

## L'avion : des voyages toujours plus nombreux et plus lointains

Élisabeth Bouffard-Savary, DGAC

Parmi l'ensemble des modes de transport utilisés pour les déplacements à longue distance, l'avion détient encore une faible part : il assure 5,7 % des voyages à longue distance en 2008. En revanche, il est à l'origine de 29,9 % des kilomètres parcourus. Avec une longueur moyenne de 2 400 kilomètres, stable dans le temps, mais encore plus élevée lorsqu'il s'agit de déplacements pour motifs privés, l'avion confirme son domaine de pertinence : les voyages à très longue distance. Rien d'étonnant dans ces conditions que 72 % de ces voyages soient à destination de l'étranger. En tout cas, les voyages aériens, facilités notamment par les opérateurs à bas coûts, progressent rapidement, deux fois plus vite que les voyages tous modes confondus.

### Une croissance deux fois plus rapide que celle des voyages à longue distance tous modes confondus

Le nombre de voyages (*encadré 1*) effectués en avion (20,6 millions) représente 5,7 % de l'ensemble des déplacements à longue distance en 2008 ; il a progressé de 42 % par rapport à 1994, soit presque deux fois plus rapidement que les voyages tous modes confondus (+ 22,2 %) (*tableau 1*).

Cette croissance est certes liée à la démographie (59 millions d'habitants en 1994 ; 64 millions en 2008) mais elle est également due à une certaine « familiarisation » avec ce mode de transport : 0,37 voyage aérien par personne en 2008, contre 0,27 en 1994.

Toutefois, cette progression des voyages aériens effectués par les ménages français est inférieure à celle du trafic aérien de la France qui, tous passagers confondus – quels que soient leur lieu de résidence ou leur nationalité – a progressé de 79 % sur la même période. Cette différence de progression illustre l'internationalisation du trafic aérien : augmentation des échanges internationaux, attractivité touristique de la France (1<sup>er</sup> pays récepteur au niveau mondial) qui fait que les voyageurs étrangers assurent plus de 40 % du trafic aérien en France.

**Tableau 1 : Répartition des voyages selon le mode de transport principal**

		Voiture	Train	Autocar	Avion	Autres	Non déclaré	Ensemble
1994	en milliers	215 411	40 400	12 545	14 527	3 300	6 993	293 176
	en %	73,47	13,78	4,28	4,96	1,13	2,39	100,0
2008	en milliers	263 010	54 253	7 041	20 564	13 463	0	358 331
	en %	73,4	15,1	2,0	5,7	3,8	0,0	100,0

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

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

#### Encadré 1 : Définition des voyages et déplacements

La plupart des résultats présentés dans cet article sont exprimés en termes de voyages, sauf ce qui fait référence à la distance parcourue qui concerne la notion de 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.

Un voyage est une séquence de déplacements ; à longue distance, un voyage est donc toujours constitué d'au moins deux déplacements.

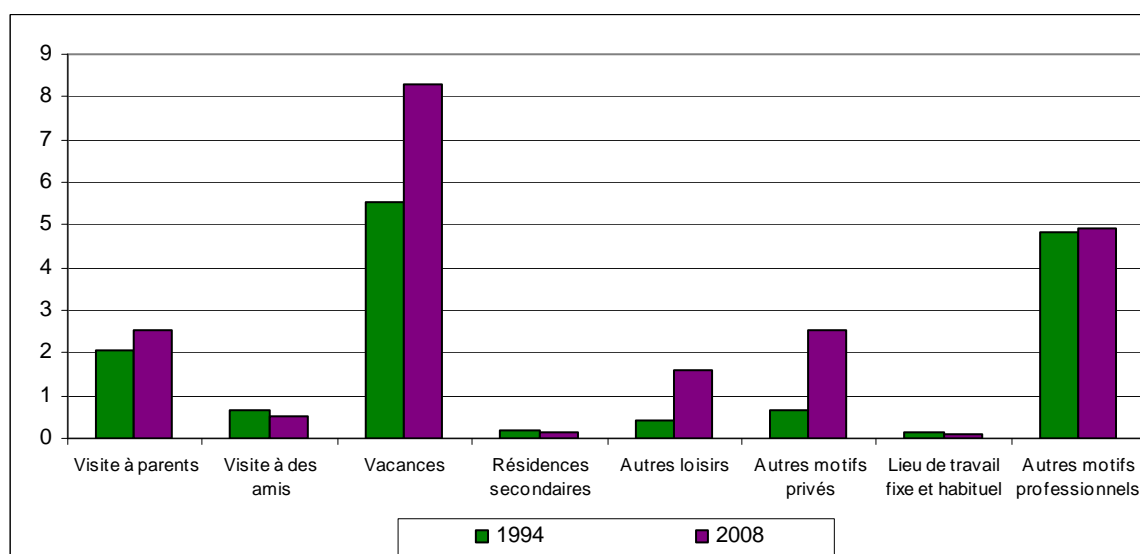
Longue distance : déplacement à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, ou de plus de 80 km réalisés par l'enquête au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur, ainsi que les déplacements impliquant au moins une nuitée hors du domicile, ou à destination de l'étranger.

### Trois déplacements en avion sur quatre sont motivés par des raisons d'ordre privé

En 2008, l'avion est principalement utilisé pour des déplacements liés à des motifs d'ordre privé : 75,7 % des cas. Cette part est en forte augmentation par rapport à celle observée en 1994 (65,8 %). Il est pris pour partir en vacances : c'est le principal motif d'ordre privé (53 % d'entre eux), suivi par les visites aux parents (16 %).

A *contrario*, la part relative des voyages motivés par des raisons professionnelles diminue sur la même période. Le nombre de voyages effectués en avion pour motif professionnel demeure stable entre 1994 et 2008, à 4,9 millions (*graphique 1*), alors qu'il a progressé de près de 50 % pour le train, illustrant ainsi le remplacement de l'avion par le TGV lorsque les réseaux le permettent.

**Graphique 1 : Nombre de voyages effectués en avion selon le motif de déplacement (en millions)**



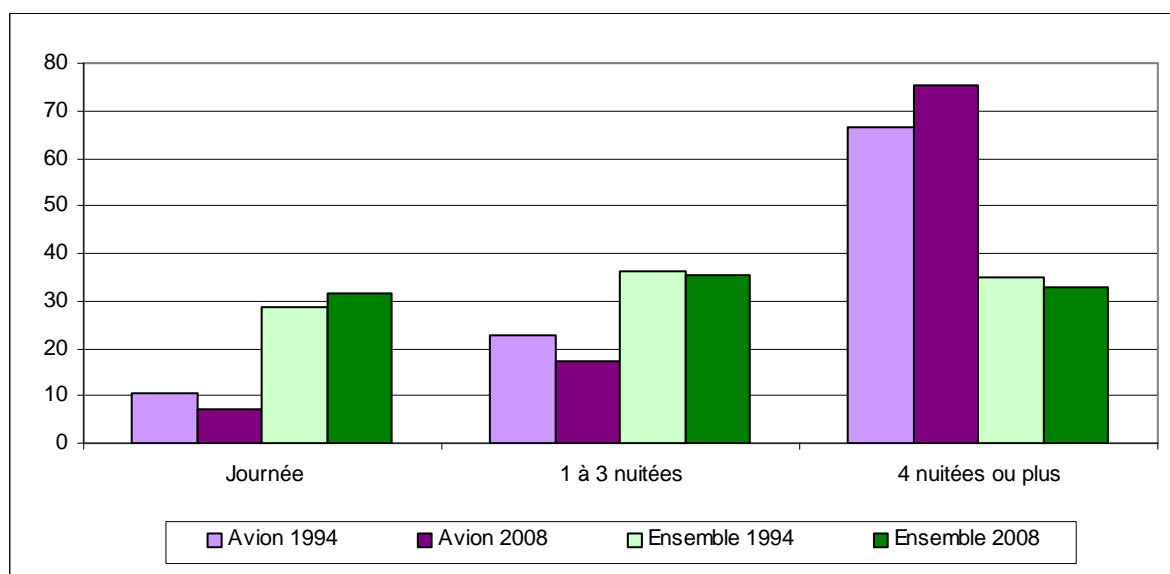
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

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

### Les voyages en avion sont liés à des durées de séjour plutôt longues

75 % des voyages effectués en avion s'étalent sur une durée de 4 nuitées ou plus, contre 33 % quel que soit le mode de transport (*graphique 2*). Ils correspondraient donc plutôt à des déplacements lointains. La part des voyages de 4 nuitées ou plus se renforce au cours du temps (66,6 % en 1994).

**Graphique 2 : Répartition des voyages en avion et tous modes confondus selon la durée du séjour (en %)**



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

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

L'avion confirme ainsi son principal domaine de pertinence : les voyages moyen et long courrier dont la durée du séjour est généralement suffisamment longue. Ces voyages en avion de 4 nuitées ou plus sont principalement effectués pour des motifs privés : 91 % des voyages personnels par avion, et cette caractéristique se renforce dans le temps (85 % en 1994).

À titre professionnel, l'avion demeure en revanche utilisé en majorité pour des déplacements de courte durée : 29 % pour des allers-retours dans la journée et 44 % pour des voyages de 1 à 3 nuitées ; ces proportions demeurent par ailleurs stables depuis 1994 (respectivement 28 % et 43 %).

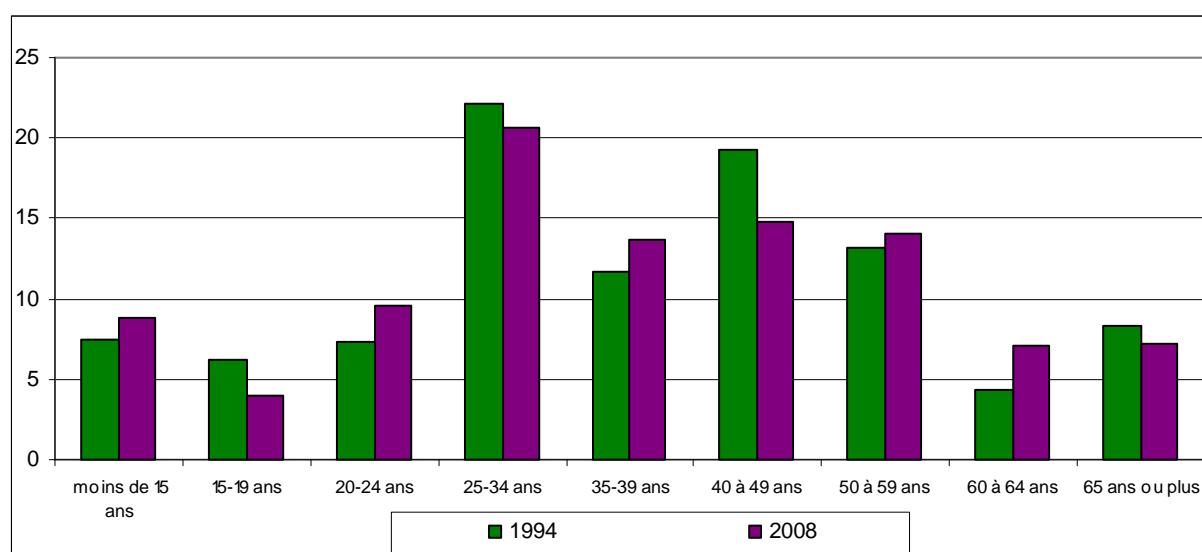
### La part des femmes tend à progresser

La mobilité pour les voyages effectués en avion est, selon le sexe, quasiment identique à celle de l'ensemble des autres modes de transport. Sur 100 voyageurs en avion, 57 sont des hommes et 43 des femmes. Ces proportions varient peu selon les autres modes de transport (voiture : 56 % d'hommes, train : 57 %) sauf pour l'autocar (46 %). Comme pour les autres modes, la part des femmes dans la mobilité à longue distance se rapproche de leur poids démographique. Elles ne représentaient que 41 % des passagers aériens en 1994, soit une progression de 2 points entre 1994 et 2008, à l'instar de ce qui est observé pour l'ensemble des voyages à longue distance : 43 % de femmes en 1994, 45 % en 2008.

En revanche, pour les voyages aériens effectués à seul titre professionnel, 73 % sont réalisés par des hommes, avec toutefois une tendance à la « féminisation » (le taux s'élevait à 81 % pour les hommes en 1994).

### Les jeunes et les « aînés » davantage enclins à voyager en avion

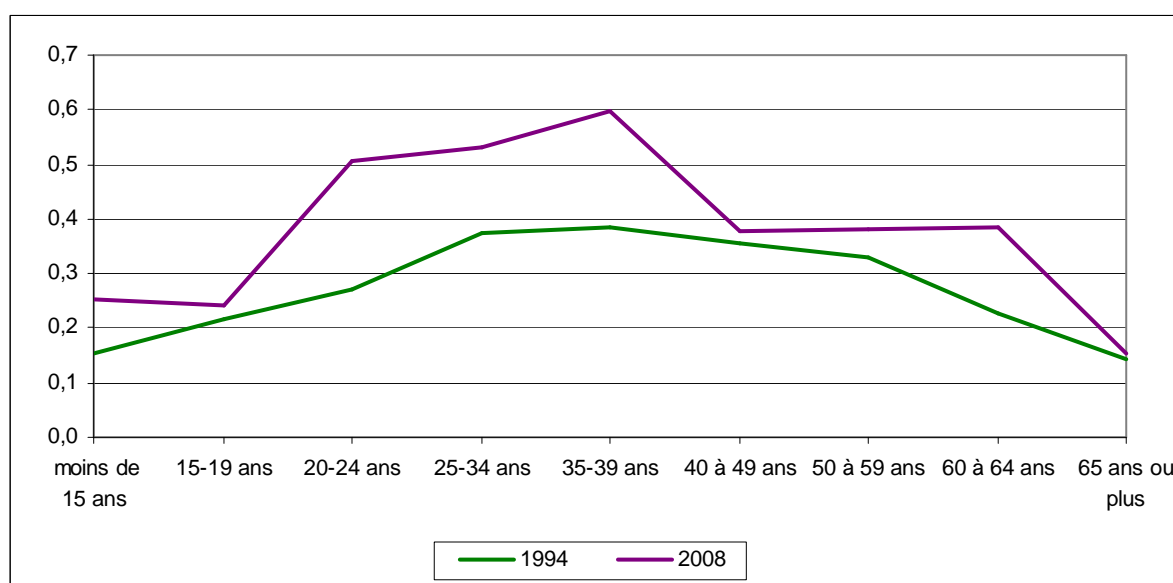
Les jeunes sont généralement plus enclins à voyager que leurs aînés et ceci se confirme pour le mode aérien : 43 % des voyageurs ont moins de 35 ans (contre 42 % tous modes confondus). Les personnes de moins de 15 ans sont assez bien représentées dans le mode aérien : 8,8 % des voyageurs en avion, contre 9,9 % pour l'ensemble des modes de transport et 7,2 % pour le train (graphique 3). Cette tendance illustre les évolutions sociodémographiques de ces dernières années (éclatement des familles, notamment), propices aux déplacements des enfants à l'occasion des vacances et des week-ends. Elle illustre aussi la politique des compagnies aériennes visant à faciliter les déplacements des jeunes en toute sécurité avec la prise en charge des « UM » (« *Unaccompanied minors* »).

**Graphique 3 : Répartition des voyages en avion selon l'âge (en %)**

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

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

Au-delà de l'évolution de la structure démographique se traduisant notamment par un vieillissement de la population, la répartition des voyageurs par tranche d'âge, comparée à 1994, évolue également : les jeunes passagers (moins de 15 ans) sont plus nombreux (7,4 % des voyageurs en avion en 1994, 8,8 % en 2008), tout comme ceux âgés de 20 à 24 ans (7,3 % et 9,6 %, respectivement). Les voyageurs âgés de 60 à 64 ans ont réalisé quant à eux 7,1 % des voyages aériens en 2008 (contre seulement 4,3 % en 1994) mais surtout, le nombre de voyages qu'ils ont effectués a plus que doublé, passant de 630 000 en 1994 à 1 457 000 en 2008. Dès lors, l'intérêt porté par les organisateurs de voyages à l'égard de ces personnes est tout à fait compréhensible, dans la mesure où elles représentent un marché en réelle croissance, dont les potentialités à terme sont importantes compte tenu du vieillissement de la population. Dans cette tranche d'âge, les voyageuses, déjà majoritaires en 1994, le sont encore davantage en 2008 : 66 % en 2008 contre 55 % en 1994 – notamment lorsqu'il s'agit de voyages pour motif privé (67 % contre 58 % en 1994).

**Graphique 4 : Nombre annuel de voyages aériens par habitant selon l'âge**

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

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

En résumé, c'est entre 20 et 40 ans que les appétits de voyages aériens sont les plus importants (0,5 à 0,6 voyage par an et par personne pour 0,37 tous âges confondus). Par ailleurs, les personnes âgées de 60 à 64 ans continuent de voyager (0,39 voyage par an et par personne en 2008) alors qu'en 1994, elles avaient tendance à y renoncer (0,23). Au-delà de 65 ans, les voyages aériens diminuent considérablement, surtout après 75 ans.

### Un mode de transport de moins en moins « réservé »

Près de 80 % des voyageurs aériens sont des personnes actives occupées (*tableau 2*), situation très comparable quel que soit le mode de transport (75 %), sauf pour les voyages en autocar (55 % seulement) et qui évolue peu dans le temps.

Les voyages en avion demeurent l'apanage des cadres et professions intellectuelles supérieures : ces derniers effectuent 40,3 % des voyages en avion contre 25,9 % des voyages tous modes confondus, alors qu'ils représentent 14,6 % de la population. En revanche, les employés (6,0 %) et les ouvriers (6,5 %) utilisent toujours moins l'avion que les autres modes de transport (la proportion de chacune de ces catégories est de 10,3 % et 11,7 % respectivement, tous modes de transport confondus).

**Tableau 2 : Répartition du nombre de voyages aériens selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence (en %)**

	1994	2008
<b>Actifs</b>	<b>78,0</b>	<b>79,6</b>
Agriculteurs	1,6	1,9
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	6,5	7,2
Cadres et professions intellectuelles supérieures	39,5	40,3
Professions intermédiaires	19,0	17,7
Employés	5,7	6,0
Ouvriers	5,7	6,5
<b>Retraités</b>	<b>13,3</b>	<b>15,5</b>
<b>Autres</b>	<b>8,7</b>	<b>5,0</b>
<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

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

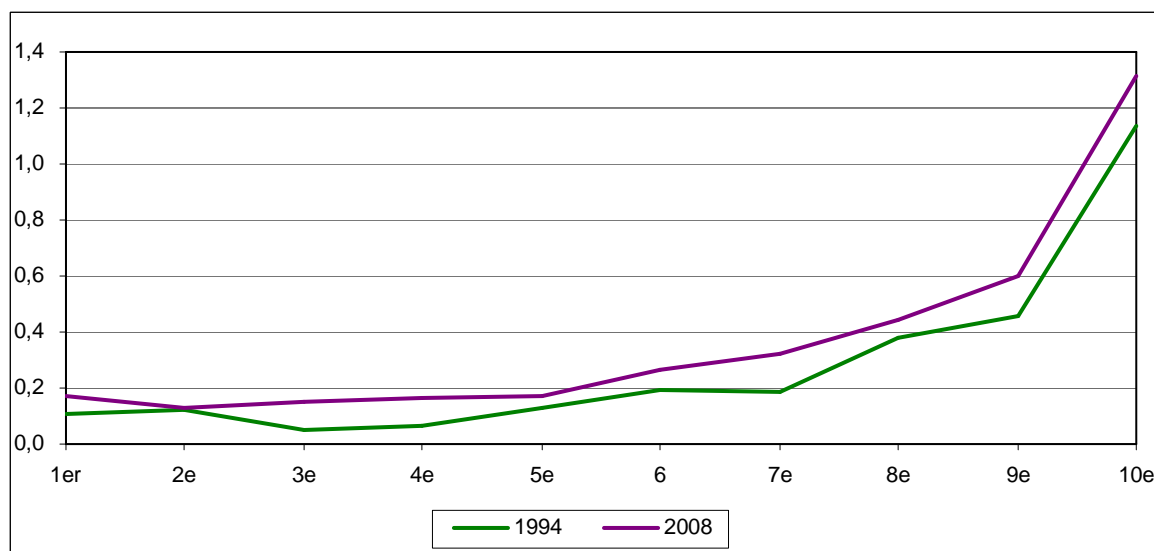
Cependant, les ouvriers et les employés sont un peu plus nombreux à prendre l'avion qu'en 1994 : 12,5 % des voyageurs en 2008, contre 11,4 % en 1994. Par ailleurs, au sein des voyages en avion effectués par les retraités, la part des anciens ouvriers est également beaucoup plus importante en 2008 (9,2 %) qu'en 1994 (2,2 %), témoignant ainsi d'un élargissement pour cette catégorie de l'accès au transport aérien.

### Plus le revenu est élevé, plus les voyages en avion sont nombreux

La moitié des déplacements par avion est le fait des 2 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés. Ce lien entre mode de transport et niveau de revenu est particulièrement significatif pour le transport aérien : les personnes dont les revenus se situent entre le 1<sup>er</sup> et le 7<sup>e</sup> décile effectuent un nombre annuel de voyages aériens très inférieur à la moyenne nationale (*graphique 5*). Et ce sont bien les plus hauts revenus (8<sup>e</sup> à 10<sup>e</sup> décile) qui représentent l'essentiel de la clientèle (de 0,44 à 1,31 voyage aérien par an par personne). Toutes choses égales par ailleurs, les personnes dont le revenu du ménage par unité de consommation est situé dans le quartile supérieur ont davantage recours à l'avion pour effectuer leurs voyages personnels (*tableau 3*).

Cette caractéristique est encore plus marquée selon le motif de déplacement : les 20 % de personnes dont le revenu par unité de consommation est le plus élevé effectuent les trois quarts des voyages professionnels.

**Graphique 5 : Nombre de voyages en avion par habitant selon le décile de revenu par unité de consommation du ménage**

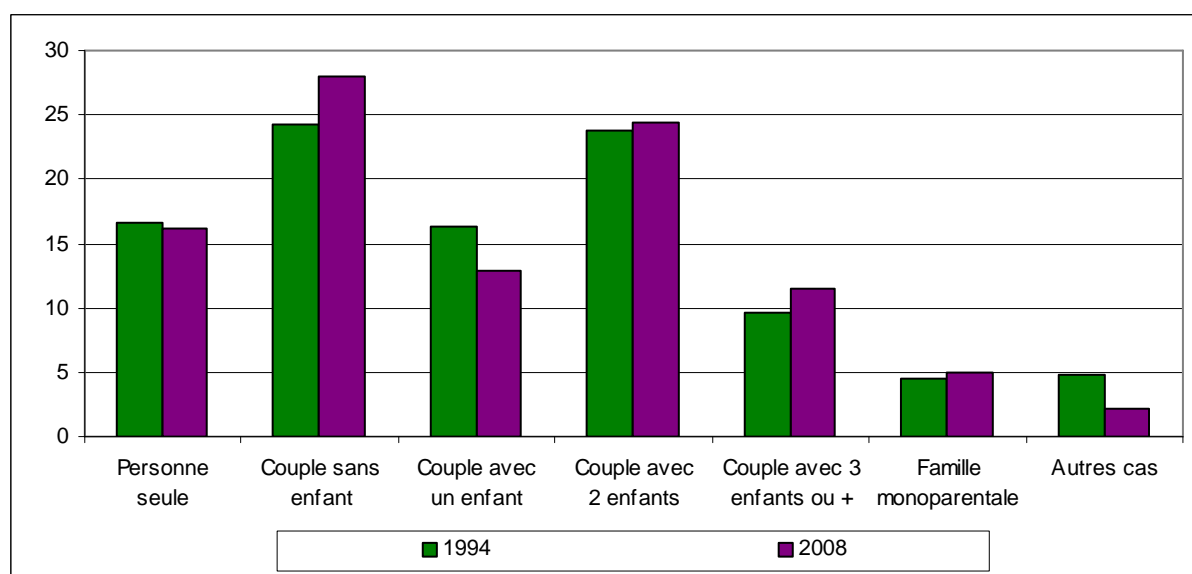


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Mais les différences s'estompent quelque peu si l'on considère les voyages pour motifs personnels : la diversité des offres tarifaires permet en effet aux personnes de revenu moyen d'accéder à des voyages aériens, dès lors que les réservations sont suffisamment anticipées sur la date de leur voyage.

Au total, les voyages en avion sont synonymes de déplacements liés aux vacances, de catégories socioprofessionnelles supérieures, et de niveau de revenu élevé. Les célibataires et couples sans enfant plébiscitent ce type de déplacement : ils réalisent 44 % des voyageurs aériens, contre 35 % tous modes confondus. *A contrario*, les ménages avec enfants ne réalisent que 49 % des voyages en avion, alors qu'ils effectuent 56 % des voyages en voiture (graphique 6).

**Graphique 6 : Répartition des voyages en avion selon la situation de famille (en %)**



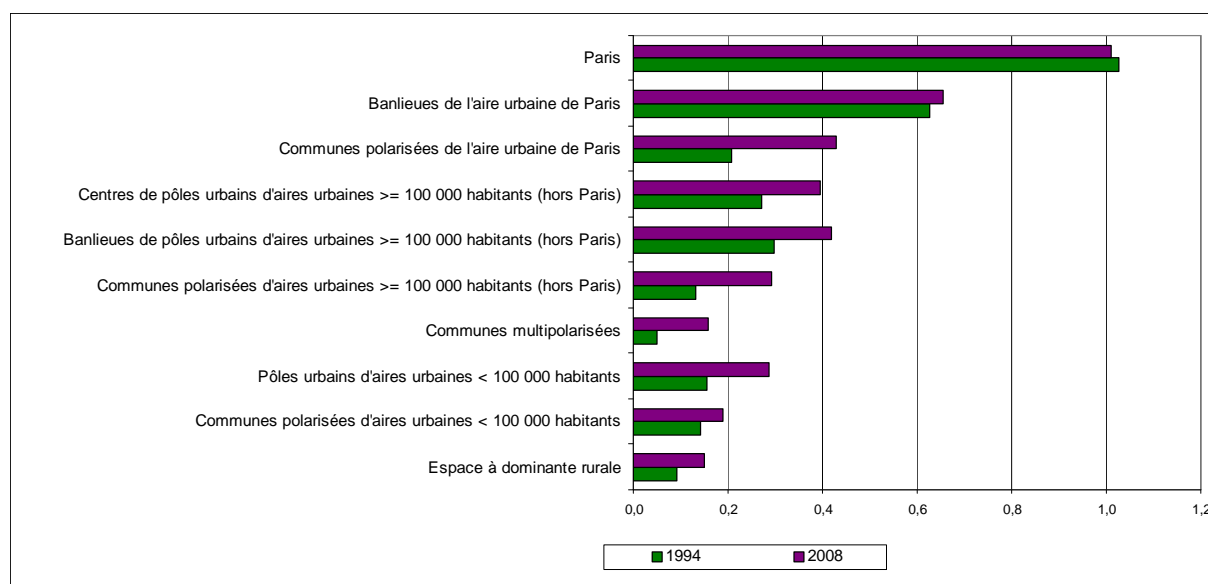
Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

## Les Franciliens à l'origine d'un voyage en avion sur trois

Les personnes résidant en Île-de-France effectuent plus du tiers des voyages en avion (36 %), alors que leur poids démographique est de 19 % en France métropolitaine. Il s'agit là d'une caractéristique très marquée qui contraste nettement avec la mobilité en général.

En 2008, le nombre de voyages aériens effectués par les Parisiens atteint en moyenne 1,01 – un niveau trois fois plus élevé que la moyenne nationale (*graphique 7*). Cet effet n'est pas purement lié à l'activité professionnelle importante en Île-de-France, une analyse « *toutes choses égales par ailleurs* » réalisée sur la prévalence des voyages à titre personnels confirme ce diagnostic (*tableau 3*). Cela étant, tous motifs confondus, le poids des voyages aériens effectué par les Franciliens tend à s'affaiblir : de 44 % en 1994, il passe à 33 % en 2008.

**Graphique 7 : Nombre de voyages en avion par habitant selon le type urbain du domicile**



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

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

**Tableau 3 : Facteurs contributifs du recours à l'avion pour effectuer ses voyages pour motifs personnels**

Variable	Écart à la proportion de référence (en points)	Seuil de significativité
<b>Revenu du ménage par unité de consommation</b>		
1 <sup>er</sup> quartile	-0,4	**
2 <sup>e</sup> quartile	-	réf.
3 <sup>e</sup> quartile	ns	ns
4 <sup>e</sup> quartile	1,8	***
<b>Tranche d'âge</b>		
moins de 15 ans	ns	ns
15 à 24 ans	ns	ns
25 à 34 ans	ns	ns
35 à 44 ans	-	réf.
45 à 54 ans	ns	ns
55 à 64 ans	ns	ns
65 à 74 ans	ns	ns
75 ans ou plus	-0,9	***
<b>Nationalité</b>		
Français de naissance	-	réf.
Français par naturalisation	0,7	**
Étranger	1,8	***
<b>Type de ménage</b>		
Personne seule	0,5	**
Famille monoparentale	ns	ns
Couple sans enfant	0,3	*
Couple avec enfant(s)	-	réf.
Autre	ns	ns
<b>Type urbain de la commune de résidence</b>		
Espace à dominante rurale	-0,4	*
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	ns	ns
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	ns	ns
Communes multipolarisées	-0,5	*
Communes polarisées d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	ns	ns
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	-	réf.
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	ns	ns
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	ns	ns
Banlieue parisienne	0,5	**
Paris	1,0	***
<b>Proportion d'individus ayant pris l'avion pour effectuer des voyages pour motifs personnels (situation de référence)</b>	<b>1,0 %</b>	

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

Avertissement : ce tableau présente les résultats d'un modèle de régression qualitative à résidus logistiques. Il explique l'importance du recours à l'avion pour effectuer ses voyages pour motifs personnels (mesurée en proportion d'individus concernés), selon différents facteurs explicatifs. Plus précisément, le tableau fournit l'impact différentiel généré par une situation spécifique par rapport à la situation de référence (repérée pour chaque facteur explicatif par la mention « réf. »). Les variables intégrées dans le modèle sont : sexe de l'individu, tranche d'âge de l'individu, nationalité de l'individu, quartile de revenu du ménage par unité de consommation (UC), type de ménage et type de zonage urbain de résidence. Celles retenues au final par le modèle sont le quartile de revenu par UC du ménage, l'âge et la nationalité de l'individu, le type de ménage et le type urbain du lieu de résidence.

Note de lecture : 1,0 % des individus se trouvant dans la situation de référence (2<sup>e</sup> quartile de revenu du ménage par UC, âgé de 35 à 44 ans, etc.) ont pris l'avion au cours des 3 derniers mois précédant l'enquête (réalisée sur 6 vagues). Toutes choses égales par ailleurs, faire partie du 4<sup>e</sup> quartile de revenu par UC fait augmenter la proportion d'individus prenant l'avion. Elle passe de 1,0 % à 2,8 % (1,0 + 1,8). À l'inverse, résider dans l'espace à dominante rurale fait baisser ce recours à l'avion, qui passe alors de 1,0 % à 0,6 % (1,0 - 0,4).

Seuils de significativité :

\* significatif au seuil de 10 % | \*\* significatif au seuil de 5 % | \*\*\* significatif au seuil de 1 % | ns non significatif

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transport et déplacements 2008 – Calculs SOeS



## L'avion est le mode de transport pour aller loin

Avec le temps, le transport aérien se renforce sur les voyages moyen et long courriers. Un déplacement par avion sur deux s'effectue, aujourd'hui, sur des distances de plus de 1 500 km et trois sur quatre sur des distances de plus de 800 km. La distance moyenne en avion est de 2 428 km par déplacement ; elle est six fois plus importante que pour le train (420 km) et huit fois plus importante que pour la voiture (298 km) (graphique 8). Pour autant, la distance moyenne des déplacements par avion demeure stable (2 455 km en 1994, 2 428 km en 2008).

**Graphique 8 : Distance moyenne parcourue par déplacement selon le mode de transport (en km)**



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

Les voyages privés en avion sont plus lointains (2 631 km en moyenne) que les voyages pour motifs professionnels (1 830 km) (tableau 4). Toutefois, cet écart tend à se réduire dans le temps par un double mouvement : d'une part, les voyageurs pour motifs privés prennent plus facilement l'avion sur de plus courtes distances, très certainement en raison du développement des liaisons à bas coûts à destination de l'Europe et du Maghreb. D'autre part, les voyages pour motifs professionnels se font sur des distances croissantes (+ 24 %). Cette seconde évolution est liée à plusieurs facteurs. La mondialisation des échanges développe les voyages professionnels lointains. L'utilisation du TGV sur les courtes distances y compris vers les pays européens limitrophes implique une substitution de mode de transport. Enfin, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (messagerie Internet, réunions en vidéoconférence...) semble remplacer les voyages les moins « indispensables » qui étaient le plus souvent de relativement courte distance.

**Tableau 4 : Nombre moyen de kilomètres parcourus par déplacement en avion selon le motif**

	Motifs privés	Motifs professionnels	Ensemble
1994	2 941	1 474	2 455
2008	2 631	1 830	2 428
Évolution 1994-2008 (en %)	- 10,5	+ 24,1	- 10,1

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

## L'avion : un mode synonyme de destinations étrangères

Plus de deux voyages sur trois (68,5 %) s'effectuent à destination de l'étranger (*tableau 5*) : l'Europe capte 51 % de ces voyages, l'Afrique 26 %, l'Amérique (au sens large) 14 %, l'Asie 8 %<sup>1</sup>. Pour le tiers restant des voyages, les cinq premières destinations sont les Dom-Tom (6,2 %), l'Île-de-France (5,2%), Provence-Alpes-Côte d'Azur (4,8%), la Corse (2,8 %), et l'Aquitaine (2,7 %).

**Tableau 5 : Répartition des destinations en avion selon différentes caractéristiques (en %)**

	Étranger	Dom-tom	Île-de-France	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Corse	Aquitaine	Autres régions	Ensemble
Ensemble des voyages	68,5	6,2	5,2	4,8	2,8	2,7	9,9	100,0
Actifs	64,6	5,9	6,2	5,1	2,5	3,0	11,1	100,0
Retraités	84,2	0,1	1,4	3,1	5,1	-	5,3	100,0
Motifs privés	73,6	6,0	3,3	4,1	3,7	1,7	5,7	100,0
Motifs professionnels	52,5	0,1	11,0	7,0	-	5,8	23,1	100,0

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

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

Les voyages des retraités et ceux réalisés pour motifs privés sont les plus concernés par les destinations internationales (*tableau 5*) :

- 84 % des voyages en avion effectués par les retraités ont pour destination l'international, avec un attrait particulier pour les destinations « Afrique » (28 % des destinations internationales) et « Asie » (10 %) ;
- 74 % des voyages en avion effectués pour motifs privés sont également à l'international, avec également une préférence relative pour les destinations « Afrique » (31 % des destinations internationales).

Les voyages internationaux en avion pour motifs professionnels (53 % de l'ensemble des voyages professionnels) sont quant à eux très concentrés sur l'Europe (70 % d'entre eux) mais également l'Asie (11 %).

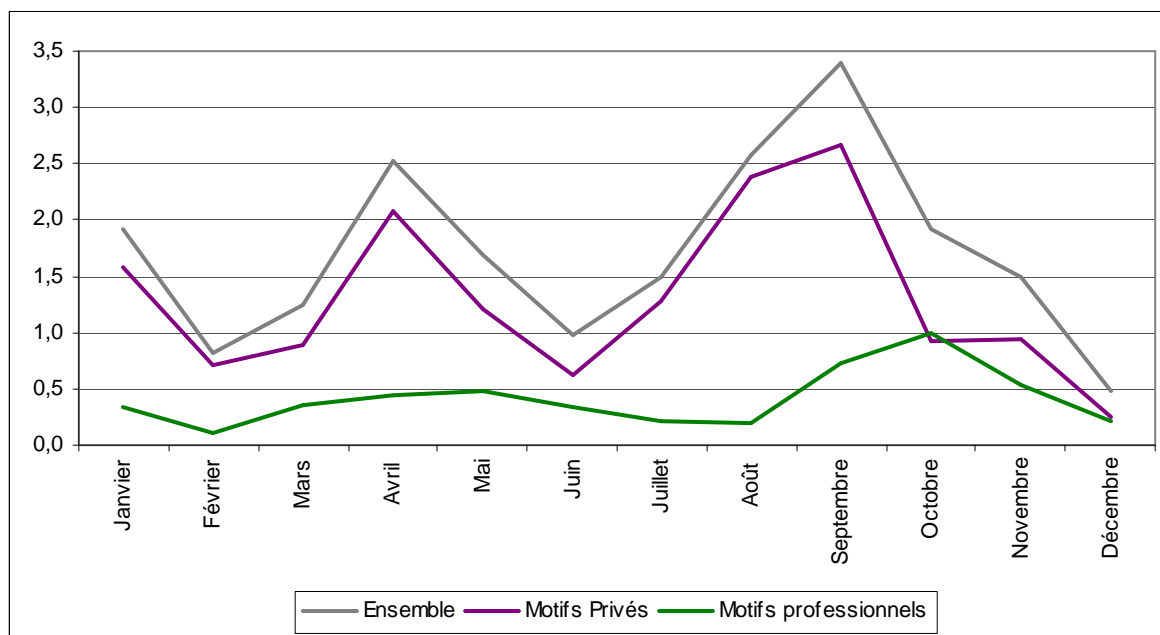
## À chaque destination internationale, un profil particulier de voyageurs

L'Europe est la destination principale des personnes seules et des couples avec 2 enfants. Les hommes de 35 à 64 ans et les femmes de plus de 35 ans, ainsi que les couples avec 2 enfants, sont particulièrement nombreux à se déplacer vers l'Afrique. Quant aux voyages à destination de l'Amérique, ils apparaissent particulièrement appréciés par les couples de plus de 64 ans sans enfant et les familles monoparentales ayant un enfant de moins de 13 ans. Enfin, les destinations vers l'Asie sont appréciées par les hommes de 35 à 64 ans et les couples avec deux enfants.

## Un pic de voyages en septembre

Avec 14 % des voyages-départ et 16 % des voyages-retour, le mois de septembre apparaît comme la période la plus prisée par les voyageurs résidant en France métropolitaine (*graphique 9*). Les voyages pour motifs personnels ont en fait deux périodes privilégiées de départ : avril et août-septembre ; ceux pour motifs professionnels augmentent sensiblement en septembre et octobre. À titre de comparaison, les statistiques de trafic passagers aériens incluant les non-résidents et le transit en France sont légèrement plus lisses et les mois les plus importants sont alors juillet et août avec pour chacun 10 % du trafic annuel total.

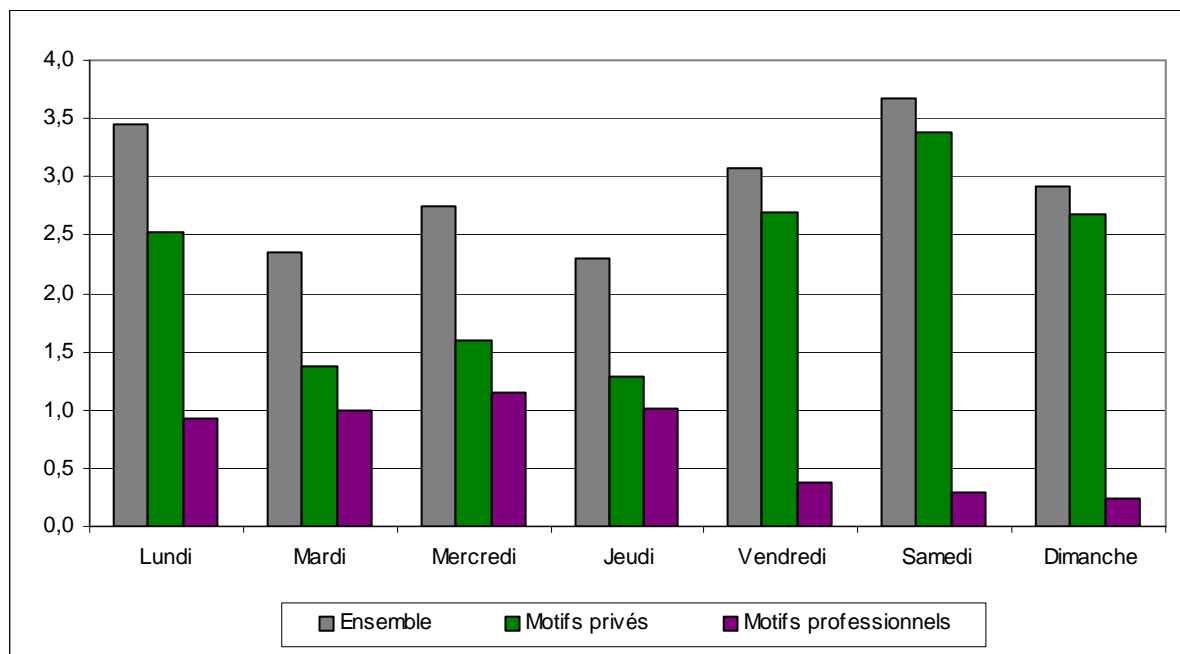
<sup>1</sup>À titre de comparaison, la structure du trafic total de passagers de la France en 2008 (passagers français et étrangers) était la suivante par grande destination : domestique (18 %), Dom-Tom (3 %), Étranger (79 %), se répartissant en Europe (63 %), Afrique (16 %), Amérique (12 %), Asie (8 %) et Océanie (1 %) (Source : DGAC). L'écart entre la part des destinations « Étranger » entre les deux sources (ENTD : 72 % ; Trafic total France DGAC : 79 %) s'explique par l'importance des passagers de nationalité étrangère qui, par définition, voyagent en quasi-totalité sur des destinations « Étranger ».

**Graphique 9 : Nombre de voyages en avion, selon le motif et le mois de départ (en millions)**

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

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

Le lundi et le samedi constituent des jours propices pour les départs de voyages en avion (34 % des départs) (graphique 10) ; pour le retour, c'est le mardi et le dimanche (33 % des retours)<sup>2</sup>. Les vendredi, samedi et dimanche sont les jours privilégiés des voyages effectués pour motifs privés ; les lundi, mardi et mercredi sont les jours où s'effectuent le plus les voyages professionnels.

**Graphique 10 : Nombre de voyages en avion, selon le motif et le jour de départ (en millions)**

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

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

<sup>2</sup> À titre de comparaison, les jours les plus fréquentés pour le trafic total de passagers aériens en France sont le vendredi (15,2 % des passagers) et le dimanche (19,8 % de l'ensemble des passagers).

### **Encadré 2 : Une nouvelle enquête auprès des passagers dans les aéroports français**

En 2009, la Direction générale de l'aviation civile a réalisé pour la première fois une grande enquête auprès des passagers aériens, dans 16 aéroports de la métropole. Plus de 44 000 questionnaires ont été recueillis.

Ils permettent de compléter les informations sur l'activité du transport aérien en France en termes de typologie des passagers, d'« origine-destination » du voyage en prenant en compte les vols en correspondances et les aéroports concernés, les modes de pré- et de post-acheminement aux aéroports, les compagnies utilisées, etc. Cette enquête donne également un aperçu des tarifs payés par les passagers.

Les résultats de cette enquête sont disponibles sur le site : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Analyses-enquetes-et-statistiques,1637-.html>, à la rubrique *Enquêtes et études*.

Cette enquête porte sur l'ensemble des passagers arrivant, partant ou transitant par un aéroport français, qu'ils soient français (59 % des personnes interrogées) ou étrangers (41 %) ; l'ENTD, quant à elle, porte essentiellement sur les voyages des personnes résidant habituellement en France métropolitaine. Ces différences de périmètre d'enquête expliquent les écarts dans les résultats de chacune d'elle.