

Mobilité à longue distance : plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture

Richard Grimal, Sétra

Les voyages à longue distance se sont accrus de 1,5 % par an en moyenne entre 1994 et 2008, sous le double effet de la croissance démographique et d'une intensification de la mobilité individuelle. Cette croissance, identique pour les voyages personnels et professionnels, est toutefois ralentie par rapport aux périodes antérieures. Les voyages personnels ou professionnels sont plus brefs qu'en 1994. Ces derniers sont de plus en plus souvent des allers-retours dans la journée.

L'étalement des départs en voyage tout au long de l'année conduit à une érosion de la pointe estivale. Les Franciliens partent plus souvent en vacances, ils partent aussi plus loin et plus longtemps que la moyenne. Les voyages vers l'étranger sont en croissance dynamique, en particulier vers l'Europe de l'Ouest et l'Afrique.

Les hommes se déplacent plus pour raisons professionnelles que les femmes, une différence qui s'est légèrement réduite depuis 1994. Si les actifs ne partent pas plus en vacances qu'il y a quinze ans, la mobilité des retraités augmente nettement. Avec le renouvellement générationnel, les pratiques se modifient : les retraités se rapprochent des actifs et utilisent de plus en plus la voiture, les actifs s'orientent davantage vers le train et l'avion. Les voyages pour motifs professionnels contribuent le plus à la progression du train, en particulier chez les cadres. En revanche pour leurs voyages d'agrément, les Français partent de plus en plus à l'étranger en avion. Les écarts entre catégories socioprofessionnelles se réduisent légèrement, notamment du fait de la démocratisation de l'avion. L'usage de la voiture progresse modérément, voire se réduit chez les habitants des grandes villes, en particulier dans les générations encore actives, alors qu'il reste dynamique sur le reste du territoire.

« Voyager, c'est demander d'un coup à la distance ce que le temps ne pourrait nous donner que peu à peu ».

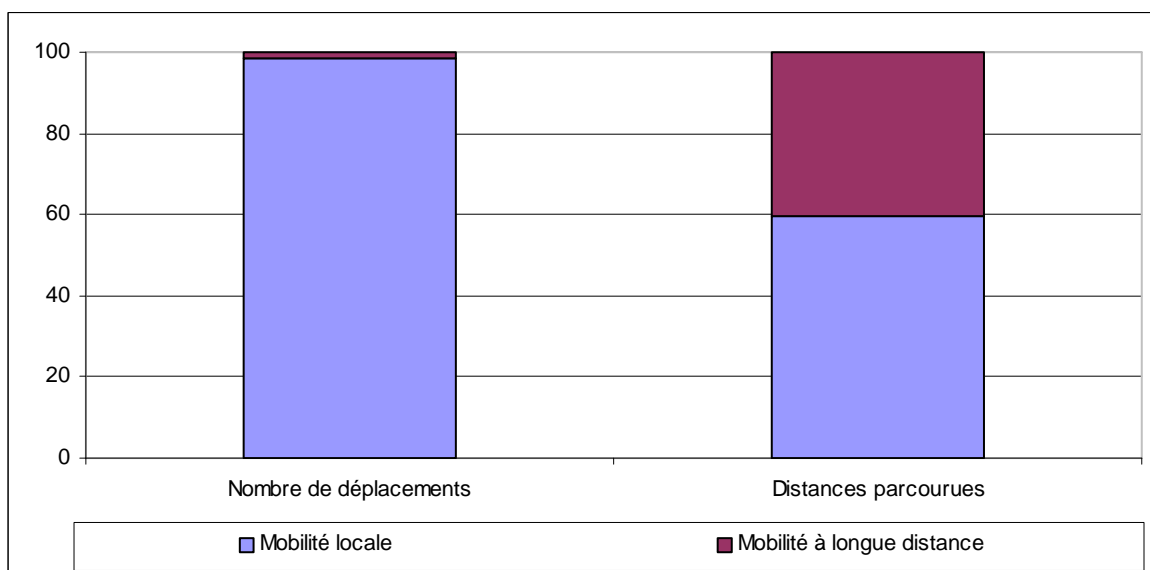
Paul Morand

La mobilité à longue distance : 1,3 % des déplacements, 40 % des distances parcourues

Tous types de déplacements confondus, les personnes résidant en France métropolitaine, âgées de 6 ans ou plus, effectuent 60,2 milliards de déplacements, et la distance parcourue peut être évaluée à environ 837 milliards de voyageurs-kilomètres. Le poids de la mobilité à longue distance au sein de l'ensemble des déplacements est négligeable : elle représente 789 millions de déplacements, soit 1,3 % des déplacements en 2008. En revanche, son poids est beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues¹, de l'ordre de 40 % (*graphique 1*). Son impact sur la circulation et les nuisances environnementales correspondantes, telles que les émissions de gaz à effet de serre, est donc tout à fait significatif, en dépit de son poids marginal au sein des déplacements (voir article « Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO₂ par an pour se déplacer »).

¹ L'estimation de la distance moyenne parcourue par voyage a été effectuée à partir des distances déclarées par l'enquête. Cependant, pour certains voyages, les distances n'ont pas été déclarées. Les distances manquantes sont alors imputées à partir de formules de régression tenant compte des relations observables entre distance à vol d'oiseau, distance déclarée et distance calculée à l'aide d'un distancier routier (*cf. encadré*).

Graphique 1 : Poids respectif de la mobilité locale et de la mobilité à longue distance en 2008, en déplacements et en voyageurs*km (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Une croissance du nombre global et individuel de voyages ralentie

Les voyages regroupent l'ensemble des déplacements entre le départ du domicile et le retour. Le nombre de voyages annuels à longue distance en 2008 est estimé à 358 millions, contre 293 millions en 1994, soit une hausse de 22,2 % (+ 1,5 % par an). Cette augmentation résulte d'une part de la croissance démographique des individus âgés de 6 ans ou plus, qui progresse de 53 à 56 millions d'habitants, soit + 5,7 %. Elle résulte d'autre part de la croissance de la mobilité individuelle moyenne à longue distance, qui progresse de 15,4 % (+ 1,0 % par an) passant de 5,53 à 6,38 voyages annuels par personne. Cette augmentation est cependant en nette décélération par rapport à la période 1982-1994, durant laquelle le volume des voyages annuels s'était accru en moyenne de 4,2 % chaque année, et la mobilité individuelle moyenne à longue distance d'environ 3,6 %.

Encadré 1 : Les personnes « immobiles »

Le nombre moyen de 6,38 voyages annuels par personne recouvre une mobilité très inégalement répartie. Les personnes enquêtées étant interrogées sur leurs voyages au cours des treize semaines précédant le passage de l'enquêteur, soit trois mois, il n'est pas possible d'estimer la proportion d'individus n'ayant pas du tout voyagé au cours de l'année. En revanche, la proportion d'individus n'ayant pas voyagé à longue distance pendant les trois mois précédant l'entretien peut être estimée à un peu moins de 48 %, proportion qui a peu changé depuis 1994, en dépit de la progression de la mobilité moyenne à longue distance. La proportion de personnes enquêtées n'ayant effectué aucun voyage au cours des treize semaines précédant le passage de l'enquêteur a même légèrement progressé, de 46,1 % à 47,6 %. Cette proportion varie toutefois selon différents critères. Elle est plus faible dans les aires urbaines de grande dimension, et plus élevée dans l'espace à dominante rurale : 55 % des personnes résidant dans cet espace n'ont pas voyagé, contre 44 % des résidents de l'aire urbaine de Paris. Elle diminue lorsque la catégorie socioprofessionnelle, le niveau de diplôme ou le niveau de vie s'élèvent : 70 % des personnes les plus modestes – dont le ménage appartient au premier décile de revenu par unité de consommation – n'ont pas voyagé, contre 22 % des individus les plus aisés – dont le ménage se situe dans le dernier décile. La probabilité de ne pas avoir voyagé au cours des trois mois précédant l'entretien peut être représentée par un modèle « logit ». À partir d'un modèle initial où sont entrées indistinctement toutes les variables décrivant les caractéristiques de l'individu et du ménage, les variables jugées non significatives – ou qui n'exercent une influence qu'en raison de leur corrélation avec d'autres variables – sont éliminées. En partant d'un modèle initial à 28 variables, 10 variables « pertinentes », qui exercent une influence « toutes choses égales par ailleurs », ont pu être dégagées : la région de résidence, l'existence d'une résidence secondaire, la classification dans l'emploi, le niveau de diplôme, le niveau de vie, la situation matrimoniale, l'existence d'études, le nombre de personnes du ménage, le type du ménage, et le nombre de véhicules du ménage.

Des voyages plus brefs qu'en 1994, pour des distances parcourues stables

La durée moyenne d'un voyage en 2008 est de 4,16 nuitées hors du domicile, en net recul par rapport à 1994 où elle était de 4,95 nuitées (tableau 1). Les voyages personnels sont en général beaucoup plus longs que les voyages professionnels : 4,93 contre 0,99 nuitée en moyenne en 2008. Dans les deux cas, en valeur absolue, les voyages ont perdu en moyenne un peu moins d'une nuitée : de 1,8 à 1,0 nuitée pour les voyages professionnels, de 5,7 à 4,9 nuitées pour les voyages personnels. Cependant, considérée en valeur relative, la diminution de la durée moyenne des voyages a été plus forte au sein des voyages professionnels.

Tableau 1 : Données de cadrage sur les voyages à longue distance par motif en 1994 et 2008

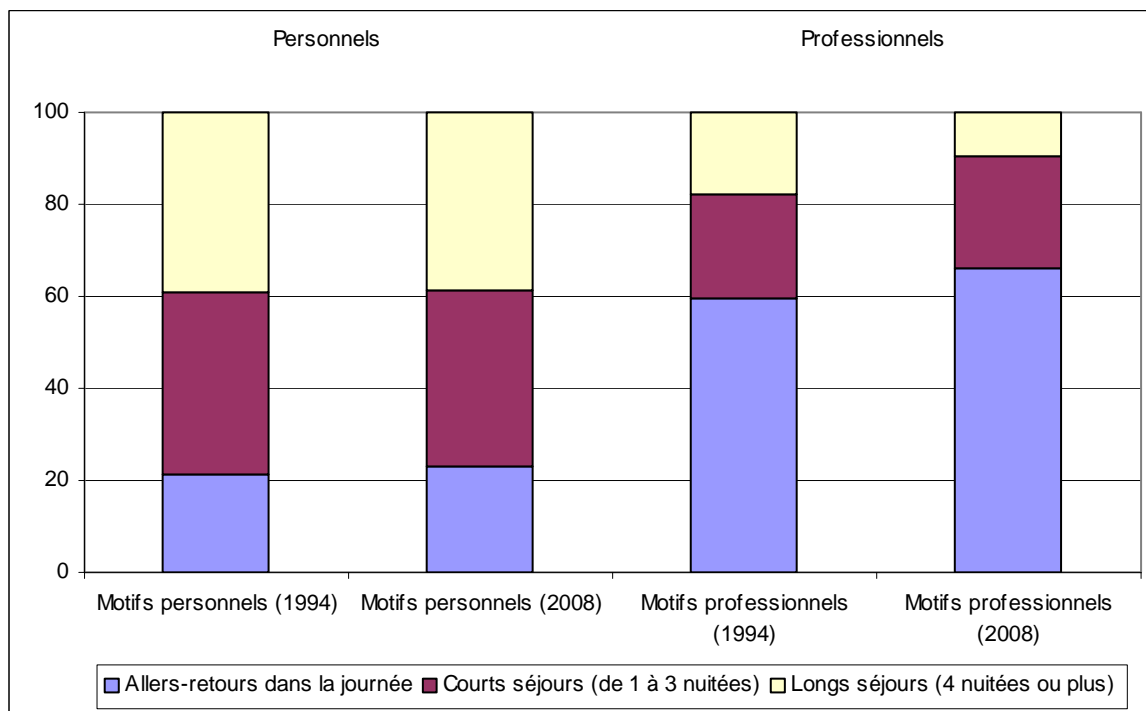
	Nombre de voyages				Nombre de nuitées				Distance parcourue (en km)			
	par an (en millions)		par personne par an		par voyage		par personne par an		par voyage		par personne par an	
	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008
Motif personnel												
Niveau	234,9	286,7	4,43	5,10	5,7	4,9	25,4	25,2	981	983	4 344	5 018
Évolution annuelle en %	+1,4		+1,0		-1,1		-0,1		0,0		+1,0	
Motif professionnel												
Niveau	58,3	71,5	1,10	1,28	1,8	1,0	2,0	1,3	808	788	888	1 002
Évolution annuelle en %	+1,5		+1,1		-4,1		-3,0		-0,2		+0,9	
Ensemble												
Niveau	293,2	358,2	5,53	6,38	5,0	4,2	27,4	26,5	947	944	5 232	6 020
Évolution annuelle en %	1,4		1,0		-1,2		-0,2		0,0		1,0	

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

La nette progression du poids des voyages professionnels au sein des voyages en train, de 38,3 % à 45,8 %, et en particulier des navettes à longue distance vers un lieu de travail régulier, conduit à un recul plus marqué de la durée moyenne des voyages en train : elle passe de 4,4 à 2,9 nuitées. Et la proportion de longs séjours, c'est-à-dire comprenant quatre nuitées ou plus au sein des voyages utilisant ce mode de transport, recule de 34 % à 26 %.

Graphique 2 : Distribution des voyages entre allers-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours, pour les motifs personnels et professionnels, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

La proportion des allers-retours dans la journée s'accroît, pour les voyages personnels mais surtout professionnels (*graphique 2*). Ainsi pour ces derniers, la part des allers-retours, déjà élevée, progresse fortement : elle passe de 59,4 % en 1994 à 66 % en 2008. Pour les voyages personnels, les allers-retours dans la journée ne représentent qu'un peu plus de 20 %. Le nombre d'allers-retours professionnels dans la journée est passé de 34,6 à 45,8 millions entre 1994 et 2008, soit une hausse de 32,4 %, alors que dans le même temps, les longs séjours pour motifs professionnels reculaient de 10,5 à 6,7 millions. Cette évolution a sans doute aussi été rendue possible par l'accroissement de la vitesse des transports ferroviaires de voyageurs (développement du réseau à grande vitesse), l'utilisation du train étant beaucoup plus répandue pour ce motif que pour les voyages personnels.

Cependant, cette réduction de la durée des longs séjours s'observe aussi pour les voyages personnels. Les voyages déclarés en tant que vacances sont en moyenne nettement plus brefs qu'en 1994 : de 11,3 à 9,5 nuitées hors du domicile. Les voyages de « loisirs » (*encadré 1*), à l'inverse, donnent plus souvent lieu que par le passé à des nuitées hors du domicile : la part des allers-retours dans la journée chute de 51,7 à 46,9 %, et leur durée moyenne progresse de 1,4 à 2,0 nuitées. Contrairement aux séjours déclarés en tant que « vacances », qui sont surtout de très longs séjours, les séjours déclarés comme « loisirs » sont généralement des séjours de courte durée, à l'échelle du week-end, dont le développement peut avoir été favorisé par la réduction du temps de travail.

Encadré 2 : Quelques définitions

Longue distance : déplacements à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, ou de plus de 80 km réalisés par l'enquêté au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur, ainsi que les déplacements impliquant au moins une nuitée hors du domicile, ou à destination de l'étranger.

Mobilité locale : elle inclut les déplacements d'au plus 80 km, à l'exception des déplacements à destination de l'étranger, ou impliquant au moins une nuitée hors du domicile.

Déplacement : un déplacement est un mouvement d'une personne entre un lieu d'origine et un lieu de destination, associé à un motif, tout changement de motif entraînant un nouveau déplacement.

Voyage : séquence de déplacements dont le déplacement initial a pour origine le domicile et le déplacement terminal a pour destination le domicile. Un voyage à longue distance est donc toujours constitué d'au moins deux déplacements à longue distance, et le cas échéant de déplacements intermédiaires qui peuvent être, ou non, à longue distance.

Mode de transport principal du déplacement : lorsqu'une personne effectue un déplacement, elle peut parfois enchaîner plusieurs modes de déplacements. C'est en particulier fréquemment le cas pour les déplacements ferroviaires qui peuvent être associés à des déplacements en voiture initiaux et terminaux. Le mode de transport principal du déplacement est le mode le plus « lourd » utilisé au cours du déplacement. Pour la longue distance, la hiérarchie des modes est donc la suivante : avion, puis train, autocar, voiture, transports collectifs urbains, deux-roues motorisés.

Mode de transport principal du voyage : plus encore que pour un déplacement, un voyage entraîne généralement l'enchaînement de plusieurs modes de transport. Dans le cas d'un simple aller-retour, le mode de transport principal du voyage est celui du déplacement aller. Si le voyage comporte plus de deux déplacements, le mode de transport principal est le mode principal du déplacement le plus long en kilomètres. Cependant pour la longue distance, la voiture prime sur les modes urbains (métro, bus). Cela est équivalent à la méthode retenue en 1994.

Motifs du déplacement : le motif « loisirs » regroupe par exemple les excursions vers un centre de loisirs ou d'attraction, les sorties aux restaurants, les spectacles et activités sportives. Cela correspond donc à un spectre d'activités assez large, qui se différencie cependant assez nettement du motif « vacances », déclaré comme tel par l'enquêté, par une plus grande proximité du domicile et des séjours généralement plus courts. La différence en terme de durée tend toutefois à s'estomper avec la réduction du temps de travail : les « loisirs » donnent de plus en plus souvent lieu à des séjours avec nuitées, et les séjours déclarés en tant que « vacances » sont plus brefs qu'en 1994. Au sein des voyages pour motifs professionnels, on a distingué les voyages professionnels au sens strict (réunions professionnelles, conférences, formations...) des navettes à longue distance vers un lieu de travail régulier. L'accroissement de la vitesse des moyens de déplacements autorisant en effet une déconnexion croissante entre lieux d'habitat et d'emploi, et les modalités du temps de travail se diversifiant, il est de moins en moins rare de se rendre régulièrement dans un lieu de travail éloigné de plus de 80 km de son domicile. Ces déplacements, qui ont un impact significatif notamment en termes d'utilisation du train, sont étudiés de manière spécifique.

Court et long séjours : selon l'office international du tourisme, voyage donnant lieu de une à trois nuitées hors du domicile, un long séjour étant défini comme donnant lieu à au moins quatre nuitées hors du domicile.

Voiture : dans cet article, il est toujours fait référence au mode de transport « principal », et les combinaisons de modes présentes dans certains déplacements ne sont pas intégrées. La « voiture » inclut ici les modes « voiture – conducteur seul », « voiture – passager », « voiture – conducteur avec passager », « trois ou quatre roues sans plus de précision », de la nomenclature de l'enquête.

Du fait, d'une part de l'accroissement de la fréquence moyenne des voyages annuels par individu, d'autre part de la diminution de la durée des voyages, le temps moyen annuel passé hors du domicile par un individu au cours de ses voyages reste stable, autour de 27 nuitées. En 2008, la distance parcourue au cours d'un voyage s'élève à 944 km, et s'avère donc stable en comparaison du niveau atteint en 1994 (947 km). Au total, la distance parcourue au cours des voyages à longue distance par personne et par an progresse de 5 230 km à 6 020 km entre 1994 et 2008, du seul fait de l'accroissement de la fréquence des voyages.

La progression relative des voyages en modes de transports collectifs, entre 1994 et 2008, est plus dynamique que celle des voyages en voiture : respectivement 3,0 % et 2,5 % par an pour le train et l'avion, contre seulement 1,4 % par an pour la voiture, dont la croissance demeure cependant la plus élevée en valeur absolue (*tableau 2*). La croissance des voyages vers l'étranger est particulièrement dynamique. En particulier, seuls les voyages vers l'étranger dynamisent le trafic aérien, le volume des voyages intérieurs demeurant stable.

Tableau 2 : Voyages par mode de transport, toutes destinations confondues et vers l'étranger, en 1994 et 2008

Mode de transport principal	Nombre de voyages en millions				Évolution 1994-2008 (en %)	
	1994		2008		total	dont à l'étranger
	total	dont à l'étranger	total	dont à l'étranger		
Voiture	215,4	13,4	263,0	17,4	+ 22,1	+ 29,9
Train	40,4	2,0	61,2*	4,5	+ 51,5	+ 125,0
Avion	14,5	9,5	20,6	15,3	+ 42,1	+ 61,1

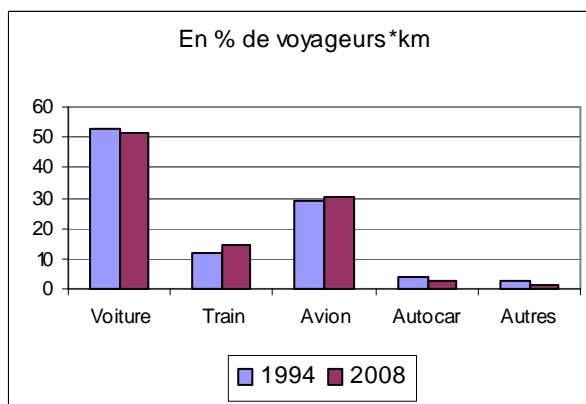
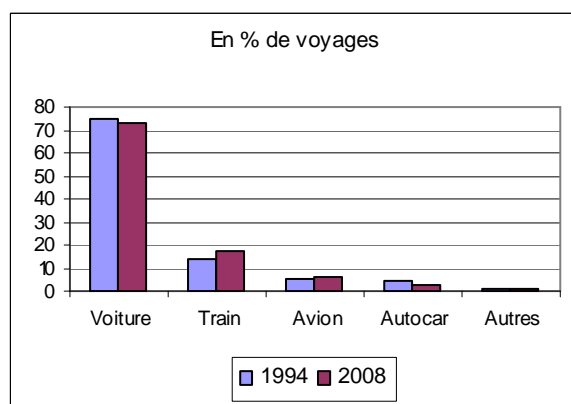
* Note : le mode de transport «Train » comprend également le train en 2008. En 1994, cette modalité n'existait pas dans l'enquête.

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

La très forte croissance des voyages en train fait croître son poids qui passe de 14,1 % en 1994 à 17,1 % en 2008, alors que celui de la voiture recule de 75,2 % à 73,4 % (*graphique 3*). La part de l'avion progresse quant à elle légèrement, de 5,1 % à 5,7 %, et celle de l'autocar décline fortement de 4,4 % à 2,5 %. Calculée en voyageurs-kilomètres, la part modale de la voiture n'est cependant que de 51 %, et celle de l'avion atteint environ 30 %, compte tenu de l'importance des distances parcourues à chaque voyage en avion. La mobilité en avion constitue donc un enjeu non négligeable sur le plan des émissions de gaz à effet de serre.

Graphique 3 : Répartition des voyages et distances individuelles par mode de transport



Note : pour ces deux graphiques, ainsi que pour tous les suivants déclinés par mode de transport, les voyages dont le mode de transport n'a pas été déclaré en 1994 ont été répartis en proportion de chacun des autres modes.

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Un fort développement des voyages « de loisirs » et des navettes professionnelles à longue distance

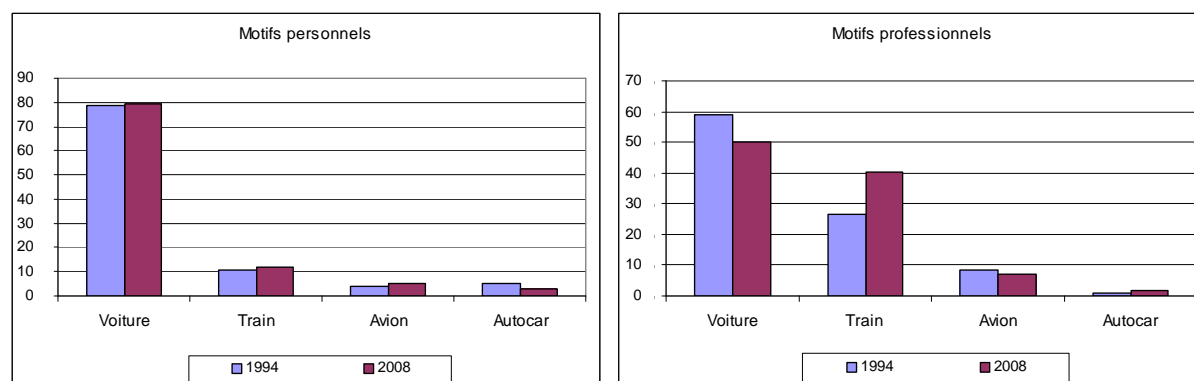
En 2008 comme en 1994, 80 % des voyages sont effectués pour motif personnel et 20 % pour motif professionnel. Le nombre de ces deux types de voyages progresse dans des proportions semblables, d'environ 1,4 % à 1,5 % par an.

Au sein des voyages pour motifs personnels, le premier motif de voyage est constitué par les visites aux parents et aux amis (près de 35 %), puis les vacances et voyages à destination d'une résidence secondaire (près de 23 %). Les motifs de loisirs, hors voyages de vacances, représentent également un peu moins de 12 % des voyages à longue distance. Ce sont les visites à des parents et amis, ainsi que les motifs de loisirs (*encadré 2*), qui connaissent les plus fortes croissances : respectivement un peu plus de 1,8 % et 4,1 % en moyenne annuelle. Les voyages de vacances ou à destination d'une résidence secondaire progressent au contraire modérément, d'un peu plus de 0,7 %. En nombre de voyages, la hiérarchie des motifs est donc la même qu'en 1994, mais le poids des vacances recule, au profit des motifs de sociabilité et de loisirs.

Au sein des voyages pour motifs professionnels, les voyages professionnels au sens strict (réunions, congrès, formations...) représentent environ 13 % de l'ensemble des voyages à longue distance, et les navettes domicile-travail à longue distance, qui en représentent 7 %, sont en croissance soutenue, d'environ 2,1 % en moyenne annuelle. Celles-ci sont cependant effectuées par un faible nombre de navetteurs, environ 163 000. En l'absence de ces navettes, la croissance des voyages professionnels aurait été de 14,3 % au lieu de 19,3 %.

La mobilité à longue distance pour motifs professionnels (y compris les navettes) a progressé de 2,3 à 2,5 voyages annuels par personne pour les seuls actifs occupés en moyenne entre 1994 et 2008, soit environ + 10 % sur la période. Cette croissance est moindre que celle constatée lorsque les voyages sont rapportés à l'ensemble de la population du fait de la hausse du taux d'emploi de la population entre les deux périodes. Pour les seuls actifs occupés, l'intensité des voyages professionnels au sens strict demeure approximativement stable, aux alentours de 1,6 voyage annuel par personne en moyenne. Ce sont donc les navettes domicile-travail à longue distance qui sont responsables de la croissance de leur mobilité « professionnelle » à longue distance, reflétant la déconnexion croissante entre lieux de résidence et lieux d'emploi.

Graphique 4 : Distribution des voyages en fonction du mode de transport, selon le motif, en 1994 et 2008 (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

L'importance des modes de transport diffère selon les motifs des voyages en 2008 (*graphique 4*). Au sein des voyages personnels, la part de l'autocar diminue de moitié passant de 5,2 % à 2,7 %. La voiture se stabilise à un très haut niveau (79 %), tandis que train et avion gagnent un point pour atteindre respectivement 12 % et 5,2 %. Il n'y a pas toutefois de modification significative de la répartition des voyages entre ces trois modes principaux.

Il en va tout autrement des voyages professionnels, pour lesquels la part du train s'accroît fortement, passant de 26,5 à 40,4 %. Cette croissance se fait au détriment de la voiture, qui recule de 59,1 % à 50,2 %, et même de l'avion qui passe de 8,5 % à 7,1 %.

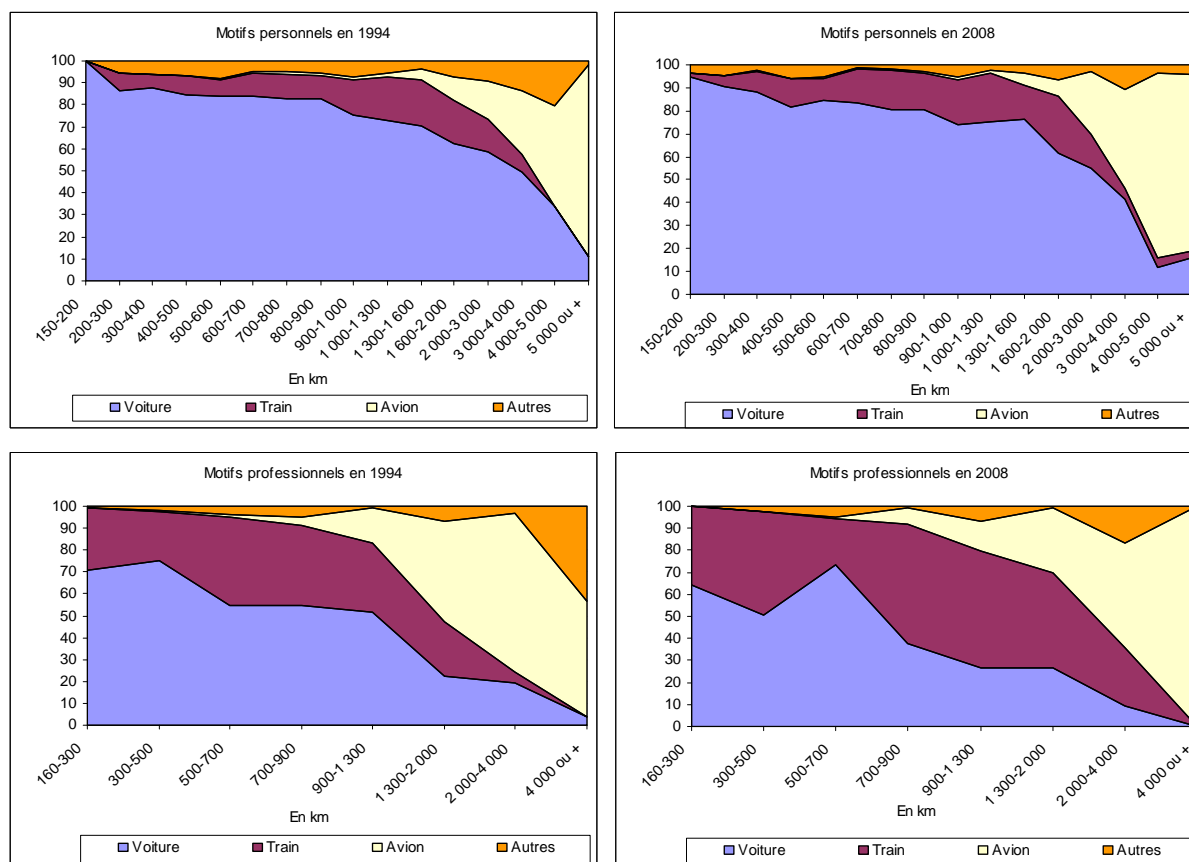
De plus en plus de voyages professionnels en train, et de voyages d'agrément en avion

Une certaine tendance à la spécialisation des modes de transport selon les motifs des voyages semble se dessiner. La voiture est ainsi très utilisée pour l'ensemble des voyages pour motifs personnels, qu'il s'agisse des voyages d'agrément (vacances et loisirs) ou bien des motifs de sociabilité (aller voir des parents, des amis, accompagner quelqu'un...). Le train est de plus en plus utilisé pour les voyages professionnels, un segment de marché pour lequel il se substitue à l'avion, qui se spécialise au contraire davantage sur les vacances et les loisirs. De surcroît, contrairement à l'avion, le train est utilisé à la fois pour les navettes à longue distance vers un lieu de travail habituel et pour les voyages professionnels au sens strict.

Une spécialisation des modes de transport pour les voyages à longue distance est à l'œuvre, et cette spécialisation a évolué entre 1994 et 2008 (*graphiques 5*). Au sein des voyages pour motifs personnels, la part modale de la voiture décroît en général lentement avec la distance parcourue, et plus rapidement à partir de 900 km. La part modale du train augmente au contraire régulièrement avec la distance, atteint son maximum pour les longues distances « intermédiaires » (distance parcourue entre 1 000 et 2 000 km), puis décroît à son tour au profit de l'avion qui se substitue à la voiture et au train sur les très longues distances. Entre 1994 et 2008 cependant, cette spécialisation évolue légèrement : en particulier, le train se renforce sur les longues distances « intermédiaires » au détriment de la voiture, une tendance qui résulte essentiellement du développement de l'usage de la grande vitesse ferroviaire sur les liaisons interurbaines entre les métropoles régionales et l'Île-de-France. Au contraire, l'avion renforce sa part sur le train pour les très longues distances.

Au sein des voyages professionnels, les parts modales du train et de l'avion sont beaucoup plus élevées : la part du train est élevée même pour les voyages les plus courts. L'utilisation de l'avion commence par ailleurs à se développer à un seuil de distance plus bas que pour les voyages personnels, et augmente ensuite rapidement au détriment du train et de la voiture à partir de 1 000 km de distance parcourue. Entre 1994 et 2008, la part modale du train se renforce au détriment de la voiture et de l'avion, quelle que soit la tranche de distance parcourue. Aussi bien le transport ferroviaire régional de voyageurs que l'expansion de la grande vitesse contribuent à l'intensification de l'usage du train pour les motifs professionnels, ce qui explique que ce dernier se développe pour toute la gamme des « longues » distances.

Graphiques 5 : Parts des différents modes de transports des voyages personnels et professionnels selon la distance en 1994 et 2008 (en %)

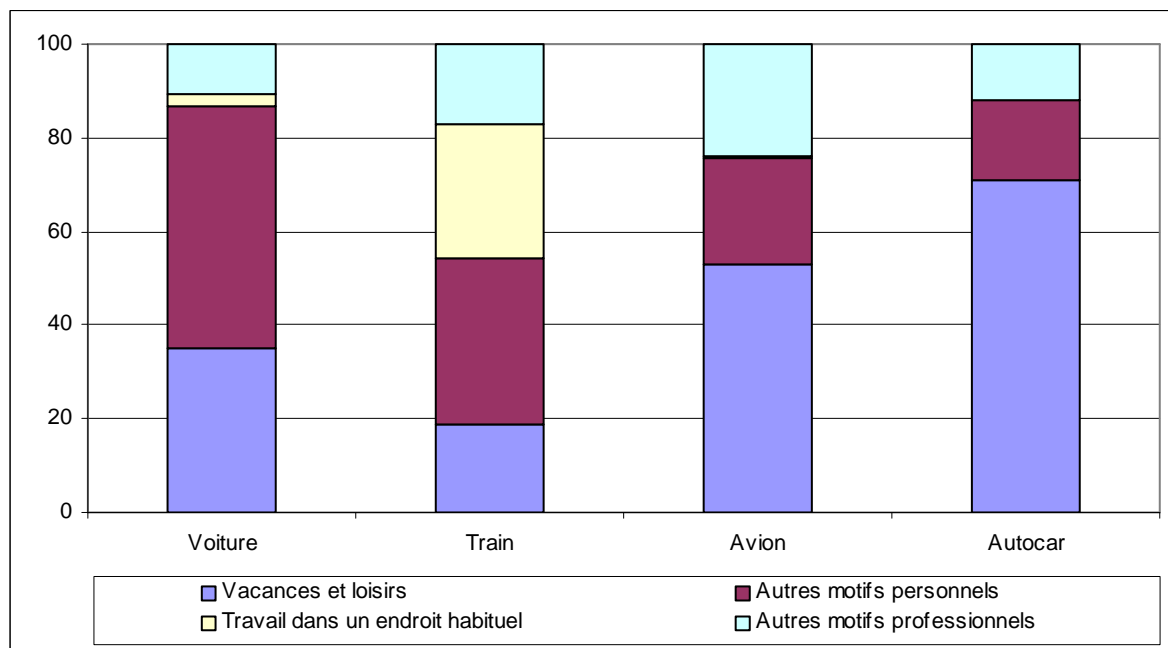


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Les motifs des voyages en voiture sont le plus souvent personnels, qu'il s'agisse des vacances et loisirs ou d'autres motifs personnels (*graphique 6*). En revanche, les voyages en train sont fréquemment effectués pour motifs professionnels, en particulier les navettes domicile-travail représentent 28,5 % des voyages en train à longue distance. Enfin, l'avion est principalement utilisé pour les vacances et les loisirs, mais près de 24 % des voyages en avion sont à finalité professionnelle.

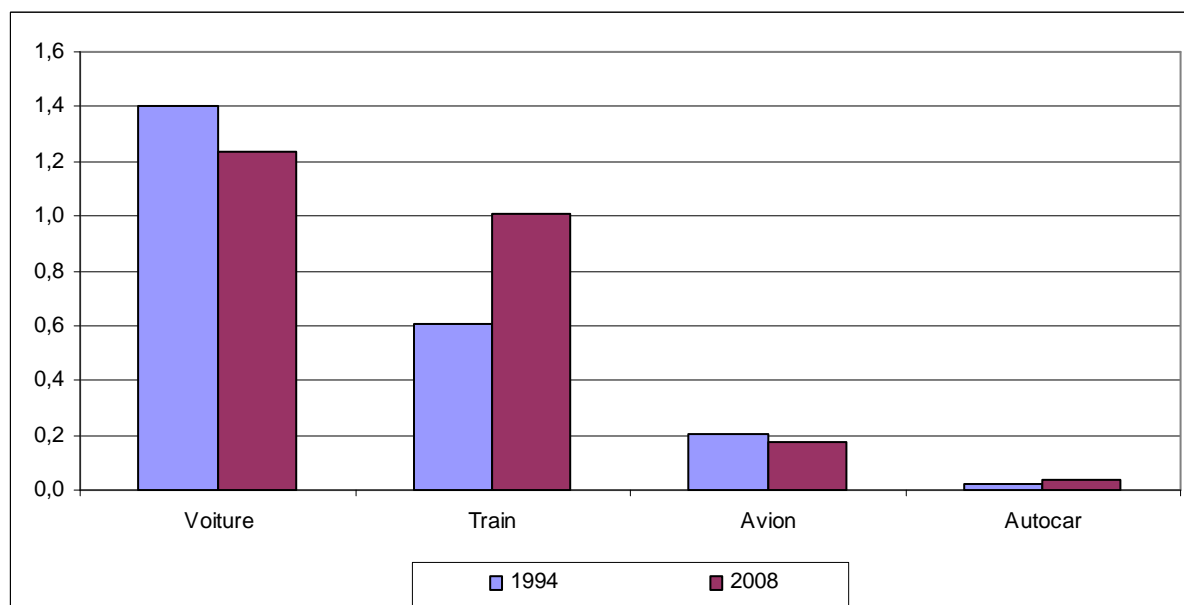
Graphique 6 : Distribution par motif des voyages à longue distance, pour chaque mode de transport (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Au sein des voyages professionnels réalisés par les personnes actives ayant un emploi, l'utilisation du train est beaucoup plus intensive qu'il y a quinze ans. La fréquence des voyages professionnels à longue distance des actifs effectués en train a ainsi progressé de 0,61 à 1,01 voyage annuel par actif occupé (*graphique 7*). Dans le même temps, leur mobilité professionnelle, en voiture et en avion, reculait respectivement de 1,4 à 1,23 et de 1,2 à 1,17 voyage annuel par personne.

Graphique 7 : Nombre moyen de voyages par actif occupé pour motifs professionnels et modes de transport utilisés, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transport 1994, 2008

Les Franciliens partent plus loin, plus longtemps et plus souvent en vacances

L'intensité et les caractéristiques de la mobilité à longue distance varient fortement selon la région de départ. Les destinations des voyages reflètent quant à elles l'attractivité particulière de certaines régions pour les vacances ou comme lieux d'implantation de résidences secondaires.

Tous motifs confondus, environ 17 % des voyages à longue distance sont effectués par les Franciliens, ce qui n'est que très légèrement plus faible que le poids démographique de la région Île-de-France (18,8 %). Le niveau de mobilité à longue distance des Franciliens se situe donc dans la moyenne métropolitaine. La quasi-totalité des voyages à longue distance des Franciliens s'effectuent à destination d'une autre région. Les voyages intrarégionaux ne représentent ainsi que 4 % des voyages des Franciliens, contre par exemple 35 % en Midi-Pyrénées et 31 % en Languedoc-Roussillon.

Cette différence s'explique en partie par les dimensions réduites de la région Île-de-France. Mais elle résulte aussi d'un besoin d'évasion des Franciliens qui les conduit plus souvent que les provinciaux à visiter d'autres régions. Les distances des voyages des Franciliens sont plus élevées que celles des habitants des autres régions : les Franciliens partent en moyenne à 550 km de chez eux et parcourent en moyenne 1 400 km à chaque voyage contre respectivement 370 et 945 km pour l'ensemble des résidents métropolitains. Les Franciliens partent aussi en moyenne plus longtemps que les autres : en moyenne au cours d'un voyage, ils passent 6,8 nuitées hors du domicile (contre 4,15 pour la moyenne de France métropolitaine), et près de 40 nuitées sur l'ensemble de l'année (contre un peu moins de 27 pour la moyenne métropolitaine).

La fréquence des voyages à longue distance varie d'une région à l'autre. Les habitants des régions Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées et Pays de la Loire sont parmi les plus mobiles à longue distance, avec respectivement 7,9, 8,9 et 7,3 voyages annuels par personne. À l'inverse, les habitants des régions Paca (Provence-Alpes-Côte d'Azur) et Nord-Pas-de-Calais voyagent moins souvent que la moyenne : respectivement 4,7 et 4,8 voyages par an et par personne.

Selon la région de départ, le mode de transport utilisé varie. Comparativement aux habitants des autres régions, les Franciliens utilisent peu la voiture et ont davantage recours aux modes collectifs, en particulier le train et l'avion. L'Île-de-France n'est ainsi à l'origine que de 14,2 % des voyages en voiture, alors qu'elle émet 24,9 % des voyages en train et 36,1 % des voyages en avion.

La hiérarchie des destinations de voyages pour motifs personnels reflète en partie le poids démographique de la région visitée, quand il s'agit des motifs de sociabilité, et en partie leur attractivité touristique, pour les vacances et séjours dans la résidence secondaire. Les principales destinations des voyages à longue distance, après l'Île-de-France, sont Rhône-Alpes, qui est à la fois une région importante sur le plan démographique et une destination privilégiée pour les activités liées à la montagne, puis les régions littorales (Aquitaine, Paca, Pays de la Loire, Bretagne...) et enfin Midi-Pyrénées. Le poids de l'étranger et des régions attractives par leur qualité de vie est plus important pour les destinations de vacances. 29 % des voyages de vacances sont ainsi à destination de l'étranger. Viennent ensuite pour ce motif les régions Rhône-Alpes et Paca, puis le Languedoc-Roussillon. Enfin, 28 % de l'ensemble des voyages de vacances sont à destination de la montagne et près de 40 % à destination du littoral.

Les provinciaux viennent plus souvent en Île-de-France pour raisons professionnelles que l'inverse

Les Franciliens sont à l'origine d'environ 23 % des voyages de vacances et 34 % des voyages à destination d'une résidence secondaire, ce qui est nettement supérieur au poids démographique de l'Île-de-France. En revanche, ils réalisent moins de 12 % des voyages professionnels. Ce sont les habitants de la région Rhône-Alpes qui effectuent le plus de voyages professionnels : 15,2 % de ces voyages s'effectuent dans cette région, alors qu'elle rassemble 9,8 % de la population métropolitaine. La part des voyages professionnels réalisés par les Franciliens est plus faible, alors même que la proportion d'actifs occupés résidant en Île-de-France (21,2 %) est plus élevée que le poids de la population francilienne. Le nombre de voyages professionnels par actif occupé est ainsi assez faible chez les Franciliens alors qu'il est très élevé en région Rhône-Alpes : 1,36 contre 5,1 voyages. La concentration des sièges sociaux et des centres de décision – qui minimise la nécessité pour les Franciliens de se déplacer en province pour raisons professionnelles –, explique ce faible poids des voyages professionnels en Île-de-France. À l'inverse, elle contraint plus souvent les provinciaux à venir en région parisienne pour leurs réunions professionnelles. La centralité et l'accessibilité de l'Île-

de-France par le réseau de transport ferroviaire en fait par ailleurs un lieu privilégié pour toutes sortes de réunions professionnelles (congrès, séminaires, formations, etc.). Ainsi, environ 27 % des voyages professionnels sont à destination de l'Île-de-France. Les pratiques professionnelles des Franciliens témoignent quant à elles du degré d'intégration internationale de son économie : 26 % de leurs voyages professionnels sont à destination de l'étranger, contre un peu plus de 8 % en moyenne métropolitaine.

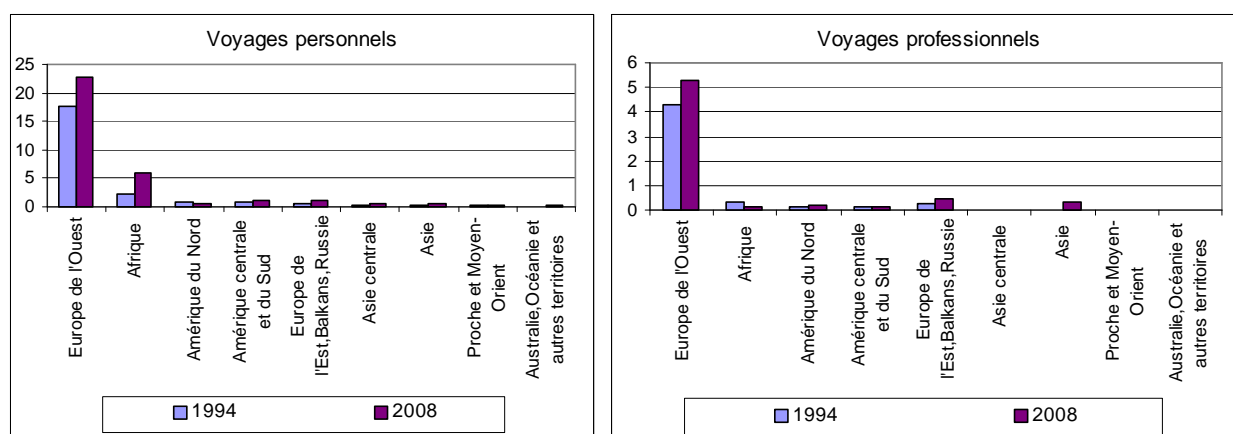
Légère progression des voyages vers l'étranger, en particulier vers l'Europe de l'Ouest et l'Afrique

La proportion de voyages à destination de l'étranger ou des DOM-TOM n'a que légèrement progressé entre 1994 et 2008, que ce soit pour motifs personnels ou professionnels. Cette part passe de 10,1 % à 11,5 % pour les voyages personnels, et de 9,1 % à 9,4 % pour les voyages professionnels. Au sein des voyages pour motifs personnels vers l'étranger, l'Europe de l'Ouest² et l'Afrique sont les destinations ayant les plus fortes croissances. Les voyages vers l'Europe de l'Ouest ont ainsi progressé de 17,6 à 22,7 millions (*graphique 8*), et les voyages vers l'Afrique de 2,2 à 5,8 millions. La part des voyages vers l'Afrique passe ainsi de 9,4 % à 17,7 %.

Pour les voyages professionnels vers l'étranger, la majeure partie de la croissance est en revanche portée par le trafic à destination d'Europe de l'Ouest. Les autres destinations dynamiques sont l'Europe de l'Est (incluant les Balkans et la Russie) et l'Asie de l'Est. La croissance des voyages professionnels vers l'Europe de l'Ouest est intégralement imputable au train à grande vitesse : environ 1,2 million de voyages en TGV supplémentaires, pour une croissance tous modes des voyages professionnels vers l'Europe de l'Ouest de 4,3 à 5,3 millions entre 1994 et 2008. Le trafic à destination des Pays-Bas, de la Belgique et du Royaume-Uni par les réseaux Eurostar et Thalys constitue l'intégralité de cette croissance.

Globalement, l'Europe de l'Ouest est la première destination des voyages à l'étranger des résidents de France métropolitaine. Mais son poids recule d'environ 80 % à 71 %, en raison de la montée en puissance de l'Afrique pour les voyages personnels. Les liens avec les pays d'origine par les résidents français originaires d'Afrique, et le développement de l'industrie touristique et du marché des résidences secondaires pour les Européens en Afrique du Nord et en particulier dans le Maghreb, sont autant de facteurs explicatifs de la montée en puissance de l'Afrique comme destination touristique. En effet, les seuls motifs « visites à des parents et amis » et « vacances – résidences secondaires » contribuent à hauteur de 86 % à la croissance des voyages personnels vers l'Afrique.

Graphique 8 : Destinations des voyages pour motifs personnels et professionnels vers l'étranger, en 1994 et 2008 (en millions)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

² L'Europe de l'Ouest, dans le zonage que nous avons choisi, regroupe les pays suivants : Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, Irlande, Danemark, Grèce, Portugal, Espagne, Luxembourg, Îles Canaries, Ceuta et Manilla, Monaco, Îles anglo-normandes, Islande, Norvège, Suède, Finlande, Suisse, Liechtenstein, Autriche, Îles Féroé, Andorre, Gibraltar, Cité du Vatican, Malte.

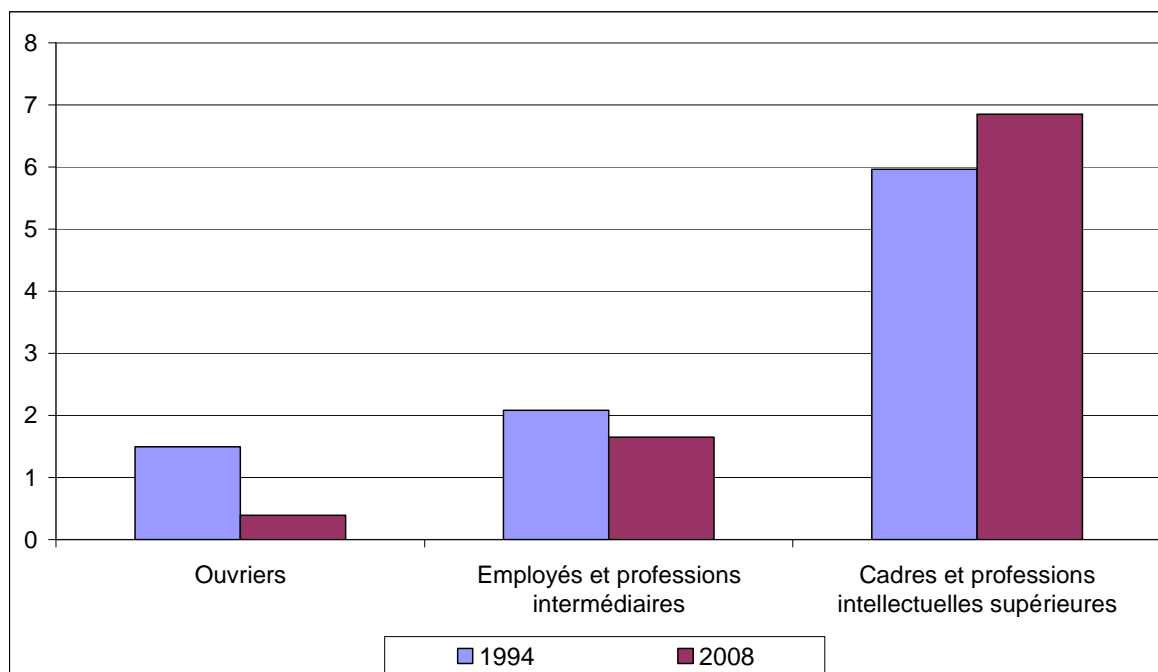
Les hommes plus mobiles que les femmes pour raisons professionnelles

Globalement, les hommes sont plus mobiles à longue distance que les femmes en 2008 (7,2 voyages annuels contre 5,6). Cette différence s'explique presque intégralement par les voyages professionnels, les hommes réalisant en moyenne 1,93 voyages professionnels par an contre 0,66 pour les femmes. La plus forte proportion de personnes inactives parmi les femmes et leur sous-représentation dans les catégories socioprofessionnelles supérieures (cadres, professions libérales, chefs d'entreprise...) sont à l'origine de cette différence. C'est vrai également des navettes à longue distance vers le lieu de travail, qui sont presque uniquement le fait des hommes. Cet écart s'est légèrement réduit entre les deux enquêtes. Les voyages pour motifs professionnels effectués par les femmes ont amorcé un mouvement de rattrapage, en passant de 0,34 à 0,66 voyage annuel par personne, évolution qui reflète l'implication croissante des femmes dans la vie professionnelle.

Les voyages professionnels de plus en plus concentrés sur les cadres

Les voyages professionnels se répartissent de manière assez inégale entre les catégories socioprofessionnelles. Ils sont en effet très fortement concentrés sur les catégories socioprofessionnelles supérieures : cadres et professions intellectuelles et artistiques, chefs d'entreprise, professions libérales. Cette concentration a par ailleurs tendance à s'accroître.

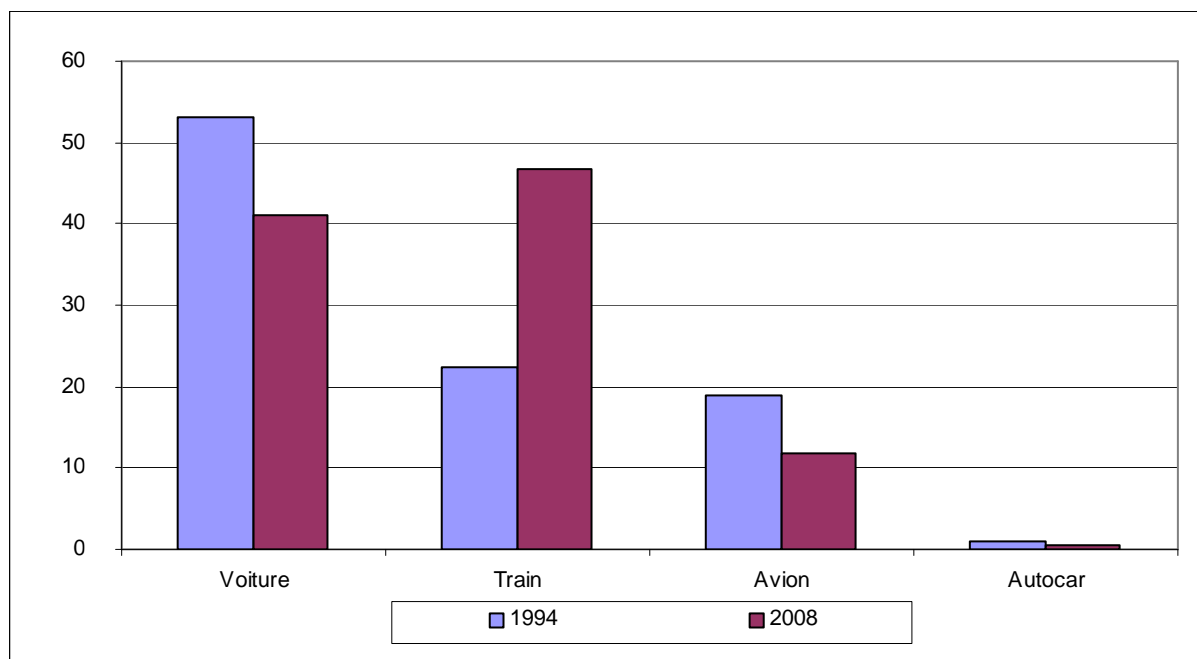
Graphique 9 : Fréquence annuelle moyenne des voyages à longue distance pour motifs professionnels, en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

En 2008, les ouvriers, les employés et les personnes exerçant une profession intermédiaire effectuent moins de voyages professionnels à longue distance qu'en 1994 (*graphique 9*). Au contraire, les cadres et les personnes exerçant une profession intellectuelle supérieure effectuent en moyenne près de sept voyages professionnels par an, et leurs voyages professionnels représentent désormais près de la moitié de leur mobilité à longue distance. La proportion des voyages professionnels effectués par les cadres et les personnes exerçant une profession intellectuelle supérieure est ainsi passée de 28 % à 45 % entre 1994 et 2008. Le nombre de voyages professionnels effectués par les cadres a en effet doublé, une évolution qui s'explique en partie par l'intensification de ce type de mobilité chez les cadres (*graphique 8*), mais également par l'accroissement de la part des cadres au sein de la population active.

Graphique 10 : Répartition des voyages professionnels des cadres en fonction du mode de transport, en 1994 et 2008 (en %)



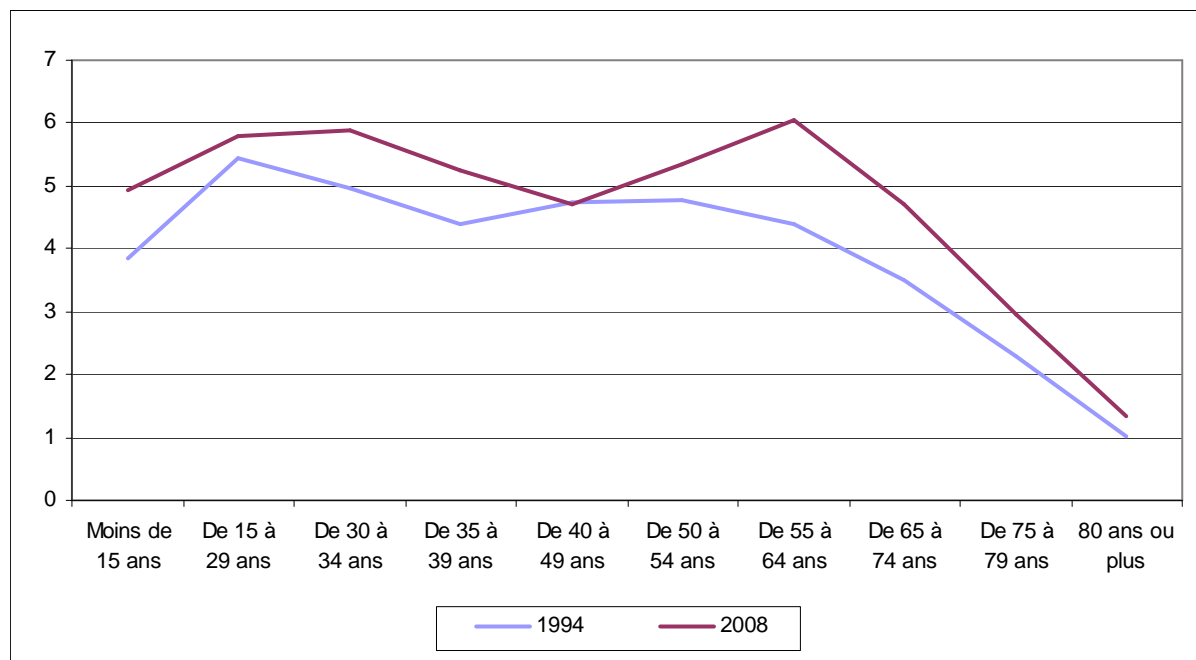
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

La progression de la part des voyages professionnels effectués en train est surtout due aux cadres : celle-ci est en effet passée de 22 % en 1994 à 47 % en 2008 au sein de cette catégorie socioprofessionnelle (*graphique 10*). Toujours parmi les cadres, l'intensité de la mobilité à longue distance pour motifs professionnels en train progressait dans le même temps de 1,33 à 3,20 voyages par personne. Cette évolution résulte en partie du développement des abonnements ferroviaires et de la modernisation de l'offre de transport régional de voyageurs (TER) qui facilitent les navettes régulières entre le domicile et un lieu de travail éloigné. Mais elle s'explique aussi par la montée en puissance du train à grande vitesse qui se substitue de plus en plus à l'avion pour certaines réunions professionnelles.

Voyages personnels : les personnes actives voyagent de plus en plus en train, les retraités se rapprochent du comportement des actifs

Si la mobilité à longue distance pour motifs personnels a progressé dans pratiquement tous les groupes d'âge, la croissance a été particulièrement soutenue pour les personnes âgées de 55 à 74 ans (*graphique 11*). Il semble qu'on observe, d'une enquête à l'autre, un décalage du cycle de la mobilité personnelle à longue distance en fonction de l'âge, qui conserve dans l'ensemble la même forme en 2008 qu'en 1994, mais les évolutions sont décalées. La mobilité personnelle à longue distance décroît ainsi à partir de 35 ans au lieu de 30 ans, jusqu'à 50 ans au lieu de 40 ans, remonte ensuite jusqu'à 65 ans au lieu de 55 ans, puis décroît aussi plus tardivement qu'il y a quinze ans. La chute de la fréquence des voyages pour motifs personnels aux âges intermédiaires (40-50 ans) est compensée par la plus forte mobilité liée à l'activité professionnelle. L'application des taux de mobilité par âge de 1994 pour motifs personnels à la structure de la population de 2008 donnerait une progression de seulement 4 % des voyages pour motifs personnels. Le glissement des générations n'expliquerait donc qu'un cinquième de la croissance de la mobilité à longue distance, le reste étant dû à la croissance de la mobilité pour motifs personnels, qui est beaucoup plus rapide au-delà de 55 ans. En particulier, la moindre propension à voyager s'observe à des âges plus élevés qu'il y a quinze ans.

Graphique 11 : Nombre moyen de voyages pour motifs personnels par personne et par an, en fonction de l'âge, en 1994 et 2008



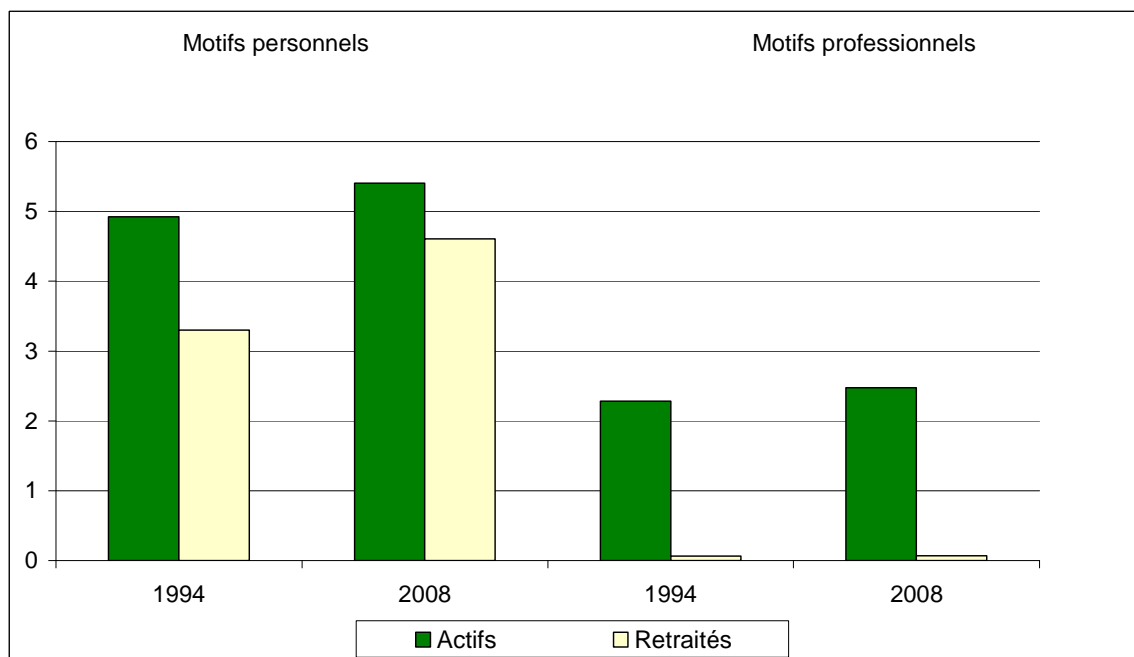
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Les actifs voyagent un peu plus pour motifs personnels que les retraités, mais cet écart s'est beaucoup réduit depuis 1994.

La mobilité pour motifs personnels des retraités a en effet progressé très vite : le nombre annuel de voyages personnels par retraité est passé de 3,3 à 4,6, soit une croissance annuelle de 2,4 % (*graphique 12*). Dans le même temps, les voyages pour motifs personnels des personnes actives progressaient de 0,7 % par an, passant de 4,9 à 5,4 voyages annuels. Chez les inactifs autres que les retraités, la mobilité pour motifs personnels s'est accrue de 4,6 à 5,1 voyages par personne, ce qui représente un rythme de croissance comparable aux actifs. Cette catégorie est cependant assez hétérogène : elle comprend à la fois des personnes peu mobiles (chômeurs, personnes au foyer...) et les étudiants, qui forment un groupe très mobile, notamment en raison des allers-retours fréquents entre le domicile parental et l'hébergement situé près de leur lieu d'études. Ainsi, en ce qui concerne les voyages à titre personnel, les retraités réduisent l'écart qu'ils avaient sur les actifs.

Graphique 12 : Fréquence des voyages des actifs et des retraités, pour les motifs personnels et professionnels, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

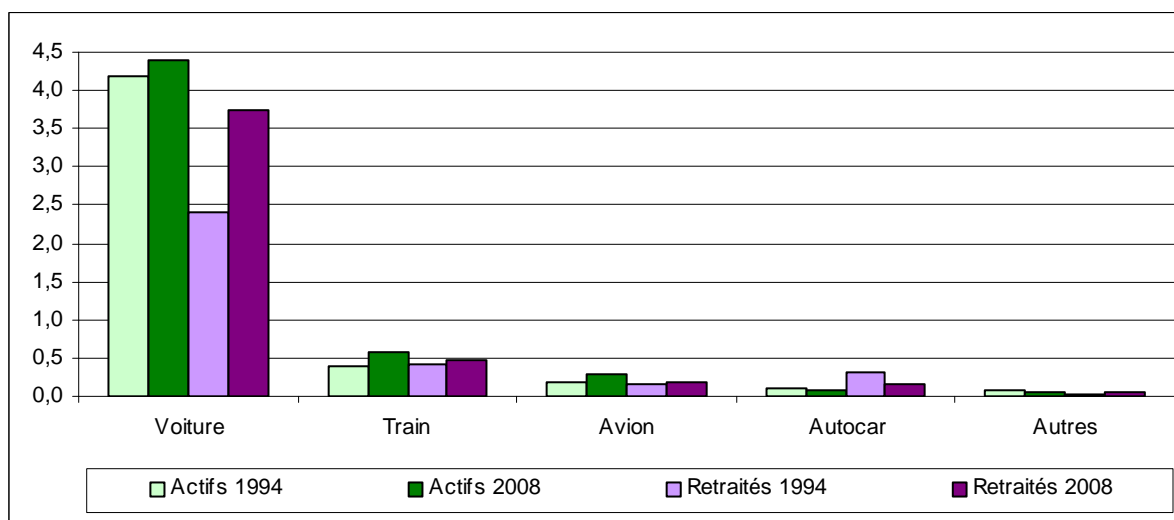
Les retraités de plus en plus en voiture, les actifs en train ou en avion

Au sein des seuls voyages personnels réalisés par les actifs, la croissance de la fréquence moyenne par an et par personne est comparable en valeur absolue selon les différents modes (*graphique 13*). Le nombre de voyages annuels effectués en voiture passe ainsi de 4,18 à 4,39 par personne, de 0,38 à 0,57 pour le train, et de 0,19 à 0,30 pour l'avion. L'utilisation de l'autocar est en léger retrait. Compte tenu de la distribution initialement très déséquilibrée de la répartition des voyages selon les modes de transport, du fait de l'hégémonie de la voiture, ce rééquilibrage de la croissance conduit à un léger renforcement de la part des modes de transport collectifs : celle du train progresse de 7,8 à 10,5 %, celle de l'avion de 3,9 à 5,6 %, enfin la voiture recule de 84,8 à 81,2 %.

À l'inverse des actifs, l'augmentation du nombre de voyages personnels à longue distance effectués par les retraités³ est presque intégralement due à un recours plus soutenu de la voiture, de 2,4 à 3,7 voyages annuels environ, ce qui conduit à une augmentation de la part de la voiture particulière, progressant de 72,9 % à 81,1 % entre 1994 et 2008. Cette part se situe ainsi au même niveau que pour les actifs dans leurs déplacements personnels. Ces évolutions contrastées dans le choix des modes de transport s'expliquent par le changement générationnel : les nouveaux retraités utilisent davantage la voiture particulière que leurs aînés, mais ils sont également davantage motorisés et détenteurs du permis de conduire. Il serait intéressant d'approfondir les motifs de ces choix de modes de transport différents : disponibilité d'un véhicule et du permis de conduire, perte d'autonomie et crainte de l'accident pour la conduite automobile, confort relatif du train et de la voiture... Le train souffre peut-être d'un déficit d'image dans ce groupe de population (perception de la sécurité, du confort, conditions notamment tarifaires d'acquisition des titres de transports). La voiture présente également des avantages en termes d'autonomie et de flexibilité que ces générations ne sont peut-être pas prêtes à sacrifier. À l'inverse, les nouvelles générations d'actifs semblent davantage plébisciter le train, qu'elles utilisent comme moyen de transport complémentaire, plus adapté à certains types de déplacements, sans pour autant renoncer à l'usage de la voiture.

³ Contrairement aux actifs, les voyages à longue distance des retraités sont pratiquement tous pour motifs personnels (cf. *graphique 12*).

Graphique 13 : Fréquence annuelle des voyages personnels des actifs et des retraités en fonction du moyen de transport utilisé, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

La forte croissance de la mobilité à longue distance des retraités est liée, d'une part à un effet de génération avec le passage à la retraite de personnes ayant eu accès en plus grand nombre au permis de conduire (voir article de Marina Robin sur la motorisation des ménages), d'autre part à l'amélioration de l'état de santé des personnes âgées, de sorte que le recul de l'autonomie et la perte de mobilité qui en résultent aux âges avancés sont plus tardifs.

Au sein des voyages personnels effectués par les actifs, les visites à la famille et aux amis progressent assez sensiblement, de 2,2 à 2,5 voyages annuels par personne. Il en va de même pour les loisirs, qui passent de 0,5 à 0,8 voyage annuels par personne. À l'inverse, les voyages pour motifs de vacances ou à destination d'une résidence secondaire sont demeurés stables, à environ 1,5 voyage annuel par personne.

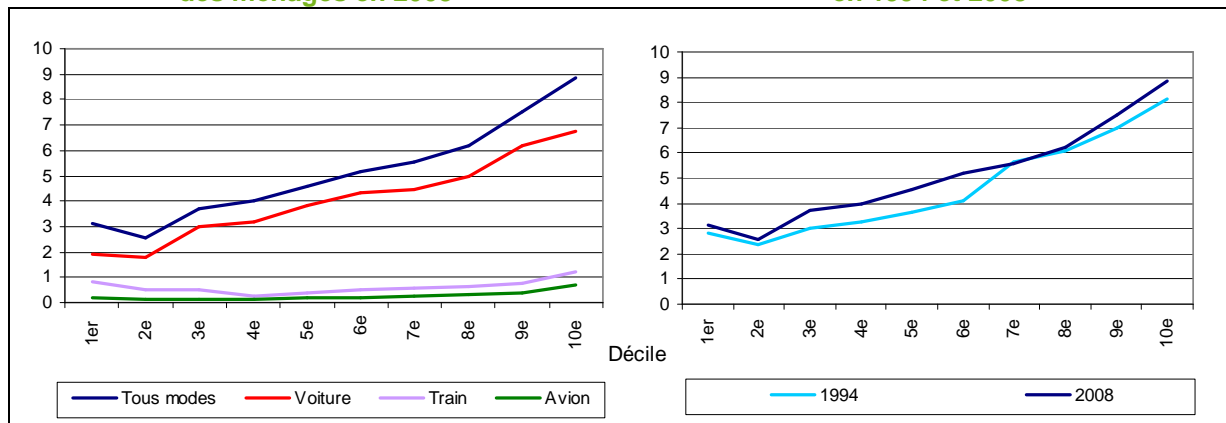
À l'inverse des actifs, les voyages de vacances ou à destination d'une résidence secondaire progressent fortement parmi les retraités, de 0,98 à 1,33 voyage annuel par personne en 2008, contribuant à plus du quart de l'évolution du nombre de voyages des retraités.

Le temps passé annuellement hors du domicile constitue un indicateur complémentaire de l'intensité de la mobilité à longue distance pour motifs personnels. Il progresse de 22,4 à 23,6 nuitées en moyenne chez les actifs, et de 24,3 à 27,1 nuitées chez les retraités. Cet autre indicateur donne également une image de l'évolution de la mobilité à longue distance plus favorable pour les retraités que pour les actifs. En 2008 comme en 1994, les retraités passent en moyenne plus de temps que les actifs hors de leur domicile, au cours de voyages à longue distance. La différence de progression entre les actifs et les retraités est cependant moins importante que pour la fréquence des voyages, ce qui indique une diminution plus forte de la durée des voyages chez les retraités que chez les actifs. La durée moyenne des voyages personnels des retraités recule en effet de 7,4 à 5,9 nuitées, alors qu'elle ne diminue que de 4,6 à 4,4 nuitées chez les actifs. Les voyages personnels des retraités demeurent néanmoins de plus longue durée que ceux des actifs.

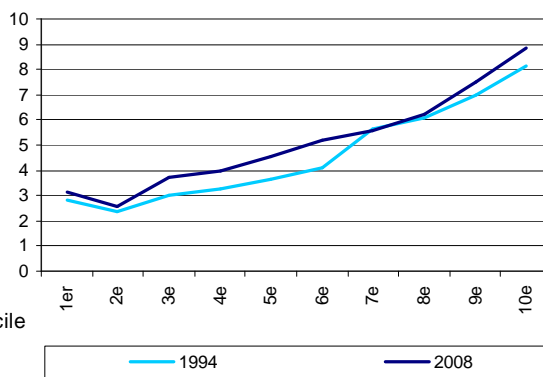
La fréquence des voyages personnels augmente avec la position socio-économique, mais les écarts se réduisent

Tout comme les voyages pour motifs professionnels, le niveau de mobilité à longue distance pour motifs personnels augmente très fortement avec le statut social, mesuré par la catégorie socioprofessionnelle, avec le niveau de diplôme ainsi qu'avec le revenu par unité de consommation (*graphiques 14 et 15*). Par exemple, le nombre annuel de voyages personnels passe d'environ 3,8 pour un ouvrier à 11,4 pour un chef d'entreprise. Cette hiérarchie demeure chez les retraités en fonction de leur ancienne catégorie socioprofessionnelle. Ainsi, les anciens ouvriers et employés effectuent en moyenne 3,4 voyages annuels, les anciens cadres et professions intermédiaires 7,6. La position socio-économique exerce également une influence sur le choix du mode de transport.

Graphique 14 : Fréquence des voyages personnels, par mode de transport et en fonction du décile de revenu par UC des ménages en 2008



Graphique 15 : Ecart de mobilité à longue distance pour motifs personnels, en fonction du décile de revenu par UC des ménages, en 1994 et 2008



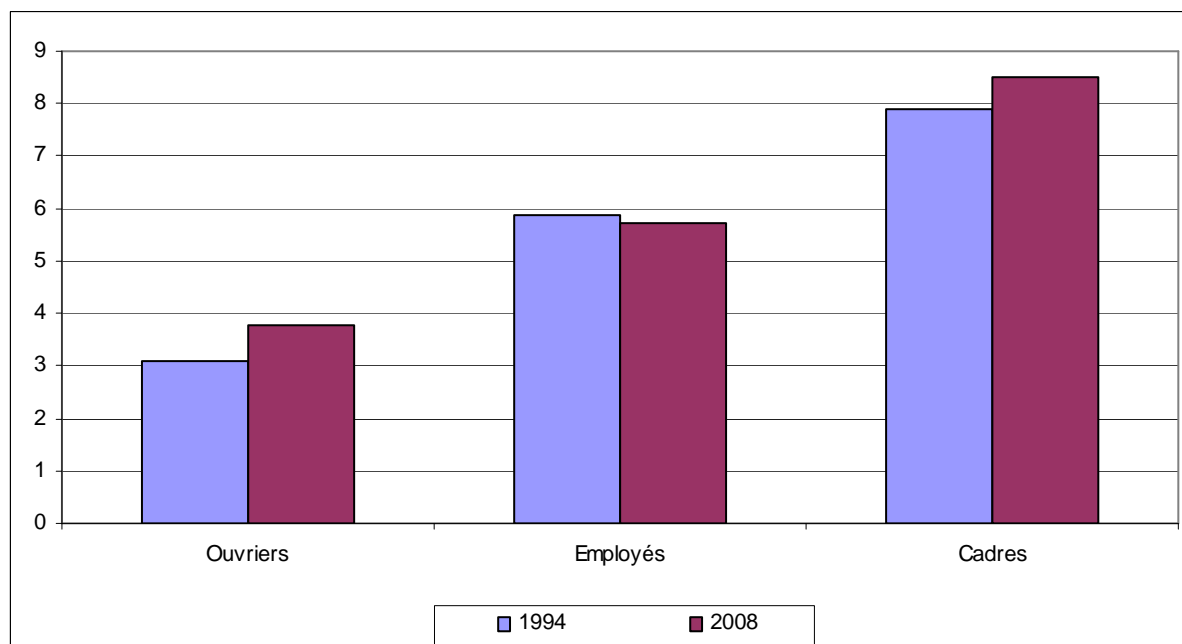
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

La fréquence des voyages en voiture augmente régulièrement avec le niveau des ressources financières. Les voyages en avion sont nettement plus fréquents dans les déciles de revenus les plus élevés. Enfin, les voyages en train sont plus fréquents chez les plus modestes et les plus aisés. L'évolution de la fréquence des voyages personnels en fonction du revenu montre une tendance à la réduction des inégalités dans l'accès à la mobilité à longue distance. La fréquence des voyages a surtout augmenté dans les tranches de revenu intermédiaires, du troisième au sixième décile.

Les écarts entre catégories socioprofessionnelles tendent à se réduire, mais légèrement (*graphique 16*). Les voyages personnels progressent parmi les ouvriers (de 3,07 à 3,77 voyages annuels par personne) aussi bien que chez les cadres (de 7,9 à 8,49) ; ils sont en revanche en léger recul parmi les employés et professions intermédiaires (de 5,88 à 5,73). Le rapport entre la fréquence des voyages à longue distance pour motifs personnels des cadres et celle des ouvriers recule donc de 2,57 à 2,25. Il reste cependant très fort.

Graphique 16 : Fréquence des voyages pour motifs personnels en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008

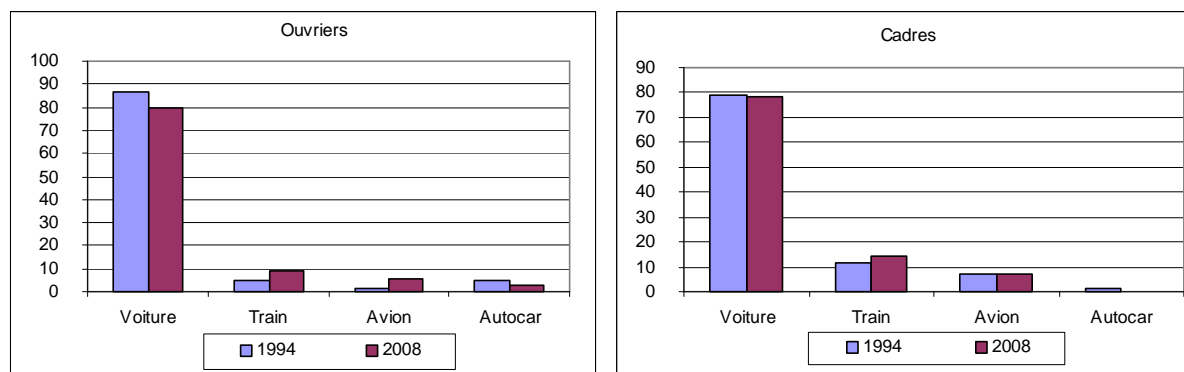


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

Le train se développe, l'avion se démocratise

Au sein des voyages pour motifs personnels, l'usage des différents modes de transport évolue de façon assez proche parmi les différentes catégories socioprofessionnelles. Chez les ouvriers aussi bien que chez les cadres, la part du train se renforce au détriment de la voiture (*graphiques 17 et 18*). En revanche, l'utilisation de l'avion pour motifs personnels demeure stable chez les cadres alors qu'elle progresse sensiblement parmi les ouvriers. L'expansion des compagnies à bas coût a sans doute permis de démocratiser l'accès à l'avion pour les déplacements touristiques, de loisirs et d'agrément à longue distance.

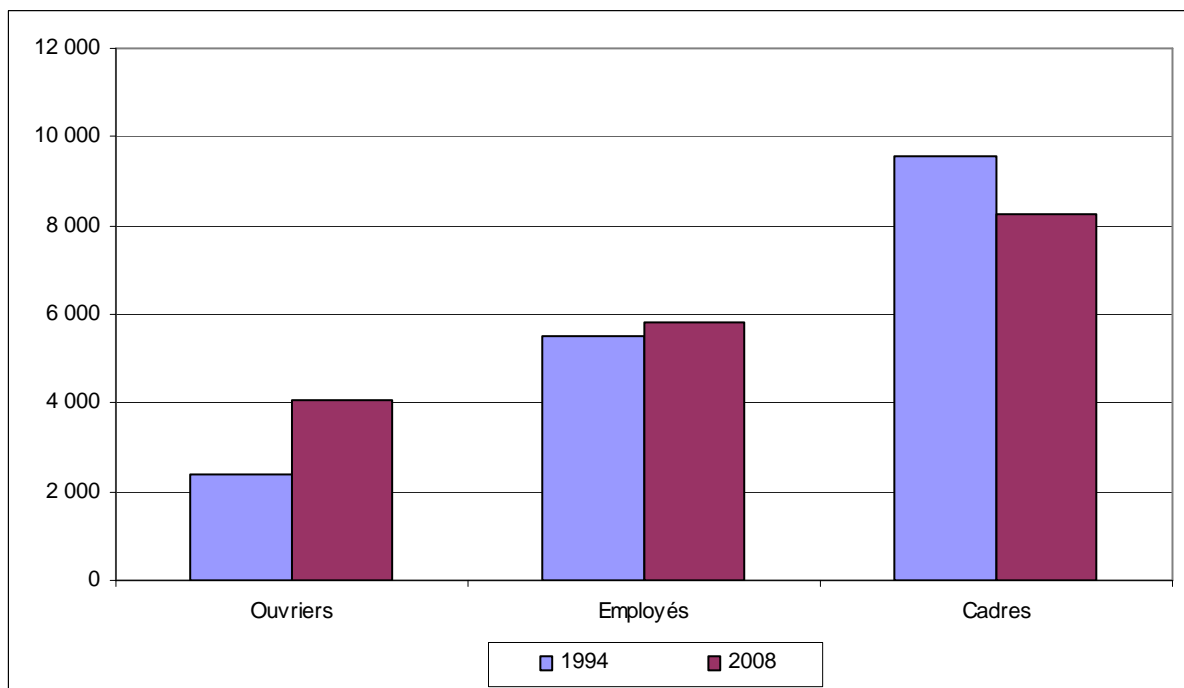
Graphiques 17 et 18 : Répartition des voyages personnels par mode en fonction de la catégorie socioprofessionnelle (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

La popularisation de l'avion dans les milieux modestes a des conséquences significatives sur le poids de l'avion en termes de distances parcourues. Ainsi l'écart entre la distance annuelle parcourue par un cadre et par un ouvrier au cours de leurs voyages pour motifs personnels est passé du quadruple au double entre 1994 et 2008 : pour les ouvriers, cette distance est passée de 2 380 à 4 070 km sur la période, alors que pour les cadres, elle a reculé de 9 560 à 8 240 km (*graphique 19*).

Graphique 19 : Distance annuelle parcourue au cours des voyages personnels à longue distance en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008 (en km)



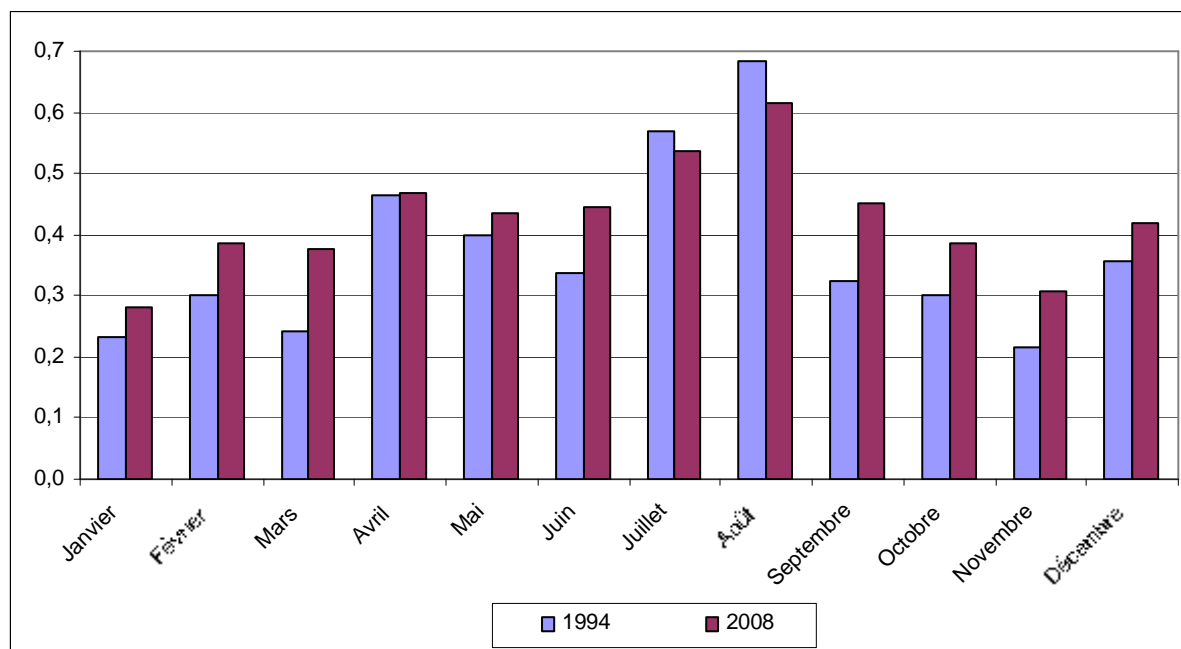
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

Saisonnalité des voyages personnels : une érosion de la pointe estivale

Entre 1994 et 2008, la saisonnalité des voyages personnels s'est modifiée avec une érosion de la pointe estivale, et même un recul en niveau des voyages effectués pendant les saisons chaudes, au profit d'une hausse du nombre de voyages à l'automne et en hiver (*graphique 20*). La proportion des voyages personnels avec un départ en juillet/août a ainsi reculé de 28,3 % à 22,6 %. Cependant la courbe annuelle de la mobilité des voyages personnels se présente toujours sous la forme d'une saison haute (printemps et été) et d'une saison basse (le restant de l'année), même si l'écart entre ces deux saisons s'est nettement réduit. La réduction du temps de travail qui permet de diversifier les périodes de départ et qui accroît les pratiques de séjours fractionnés tout au long de l'année, l'arrivée à la retraite des générations du baby-boom, plus mobiles et ayant moins les contraintes des vacances scolaires, sont autant de facteurs explicatifs. Ces deux transformations conduisent ensemble à desserrer les contraintes sur les périodes de départ résultant du rythme de l'activité professionnelle.

Le léger recul des voyages en avril et la hausse plus importante de ceux de mars provient sans doute du profil des vacances scolaires réparties entre ces deux mois, avec des différences selon les académies.

Graphique 20 : Nombre mensuel moyen de voyages pour motifs personnels effectués par personne, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

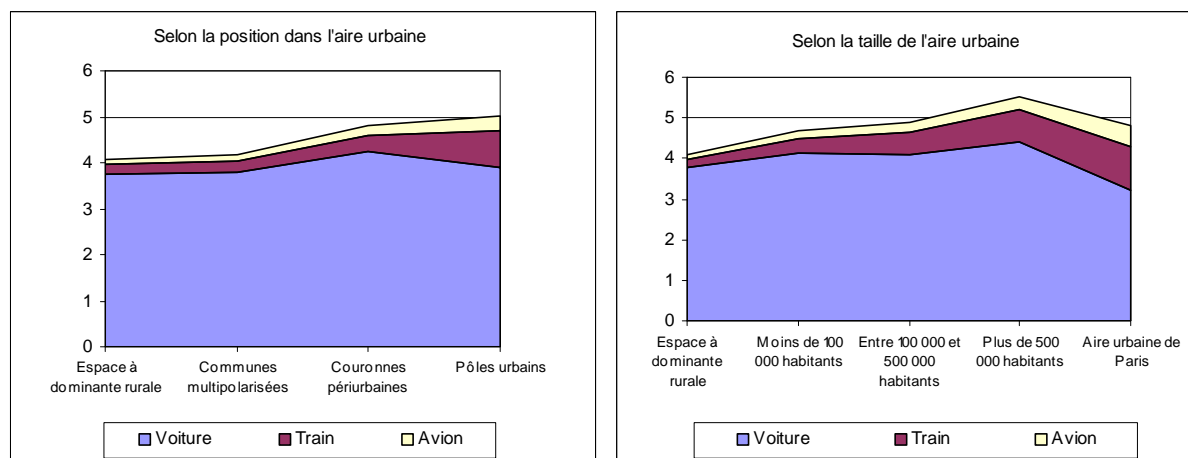
Moins de voyages en voiture à partir d'un certain niveau d'urbanisation

Pour les voyages à titre personnel, tous motifs confondus, la mobilité individuelle à longue distance augmente tendanciellement avec la densité urbaine, mesurée à la fois au travers de la taille d'aire urbaine et de la centralité de la position au sein de l'aire urbaine (*graphiques 21 et 22*). La fréquence ou la durée des voyages, le temps passé annuellement hors du domicile, la distance annuelle parcourue, augmentent en effet avec ces paramètres « d'urbanité ».

Cependant, à partir d'un certain niveau de densité urbaine, la fréquence des voyages annuels à longue distance pour motifs personnels chute. Ainsi, en 2008, les habitants de l'aire urbaine de Paris effectuaient moins de voyages à longue distance que les habitants des autres aires urbaines de plus de 500 000 habitants.

Ce sont en fait les voyages en voiture qui diminuent à partir d'un certain niveau de densité urbaine. L'utilisation de la voiture pour les voyages personnels est ainsi très faible dans l'aire urbaine de Paris, alors que l'utilisation du train et de l'avion augmente régulièrement avec la taille de l'aire urbaine. De même, l'utilisation de la voiture pour les voyages personnels est plus faible dans les pôles urbains que dans leurs couronnes périurbaines. La fréquence des voyages en train et en avion, au contraire, augmente régulièrement avec la densité urbaine.

Graphiques 21 et 22 : Fréquence annuelle des voyages personnels par mode de transport, en fonction du type de territoire du lieu de résidence, en 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transport 2008

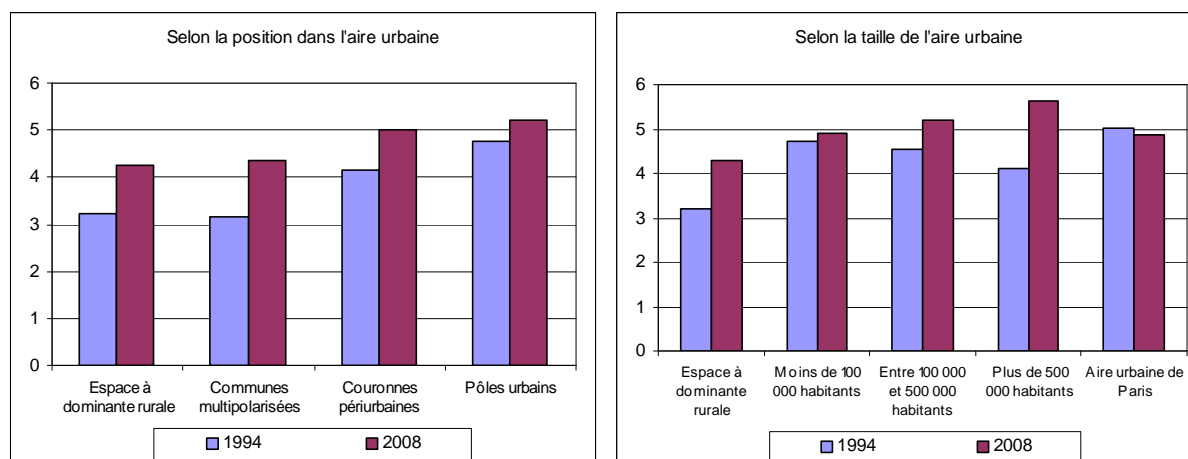
En neutralisant l'effet du revenu et de la motorisation – l'un augmentant, l'autre diminuant avec le degré d'urbanisation –, la moindre utilisation de la voiture peut être mise en évidence non seulement dans l'aire urbaine de Paris, mais également dans les aires urbaines de plus de 500 000 habitants. En considérant la fréquence des voyages annuels réalisés par les personnes bi-motorisées appartenant aux trois déciles supérieurs de revenu par unité de consommation, l'utilisation de la voiture pour les voyages à longue distance est plus faible dans les aires urbaines de plus de 500 000 habitants que dans les aires urbaines de plus petites dimensions, même pour les personnes disposant d'un revenu et d'un taux de motorisation élevés.

La faiblesse de l'usage de la voiture pour les déplacements à longue distance chez les habitants des territoires urbains s'explique en partie par la différence du niveau d'équipement automobile des ménages selon le territoire, faible dans les territoires densément urbanisés, élevée dans les territoires ruraux ou faiblement urbanisés. Il provient aussi de la différence d'usage de la voiture particulière, à équipement automobile constant, qui recule avec la densification de l'habitat et notamment chez les habitants de l'aire urbaine de Paris.

Voyages en voiture : progression modérée ou recul dans l'urbain, croissance soutenue ailleurs

La mobilité à longue distance pour motifs personnels progresse modérément dans les pôles urbains (de 4,8 à 5,2 voyages annuels par personne), alors qu'elle s'avère en croissance soutenue dans les couronnes périurbaines (de 4,2 à 5 voyages annuels) ainsi que dans les territoires ruraux (de 3,2 à 4,3 voyages annuels). De ce fait, la mobilité à longue distance pour motifs personnels des résidents des couronnes des pôles urbains a quasiment rattrapé le niveau de mobilité des habitants des pôles urbains (*graphique 23*). En considérant par ailleurs la taille de l'aire urbaine de résidence, c'est dans les aires urbaines de plus de 500 000 habitants, hors Paris, et dans les communes rurales, que la croissance de la mobilité à longue distance pour motifs personnels est la plus forte : respectivement de 4,1 à 5,6, et de 3,2 à 4,3 voyages annuels par personne (*graphique 24*). Elle recule au contraire légèrement dans l'aire urbaine de Paris, de 5 à 4,9 voyages annuels. C'est donc aujourd'hui parmi les résidents des grandes aires urbaines de province que la fréquence moyenne des voyages personnels est la plus élevée.

Graphiques 23 et 24 : Fréquence des voyages pour motifs personnels selon le type de territoire, en 1994 et 2008

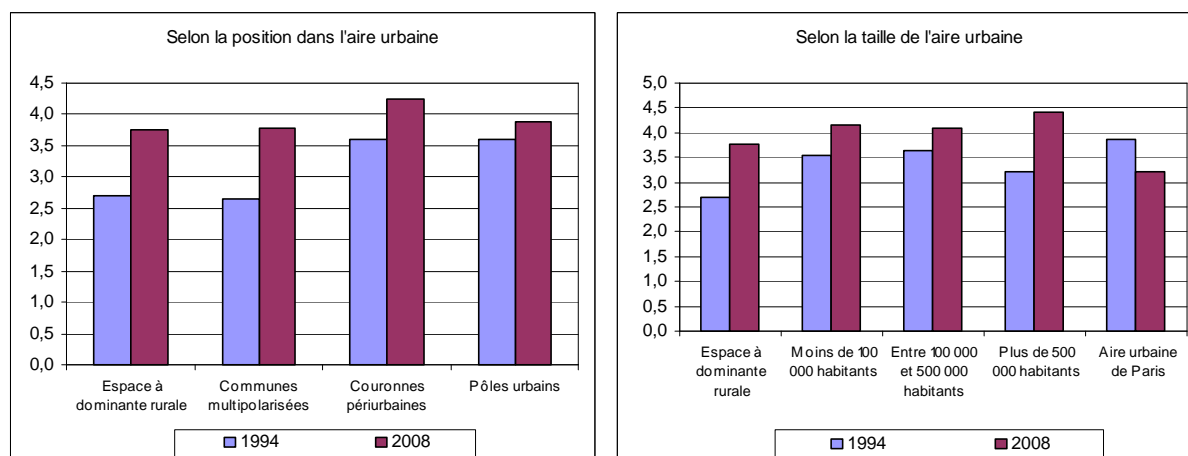


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

L'usage de la voiture explique le différentiel de croissance de la mobilité à longue distance pour motifs personnels entre habitants des territoires périphériques et résidents des territoires urbanisés (graphiques 25 et 26). La fréquence des voyages en voiture pour motifs personnels progresse ainsi de 2,7 à 3,8 voyages annuels chez les habitants des communes rurales, de 2,6 à 3,8 dans les communes multipolarisées⁴, de 3,6 à 4,2 dans les couronnes périurbaines, et de seulement 3,6 à 3,9 dans les pôles urbains. En 2008, les habitants des communes périurbaines utilisent le plus leur voiture pour leurs déplacements personnels à longue distance. La mobilité à longue distance pour motifs personnels réalisée en voiture recule même significativement dans l'aire urbaine de Paris, de 3,9 à 3,2 voyages annuels entre 1994 et 2008, alors que la progression des voyages en voiture se poursuit sur le reste du territoire, en particulier chez les habitants des grandes aires urbaines de province et dans les communes rurales.

Graphiques 25 et 26 : Fréquence des voyages en voiture pour motifs personnels selon le type de territoire, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

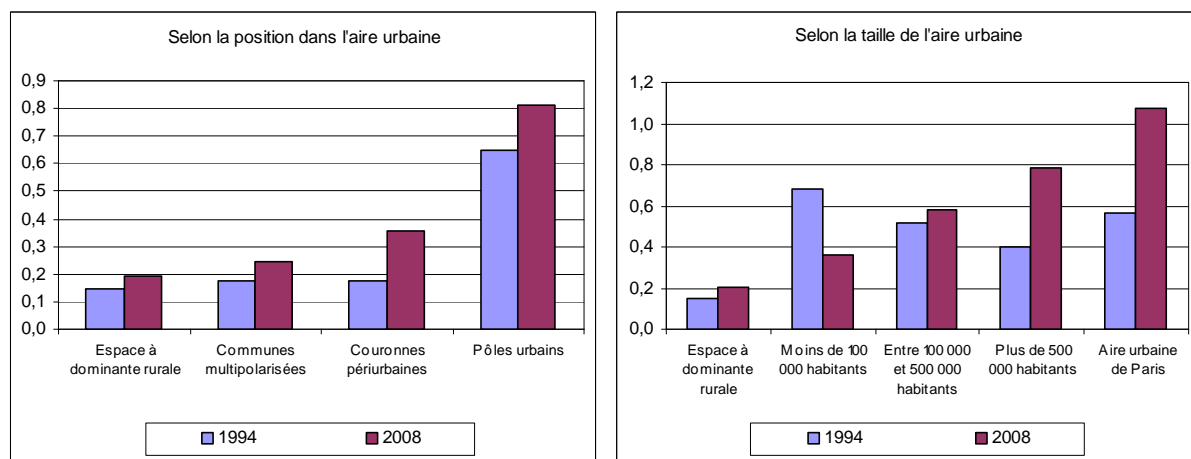
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport, 1994, 2008

⁴ Les communes multipolarisées sont des communes périurbaines faisant partie des zones d'influence de plusieurs pôles urbains.

Voyages en train : une forte croissance chez les habitants des zones urbanisées

C'est au contraire dans les zones les plus densément urbanisées que l'utilisation du train au cours des voyages pour motifs personnels est la plus forte, et s'est le plus accrue entre 1994 et 2008. L'utilisation intensive du train chez les habitants des pôles urbains s'oppose tout d'abord à une utilisation beaucoup plus faible chez les habitants des communes périurbaines ou rurales (*graphique 27*). Par ailleurs, c'est dans les aires urbaines que la croissance de l'utilisation du train est la plus forte : de 0,18 à 0,36 voyage annuel par personne en moyenne chez les habitants des couronnes périurbaines, de 0,65 à 0,81 voyage annuel dans les pôles urbains. Au final, l'écart entre les pôles urbains et le reste du territoire dans l'utilisation du train s'accroît. De plus, l'utilisation du train augmente régulièrement avec la taille de l'aire urbaine : de 0,2 voyage annuel par personne dans les communes rurales à 1,1 voyage annuel dans l'aire urbaine de Paris (*graphique 28*). Cet écart s'est fortement accru entre 1994 et 2008, car c'est dans les très grandes aires urbaines que la croissance de l'utilisation du train a été la plus forte : de 0,4 à 0,8 voyage annuel par personne dans les grandes aires urbaines de province, et de 0,6 à 1,1 dans l'aire urbaine de Paris. L'utilisation du train, en revanche, est en net recul dans les petites aires urbaines de moins de 100 000 habitants. La polarisation spatiale de l'offre ferroviaire nouvelle (train à grande vitesse et modernisation du transport régional de voyageurs) a certainement joué un rôle essentiel dans cette différence très forte du rythme de croissance de l'usage du train entre les zones densément urbanisées et le reste du territoire.

Graphiques 27 et 28 : Fréquence des voyages en train pour motifs personnels selon le type de territoire, en 1994 et 2008



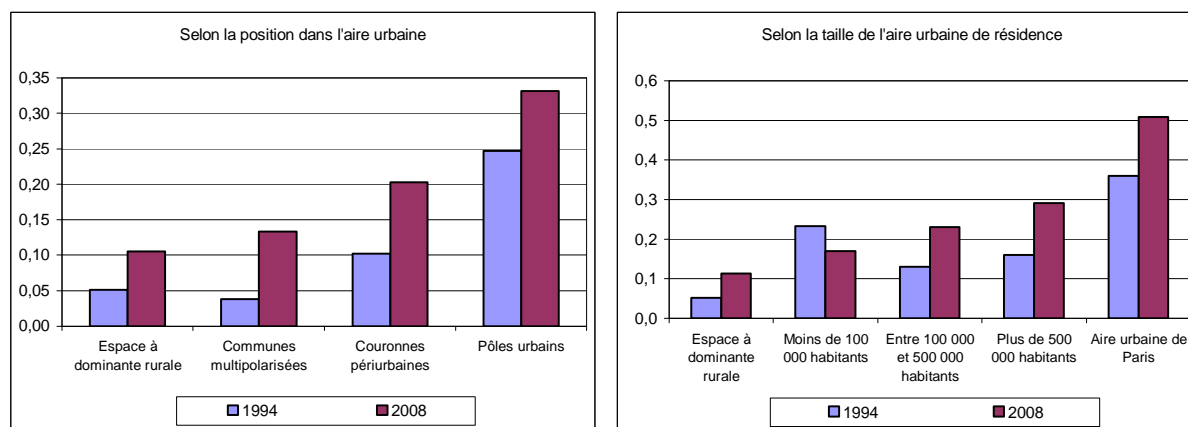
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

Voyages en avion : une croissance homogène selon le type urbain, mais plus forte dans les grandes aires urbaines

L'utilisation de l'avion pour les voyages personnels, comme celle du train, est beaucoup plus intensive dans les zones les plus densément urbanisées : 0,33 voyage annuel par individu résidant dans les pôles urbains contre 0,11 dans l'espace à dominante rurale. Cependant, contrairement au train, la croissance de l'utilisation de l'avion est assez homogène entre les communes centrales et périphériques, de sorte que l'écart entre ces territoires ne s'accroît pas (*graphique 29*). L'utilisation de l'avion s'accroît aussi fortement avec la taille de l'aire urbaine de résidence : de 0,11 dans l'espace à dominante rurale à 0,51 dans l'aire urbaine de Paris, qui se caractérise par une utilisation de l'avion pour motifs personnels beaucoup plus intensive que sur le reste du territoire. Par ailleurs, c'est dans les grandes aires urbaines que la croissance de la fréquence des voyages personnels est la plus forte : de 0,16 à 0,29 dans les aires urbaines de plus de 500 000 habitants, hors Paris, et de 0,36 à 0,51 chez les habitants de l'aire urbaine de Paris (*graphique 30*).

Graphiques 29 et 30 : Fréquence des voyages en avion pour motifs personnels selon le type de territoire, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

Remerciements :

Je souhaite adresser mes remerciements à Pascaline Cousin du Sétra pour la direction de cet article, à toute l'équipe du SOeS (Marina Robin, Dominique François, Philippe Roussel, Thomas Le Jeannic, Adrien Friez) ainsi qu'à Jean-Paul Hubert de l'Inrets pour leurs contributions actives, tant pour le travail effectué en amont de préparation, d'apurement et de redressement des données de l'enquête, sans lequel ce travail d'analyse n'aurait pas été possible, que pour la documentation des données constamment mises à jour sur le site du SOeS, ainsi que pour la relecture, la correction et l'organisation finale de cet article.

Encadré 3 : Précisions méthodologiques sur la mobilité à longue distance

Cet article porte sur la mobilité à longue distance des personnes résidant en France métropolitaine, âgées de 6 ans ou plus, et sur ses transformations entre 1994 et 2008. Ces deux dates correspondent aux périodes de réalisations des deux dernières enquêtes nationales sur les transports et les déplacements. La limitation d'âge correspond au champ des personnes enquêtées au sein des ménages : un seul individu par ménage a été enquêté sur ses pratiques de mobilité, et en particulier sur les voyages à longue distance effectués au cours des trois mois ayant précédé le passage de l'enquêteur. La période de collecte des informations couvre une année entière. La mobilité annuelle à longue distance de l'ensemble de la population couverte par le champ de l'enquête est reconstituée à partir de pondérations appliquées aux voyages et aux individus.

Les analyses réalisées ici portent sur l'évolution entre 1994 et 2008 ; elles sont généralement interprétées comme des tendances de long terme, et ne tiennent donc pas compte d'éventuelles fluctuations de la mobilité liées, par exemple, au contexte économique. À ce titre, la progression de la mobilité à longue distance à laquelle il est fait référence dans cette étude a été observée pour une période antérieure à la crise économique qui s'est développée tout au long de l'année 2009 tandis qu'en 1994 elle intégrait une période de crise (1993-1994) avec par exemple un taux de chômage de 10,7 % en 1994 contre 7,4 % en 2008.

Imputation des distances manquantes

Pour certains déplacements des voyages, la distance déclarée était manquante, elle est donc imputée. Pour cela, pour l'enquête 2008, a été utilisé le distancier Odomatrix qui fournit la distance routière et distance à vol d'oiseau dont les résultats sont redressés sur la base d'estimations économétriques réalisées avec les observations complètes.

Équipement automobile des ménages : on ne considère ici dans cet article que le nombre de voitures particulières à disposition des ménages. On ne compte donc pas les véhicules utilitaires légers ou les voiturettes. Les véhicules à disposition du ménage incluent non seulement les véhicules détenus par le ménage, mais aussi les véhicules à usage professionnel, mis à disposition par l'employeur ou en leasing, prêtés ou en réparation, ainsi que les véhicules laissés dans une résidence secondaire. Sont exclus les véhicules définitivement hors d'usage.

Bibliographie

La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

Maurit Jacques (Dreal), Seguin Sébastien (Insee), *Insee Pays de la Loire*, avril 2010

Les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements

Île-de-France à la page n°331, avril 2010

Mobilités à longue distance

Grimal Richard (Setra), mai à août 2010, fiches n° 1 à 3

Présentations de la journée du Reta consacrée à l'ENTD

mai 2010

Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs

Hubert Jean-Paul, *Insee Première* n°1252, 2009 et *Le point* sur n°20, CGDD, juillet 2009

Mobilité locale en Languedoc-Roussillon

Pallez Dominique, *Les cahiers transports et aménagement en Languedoc-Roussillon* n°59, juin-juillet 2009

Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent

Le Jeannic Thomas, Razafindranovona Tiaray, *France, portrait social*, 2009

Voiture : entre choix et contraintes

Les cahiers transports et aménagement en Languedoc-Roussillon n°60, août 2009

La mobilité urbaine des années 2000, vers un « découplage » entre la possession et l'usage de la voiture ?

Durand Henri, Guidez Jean-Marie, Quételard Bernard, Varnaison-Revolle Patricia, *Mobilité, faits et chiffres*, Certu, octobre 2007, fiche n°3

Vacances : les générations se suivent et se ressemblent... de plus en plus

Dauphin Laurence, Tardieu Frédéric, *Insee première* n°1154, août 2007

La mobilité à longue distance des ménages en 1994

Gouider Nelly, *Insee Résultats* n°72 à 74, 1999

Profils globaux de mobilité : la mobilité globale des Français entre 1982 et 1994

Joëlle Maffre, Jean-Luc Volatier, *rapport du Credoc*, novembre 1998

Évolution du trafic français de voyageurs à longue distance

Calzada Christian, Marchal Philippe, Morellet Olivier, Soleyret Danièle, *RTS Spécial ETC* n°56, 1997

L'évolution de la mobilité des personnes de 1982 à 1994

Huault Philippe, *notes de synthèse du SES*, septembre 1997

Les Français voyagent de plus en plus

Gouider Nelly, *notes de synthèse du SES*, septembre-octobre 1997

Toujours plus loin... mais en voiture

Madre Jean-Loup (Inrets), Maffre Joëlle (Insee), *Insee première* n°417, décembre 1995

Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture

Insee première n°418, décembre 1995

Hausse des départs en vacances, mais 21 millions de Français ne partent pas

Le Jeannic Thomas, Ribéra José, *Insee Première* n°1093, juillet 2006

Documentation de l'enquête et des fichiers sur le site du SOeS

Dictionnaire des données de l'ENTD 2007-2008, octobre 2009

Organisation de la base de données ENTD 2007-2008, Hubert Jean-Paul , 1^{er} décembre 2009

Note sur les zonages, Robin Marina, Le Jeannic Thomas, SOeS, 6 octobre 2008

Note méthodologique sur les tables de voyages, Robin Marina, 1^{er} avril 2010

Note méthodologique sur le redressement de l'ENTD intégrant les calages « petite couronne » et « grande couronne » en Île-de-France, Roux Sophie, Armoogum Jimmy (Insee - Inrets), 9 mars 2010

Traitements post-collecte, mise à disposition d'une base provisoire, Roux Sophie, Hubert Jean-Paul, Armoogum Jimmy , janvier 2009

Instructions de collecte pour l'enquêteur, Insee, mars 2007

Présentation de l'ENTD, Meeddat/CGDD/SOeS, François Dominique, 25 septembre 2008