en commun. La moindre substituabilité des modes de transport en LMCU, en particulier à mesure que l’on s’écarte des aires urbaines, peut expliquer le rejet de cette mesure appréciée à l’aune de ses propres pratiques modales. A l’inverse, les usagers des transports en commun, dont les 3/5 possèdent tout de même au moins une voiture, y voient sans doute un intérêt rendus possibles par une représentation des transports collectifs comme accessibles.

Le tableau ci-dessous montre par ailleurs que ce sont les plus jeunes qui ont une propension plus importante à concevoir cette mesure et le changement de pratique qu’elle chercherait à induire. La juxtaposition de ces deux déterminations invite à poser l’hypothèse que ce type d’écotaxes est plus facilement envisageable par des personnes en situation

d'alternatives modales ou qui n'ont en tout cas pas une appréhension figée de leurs modalités de déplacement.

Tableau n°23 : Les moins de 25 ans favorables à la vignette annuelle en échange d'un abonnement de transports collectifs

vignette annuelle / Tranches d'âge (25-30)				
	Non	Oui	Sans avis	Total
55 ans et plus	26.6%	12.1%	27.8%	19.4%
30-55 ans	41.5%	32.3%	20.4%	34.5%
25-30 ans	6.9%	11.7%	14.8%	10.2%
moins de 25 ans	25.0%	44.0%	37.0%	35.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Les moins de 25 ans ont également une tendance plus élevée à utiliser fréquemment les transports en commun. La lecture qu'ils peuvent opérer de cette proposition est donc non seulement qu'elle favorise et crédite leurs propres comportements, mais encore qu'elle peut être efficace dans une perspective où il est aisé d'accéder à ces modes de transports collectifs. Dès lors, deux conditions de l'acceptabilité de ce type d'énoncé se font jour qui pourrait être vérifiées et affinées par des enquêtes ultérieures. D'une part la nécessité d'avoir l'impression que la mesure va profiter à - ou en tout cas ne va pas desservir - ses propres comportements. D'autre part se situer dans une approche flexible ou modulable de ses pratiques modales, soit dans une position de faible « dépendance automobile ».

Nous verrons, dans la partie suivante, à la lumière des résultats sur l'échantillon parisien, que les choses ne sont peut-être pas aussi mécaniques. En effet, dans un contexte où l'accessibilité aux transports collectifs est particulièrement importante, et où donc la dépendance à la voiture est supposée moindre, cette mesure est pourtant désapprouvée par 57% des enquêtés franciliens. Ce serait alors non plus une « dépendance » à la voiture mais un usage inévitable des transports en commun qui rendrait cette mesure peu intéressante car sans impacts (cf.infra.)

La mise en perspective de ces données quantitatives avec les entretiens est délicate étant donné que les enquêteurs présentaient différemment la mesure. Il n'était pas question d'un échange avec un abonnement de transport collectif, mais simplement d'une vignette attribuée à l'année aux voitures en fonction de leurs émissions de polluants. Il est toutefois intéressant de remarquer que le dispositif est appréhendé en fonction de son 'potentiel incitatif', celui-ci étant, dans l'extrait qui suit, contrecarré par son iniquité.

« Je trouve que ce principe n'est pas intéressant et surtout n'est pas juste pour les gens qui ne peuvent pas s'acheter de voiture neufs, cela pourrait amener et évoluer dans le sens où seul les riches pourrait acheter une voiture, ou pourrait rouler car la pollution reviendrait trop cher aux gens qui n'ont pas de nouvelles voitures moins polluantes. Avec toutes ces taxes certaines personnes ne pourront plus suivre financièrement. » Femme, 41 ans, aide soignante, périphérie de Lille, la voiture

A l'inverse deux opticiennes plus jeunes considèrent cette même mesure juste et plutôt efficace. Elles ne la conçoivent pas au prisme de l'équité et parlent plus aisément (au nom) des gens de manière indifférenciée. Si bien que l'acceptabilité de ce type d'éco vignettes dépend également d'autres représentations, en l'occurrence du monde sociale et de ses inégalités. Les personnes qui tendent à moins intégrer ces inégalités dans leur raisonnement tendent également à percevoir une rationalité plus évidente de ces mesures :

« Je trouve ça juste ça incitera les gens qui ont des voitures de vingt ans d'âge qui polluent beaucoup. » Femme, opticienne (à son compte), 33 ans, commune de la LMCU (Wambrechies)

« Je trouve ça juste, c'est vrai qu'on voit pas mal de vieilles voitures qui fument et qui « puent » et avec une aide ces gens pourraient faire le pas de changer ces voitures. » Femme, 23 ans, opticienne (employée), Lille

Par ailleurs, ces extraits d'entretiens invitent à relativiser l'hypothèse d'une lecture de ces mesures uniquement en fonction du profit qu'il est possible d'en tirer. S'il est toujours question de 'à qui cela profitera ?', il faut remarquer que ces interprétations 'ethno ou socio centrées' peuvent aussi s'appliquer à d'autres groupes (plus ou moins précis) desquels l'enquêté n'appartient pas. Dans ces trois extraits, la mesure ne profiterait qu'à quelques uns, légitimes dans les deux derniers entretiens (ceux qui ont des voitures qui « puent »), mais pas dans le premier où la vignette ne servirait que ceux qui sont déjà 'privilegiés'.

Enfin, les prises de position à l'encontre de la proposition de payer une vignette annuelle en échange d'un abonnement de transport collectif se révèlent assez corrélées à deux autres points de vue : les représentations du problème et l'implication pour l'environnement.

Ceux qui se disent prêts à donner plus pour l'environnement se déclarent également plus souvent favorables à l'éco vignette telle que nous l'avons présentée. Dans les deux cas, on a également montré que les moins de 25 ans constituent une part importante de ces catégories.

Tableau n°24 : Etre prêt à donner plus pour l'environnement : une posture cohérente avec l'acceptabilité de l'éco vignette

vignette annuelle / Don pour l'environnement				
	Non	Oui	Sans avis	Total
oui	29.3%	57.3%	45.5%	45.2%
non	60.1%	35.1%	38.2%	45.0%
sans avis	10.6%	7.7%	16.4%	9.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 37.79 ; ddl = 4 (TS)

A partir de l'instant où l'on est prêt à s'impliquer budgétairement pour l'environnement, et qu'ainsi on reconnaît une responsabilité individuelle à ces enjeux, on a plus de chance d'accepter des dispositifs tels que celui de l'éco vignette. Sans y chercher d'effets de causalités, on remarque simplement que ces points de vue se concilient et relèvent donc d'attitudes plus générales qui organisent entre elles et mettent en cohérence certaines manières de voir. De même, les représentations de la voiture comme une source de nuisance semblent, dans une certaine mesure, cohérentes avec l'intérêt spontané que les enquêtés accordent à ces mesures.

Tableau n°25 : Si la voiture ne nuit pas, l'éco vignette est moins nécessaire ?

vignette annuelle / Nuisance?				
	Non	Oui	Sans avis	Total
oui	46.8%	59.7%	45.5%	53.2%
non	42.0%	27.4%	27.3%	33.0%
sans avis	11.2%	12.9%	27.3%	13.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 19.84 ; ddl = 4 (TS)

Toutefois, le lien entre l'acceptabilité de l'éco vignette et cette « variable subjective » se situe surtout au niveau de la négative. C'est avant tout le fait de ne pas percevoir la voiture comme une nuisance qui correspond au désintérêt pour l'éco vignette qui perdrait de la sorte de son utilité. A l'inverse, il serait plus facilement possible de considérer que certes la voiture génère des nuisances, mais que l'éco vignette ne représente pas une solution adéquate.

La proposition d'une vignette annuelle en échange d'un abonnement de transport collectif, pour être « acceptée », gagne à rencontrer des conditions socio modales propices des rapports relâchés aux pratiques quotidiennes de déplacement. Tout en respectant d'autres critères de jugement des écotaxes plus généraux comme l'équité, ce type de mesure trouve un assentiment certain auprès de ceux qui ne voient pas de problème à donner un peu plus pour l'environnement, qui sont aussi ceux qui ont des pratiques modales moins fixées. En revanche, il importe aussi que les enquêtés aient la conscience de nuisances liées à la voiture. Faute de quoi, ils risqueraient de ne pas cerner l'utilité revendiquée de ces dispositifs écofiscaux.

2/ Le principe pollueur-payeur appliqué aux automobilistes

Relativement à la pastille écologique, le principe du pollueur-payeur évalué à travers la proposition : « il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup », reçoit une approbation plus tranchée (77% vs 20%). L'énoncé se différencie du précédent en ce qu'il ne mentionne pas une mesure concrète qui incite explicitement au report modal. Il invite à réagir sur la normalité d'un principe plus général qui n'implique pas de projeter un changement de comportement. Cette proposition s'incarnerait moins dans des pratiques et en appellerait davantage à des représentations politiques et environnementales. Ces caractéristiques de la proposition contribuent à expliquer la nature des déterminations observées. Ainsi, la variable « catégorie socioprofessionnelle » joue sans doute ici un rôle particulier du fait de cette inscription de l'énoncé dans un cadre plus abstrait⁴³. Au contraire, les propriétés modales et territoriales seraient moins en prise sur la formation de jugements qui pourraient davantage s'appuyer sur des considérations plus larges⁴⁴.

C'est l'âge qui semble discriminer le plus sensiblement les réponses relatives à cette question. On rencontre plus de personnes défavorables à ce principe parmi les 30-55 ans et plus rarement parmi les moins de 30 ans.

Tableau n°26 : Les plus « jeunes » plus favorables au principe du pollueur-payeur appliqué aux automobilistes

Payer plus cher une voiture polluant bcp / tranches d'âge				
	55 ans et plus	30-55 ans	Moins de 30 ans	Total
Non	22.1%	26.6%	13.7%	19.8%
Oui	74.7%	71.6%	81.0%	76.5%
Sans avis	3.2%	1.8%	5.3%	3.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = 1.1% ; chi2 = 12.99 ; ddl = 4 (S)

⁴³ Il est toutefois surprenant de ne pas observer de corrélations avec le niveau de diplôme sur ces aspects, d'autant qu'au niveau des CSP, les différences se jouent notamment entre celles qui sont les plus diplômées et celles qui le sont moins.

⁴⁴ Il aurait en revanche été utile de demander aux automobilistes de caractériser leur voiture pour étudier une éventuelle corrélation entre le degré de « pollution » des voitures utilisées et les points de vue sur ce principe. On peut ainsi supposer que ceux qui possèdent une voiture stigmatisée par cette logique soit se saisiraient de cette occasion pour se montrer prêt à changer, soit contesteraient une telle logique en justifiant leur condition.

Quant à la répartition des réponses par CSP, on remarque que les cadres et professions intellectuelles supérieures ont une tendance moins forte à refuser cette proposition (9.4% d'entre eux se disent défavorables pour 19.8% sur l'ensemble de l'échantillon). Il n'est pas raisonnable, à partir de ces seuls résultats, d'en tirer ne serait-ce que des hypothèses interprétatives.

Quant aux interrelations avec les variables subjectives, elles indiquent que l'acceptabilité du principe pollueur-payeur va de paire avec la croyance dans une responsabilité des individus. Le tableau qui suit montre ainsi que ceux qui ont mentionné la modalité « les habitants » refusent plus rarement l'idée de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup :

Tableau n°27 : Le principe pollueur-payeur sous-entend une responsabilité individuelle ?

Responsabilités / Payer plus cher une voiture polluant bcp								
	Les scientifiques	institutions politiques éloignées	L'industrie automobile	Les habitants	institutions politiques proches	Autre (préciser)	Sans avis	Total
Non	17.1%	20.5%	18.3%	11.4%	21.2%	22.2%	16.7%	18.1%
Oui	78.2%	76.1%	78.8%	85.4%	77.1%	77.8%	66.7%	78.5%
Sans avis	4.7%	3.4%	2.9%	3.2%	1.7%	0.0%	16.7%	3.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = 0.5% ; chi2 = 28.50 ; ddl = 12 (TS)

Si on considère que ceux qui n'ont pas mentionné les habitants comme responsables ont une propension moindre à trouver « normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup », alors on peut supposer que ces jugements ont à voir avec une posture politique plus large. Le fait de responsabiliser uniquement des acteurs collectifs peut en effet renvoyer à des visions plus systémiques, collectives ou structurelles des problèmes. Dans ce cas, faire payer le consommateur n'apparaît pas comme une solution, même si c'est pour l'inciter à être moins polluant. Comme certains enquêtés le verbalisent, le problème serait plutôt de continuer à permettre la vente de véhicules polluants.

Selon une logique probablement assez proche, l'acceptabilité de la logique pollueur-payeur est plus le fait de ceux qui se disent prêts à s'impliquer budgétairement pour l'environnement. Pour ces derniers, la normalité d'une participation des individus aux problèmes est acquise. Sur les 20% de répondants défavorables au principe pollueur-payeur seuls 7.7% se disent prêts à « donner plus pour l'environnement » contre 30.8% qui se disent réticents à s'impliquer.

Tableau n°28 : Le principe pollueur-payeur est normal pour ceux qui se disent prêt à s'impliquer

Payer plus cher une voiture polluant bcp / Don pour l'environnement				
	oui	non	sans avis	Total
Non	7.7%	30.8%	25.0%	19.8%
Oui	89.2%	65.6%	66.7%	76.4%
Sans avis	3.2%	3.6%	8.3%	3.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 42.20 ; ddl = 4 (TS)

A la suite de ce constat d'une proximité axiologique entre les représentations de la responsabilité et de l'implication d'une part, et l'appréhension du principe pollueur-payeur d'autre part, on peut poser l'hypothèse que cette dernière dépend de dispositions politiques difficilement saisissables à partir de ce questionnaire. Ces dispositions politiques seraient notamment génératrices de visions différentes des rapports de l'individu au collectif. Ceux qui estiment qu'ils n'ont pas à s'impliquer davantage, sans qu'ils soient systématiquement contre

la responsabilisation des individus, acceptent moins la normalité du principe pollueur-payeur tel que présenté par le questionnaire. Ils convoquent probablement dans la production de leur point de vue, d'autres alternatives, plus collectives, politiques ou technologiques.

Probablement plus déconnecté de raisonnements pratiques, le principe pollueur-payeur appliqué aux automobilistes ne s'insère pas vraiment dans des contextes objectifs. En revanche il apparaît bien comme étant négocié en fonction de schèmes politiques préexistants (et dont on sait qu'ils dépendent des trajectoires sociales de leurs producteurs⁴⁵).

Les entretiens qualitatifs, qui là encore se laissent mal comparer avec les résultats du questionnaire étant donné la présentation du « bonus-malus » qu'ils proposent⁴⁶, montrent une nouvelle fois le poids d'un jugement au prisme de l'équité. Ainsi, dans les deux extraits qui suivent, la mesure est pensée en fonction de ceux à qui elle profite et donc s'adresse. On retrouve donc des principes de jugement observés à propos de l'éco vignette et dont on peut se demander s'ils ne constituent pas une grille de lecture importante de l'écofiscalité. Combien même ce serait le cas, cette grille de lecture se prête à des usages malléables. Ainsi, dans le premier extrait, l'enquêtée exprime un avis assez positif sur une mesure qui ne la concerne pas mais qui pourrait inciter ceux qui ont les moyens d'acheter des voitures polluantes :

« Que pensez-vous de ce dispositif ? »

Je trouve que le système est intéressant, dans le sens où cela concerne seulement les véhicules neufs, les gens qui achètent un véhicule neuf sont des gens de toute façon qui ont donc les moyens et qui veulent une nouvelle voiture donc se diriger vers des voitures moins polluantes est un choix pour eux, ils ne sont pas forcés. Mais donner un avantage permet de prendre conscience aux gens et pourquoi pas de changer les comportements », Femme, 21 ans, étudiante, Périphérie de Lille (Roubaix), transports collectifs

Dans le second extrait, cette même caractéristique de la mesure est à l'inverse perçue comme une relativisation de son efficacité. L'enquêtée regrette en creux que cela ne s'adresse qu'à ceux qui ont de toute façon les moyens et seront donc peut-être moins « sensibles » :

« Je trouve que ça va peut-être obliger certains à renoncer. Peut-être, et encore... Je pense que ça va concerner ceux qui ont les moyens, ceux qui achètent malgré tout des choses très chères... » Femme, 37 ans, psychologue, périphérie de Lille (Villeneuve d'Ascq), voiture

Mais pour nuancer ce poids du critère de l'équité, il importe de rappeler, à l'aide de l'extrait suivant, qu'il n'imprègne pas tous les discours. Il semble que les propriétés sociales des enquêtées ci-dessous (femmes sans doute issues de milieux plus populaires à en juger par leur lieu d'habitation) les inclinent plus à ce type d'interprétation auquel elles ont pu être exposées par ailleurs et sur d'autres thèmes. L'enquêté ci-dessous, un informaticien qui habite à Lille, propose une conception bien moins soucieuse des inégalités potentielles de ce dispositif. Selon lui, il est normal de s'impliquer, de « mettre la main à la poche » et dans ce cas, le bonus-malus deviendrait un bon moyen d'institutionnaliser cette implication des gens :

⁴⁵ Daniel Gaxie, « Appréhensions du politique et mobilisations des expériences sociales », *Revue française de science politique*, 2002, vol.52, n°2-3

⁴⁶ « Cette mesure consiste à réduire le coût à l'achat des voitures neuves qui émettent peu de CO₂, et à augmenter, via un malus, le prix des véhicules qui émettent beaucoup de CO₂. Depuis décembre 2007, le bonus-malus est appliqué à la vente des véhicules particuliers. »

« Plus ça pollue, plus ça va être difficile à recycler, plus il faut mettre un petit peu sa main dans la poche. On rejoint l'idée du pollueur-payeur. Plus un véhicule va polluer à la limite on va mettre plus la main dans la poche. De toute façon c'est la solution pour que le particulier justement soit intégré dans cette idée de pollueur-payeur, c'est vraiment à l'achat du véhicule, c'est ça. » Homme, 32 ans, informaticien, Lille, vélo

Considérer « normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup » suppose donc certaines dispositions politiques différemment distribuées. Le fait de peu se soucier des différences économiques et de considérer comme importante l'implication de tous dans les enjeux environnementaux favoriserait l'acceptabilité de cette proposition. Des dispositions inverses viendraient au contraire freiner l'effet légitimant de l'argument environnemental qui ne transparait pas toujours comme le premier filtre d'appréciation dans les entretiens.

3/ La compensation volontaire

A l'instar du principe pollueur-payeur appliqué aux automobilistes, la logique de la compensation volontaire décline la logique de « payer plus pour ce qui pollue plus ». La différence notable étant que cet acte ne serait pas contraint mais volontaire (et donc nettement plus impliquant) : « proposer aux consommateurs de payer un supplément pour l'environnement, quand ils achètent des biens et services très polluants ». Il n'est donc pas surprenant d'observer de nouveau une corrélation significative entre les prises de position sur ce principe et le fait d'être « prêt à payer plus pour l'environnement » :

Tableau n°29 : La compensation volontaire va de soi pour ceux qui se disent prêt à s'impliquer

Compensation volontaire simpl / Don pour l'environnement				
	Non	Oui	Sans avis	Total
oui	25.4%	53.6%	28.1%	45.4%
non	63.2%	38.8%	43.8%	44.8%
sans avis	11.4%	7.6%	28.1%	9.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 41.58 ; ddl = 4 (TS)

Tout comme la proposition précédente, l'argument environnemental est mobilisé et contribue probablement à expliquer l'assentiment important rencontré par cette mesure auprès des enquêtés (70% vs 24%). Il devient alors intéressant de remarquer que ce sont une nouvelle fois les moins de trente ans qui ont une propension plus forte à accepter cette proposition. La présence assez régulière de cette détermination pourrait en effet laisser entendre que certaines des conditions d'existence communes aux personnes âgées de 15 à 30 ans, comme l'évolution de la dépendance budgétaire aux parents, les premiers choix d'installation et l'apprentissage de la gestion du quotidien puis de la vie de famille, constitueraient des expériences et des états propices à la sensibilité environnementale. Par ailleurs, l'hypothèse d'une exposition partagée et plus accentuée au « civisme écologique », via l'institution scolaire entre autres, mérite d'être posée. Bien qu'ils datent des années 1980, les discours qui invitent les individus à prendre leurs responsabilités environnementales et qui par là font advenir de nouvelles normes de comportements écologiques gagneraient en visibilité depuis la fin des années 1990. Ils pourraient constituer pour les moins de trente ans un cadre de définition des enjeux environnementaux plus ordinaire et donc plus acceptable.

Tableau n°30 : Les moins de trente ans plus réceptifs à la compensation volontaire et à son fondement écologique ?

Compensation volontaire simpl / tranches d'âge				
	Non	Oui	Sans avis	Total
55 ans et plus	23.9%	18.4%	15.6%	19.5%
30-55 ans	42.5%	31.5%	40.6%	34.6%
Moins de 30 ans	33.6%	50.1%	43.8%	45.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

p = 4.0% ; chi2 = 10.00 ; ddl = 4 (S)

Dans le cadre des entretiens menés au sein de la LMCU, l'accent était davantage mis sur l'affectation de l'argent collecté à des associations environnementales⁴⁷. Cela explique certaines réactions sur les usages illégitimes si ce n'est frauduleux de l'argent collecté par ce type de biais :

« Bon d'accord... mais, je reviens sur le système de l'argent, c'est comme les vignettes auto, si c'est plus que 10 ans, je repars avec un papier. Je pense que les personnes âgées n'en ont jamais vu la couleur. L'Etat doit avoir dans la poche pas mal de taxes qui sont remuées dans ses poches. Et là, je ne suis pas d'accord. Il faut que ça reste vraiment avec un objectif commun. » Femme, 53 ans, assistante de direction à la mairie, Tourcoing

« Oui mais alors si c'est pas détourné comme on dit. Parce que dès fois, on voit des détournements d'argent. Ça, ça me fait bondir de mon fauteuil. Je veux bien donner si ça va vraiment aux personnes.

En fait il faut que tout le monde fasse un petit peu attention. Comme là qu'ils ont dit pour les poubelles, qu'ils auraient regardé... pour les tarifs. Ça, je suis pour. » Femme, employée de maison, Ronchin, bus

Si l'implication, la responsabilité et l'équité sont des grilles de lecture récurrentes des mesures écofiscales, nous avons déjà remarqué que les réponses à la question relative aux conditions de l'acceptabilité (cf. supra. pp.29-32) accordent aussi une importance relative à cette dimension de la gestion transparente (et dans l'intérêt général) des ressources publiques.

Ainsi, il apparaît que si les rapports pratiques à la mobilité peuvent influencer certaines de ses représentations, les écotaxes s'inscrivent aussi dans des registres politiques plus généraux. De la sorte qu'elles suscitent des jugements qui jonglent entre des références à des contextes modaux ou territoriaux singuliers et des recours pluriels à des schèmes politiques transversaux, en tout cas transférables.

4/ Etat des lieux des corrélations : pour une lecture prudente des résultats ?

Le tableau qui suit propose une vue synthétique des corrélations que nous venons d'exposer. L'enjeu nous paraît en effet moins de statuer sur les déterminants de l'acceptabilité des différentes écotaxes que de proposer des hypothèses plus souples sur les logiques de ces déterminations. Combien même cela aurait un sens sociologique, la nature des données collectées et les modalités de leur traitement ne nous autorisent pas à identifier avec précision les interdépendances entre les différentes variables mises à l'épreuve par cette recherche. Par contre, comme esquissé dans le dernier point, il est intéressant de regarder quels types de

⁴⁷ « Il s'agit de proposer de payer un prix un peu plus élevé en certifiant que la différence sera reversée à des actions écologiques qui permettront de compenser le coût environnemental du service ou du produit consommé. »

variables se corrèlent entre elles. Sans que cela n'épuise la variété des corrélations possibles, un tel travail peut donner des indications utiles pour définir de nouvelles hypothèses plus robustes.

Tableau n°31 : Le social, le modal et le politique

		Variables explicatives / Variables expliquées	Acceptabilité				Variables subjectives						
			Vignette annuelle	Payer plus cher une voiture qui pollue bcp	Compensation volontaire	Conditions de l'acceptabilité	Donner plus pour l'environnement	Imputations de responsabilités	Equité	La voiture une nuisance	Les nuisances liées à la voiture	Solutions aux nuisances liées à la voiture	Raison du mode de transport principal
Variables Objectives	Variables sociales	Sexe											
		Âge	X	X	X		X		X				X
		Niveau de diplôme							X	X	X		X
		CSP		X									X
		Niveau de revenu											X
	Variables modales	Densité urbaine	X										X
		Motorisation	X										X
		Mode de transport principal	X										X
		Donner plus pour l'environnement	X	X	X								
		Imputations de responsabilités		X									
Variables subjectives	Equité												
	La voiture une nuisance	X											
	Les nuisances liées à la voiture												
	Solutions aux nuisances liées à la voiture	X											
	Raison du mode de transport principal	X											

x = corrélation significative

Pour ce qui est des variables sociales, le niveau de diplôme et l'âge sont les deux caractéristiques qui interviennent le plus. Mais tandis que l'âge intervient de façon assez régulière sur l'ensemble des variables dépendantes, le niveau social jouerait surtout sur les représentations de l'auto mobilité, de ses nuisances et des (bonnes) raisons de ses usages. Cette perspective suggère donc de s'intéresser plus avant aux ressorts d'une acceptabilité plus fréquente des écotaxes de transport chez les moins de trente ans.

Les variables « modales »⁴⁸, c'est-à-dire essentiellement les pratiques de mobilité et l'état de l'offre modale disponible, présentent des corrélations significatives avec deux autres variables dont nous avons vu qu'elles étaient propices à des réactions en fonction des conditions modales des enquêtés. Autrement dit, dès lors que les écotaxes (se) présenteraient (avec) une emprise sur des pratiques modales qu'elles contraindraient ou inciteraient autrement, alors leurs appréhensions dépendent plus fortement des « habitudes » de mobilité des répondants.

Les variables subjectives, dont nous avons suggéré qu'elles renvoyaient à des schèmes politiques plus généraux, soulignent l'impossibilité de penser l'acceptabilité des écotaxes en dehors d'une réflexion plus générale sur les rapports des enquêtés à la politique. Plus encore, ce sont les entretiens qualitatifs qui permettent de saisir dans leurs finesses et leurs complexités ces va-et-vient entre l'appréhension de l'écofiscalité par les interviewés et leurs routines interprétatives des affaires politiques de manière plus général. Par exemple, alors qu'ils sont difficilement appréciables par un questionnaire, les schèmes de l'équité et de la transparence tendent à revenir régulièrement dans le bricolage argumentatif opéré par les enquêtés pour se prononcer sur les principes qui leur sont exposés.

S'il fallait se livrer à une synthèse périlleuse de ces différentes observations, plus ou moins fragiles, on pourrait poser l'hypothèse que l'acceptabilité des écotaxes repose sur des

⁴⁸ Enregistrées ici à partir des choix modaux, mais qui devraient également tenir compte de la nature, de la fréquence et des temporalités des déplacements. Ces différentes dimensions sont en effet interdépendantes. Voir : P. Bonnel, I. Cabanne, M.-H. Massot, *Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains*, Paris, La Documentation Française, 2003

schèmes politiques qu'elle contribue à réactiver, mais que cette réactivation peut être modélisée par des propriétés socio modales qui trouvent plus ou moins à s'exprimer selon le degré d'abstraction des écotaxes. Les variables sociales, modales et politiques, se montrent indissociables les unes des autres. Mais dans le cas d'une forte généralité, d'une faible territorialisation, d'une forte indifférenciation sociomodale, etc. les schèmes politiques⁴⁹ préconçus et mobilisables structureraient davantage les jugements de ces mesures. A l'inverse, une mesure perçue avec précision, en relation explicite avec certaines pratiques de mobilité, certaines fractions de la population ou certains territoires définis, a plus de probabilité d'être négociée à partir d'un compromis entre ces mêmes schèmes politiques et des expériences plus routinières de la mobilité.

La troisième partie de ce rapport, qui se propose de mettre en perspective les données obtenues sur l'échantillon nordiste avec celles collectées en Île-de-France, nous offre l'opportunité de revenir sur cette hypothèse. Pour l'heure, il nous est possible de proposer une conclusion assez assurée quoique minimaliste : la nature des mesures écofiscales oriente les manières dont elles sont jugées et donc l'agencement des déterminants de leur acceptabilité. Offres et demandes politiques sont étroitement liées.

Conclure sur le point de vue des « experts »

Pour finir cette analyse centrée sur l'échantillon de la LMCU, il n'est pas inutile de mettre nos constats en miroir des remarques effectuées par quelques professionnels Lillois de la question des transports. Pour rappel, les « experts » qui ont accepté de venir commenter ces résultats étaient :

- Philippe Rigaud, DRE Nord-Pas-de Calais
- Marc Santré, adjoint au maire, délégué aux déplacements, aux transports et à la voirie, élu Vert
- Philippe Menerault, directeur de recherche à l'INRETS
- Philippe Dutrieu, directeur général de l'automobile club du Nord
- Sébastien Torro-Tokadi, responsable de l'espace Info Energie (Association Droit Au Vélo)
- Philippe Tostain, conseiller municipal de Lille délégué aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables, élu Vert

Mis à part leurs interrogations sur le bien fondé et les limites de ce type de recherche, deux ordres de commentaires peuvent être formulés.

Tout d'abord, le parallèle entre les observations de l'enquête et leurs propos met en lumière les implicites et les conditions de leur approche de l'acceptabilité de ces mesures par les gens. Sans tomber dans un effet d'épingle qui consisterait à leur reprocher de ne pas avoir un regard sociologique sur ces processus, on constate que leur commentaire des résultats véhicule une représentation d'un citoyen mal informé. L'implicite de cette représentation est que mieux informé, ce même citoyen (nécessairement arraché à ses caractéristiques sociales) ferait un jugement plus efficient et donc plus positif de ces mesures complexes. Les participants du focus group se mettent alors d'accord sur l'importance des mots employés et du travail pédagogique que cela implique. Cette posture en surplomb, qui leur permet de mettre en avant leur propre expertise, repose sur le postulat des effets de l'information et de la communication. Or, s'il est vrai que la manière de présenter les mesures n'est pas neutre, les

⁴⁹ Dont on sait qu'ils sont socialement situés et inégalement disponibles selon les positions occupées dans l'espace social.

effets de cette variable sont indissociables de la demande que cette (nouvelle) offre rencontre. Il ne faut pas ainsi surestimer le poids de cette offre politique, aussi complète, précise et argumentée soit-elle, mais plutôt la considérer dans un lien permanent avec les spécificités de la demande qui la reçoit, c'est-à-dire les caractéristiques sociales des gouvernés à qui elle s'adresse.

Dès lors, la portée des manœuvres symboliques s'en trouve réduite. Nous posons en effet l'hypothèse que si la nature des mesures influence la combinaison des déterminants au principe de l'acceptabilité, rien ne garantit que certaines manières de présenter les écotaxes augmentent leurs chances d'être acceptées. Ce serait probablement négliger la pluralité des principes de jugement et leur intériorisation au gré d'expériences passées qui leur confère une certaine robustesse.

Le second point qui mérite d'être relevé réside dans la symétrie entre les propos des professionnels réunis pour cet entretien collectif et les observations issues de notre recherche. A l'inscription (par les enquêtés eux-mêmes) des manières de penser l'écofiscalité dans des catégories politiques plus générales, correspond une réflexion experte qui invite à ne pas dissocier les mesures écofiscales d'un attirail politique plus global. Par delà leurs petites différences de point de vue⁵⁰, les professionnels lillois des transports estiment que des aménagements infrastructurels, l'amélioration sensibles des réseaux de transports en commun, des réflexions sur l'organisation socio spatiale des aires urbaines, des progrès technologiques, etc. doivent accompagner les dispositifs écofiscaux. Ces derniers peuvent alors représenter des moyens de ponctionner des financements pour les affecter à ces projets. A défaut, les taxes écologiques ne pourront se légitimer (en étant converties comme des ressources collectives). Car l'enjeu serait, pour ces experts, de (se) donner les moyens de l'alternativité, les choix des usagers étant, selon eux, encore trop contraint par l'absence de choix. Conscients des enjeux de l'équité et de la transparence, ils plaident donc pour un usage politique de l'écotaxe comme un instrument parmi d'autres, pour pouvoir la présenter non plus comme un prélèvement ou une participation responsabilisante des individus, mais bien comme un capital collectif permettant de financer les changements structurels parallèles.

Tout en restant dans une approche symbolique, l'intérêt de cette approche est sans doute de resituer l'écotaxe dans sa dimension collective, délégatrice et ainsi de proposer un équilibre différent entre les individus et la société. Du point de vue de son acceptabilité, l'écotaxe ne se présente plus comme une offre politique à part, mais prend part à une dynamique transversale et peut-être plus à même de satisfaire un éventail plus large de schèmes politiques. Mais là encore, seules de nouvelles enquêtes pourront essayer de préciser cette intuition.

⁵⁰ Philippe Dutrieu se distinguant entre autres par l'accent mis sur la nécessité d'investir pour améliorer la technologie des automobiles.

III) Ecofiscalité et spécificités territoriales. L'enquête à l'épreuve de la capitale

La démarche de la présente recherche entend se donner les moyens d'apprécier d'éventuels effets de territoire. Dans la mesure où elle s'attache à procéder symétriquement sur les terrains nordiste et francilien, l'enquête pose ouvertement l'hypothèse d'une spatialisation des mécanismes de l'acceptabilité des écotaxes. Selon que l'on habite sur Paris ou sur Lille, en zones de fortes ou de faibles densités urbaines, nos rapports aux écotaxes de transport varieraient.

C'est ce même présupposé qui explique le choix des responsables du projet de ne pas procéder à une comparaison classique des deux sites. Les spécificités modales, spatiales et infra structurelles de l'agglomération parisienne et de la proche banlieue seraient trop influentes pour autoriser un travail à partir d'un échantillon agglomérant les données des deux terrains. De la sorte que l'analyse a souhaité isoler la variable territoriale pour mieux la contrôler.

D'où cette troisième partie en contrepoint de la précédente qui revient sur les différences entre les résultats obtenus à partir des deux échantillons traités séparément. Dans le prolongement des observations suggérées par les données LMCU, l'enjeu consiste à questionner des effets des variables territoriales. Ceux-ci seraient très inégaux selon la nature des mesures sur lesquelles les personnes sont interrogées. Plus précisément, ces variables ne représenteraient pas autre chose que des éléments pris en compte dans l'appréhension de mesures particulièrement reliées à des spécificités modales et géographiques. Conditionnée par les attributs de la mesure, cette prise en compte des éléments modaux et territoriaux l'est également par les propriétés sociales des gens et des schèmes politiques qui en découlent. A défaut d'avoir les moyens empiriques de caractériser ces effets de territoire, cette recherche contribue à montrer leur contribution modeste à l'acceptabilité des principes (généraux) des dispositifs écofiscaux devant juguler l'emprise de la voiture.

A) Les particularités du contexte « francilien »

1/ Remarques sur les enjeux de la mobilité au sein de l'Ile de France

Avec 20 771 habitants au Km² en 2006, Paris est, relativement aux autres capitales européennes, une capitale petite (87 km²) mais densément peuplée. Avec 90% des habitants d'Ile de France sur 20% de son territoire, elle constitue l'hypercentre d'une zone urbaine plus vaste sur laquelle l'habitat est plus diffus, cette dispersion s'accroissant à mesure que l'on s'éloigne de l'hyper centre. Les départements de proche banlieue où nous avons enquêté se distinguent ainsi par des densités nettement plus faibles quoique bien au dessus de la moyenne régionale (cf. tableau infra). De la même façon, l'évolution démographique de Paris se différencie sensiblement de celles des départements de la petite couronne dont la population croît 2 à 3 fois plus vite.

Cet hyper centre parisien est inscrit dans le paysage. Les logements sociaux, les équipements sportifs et le périphérique se sont substitués aux fortifications de Thiers. Les politiques d'aménagement du territoire francilien, d'urbanisme et indissociablement, de transport continuent donc de s'articuler de part et d'autres de cet héritage historique. Par exemple, il est intéressant de rappeler que seulement 54 stations de métro sur 381 franchissent cette démarcation spatiale.

A ces coupures démographiques, paysagères et infrastructurelles, s'ajoute une coupure sociale. Le tableau qui suit montre une surreprésentation des catégories sociales supérieures

au sein de Paris qui va en se renforçant du fait des processus de gentrification et de déprolétarianisation des centres urbains. Ainsi, les habitants de Paris constituent une population aux multiples facettes mais de plus en plus homogène sous le rapport d'une accumulation particulièrement élevée de ressources économiques, culturelles et politiques⁵¹.

Tableau n°32 : Paris et la première couronne : un territoire clivé et atypique

	Paris	92	94	93	Ile de France	France
Densité (hab./km2)	20771	8727	6322	5008	974	112
% de CPIS sur l'ensemble de la population en activité*	18,5	14	8,8	4,5	10,6	5,3
% d'ouvriers sur l'ensemble de la population en activité*	5,5	6,8	9,4	13,3	9	12
% de moins de 25 ans (dans la population estimées au 1er janvier 2009)	27,9	31,5	32,7	36,4	33,1	31,4
% de ménages qui ont au moins une voiture*	44,5	69,6	72,9	66,6	69,2	78,7

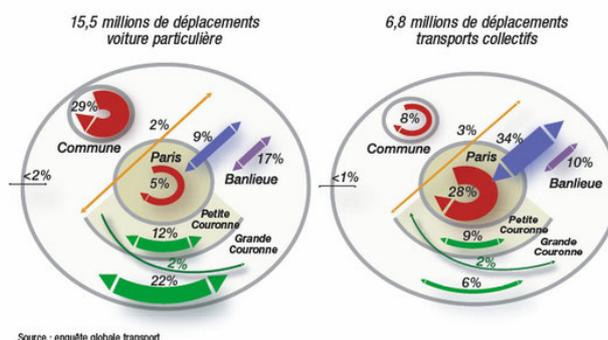
* Données INSEE 1999

Ces nettes différences socio-spatiales se retrouvent dans les rapports différenciés à la mobilité. Ceux-ci méritent donc également d'être mis en contexte. On peut supposer qu'une analyse approfondie des politiques de transport montrerait le surinvestissement dans les transports collectifs au sein de l'hyper centre relativement aux zones de banlieue. La prolongation des horaires du métro le week-end et les veilles de jours fériés, le développement des couloirs de bus, la construction de nouvelles lignes de tramway ou la mise en place - médiatique - de 1500 stations de « vélib' » en 2007 sont quelques unes des mesures qui témoignent de la volonté des élus parisiens de poursuivre le développement des transports collectifs pour diminuer l'emprise de la voiture.

Cette dynamique politique, conjuguée avec le type de déplacement des habitants de la capitale (dont plus de 4/5 sont internes à Paris⁵²), explique amplement la moindre utilisation de l'automobile de ce côté là du périphérique. Le taux de motorisation plus bas des parisiens illustre ainsi un besoin moindre d'automobilité.

Schéma n°3 : Des modalités de transports contrastées de part et d'autre du périphérique⁵³

Répartition géographique des déplacements motorisés en Île-de-France en 2001



⁵¹ Pour plus de données statistiques qui confirment et précisent ce constat, voir : Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, *Sociologie de Paris*, La découverte, 2008, pp. 38-77

⁵² Christine Couderc, « La mobilité dans Paris », *Les cahiers de l'enquête globale transport*, mars 2007, Direction régionale de l'Équipement Ile de France, Paris, p.3

⁵³ Ce schéma est disponible sur le website : <http://www.iaurif.org/lile-de-france/un-portrait-par-les-chiffres/transports-et-mobilites.html>

Plus généralement, le graphique ci-dessus indique que plus l'on s'éloigne des zones à forte densités urbaines, plus les usages de la voiture augmentent, les alternatives modales se faisant plus pauvres, les logements individuels avec des parkings privatifs étant plus fréquents et les foyers étant composés de plus d'individus, autant de conditions propices à l'investissement dans le mode automobile qui demeure par ailleurs le plus coûteux.

Pour affiner ce constat, il est utile d'observer comment ces mêmes usages de la voiture se distribuent en fonction de la CSP en Ile de France. Les données les plus récentes de l'enquête globale des transports de 2001 indiquent en effet que les ouvriers ont vu leur taux de motorisation (*1.14 véhicules par ménage*) ainsi que leur utilisation de la voiture (*61.3% ont fait au moins un déplacement en automobile*) progresser, pour devenir, à peu de choses près, équivalents à ceux des cadres (*1.28 véhicules par ménage ; 59.4% ont fait au moins un déplacement en automobile*). On peut alors prolonger l'interprétation proposée par François Bertrand selon qui : « le desserrement des emplois (industriels) et le renchérissement de la zone dense ont conduit les catégories sociales les moins aisées à s'installer en périphérie, zone où l'automobile leur permet de se déplacer plus facilement malgré son coût élevé. »⁵⁴ En effet, il convient d'ajouter qu'en sens inverse, les cadres ont un taux de motorisation parmi les plus élevés, alors qu'ils habitent davantage dans les zones plus denses, où les stationnements sont essentiellement publics (et donc onéreux). Posséder une voiture quand on réside et se déplace dans des zones urbaines denses ne signifie pas la même chose que posséder une voiture quand on habite et évolue dans des zones moins bien équipées en alternatives modales. Ces différences pratiques sont ainsi redoublées par des rapports de sens différents envers l'automobile, les transports en commun et au-delà les pratiques de déplacements ; ne serait-ce que parce que les manières de justifier l'usage de la voiture dans un cas valent bien moins dans un autre. Là où les automobilistes de la petite couronne, et plus encore de la grande couronne, ont la possibilité d'expliquer leur recours à la voiture par l'absence d'alternatives, les automobilistes qui habitent Paris intra-muros privilégieront des justifications en termes de commodités à l'instar de certains des enquêtés :

Vous avez une voiture ?

Oui, une.

Vous l'utilisez ?

Le soir, si je vais chez des amis et que je vais rentrer tard et que ce n'est pas très pratique pour rentrer etc. La journée rarement.

Marianne, 63 ans, psychologue, Paris, une voiture.

Ce sont des trajets longs ou courts ?

Ce sont des déplacements relativement courts dans Paris avec une voiture.

Comment apprécies-tu ces trajets ?

Ben je ne suis pas contraint, comme j'habite à côté, je n'ai pas les bouchons de huit heure du mat' et de 18/19 heures, puisque je sors à côté et que je sors après, et ensuite, il ya beaucoup moins de bouchons la journée, donc je me retrouve rarement dans une circulation hyper tendue, et si c'est le cas, par exemple pour aller à la Défense, je vais prendre le métro. Et ça m'arrive également de prendre un vélib' pour aller à un rendez-vous dans Paris, si c'est à côté ; et aussi bien souvent le midi, je prends un vélib' pour aller déjeuner sur Villiers etc.

Anthony, 30 ans, 6250 euros par mois, cadre commercial, master en commerce, Paris, une voiture de fonction.

⁵⁴ François Bertrand, « Motorisation et usage de l'automobile en Ile de France », *Les cahiers de l'enquête globale transport*, juillet 2005, Direction régionale de l'Equipement Ile de France, Paris, p.4

On remarque de la sorte que les représentations de la voiture en ville dépendent aussi de situations modales qui se révèlent socialement situées.

Quant aux usages des transports collectifs, il est important de relever que 68.8% de la population francilienne ne possède aucun abonnement de titre de transports. On rappellera à titre indicatif qu'un abonnement mensuel sans réduction coûte 55.10 euros sur les zones 1 et 2 et 108 euros pour atteindre la zone 5.

Enfin, il importe de remarquer que les orientations du schéma directeur régional d'Ile de France relatives aux transports de personnes n'impliquent pas de dispositifs écofiscaux mais se focalisent sur des aménagements infrastructurelles avec notamment un accent mis sur des liaisons structurantes de rocade. Celles-ci, symbolisées par le projet « Arc-Express », entendent assurer « le maillage de l'ensemble des lignes radiales du réseau structurant : RER, Transilien et lignes de métro prolongées en tant que de besoin. Ils permettent ainsi d'étendre la zone centrale bénéficiant d'un réseau lourd maillé. »⁵⁵ Conformément au diagnostic d'une emprise de la voiture dans la petite et la grande couronne, et sans que soient abandonnés les efforts pour réduire la place de la voiture à Paris (cf. supra), cette intention politique entend rendre l'usage de la voiture moins indispensable pour les habitants périurbains.

2/ Rappels sur l'échantillon « francilien »

Conformément aux réalités décrites ci-dessus, l'échantillon des 503 personnes interrogées au sein des quatre départements de Paris et sa première couronne se caractérise par des clivages entre les répondants qui habitent dans le 75 et ceux qui résident en première couronne. Du point de vue modal, le tableau qui suit indique que ce sont les usages de la voiture qui varient le plus selon le lieu de résidence. En revanche, une part significative des enquêtés de la première couronne utilisent aussi fréquemment les transports en commun.

Tableau n°33 : Les enquêtés parisiens moins dépendants de l'automobile

Modes de transport: TC vs Autr / Paris/première couronne			
	75	Première couronne	Total
voiture	20.1%	79.9%	100.0%
vélo	59.3%	40.7%	100.0%
marche	47.1%	52.9%	100.0%
Transports en commun	40.1%	59.9%	100.0%
Total	37.6%	62.4%	100.0%

Cette distinction entre les parisiens et les habitants de la périphérie se vérifie également au niveau de la motorisation. Près de la moitié des enquêtés parisiens ne possède aucune voiture⁵⁶, ce qui n'est le cas que pour un tiers des autres enquêtés (pour une moyenne de 34% sur l'ensemble de l'échantillon).

Socialement, on constate une répartition asymétrique sur ces deux zones du territoire francilien en fonction du niveau de diplôme. Les enquêtés les plus diplômés sont sur représentés parmi les habitants du 75. Cette observation correspond aux réalités de ce département particulièrement dotés en capitaux culturels de part les secteurs d'activités qui s'y développent et l'offre universitaire (historique) qu'il présente.

⁵⁵ SDRIF, septembre 2008, p.79

⁵⁶ Ce qui signifie aussi que l'autre moitié en possède au moins une. Ce qui correspond aux statistiques parisiennes (44%) et est bien inférieur à la moyenne nationale (78%). Toutefois, au regard des besoins et de l'offre de transports en commun, on peut supposer que ce taux est finalement assez important.

Tableau n°34 : Un clivage territorial selon le niveau de diplôme

Paris/première couronne / Niveau de diplôme (-/+)			
	75	Première couronne	Total
Inférieur à bac + 2	49.7%	67.6%	61.2%
Supérieur à bac +2	50.3%	32.4%	38.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Mis à part cette tendance des enquêtés dotés d'un bac +2 à occuper plutôt les logements de l'agglomération parisienne, notre échantillon ne présente pas d'autres caractéristiques sociales (sous/sur représentation particulières) méritant d'être prévenue. La répartition par âge, par sexe et par CSP est assez homogène. On peut simplement noter que près de la moitié des enquêtés sont retraités ou sans activités professionnels, ce qui correspond à leur proportion au sein de la région Ile de France.

Enfin, il importe de remarquer que seulement 16% des membres de notre échantillon déclare avoir déjà voté pour un parti écologique. Ce constat invite donc à nuancer la présomption d'un échantillon parisien plus sensible aux thèmes « environnementaux ». Par ailleurs, parmi les 60% d'enquêtés qui ont indiqué leur préférence politique, 34% se disent à gauche ou très à gauche de l'échiquier politique contre 10.8% au centre et 13.2% à droite ou très à droite⁵⁷. Précisons que ces déclarations sur la préférence partisane se répartissent de façon homogène sur les quatre départements de l'enquête.

Ces remarques sur l'échantillon parisien et les différences socio modales marquées selon le lieu de résidence incline à la prudence quant à l'hypothèse d'effet de territoires entre l'échantillon nordiste et celui de Paris et la proche banlieue. L'intuition d'un « effet Capitale » résiste-t-elle réellement aux réalités qui incitent plutôt à distinguer les aires géographiques en fonction de leur densité urbaine et des réseaux de transports en commun qu'elles proposent ? Les différences sont-elles à saisir entre Paris et la petite couronne et la LMCU, ou bien entre les centres urbains et leurs périphéries ? Finalement, nos deux échantillons semblent surtout se distinguer par la réalité d'un clivage socio modal franc entre deux zones de l'échantillon francilien, qui ne se retrouve que dans une mesure nettement plus diffuse en LMCU.

B) Les dissemblances avec les résultats de la LMCU

La mise en perspective des données LMCU avec celles collectées sur Paris et la première couronne donne l'opportunité d'informer, en tout cas d'interroger, différemment la nature des déterminants possibles de l'acceptabilité des éco taxes. Pour autant, cette manière de procéder ne doit pas faire céder à l'illusion géographique qui consisterait à imputer mécaniquement ces différences au fait d'habiter sur l'un ou l'autre des deux sites. Une telle attitude négligerait les enseignements de l'analyse détaillée de l'échantillon Lillois qui indique la complexité et la pluralité des éventuelles déterminations saisies par les méthodes de cette recherche.

1/ Des approbations moins tranchées : l'argument environnemental moins efficace ?

Les franciliens ne se positionnent pas tout à fait comme les nordistes vis-à-vis des principes de l'écofiscalité. Certes les arbitrages sont les mêmes sur la plupart des mesures, mais ils se font dans des proportions systématiquement différentes puisque les degrés de concentrations sont toujours plus faibles. Seule la proposition « pour protéger

⁵⁷ Ces informations n'ont pas été enregistrées pour l'échantillon LMCU.

l'environnement, il est important de limiter au maximum l'usage de la voiture » présente une approbation à plus de 70%. Dans le même sens, la vignette qui suscitait déjà une dispersion plus forte des réponses dans l'échantillon LMCU se trouve rejetée par une majorité d'enquêtés de Paris et de la première couronne.

Tableau n°35 : Des franciliens plus partagés ?

Propositions	LMCU			Paris et première couronne		
	Oui	Non	NSP	Oui	Non	NSP
Pour protéger l'environnement, il est important de limiter au maximum l'usage de la voiture [en général]	87%	9%	4%	78%	17%	3%
Il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville	78%	17%	4%	65%	28%	6%
Il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup	77%	20%	4%	66%	29%	4%
Proposer aux consommateurs de payer un supplément pour l'environnement, quand ils achètent des biens et services très polluants	70%	24%	7%	59%	37%	4%
L'automobiliste devrait payer une vignette annuelle en échange d'un abonnement de transport collectif	50%	38%	11%	32%	57%	10%

Ces constats suggèrent qu'on rencontre davantage de personnes pour lesquelles l'argument environnemental pèse moins l'échantillon. Comment rendre compte de cette résistance accrue de cet autre échantillon aux rationalités, environnementales notamment, de l'écofiscalité ? Les interprétations les plus spontanées inclinent à penser que les spécificités modales et urbaines de ce territoire suscitent des rapports différents à la voiture et donc aux dispositifs politiques visant à l'encadrer. Mais dans ce cas, l'examen statistique ne mettrait-il pas au jour de différences entre la première couronne et les répondants qui habitent le 75⁵⁸ ? On en revient donc à l'hypothèse selon laquelle les fondements de l'appréhension des mesures politiques de régulation de ces mobilités - objectivement différentes - s'affranchissent (en partie et différemment selon les mesures) de ces conditions modales.

La moindre rentabilité de la justification environnementale pourrait ainsi signifier qu'elle peut être concurrencée par d'autres dispositions politiques qui restent à caractériser. Les deux extraits ci-dessous montrent par exemple une disposition à chercher les intérêts latents des mesures politiques. Exprimés par deux hommes de 26 et 36 ans ayant eu une expérience dans l'industrie automobile et qui ont tous les deux un niveau de diplôme supérieur ou égal à bac + 5, ces propos ne présagent pas de la réponse qu'ils auraient donné au questionnaire mais donne à voir d'autres modes de négociation des mesures écofiscales qui neutralisent (voire marginalisent) l'argument environnemental.

⁵⁸ Cette différence ne s'observe qu'à propos de la proposition « il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup ». Les parisiens tendent plus facilement à accepter ce principe que les habitants de la périphérie. Pourtant, la différence ne se joue pas au niveau de la possession et des usages de la voiture. On ne relève aucune corrélation significative avec ces deux variables objectives qui pourtant contribuent à différencier ces deux sous-échantillons. Par contre, on remarque une double relation entre le niveau de diplôme et l'acceptabilité (les plus diplômés sont plus favorables) qui corrobore l'approbation plus probable des parisiens qui sont aussi les plus diplômés.

« Ben en ayant travaillé dans l'automobile, tu t'aperçois que sur le fonds, ce principe de bonus-malus sur les vieilles caisses, c'est aussi un moyen de demander aux gens de renouveler leurs voitures ou sinon, ils ont une taxe, donc de refaire marcher l'économie automobile » Homme, 36 ans, responsable en administration des ventes, école d'ingénieur (Supaéro), Paris

« On a beaucoup parlé du bonus-malus, tu en penses quoi ?

Je n'ai pas trop d'avis sur la question à vrai dire. Je pense que c'est plutôt un lobbying, parce que l'automobile se casse la gueule et qu'il faut relancer l'économie. En même temps, c'est purement économique, parce que le bonus-malus ça veut dire des entretiens plus fréquents des voitures, donc ça veut dire relancer l'économie, les garages, beaucoup de choses » Homme, 26 ans, ingénieur chez Peugeot, école d'ingénieur, première couronne

Rien dans ces citations n'indique par ailleurs un lien avec des propriétés modales ou des rapports spécifiques à la mobilité. On peut supposer que ces deux enquêtés auraient pu tenir les mêmes propos en habitant dans d'autres types de territoires, et que donc les ressorts de ces discours sont à trouver ailleurs. L'enjeu est alors d'identifier les traits distinctifs des personnes qui se disent défavorables pour éclairer les logiques de leur propension plus forte à exprimer une réticence vis-vis de ces mesures. C'est pourquoi le point 5 de cette partie s'attache à qualifier la nature des corrélations observées sur cet échantillon, pour proposer des interprétations possibles des dissemblances avec les résultats de la LMCU.

2/ L'équité : un principe moins central

Les données statistiques confirment ce que les entretiens suggéraient, à savoir que le prisme de l'équité semble moins prégnant dans les jugements des enquêtés d'Ile de France⁵⁹. Les deux échantillons se démarquent essentiellement sur la troisième condition de l'acceptabilité, les enquêtés nordistes étant plus sensibles à la nécessité pour les écotaxes de prendre en compte les différences liées au niveau de vie. En revanche, contrairement à ce que le point précédent pouvait laisser présager, les enquêtés franciliens tendent autant que ceux de la LMCU à mentionner les conditions environnementales⁶⁰. La relation directe des écotaxes à la pollution ou à l'environnement (critères de prélèvement dans un cas et affectation de l'argent dans l'autre) se révèlent ainsi être une condition importante si l'on souhaite « faire payer plus cher l'utilisation de la voiture ».

Tableau n°36 : Une équité moins pressante en Ile de France

Paris / LMCU / Conditions de l'acceptabilité			
	Paris	LMCU	Total
1. A condition que l'on sache précisément à quoi sert l'argent collecté	17.1%	16.8%	17.0%
2. A condition que le surcoût soit le même pour l'ensemble de la population	9.4%	8.7%	9.1%
3. A condition que soient prises en compte les différences liées au niveau de vie	12.3%	18.3%	15.2%
4. A condition que cela ne s'applique qu'à ceux qui peuvent se passer de la voiture	9.9%	9.7%	9.8%
5. A condition que cela ne concerne que les automobilistes qui circulent en centre-ville	5.8%	5.7%	5.8%
6. A condition que cela ne concerne que les véhicules qui polluent le plus	16.9%	17.8%	17.3%
7. A condition que cet argent serve exclusivement à la protection de l'environnement	21.5%	20.2%	20.9%
8. A aucune condition	7.0%	2.2%	4.7%
9. Autre	0.1%	0.4%	0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

p = <0.1% ; chi2 = 55.43 ; ddl = 8 (TS)

⁵⁹ Inutile de développer l'absurdité qu'il pourrait y avoir à relier ce constat au fait qu'ils ont par exemple un accès plus aisé aux transports en commun.

⁶⁰ Le nombre moyen de réponses par personne (à cette question ouverte) est sensiblement le même au sein des deux échantillons : 2.9 sur Paris le première couronne pour 2.8 sur la LMCU.

Alors que l'équité est la condition la plus importante pour 14% des enquêtés de la LMCU, elle ne l'est que pour 6% des enquêtés de Paris et de la première couronne. Cet écart se reporte sur l'affectation de l'argent à la protection de l'environnement qui est la condition qui prime pour 2/5 des franciliens (contre 1/3 des nordistes). Plutôt que de parler d'une 'moindre rentabilité de l'argument environnemental' comme nous le suggérions dans le point précédent, l'acceptabilité moins tranchée de certaines propositions s'expliquerait autrement. Les deux extraits cités qui présentent des postures critiques du principe du « bonus-malus » indiquent en effet moins une déconsidération de l'argument environnemental que l'emprise d'autres modes interprétatifs estimés plus adéquats, plus distinctifs (et/ou plus appropriés à la situation d'entretien) par ces enquêtés.

Pour expliquer les différences relatives à l'équité des mesures, on peut poser l'hypothèse que les enquêtés de la LMCU sont plus exposés de part les instances de socialisation locale (qu'il s'agisse de la famille et de son histoire, des associations, des médias locaux, des rapports de force politiques, du contexte syndical, etc.) à des représentations différenciées du monde social. A l'inverse, les enquêtés de Paris et de la première couronne évolueraient dans un contexte moins propice au maintien de ces schèmes où la conscience des inégalités structure les avis. Les caractéristiques historiques et sociales des départements du Nord et du Pas de Calais longtemps marqués par une forte ouvriérisme des rapports sociaux continuent probablement d'imprégner les modalités de lecture des enjeux publics d'une part importante de ces habitants. Au contraire, la configuration des relations sociales au sein de la capitale et de sa périphérie proche (où coexistent sans réellement se côtoyer des milieux sociaux contrastés), conjuguée avec le contexte historique et politique de ce territoire favorise peut-être des interprétations qui privilégient d'autres grilles de lecture sur ces questions.

Il reste que quelque soit la part réelle de ces explications, elles invitent à porter une attention à d'autres variables telles que l'accès aux différents instruments de perception du monde politique. Ce qui différencie les deux échantillons sur cette inégale considération de l'équité, ce n'est pas tant l'endroit où ils résident que les conditions historiques et collectives dans lesquelles se forment leurs schèmes politiques. Et on peut raisonnablement supporter l'idée qu'à des questionnements d'ordre politiques, ce soient des variables génératrices de rapports différents au politique (entendu au sens large de l'organisation des affaires publiques) et au social qui organisent l'économie des réponses.

3/ Des rapports différents aux déplacements quotidiens ?

Les développements qui précèdent ne doivent pas non plus exclure totalement le poids des conditions et expériences modales. Les caractéristiques des territoires en matière de densité urbaine et de problèmes de congestion, d'offre de transports collectifs, de répartition des lieux de vie et des lieux de travail, etc. influencent *certaines* dimensions des rapports aux enjeux de la mobilité. Même si nous n'avons pas les moyens empiriques d'étayer cette hypothèse, l'inversion du rapport à la proposition sur le paiement d'une vignette en contrepartie d'un abonnement de transports collectifs a très certainement à voir avec une représentation spécifiquement « francilienne » du métro et du RER.

Cette représentation ne paraît pas des plus favorables. Non seulement, elle ne justifierait pas ce principe d'une vignette contre un abonnement, mais elle semble même générer des revendications plus importantes à l'égard de ces transports en commun :

Tableaux n°37-38 : Un rapport désenchanté des franciliens aux transports publics ?

Lille / Paris⁶¹

Solutions aux nuisances			Solutions aux nuisances		
Développer les transports en commun	81	23.6%	Développer les transports en commun	95	34.9%
Progrès technologiques voitures	35	10.2%	Progrès technologiques voitures	51	18.8%
(Mesures pour) moins de voiture	48	14.0%	(Mesures pour) moins de voitures	44	16.2%
Infras / aménagements / + de vélos	55	16.0%	Infras / aménagements / + de vélos	26	9.6%
Que les comportements changent	40	11.7%	Que les comportements changent	20	7.4%
NSP/voiture indispensable	51	14.9%	NSP/voiture indispensable	22	8.1%
Augmenter coût usage voiture	12	3.5%	Augmenter coût usage voiture	8	2.9%
autres	21	6.1%	Autres	6	2.2%
Total	343	100.0%	Total	272	100.0%

L'exposition à (ou la disponibilité d') un réseau de transports en commun singulièrement densifié (et en cela moins 'précieux') se traduirait par des attitudes plus critiques à son égard. Le tableau qui précède montrerait en effet que les franciliens, plus que les personnes de la LMCU, estiment qu'une amélioration de ce réseau est nécessaire pour réduire les nuisances liées à la voiture, quand bien même ils en ont un hyper maillé sous leurs pieds. Probablement lié à la teneur des déplacements quotidiens peut-être plus longs, peut-être plus congestionnés (en voiture ou en transports collectifs), peut-être plus routiniers, bref probablement plus préoccupants, c'est un rapport plutôt désenchanté aux transports collectifs franciliens qui semble s'exprimer :

Et donc quel est votre mode de transport principal ?

Ah ben nous, c'est la voiture, ben c'est à dire que moi je ne travaille pas loin, il y a 30 minutes à pied et à peine dix minutes en voiture. Et mon mari, lui, a pris les transports pendant des années et des années, et ça fait deux ans maintenant qu'il prend également la voiture, mais il travaille de l'autre côté de Paris lui, vers Versailles, et il a toujours travaillé de l'autre côté de Paris, il n'a jamais pu se rapprocher et...

Et pour quelles raisons est-il revenu à la voiture ?

Ah ben parce que ras le bol, trop de fatigue, il en avait marre ! Il fait ça depuis l'âge de 18 ans, il en a 58, euh...

Femme, 54 ans, première couronne, aide soignante, voiture

Trouvez-vous que les transports dans la métropole parisienne sont adaptés aux besoins de la population ?

Ben à travers l'exemple de mon mari, nous habitons dans le 12^{ème} dans l'est de Paris ; lui, il se trouve que maintenant le boulot qu'il a trouvé est à Nanterre. Donc, complètement à l'ouest. Donc c'est tout droit, absolument tout droit, bastille, Rivoli, Défense, et bien il met minimum 45 minutes, quelques fois, une heure et demi ; quand il essaie de prendre le RER A, ben il y a assez souvent des accidents qui font que le RER s'arrête à la Défense, il ne peut pas aller jusqu'à Nanterre ; il faut qu'on aille le chercher ; il est debout, ce qu'il ne peut pas supporter, donc l'un dans l'autre, il prend bcp plus souvent la voiture qu'il ne le souhaiterait, parce qu'il est de Paris en banlieue ! Bon moi quand je vais à Suresnes, je prends le RER A à Nation, bon ça, ça fonctionne bien, mais je le prends épisodiquement, parce que si je devais le prendre tous les jours, je pense que bon ben, il y aurait peut-être des incidents qui me retarderaient, mais ça je ne le sais pas trop quoi. Mais sinon, le gros problème de la région parisienne, mon mari un

⁶¹ Les données n'ayant pas pu être agglomérées par le logiciel Sphynx, nous ne pouvons pas produire un tableau aggloméré puisque le nombre de personnes considérant que la voiture est un problème n'était pas équivalent et que donc que la base de calcul des pourcentages différait.

collègue qui habite Comble La Ville, dans le Sud Est, c'est un gros truc il paraît, quand même 25 000 habitants je crois, et bien ce monsieur qui travaille avec mon Mari est obligé de prendre sa voiture. Et pur aller de comble la ville à Nanterre, il passe par la rue de Rivoli, il prend le même chemin que mon mari, on est d'accord, et mon mari me disait que cette rue le matin, c'est l'enfer ! Ce n'est quand même pas normal que qqn qui habite dans le Sud est passe par la rue de Rivoli pour aller à Nanterre ! Bon il n'a surement pas de transports en commun fiables à mon avis. Ma belle fille qui habite à Suresnes, travaille à Boulogne : 6 kms, 40 minutes en transports en communs, qu'est-ce qu'elle a fait, elle a acheté un scooter ! Elle met 20 minutes, pourquoi est-ce qu'il y a autant de scooter à votre avis.

Femme, 64 ans, Paris, professeur de lettres classiques

La substance de ces discours est rendue possible par le pré-requis d'une offre abondante de transports en commun. L'équivalent dans la LMCU serait sans doute le souhait de nouvelles infrastructures. On peut donc interpréter les différences statistiques des modalités de réponse 1 et 4 comme des expressions d'un même besoin mais ajustées à des conditions différentes. Ainsi, dans la LMCU, ce n'est pas tant des dysfonctionnements ou des lacunes des transports collectifs dont il est question, que de leur absence. Il s'agit donc moins de les développer ou de les améliorer que de créer de nouvelles infrastructures et de nouveaux aménagements, en particulier au niveau des aires moins denses :

« Les gens qui habitent dans le périurbain sont parfois obligés d'y aller en voiture, car la fréquence des transports en commun est beaucoup trop faibles, et s'ils veulent y aller, il faut qu'ils restent pour la journée ou pour plusieurs heures, en attendant le bus du retour. Sinon pour les villes à proximité de Lille je pense qu'ils sont bien adaptés, ils sont fréquents, il y a beaucoup d'arrêt et il y a plusieurs possibilité avec le bus et le métro »

Femme, 70 ans, périphérie de Lille

Les résultats à propos des nuisances liées à la voiture ne montrent pas de différences significatives entre les deux échantillons. Par contre, on observe des dissemblances dans les manières de justifier les choix modaux. Là où les franciliens prêtent davantage d'attention au temps passé et au confort, les nordistes tendent plus souvent à invoquer l'absence de choix ou les contraintes professionnelles.

Tableau n°39 : Les franciliens soucieux du temps consacré aux déplacements quotidiens?

Raisons mode transport préféré / Paris / LMCU			
	Paris	LMCU	Total
Confort	51.2%	45.9%	48.5%
Rapidité	18.4%	13.8%	16.0%
Pas le choix	12.0%	16.2%	14.1%
Raisons économiques	7.4%	8.6%	8.0%
Motifs professionnels	3.1%	5.9%	4.6%
Raisons de santé	4.1%	2.8%	3.4%
Autre	1.9%	3.5%	2.8%
Raisons écologiques	1.9%	3.3%	2.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

$p = 0.8\%$; $\chi^2 = 19.09$; $ddl = 7$ (TS)

Les attributs modaux des territoires et leurs problématiques de mobilité contribuent donc à différencier les points de vue des habitants sur les transports 'du quotidien'. Quelque soit la véracité des pistes interprétatives proposées, les données indiquent nettement des rapports différents à la mobilité quotidienne qui engendrent des appréhensions différentes des liens entre la voiture et les transports en commun.

Dès lors, ces informations consolident l'idée émise dans la partie II que certaines variables modales, qui renvoient surtout à des expériences de la mobilité, façonnent l'acceptabilité de mesures en prise avec les réalités des déplacements routiniers.

4/ Une moindre disposition à s'impliquer

Parmi les différences significatives entre nos deux échantillons, on note que les franciliens se disent moins souvent prêts à s'impliquer budgétairement pour « protéger l'environnement ». Quant aux imputations de responsabilités, elles se font dans les mêmes ordres de grandeur, les parisiens mentionnant plus régulièrement les institutions politiques proches et éloignées, et légèrement moins les habitants⁶². S'il fallait l'expliquer, comment rendre compte de cette différence ? Il y a-t-il plus de raisons sur Paris et la première couronne de refuser de donner plus sur son budget de transport pour des motifs écologiques ?

Tableau n°40 : Les franciliens moins disposés à donner plus sur leur budget de transport

Don pour l'environnement / Paris / LMCU			
	Paris	LMCU	Total
oui	37.3%	45.2%	41.2%
non	51.2%	45.0%	48.1%
sans avis	11.6%	9.8%	10.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

On pourrait ainsi supposer que les parisiens estiment que le transport leur coûte plus cher que les habitants de la LMCU. Cette hypothèse d'une disposition plus grande à s'impliquer financièrement quand le coût (perçu) des transports représente une part moins élevée des dépenses globales est renforcée par les tris croisés. Sur Paris et la première couronne, ce sont les répondants qui occupent des positions sociales élevées qui ont une propension plus grande à se montrer « volontaire ». On peut en effet supposer que ce sont surtout les personnes pour lesquelles la mobilité est moins pensée au prisme des contraintes économiques.

Tableaux n°41-42 : Pouvoir s'impliquer budgétairement à la protection de l'environnement : un privilège ?

Don pour l'environnement / CSP de l'enquêté (rec)				
	oui	non	sans avis	Total
agriculteur-exploitant	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
ACCE	41.2%	52.9%	5.9%	100.0%
CPS	47.9%	43.8%	8.2%	100.0%
PI	47.7%	47.7%	4.5%	100.0%
employés	30.3%	60.6%	9.2%	100.0%
ouvriers	22.7%	68.2%	9.1%	100.0%
autres inactifs (FAF, étud, retri)	37.8%	47.4%	14.8%	100.0%
chômeurs	29.4%	55.9%	14.7%	100.0%
Total	37.3%	51.4%	11.3%	100.0%

p = 3.3% ; chi2 = 25.18 ; ddl = 14 (S)

Don pour l'environnement / Niveau de diplôme (-/+)				
	oui	non	sans avis	Total
Inférieur à bac + 2	33.3%	55.6%	11.1%	100.0%
Supérieur à bac +2	43.8%	43.8%	12.4%	100.0%
Total	37.4%	51.0%	11.6%	100.0%

p = 3.2% ; chi2 = 6.86 ; ddl = 2 (S)

⁶² Le nombre moyen de réponses par enquêtés étant équivalent : 2.47 en LMCU pour 2.36 sur Paris et la première couronne

De la même manière, nous avons observé qu'au sein de la LMCU, les plus jeunes avaient plus de chance de se dire favorables à cette implication⁶³. Or, ce sont aussi les plus jeunes qui dépensent le moins pour les transports⁶⁴ (ils bénéficient de réduction pour les transports en commun et utilisent moins la voiture).

Ces remarques ne sauraient épuiser la diversité des raisons qui peuvent justifier de répondre non à cette question. Plus encore, le poids de la contrainte financière varie probablement selon un faisceau d'autres variables. Toutefois, l'hypothèse selon laquelle ceux qui ont le sentiment de ne pas trop dépenser pour l'environnement, c'est-à-dire ceux qui sont dans des rapports moins tendus avec la gestion quotidienne de leurs ressources économiques, ont une propension accrue à répondre oui, invite à émettre deux suppositions. Si les parisiens ont une moindre tendance à accepter l'idée de devoir payer un peu plus cher leur mobilité quotidienne pour l'environnement, ce serait notamment parce qu'ils ont le sentiment que cette mobilité représente une part plus élevée dans la gestion de leur porte-monnaie. Pourtant, ils prennent plus souvent les transports en commun que les nordistes (58% vs 42% pour une moyenne de 50%) qui se véhiculent davantage en voiture, ce qui est plus onéreux. Il s'ensuit que la variable effectivement discriminante semble plutôt être un rapport aux dépenses de transport que les caractéristiques (tarifaires en l'occurrence) de l'offre de transport d'un territoire. Pour influencer sur ce rapport, ces dernières doivent rencontrer un contexte où le coût de la mobilité est une préoccupation budgétaire réelle⁶⁵.

Pour prolonger ces suggestions, il est utile de signaler que les franciliens se montrent aussi nettement moins favorables au principe de la compensation volontaire. Or, cette proposition ne concerne plus seulement les transports mais les « biens et services très polluants ». Si bien qu'au-delà du seul rapport aux coûts des transports du quotidien, les enquêtés de l'échantillon d'Ile de France exprimeraient une réticence plus globale à ce que les individus paient pour l'environnement.

Tableau n°43 : Les franciliens moins disposés à accepter que les individus paient pour l'environnement ?

Paris / LMCU / compensations volontaires (R)			
	Paris	LMCU	Total
Non	36.9%	23.3%	30.2%
Oui	59.4%	70.1%	64.7%
Sans avis	3.8%	6.5%	5.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

On retrouve également la même différence au niveau des corrélations. Les plus enclins à la compensation volontaire sont les plus franciliens les plus diplômés et les nordistes les plus jeunes. Ce sont donc ces deux variables qui discriminent le plus régulièrement (cf. les tableaux récapitulatifs des déterminations supra et infra) les réponses au sein des deux échantillons qu'il convient d'interroger. L'âge d'une part, la position sociale saisie à travers le

⁶³ Il pourrait être tentant d'objecter à ces interprétations que ces résultats ne sont rien d'autres que le produit d'effets de structure. Les moins de 30 ans étant sur représentés dans l'échantillon de la LMCU, il serait normal que la variable âge soit plus discriminante. Toutefois, l'analyse par tris croisés, qui ne tient compte que des variations par rapport à la moyenne pour chaque variable, permet d'éviter ce biais. Ce n'est pas parce qu'ils sont plus nombreux que les moins de trente ans ont une propension plus grande à accepter. Autre élément illustrant qu'il ne s'agit pas là d'effets de structure de l'échantillon : les plus diplômés sont également bien sur représentés sans que pour autant cette variable soit aussi discriminante.

⁶⁴ 65 % de moins de 25 ans interrogés en LMCU estiment dépenser entre 0 et 50 euros par mois, pour 54% de l'ensemble des enquêtés de la LMCU.

⁶⁵ Par ailleurs, les tableaux 37 et 38 indiquent que l'augmentation des coûts des transports (pour l'environnement ou pour réduire les usages de la voiture) n'est pas une solution réellement proposée par les enquêtés.

niveau de diplôme d'autre part, correspondent à deux ordres de réalités sociales génératrices de dispositions différentes envers les écotaxes et plus précisément ici, l'implication économique des individus pour protéger l'environnement. Il apparaît donc que selon les contextes, les déterminants sociaux qui agissent sur les dispositions envers les logiques des écotaxes de transport ne sont pas tout à fait les mêmes. Pour autant, nous avons remarqué qu'ils avaient en commun de générer des rapports assez similaires (quoique pour des raisons différentes) à des socles possibles des jugements sur ces attitudes volontariste envers l'écologie. Ainsi, le fait d'être plus jeune ou d'avoir des ressources économiques plus importantes augmentent la probabilité de se dire « prêts à donner plus pour protéger l'environnement », sans doute parce que ces propriétés sociales autorisent une relation plus distanciée aux dimensions économiques de ces questions.

5/ Une visibilité plus importante des déterminants sociaux et politiques ?

Pour prolonger ces constats et approfondir les hypothèses sur les logiques des différences entre certains résultats de ces deux échantillons, il convient de commencer par apprécier la part de ces différences au regard des similitudes. On rappellera ainsi que sur les dix propositions « testées », seule une présente des résultats inversés ; les différences entre les autres se situent uniquement au niveau de la concentration plus ou moins forte des réponses. Autrement dit, il apparaît que sur la teneur générale de l'acceptabilité des écotaxes, le fait d'habiter Paris et la première couronne, ou la LMCU, n'influencerait qu'à la marge.

Mais ce que tend à montrer l'analyse plus précise des déterminations de ces différences marginales, c'est la timide influence de cette variable 'lieu de résidence'. Le tableau qui suit confirme que les trois variables appréciant les effets des conditions modales (liées au territoire) s'expriment seulement à propos des propositions qui réfèrent explicitement à une donnée territoriale ou modale.

Tableau n°44 : Ce que cache l'effet de territoire

		Variables explicatives / Variables expliquées	Acceptabilité				Variables subjectives						
			Vignette annuelle	Payer plus cher une voiture qui pollue bcp	Compensation volontaire	Il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville	Donner plus pour l'environnement	Imputations de responsabilités	Equité	La voiture une nuisance	Les nuisances liées à la voiture	Solutions aux nuisances liées à la voiture	Raison du mode de transport principal
Variables Objectives	Variables sociales	Sexe		x	x	x							
		Âge	x	x									x
		Niveau de diplôme		x	x		x			x	x		
		CSP		x			x			x			x
	Variables modales	Niveau de revenu	x										
		Densité urbaine		x									
		Motorisation											x
		Mode de transport principal	x			x						x	
Variables subjectives		Donner plus pour l'environnement	x	x	x								
		Imputations de responsabilités		x									
		Equité											
		La voiture une nuisance	x	x	x	x							
		Les nuisances liées à la voiture											
		Solutions aux nuisances liées à la voiture				x							
		Raison du mode de transport principal											

x = corrélation significative
zones de fortes corrélations

La mise en relation de ces observations avec leurs équivalents LMCU (cf. le tableau n°31, p.53) indique que les différences ne se situent pas au niveau de la structure globale des déterminations, mais au niveau d'une ou deux variables qui s'expriment plus ou moins dans les deux contextes. On compte un nombre assez identique de déterminations qui se répartissent de façon relativement similaire en fonction de la nature des variables.

Tableau n°45 : Une structure générale des déterminations assez équivalente

	Paris et première couronne	LMCU
Ensemble des déterminations	30	25
Nombre de déterminations impliquant une variable modale	5	5
Nombre de déterminations impliquant une variable sociale	16	13
Nombre de déterminations impliquant une variable subjective	9	7
Nombre de déterminations impliquant la variable âge	3	6
Nombre de déterminations impliquant une variable niveau de diplôme	5	4 ou 2*

*Trois concernent la même dimension: la perception du problème

Ce qui semble surtout distinguer les ressorts des déterminations sur ces deux territoires, c'est leur ventilation. A propos des variables sociales, elles semblent plus actives sur l'échantillon francilien où elles 'interviennent' à neuf reprises, soit deux fois plus que pour les enquêtés de la LMCU. De même, on voit apparaître la variable genre qui est absente des déterminations identifiées pour l'échantillon nordiste. Mais comme nous l'avons déjà souligné, la principale différence réside probablement dans la nature de la variable qui oriente le plus régulièrement l'économie des réponses des deux échantillons.

Le contexte francilien semble favoriser une différenciation en fonction du niveau de diplôme. Le contexte nordiste se distingue par une certaine régularité des déterminations impliquant la variable âge. Si bien qu'un des effets de territoire pourrait être d'infléchir ou d'accentuer le poids relatif des différentes propriétés sociales entre elles.

Par exemple, la variable subjective « perception de la voiture comme source de nuisance » semble davantage corrélée à l'acceptabilité des propositions étudiées sur l'échantillon francilien. On peut ainsi penser que l'acuité (perçue) de ce problème est plus grande sur ce territoire, ce qui expliquerait ces relations statistiques.

Il reste que pour conclure sur cette seconde partie, la distribution des réponses de l'échantillon francilien, mises en perspective avec celles collectées dans le nord, fait apparaître la nécessité de ne pas dissocier le poids des contextes sociaux, politiques et modaux qui font le territoire, c'est-à-dire qui sont historiquement et collectivement construits. Les variables ne doivent pas être dissociées les unes des autres, de même qu'elles gagnent à être interprétées à la lumière des questions qui les éprouvent.

Conclusions et préconisations :

Au regard des deux hypothèses posées au départ de ce rapport, la conclusion permet d'en confirmer une et d'en affiner une seconde.

Ce travail confirme l'hypothèse que les conditions de l'acceptabilité sociale des écotaxes diffèrent selon la nature des dispositifs. Plus exactement, en fonction de certaines caractéristiques des mesures (leur ancrage territorial, leurs potentialités discriminantes, leurs finalités, etc.) la configuration des variables qui travaillent leur jugement change. L'offre politique, à défaut de maîtriser sa demande, peut à tout le moins orienter la dynamique de cette demande, à savoir l'état de ses fondements, plus ou moins modaux, plus ou moins sociaux et politiques.

Cette confirmation d'un lien ténu entre les ressorts de l'acceptabilité et l'enjeu de l'acceptabilité peut-être précisée. Il devient en effet, au terme de ce rapport, possible de revenir sur l'autre hypothèse qui pose que l'acceptabilité des écotaxes varie en fonction d'une combinaison plus ou moins stabilisée entre différentes variables. Ces dernières semblent en effet être de deux ordres complémentaires, plus ou moins réactifs en fonction des contextes et de la mesure en jeu. Il convient de mettre en (dans la) balance les variables qui relèvent des caractéristiques du territoire et celles qui relèvent du politique et du social.

Le choix de mener un travail sur deux territoires particulièrement différents sous le rapport de l'offre modal, de la densité urbaine et donc des problématiques de mobilité, permet d'une part de vérifier le poids réel de ces effets de territoires sur l'acceptabilité des écotaxes, et d'autre part de proposer des résultats qui valent *a fortiori* étant donné la singularité de Paris et de la première couronne en matière de mobilité urbaine.

Ces résultats suggèrent de ne pas tomber dans une forme d'illusion géographique qui laisserait entendre que les réalités territoriales (en termes d'aménagement notamment) détermineraient l'acceptabilité des écotaxes. En effet, les variables que nous avons qualifiées de modales et territoriales ne participent à l'acceptabilité des écotaxes que sous certaines conditions précises. Si l'état des données produites par cette recherche ne permet pas de proposer des résultats solides plus précis, ce constat invite à ne pas spatialiser des processus sociaux. Il convient ainsi de questionner les présupposés⁶⁶ des comparaisons territoriales qui prétendent saisir de la sorte des rapports à des offres (d'abord) politiques (et certes ensuite) relatives aux mobilités. Les variables territoriales et modales ne sont pas neutres. Elles doivent être prises en compte par les enquêtes. Mais elles ne sont pas toujours décisives, et combien même elles le sont, elles n'agissent jamais indépendamment d'autres variables objectives.

En particulier, nous avons suggéré de tenir davantage compte des schèmes politiques en jeu dont on sait qu'ils recouvrent des formes et des expressions diverses dans les différents milieux sociaux. L'un des résultats de ce travail est donc aussi de contrebalancer cet écueil de l'illusion géographique par une considération plus importante des manières routinières de penser la politique auxquelles ces écotaxes font écho. La juxtaposition des deux extraits ci-dessous illustre cette prégnance du politique dans l'appréhension des écotaxes ; elle témoigne aussi du souci qui a présidé à cette analyse d'être à l'écoute des enquêtés, au risque de déplacer les objectifs initiaux de ce travail.

⁶⁶ Que nous avons entretenu, pour des commodités de lecture, en employant les désignations de franciliens, nordistes, habitants de la LMCU, etc.

Donc ça vous paraît bien ?

Oui, dans une certaine limite, je pense qu'il ne faut pas non plus que ce soit toujours l'usager qui paye.

Avez-vous entendu parler des éco-pastilles ?

Oui, oui... Ben c'est par rapport justement quand on achète des voitures, oui, c'est ça.

Et la taxe carbone appliquée au carburant (explication) ?

Oui... pffff... Dans la mesure où ça augmente déjà beaucoup, bon voilà, moi je suis d'accord pour participer, mais bon, si on doit payer partout, à la fin du mois, je veux dire aussi, bon ça fait beaucoup, c'est pour ça que je vous dis que ce n'est pas les citoyens qui doivent tout payer, hein. Il faut faire la part des choses, le gouvernement doit aussi mettre de choses en place pour...

Femme, 54 ans, première couronne, aide soignante, voiture

C'est-à-dire que si je dois changer parce que ma voiture est en panne, je serai obligé de payer une taxe malgré que c'est une voiture la plus écologique dans sa catégorie. Mais je vais accepter ça.

Vous trouvez que c'est bien ?

*Ben je trouve en fait que c'est peu efficace, parce que les bonus pour les petites cylindrées, pour les petits véhicules, ça a apparemment très bien marché, par contre, je ne crois pas que ça empêchera les grosses cylindrées, les 4*4, les SUV, de proliférer. Vous avez un changement de politique annoncé, et comme l'Etat ne tient pas les comptes, ils vont supprimer les bonus ou instaurer la taxation annuelle pour le malus ; bon, il y a un problème d'équité. Il aurait fallu faire les comptes avant ! Et pas changer au bout de six mois. Je pense que le manque de cohérence dans les mesures, ça compromet un peu le... Si on prend les mesures, il faut s'y tenir et assumer les conséquences. Si on change tous les six mois, ça désoriente les gens.*

Et tout ce qui est vignette ou éco-pastille ?

Je crois que ce n'est pas accepté car compromis par les anciennes vignettes.

Et la taxe sur le carburant ?

Oui, c'est la même chose, mais qui s'applique... concernant les transports, l'aberration française, c'est la suppression du transport ferroviaire, je pense que la pollution que vous avez, des camions etc., c'est de l'hérésie, c'est là qu'il faudrait frapper. Il y a d'autres pays qui ont mis en place le ferroutage des camions en suisse ou en Autriche, c'est très bien.

Homme, 59 ans, ingénieur électronique, docteur d'Etat en physique, L'Haye les Roses (première couronne)

Ces deux extraits ont en commun une lecture essentiellement politique de l'écofiscalité appliquée aux transports. Dans les deux cas, il est question de l'action des pouvoirs publics, dans les deux cas s'expriment des rapports à la politique, dans les deux cas, le rôle de l'Etat n'est pas exclusif de celui des individus. Mais derrière ces points de jonction, on observe des différences importantes à propos de la nature de l'investissement dans des ressources politiques.

L'aide-soignante, qui cumule les propriétés de ceux qui s'intéressent « de loin » au politique (une femme, peu diplômée, proche de la retraite), ne s'aventure pas dans les problèmes politiques posés par les écotaxes. Elle en dit juste assez pour faire comprendre qu'il n'est pas normal selon elle que ce soit seulement les individus qui prennent en charge ces questions, mais tend plutôt à se raccrocher à des choses concrètes comme ce qui reste dans le « bas de laine » à la fin du mois.

Dans un registre tout autre, l'ingénieur reprend à son compte des catégories politiques telles que l'équité. Il se positionne en tant qu'expert à même de remettre en cause la logique d'action du gouvernement ou d'identifier des sources alternatives des enjeux. L'investissement dans des schèmes politiques plus assurés, plus diversifiés l'autorise, à

l'opposé de l'aide-soignante, à en dire bien plus que ce qu'il fallait pour comprendre son désaccord avec la gestion politique du « bonus-malus ».

On constate alors que s'il n'est pas vraiment question des usages de la voiture, du prix des transports ou des problèmes de congestion dans ces propos, il n'est pas non plus clairement question de l'approbation ou du rejet de dispositifs écotaxés. La connaissance sociologique ne peut raisonnablement prétendre expliquer dans quel sens certaines variables orientent le jugement de ces mesures. Il importe donc d'interpréter ces résultats à leur juste mesure. Le regard scientifique peut accompagner ces préoccupations politiques pour non pas dire qui pensent quoi et pourquoi, mais éclairer pourquoi untel, en fonction de ses attributs sociaux, pense plutôt de telle façon. En somme, l'enjeu n'est pas de se prononcer sur ce qui peut accroître l'acceptabilité des écotaxes, mais de préciser les logiques de leurs appréhensions. Dans cette perspective, on ne peut que souhaiter de nouvelles enquêtes dont l'objet serait de caractériser les schèmes politiques à partir desquels ce type de mesure est appréhendé, ainsi que la distribution sociale de ces schèmes. La sensibilité à l'environnement, au cœur de l'enquête de Faburel et *al.*, en constitue un parmi d'autres. La question est alors d'apprécier l'articulation entre eux. Mais pour cela, il reste à définir des méthodes et des indicateurs capables de produire des résultats de cette nature et qui viennent objectiver les discours recueillis. La prise en compte de variables sociopolitiques dans l'enregistrement d'un certain nombre de comportements (révisions et achats de la voiture par exemple), pourrait permettre de produire des données utiles pour cela.

Pour satisfaire, malgré ces précautions heuristiques, aux souhaits de l'opérationnalisation de ces résultats, il est possible d'inventorier quelques préconisations. Ces préconisations intègrent plus ou moins la dimension communicationnelle de ces dispositifs à forte charge symbolique. Elles s'efforcent d'en sortir car ce que nos résultats indiquent, c'est que les ressorts de l'acceptabilité ne se restreignent pas à des jeux de présentations, d'annonce et de publicité. Les effets de la communication sur les appréhensions de ces mesures sont très relatifs car dépendants d'une pluralité de conditions tant du côté de la définition des messages que de celui des espaces où ils circulent.

1/ Les motifs légitimant les écotaxes de transport ne sont pas nécessairement environnementaux. Leur légitimité première peut par exemple être simplement le désengorgement des centres urbains. Il serait souhaitable de réfléchir à quelques principes de légitimation de ces mesures qui combinent l'environnement à d'autres enjeux de la mobilité, peut-être davantage incarnés dans les problématiques locales.

2/ Les taxes apparaissent d'autant mieux acceptées qu'elles s'accompagnent d'efforts (visibles) des entités collectives. Réfléchir à imbriquer, dans des opérations concrètes, l'effort sollicité auprès des gouvernés et celui des pouvoirs politiques, économiques voir scientifiques. C'est également la thématique de l'exemplarité qui est ici sous-jacente. Pour certains enquêtés, les pouvoirs publics ne montrent jamais assez l'exemple et sont toujours récusables de contradictions.

3/ Les taxes devraient prendre en compte les effets d'iniquité qu'elles peuvent engendrer. Cet aspect est bien connu des décideurs et nos données le confirment ; les écotaxes inquiètent leurs destinataires parce qu'elles seraient inéquitables. Il importe donc de prévenir ces lectures qui s'en réfèrent aux registres de la justice sociale. Les écotaxes doivent faire ouvertement la démonstration de leur équité (sociale et modale).

4/ La mise en place de taxes devrait s'accompagner d'une communication sur leur raison d'être ainsi que sur les réalisations qu'elles ont permis de financer. De même que pour le thème de l'équité, l'affectation des ressources est un enjeu fort de leur acceptabilité.

Sur ces deux dernières préconisations, il importe de signaler que leur prise en compte ne garantira pas une meilleure acceptabilité. Les conceptions de l'équité, ou de l'affectation légitime des ressources, demeurent plurielles. Il y a peu de chance que ce qui paraît équitable pour les hauts-fonctionnaires le soient aussi pour toutes les fractions de la population.

5/ Pour tenir compte de la pluralité des ressorts de l'acceptabilité, un effort pourrait être fait pour différencier les mesures. Cette différenciation peut se jouer à deux niveaux. Celui de la nature de la mesure et de sa présentation, et celui des publics auxquels elle s'adresse. Plus généralement, dans quelles conditions des écotaxes ajustées à des problématiques bien circonscrites socialement et modalement perdent-elles leur légitimité ?

6/ Quels sont, pour les différents niveaux administratifs, les enjeux de l'acceptabilité ? D'où vient cette préoccupation politique ? Ces questions sur la nécessité réelle d'un assentiment doit inciter à concevoir peut-être différemment cette catégorie de l'acceptabilité. Ne peut-on pas, par exemple, se demander si l'acceptabilité doit concerner tous les gouvernés ou seulement quelques franges des administrés ? Ne convient-il pas de s'intéresser également à ce que pensent les acteurs économiques (des artisans aux entreprises) et associatifs dont les enjeux de l'acceptabilité méritent d'être distingués puisqu'ils peuvent relayer (avec une légitimité différente) ou contredire les messages que les décideurs politiques souhaitent mettre en avant ? N'est-il pas possible de définir des seuils de tolérance de ces dispositifs rarement totalement acceptés, rarement entièrement rejetés ? Quelles conclusions tirer des enquêtes menées autour du péage de cordon de Stockholm où c'est la mise en place de ce dispositif qui aurait accru son acceptabilité⁶⁷ ?

7/ Les écotaxes, pour satisfaire un éventail plus diversifié de schèmes politiques, méritent de s'inscrire en cohérence avec un arsenal politique plus large et plus structurel. Elles doivent être présentées non pas comme des mesures en soi, mais comme une dimension d'une politique générale d'encadrement des usages de la voiture.

⁶⁷ *Le péage urbain de Stockholm. Bilan de l'expérimentation.* IAURIF – février 2008

Annexes

Le guide d'entretien

Dimensions à étudier :

- pratiques de mobilité (voiture majoritaire/ TC majoritaire ou multimodal)
- vécu et appréciation de leurs mobilités/modes de transports (notamment en terme de comparaison voiture et TC)
- identifier les éléments perçus de la mobilité choisie chez le répondant et ceux de leur mobilité subie
- perception de l'usage et des dispositifs des transports en ville
- vécu de la pollution atmosphérique en ville

du point de vue économique-écologique:

- attribution des responsabilités économiques dans la pollution (cf. pollueur-payeur)
- évaluation et acceptabilité des mesures de contrainte (dont écotaxes) et d'incitation (dont fiscale)
- justice/injustice sociale perçue

...

Attention particulière à accorder durant l'entretien

- les influencer le moins possible dans leur réponses : notre objectif est de faire émerger/révéler les points de vues/ l'imaginaire/les représentations des répondants à propos de tel ou tel thème
- être très attentif à la question de la justice sociale. C'est le cœur de notre analyse. Nous devons essayer autant que possible distinguer si le répondant en parle en termes de liberté (de mobilité, de choisir ses trajets et ses modes de transport, d'utiliser comme il veut son argent...) ou en termes d'égalité ou d'équité (cf. types de comparaisons possibles : entre niveau socio-économique, entre type d'usagers des transports, entre zone d'habitation/de déplacement + équité intra-individuelle : écart entre les efforts fournis et les bénéfiques).

Introduction

L'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique et l'université Lille 1 réalisent une recherche sur les déplacements des habitants de la métropole lilloise. Dans le but de connaître vos pratiques de mobilité, votre opinion sur les transports, et la façon dont on pourrait concilier mobilité et environnement. Nous évoquerons notamment la question des tarifications des transports et des écotaxes.

Il faut compter 1h. Cet entretien sera enregistré si vous le voulez bien mais ne sera divulgué à personne, ni vos coordonnées.

Signalétique

Etat civil du sujet

- Sexe de l'individu enquêté : femme ou homme
- Quel est votre âge : valeur numérique
- Situation familiale :
 - o Statut marital : marié, célibataire, en couple
 - o Nombre d'enfants : valeur numérique

Statut socioprofessionnel (la plupart des entretiens risquent de se faire au domicile des gens)

- lieu de résidence :
 - o où habitez-vous ? en résidence, maison individuelle, HLM,

- code postale de votre commune de résidence : valeur numérique
 - profession : intitulé : mot
- lieu de travail ou d'étude (code postale de la commune) : valeur numérique

Sur Paris :

Niveau de diplôme

Du conjoint?

- profession : intitulé : mot
- Profession des parents
- Profession du conjoint
- Si étudiant: préciser le niveau et la filière
- Si retraité, dder la profession antérieurement exercée

lieu de travail ou d'étude (code postale de la commune) : valeur numérique

Souffrez-vous d'un problème de santé chronique ou particulier ?

Quels sont vos loisirs?

Appartenez-vous à une association, un syndicat ou un club?

Quels médias consommez-vous de préférence?

Egalement pour vous informer?

De quel parti politique vous estimez-vous le plus proche?

Avez-vous voté aux élections présidentielles de 2007?

Si oui, pour qui: Au premier tour? Au second tour?

Appréciation de votre cadre de vie

Depuis combien de temps habitez-vous ici?

appréciez-vous de vivre ici ? Comptez-vous rester encore longtemps ici ?

(repérer si déjà les personnes évoquent spontanément la question des déplacements et la question des pollutions)

Mobilité : descriptions, appréciationsQuel est votre mode de transport principal ? *(repérer si c'est auto, TC ou multimodal)*

Avez-vous une ou plusieurs voitures dans votre foyer ?

Par quel mode de transport vous rendez-vous sur votre lieu de travail /d'études ?

(Repérer le(s) mode(s) utilisés(s) pour quelques principaux déplacements réguliers, soit 1/le trajet jusqu'au lieu de travail/d'étude,

Parlez-moi de deux trajets les plus courants que vous faites pour vos achats et/ou vos loisirs (ex : faire ses courses à carrefour une fois par semaine ou par mois, atelier hebdomadaire de peinture)

(ce qui est intéressant, c'est un trajet suffisamment long pour leur faire comparer voiture et TC, cf. ci-dessous)

Pour chacun de ces trajets, pouvez-vous m'indiquer la durée du déplacement AR, le nombre approximatifs de km ?

- Est-ce que ce déplacement vous convient ? (relancer par ça vous paraît agréable, long ?)

(appréciation de ces trajets : les aspects positifs et négatifs)

(repérer les critères d'appréciation évoqués spontanément, notamment celui des tarifs/coûts financiers)

(Comprendre les stratégies d'adaptation des individus pour réaliser leurs activités principales, entre leur contexte logement et l'offre perçue en matière de déplacement)

Pour chacun de ces trajets:

Pouvez-vous m'indiquer quelles sont les autres possibilités de transports pour vous rendre à cet endroit ?

Pourriez-vous donc y aller autrement qu'en voiture (en Transport en commun) ? oui /non
Pourquoi ?

Leur faire faire la comparaison entre leur(s) mode(s) habituel(s) et l'autre ou les autres modes possibles. Notamment en terme de temps de trajet et de coût financier (mais bien d'autres critères sont évocables par le répondant...)

(repérer en définitive les éléments de la mobilité choisie/assumée chez le répondant et ceux de leur mobilité subie/contrainte)

Vous arrive-t-il de faire des trajets de longue distance ? Avec quels modes ? A quelle fréquence ?

Comment évaluez vous les conditions de ces voyages ?

(examiner sur quels critères spontanés ils se basent pour l'évaluation)

Est-ce que les transports dans la métropole lilloise sont adaptés aux besoins de la population ou posent-ils problème ? pourquoi ?

(voir notamment si pour eux la pollution automobile est citée comme un problème ou non)

Depuis une dizaine d'années, des dispositifs sont mis en place pour maîtriser la voiture dans les centres- villes. Qu'en pensez-vous ?

En fait-on trop pour empêcher les gens de conduire en ville, juste ce qu'il faut, ou bien pas assez ?

Que faudrait-il faire pour améliorer la situation ?

(faire développer les discours pour savoir comment les gens parlent des dispositifs publics, notamment de contraintes : stationnement, aménagement voirie...)

(repérer quels objectifs pour la voiture en ville ils évoquent spontanément : réduire les pollutions, la congestion, améliorer le partage avec l'espace public, ou bien dans un autre sens des objectifs de facilitation des déplacements en voiture, de fluidité du trafic...)

Tarifification des transports (pour ce qui reste à développer)

Que pensez-vous des tarifs proposés sur le réseau de transports en commun de la métropole lilloise ?

Et concernant les trains longues distances (TER, TGV...) ?

La montée du prix du carburant vous a-t-elle fait changer ou non vos habitudes ? *(en terme de de quantité achetée, des vitesses de conduite, du report modal...)*

Pouvez-vous estimer la part des taxes à payer quand on achète un litre de carburant ?

(identifier notamment leurs connaissances des différentes taxes sur la vente de carburant – TIPP et TVA-)

Selon vous,

- Quel budget consacrez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements ? (valeur numérique euro)

- Pouvez-vous estimer à quelle part de vos dépenses totales cela correspond-t-il ? (valeur numérique euro)

Transport et Environnement

Qu'est ce que vous faites ou pourriez faire pour diminuer la pollution en ville ?
Par rapport aux autres Français, estimez-vous faire plutôt plus, autant ou plutôt moins pour diminuer la pollution ? Pourquoi ?

Est-ce qu'il vous arrive d'être gêné(e) par la pollution de l'air en ville ?
Vous pose-t-elle des problèmes de santé ? (si oui : faire développer, symptômes, fréquence...)

Que faudrait-il faire pour diminuer la pollution en ville liée à l'automobile ? Qui peut agir et par quel moyen ?

Êtes-vous plutôt d'accord ou plutôt en désaccord avec l'idée que la pollution coûte cher à la société ? Pourquoi ?

Ecofiscalité

Avez-vous déjà entendu parler du principe du pollueur-payeur ?

[si non ou si la personne n'est pas capable d'en parler, donner une brève définition : "La pollution entraîne un coût financier à payer par la société pour réduire l'impact de la pollution (ou : "pour dépolluer"). Le principe énonce que la personne ou l'organisme qui pollue doit prendre en charge financièrement le coût"

[si oui :
comment comprenez-vous ce principe ? pouvez-vous donner un ou plusieurs exemples ?
diriez-vous que le principe du pollueur-payeur est pertinent ? utile ? efficace dans les faits ?
juste/équitable ?

(pour toutes ces réponses, être attentif aux exemples et acteurs cités spontanément. Ne pas hésiter à les faire bien développer leur pensée)

[si aucun acteur n'est cité : selon vous qui devraient payer pour les pollutions qu'ils émettent ?
[s'ils n'évoquent pas les particuliers : les particuliers doivent-ils aussi payer pour les pollutions qu'ils émettent ?

*(d'abord question générale pour identifier quels secteurs de pollution ils évoquent, puis :
Et les automobilistes ? Et les voyageurs en avion ?*

Les écotaxes

- Selon vous, qu'est-ce qu'une taxe écologique ou écotaxe ?
- Pouvez-vous donner des exemples ?

[Puis, en reprenant chacun des exemples pertinents donnés par le répondant :

- Quels intérêts présentent-elles ? *(leur faire évoquer spontanément les buts que peuvent poursuivre les écotaxes)*
- sont-elles efficaces ?
- Selon vous, les écotaxes constituent-elles un instrument juste ? équitable ?
- vision des écotaxes dans les transports

[Avant de rentrer dans le détail des écotaxes, lire le texte ci-dessous :

"Les écotaxes consistent à faire payer une taxe à l'achat ou à l'usage sur le principe du pollueur-payeur. Les objectifs consistent à faire changer sur le moyen ou long terme les comportements qui polluent ; et à récupérer l'argent des taxes pour dépolluer ou investir ailleurs (par ex dans les transports en commun)".

• Puis, en fonction des exemples encore non abordés avec le répondant :

Demander à chaque fois :

Que pensez-vous de ce dispositif ? est-il efficace ? est-il juste ? équitable ?

-le bonus/malus appliqué à la vente des véhicules neufs particuliers depuis décembre 2007
(leur expliquer si besoin et donner un exemple, émissions de CO₂, de 100 à 700)

Maintenant, nous allons évoquer d'autres exemples qui ne sont pas mis en oeuvre aujourd'hui:
-vignette ou écopastille annuelle sur la voiture en fonction de ses émissions de polluants
-taxe carbone appliquée à la vente de carburant (donner l'exemple des mesures proposées par certaines associations environnementales pendant le Grenelle : 7 centimes le litre la 1^{ère} année, puis augmentation régulière de 2-3 centimes par an)

-les péages : "Les péages constituent aussi une forme d'écotaxe. Elles peuvent aussi poursuivre d'autres objectifs complémentaires : financer les infrastructures routières, décongestionner les routes.... On distingue deux grands types de péage:

-péages d'entrée dans la ville

-péage de zone : ex : les voies rapides de toute la métropole

Les permis d'émissions individuels (à n'évoquer que s'il reste beaucoup de temps disponible)

Présentation de ce type : "L'idée est que les personnes puissent maîtriser par elles-mêmes les quantités d'émissions de polluants qu'elles rejettent, tout particulièrement les émissions de CO₂. Pour ce faire, il est alloué à chacun une quantité donnée/un quota de droits à polluer. Par exemple : le carburant. Il est alloué à chacun une quantité de carburant que l'on peut acheter à l'année, quantité légèrement inférieure à la moyenne nationale. Ceux qui n'utilisent pas tous leurs droits à polluer dans l'année peuvent les revendre à ceux qui ont besoin d'acheter plus de carburants que le quota alloué."

Les dispositifs d'incitation (réductions ou avantages tarifaires/fiscaux)

Si pendant l'entretien, les personnes les évoquent, ne pas hésiter à les accompagner sur le moment dans leur raisonnement (pourquoi ? comment ? Efficace ? Juste ?...)

"Nous allons évoquer quelques dispositifs permettant **un usage raisonné de la voiture**"

-le co-voiturage : avez-vous déjà expérimenté le co-voiturage ? (ex : pour aller au travail avec des collègues) Quels avantages peut-il procurer ? et quels inconvénients ?

-l'autopartage : connaissez-vous ?

(bien faire comprendre que c'est sur le principe du Velib ou vélo en libre service 24/24, mais qu'il faut rendre la voiture à la même station que celle de départ)

Donnez l'exemple de Lilas autopartage (9 stations en centre-ville de Lille; 5 euros mensuels de frais fixe, + tarifs selon utilisation ex : déplacement dans la métropole 3h en journée : environ 14euros tout compris).

Si la personne n'habite pas sur Lille même, leur demander de répondre en imaginant un tel service près de chez eux.

+ Cela pourrait-il vous éviter d'acheter une nouvelle voiture ?

Compensations volontaires

Connaissez-vous ?

"Des organismes vous proposent lorsque vous avez des activités polluantes, de les compenser en finançant proportionnellement à vos émissions de polluants des actions pour le développement durable dans les pays du tiers-monde (financer un four collectif de village fonctionnant à l'énergie solaire, payer pour planter des arbres, etc).

Par ex, quand vous faites Lille-Rome en avion aller-retour, vous émettez des polluants équivalents à environ 15 euros. Vous pouvez donc donner ces 15 euros pour une association qui aide le développement durable dans le tiers monde".

Que pensez-vous de ce principe de compensation volontaire ?

Seriez-vous prêts à y participer ?

À la fin: proposer des tranches de revenus mensuels nets du foyer (avec les aides CAF.. cumulés)

- < 1000 euros
- 1000-1600
- 1600-2500
- 2500- 3000
- 3000-4000
- > 4000

Le questionnaire

Enquête transport

2008-2009 - APPA-CARISM

Date :

Nom de l'enquêteur :

Lieu d'enquête :

N° du questionnaire :

" Bonjour, je suis étudiant(e) à l'université de Lille 1, et je réalise une enquête auprès des habitants de la Communauté Urbaine de Lille (CUL) sur les transports, est-ce que vous auriez quelques minutes pour me répondre ?"

1. Dans quelle ville habitez-vous ?

75 92 93 94

Noter en toute lettre la commune (pour Paris: l'arrondissement) et cocher le département

2. Possédez-vous :

- Une voiture Un scooter/mobylette
 Une moto Un vélo
 aucun véhicule

Vous pouvez cocher plusieurs cases (4 au maximum).

3. Combien y-a-t-il de voitures dans votre foyer ?

0 1 2 3 4 5 plus

4. Quels modes de transport utilisez-vous le plus fréquemment pour vos activités quotidiennes ?

- voiture vélo marche bus métro
 tram train RER

Ne pas citer les réponses - plusieurs réponses possibles

5. Pourquoi choisissez-vous ce(s) mode(s) de transport ?

6. Quels sont les problèmes qui, en général, vous préoccupent le plus au quotidien ?

Si qu'une réponse: demander s'il y en a d'autres.

Je vais vous lire une série de cinq affirmations, pour chacune d'entre-elles, pouvez-vous me dire si vous êtes: 1) pas d'accord du tout, 2) plutôt pas d'accord, 3) plutôt d'accord, 4) tout à fait d'accord, 5) sans avis ?

- | | | | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 7. On devrait payer un péage pour entrer au centre-ville | <input type="radio"/> |
| 8. Il faut faire payer plus cher l'usage de la voiture en général | <input type="radio"/> |
| 9. L'automobiliste devrait payer une vignette annuelle pour sa voiture en échange d'un abonnement de transport collectif | <input type="radio"/> |
| 10. Pour protéger l'environnement, il est important de limiter au maximum l'usage de la voiture [en général] | <input type="radio"/> |
| 11. Il faudrait augmenter les taxes sur le prix du carburant | <input type="radio"/> |

Pas d'accord du tout (1), Plutôt pas d'accord (2), Plutôt d'accord (3), Tout à fait d'accord (4), Sans avis (5).

12. Parmi les acteurs suivants quels sont ceux qui devraient faire des choses pour réduire les nuisances liées à la voiture ?

- Les scientifiques
 Les ministères concernés
 L'industrie automobile
 Les habitants
 Les mairies
 La Communauté Urbaine
 La Région
 Le Département
 Les institutions européennes
 Autre (préciser)
 Sans avis

Plusieurs réponses possibles

A nouveau, je vais vous lire une série de cinq propositions et pour chacune d'entre-elles, pouvez-vous me dire si vous êtes: 1) pas d'accord du tout, 2) plutôt pas d'accord, 3) plutôt d'accord, 4) tout à fait d'accord, 5) sans avis

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 13. Il est urgent de limiter l'usage de la voiture en ville | <input type="radio"/> |
| 14. Il est normal de payer plus cher une voiture qui pollue beaucoup | <input type="radio"/> |
| 15. Pour diminuer le trafic automobile, il faut faire payer un péage pour rouler sur le périphérique | <input type="radio"/> |
| 16. Au-delà d'un certain volume de carburant consommé par an, on devrait payer le carburant plus cher | <input type="radio"/> |
| 17. Proposer aux consommateurs de payer un supplément pour l'environnement, quand ils achètent des biens et services très polluants | <input type="radio"/> |

Pas d'accord du tout (1), Plutôt pas d'accord (2), Plutôt d'accord (3), Tout à fait d'accord (4), Sans avis (5).

18. Estimez-vous que l'on puisse faire payer plus cher l'utilisation de la voiture dans les conditions suivantes:

- 1. A condition que l'on sache précisément à quoi sert l'argent collecté
- 2. A condition que le surcoût soit le même pour l'ensemble de la population
- 3. A condition que soient prises en compte les différences liées au niveau de vie
- 4. A condition que cela ne s'applique qu'à ceux qui peuvent se passer de la voiture
- 5. A condition que cela ne concerne que les automobilistes qui circulent en centre-ville
- 6. A condition que cela ne concerne que les véhicules qui polluent le plus
- 7. A condition que cet argent serve exclusivement à la protection de l'environnement
- 8. A aucune condition
- 9. Autre

Présenter le carton

19. Si 'Autre', précisez :

20. Parmi ces conditions, laquelle vous paraît la plus importante ?

- 1 2 3 4 5 6 7
 8 9

21. Et finalement, est-ce que vous pensez que la voiture représente une nuisance en île de France ?

- oui non sans avis

22. Si oui, laquelle ?

La question n'est pertinente que si Nuisance? = "oui"

23. Si oui, que faudrait-il faire pour réduire cette nuisance ?

La question n'est pertinente que si Nuisance? = "oui"

24. Pour vos déplacements, vous dépensez par mois:

- Entre 0 et 50 euros Entre 50 et 100 euros
 Entre 100 et 150 euros Plus de 150 euros

25. Sur ce budget mensuel, seriez-vous prêts à donner plus pour protéger l'environnement ?

- oui non sans avis

26. Si oui, combien donneriez-vous ?

- entre 0 et 5 euros entre 6 et 10 euros
 entre 10 et 20 euros entre 20 et 50 euros
 plus de 50 euros sans avis

La question n'est pertinente que si Don pour l'environnement = "oui"

27. Est-ce que vous vous intéressez à ce que les médias disent sur les questions d'environnement ?

- oui non

28. Si oui, pourriez-vous nous donner un exemple récent d'information que vous avez vu, lu ou entendu sur cette thématique ?

La question n'est pertinente que si Médias I = "oui"

29. Maintenant, je vais vous poser quelques questions de signalétique; alors, vous êtes:

- un homme une femme

30. Quel âge avez-vous ?

31. Combien de personnes composent votre foyer :

- de plus de 18 ans de moins de 18 ans

32. Etes-vous ?

- Lycéen Etudiant
 Retraité Au foyer
 Actif à temps complet Actif à temps partiel
 Demandeur d'emploi Autre

33. Si 'Autre', précisez :**34. Quelle est ou quelle était votre profession ?**

Noter la profession : Codage en fonction des PCS -INSEE- pour les quotas et au moment de la saisie

35. Quel est votre niveau de diplôme ?

- Aucun CEP
 CAP-BEP BEPC
 Bac Bac +2
 Supérieur à bac +2

36. Quel média consommez-vous de préférence pour vous informer?

Demander des précisions : si : " le journal ", demander lequel

37. Quel est votre revenu mensuel net (par individu) ?

- Moins de 1000 euros
 1000-1600
 1600-2500
 2500-3000
 3000-4000
 Plus de 4000 euros
 Ne souhaite pas répondre

38. A l'issue de ce questionnaire, souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

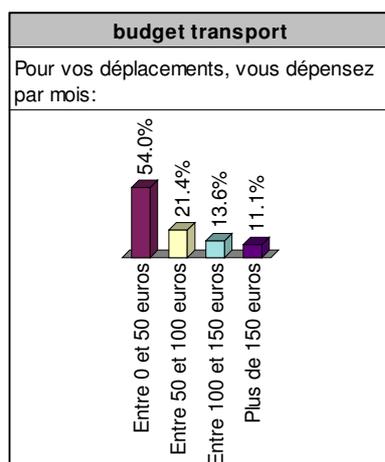
Merci de votre participation !

39. Commentaires enquêteur

Tris à plat complémentaires :

La plupart des résultats des tris à plat ont alimenté la caractérisation des échantillons ou l'exposition des principales tendances. Toutefois, quelques tris à plat n'ont pas appuyés l'analyse. Il nous importe de les restituer dans cette annexe.

Sur La LMCU



Don pour l'environnement

Sur ce budget mensuel, seriez-vous prêts à donner plus pour protéger l'environnement ?

oui	45.2%
non	45.0%
sans avis	9.8%
Total	100.0%

Valeur du don pour l'environnement

Si oui, combien donneriez-vous ?

entre 0 et 5 euros	19.7%
entre 6 et 10 euros	28.3%
entre 10 et 20 euros	29.1%
entre 20 et 50 euros	10.8%
plus de 50 euros	3.6%
sans avis	8.5%
Total	100.0%

Médias 1

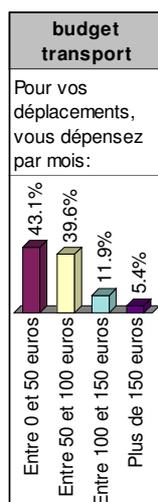
Est-ce que vous vous intéressez à ce que les médias disent sur les questions d'environnement ?

oui	78.3%
non	21.7%

Activité

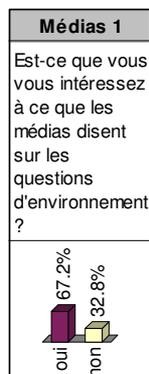
Etes-vous ?

Lycéen	7.9%
Étudiant	18.1%
Retraité	15.5%
Au foyer	3.1%
Actif à temps complet	34.6%
Actif à temps partiel	8.6%
Demandeur d'emploi	7.7%
Autre	4.5%
Total	100.0%

Sur Paris et la première couronne

Don pour l'environnement	
Sur ce budget mensuel, seriez-vous prêts à donner plus pour protéger l'environnement ?	
oui	37.3%
non	51.2%
sans avis	11.6%
Total	100.0%

Valeur du don pour l'environnement	
Si oui, combien donneriez-vous ?	
entre 0 et 5 euros	33.3%
entre 6 et 10 euros	24.3%
entre 10 et 20 euros	20.6%
entre 20 et 50 euros	9.5%
plus de 50 euros	2.1%
sans avis	10.1%
Total	100.0%



Activité	
Lycéen	5.2%
Etudiant	13.1%
Retraité	19.1%
Au foyer	2.0%
Actif à temps complet	45.1%
Actif à temps partiel	7.4%
Demandeur d'emploi	6.8%
Autre	1.4%
Total	100.0%

Communications et valorisations :

- Présentation de la recherche dans *Transflash* dans les numéros de Juillet et Septembre 2009 ;
- Séverine Frère, Helga Scarwell, Jean-Baptiste Comby, *Préserver la qualité de l'air et le cadre de vie dans l'agglomération lilloise : Une difficile prise en compte des réalités socio-environnementales*, « Gouvernement et gouvernance des espaces urbains », colloque international à l'université de Rouen, mai 2009 ;
- Séverine Frère, Helga Scarwell, Jean-Baptiste Comby, *Quelle acceptabilité des écotaxes de transport ? Une étude de perception auprès des habitants des agglomérations lilloise et parisienne*, colloque international « Environnement, Transport and Air Pollution », Toulouse, juin 2009 ;
- Intégration des décideurs de la LMCU à la réflexion de cette enquête. Les deux focus group organisés en amont puis en aval de ce travail ont permis de matérialiser le dialogue entre cette recherche et les attentes des décideurs concernés.

Liste des tableaux, encadrés, schémas, cartes et graphiques

Encadré 1. Présentation des six écotaxes « testées »

Tableau n°1 : Caractéristiques des personnes auditionnées au cours de la première phase d'entretien

Tableau n°2 : Caractéristiques des personnes auditionnées au cours de la seconde phase d'entretien

Tableau n°3 : Caractéristiques socio-économiques de l'échantillon.

Tableau n°4 : Récapitulatif des liens entre les questions et ce qu'elles entendent « tester »

Graphique 1. La répartition par départements de l'échantillon francilien

Tableau n°5 : Caractéristiques sociodémographiques des échantillons de l'enquête (en pourcentage)

Tableau n°6 : caractéristiques scolaires, financières et modales des échantillons de l'enquête

Tableau n°7 : Des pratiques modales différentes selon la zone d'habitation

Tableau n°8 : Les propositions largement « désapprouvées »

Tableau n°9 : Les propositions largement « acceptées »

Tableau n°10 : Les propositions dont l'acceptabilité est plus tranchée

Tableau n°11 : A quelles conditions peut-on faire payer plus cher l'automobile ?

Tableau n°12 : L'environnement, l'équité et la transparence

Tableau n°13 : Les maux de l'automobile

Tableau n°14 : Des remèdes infra-structurels

Tableau n°15 : Les personnes âgées plus gênées par la voiture

Tableau n°16 : Les plus diplômés mettent en avant le cadre de vie

Tableau n°17 : Des « solutions » qui trahissent des rapports à la voiture plus ou moins tendus

Graphique n°2 : Des responsabilités dispersées

Tableau n°18 : Une disposition à s'impliquer qui ne va pas de soi pour la moitié de l'échantillon

Tableau n°19 : les jeunes prêts à donner plus (d'argent) pour l'environnement

Tableau n°20 : Les raisons des choix modaux

Tableau n°21 : Les automobilistes valorisent l'aspect pratique de la voiture

Tableau n°22 : Les automobilistes de la LMCU contre la vignette annuelle en échange d'un abonnement de transports collectifs

Tableau n°23 : Les moins de 25 ans favorables à la vignette annuelle en échange d'un abonnement de transports collectifs

Tableau n°24 : Etre prêt à donner plus pour l'environnement : une posture cohérente avec l'acceptabilité de l'éco vignette

Tableau n°25 : Si la voiture ne nuit pas, l'éco vignette est moins nécessaire ?

Tableau n°26 : Les plus « jeunes » plus favorables au principe du pollueur-payeur appliqué aux automobilistes

Tableau n°27 : Le principe pollueur-payeur sous-entend une responsabilité individuelle ?

Tableau n°28 : Le principe pollueur-payeur est normal pour ceux qui se disent prêt à s'impliquer

Tableau n°29 : La compensation volontaire va de soi pour ceux qui se disent prêt à s'impliquer

Tableau n°30 : Les moins de trente ans plus réceptifs à la compensation volontaire et à son fondement écologique ?

Tableau n°31 : Le social, le modal et le politique

Tableau n°32 : Paris et la première couronne : un territoire clivé et atypique

Tableau n°33 : Les enquêtés parisiens moins dépendants de l'automobile

Tableau n°34 : Un clivage territorial selon le niveau de diplôme

Tableau n°35 : Des franciliens plus partagés ?

Tableau n°36 : Une équité moins pressante en Ile de France

Tableaux n°37-38 : Un rapport désenchanté des franciliens aux transports publics ?

Tableau n°39 : Les franciliens soucieux du temps consacré aux déplacements quotidiens?

Tableau n°40 : Les franciliens moins disposés à donner plus sur leur budget de transport

Tableaux n°41-42 : Pouvoir s'impliquer budgétairement à la protection de l'environnement : un privilège ?

Tableau n°43 : Les franciliens moins disposés à accepter que les individus paient pour l'environnement ?

Tableau n°44 : Ce que cache l'effet de territoire

Tableau n°45 : Une structure générale des déterminations assez équivalente

Schéma n°1 : Interdépendances entre les variables objectives et subjectives et l'acceptabilité

Schéma n°2 : L'identification des corrélations significatives avec le logiciel Sphynx

Schéma n°3 : Des modalités de transports contrastées de part et d'autre du périphérique

Carte n°1 : Densité et proportion des zones dans l'échantillon LMCU

Carte n°2 : Une offre de transport en commun polarisée sur les aires urbaines denses de la LMCU

Graphique n°1 : La répartition par départements de l'échantillon francilien

Graphique n°2 : Des responsabilités dispersées

Bibliographie

Jean-Claude Abric, *Pratiques sociales et représentations*, Paris, PUF, 2001

Luc Boltanski, « L'encombrement et la maîtrise des biens sans maîtres », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1976, n°2, Paris, pp.102-109

Pierre Bourdieu, *Réponses*, Seuil, Paris, 1992, 2001

P. Bonnel, I. Cabanne, M.-H. Massot, *Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains*, Paris, La Documentation Française, 2003

Christophe Castano, *L'implication des automobilistes face à la qualité de l'air*. 4^{ème} congrès de psychologie sociale appliquée, université Paris 13, 2001

Jean-Claude Chamboredon, Madeleine Lemaire, « Proximité spatiale, distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. », *Revue française de sociologie*, 1970, n°1, vol.11, pp.3-33.

Fabrice Clochard, Anaïs Rocci et Stéphanie Vincent, *Automobilités et Altermobilités. Quels Changements ?* Paris, L'harmattan, 2008

Jean-Baptiste Comby, « La mise en scène d'une demande des habitants pour enrôler les collectivités territoriales dans la « lutte contre » le changement climatique », in Virginie Anquetin, Audrey Freyermuth, *La figure de l'habitant dans le travail politique. Sociologie de la "demande"*, Rennes, PUR, 2008

Phillips W. Davison ; « The third-person effect in communication », *Public Opinion Quarterly*, 1983, vol.47, n°1

Joël Dozzi, Grégoire Wallenborn, « Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé ? », in Pierre Cornut, Tom Bauler et Edwin Zaccàï, dir., *Environnement et inégalités sociales*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 2007, pp. 49-57

Guillaume Faburel et Aurélie Ginguéné, « Acceptabilité sociale des limites de l'usage de l'automobile en ville – le rôle de la responsabilité individuelle face à la pollution atmosphérique en Ile de France », communication au colloque « développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance », Université de Lausanne, 2005

Guillaume Faburel, « L'acceptabilité sociale des limitations à l'usage de l'automobile en ville pour cause environnementale », *Air Pur*, n°73, 2007, p.24

Daniel Gaxie, « Appréhensions du politique et mobilisations des expériences sociales », *Revue française de science politique*, 2002, vol.52, n°2-3

Matthieu Grossetête, *La sécurité routière au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public*, thèse de science politique sous la direction d'Eric Darras, IEP de Toulouse, Octobre 2008

IAURIF, *Le péage urbain de Stockholm. Bilan de l'expérimentation*, Paris, février 2008

Christophe Jemelin, Vincent Kaufman, Julie Barbey, Tina Klein et Giuseppe Pini, « Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes », projet de recherche Predit 3, *Cahier du LaSur 10*, EPFL, 2007
Vincent Kaufman, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses de polytechnique, 2000

Vincent Kaufmann et Luca Pattaroni, "Mobilités.", *EspacesTemps.net*, avril 2007, <http://espacestemps.net/document2244.html>

Olivier Klein, Nathalie Ortar et Pascal Pochet, "Mobilités, différenciations et inégalités : des questions actuelles.", *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.04.2007
<http://espacestemps.net/document2239.html>

Pierre Lascoumes, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, Paris : La découverte, 1994

Jean-Pierre Orfeuil, « Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale », Actes de la journée d'étude 'Faire société en France et en Europe au XXIème siècle', Paris, 2006

Cédric Planchat, « Protéger l'environnement : un objectif pour une grande majorité de français », *INSEE première*, n°1121, Janvier 2007

Politix, 79, 2007

Michel-Louis Rouquette, *La communication sociale*, 1998, Paris, Dunod

Isabelle Roussel, « Pour une cohérence territoriale de la gestion de la qualité de l'air dans la région Nord Pas de Calais », Rapport Primequal-Predit, 2008

Alexis Roy, « Les pratiques environnementales des français en 2005 », *Les dossiers de l'IFEN*, n°8, décembre 2007

Valérie Rozec et Nicolas Dubois, « Représentations et attitudes à l'égard de la qualité de l'air chez les volontaires « sentinelles » », rapport pour l'AFSSE, 2005

Marion Saily, « Acceptabilité des écotaxes dans les transports : recherche bibliographique de psychologie sociale », rapport de stage de master 1 de psychologie sociale appliquée, université Lille 3, 2008

L. Steg, L. Dreijerink, W. Abrahamse, "Why are energy policies acceptable and effective?", *Environment and behaviour*, 2006, n°38

Résumé

Appréhender une mesure politique, c'est bien souvent produire un jugement à partir de manières plus générales de penser le politique. Si cette observation tombe sous le bon sens, elle n'en demeure pas moins essentielle pour saisir ce qui se joue à propos de l'acceptabilité des écotaxes de transport. Celles-ci sont interprétées au prisme de schèmes politiques ajustés à la nature de ces dispositifs visant à encadrer l'automobilité. L'équité, la transparence, le gaspillage de l'argent public, la protection de l'environnement ou l'acte de faire payer l'utilisateur, constituent des grilles interprétatives souvent mobilisées par les enquêtés pour réagir aux principes de l'écofiscalité qui leur ont été présentés lors de ce travail.

Ce constat permet de comprendre pourquoi les pratiques modales et les caractéristiques du lieu de transport n'influencent qu'à la marge l'acceptabilité des écotaxes. Les rapports à la voiture, à la ville et au-delà à la mobilité, modulent surtout les dispositifs qui entrent concrètement en résonance avec ces expériences quotidiennes de déplacement. En se focalisant sur ces dimensions ou sur les liens avec la « sensibilité à l'environnement », on prend donc le risque de négliger des ressorts plus généraux mais aussi plus structurants de l'acceptabilité des écotaxes. Ceux-ci se trouvent bien souvent dans les visions politiques des enquêtés. L'un des résultats de cette recherche invite donc à intégrer la pluralité des facteurs politiques, sociaux et modaux à partir desquels se construit l'acceptabilité sociale des mesures écofiscales.

Les données qualitatives (40 entretiens semi-directifs) et quantitatives (993 questionnaires administrés en face à face) qui alimentent ces constats se révèlent très complémentaires. Collectées sur la communauté urbaine de Lille et sur les quatre départements de Paris et la première couronne, elles permettent d'une part d'apprécier l'effet de la variable territoriale en identifiant les différences entre ces deux territoires, et d'autre part d'en rendre compte plus qualitativement.

Il apparaît ainsi que les déterminations sont plurielles et qu'il faut se garder de privilégier l'effet propre de certaines variables. L'acceptabilité des écotaxes de transport dépend de conditions sociales qui génèrent des relations particulières aux transports et à la politique. C'est la conjugaison entre ces deux registres qui définit les représentations que les enquêtés se font de l'écofiscalité, la tonalité de cette conjugaison variant elle-même en fonction de la formalisation effective (dans des dispositifs) que prend cette écofiscalité.