



« Donne ton avis sur le 110 km/h sur autoroute »

Résultats et analyses de la consultation

Par Valérie Douillet et Jean Sireyjol

TaCa ... agir pour le Climat

Février à Juin 2024

C'est l'été 2024. Les grandes vacances s'organisent et avec elles, les moyens de transport. Beaucoup partiront en avion (le mode de transport le pire pour le climat, et qui va battre cette année un nouveau record de fréquentation !), certain.es partiront en train, d'autres en vélo -sûrement les moins nombreux.ses-, et d'autres enfin partiront en voiture, avec des trajets sur autoroute.

Avec quelle vitesse maximum en tête ?

La consultation de proximité réalisée en mars et avril de cette année par TACA association permet d'en avoir une idée, et de mieux en connaître les raisons, tant côté partisans que côté opposants.

Table des matières

Préambule – pourquoi cette consultation sur le 110 km/h sur autoroute ?	2
a) Quelques jalons-clés pour mémoire.....	2
b) Lancement de la consultation 110 sur autoroute	3
c) Conditions de déroulement du sondage	3
1) SYNTHESE et principaux enseignements	4
2) RESULTATS DETAILLES	6
a) Résultats Partie « Moi et l'autoroute »	6
b) Résultats Partie « Je donne mon avis »	11
c) Qui a répondu et quelles caractéristiques ?	16
3) ANALYSES CROISEES 1 : Session, Age, genre et lieu de vie.....	18
4) ANALYSES CROISEES 2 : Ce que je dis / ce que je fais.....	22
5) ANALYSES CROISEES 3 : Analyse des sessions et évolution de l'échantillon	25
Annexe 1 - Pourquoi rouler à 110/130 sur autoroute - Perles d'inconditionnels	28
Annexe 2 - Les bienfaits de la mesure	29
Annexe 3 - Quelques lectures complémentaires proposées.....	30
NOTES	30

Préambule – pourquoi cette consultation sur le 110 km/h sur autoroute ?

a) Quelques jalons-clés pour mémoire

Juin
2020

La Convention Citoyenne pour le Climat remet ses propositions, dont celle proposant d'abaisser à 110 km/h la vitesse maximum autorisée sur autoroute. Elle fut, de loin, la plus débattue des propositions, et très rapidement le Président puis le Gouvernement l'ont écartée.

L'association citoyenne TaCa (Réduire tes émissions de gaz à effet de serre), membre du Réseau Action Climat, constate que cette mesure concrète, significative et concernant pratiquement tout le monde, **est probablement la mesure emblématique de la sobriété énergétique**. En décembre 2021, pour remettre le sujet dans le débat de l'élection présidentielle à venir, l'association lance la pétition « [Sur autoroute 110 pour le Climat, du concret pas du blabla](#) », qui recueille près de 8000 signatures.

Février
2022

Dans l'incrédulité générale, l'armée de Poutine tente d'envahir l'Ukraine, ce qui entraîne un impact paradoxal :

- Instantanément, cette guerre relativise l'urgence climatique en créant une nouvelle menace globale encore plus imminente,
- Mais dans un second temps, elle apporte une nouvelle justification en faveur du « 110 ».

Cette mesure est alors citée par des acteurs aussi variés que l'Agence Internationale de l'Energie ou ATTAC afin de réduire nos achats d'hydrocarbures russes et donc le financement de l'armée de Poutine.

Mars
2022

Très concrètement, l'association négaWatt publie [une note « Energie Climat Paix »](#) montrant en particulier que le « 110 » sur autoroute et ses mesures d'accompagnement économiseraient le volume de carburant routier que nous achetons à la Russie. Ce chiffre est confirmé dans la foulée par un article du cabinet [Carbone 4](#).

Aout
2022

Octob.
2023

Août 2022 puis janvier 2023, TaCa engage deux vagues d'interpellation de l'ensemble des députés de l'Assemblée Nationale. Fin 2022, la première vague d'interpellations, a touché 472 députés (plus 2 invalidés ensuite) et reçu 115 réponses. Octobre 2023, 69 nouvelles réponses sont obtenues. Au total 650 citoyens ont participé à cette interpellation, et nous avons reçu en tout [184 réponses sur 565 député.es interpellé.es](#). Les réponses montrent une légère avance du soutien des députés pour le 110, mais la grande majorité des députés a préféré ne pas donner clairement son avis sur ce sujet concret. Voici [le lien sur notre rapport d'analyse de mai 2023](#).

b) Lancement de la consultation 110 sur autoroute

Janvier
2024

Le sujet ne bouge pas beaucoup. Afin de reprendre la température de cette mesure, et de mettre en évidence les principaux arguments pour ou contre la mesure, les membres de TACA association décident de lancer une consultation sondage sur le 110 sur autoroute, à destination de nos adhérents puis de leurs entourages... Le sondage est ouvert tout début mars et clos à fin avril.

c) Conditions de déroulement du sondage

Nous avons utilisé l'outil Framafoms ([cf. note 1 en fin](#)) pour ce sondage. Cet outil limite le nombre de réponses à 1000. Nous avons donc créé plusieurs sessions et en avons profité pour affecter les sessions par cible de répondants.

Voici comment nous avons procédé :

- Le lancement du sondage est fait, dans la 1ere session, à partir des contacts de l'association TaCa (env. 3000p, incluant en particulier les 650 interpellateurs de député).
 - Chaque personne est invitée à répondre et ensuite à diffuser le sondage dans son entourage.
 - Ces diffusions suivantes (théoriquement les diffusions peuvent se poursuivre au-delà d'un premier cercle et toucher des cercles supplémentaires) permettent d'atteindre des personnes moins impliquées dans l'action écologique. Ceci devrait se voir en utilisant la date de la réponse comme critère d'analyse, plus la date est tardive par rapport au début du sondage, plus la réponse est éloignée de l'écologie.
 - La session S2 a été créée une fois la session 1 proche d'être remplie, et indiquée comme nouvelle session à ces mêmes sources
- La session 3 et sa suite 3.1 (une fois la 3e remplie) concernent les personnes (environ 7000) qui ont signé la pétition en faveur du 110.
- Enfin, la session S4 a été créée tardivement pour inviter des opposants notoires au 110 à répondre au sondage, mais peu de réactions ont été générées.

Répartition des répondants par sessions :

S1	816	975	Contacts de TaCa et leurs entourages et l'entourage de leurs entourages...
S2	159		
S3	1000	1148	Signataires de la pétition et entourages et leurs entourages...
S31	148		
S4	7	7	Quelques opposants cherchés sur sites web mais trop peu de temps et de pistes
Total	2130		

1) SYNTHÈSE et principaux enseignements

Et oui, on commence par la fin ! Tout le monde n'est pas forcément passionné à ce point par le sujet, alors nous vous donnons ici les principales conclusions que nous avons tirées de cette consultation.

Qui a répondu ?		
2130 réponses	+ 50% de répondants hommes que femmes	Sous-représentation des plus jeunes et surreprésentation des plus âgés.

Principaux indicateurs		
Vitesse sur autoroute	46% des sondés roulent à 110 systématiquement !	31% des raisons sont l'écologie 30% les économies
	Seulement 19 % roulent à 130 km/h	Principalement pour gain de temps ou longs trajets ou parce que c'est autorisé
Déplacements sur autoroute	85% pour déplacements personnels	Fréquence : Jamais ou très peu : 52 % 1 à 2 fois par mois : 29 % 1 à plusieurs fois/sem. : 19 %
	52% pour loisirs	

LES AVIS *	
Pour 90% la sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	86% sont en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique

LES TENDANCES
Les hommes roulent un peu plus à 130 km/h que les femmes mais pas tant...
Les femmes qui roulent à 110 km/h le font en priorité pour l'écologie, les hommes en priorité pour les économies
Les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui roulent le plus systématiquement à 110 km/h, et à peu près pour les mêmes raisons
Le type de lieu de vie ne semble pas influencer sur le choix de vitesse sur autoroute

110 : quelles économies ? LES CHIFFRES	
En voiture thermique, économie de carburant de 20 à 25%	En voiture électrique, gain d'autonomie de 30%

Autres enseignements :

- **Plus de 2300 commentaires recueillis sur l'ensemble du sondage**
 - Les sondés ont donc jugé nécessaire de préciser leurs positions, démontrant ainsi un intérêt fort pour le sujet, que l'on soit en faveur ou non de la limitation à 110 km/h sur autoroute.
 - Ces commentaires nous ont permis, une fois analysés, d'affiner notre analyse qualitative
- **On peut rouler à 130 et pour autant soutenir la mesure de limitation à 110 km/h!**
 - L'étude propose un classement des raisons avancées selon leur niveau de soutien à la mesure.
- **Les signataires de la pétition Greenvoice sont les plus nombreux à s'appliquer l'autolimitation à 110 km/h**
- **Les plus engagés en faveur du 110 se distinguent plus des autres par leur comportement que par leurs idées**
 - C'est ce que montre l'évolution des réponses en faveur de la sobriété, de la vitesse pratiquée, comme du soutien au 110 km/h au fil de la diffusion du sondage à des cercles plus larges
- **Les arguments de beaucoup d'inconditionnels du 130 se révèlent parfois très fantaisistes**
 - égayés souvent par des touches d'humour (à vous de juger voir annexe 1)
- **L'humour n'est pas absent des soutiens du 110**
 - Avec, par exemple : « il faudra aussi appliquer la limitation à 110 km/h au secteur aérien ».

* Bien que plus appuyés, ces avis vont dans le sens des propositions mises en évidence par Angel Prieto, chargé de mission Économie et Innovation Préfecture Auvergne-Rhône-Alpes (Sources données dans l'annexe 4) :

« En matière de transformation écologique, on nous dit souvent que les Français « ne sont pas prêts ».

Or, l'analyse de plusieurs baromètres récents de l'ADEME montre au contraire que nos concitoyens sont disposés à modifier de manière significative leurs modes de vie. On y apprend par exemple que :

☞ 67% des Français sont prêts à accepter des changements importants dans leurs modes de vie, à condition que ceux-ci partagés de façon juste entre tous les membres de la société

☞ 83% des Français pensent qu'il faudrait interdire les publicités des produits ayant un fort impact sur l'environnement. »

☞ 56% se retrouvent dans la proposition suivante "la situation est préoccupante et appelle un changement radical de l'économie et la société, revenant à produire et consommer moins mais mieux"

Si vous avez encore quelques minutes, nous vous proposons également de lire les « perles des inconditionnels » en annexe 1, qui permettent, au-delà des chiffres, de se faire une idée du côté sensible du sujet.

Et si vous voulez en savoir plus, c'est maintenant

2) RESULTATS DETAILLES

La consultation a été clôturée fin avril et a reçu au total **2130** réponses. Ce nombre est suffisant pour permettre une analyse représentative des tendances.

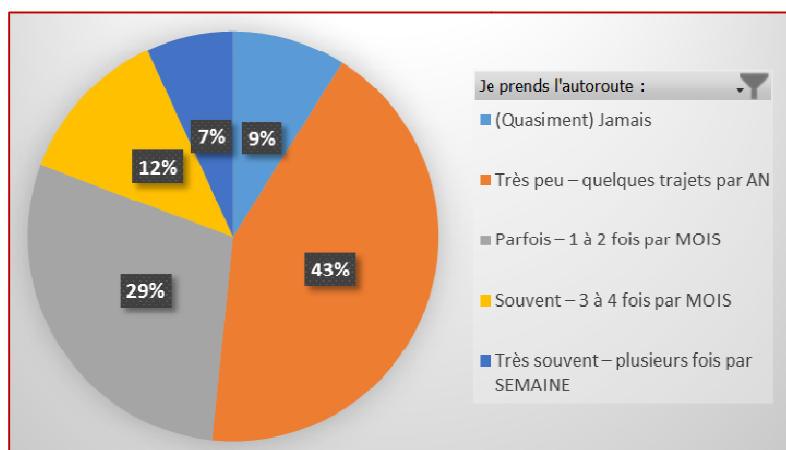
En plus des questions fermées (ayant des réponses à choix unique ou multiples), les réponses aux trois zones commentaires (facultatives), questions ouvertes cette fois, ont chacune fait l'objet d'une lecture et d'une analyse spécifique, mettant en évidence les critères retenus lors des réponses. Ces analyses des commentaires sont très instructives, en effet l'un des objectifs de ce sondage étant de comprendre les raisons et arguments les plus souvent évoqués en faveur comme en défaveur de la mesure.

Les résultats sont présentés ci-après dans l'ordre retenu pour le sondage.

a) Résultats Partie « Moi et l'autoroute »

Item 1 : Je prends l'autoroute :

Réponses proposées	Nb
(Quasiment) Jamais	190
Très peu – quelques trajets par AN	910
Parfois – 1 à 2 fois par MOIS	618
Souvent – 3 à 4 fois par MOIS	266
Très souvent – plusieurs fois par SEMAINE	146
Total général	2130



Pour cette 1^{ère} question factuelle, il ressort que l'échantillon utilise relativement peu l'autoroute :

- 20% l'utilisent souvent ou très souvent et 52% ne l'utilisent quasiment jamais ou très peu.

Nous pouvons penser que cette tendance est peut-être liée à notre échantillon plutôt plus représenté en personnes engagées ou sensibles à l'écologie (1), et/ou en personnes plus âgées que la moyenne. Toutefois, un sondage fait par Statista, en 2019 sur 1200 personnes ([Transports et logistique / Véhicules et trafic routier / Fréquence à laquelle les Français empruntent l'autoroute 2019](#)) donnent des résultats assez proches, malgré les découpes en fréquence différents.

De la même façon, on peut se demander si l'appréciation faite au moment de répondre est véritablement objective ou biaisée par le sujet du sondage. Pour autant, le fait d'avoir précisé les fréquences doit lever ce risque.

(1) Cette tendance peut d'autant étonner que la défense de la cause écologique est aujourd'hui davantage attribuée aux « bobos » et bourgeois en général, personnes dont le niveau de vie leur permet de satisfaire leurs multiples besoins de déplacements ou de voyages liés à leurs goûts pour la culture et les réunions amicales et familiales. Cf. « [L'écologie est un truc de bourgeois](#) », numéro 62 de la revue Socialter.

Remarque : la question « Je prends l'autoroute » ne précise pas s'il s'agit d'autoroutes en général ou d'autoroutes à 130.

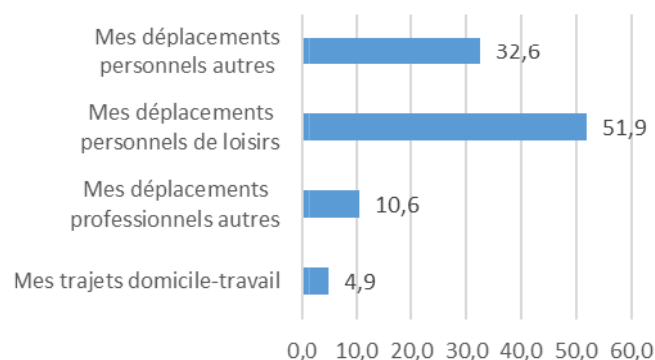
Item 2 : Je prends l'autoroute pour

(plusieurs choix possibles) :

Réponses proposées	%	Nb	
Mes trajets domicile-travail	4,9	145	→
Mes déplacements professionnels autres	10,6	315	
Mes déplacements personnels de loisirs	51,9	1548	
Mes déplacements personnels autres	32,6	972	
Total	100,0	2980	

Le total est supérieur à 2130, plusieurs réponses étant possibles pour cette question.

JE PRENDS L'AUTOROUTE POUR (en %)



Les déplacements qui se font le plus sur autoroute sont très majoritairement des déplacements personnels, et à plus de la moitié pour les loisirs. Et les déplacements professionnels ne représentent que 15,5% des trajets sur autoroute.

Nous avons croisé ici cet item avec le précédent, qui traite de la fréquence avec laquelle l'autoroute est prise.

Ce croisement donne le résultat suivant en pourcentages :

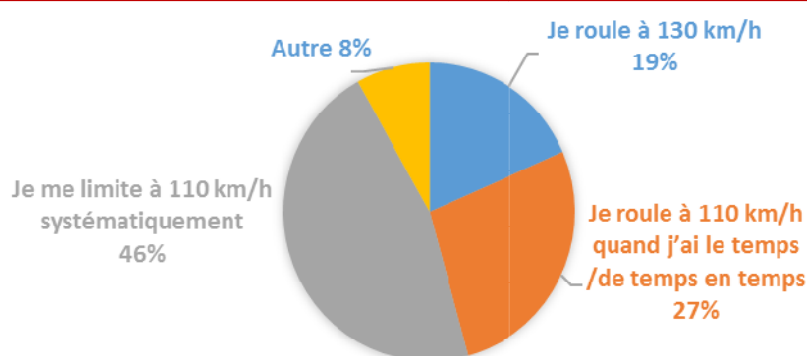
Type de déplacement et fréquence	(Quasiment) Jamais	Très peu – quelques trajets par AN	Parfois – 1 à 2 fois par MOIS	Souvent – 3 à 4 fois par MOIS	Très souvent – plusieurs fois par SEMAINE	Total général
Domicile-travail		0	0	1	3	5
Professionnels autres	0	2	3	3	2	11
Personnels loisirs	3	23	16	7	3	52
Personnels autres	3	11	11	5	2	33
Total général	7	36	30	16	11	100

Il apparaît alors clairement que, si les trajets personnels de loisirs sont ceux qui nécessitent le plus souvent d'utiliser l'autoroute, soit 52%, la fréquence est très répartie puisque les très peu fréquents (quasiment jamais ou quelques trajets par an) portent autant que les trajets fréquents (mensuels à hebdomadaires).

Pour les trajets professionnels, sans surprise, les trajets Domicile-travail le sont souvent ou très souvent. Quant aux autres trajets professionnels, les proportions sont comparables entre les peu fréquentes et les plus fréquentes.

Item 3 : Ce que je fais aujourd'hui sur les tronçons d'autoroute limités à 130 km/h

Je roule à 130 km/h	392
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	582
Je me limite à 110 km/h systématiquement	982
Autre	174
Total général	2130



Dans la population sondée, presque la moitié se limite systématiquement à 110 km/h sur autoroute. Cela fait une proportion très forte. Nous verrons les raisons plus bas dans le document.

Comparativement, **seulement 19% notre échantillon roule autant que possible à 130** sur autoroute.

Ces deux chiffres sont assez étonnants, compte tenu que dans la vraie vie, même si cela est difficile à apprécier, il semble qu'il y ait beaucoup de véhicules qui roulent à 130 km/h.

Enfin, 27% roulent à 110 km/h de temps en temps. Ce choix, c'est ne pas (vouloir) percevoir complètement l'urgence de la situation. Cette réponse pourrait correspondre aussi à une position de transition : l'acteur est conscient qu'il doit agir, mais ne s'engage pas complètement. C'est une conviction fragile, encore relative....

Dans les analyses croisées présentées plus bas, ce choix de vitesse est comparé avec la position vis-à-vis de la sobriété.

Item 3 – Le commentaire : Pourquoi? En quelques mots ... (facultatif)

A cette question ouverte, correspondant à « Pourquoi je roule à 110 ou 130 ou autre sur autoroute ? », vous avez été 1422 à répondre, soit **un taux de commentaire de 67 %**.

De toutes les raisons évoquées *, nous avons fait deux groupes,

- celles des personnes roulant à 110 km/h, correspondant à 1108 commentaires,
- celles de ceux roulant à 130 km/h ou plus de 110 km/h, soit 323 commentaires.

Certains commentaires peuvent se retrouver dans les deux groupes : c'est le cas notamment des personnes roulant épisodiquement à 110 km/h. Ils sont 41 dans ce cas.

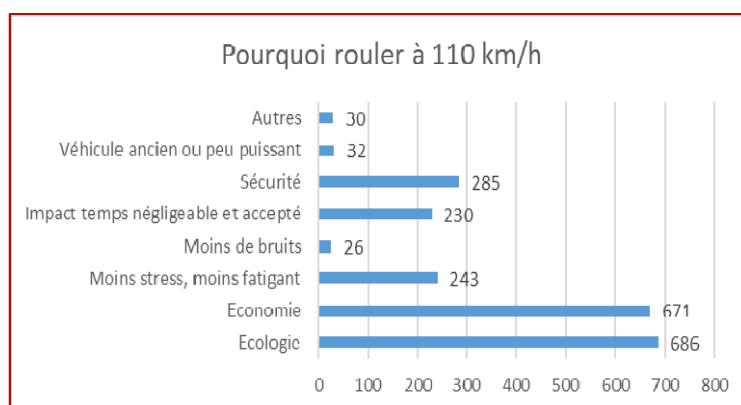
Pour chacun de ces 2 groupes, nous avons identifié des catégories de raisons utilisées, afin de pouvoir dénombrer celles les plus souvent citées.

* 32 commentaires ne donnaient pas de raisons en tant que telles, et n'ont pu être classifiés. 1390 commentaires sont donc étudiés.

Alors pourquoi rouler à 110 km/h ...

Nous avons dénombré 1108 commentaires exposant des raisons des sondés de rouler à 110 km/h sur autoroute :

Pourquoi rouler à 110 km/h	Nombre citations	%
Ecologie	686	31
Economie	671	30
Moins stress, moins fatigant	243	11
Moins de bruits	26	1
Impact temps négligeable et accepté	230	10
Sécurité	285	13
Véhicule ancien ou peu puissant	32	1
Autres	30	1
TOTAL	2203	100



Loin devant, en faveur du 110 km/h, les arguments Ecologie et Economie sont les plus fréquents. Le fait que l'écologie est juste devant l'économie peut être lié à la surreprésentation dans notre échantillon de personnes plutôt engagées pour le Climat. Ces 2 arguments représentent 61% des arguments utilisés.

Le dernier tiers est constitué par 3 groupes d'arguments : d'abord la sécurité, puis moins de stress et de fatigue, et enfin l'idée que la perte de temps est globalement acceptable. Le reste paraît anecdotique. L'argument sur l'acceptabilité de la perte de temps est important car il répond à l'objection principale contre la limitation à 110 km/h : la perte de temps.

Les citations « Autres » regroupent les raisons suivantes, chacune assez peu nombreuses :

- Pas toujours facile
- Pas assez rapide
- Limite flashes radars
- Moindre financement/dépendance pays pétroliers.

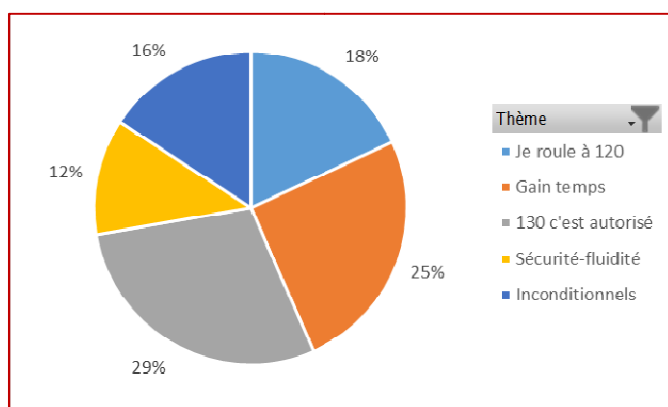
Et pourquoi rouler à 130 km/h ou à plus que 110 km/h ...

Nous avons dénombré 323 commentaires ici.

Nous avons identifié 9 typologies de réponses que nous avons groupées en 5 grandes catégories :

- **Je roule à 120** : ces personnes s'appliquent déjà une limitation de vitesse en avant de la loi, mais plus que 110.
- **Gain de temps** : est composé de deux groupes
 - Gain temps et/ou grands trajets
 - Retard ou si pressé
- **130 c'est autorisé**, qui regroupe 3 groupes de raisons :
 - La loi c'est 130
 - D'accord pour 110 si cela devient la loi (sous-entendu je roule à 130 km/h car c'est autorisé)
 - Le péage justifie que l'on roule à 130 (sous-entendu passage à 110 km/h = réduction du péage)
- **Sécurité-Confort**, qui intègre 2 groupes :
 - Sécurité-fluidité meilleure à 130 qu'isolé à 110 dans un flux de voitures à 130
 - Le confort à 130 apporté par le régulateur de vitesse
- **Inconditionnels du 130** : ces commentaires en faveur du 130 se distinguent par une forme assez catégorique et des raisons parfois fantaisistes.

Thème	Détail	Nb
Je roule à 120	Je roule à 120	69
Gain temps	Gain temps et/ou grands trajets	69
	Retard ou si pressé	28
130 c'est autorisé	La loi c'est 130	46
	D'accord pour 110 si devient la loi	47
	Le péage justifie qu'on roule à 130	17
Sécurité-Confort	Sécurité-fluidité	38
	130 avec régulateur de vitesse	8
Inconditionnels	Inconditionnels	60
TOTAL		382



Quelques exemples de commentaires pour éclairer ces catégories :

- **Je roule à 120**

- Je roule toujours à 120 km/h pour limiter ma consommation de carburant et ne pas perdre trop de temps. 110 km/h sur l'autoroute c'est trop lent!
- Je roule généralement à 120 km/h
Je serais prêt à descendre à 110 km/h si plus de monde roulait à cette vitesse (sinon on se sent un peu seul...)

- **Gain de temps :**

- quand je prends l'autoroute, je veux me rendre le plus vite possible à destination. Sinon route
- Je suis beaucoup sur l'autoroute et sur des grandes distances si ça peut me faire gagner un peu de temps je prends
Au régulateur la consommation n'est pas excessive même à 130
Quand le compteur voiture indique 130 les compteurs d'application montrent 124 donc on roule moins vite sans le vouloir
- Je roule à 130 quand j'ai envie d'arriver plus vite / j'ai une contrainte.
Je roule à 110 pour le climat & économiser de l'argent.

- **130 c'est autorisé,**

- Je roule toujours au maximum de la vitesse autorisée
- Parce que de plus en plus de tronçons sont à 110, 90, 80 et même 70 Km. Payer et ne pas gagner de temps ce n'est pas logique. Je serais ok pour le 110 Km quand les tarifs baisseront en rapport
- Je suis favorable à l'abaissement de la limitation de vitesse à 110km/h, mais je n'ai pas envie de faire partie des rares "pionniers" à le faire, sans impact sur les autres.

- **Sécurité-Confort,**

- Parce que je respecte les vitesses et les autres usagers je ne veux pas leur faire prendre de risques en étant "lent"
- Parce que c'est plus simple de faire comme tout le monde (être dans le flux) plutôt que d'être une exception (véhicule lent)
- C la limitation de vitesse !
Voiture plus économe si l'on utilise un régulateur de vitesse.
Le problème n'est pas la vitesse mais l'utilisation par l'ensemble des utilisateurs des systèmes mis en place par les constructeurs concernant la consommation, la sécurité et le confort !
Toutes les autoroutes ne sont pas à 130 km/h

- **Inconditionnels du 130**

- J aime conduire vite...
- J'aime aller vite et ne pas perdre de temps... je sais, c'est débile.
- Nous possédons le plus beau réseau d'autoroutes au monde, pourquoi rouler à 110 km/h ? La sécurité proposée est optimale et les aires d'arrêts très fréquentes si besoin de se reposer. Sébastien Loeb a dit qu'il était plus concentré à 180 km/h qu'à 110 en début de somnolence, je rejoins ses dires.
- Si l'autoroute devient un escargodrome autant prendre l'avion!
- Mon véhicule consomme plus à 110 qu'à 130 kms
- Etant à moto, je suis rarement en dessous de 150 km/h, les autoroutes étant largement adaptées pour rouler au-dessus de la vitesse autorisée.

Préanalyse de ces différentes catégories d'arguments

Le groupe « **Je roule à 120** » regroupe des « pionniers » de la réduction de vitesse, mais eux se sont autolimités à 120. Nous verrons plus loin dans l'étude s'ils sont effectivement d'accord pour une limitation à 110.

A l'opposé, le groupe des « **Inconditionnels du 130** » contient très probablement la plus grande proportion du refus au 110 sur autoroute.

Entre les 2, se trouvent 2 groupes d'arguments utilisés pour justifier cette vitesse actuelle supérieure au 110 :

« **Gain de temps** » et « **130 c'est autorisé** »

Le principe de comptabilisation que nous avons adopté est de considérer les inconditionnels du 130 km/h en tant que tels, et de ne pas recenser leurs raisons autres, qui seraient venues fausser les taux de réponses des non-inconditionnels.

Enfin le **groupe Sécurité-Confort** est également exclusif de celui des Inconditionnels : il comptabilise les réponses qui évoquent le fait de se sentir plus en sécurité dans le flot à 130 plutôt que se sentir « lent » à 110, ou qui apprécient le confort à 130 avec l'aide du régulateur de vitesse.

Pour aller plus loin, la partie 4 §3, plus bas dans le document, analyse l'évolution du soutien à la mesure de limitation de vitesse à 110 km/h selon ces différents groupes.

Relation entre vitesse et taux de commentaire

Indépendamment du contenu des commentaires, nous avons compté le nombre de commentaires par type de vitesse pratiquée sur autoroute.

VITESSE SUR TRONCONS à 130 km/h	Nombre	%	Nb commentaires	% taux par catégorie
Autre	174	8	158	91
Je me limite à 110 km/h systématiquement	982	46	748	76
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	582	27	332	57
Je roule à 130 km/h	392	18	184	47
Total général	2130	100	1422	67

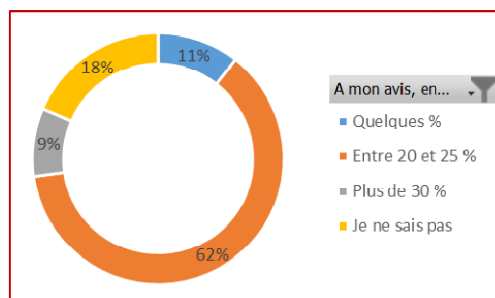
où on voit que finalement que ce fort taux moyen de commentaire (2 sur 3) se répartit ainsi :

- les « autres », ceux qui ne se sont pas reconnus dans l'une des 3 options proposées dans le sondage, ont fortement tenu à exprimer leurs raisons , seul 1 sur 10 n'a pas utilisé le commentaire ;
- les rouleurs à 110 ont été pour les trois quarts motivés pour expliquer leur choix ;
- ce sont les rouleurs à 130 qui le font le moins, mais presque 1 sur 2 a tenu à expliquer son comportement.

b) Résultats Partie « Je donne mon avis »

Item 4 : A mon avis, en voiture thermique, en roulant à 110 plutôt que 130 km/h, on fait une économie de

Quelques %	225
Entre 20 et 25 %	1326
Plus de 30 %	186
Je ne sais pas	393
Total général	2130



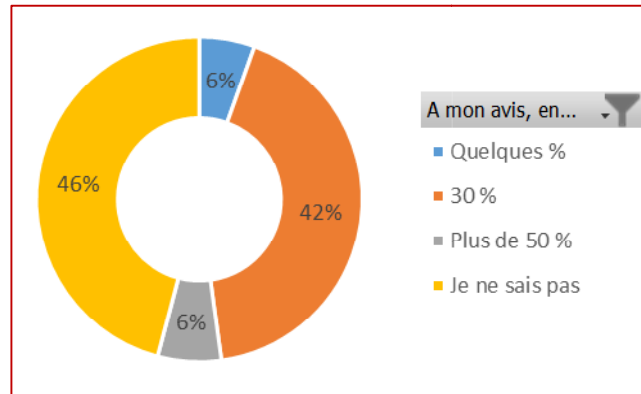
La réponse correcte est bien celle qui recueille le plus de bonnes réponses, soit « entre 20 et 25% », connue ou paraissant vraisemblable pour 62% des répondants.

Citons ici en référence les études et articles mettant cette économie importante en évidence :

- Article du site [Caradisiac](#) confirmant par un test 25% d'économie à 110 au lieu de 130,
- Résultat similaire dans un test du [Dauphiné Libéré](#)
- Article du « [you tubeur](#) » scientifique [David Louapre](#) qui confirme 25% d'économie.

Item 5 : A mon avis, en voiture électrique, en roulant à 110 plutôt qu'à 130 km/h, on augmente l'autonomie de

Quelques %	117
30 %	902
Plus de 50 %	134
Je ne sais pas	977
Total général	2130



La réponse correcte est ici de 30%. Le sujet est nettement moins bien connu, près de la moitié des répondants choisissent « je ne sais pas »

Un article très complet « [Les 10 raisons de passer à 110 km/h sur l'autoroute](#) » de l'expert mobilité Aurélien Bigo, sur le site Bon Pote, met en évidence, dans le point 5 : « Le 110 km/h est aussi pertinent pour les véhicules électriques », **une économie d'énergie de 24%** en roulant à 110 au lieu de 130.

+ INFO : Au-delà de cette économie indiquée, il est important de mettre en valeur également le gain en autonomie, particulièrement pertinent pour les voitures électriques. Petit calcul arithmétique :

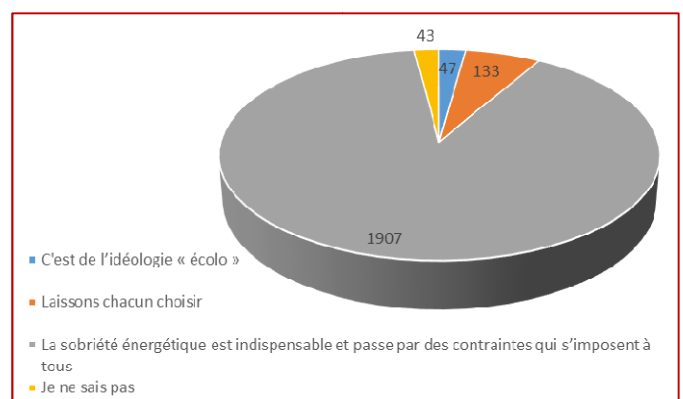
- A 110 km/h je vais consommer 76% (100-24) de l'énergie que je consomme en roulant à 130.
- Si je prends une distance de 100 km, avec les 24% que je n'ai pas consommés, je vais pouvoir faire $100 \text{ km} * (24/76)$, soit 32 km en plus,
- **Ce qui apporte un gain en autonomie de 32%.**

A lire deux articles sur les véhicules électriques et la vitesse :

- « [Faut-il limiter la vitesse pour rendre les véhicules électriques plus attractifs ?](#) », The Conversation, Juillet 2023
- « [Limitation à 110 km/h sur l'autoroute : la voiture électrique grande gagnante ?](#) », AutomobilePropre.com, juin 2020

Item 6 : Face au problème climatique, ma position par rapport à la sobriété énergétique

Ma position sur la sobriété énergétique	Nb	%
C'est de l'idéologie « écolo »	47	2
Laissons chacun choisir	133	6
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	1907	90
Je ne sais pas	43	2
Total général	2130	100



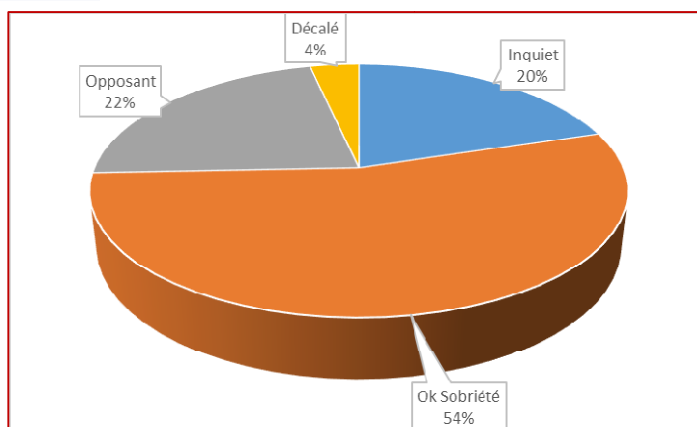
90% des répondants choisissent la réponse radicale **en faveur de la sobriété et des contraintes qui l'accompagnent**, et la proposition d'entre-deux « laissons chacun choisir » ne retient que 6% de soutien. La radicalité de ces chiffres fait croire à une détermination très forte des répondants. Dans le chapitre 4 ANALYSES CROISEES nous envisageons une piste d'explication sur ce très fort soutien à la sobriété, une autre explication possible est le désir du répondant de faire plaisir aux organisateurs du sondage 😊.

Pour permettre d'approfondir ce résultat, est faite, en partie « 4) ANALYSES CROISEES : Ce que je dis / ce que je fais », l'analyse croisée entre la position sur la sobriété, la vitesse pratiquée sur autoroute et le soutien au 110 : ou quand on passe de la théorie à la pratique...

Item 6 – Commentaire au sujet de la sobriété

Les avis donnés

Urgence Sobriété	87
Ok Sobriété	232
Opposant	95
Décalé	15
TOTAL	429



Les commentaires des supporters de la sobriété, soit 90% des réponses à la question précédente, ont été répartis dans 2 catégories :

- **Urgence sobriété**, quand ce soutien contient des indications explicites d'urgence ou de gravité de la situation :
 - « Sobriété indispensable parce que VITALE !... ».
 - « Il faudra y passer de gré ou de force, alors autant le faire de gré ! »
- **Ok sobriété**, quand ce soutien ne comprend pas ce caractère d'urgence. Ex. :
 - « Mon choix pour le 110 est d'abord motivé pour des raisons écologiques »
 - « Les contraintes sont nécessaires mais il faut surtout éduquer et encourager à aller vers la sobriété énergétique »
 - « Au début il y a un effort à faire, après ça va de soi »
 - Plusieurs commentaires de cette catégorie demandent le bridage des moteurs.
- Quelques commentaires (15) ont été rangés dans la catégorie « **Décalé** » car difficiles à ranger entre supporter et opposant :
 - « Ca me semble important de laisser libre à chacun d'agir comme bon lui semble »
 - « Ma position c'est qu'il faut rendre incitatif la sobriété afin de permettre à chacun d'être une solution au problème posé »

Les commentaires venant des opposants à la mesure sont en proportion beaucoup plus représentés que ceux des supporters (22% de commentaires, par rapport aux 8% qui se positionnent contre la sobriété (Item 6 = C'est de l'idéologie « écolo » + Laissons chacun choisir).

Parmi les commentaires d'opposants, voici quelques-uns des plus « notables » :

- « pourquoi demander à la France de faire des efforts alors qu'elle a 15/20, sans se préoccuper des pays qui ont 2/20 ? »
- « il y a tant d'autres choses à faire ! »
- « pourquoi s'en prendre à la classe moyenne ? »
- « le mieux 110 est l'ennemi du bien 120 »
- « le fait de laisser le choix permet aux gens de prendre leurs responsabilités »
- « baisser la vitesse ne tient pas compte de l'effet rebond » (mon préféré)
- « on n'y arrivera pas, tous ces gestes sont trop petits par rapport au problème »
- « sobriété individuelle dérisoire par rapport à celle des entreprises »
- « 110 sur autoroute c'est comme uriner sous la douche »

Et enfin dans cette catégorie, le commentaire d'un plus radical que les supporters du 110 :

- « Non au 110 car la priorité c'est d'arrêter la construction des autoroutes »

En conclusion, la nette sous-représentation dans l'ensemble des commentaires des supporters de la sobriété est un indice d'une conviction relativement tiède sur le sujet. Le répondant sait que c'est une question abstraite et quelle est la réponse « conforme », mais il ne traduit pas ce savoir en action concrète, notamment pour sa vitesse sur autoroute.

Pour ce passage à l'acte, il y a aussi bien entendu le problème du passager clandestin : » pourquoi je ferais l'effort de réduire ma vitesse si je vois que manifestement la très grande majorité des conducteurs continue à rouler à 130 km/h ? ».

Item 7 : Je suis en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique

C'est la question au cœur de ce sondage, proposée comme mise en pratique de la sobriété énergétique.

OUI est retenu 1840 fois , soit 86%	↔	NON est retenu 290 fois , soit 14% .
--	---	---

C'est un score en faveur du 110 très important, alors que l'opinion publique est partagée sur le sujet.

Alors que l'échantillon supporte à 90% le principe de sobriété énergétique, seuls 86% soutiennent le 110. 4% d'érosion pour passer de la théorie à la pratique, ça ne paraît pas anormal, voire même relativement faible.

Le score globalement très en faveur de la mesure est bien sûr lié à la façon dont nous avons sollicité les réponses à ce sondage (voir en début du document le Préambule – c) Conditions de déroulement du sondage).

Item 8 : Donner son adresse mail (facultatif)

336 répondants ont indiqué leur adresse mail afin de rester en contact avec TaCa et de recevoir par mail ce rapport d'analyse du sondage.

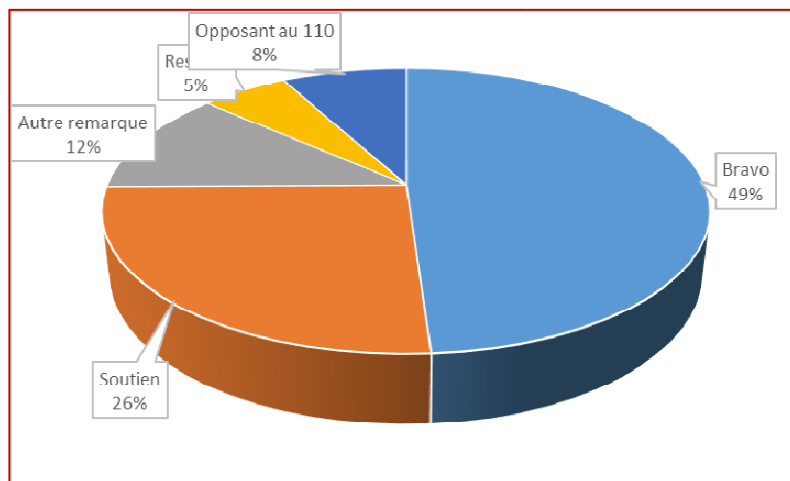
Il s'avère que 77 de ces mails concernent des personnes déjà engagées avec TaCa sur le 110 km/h et 21 autres engagées sur d'autres actions de TaCa.

Ainsi la réalisation de ce sondage sur le 110 km/h nous permet d'ajouter 238 nouveaux contacts dans la base de contacts TaCa.

Item 9 : Ultime commentaire

417 participant.es ont laissé un commentaire de conclusion.

Bravo	204
Soutien	108
Autre remarque	49
Reserve	23
Opposant au 110	33
TOTAL	417

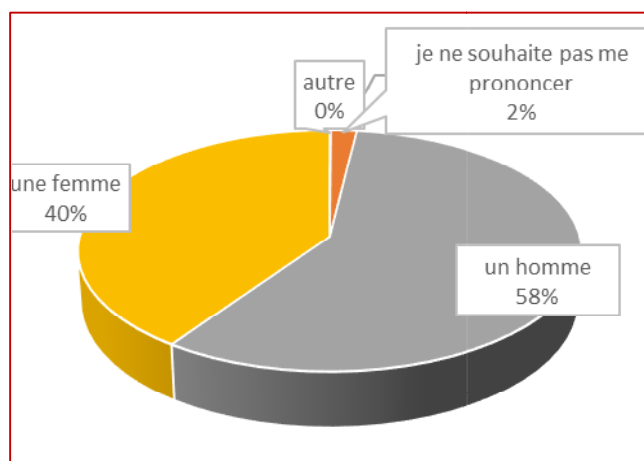


Eclairage des positions retenues avec exemples :

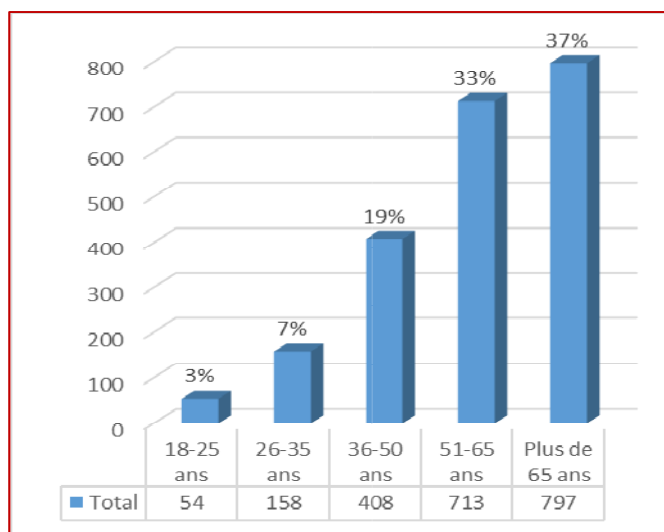
- **Bravo** : dès qu'il y a bravo ou merci ou une reformulation enthousiaste du 110
 - "Vive le 110 km/h sur autoroute!"
qui donnerait envie de faire un nouvel autocollant!
 - « Quelle montagne à gravir. Courage à tous ! »
 - « Merci de lutter pour faire bouger les lignes »
 - « Bravo car convaincu »
 - « T'as qu'à rouler moins vite, tu vivras moins CON »
- **Soutien** : quand le commentaire n'a pas l'enthousiasme ou la reconnaissance du 1^e cas, la frontière restant subjective
 - « la limitation de la vitesse limiterait également le nombre de morts et d'handicapés »
- **Autre** : quand le commentaire n'est pas nettement en faveur du pour ou du contre ou est réservé :
 - « ce questionnaire est mal adapté pour les véhicules hybrides » (idem avec GPL)
- **Réservé** : ce commentaire émet une réserve :
 - « le 110 est moins prioritaire que l'isolation des bâtiments »
- **Opposant** : ce commentaire donne un argument (quelle que soit sa valeur) justifiant l'opposition au 110 :
 - « il y a beaucoup plus à gagner pour l'écologie à s'attaquer aux jets privés ou aux bateaux de croisière »
 - « 110 why not, après la suppression des tickets de caisse il y a peut être quelque chose encore à faire »

c) Qui a répondu et quelles caractéristiques ?

GENRE



TRANCHE D'ÂGE



Nous pouvons observer une surreprésentation du genre masculin, avec presque plus de 50% de réponses d'hommes que de femmes. Voir au §4 les analyses croisées genre/ soutien au 110, et autres réponses.

Côté tranches d'âge, nous percevons aussi une surreprésentation des personnes âgées, et symétriquement très peu de jeunes. Pour apprécier l'importance de ce biais, nous avons consulté le site de l'INSEE qui fournit la [pyramide des âges de la population française](#). Nous avons pu en déduire le tableau suivant, qui indique pour les tranches d'âge de notre consultation **le % adulte selon l'INSEE**, directement comparable à celui de notre enquête : **18-25 ans Insee 12%, sondage 3%, etc....**

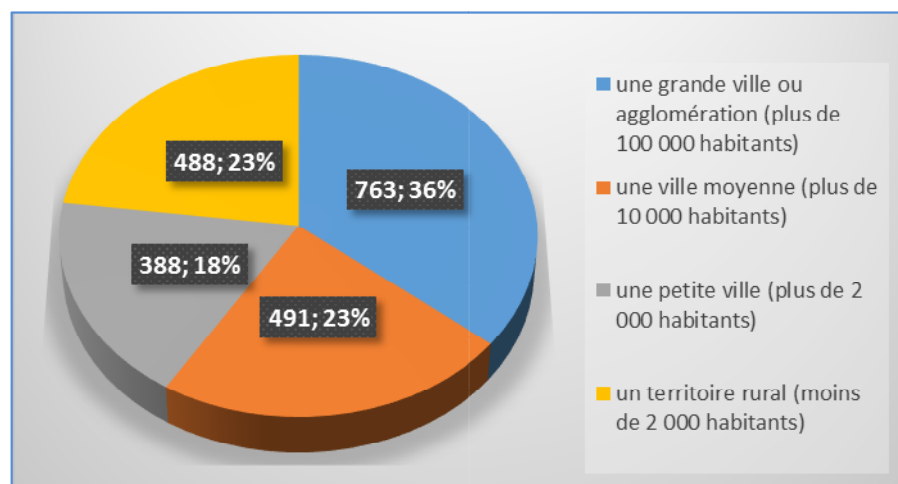
Pyramide des âges INSEE au 1er janvier 2024, France

Mis à jour : janvier 2024

Âge révolu	Tranches	Total par groupe	% total	Total Adultes	% adulte
0	0-17	14 261 054	21		
18	18-25	6 388 695	9		12
26	26-35	7 898 233	12		15
36	36-50	12 778 874	19		24
51	51-65	13 128 049	19		24
66	66 et plus	13 918 528	20		26
Total		68 373 433	100	54 112 379	100

Les jeunes de 18 à 25 ans ne représentent certes que 12% des adultes, mais seulement 3% des répondants au sondage, tandis que les 51 ans et plus composent les 2/3 de notre échantillon, contre 50% de la population adulte française. Clairement, ce sondage sous représente les jeunes par rapport aux personnes plus âgées.

VILLE ou CAMPAGNE



Intuitivement la répartition des types de localisation ne paraît pas choquante. Il reste à voir en Analyse Croisées si ces types de localisation influent sur les réponses au sondage.

TYPE DE CONSOMMATION VEHICULE PERSONNEL :

Type de véhicules	Nombre
en kWh/100 km (véhicule électrique)	111
en L/100 km (véhicule thermique)	1612
Je ne sais pas / Je n'ai pas de véhicule personnel	407
Total général	2130

Parmi ceux qui connaissent la consommation de leur véhicule, un peu plus de 6% ont un véhicule électrique.

La consommation moyenne des véhicules électriques du sondage est de 14,2 KWh/100 kms.

Pour les véhicules thermiques, elle est de 6 L/100 km.

Nous avons mené quelques analyses croisées entre niveau de consommation des moteurs thermiques et réponses sur les vitesses sur autoroute, position/sobriété et support de la limitation à 110 km/h. Ces analyses croisées ne montrent pas de pistes de lien entre ces éléments. L'explication possible pourrait être que le type de voiture n'est pas directement lié avec le mode de conduite, d'autant plus qu'une vitesse supérieure à 110 km/h est facilement atteignable par la plupart des véhicules en circulation.

3) ANALYSES CROISEES 1 : Session, Age, genre et lieu de vie

Vitesse, écologie, sécurité, âge, genre : qui dit quoi ? Nous avons croisé ici les pratiques sur autoroute et les avis, avec les caractéristiques âge et genre des répondantes et répondants.

1) **GENRE** : Premier constat, et on peut dire un peu, première surprise : le choix de la vitesse est un peu « genré », mais pas tant

La proportion d'hommes roulant à 130 est de 21% sur le total des hommes ayant répondu, et de 18% pour les femmes sur le total des femmes ayant répondu.

Quelle vitesse sur les tronçons à 130 km/h, par genre	homme	femme	Total	%H/ Total H	%F/ Total F
Je me limite à 110 km/h systématiquement	559	396	955	49	51
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	332	240	572	29	31
Je roule à 130 km/h	241	142	383	21	18
Total général	1132	778	1910	100	100

2) Mais fait-on le choix de la vitesse pour les mêmes raisons selon son **GENRE** ?

a) Les raisons du 110 par genre

110 toujours ou parfois	Homme	Femme	Total	% H	% F
Ecologie	368	272	640	30	33
Economie	394	231	625	33	28
Moins Stress	100	65	165	8	8
Moins fatigant	48	15	63	4	2
Pas toujours facile	9	3	12	1	0
Pas assez rapide		1	1		0
Moins de bruits	17	7	24	1	1
Limite flashes radars	9		9	1	
Impact temps négligeable et accepté	128	82	210	11	10
Sécurité	124	137	261	10	16
moins de financement/dépendance pays pétroliers	2	2	4	0	0
Véhicule ancien ou peu puissant	8	19	27	1	2
Total	1207	834	2041	100	100

Quelques écarts entre les deux genres à signaler :

- Sur les 2 principales raisons, les femmes mettent davantage en avant l'écologie (voir %), tandis que les hommes mettent l'économie en premier.
- L'aspect Sécurité est sensiblement plus important pour les femmes que pour les hommes.

b) Les raisons du 130 ou plus que 110 km/h par **GENRE**

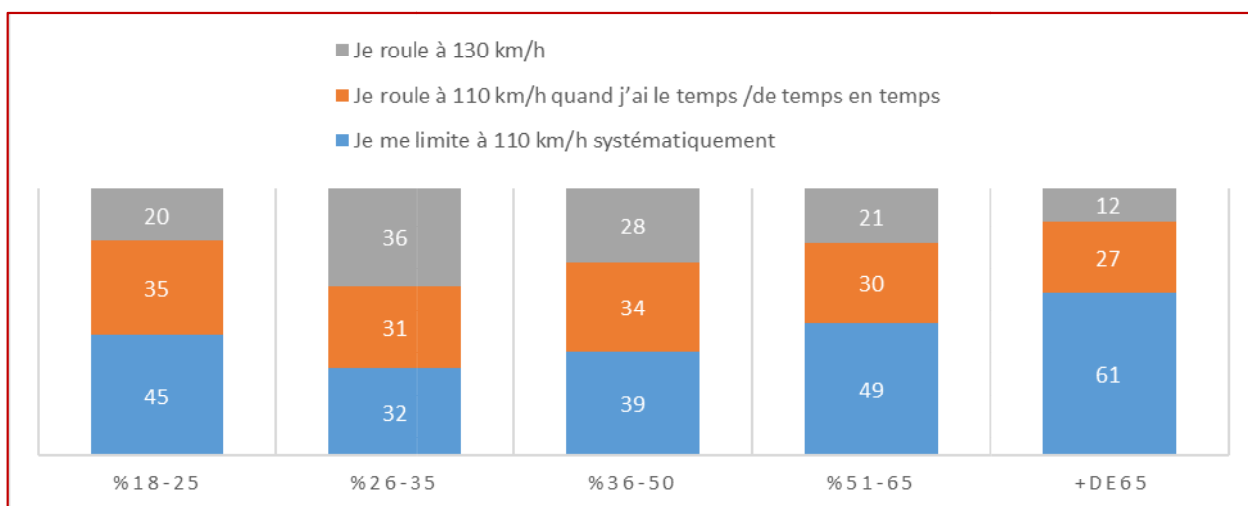
Thème	Détail	Homme	Femme	Total	% H	% F	% H	% F
Je roule à 120	Je roule à 120	43	25	68	19	17	19	17
Gain temps	Gain temps et/ou grands trajets	39	28	67	17	20	24	27
	Retard ou si pressé	17	11	28	7	8		
	La loi c'est 130	34	11	45	15	8		
130 c'est autorisé	D'accord pour 110 si cela devient la loi	23	22	45	10	15	30	27
	Le péage justifie que l'on roule à 130	11	5	16	5	3		
	Sécurité-fluidité	24	13	37	10	9		
Sécurité-fluidité	130 avec régulateur de vitesse	5	3	8	2	2	13	11
	Inconditionnels	33	25	58	14	17	14	17
TOTAL		229	143	372	100	100	100	100

Ce croisement fait apparaitre, ce qui n'était pas obligatoirement intuitif, une relative homogénéité de raisons entre les hommes et les femmes, pour rouler à 130 ou vitesse supérieure à 110 km/h, l'argument « La loi c'est 130 » est cependant deux fois plus cité par les hommes que par les femmes.

3) **AGE** : Les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui roulent le plus systématiquement à 110.

Vitesse sur tronçon à 130, par âge	18-25 ans	26-35 ans	36-50 ans	51-65 ans	Plus de 65 ans	Total
Je me limite à 110 km/h systématiquement	23	48	148	325	438	982
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	18	46	128	197	193	582
Je roule à 130 km/h	10	54	105	135	88	392
Total général	51	148	381	657	719	1956

Avec une réserve, qui est le peu de répondant.es de 18-25 ans à cette consultation !



Ce sont les 26/35 ans qui sont les plus nombreux à rouler à 130.

Enfin la part des « intermittents », ceux/celles qui roulent à 110 Km/h sur tronçons à 130 de temps en temps ou quand ils/elles ont le temps est assez homogène, puisqu'entre 30 et 35%.

a) Donc, les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui roulent le plus systématiquement à 110. Mais est-ce pour les mêmes raisons?

La pyramide des âges de la population participante à cette consultation, comme signalé plus haut, est assez déséquilibrée, sous représentation des plus jeunes et sur représentation des plus âgés

110 toujours ou parfois Taux de réponse (en %)	18-25 ans	26-35 ans	36-50 ans	51-65 ans	Plus de 65 ans	Total général
Ecologie	33	34	31	32	31	32
Economie	31	32	34	30	30	31
Moins de stress	5	7	6	10	8	8
Moins fatigant	7	1	4	3	3	3
Pas toujours facile		1	1	0	1	1
Moins de bruits		2	2	1	1	1
Limite flashes radars			1	1	0	0
Impact temps négligeable et accepté	12	13	11	9	11	10
Sécurité	10	7	10	13	15	13
Moindre financement/dépendance pays pétroliers (4 réponses)				0	0	0
Véhicule ancien ou peu puissant	2	4	1	1	1	1
Total	100	100	100	100	100	100

Toutefois, comme pour le choix de la vitesse, les critères de choix pour adopter le 110 tout le temps ou de temps en temps n'apparaissent pas ici liés à l'âge.

- Dans toutes les tranches d'âge, ce sont l'écologie et les économies (de carburant ou d'euro, le distinguo n'est pas fait car souvent pas explicite), qui sont les mieux représentées et dans des proportions comparables. Elles sont d'ailleurs souvent citées ensemble (398 fois).
- L'impact temps négligeable et accepté, tout comme la sécurité, critères qui auraient pu prévaloir chez les plus âgés, sont repris dans des proportions très proches pour les 5 tranches d'âges.

b) Quelles sont les raisons données pour rouler à 130 km/h (ou >110), selon les tranches d'âge ?

Les différentes raisons sont présentées ici **en pourcentage** par tranches d'âge.

Thème	18-25 ans	26-35 ans	36-50 ans	51-65 ans	Plus de 65 ans	Total
Je roule à 120	17	8	12	17	28	18
Gain temps	17	36	30	21	24	25
130 c'est autorisé	33	23	33	30	25	29
Sécurité-Confort		15	8	15	12	12
Inconditionnels	33	18	16	18	11	16
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Quelques remarques et/ou tendances à noter :

- Les 18-25 ans étant très peu représentés, les tendances constatées sur cette tranche d'âge ne peuvent pas valablement être pris en compte.
- La vitesse à 120 est de plus en plus utilisée avec l'âge.
- La raison du gain de temps et notamment sur les grands trajets, est très fréquente chez les 26-35 ans, et décroît ensuite.
- Les 36-50 retiennent moins les sujets de sécurité et/ou de fluidité de trafic.
- Le taux d'inconditionnels au 130 est homogène chez les « actifs » (26 à 65 ans).

4) LIEU DE VIE et choix de vitesse sur autoroute : Pas de conclusions évidentes

Vitesse sur tronçon à 130 et Lieu de vie (en %)	Territoire rural (<2 000 hab.)	Petite ville (+ 2 000 hab.)	Ville moyenne (+ 10 000 hab.)	Grande ville / agglomération (+ 100 000 hab.)	TOTAL
<i>Nombre de réponses (pour RAPPEL)</i>	453	361	448	694	1956
Je me limite à 110 km/h systématiquement	57	47	54	45	50
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	24	33	26	34	30
Je roule à 130 km/h	19	20	21	20	20
Total général	100	100	100	100	1956

Ce tableau montre que, chez nos répondants, le type de lieu de vie n'a pas de lien visible avec le choix de vitesse sur autoroute.

A noter ici, l'impressionnante stabilité du taux de réponses à 20% pour ceux qui roulent à 130 sur autoroute, quels que soient les territoires.

4) ANALYSES CROISEES 2 : Ce que je dis / ce que je fais

1) 130 ⇔ Sobriété ⇔ Je soutiens le 110

Dans le tableau ci-dessous, nous avons croisé 3 questions ou commentaires du sondage, à savoir les actions et les positions par rapport à la limitation de vitesse sur autoroute, soit les 3 items :

- Quelle vitesse j'adopte sur autoroute?
- Mon avis sur la sobriété?
- Je suis en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique,

ceci afin de mettre en évidence les cohérences ou les contradictions entre ce que l'on fait et ce que l'on dit/pense.

	Je suis en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique :		
Quelle Vitesse sur tronçon à 130	Oui	Non	Total
Avis sur la sobriété			
Je roule à 130 km/h	191	201	392
C'est de l'idéologie « écolo »	1	33	34
Je ne sais pas	3	15	18
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	186	60	246
Laissons chacun choisir	1	93	94
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	531	51	582
C'est de l'idéologie « écolo »	2	2	4
Je ne sais pas	4	7	11
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	520	32	552
Laissons chacun choisir	5	10	15
Je me limite à 110 km/h systématiquement	965	17	982
C'est de l'idéologie « écolo »	6	1	7
Je ne sais pas	9		9
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	943	11	954
Laissons chacun choisir	7	5	12
Autre	153	21	174
C'est de l'idéologie « écolo »		2	2
Je ne sais pas	3	2	5
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	147	8	155
Laissons chacun choisir	3	9	12
Total	1840	290	2130
%	86	14	100

Légende :

Cohérence

Contradiction significative

Contradiction peu fréquente

Le fond de couleur vert pâle, pour signaler « cohérence », s'applique aux réponses qualifiant d'indispensable la sobriété énergétique ET en faveur du 110. En effet, les personnes dans ce cas roulant à 130 considèrent probablement que c'est un effort (renoncement) de se limiter à 110, mais c'est absolument nécessaire que cet effort s'applique à tout le monde, via une nouvelle limitation de vitesse (c'est une facette du problème du passager clandestin, personne ne désire faire un effort s'il a le sentiment que beaucoup d'autres arrivent à échapper à cet effort).

A l’opposé, la cohérence s’applique aussi parmi ceux qui roulent à 130, sont opposés au 110 sur autoroute et déclarent que la sobriété c’est « de l’idéologie écolo » (33) ou « laissons choisir » (93).

Il y a ensuite, en orange pâle, les cas de « contradiction peu fréquente ». Par exemple parmi les 954 personnes qui s’appliquent le 110 et qui considèrent la sobriété comme indispensable, 17 (1,8%) déclarent paradoxalement être contre le 110 sur autoroute. Ces 17 réponses sont considérées comme des contradictions peu fréquentes qui ne méritent pas d’être éclaircies.

Nous n’avons pas coloré toutes les cases correspondant à ces contradictions peu fréquentes. Par contre nous l’avons fait avec les cases en orange pour les contradictions significatives.

La 1^{ère} contradiction, ce sont parmi les personnes roulant à 130 (392p), celles considérant la sobriété comme indispensable (246p) et parmi celles-ci, les 60p opposées au 110 sur autoroute. La lecture des commentaires qu’ont déposés ces 60 personnes donne les éléments suivants :

- Leurs commentaires sur leur 130 sur autoroute sont très généralement à dire tout va bien à 130, on est en sécurité, les autoroutes sont faites pour aller à cette vitesse, donc implicitement pourquoi réduire la vitesse ?
- Leurs autres commentaires de ces personnes, après leur choix sur la sobriété énergétique, critiquent une nouvelle interdiction (à 110), préfèrent des incitations, de la pédagogie, voire désigner l’isolation thermique comme un sujet plus important pour la sobriété que le 110, ...

En résumé, ce qui apparaît aux organisateurs du sondage comme une contradiction flagrante (sobriété énergétique indispensable et opposition au 110 sur autoroute) ne l’est pas, pour ces nombreux répondants qu’on ne peut pas qualifier d’inconditionnels de la vitesse.

La 2^e contradiction concerne ceux qui roulent à 110 de temps en temps, considèrent que la sobriété est indispensable, mais parmi ces 552 personnes, 32 sont opposées au 110 sur autoroute. La lecture des commentaires faits par ces personnes montre que leur choix du 110 (intermittent) est surtout pour des raisons économiques et certains indiquent aussi leur opposition à une nouvelle contrainte (on peut rouler à 110 avec une limite à 130).

Dans ces 2 cas de contradiction, joue probablement l’explication mise en lumière en Analyse croisée 5.3 à savoir que les répondants sont beaucoup plus conciliants sur une idée générale abstraite ressassée dans les médias (comme l’importance de la sobriété) que sur une mesure concrète comme le 110 sur autoroute, qui va impacter directement leur mode de vie et leur libre arbitre, comme le choix de leur vitesse sur autoroute.

2) Je roule à 110 km/h, mais suis-je ou non en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1^{ère} action concrète de sobriété énergétique

Raisons	Oui	Non	Total	% Oui	% Non
Ecologie	665	21	686	97	3
Economie	647	24	671	96	4
Sécurité	275	10	285	96	4
Moins stress et moins fatigant	227	16	243	93	7
Impact temps négligeable et accepté	218	12	230	95	5
Véhicule ancien ou peu puissant	29	3	32	91	9
Moins de bruits	24	2	26	92	8
Autres	28	2	30	93	7
TOTAL	2113	90	2203	96	4

Ce tableau démontre la cohérence des commentaires développant les raisons de rouler à 110 km/h avec la position du répondant en fin de questionnaire, quant à son soutien à la mesure de limitation de la vitesse sur autoroute à 110 km/h.

3) Je roule à 130 ou plus de 110 km/h, mais suis-je ou non en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique

Nous recroisons ici les raisons de nos sondés qui roulent à plus de 110 km/h et leur position par rapport à une limitation de vitesse à 110 km/h

Thème	Détail	Oui	Non	Total	% Oui sur total OUI	% Non sur Total NON
Je roule à 120	Je roule à 120	60	9	69	87	13
Gain temps	Gain temps et/ou grands trajets	27	42	69	39	61
	Retard ou si pressé	23	5	28	82	18
130 c'est autorisé	La loi c'est 130	30	16	46	65	35
	D'accord pour 110 si cela devient la loi	42	5	47	89	11
	Le péage justifie que l'on roule à 130	5	12	17	29	71
Sécurité- Confort	Sécurité-fluidité	24	14	38	63	37
	130 avec régulateur de vitesse	3	5	8	38	63
Inconditionnels	Inconditionnels	14	46	60	23	77
TOTAL		228	154	382	60	40

Si on se demande quels types de raisons sont donnés pour pratiquer une vitesse supérieure au 110 parmi ceux qui sont les plus favorables à cette mesure, mais qu'ils ne s'appliquent pas forcément pour autant, on trouve le classement suivant :

- En premier, ceux qui disent explicitement « si la limitation est 110, je l'appliquerai » soutiennent à 97% la mesure, très belle cohérence !
- Ensuite à 87%, ceux qui se limitent déjà à 120 km/h.
- Vient ensuite, et c'est une surprise, ceux qui déclarent dépasser actuellement le 110 quand ils sont en retard ou pressés soutiennent la mesure à 82%. Ce qui pouvait paraître comme une mauvaise excuse est en réalité beaucoup plus sincère.
- Vient ensuite à 65% ceux qui disent la loi c'est 130, et sont donc majoritairement favorables à la limitation à 110.
- Puis enfin ceux qui parlent de « Sécurité Fluidité, 63% à soutenir le 110 : ils sont donc majoritairement sincères ceux qui écrivent en commentaire je roule à 130 pour rester en sécurité dans le flux.

Ensuite les taux en faveur du 110 sont inférieurs à 50%, avec le taux le plus faible de 23% pour les inconditionnels du 130, dont le commentaire relevait bien d'une affirmation déterminée contre cette limitation de vitesse. S'en approchent, avec 29%, les répondants évoquant le paiement du péage comme justification pour rouler à 130 km/h.

4) Donne-t-on son adresse mail selon que l'on soutient ou non la mesure ?

Indiquer son adresse mail sur un sondage est une marque d'intérêt et de confiance de la part du répondant vis-à-vis de l'organisation du sondage. Nous dénombrons 336 e-mails saisis, soit un taux de 16%.

Parmi eux, 94 % soutiennent la mesure, chiffre supérieur au soutien de la mesure par l'ensemble de l'échantillon (86%).

Parmi ces mails, seuls 6% sont opposés au 110 sur autoroute, contre 14% d'opposition au 110 pour l'ensemble des réponses : on constate logiquement une sous-représentation des opposants parmi les personnes ayant indiqué leur mail, mais la présence de ces adresses mails d'opposants est une marque de confiance avec les organisateurs du sondage.

5) ANALYSES CROISEES 3 : Analyse des sessions et évolution de l'échantillon

Pour rappel, composition des sessions du sondage :

S1	816	975	Contacts de TaCa et leurs entourages, puis les entourages des réponses étalées sur 2 mois
S2	159		
S3	1000	1148	Signataires de la pétition et entourages et leurs entourages... sollicités sur les derniers jours du sondage
S31	148		
S4	7	7	Quelques opposants cherchés sur les sites web, mais trop peu de temps et de pistes significatives...
Total général	2130		

1) Analyse des sessions

	S1&S2	S3	Total	% S1&S2	% S3
Je me limite à 110 km/h systématiquement	375	607	982	38	53
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	260	321	581	27	28
Je roule à 130 km/h	281	106	387	29	9
Autre	59	114	173	6	10
Total général	975	1148	2123	100	100

La session 3 représente les répondants à la pétition de décembre 2021, publiée par GreenVoice. Ces répondants ont été très nombreux à participer, bien que sollicités plus tardivement que les 2 premières sessions, et forment le groupe le plus engagé dans l'autolimitation à 110km/h pour plus de la moitié. Ce creuset est porteur d'espoir pour les actions TaCa.

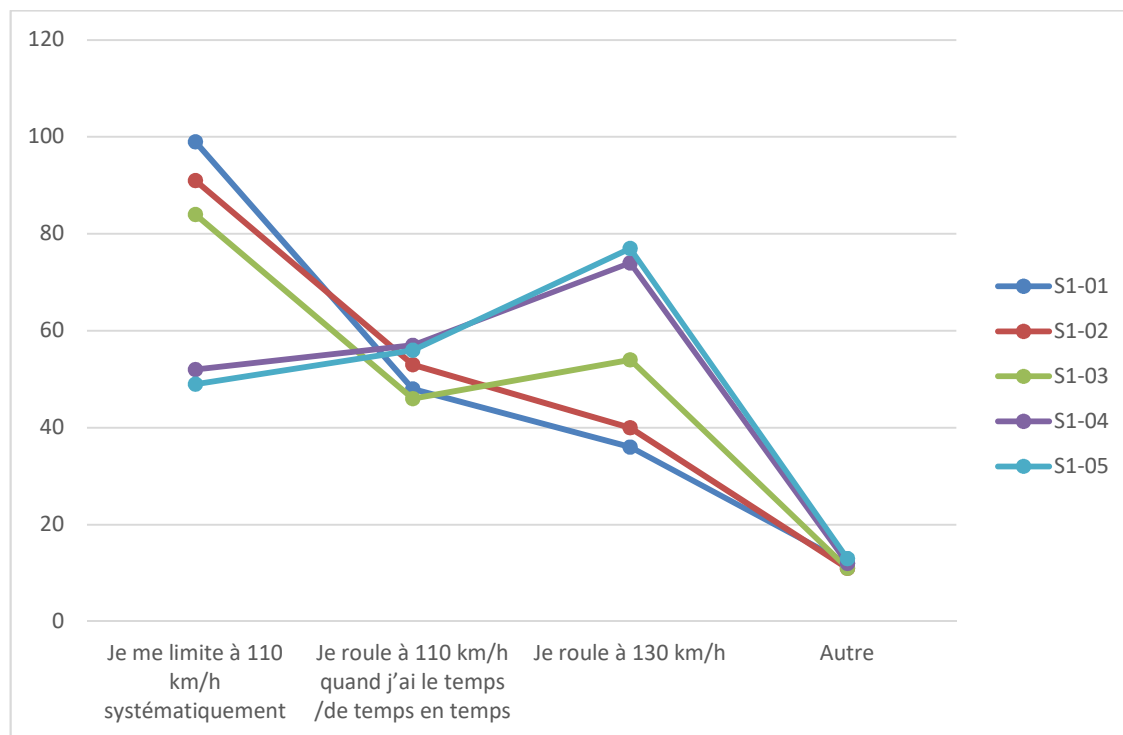
2) Analyse de l'éloignement du milieu des engagés pour le 110 – Effets des diffusions successives.

En invitant les contacts de TaCa (3000p), en priorité les 800 déjà engagés sur les actions pour le 110 ([autocollants](#), [interpellation députés](#), ...) à répondre au sondage, **puis à le diffuser à leur entourage avec la même consigne**, et ainsi de suite, nous pensons que ces cercles successifs ont pu nous permettre d'atteindre des personnes plus représentatives de l'opinion publique générale.

Voit-on réellement une évolution des tendances en faveur du 110 et/ou du 130 au fil des cercles ? Pour cela, nous avons classé les 975 répondants (S1 et S2) par date de réponse, et en avons fait 5 groupes de 195 personnes.

3) Evolution du comportement sur autoroute au fil de la diffusion du sondage

Répartition par lot de 195 – Vitesse sur autoroute	S1-01	S1-02	S1-03	S1-04	S1-05	Total général
Je me limite à 110 km/h systématiquement	99	91	84	52	49	375
Je roule à 110 km/h quand j'ai le temps /de temps en temps	48	53	46	57	56	260
Je roule à 130 km/h	36	40	54	74	77	281
Autre	12	11	11	12	13	59
Total général	195	195	195	195	195	975



L'évolution est nette : les activistes qui ont déjà œuvré pour l'action 110 avec TaCa (autocollant, députés, ...) sont logiquement les plus motivés pour répondre tout de suite au sondage.

Le 1^{er} groupe S1-01 a 51% de personnes se limitant systématiquement à 110, et le dernier groupe S1-05 voit ce chiffre divisé par 2. Le même phénomène mais en sens inverse se constate : le nombre de personnes roulant à 130 passe de 18% à 39%. Donc, au fil de la diffusion, le choix de la vitesse évolue significativement vers plus de 130.

4) Evolution de la position sur la sobriété au fil de la diffusion du sondage

Répartition par lot de 195 – Position sur sobriété	S1-01	S1-02	S1-03	S1-04	S1-05	Total général
La sobriété énergétique est indispensable et passe par des contraintes qui s'imposent à tous	178	171	160	140	151	800
Laissons chacun choisir	10	14	19	31	30	104
C'est de l'idéologie « écolo »	2	6	10	16	4	38
Je ne sais pas	5	4	6	8	10	33
Total général	195	195	195	195	195	975

L'évolution est analogue au cas précédent, mais de façon moins marquée. On retrouve ici le constat qu'une mesure générale est plus facile à accepter qu'une mesure concrète, qui influe sur les modes de vie, bien qu'allant dans le sens de cette mesure générale.

5) Evolution de la position en faveur du 110 au fil de la diffusion du sondage

Je suis en faveur de la limitation de vitesse à 110 km/h sur autoroute comme 1ère action concrète de sobriété énergétique :						
Par lots	S1-01	S1-02	S1-03	S1-04	S1-05	Total
Oui	174	163	144	123	132	736
Non	21	32	51	72	63	239
Total général	195	195	195	195	195	975

On constate une diminution du taux de soutien à la limitation au 110 km/h entre le début et la fin du sondage, avec une diminution moins importante que la première et plus forte que la seconde.

D'où l'idée de comparer cette évolution en triant les sujets du plus concret « se limiter à 110 km/h au plus abstrait « considérer **indispensable** la sobriété énergétique ».

Dans le tableau ci-dessous, toujours dans la session 1, on compare le premier segment, et la moyenne des deux derniers 4 et 5, notée 4,5.

Sujet (trié de concret à abstrait)	Nb OK S1-01	Nb OK S1-4,5	Tx OK S1-01	Tx OK S1-4,5	Baisse 01/4,5
Se limiter à 110 km/h	99	50	51%	26%	-49%
Supporter la limitation à 110 km/h	174	127	89%	65%	-27%
Considérer la sobriété énergétique indispensable	178	145	91%	74%	-19%

Il apparaît nettement que **plus le sujet est concret plus l'écart est important entre** les participants au début du sondage (**les activistes**) et ceux à la fin plus représentatifs **de l'opinion publique générale**.

Comme dans tout sondage, le fait de générer des cercles de sondage successifs permet de toucher des personnes avec des caractéristiques plus variées. Merci à celles et ceux qui ont joué le jeu et routé le sondage autour d'eux, cela a permis de donner plus de représentativité à notre enquête.

Fin de l'analyse détaillée. Si après cette lecture détaillée, vous voyez d'autres analyses à mener, vous pouvez les proposer par un message mail à 'contact@taca.asso.fr'.

Annexe 1 - Pourquoi rouler à 110/130 sur autoroute - Perles d'inconditionnels

Nous avons repris ici, en l'état, quelques-uns des commentaires déposés, parmi ceux qui nous semblaient particulièrement étonnants, surtout pour nous membres de l'association TaCa.

Le simple fait de les grouper ici et pouvoir les lire successivement fait effet masse, et permet de voir la complexité du sujet.

- Parce que quand je suis au volant je deviens con et je consomme tout l'espace de "liberté" qu'on me donne fut-ce au détriment de la population entière!
- Le problème n'est pas la vitesse mais l'utilisation par l'ensemble des utilisateurs des systèmes mis en place par les constructeurs concernant la consommation, la sécurité et le confort !
- Nous possédons le plus beau réseau d'autoroutes au monde, pourquoi rouler à 110 km/h ? La sécurité proposée est optimale et les aires d'arrêts très fréquentes si besoin de se reposer. Sébastien Loeb a dit qu'il était plus concentré à 180 km/h qu'à 110 en début de somnolence, je rejoins ses dires.
- Merci de respecter ceux qui ont plusieurs heures de voyage à faire.
- Gagner 300km sur 15h de voyage c'est pas négligeable.
- Baisser la vitesse et rallonger ce temps, c'est aussi prendre le risque que les personnes fassent moins de pause pour gagner du temps. Et donc les mettre en danger.
- Ça n'empêche pas ceux souhaitant rouler à 110km/h de le faire, chacun reste libre de ses choix.
- Si l'autoroute devient un escargodrome autant prendre l'avion!
- 2000 ans d'évolutions technologiques pour nous permettre de rouler à 130 (et sans limites en Allemagne (quel plaisir, faut l'avoir fait 1 fois au moins)) pour que maintenant on ose nous dire que c'est ça qui pollue, faut arrêter de se foutre de la gueule du monde. Ce sont les grandes firmes (shell etc) et les pays en développement (BRICAS) qui polluent à mort, alors on continuera de rouler à 130 si on en a envie.
- et 180 km/h lorsque le code de la route du pays traversé l'autorise.
- Parce-que si c'était autorisé je roulerais beaucoup plus vite !
- Par ce que je ne suis pas seule dans la voiture et "les autres" n'accepteraient pas qu'on roule à 110 km/h
- parce que je peux le faire et que les camions roulent moins vite donc je les dépasse.
- Parce que c'est une vitesse maximale bien dosée. Et pourquoi 110 ? pourquoi pas 90 ? Dans ce cas supprimons les autoroutes qui nous coûtent une fortune à chacun ! Il faut être cohérent, dans la vie.
- Pourquoi des trains à 300 ? mettons-les à 150, ils consommeront 3 fois moins d'électricité.
- Et pourquoi des mails comme celui-ci ? utilisons des hiéroglyphes écrits sur une pierre. C'est éco responsable."
- pour ne pas se retrouver bloqués derrière les camions sur la file de droite, ne pas subir les conducteurs dangereux qui roulent sur la file du milieu et qui sont particulièrement dangereux lorsqu'il y a au moins 3 voies, qui ne respectent pas les distances de sécurité ...
- J'aimerais rouler plus lentement pour réduire mon impact sur l'environnement et économiser du carburant mais cela est trop stressant d'avoir une grande différence de vitesse par rapport aux autres véhicules
- Je me rappelle de règle du code de la route qui disent qu'on doit rouler à la vitesse indiquée sinon risque de représenter une chicane mobile dans le trafic.
- Parce qu'en dessous de 120-130, c'est soporifique et dangereux.
- "Ce qui me surprend le plus ce n'est pas la vitesse sur l'autoroute mais la pollution due aux congestions :
- sur les autoroutes je ferais la différenciation entre les périodes de vacances (réduire à 110 km) et le reste. peut être supprimer les péages pour fluidifier et rendre plus attrayant les aires de repos
- L'autoroute est le moyen de déplacement routier le moins accidentogène.
- Réduire la vitesse c'est reporter le trafic sur les nationales qui sont encombrées et plus accidentogènes.
- La pollution différentielle est très faible. Mais c'est évidemment plus facile que de s'attaquer aux transports aériens et maritimes tenus par des compagnies internationales!
- Dans une voiture moderne 110km/h est trop lent, il est difficile de rester concentré. Par ailleurs sur un trajet long la différence de temps de trajet est significative : plus de 8 min pour 100 km, soit plus de 40 min pour 500 km !
- Je suis plus partisan de réfléchir à des solutions de fond pour réduire ses trajets en voiture, en particulier les trajets du quotidien en favorisant les transports en commun et les mobilités douces.
- Cette enquête pourrait être intéressante, mais c'est décevant. Je suis allé sur le site TACA et je suis allé voir l'article sur libération. C'est vide. Il n'y a pas de réelle argumentation, pas d'étude. Pourquoi 110 km/h et pas 100 ou 120? Il manque beaucoup d'éléments pour se décider. Par exemple une étude sur la fluidité du trafic (sans doute plus facile à 110) car ce sont les freinages et les accélérations qui sont avant tout très consommateurs d'énergie (argument intuitif). L'aménagement de ce trafic doit forcément avoir une incidence. et puis en fonction des catégories de véhicules, cela ne doit pas être le même effet. En bref je serai convaincu lorsqu'on me présentera un vrai argumentaire. En attendant j'essaye personnellement d'avoir la conduite la plus fluide possible.

- Pour des raisons environnementales j'ai réduit à 110, ou plutôt 115. C'est compliqué car on a l'impression de se trainer lorsque tout le monde va à 130...
- Depuis Septembre j'ai une voiture électrique, et devinez quoi ? Je me suis remis à rouler à 130... Pourtant l'effet sur la consommation est important, mais ça coûte moins cher. La fameuse théorie de l'effet rebond, implacable.
- Je prends peu les autoroutes, parce que paradoxalement pour moi, c'est une perte de temps, la vie y est monotone, et on s'y ennuie, il n'y a qu'à rouler, alors que sur une route normale, la vie est plus distrayante.
- Tout va trop vite et le pétrole coule à flots mais y en a bientôt plus !
- les ménages s'endettent, tout ça pourquoi ? pour pouvoir rouler plus vite et courir après quoi ? après le vide afin que le vide soit encore plus vide que le vide !

Annexe 2 - Les bienfaits de la mesure

Sont rappelés ici les principaux avantages de la réduction de la vitesse maximum sur autoroute à 110 km/h.

- Une des mesures d'économies les plus simples et plus rapides à mettre en œuvre.
 - L'Agence Internationale de l'Energie rappelait à ce titre, dans sa publication de mars 2022, que cette réduction de vitesse maximum ne demande aucun investissement conséquent.
- Grâce à l'économie d'énergie de plus de 20 % qu'elle induit,
 - Cette réduction de vitesse sur autoroute **réduit** d'autant
 - Les **émissions de gaz à effet de serre et des particules fines**
 - Les **dépenses de carburants**
 - L'**usure des voitures et des autoroutes**
 - Elle **améliore la balance commerciale et l'indépendance énergétique de la France**,
 - vis-à-vis notamment des hydrocarbures russes,
 - **renforçant ainsi notre action en faveur de l'Ukraine**, toujours en prise avec une guerre terrible sur son territoire.
 - Elle **contribue aussi à la sobriété générale de notre pays**, afin de **sortir des énergies fossiles et atteindre notre objectif de neutralité carbone à 2050**.
- Enfin, cette mesure contribue également à la **baisse de la mortalité et les dommages corporels sur les routes et des bouchons**.
- Et c'est une mesure qui devient populaire.
 - Les 150 citoyens, tirés au sort, de la Convention Citoyenne pour le Climat, à la fin de leurs travaux se sont retrouvés à valider cette mesure à 63% alors qu'on considérait que les Français étaient à cette époque majoritairement opposés à la mesure.
 - Les Français, avec d'un côté l'image positive des travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat, et d'un autre la multiplication des catastrophes climatiques en 2022 (vagues de chaleur, grêles, méga-feux) évoluent en faveur de cette mesure ([Sondage IFOP juillet 2022](#)).

En résumé une mesure particulièrement efficace !

Annexe 3 - Quelques lectures complémentaires proposées

- En synthèse est cité ANGEL Prieto : ses sources sont :
 - Représentations sociales du changement climatique : 23e vague du baromètre, 2022. Opinion Way pour ADEME.
- Attitude des Français à l'égard de la qualité de l'air et de l'énergie en 2022 : 9e vague du baromètre. Opinion Way pour ADEME.
 - La consommation responsable des Français : 15e vague du baromètre GreenFlex-ADEME, 2022.
 - Sensibilité à l'environnement, action publique et fiscalité environnementale : l'opinion des Français en 2022, ADEME/CREDOC.
 - Quelle société idéale pour les Français ? Résultats de la 3e vague de l'Observatoire des perspectives utopiques, 2022. Obsoco-ADEME.
- Enquête ADEME sur modes de vie 2024 : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html> : Extrait : « Les pratiques de consommation excessives : un jugement plus souvent appliqué aux autres qu'à soi-même »
- Distances parcourues sur autoroutes : https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/ASFA_ChiffresCles_2023.pdf : distance moyenne = 60 km
- Article de The Conversation du 26 mai 2024, qui présente la stratégie de compensation de notre cerveau, soit « je fais un truc bien ou même seulement mon voisin, et je m'autorise à en faire un en défaveur, même plus grave » : [« Écolo, oui mais » : ces petits arrangements avec nos consciences »](#).

NOTES

Note 1 : Framaforms est un service proposé par Framasoft, association loi de 1901 d'intérêt général dont un des objectifs est de résister aux atteintes à la vie privée, notamment lorsqu'il s'agit de collectes massives telles que pratiquées par GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft).