

Evolution des volumes et caractéristiques des voyages à longue distance

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) réalisée en 2007-2008 est l'occasion de faire le point sur les pratiques de déplacements en 2008 et leurs mutations depuis la précédente enquête réalisée au cours des années 1993-94. Partant d'exploitations statistiques de l'ENTD, la collection « Mobilités à longue distance » éditée par le SETRA a pour objectif de présenter des résultats sur les pratiques de déplacements des résidents de France métropolitaine et leurs évolutions, au travers d'analyses thématiques. Cette collection est principalement centrée, au moins dans un premier temps, sur l'étude de la mobilité à longue distance, qui se situe dans le champ de compétence du SETRA. Elle pourra cependant s'appuyer, à l'occasion, sur des résultats complémentaires, provenant par exemple d'analyses de la mobilité locale. Elle s'adresse à l'ensemble des acteurs et des personnes intéressés par le domaine des transports et de la mobilité : services du Ministère, opérateurs des transports, collectivités territoriales, entreprises, usagers et citoyens.

Ce deuxième numéro de la collection "Mobilités à longues distance" porte sur les volumes et les caractéristiques des voyages à longue distance (modes, motifs, distances et durées,...) et leur évolution depuis la précédente enquête, à l'exception des aspects géographiques (origines et destinations).

Sommaire

Introduction : concepts et précisions préliminaires.....	2
Volume des voyages et évolution	4
Croissances relatives des voyages vers la France et l'étranger, globalement et par mode.....	6
Caractéristiques générales des voyages et évolutions: durées des voyages et distances parcourues.....	8
Répartition des voyages, des voyageurs*km et des nuitées par mode et motif	9
Associations entre modes et motifs.....	12
Analyse désagrégée des caractéristiques des voyages par mode	14
Analyse désagrégée des caractéristiques des voyages par motif.....	17
Conclusion.....	21
Méthode d'imputation des distances de déplacements manquantes	21
Bibliographie indicative.....	22

Introduction : concepts et précisions préliminaires

Dans cette partie introductive, on rappelle quelques définitions et on précise certains points relatifs aux analyses qui suivent, notamment méthodologiques. Ne seront évoqués dans cette introduction que les points problématiques d'intérêt spécifique pour cet article. Pour plus de précisions sur les conditions de réalisation de l'ENTD, on renvoie le lecteur à la note n°1 de cette collection, intitulée « Introduction à l'ENTD ».

Tout d'abord, on rappelle que les données qui suivent portent sur les voyages à longue distance (dont la destination se situe à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile) effectués par les personnes de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine, qui correspondent au champ de l'enquête. Les statistiques présentées dans cet article ne prennent donc en compte, ni la mobilité à longue distance des enfants de moins de 6 ans accompagnant leurs parents, ni les voyages effectués par les personnes résidant à l'étranger ou dans les DOM-TOM à destination de la France métropolitaine, ou traversant le territoire français. Une personne par ménage, dénommée le « Kish », a été interrogée sur sa mobilité à longue distance au cours des treize semaines précédant le passage de l'enquêteur.

La notion de voyage se réfère à l'ensemble des déplacements effectués par une personne au départ de son domicile jusqu'à ce qu'elle y revienne. Un voyage est donc toujours constitué d'au moins deux déplacements à longue distance, l'aller et le retour, mais peut en comporter davantage en cas de déplacements intermédiaires à longue distance. On ne prend donc pas en compte les déplacements intermédiaires réalisés à partir de la destination principale du voyage, de moins de 80 km à vol d'oiseau, qui sont considérés comme relevant de la mobilité locale et non de la mobilité à longue distance, à moins qu'ils ne donnent lieu à une nuitée, auquel cas ils sont intégrés dans la mobilité à longue distance, même s'ils font moins de 80 km. Un déplacement est défini comme un mouvement d'une personne entre un lieu de départ, dénommé « origine », et un lieu d'arrivée, dénommé « destination ». Par définition, il est associé à un motif unique, tout changement de motif entraînant un nouveau déplacement.

Pour chaque voyage à longue distance, on détermine un déplacement principal. Pour les voyages se composant d'un aller-retour sans déplacements intermédiaires à longue distance (plus de 80 % des cas), le déplacement principal est l'aller. Sinon, le déplacement principal est celui pour lequel le nombre de nuitées le séparant du déplacement suivant est le plus grand. En identifiant ainsi le lieu où la personne a passé le plus de temps pendant son voyage, la notion de déplacement principal permet de déterminer la destination, le motif et l'hébergement principaux du voyage.

Au cours d'un déplacement, une personne peut avoir recours à un ou plusieurs modes de transports. Dans le cas où plusieurs modes de transports sont combinés pour effectuer un déplacement, le mode de transport principal du déplacement est celui déclaré comme tel par l'enquêté : c'est en principe le mode de transport avec lequel la distance la plus longue a été parcourue. Le mode de transport principal du voyage est défini à partir des modes de transport principaux des déplacements composant le voyage. Si le voyage se compose d'un aller-retour, le mode de transport principal est celui de l'aller. Si le voyage comporte plus de deux déplacements, on associe au mode de transport principal de chaque déplacement la distance parcourue, puis on cumule, par mode de transport principal, les distances de déplacements du voyage : le mode de transport principal du voyage est celui pour lequel la distance totale parcourue pour l'ensemble des déplacements associés du voyage est la plus grande.

Par la suite, on ne précisera pas à chaque fois, motif *principal* et mode de transport *principal* du voyage, mais on se contentera généralement des expressions simplifiées *motif* et *mode*. Les principaux modes considérés dans les analyses relatives à la longue distance que nous présenterons dans cet article, ainsi que ceux qui suivent, sont la voiture particulière, le train, l'avion et l'autocar. D'autres modes peuvent être utilisés dans les déplacements à longue distance, par exemple le bateau et les deux-roues motorisés. Ne représentant cependant qu'une part négligeable de l'ensemble des déplacements à longue distance, ils ne feront pas pour le moment l'objet d'analyses spécifiques. Chacun de ces modes correspond à un regroupement de modes détaillés issus de la nomenclature de l'enquête, commune aux déplacements locaux et à la mobilité à longue distance.

Ainsi :

- la voiture particulière regroupe les modes « Voiture – conducteur seul », « Voiture – passager », et « Voiture – conducteur avec passager ». « Voiture – tantôt conducteur tantôt passager » et « 3 ou quatre roues sans plus de précision » ;
- le train regroupe les modes « TGV 1ere classe », « TGV 2° classe », « Autre train – 2eme classe », « Autre train – 1^{ère} classe », « Train sans précision », « RER ou SNCF banlieue », « TER », « Autres transports urbains et régionaux » ;
- l'avion ne comporte que le mode « Avion » ;

- l'autocar comprend les modes « Ramassage scolaire »¹, « Transport spécialisé (handicapé) », « Autobus urbain, trolleybus », « Transport spécialisé, ramassage, sans plus de précision », « Ramassage organisé par l'employeur », « Autocar SNCF ».

La durée des voyages sera exprimée en nombre de nuitées hors du domicile. On distinguera en général les voyages selon qu'il s'agit d'allers-retours dans la journée, de « courts séjours » (de 1 à 3 nuitées), ou de « longs séjours » (4 nuitées ou davantage). En toute rigueur, il s'agit d'un abus de langage, la notion de séjour en tourisme se référant à un hébergement (au moins une nuitée) dans un lieu fixe. Ici, un voyage peut parfois être composé de plusieurs *séjours* au sens de la terminologie officielle du tourisme. Néanmoins, les deux notions se recouvriront la plupart du temps, du fait que 90 % des voyages à longue distance impliquent un séjour dans un seul lieu d'hébergement.

La distance parcourue au cours d'un voyage est la somme des distances parcourues au cours des déplacements à longue distance constituant le voyage². Les distances prises en compte sont les distances déclarées par les personnes enquêtées. Pour certains déplacements, toutefois, la distance n'a pas été déclarée. Afin de ne pas sous-estimer les distances parcourues, il a donc été nécessaire d'imputer les distances manquantes, selon des méthodes de régression (voir encadré p 24). On a notamment pris en compte les relations observables entre la distance déclarée, la distance à vol d'oiseau et la distance calculée par un distancier routier, Odomatrix³.

Les motifs de « vacances » ou de « loisirs » se réfèrent à la nomenclature du questionnaire. Les voyages de vacances sont ceux dont le motif est déclaré comme tel par l'enquêté. Dans les analyses qui suivent, on a regroupé ensemble les deux motifs : « vacances » et « voyage vers la résidence secondaire », sous l'unique vocable « vacances », qu'on utilisera le plus souvent. La notion de « loisirs » comprend une très grande variété de motifs, tels que les activités associatives ou religieuses, les centres de loisirs ou d'attraction, la restauration à l'extérieur du domicile, les visites de monuments, les spectacles, les activités sportives, les promenades. Elle se distingue donc nettement du motif « vacances » et correspond à des activités qui sont souvent plus proches du domicile, mais qui peuvent, dans certains cas, conduire à des déplacements plus éloignés. Ce sont ces déplacements qui sont recensés ici. Les autres motifs personnels (déplacements d'achats dans des centres commerciaux, soins, démarches administratives) sont recensés sous la rubrique « autres motifs personnels ». Par ailleurs, on rappelle que l'enquête traite aussi des déplacements professionnels.

Les analyses en évolution présentées dans cette collection s'appuient sur une exploitation simultanée des fichiers des enquêtes de 1994 et 2008. Elles doivent donc, en principe, permettre de rendre compte des tendances à long terme de la mobilité. Cependant, contrairement à des données qui seraient renouvelées périodiquement (comme par exemple certaines « enquêtes ménages déplacements » (EMD) à l'échelle d'une agglomération ou d'une aire urbaine, on ne dispose que d'une image en quelque sorte « instantanée » de la mobilité (en réalité sur une année, qui est la durée de collecte de l'enquête), qui ignore donc les fluctuations de court et moyen terme. L'image donnée de la mobilité est donc partiellement dépendante de la période de collecte, dans le cas présent de début Mai 2007 à fin Avril 2008. Cette période est antérieure au déclenchement de la crise financière, puis économique mondiale consécutive à la crise des « subprimes »⁴ et le chômage avait atteint un point bas. Depuis, il a considérablement remonté, et l'intensité de la mobilité semble en avoir subi les effets, d'après d'autres sources qui permettent de suivre les évolutions en temps réels de la mobilité et des flux, telles que celles liées à l'observation des trafics sur le réseau routier national, ou encore les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) dans certaines agglomérations. La mobilité à longue distance étant, davantage que la mobilité locale, une mobilité non contrainte, est très dépendante du revenu, et donc plus sensible aux fluctuations du contexte économique, et doit vraisemblablement de ce fait avoir subi assez nettement les effets de la crise en 2009.

D'autre part, on peut indiquer une autre limite de l'enquête concernant les données relatives aux navettes à longue distance et à leurs évolutions, qui sont assez fragiles car elles reposent sur un faible nombre de navetteurs qui ont été intégrés dans l'enquête avec de très fortes pondérations. Les résultats concernant ce type de voyages sont donc à prendre avec certaines précautions et à rapprocher, dans la mesure du possible, d'autres sources.

Dans les analyses qui suivent, on commencera par présenter des résultats généraux sur les caractéristiques des voyages à longue distance (volumes, distances parcourues et durées, croissance par modes et destinations : en particulier on distinguera les voyages à destination de la France métropolitaine et de l'étranger), ainsi que leur évolution entre les dates

1 Le ramassage scolaire est surtout utilisé pour des déplacements locaux. Il peut toutefois concerner aussi des déplacements à longue distance, par exemple dans le cadre de visites ou d'excursions organisées dans le cadre de l'école.

2 Les déplacements de moins de 80 km, en effet, même s'ils sont effectués à destination, sont considérés relever de la mobilité locale.

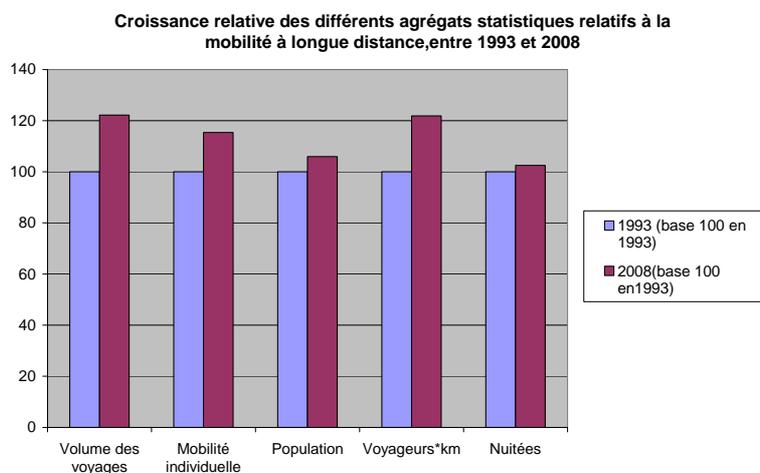
3 Odomatrix est un module de calcul de distances routières développé par l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA) en partenariat avec le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et l'INSEE.

4 Le krach financier consécutif s'est déclenché à partir de l'été 2008, donc postérieurement à la période de collecte des données de l'enquête. Ses conséquences sur l'économie française n'ont été perceptibles qu'en 2009.

des deux enquêtes. On analysera également les associations entre modes et motifs de voyages. Ces résultats seront ensuite étudiés plus finement en désagrégeant certaines analyses par modes et motifs. On exposera ensuite la répartition des agrégats relatifs à la mobilité (voyages, voyageurs*km et nuitées) par modes et motifs. Les résultats présentés dans cet article sont obtenus à partir de tables de données en principe définitives ou quasi-définitives. Ils permettent d'ores et déjà de commencer à exposer des grandes tendances en matière de volumes et de répartition des voyages et des circulations. Néanmoins, l'apurement et le redressement des données statistiques n'étant jamais complètement achevé, certaines données peuvent encore être amenées à évoluer au fil du temps.

Volume des voyages et évolution

En progression de plus de 22 % entre les deux enquêtes, le volume de voyages annuels à longue distance peut être estimé à environ 358 millions en 2008, une hausse en relation avec la croissance démographique, d'une part, la hausse de la mobilité individuelle à longue distance, d'autre part.



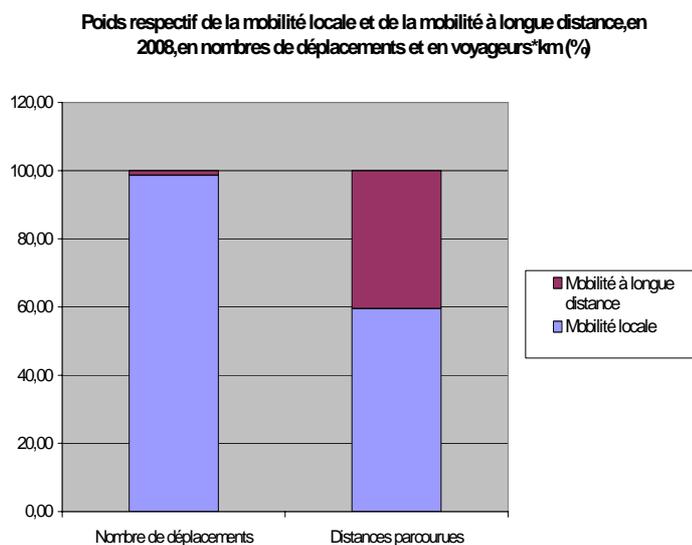
On rappelle que l'enquête 2008 a été conduite auprès d'environ 20 000 ménages comprenant un peu plus de 49 000 individus. Au sein de ces ménages, 18 632 individus ont été sélectionnés comme individus « Kish », représentatifs de la population âgée de 6 ans et plus au moment de l'enquête, évaluée à environ 56 millions de personnes. Le système de pondérations appliquées à l'ENTD 2008 permet d'évaluer à environ 358 millions le nombre de voyages annuels effectués par ces 56 millions d'individus, voyages eux-mêmes constitués de 789 millions de déplacements à longue distance. Chaque individu effectuait donc en moyenne environ 6,38 voyages

annuels à longue distance, soit environ 14 déplacements à longue distance par an en 2008. Le volume des voyages à longue distance a progressé de 293 à 358 millions de voyages entre les deux enquêtes, soit une hausse de 22,2 %, imputable pour partie à la croissance démographique du champ de population enquêtée (de 53 à 56 millions, soit environ 5,7 %), et pour partie à la croissance de la mobilité individuelle à longue distance moyenne, de 5,53 à 6,38 voyages annuels par personne, soit environ 15,4 %.

La hausse du volume des voyages, bien qu'encore significative, a considérablement ralenti par rapport aux périodes d'enquête précédentes. C'est ainsi qu'entre 1982 et 1993, la hausse du volume des voyages avait été estimée à environ 68 %, et celle de la mobilité individuelle à longue distance d'environ 50 %, de 4 à 6 voyages annuels par personne⁵.

⁵ Les français prennent de plus en plus goût aux voyages, Nelly GOUIDER, INSEE première n°565, Janvier 1998.

Le poids de la mobilité à longue distance est marginal en termes de nombre de déplacements, mais beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues.



Le poids de la mobilité à longue distance au sein de l'ensemble des déplacements, si l'on se réfère au nombre de déplacements, est négligeable : c'est ainsi que, d'après l'ENTD, les déplacements à longue distance sont au nombre de 789 millions, alors que les déplacements locaux peuvent être estimés sur l'année à environ 59,5 milliards pour la même population. Les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3 % des déplacements.

En revanche, leur poids est beaucoup plus significatif si on les considère en termes de distances parcourues. C'est ainsi que la distance parcourue annuellement par les personnes résidant en France métropolitaine âgée de 6 ans et plus peut être évaluée à environ 837,2 milliards de voyageurs*kilomètres, qui se décomposent en 499 milliards de voyageurs*km parcourus au cours des déplacements locaux, et 338,2 milliards de voyageurs*km parcourus au cours des déplacements

à longue distance. La mobilité à longue distance représente ainsi plus de 40 % des distances parcourues. L'impact de la mobilité à longue distance, en termes de circulations et de nuisances environnementales, telles que les émissions de gaz à effet de serre, est donc tout à fait significatif, et ne saurait être négligé, en dépit de son poids marginal en termes de volumes de déplacements.

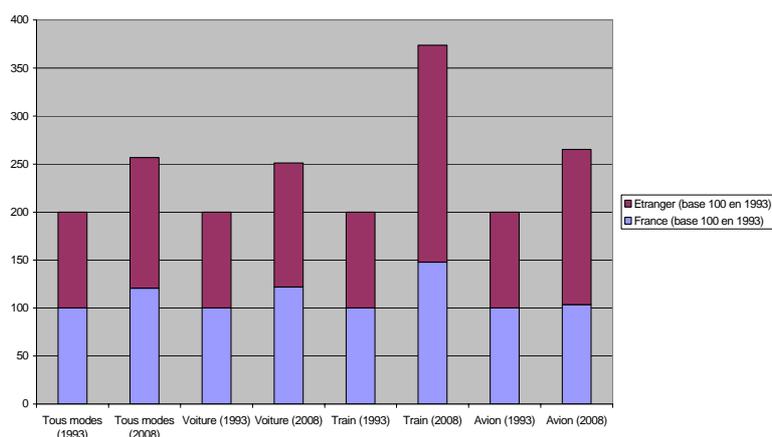
Exprimée en voyageurs x km, la mobilité à longue distance a progressé de 277,6 à 338,2 milliards de voyageurs x km, soit une progression d'environ 22 %. Cette progression est très proche de la croissance du volume des voyages annuels à longue distance, en raison de la stabilité de la distance moyenne parcourue par voyage à longue distance, autour de 945 km aux dates des deux enquêtes.

Enfin, les voyages à longue distance ont donné lieu à 1,49 milliards de nuitées passées hors du domicile, contre 1,45 milliards en 1993. La durée cumulée des voyages est donc demeurée stable, en dépit de la forte croissance du volume des voyages annuels, en raison du recul de la durée moyenne des voyages.

Croissances relatives des voyages vers la France et l'étranger, globalement et par mode

Environ 10 % des voyages à longue distance sont à destination de l'étranger. La voiture est prédominante pour les destinations intérieures, mais la part modale du train progresse. La part modale de la voiture particulière est beaucoup plus modérée sur les destinations internationales, où les parts modales respectives du train et de l'avion progressent, tandis que le trafic aérien intérieur stagne.

Croissance relative des voyages vers la France et l'étranger, globalement et par mode, entre 1993 et 2008 (base 100 en 1993)



Pour affiner le diagnostic précédent sur les évolutions des voyages en volumes, on distingue les voyages selon la destination et le mode de transport principal. On se contentera dans cette partie de distinguer les voyages à destination de la France métropolitaine (que l'on désignera parfois, par abus de langage, sous l'appellation de « trafic intérieur » à longue distance⁶) et à destination des DOM-TOM et de l'étranger⁷. Un article ultérieur de la collection sera consacré à des analyses géographiques de la distribution interrégionale des flux de voyageurs à longue distance, selon le motif et le mode.

Le volume global des voyages réalisés par les personnes âgées de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine a progressé d'environ

293 à 358 millions entre les deux enquêtes. Sur les 293,2 millions de voyages réalisés en 1993, 263,9 millions étaient à destination de la France métropolitaine, et 29,3 millions à destination de l'étranger ou des DOM-TOM. La proportion de voyages vers les DOM-TOM et l'étranger était donc d'environ 10 %. En 2008, les 358,3 millions de voyages se répartissaient entre 318,5 millions de voyages à destination de la France métropolitaine, et 39,8 millions à destination des DOM-TOM et de l'étranger. La progression des voyages à destination de la France métropolitaine est ainsi de 20,7 %, celle des voyages à destination de l'étranger de 36,3 %. Le poids des voyages à destination des DOM-TOM et de l'étranger, s'est élevé à 11,1 % de l'ensemble des voyages en 2008, indiquant une tendance à l'internationalisation croissante de la mobilité à longue distance.

Désagrégeons à présent l'analyse par mode. Le volume des voyages en voiture à destination de la France métropolitaine progresse de 201,7 à 245,6 millions, soit une hausse de 21,8 % en volume, représentant 80,4 % de la croissance des voyages à destination de la France métropolitaine. La part modale de la voiture sur le trafic à longue distance à destination de la France métropolitaine progresse légèrement, de 76,4 à 77,1 %. Le volume des voyages en voiture à destination de l'étranger croît de 13,4 à 17,4 millions, soit une hausse d'environ 30 %, correspondant à un peu moins de 38 % de la croissance du trafic à destination de l'étranger. On voit que la voiture ne contribue que faiblement à la croissance du trafic vers l'étranger, en comparaison de sa part modale. Pour les voyages à destination des DOM-TOM et de l'étranger, la part modale de la voiture recule de 45,9 à 43,6 %. Les modes alternatifs à la voiture contribuent donc plus fortement à la croissance des trafics internationaux, conduisant à l'érosion de la part modale de la voiture sur ces destinations, part modale qui est d'autre part très inférieure à celle constatée sur les destinations intérieures.

Le volume des voyages en train connaît une progression très soutenue, de 40,4 à 61,2 millions, soit une hausse de plus de 51 %. Ce sont les voyages en train à destination de la France métropolitaine qui sont pour l'essentiel responsables de cette progression, de 38,4 à 56,7 millions, soit une hausse de plus de 47 %. La croissance des voyages en train représente environ 33,5 % de la croissance des voyages vers la France métropolitaine, tous modes confondus, de sorte que la part modale du train sur les voyages à destination de la France métropolitaine est en très forte progression, de 14,6 à 17,8 %. Les données

⁶ On rappelle cependant qu'il ne s'agit ici que des voyages effectués par les résidents de France métropolitaine, âgés de 6 ans et plus.

⁷ Parfois, dans les analyses qui suivent, on parlera pour ne pas alourdir l'écriture de voyages à destination de « l'étranger ». En réalité cependant, sous cette dénomination sont regroupés les voyages à destination des DOM-TOM et de l'étranger. Dans une note ultérieure sur les origines et destinations des voyages, les flux seront distingués plus en détail en fonction du pays et du continent de destination (Europe proche, Europe de l'Est, Afrique, Asie, etc.).

issues de la SNCF sur la croissance du trafic intérieur à longue distance révèlent que c'est essentiellement le trafic TGV qui est à l'origine de cette progression, tirée par les déplacements professionnels interurbains⁸.

Les voyages en train vers l'étranger, à l'inverse, demeurent relativement peu importants en volume au regard de l'ensemble des voyages, progressant de 2 à 4,5 millions de voyages annuels. Cette croissance est toutefois très importante d'un point de vue relatif (125 %) et elle est également significative en comparaison du volume des voyages vers l'étranger : la croissance des voyages en train à longue distance à destination de l'étranger représente 23,6 % de la croissance de l'ensemble des voyages vers l'étranger, contribuant à une progression très significative de la part modale du train au sein des voyages vers l'étranger, de 6,8 à 11,3 %. La position du train s'est donc consolidée aussi bien sur le segment de marché des destinations intérieures que sur celui des destinations extérieures, où il demeure toutefois largement distancé par l'avion.

Tout comme pour le train, le volume des voyages en avion progresse très significativement, de 14,5 à 20,6 millions de voyages, soit 42 %. La croissance du trafic aérien est tirée exclusivement par les voyages à destination de l'étranger, qui connaissent une très forte croissance, de 9,5 à 15,3 millions de voyages, portée par la croissance des échanges internationaux. L'avion représente ainsi 54,7 % de la croissance des voyages vers l'étranger et les DOM-TOM. La part des voyages en avion à destination de l'étranger progresse de 65,5 à 74,2%. La part modale de l'avion au sein des voyages vers l'étranger progresse de 32,5 à 38,4%, l'avion conquiert donc avec le train des parts de marché sur les autres modes, principalement la voiture particulière et l'autobus. Les voyages aériens à destination de la France métropolitaine demeurent en revanche presque stables, progressant de 5 à 5,2 millions, de sorte que le trafic aérien intérieur occupe une place de plus en plus marginale au sein du transport intérieur de voyageurs à longue distance. L'avion ne contribue donc pas à la croissance du trafic intérieur, et sa part modale dans les voyages à destination de la France métropolitaine recule de 1,94 à 1,64 %.

A noter enfin que les voyages à destination des DOM-TOM et de l'étranger ne représentent que 6,6 % des voyages en voiture et 7,4 % des voyages en train, alors qu'ils représentent 74,3 % des voyages en avion. La concurrence du fer avec l'aérien sur les destinations internationales, c'est-à-dire surtout les destinations européennes proches, est un enjeu crucial à la fois pour le train et pour l'avion, mais il revêt un caractère vital pour le transport aérien, qui réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires sur les destinations internationales.

Au final, on peut faire les constats suivants :

- la voiture est quasi-hégémonique sur les destinations intérieures pour lesquelles elle représente près de 80 % des voyages. Cependant, on observe entre les deux enquêtes une évolution du partage modal favorable au train, bien qu'elle soit évidemment très loin d'être suffisante pour modifier très sensiblement les données en matière d'émissions de gaz à effet de serre, du moins pour la mobilité à longue distance qui nous intéresse ici. La part modale du train progresse sur les destinations intérieures, en lien avec le recul des parts modales de l'autocar et de l'avion ;
- l'avion reste prédominant sur les destinations internationales, mais la concurrence du train, dont la part modale progresse sur les destinations internationales, se fait de plus en plus sentir. La croissance du trafic aérien international permet à l'avion d'accroître sa part de marché sur ce segment, par contre, le transport aérien de voyageurs stagne sur les liaisons intérieures, où sa place est de plus en plus marginale.

⁸ D'après le 46^e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, les transports intérieurs de voyageurs à longue distance par le TGV ont progressé d'environ 15 à 50 G voyageurs*km entre 1990 et 2008, alors que dans le même temps le transport de voyageurs sur le réseau principal hors TGV diminuait quasiment de moitié, d'environ 40 à 20 G voyageurs x km.

Caractéristiques générales des voyages et évolutions : durées des voyages et distances parcourues

La majeure partie des voyages à longue distance est constituée d'allers-retours vers une destination fixe, sans déplacements intermédiaires à longue distance, avec hébergement dans un seul lieu.

Chaque voyage est composé en moyenne de 2,2 déplacements à longue distance, un chiffre qui n'a quasiment pas évolué depuis 1993. En fait, plus de 80 % des voyages sont de simples allers-retours entre l'origine et le lieu de destination principal du voyage. Cependant, environ 20 % des voyages à longue distance comprennent un ou plusieurs déplacements intermédiaires à longue distance, à partir du lieu de destination principal.

Nombre de lieux de destination et/ou d'hébergement	Répartition (%)
Un seul lieu de destination et éventuellement d'hébergement	90,2
Au moins deux lieux de destination et/ou d'hébergement	9,8

Environ 90 % des voyages impliquent un seul lieu de destination et d'hébergement, ce qui équivaut à dire que la majorité des voyages n'est composée que d'un seul séjour, au sens qu'a ce mot dans le vocabulaire du tourisme (un séjour implique au moins une nuitée sur place). La part des circuits avec nuitées dans un autre lieu que la destination principale du voyage est donc marginale.

Répartition des voyages selon le nombre de lieux d'hébergement, en 2008

Les voyages sont en moyenne plus brefs qu'en 1993. Ils se répartissent à peu près également entre allers-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours, une répartition qui a peu évolué entre les deux enquêtes. Les distances parcourues à chaque voyage ont peu évolué.

La durée moyenne d'un voyage à longue distance, de 4,16 nuitées hors du domicile en 2008, a nettement diminué depuis 1993, où elle était de 4,95 nuitées

Durée du voyage en nombre de nuitées	Répartition en 1994 (%)	Répartition en 2008 (%)
Aller-retour dans la journée	28,9	31,5
De 1 à 3 nuits	36,2	35,5
4 nuitées et plus	34,9	33

Les voyages à longue distance se répartissent approximativement entre 1/3 d'allers-retours dans la journée, 1/3 de courts séjours (1 à 3 nuitées hors du domicile) et 1/3 de longs séjours (4 nuitées et plus). On constate que la répartition des voyages selon la durée a légèrement évolué entre les deux enquêtes, dans le sens d'une progression de la part des allers-retours dans la journée, principalement au détriment des longs séjours.

Répartition des voyages selon la durée (%), en 1994 et 2008

La destination principale du voyage se situe en moyenne à 376 km à vol d'oiseau du domicile et la distance parcourue par voyage est en moyenne de 945 km, une distance qui est quasiment identique à celle des voyages à longue distance effectués lors de la précédente enquête.

Distance entre le domicile et la destination principale du voyage	Répartition en 2008 (%)
moins de 200 km	55,4
entre 200 et 400 km	21,4
entre 400 et 800 km	17,1
entre 800 et 1500 km	3,3
plus de 1500 km	2,8

Les voyages sont en général assez proches du domicile : ainsi, la destination de plus de 55 % d'entre eux se situe à moins de 200 km du domicile, la destination d'un peu plus de 21 % d'entre eux entre 200 et 400 km, 17 % entre 400 et 800 km. La proportion de voyages éloignés de plus de 800 km est relativement faible.

Répartition des voyages selon l'éloignement (%), en 2008

Distance parcourue par voyage	Répartition en 1993 (%)	Répartition en 2008 (%)
moins de 400 km	37,5	39,6
entre 400 et 800 km	29,9	26,6
entre 800 et 1600 km	20,3	20,4
entre 1600 et 3000 km	8,7	9,2
plus de 3000 km	3,6	4,2

La répartition des voyages selon la distance parcourue évolue peu entre les deux enquêtes. On constate que la distance parcourue au cours d'un voyage est inférieure à 400 km pour environ 40 % des voyages, et qu'elle se situe entre 400 et 1 600 km pour la majorité des autres voyages. La distance parcourue est supérieure à 1 600 km pour près de 13,5 % des voyages.

Répartition des voyages par tranche de distance parcourue (%), en 1993 et 2008

Durée et éloignement des voyages sont fortement corrélés : les voyages éloignés sont généralement de longue durée, les allers-retours dans la journée sont effectués pour des destinations plus proches.

	Moins de 200 km	Entre 200 et 400 km	Entre 400 et 800 km	Entre 800 et 1 500 km	Plus de 1 500 km
Aller-retour dans la journée	88,0	9,3	2,6	0,1	0,0
	50,0	13,7	4,7	1,1	0,3
Courts séjours (de 1 à 3 nuitées)	58,9	28,0	11,1	1,9	0,1
	37,8	46,4	23,0	21,3	2,1
Longs séjours (4 nuitées et plus)	20,6	25,9	37,4	7,8	8,3
	12,2	39,9	72,3	77,6	97,6

Répartition des voyages selon la durée et l'éloignement, % en ligne (en grisé) et en colonne (en blanc), en 2008

Plus les voyages sont éloignés, plus ils durent longtemps. Ainsi, près de 50 % des voyages à moins de 200 km du domicile sont des allers-retours dans la journée contre seulement 0,3 % des voyages à plus de 1 500 km. A l'inverse, 97,6 % des voyages à plus de 1 500 km du domicile sont des longs séjours, contre seulement 12,3 % des voyages à moins de 200 km. Cependant, même au sein des longs séjours, plus de 45 % restent à distance modérée du domicile (moins de 400 km).

Répartition des voyages, des voyageurs*km et des nuitées par mode et motif

Dans ce chapitre, on étudie la répartition de la mobilité à longue distance par mode et par motif. Selon les usages, on pourra être intéressé à exploiter différents agrégats statistiques sur la mobilité à longue distance, qui n'ont pas la même signification. On étudie ici simultanément la répartition par mode et motif de trois agrégats : les voyages, les voyageurs*km, et les nuitées. On précise que la notion de voyage est relative à un individu : par exemple, un voyage est compté deux fois si deux personnes voyagent ensemble dans la même voiture particulière. La mesure des volumes de voyages est utile pour l'étude de la mobilité individuelle à longue distance, la compréhension des comportements à un niveau individuel ou par groupes de population. Elle permet de rendre compte de l'évolution des pratiques de mobilité. Les voyageurs*km mesurent le produit des voyages par les distances parcourues. Ils mesurent donc des distances cumulées mais, comme précédemment, elles sont comptées pour *chaque* individu ayant voyagé, même s'ils ont voyagé ensemble. Cette mesure est généralement utile pour l'ensemble des politiques de transport : prévision ou prospective des trafics, évaluation, mesure des impacts des circulations (effet de serre, bruit, congestion, pollution, etc.). L'expression des circulations en voyageurs*km permet de comparer directement les trafics associés à l'usage des différents modes. Dans le cas des modes routiers, cependant, les impacts des circulations sont plus justement évalués à l'aide des véhicules*km, le taux d'occupation des véhicules exerçant une influence à la hausse ou à la baisse sur le niveau des trafics. Enfin, les nuitées

sont intéressantes dans le domaine du tourisme et de l'économie « présenteielle »⁹. Comme pour ce qui précède, si deux personnes passent une nuit dans la même chambre d'hôtel, deux nuitées seront comptées. Comme on le verra, les répartitions évaluées sont très dépendantes du choix de l'un ou de l'autre agrégat, en raison de la forte différenciation des modes et des motifs de voyages au regard des caractéristiques de distances et de durées, que l'on étudiera dans les chapitres suivants. On sera donc plus enclin à choisir tel ou tel indicateur selon les effets que l'on souhaite mettre en évidence.

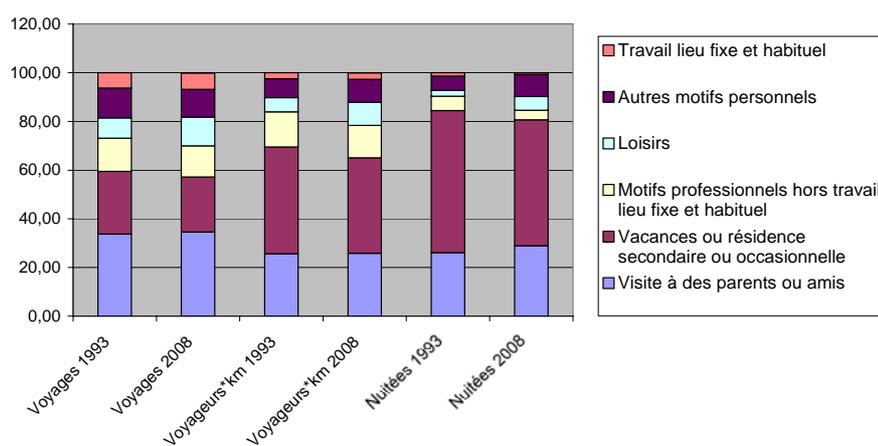
La répartition des voyages selon le motif évolue peu : 80 % pour motifs personnels et 20 % pour motifs professionnels. A un niveau plus détaillé, on observe un léger recul de la part des « vacances » et une progression des motifs déclarés dans la rubrique des « loisirs », ainsi que des navettes à longue distance.

Motif agrégé	Répartition en voyages en 1993 (%)	Répartition en voyages en 2008 (%)	Répartition en 1993 en voyageurs*km (%)	Répartition en 2008 en voyageurs*km (%)	Répartition en 1993 en nuitées (%)	Répartition en 2008 en nuitées (%)
Motifs personnels	80,1	80,5	83,0	84,1	92,8	95,3
Motifs professionnels	19,9	19,5	17,0	15,9	7,2	4,7

Répartition des voyages par motif (%), en 1994 et 2008

Au niveau d'agrégation le plus élevé, on distingue seulement les voyages pour motifs personnels et professionnels. La répartition des voyages à longue distance entre les motifs personnels et professionnels est restée stable entre 1994 et 2008, à savoir, environ 80 % de voyages pour motifs personnels et 20 % de voyages pour motifs professionnels. Cette répartition diffère légèrement si l'on considère, non plus les voyages, mais les voyageurs*km : 84 % des distances parcourues sont associées aux motifs personnels, et 16 % aux motifs professionnels. Cette différence tient au fait que la distance parcourue au cours des voyages professionnels est légèrement plus faible. Enfin, la différence est plus sensible si l'on considère la répartition des nuitées, 95 % des nuitées étant associées aux voyages pour motifs personnels, une prédominance qui tient à la forte proportion d'allers-retours dans la journée au sein des voyages pour motifs professionnels. On constate peu d'évolutions dans ces répartitions entre les deux enquêtes, si ce n'est une réduction de la part déjà résiduelle lors de la précédente enquête, des nuitées associées aux voyages professionnels. Cette évolution s'explique par la diminution de la part des voyages avec nuitées au sein des voyages professionnels. Cette évolution s'explique par la diminution de la part des voyages avec nuitées au sein des voyages professionnels, comme on le verra plus loin, dans le chapitre relatif aux évolutions des caractéristiques des voyages, désagrégées par motif.

Distribution des voyages par motifs (%) en voyages, voyageurs*km et nuitées, en 1993 et 2008



A un niveau de désagrégation plus fin, on peut distinguer le type de motif personnel ou professionnel déclaré par la personne enquêtée : là encore, les évolutions ne sont pas de très grande ampleur. Il semble cependant qu'on puisse constater, au niveau des voyages personnels, une diminution de la part des voyages déclarés comme ayant pour motifs les vacances ou les déplacements vers une résidence secondaire ou occasionnelle, qui reculent de 25,7 à 22,6 % de l'ensemble des voyages à longue distance, au profit des voyages dont le motif déclaré appartient à la catégorie des « loisirs », qui progressent de

⁹ L'économie présenteielle, par opposition à l'économie résidentielle qui ne considère que les seuls résidents sur un territoire, est une approche qui consiste à estimer l'impact économique sur un territoire (consommation de biens et de services) de la population qui y est présente à une période donnée de l'année, ou bien sur l'ensemble de l'année, en tenant compte des fluctuations saisonnières de la population présente, qui peuvent être importantes dans des territoires touristiques. L'évaluation de la population présente peut s'effectuer en ayant recours par exemple aux enquêtes sur les déplacements, telles que l'enquête annuelle « Suivi de la demande touristique ».

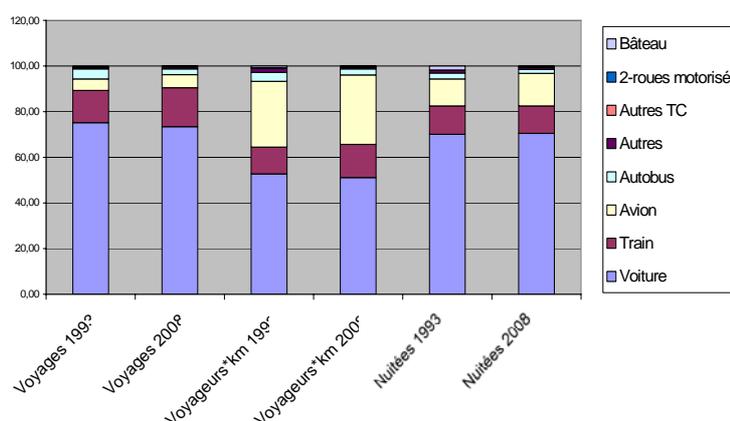
8,4 à 11,8 %. On constate d'autre part que les voyageurs ont réduit de façon encore plus sensible que la part du volume des voyages, la part des distances parcourues et des nuitées au cours des voyages de vacances.

On rappelle que les voyages de loisirs regroupent notamment les activités associatives, les déplacements vers un centre de loisirs ou un parc d'attractions, les restaurants et les cafés, les visites de monuments, les spectacles, les activités sportives, les promenades. Les motifs de vacances sont ceux qui sont déclarés comme tels. On remarque qu'ils sont loin de constituer l'ensemble des voyages. La majeure partie des voyages personnels est en effet liée à des motifs relationnels ou de loisirs. La part des visites à des parents et amis demeure à peu près stable et constitue toujours le premier motif de voyage à longue distance, soit environ 34 % de l'ensemble des voyages. La même stabilité est constatée en ce qui concerne les poids respectifs des voyages professionnels au sens strict, aussi bien que des navettes domicile-travail à longue distance.

En termes de circulations et de nuitées, la répartition selon le motif détaillé diffère sensiblement de la répartition en nombre de voyages. Le poids des circulations associées aux vacances et déplacements vers une résidence secondaire représente ainsi plus de 39 % des voyageurs*km et 52 % des nuitées, alors qu'il ne représente que 22 % des voyages. Les poids relatifs des autres motifs s'en trouvent réduits. La différence s'explique par le fait que les voyages de vacances sont à la fois nettement plus lointains et nettement plus longs que les voyages associés aux autres motifs. Ils représentent donc un enjeu plus important que le volume des voyages ne le laisserait suggérer à première vue, en termes de circulations et d'impacts environnementaux, mais aussi pour l'industrie touristique.

La voiture particulière demeure prédominante et représente le mode de transport principal de près de trois quarts des voyages à longue distance. Cependant, les parts modales du train et de l'avion progressent, tandis que l'autobus devient un mode marginal.

Distribution des voyages par modes (%), en 1993 et 2008, en voyages, voyageurs*km et nuitées



Les évolutions du partage modal pour les voyages à longue distance sont plus significatives que celles relatives aux motifs. Le partage modal est ici calculé sur la base du mode de transport principal. La part modale de la voiture recule ainsi de 75,2 à 73,4 %, tandis que celle du train progresse de 14,1 à 17,1 %. La part modale de l'avion progresse également de 5,1 à 5,75 %, celle de l'autobus est en net recul, de 4,4 à 2,5 %. Enfin, la part des deux-roues motorisés demeure faible dans l'ensemble des voyages, et semble même reculer. La répartition des voyages à longue distance selon le mode de transport principal souligne l'hégémonie de la voiture individuelle pour ce type de déplacement.

Cependant, la voiture particulière ne représente que 51 % des circulations exprimées en voyageurs*km, alors que l'avion en représente

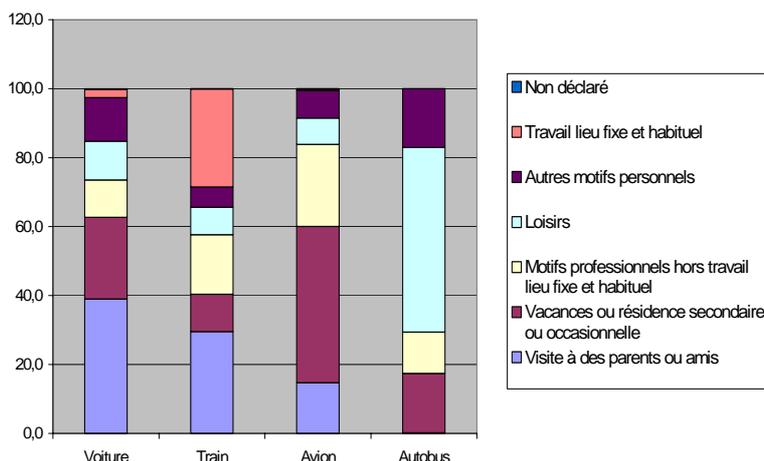
30 %. Les voyages en avion induisent aussi 14 % des nuitées, alors qu'ils représentent moins de 6 % des voyages. Le poids plus élevé des voyages en avion au regard de ces indicateurs s'explique par les distances et les durées des voyages également plus élevées pour ce mode. On constate que les voyages en avion représentent de ce fait un enjeu potentiel non négligeable au regard des considérations écologiques, alors que l'importance relative de la voiture particulière, tout en demeurant considérable, s'en trouve diminuée. La tendance est à une stabilisation du poids relatif de la voiture particulière au sein des voyageurs*km, et à une progression des poids relatifs du train et de l'avion.

La part modale du train, de 17,1 % en voyages et 14,6 % en voyageurs*km, demeure minoritaire, mais sa très nette progression souligne cependant les bénéfices des efforts importants consacrés à l'amélioration du transport ferroviaire, notamment par la poursuite de l'extension du réseau de lignes à grande vitesse et le développement de l'offre ferroviaire régionale dans le cadre de la décentralisation. On verra dans le chapitre qui suit, que cette évolution du partage modal favorable au train concerne surtout les déplacements à longue distance pour motifs professionnels. La progression de l'avion, quant à elle, pourrait en partie être imputée à l'expansion des compagnies « low-cost » qui permettent à la fois une démocratisation et une intensification de l'usage de ce mode de transport pour les motifs personnels, et au fort développement du trafic international (Europe et long courrier). L'usage des autres modes (bateau, deux-roues motorisés, autres,...) est négligeable pour la longue distance.

Associations entre modes et motifs

En 2008, l'usage des différents modes pour les déplacements à longue distance est relativement spécialisé : la voiture est principalement associée aux motifs personnels, le train aux motifs professionnels, l'avion et l'autobus aux vacances et aux loisirs. Cette spécialisation relative tend à se renforcer : la voiture est de plus en plus utilisée pour les loisirs, la part modale du train augmente pour les déplacements professionnels et en particulier pour les navettes vers le lieu de travail, et l'utilisation de l'avion est de plus en plus orientée vers les vacances et les loisirs.

Répartition des voyages par motifs, selon le mode, en 2008 (%)



On observe une certaine spécialisation fonctionnelle de l'usage des principaux modes par les voyageurs sur les longues distances. Ainsi, le poids des visites à des parents et amis est significativement plus important (39 %) parmi les voyages réalisés en voiture, pour lesquels viennent ensuite les voyages pour motifs de vacances ou pour se rendre à une résidence secondaire (23,7%), les loisirs (11,3 %), les autres motifs personnels (12,6 %). Les voyages pour motifs professionnels au sens strict, représentent moins de 11 % des voyages à longue distance en voiture, et les navettes vers un lieu de travail éloigné de plus de 80 km du domicile seulement 2,4 %.

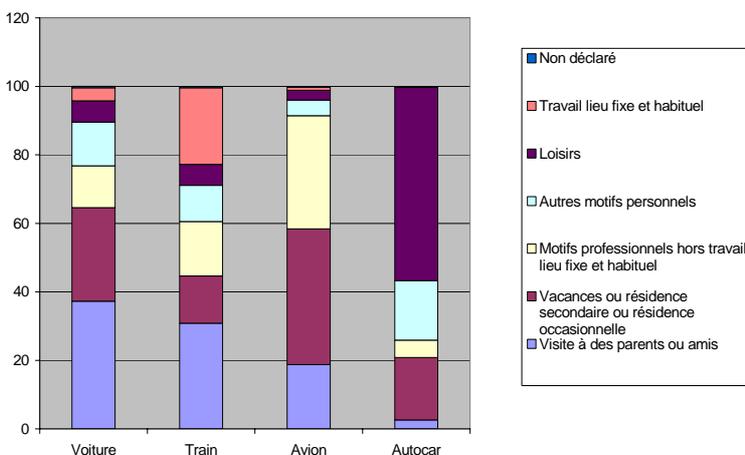
Les visites à des parents et amis sont aussi le premier motif des voyages en train (29,5 %), mais ils sont suivis de très près par les navettes vers un lieu de travail éloigné (28,5 %), dont le

poids est donc très important pour ce mode, ainsi que celui des voyages professionnels au sens strict (17,3 %). A l'inverse, les voyages pour motifs personnels, à savoir vacances (10,8 %), loisirs (8 %) ou autres motifs personnels (5,6 %), ont un poids moindre pour ce mode. L'usage du train se caractérise donc par une très forte spécialisation sur les motifs professionnels, qui totalisent 45,8 % des voyages par ce mode.

Le premier motif des voyages en avion en 2008 est de très loin constitué par les vacances, qui représentent 45,3 % des voyages par ce mode. Ils sont suivis par les déplacements professionnels (23,8 %). Les autres motifs sont moins représentés que dans les autres modes. L'autobus, enfin, est souvent associé au motif « loisirs », dans plus de 53 % des cas.

Cette spécialisation a-t-elle évolué entre les deux enquêtes ?

Répartition des voyages selon le motif, par mode, en 1993 (%)

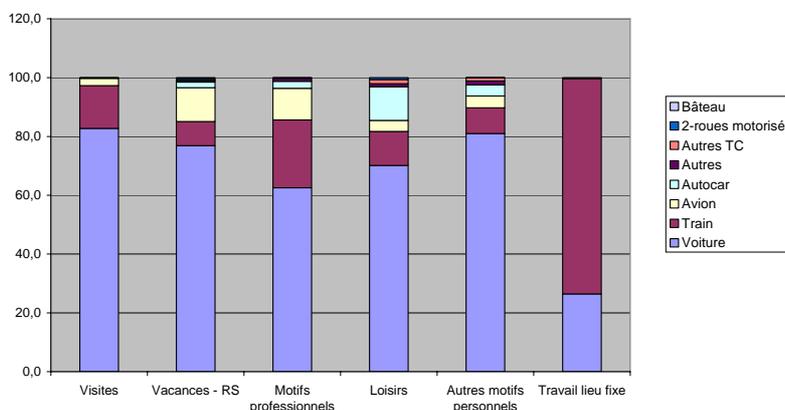


Au niveau des voyages en voiture particulière, le poids des voyages pour motifs de loisirs progresse de 6,2 à 11,3 %. Le poids des autres motifs recule, en particulier les voyages de vacances, qui reculent de 27,3 à 23,7 % des voyages en voiture, les voyages professionnels, de 12,2 à 10,9 %, et les navettes quotidiennes, de 3,8 à 2,4 %.

Les évolutions relatives aux voyages en train se caractérisent par un net recul des voyages de vacances (de 13,8 à 10,8 %), et des motifs personnels divers (de 10,6 à 5,9 %). Le motif en très forte progression pour ce mode est constitué par les navettes quotidiennes à longue distance (de 22,4 à 28,5 %), et dans une moindre mesure les voyages professionnels (de 15,9 à 17,3%) et les loisirs (de 6,1 à 8%). Le poids des motifs professionnels a donc diminué pour la voiture et progressé pour le train.

Une grande partie des voyages en avion (plus de 33 %) avaient également un motif professionnel en 1993. La part des voyages professionnels pour ce mode s'est contractée à 23,8 % entre les deux enquêtes. Dans une mesure moindre, le poids des visites à des parents et amis a également reculé, de 18,8 à 14,7 %. A l'inverse, le poids des vacances s'est considérablement renforcé, de 39,6 à 45,3 %, ainsi que celui des loisirs, de 2,8 à 7,6 %, et autres motifs personnels, de 4,6 à 8 %. L'avion, contrairement au train, semble donc se spécialiser de plus en plus sur les motifs personnels, récréatifs, de déplacement ou d'agrément.

Répartition des voyages par mode, selon le motif, en 2008 (%)



Cette spécialisation relative de l'usage des modes a une influence sur les parts modales, par motif de voyages. La part modale de la voiture est ainsi de 82,7 % pour les visites à des parents et amis, alors qu'elle est de 62,5 % pour les voyages professionnels, et de seulement 26,4 % pour les navettes quotidiennes vers un lieu de travail éloigné. A l'inverse, la part modale du train est de 73,2 % pour les navettes à longue distance, 23,1 % pour les autres voyages professionnels, et seulement 8,2 % pour les vacances. C'est pour les voyages de vacances que le poids de l'avion est le plus élevé (11,5 %), mais également pour les motifs professionnels (10,7 %). A l'inverse, il ne représente qu'une très faible part des déplacements pour motifs relationnels ou de loisirs.

Les parts modales, par motif, se sont modifiées de la manière suivante : pour les vacances, la part modale de la voiture a chuté de 80 à 76,9 %, au profit principalement de l'avion, dont la part modale a progressé de 7,8 à 11,5 %. A l'inverse, pour les loisirs, la part modale de la voiture progresse très fortement, de 55,7 à 70 %, principalement au détriment de l'autobus dont la part modale s'effondre, de 29,5 à 11,5 %. Cette évolution pourrait résulter de la succession des générations, et en particulier de la plus forte motorisation des nouveaux retraités. Pour les voyages professionnels au sens strict, la part modale de la voiture recule de 67,2 à 62,5 %, tandis que le train progresse de 16,5 à 23,1 %. De même, pour les navettes domicile-travail à longue distance, la part modale de la voiture s'est effondrée, passant de 46,3 à 26,4 %, le train progressant à l'inverse de 50,7 à 73,2 %.

L'usage du train pour les besoins de mobilité à longue distance progresse donc quel que soit le motif, mais cette évolution est surtout remarquable pour les motifs professionnels pour lesquels il se substitue de plus en plus à la voiture particulière et à l'avion. La substitution du train à la voiture pour les navettes domicile-travail à longue distance par le train pourrait constituer un comportement adaptatif des individus habitant loin de leur travail pour éviter les phénomènes de congestion au voisinage des grandes agglomérations et réduire leur temps de déplacement quotidien, stratégie favorisée par la possibilité de souscrire des abonnements financièrement avantageux. D'autre part, l'absence de temps d'attente, les liaisons directes entre les centres urbains et la diffusion de la grande vitesse pourraient contribuer à expliquer la substitution du train à l'avion pour les voyages professionnels au sens strict, en interurbain sur le territoire national ou vers les destinations proches d'Europe du Nord (Pays-Bas, Belgique,...).

La part modale de la voiture particulière ne progresse que pour les déplacements de loisirs, se substituant à l'autobus qui était autrefois davantage utilisé à cette fin. L'avion, enfin, progresse surtout pour les déplacements de vacances et d'agrément (vacances, déplacements vers une résidence secondaire, et loisirs), au détriment de la voiture particulière.

Analyse désagrégée des caractéristiques des voyages par mode

Les voyages en avion sont beaucoup plus longs et éloignés que ceux réalisés par les autres modes, les voyages en train sont de plus courte durée que ceux réalisés en voiture mais les distances parcourues sont d'un ordre de grandeur voisin. La voiture est en effet davantage associée aux courts séjours et aux destinations proches du domicile, le train aux aller-retours dans la journée et aux distances intermédiaires, l'avion aux voyages de longue durée et aux destinations lointaines.

Mode de transport principal	Durée moyenne d'un voyage (en nuitées)	Distance O/D moyenne (en km)	Distance moyenne parcourue (en km)
Voiture	3,99	235	658
Train	2,93	302	805
Avion	10,32	2433	5000
Autocar	2,92	353	1019
Autres TC	3,61	173	400
2-roues motorisé	2,76	218	1027
Bateau	8,57	492	1070
Autres	5,71	338	1149
Ensemble	4,16	376	945

Caractéristiques d'un voyage moyen, tous voyages confondus, par modes, en 2008

Les caractéristiques générales des voyages varient selon le mode. C'est lorsque les personnes voyagent en avion qu'elles effectuent les voyages les plus longs et les plus lointains. Ainsi, une personne voyageant en avion se rend en moyenne à 2 433 km de son domicile pour une durée moyenne de 10,3 nuits et parcourt 5 000 km en moyenne au cours du voyage. A l'inverse, les voyages en voiture sont généralement assez courts et vers une destination assez proche du domicile (4 nuits à 235 km du domicile en moyenne), la distance moyenne parcourue est donc relativement faible (658 km). Enfin, les distances parcourues au cours des voyages en train sont en moyenne un peu plus élevées que celles des voyages en voiture (éloignement à 302 km du domicile et distance parcourue de 805 km), mais l'ordre de grandeur est comparable. Les voyages en train sont par contre nettement plus brefs, en 2008, que les voyages en voiture (2,93 nuits en moyenne contre 4 pour les voyages en voiture).

On peut affiner les résultats précédents en considérant la répartition des voyages de chaque mode par tranches de distances parcourues, ou encore entre allers-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours.

	Moins de 400 km	Entre 400 et 800 km	Entre 800 et 1 600 km	Entre 1 600 et 3 000 km	Plus de 3 000 km
Voiture	46,1	27,0	19,0	6,8	1,1
	85,6	74,4	68,2	54,3	19,5
Train	25,7	33,2	27,5	12,8	0,8
	11,1	21,3	23,1	23,8	3,3
Avion	1,5	1,9	16,4	28,0	52,2
	0,2	0,4	4,6	17,5	70,4
Autocar	28,8	27,9	22,3	12,6	8,4
	1,8	2,7	2,8	3,4	5,0

Ainsi, pour 46 % des voyages en voiture, la distance parcourue est de moins de 400 km, alors que cette proportion n'est que de 25,7 % pour les voyages en train, et de 1,5 % pour les voyages en avion. Inversement, environ 1 % seulement des voyages en voiture ou en train impliquent une distance parcourue de plus de 3 000 km, alors que c'est le cas de 52 % des voyages en avion. La distance parcourue est le plus souvent de moins de 1 600 km pour les voyages en voiture, une part plus significative des voyages en train implique une distance parcourue entre 1 600 et 3 000 km, et la majorité des voyages en avion implique une distance parcourue de plus de 3 000 km.

Répartition des voyages selon le mode de transport et la distance parcourue, % en ligne et en colonne, en 2008

	Allers-retours dans la journée	Courts séjours (de 1 à 3 nuitées)	Longs séjours (4 nuitées et plus)
Voiture	31,4	37,6	31,0
	73,2	77,7	68,9
Train	39,3	34,5	26,2
	21,4	16,6	13,6
Avion	7,3	17,1	75,6
	1,3	2,8	13,1
Autocar	36,6	25,0	38,4
	2,9	1,8	2,9

Les voyages en voiture étant prépondérants, leur durée est logiquement assez proche de la répartition générale, avec cependant une légère sur-représentation des courts séjours par rapport aux longs séjours. Les voyages en train se caractérisent par une forte proportion d'allers-retours dans la journée (plus de 39 % contre 31 % pour la tendance générale), au détriment des longs séjours (seulement 26 % contre 33 % pour la tendance générale). Cette structure tient essentiellement à la forte proportion de voyages pour motifs professionnels parmi les voyages réalisés en train. Enfin, les voyages en avion se caractérisent par la prédominance absolue des longs séjours (76 %), liée en particulier au poids très important des voyages de vacances au sein des déplacements réalisés par ce mode.

Répartition des voyages selon le mode de transport et la durée, % en ligne (en grisé) et en colonne (en blanc), en 2008

Globalement, cette structure de mobilité indique une concurrence entre la voiture et le train sur la longue distance, où se situent les potentialités de report modal, tandis que l'avion est moins en concurrence avec ces deux modes car sa pertinence économique et fonctionnelle se situe en grande partie sur un marché à part, qui est celui des déplacements personnels de très longue portée et de longue durée. La concurrence du train et de l'avion se joue désormais davantage sur les destinations européennes proches que sur les voyages intérieurs, où la part de l'avion est marginale.

La durée moyenne des voyages en train diminue davantage que celle des voyages par les autres modes, tandis que les distances parcourues par voyage demeurent approximativement stables dans tous les modes. Les voyages en train sont en effet de plus en plus fréquemment des allers-retours dans la journée ou des courts séjours. A l'inverse, la part des longs séjours s'accroît parmi les voyages en avion. Ces évolutions sont causées par la dynamique de spécialisation des modes (spécialisation croissante sur les voyages professionnels pour le train, sur les voyages d'agrément pour l'avion).

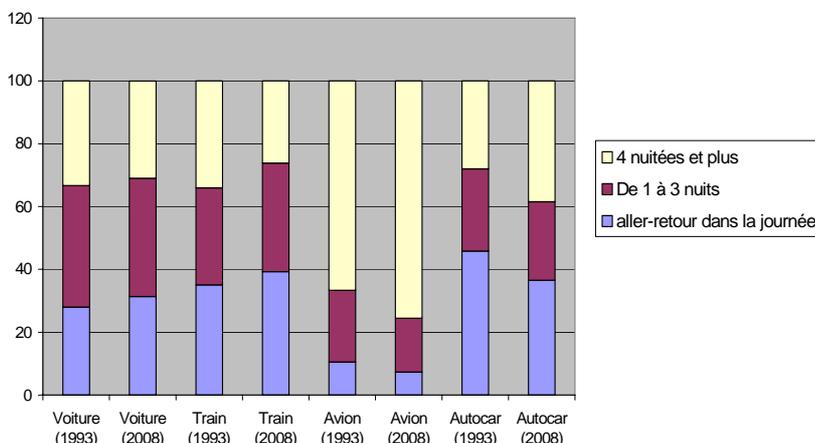
La durée des voyages en voiture est nettement plus courte qu'en 1993 (de 4,65 nuits en 1993 à moins de 4 nuits en 2008). Par contre, la distance parcourue demeure approximativement stable, de 670 à 658 km en moyenne. On constate des évolutions semblables pour les voyages en train, dont la durée moyenne a reculé de 4,42 à 2,93 nuitées hors du domicile, alors que la distance moyenne parcourue par voyage est demeurée approximativement stable, autour de 800 km. Cependant, le recul de la durée moyenne des voyages à longue distance effectués en train est beaucoup plus prononcé que pour les voyages en voiture particulière, en raison de la proportion croissante de voyages professionnels au sein des voyages réalisés par ce mode. La durée moyenne des voyages en avion diminue également, de 11,6 à 10,3 nuitées en moyenne. Ils demeurent toutefois de très loin les voyages les plus longs, notamment en raison de la forte proportion de voyages de vacances parmi les voyages effectués par ce mode. Par contre, la distance moyenne parcourue au cours des voyages en avion semble reculer légèrement, de 5 400 à 5 000 km environ.

Mode de transport principal	Distance totale du voyage en 1993 (en km)	Distance totale du voyage en 2008 (en km)	Durée du voyage en 1993 (en nuitées)	Durée du voyage en 2008 (en nuitées)
ENSEMBLE	947	945	4,95	4,16
Voiture	670	658	4,65	3,99
Train	800	805	4,42	2,93
Avion	5410	5000	11,56	10,32
Autocar	863	1019	2,99	2,92
Autres	3052	1149	9,85	5,71
Bateau	2539	1070	29,31	8,57
2-roues motorisé	613	1027	3,06	2,76
Autres TC	380	400	4,61	3,61

Caractéristiques d'un voyage moyen, par mode, en 1993 et 2008

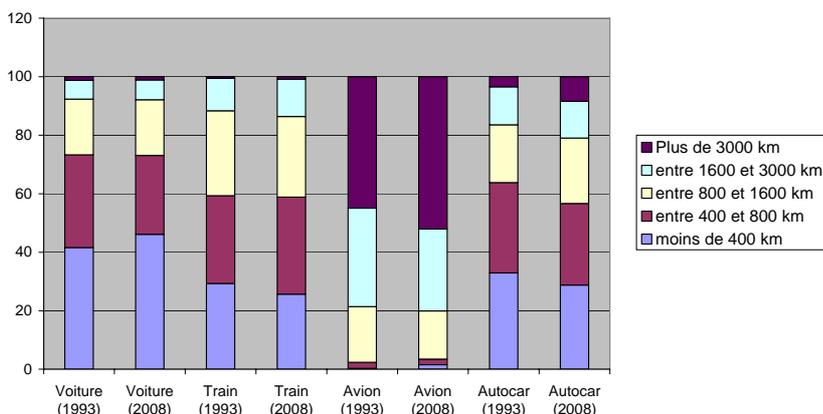
Comme pour l'analyse statique de la distance et de la durée des voyages par modes en 2008, l'analyse dynamique des évolutions des distances et des durées des voyages par modes entre les deux enquêtes peut être affinée en considérant cette fois-ci, non plus l'évolution des caractéristiques moyennes par modes, mais de la distribution, par modes, des voyages selon des classes de distances ou de durées.

Répartition des voyages en aller-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours, par modes, en 1993 et 2008



Les évolutions les plus sensibles concernent les voyages en train, pour lesquels on constate à la fois une forte progression du poids des allers-retours dans la journée (de 35 à 39,3 %) et des courts séjours (de 30,9 à 34,5 %), au détriment des longs séjours (de 34 à 26,2 %). Enfin, la proportion de longs séjours augmente parmi les voyages en avion, passant de 66,6 à 75,6 %, au détriment à la fois des aller-retours dans la journée et des courts séjours.

Distribution des voyages selon la distance parcourue, pour les différents modes, en 1993 et 2008



De la même façon, on constate que la répartition des voyages en voiture selon la distance parcourue montre une diminution de la part des voyages entre 400 et 800 km, au profit des voyages de moins de 400 km. Il semble donc que le recours à la voiture particulière s'oriente de plus en plus vers un usage de proximité, tandis que les autres modes sont utilisés pour parcourir des distances de plus en plus élevées. Les voyages en train suivent ainsi le mouvement inverse de la voiture: la proportion de voyages en train pour lesquels la distance parcourue est de moins de 400 km recule ainsi de 29,4 à 25,7 %, au profit des voyages dont la distance parcourue se situe entre 400 et 800 km, qui progressent de 30 à 33 % de l'ensemble des voyages en train. Enfin, la distance des voyages en avion est également fortement orientée à la

hausse : la proportion des voyages de plus de 3 000 km progresse ainsi de 44,9 à 52 %, ce qui correspond au fort développement des voyages à destination de l'étranger, tandis que le trafic aérien intérieur, dans le même temps, a peu évolué.

Analyse désagrégée des caractéristiques des voyages par motif

Les voyages pour motifs professionnels sont nettement plus brefs que les voyages pour motifs personnels, les voyages les plus longs étant de loin les voyages de vacances. 2/3 des voyages pour motifs professionnels sont des allers-retours dans la journée, à l'inverse les trois quarts des voyages pour motifs personnels impliquent au moins une nuitée hors du domicile.

Motif du voyage	Durée moyenne d'un voyage (en nuitées)	Distance O/D moyenne (en km)	Distance moyenne parcourue (en km)
Autres motifs personnels	3,28	298	781
Visite à des parents ou amis	3,47	272	705
Loisirs	1,99	290	760
Vacances - déplacements vers une résidence secondaire	9,52	676	1639
Tous motifs personnels	4,93	392	986
Travail lieu fixe et habituel	0,41	140	366
Autres motifs professionnels	1,29	403	988
Tous motifs professionnels	0,99	313	775
Ensemble	4,16	376	945

Caractéristiques d'un voyage moyen, tous voyages confondus, par motifs, en 2008

L'analyse des caractéristiques des voyages selon le motif donne les résultats suivants. A un premier niveau de désagrégation, on peut distinguer les voyages pour motifs personnels des voyages pour motifs professionnels. Les voyages pour motifs personnels sont nettement plus longs que les voyages pour motifs professionnels. La durée moyenne d'un voyage pour motif personnel est ainsi de 4,93 nuitées, contre moins d'une nuitée pour les voyages pour motif professionnel. Ils sont également en moyenne un peu plus éloignés du domicile (392 contre 313 km), de sorte que la distance parcourue par voyage est également plus élevée (986 contre 775 km).

	Aller-retour dans la journée	Courts séjours (de 1 à 3 nuitées)	Longs séjours (4 nuitées et plus)
Motifs personnels	23,1	38,3	38,6
	59,1	86,6	94,2
Motifs professionnels	65,9	24,4	9,7
	40,7	13,3	5,7

De la même façon, la répartition des voyages selon leur durée est fortement différenciée selon le motif. C'est ainsi que 66 % des voyages pour motifs professionnels sont des allers-retours dans la journée, et moins de 10 % sont des longs séjours. A l'inverse, seulement 23 % des voyages pour motifs personnels sont des allers-retours dans la journée, et plus de 38 % des longs séjours.

Répartition des voyages selon le motif et la durée, répartition en ligne et en colonne (%), en 2008

A un niveau plus fin de désagrégation, on peut considérer les caractéristiques des voyages en fonction du type de voyage personnel et du type de voyage professionnel, selon les déclarations de l'enquêté. Les voyages les plus courts sont les navettes vers un lieu de travail régulier, pour lesquels la durée moyenne est de 0,41 nuitées, ce qui indique qu'il s'agit généralement d'allers-retours dans la journée, sans nuitées. Ce sont aussi les voyages les plus proches, en moyenne à 140 km du domicile. Viennent ensuite les voyages professionnels au sens strict, qui durent en moyenne 1,3 nuits et pour lesquels l'éloignement moyen du domicile (403 km) et la distance parcourue (988 km) se situent dans la moyenne des voyages pour motifs personnels.

Parmi les voyages personnels, ceux dont les motifs déclarés sont classés dans la catégorie des loisirs sont les plus courts (moins de 2 nuits hors du domicile en moyenne) et sont également assez proches du domicile (290 km d'éloignement et 760 km parcourus). Les voyages pour motifs relationnels (visites à des parents et amis), ainsi que pour autres motifs personnels, sont dans les mêmes ordres d'éloignement et de distances, mais sont de plus longue durée, généralement un peu

plus longs qu'un week-end, entre 3 et 3,5 nuits en moyenne. Enfin, les séjours considérés comme « vacances » par les enquêtés sont nettement plus longs en moyenne que les autres voyages pour motifs personnels : ils durent en moyenne 9,5 nuits, conduisent à s'éloigner à plus de 675 km du domicile, et à parcourir une distance de 1 640 km. Ce sont généralement ces voyages qui justifient l'utilisation de l'avion comme mode de transport.

A l'exception des motifs de loisirs, la durée des voyages diminue quel que soit le motif, une évolution qui pourrait être liée aux contraintes financières croissantes pesant sur les budgets des ménages et aux logiques de « rationalisation » des entreprises. La proportion des allers-retours dans la journée et des courts séjours au sein des voyages professionnels est de plus en plus élevée.

Motif principal du voyage	Distance totale du voyage en 1993 (en km)	Distance totale du voyage en 2008 (en km)	Durée du voyage en 1993 (en nuitées)	Durée du voyage en 2008 (en nuitées)
Motifs personnels	990	986	5,75	4,93
Motifs professionnels	815	775	1,80	0,99

L'analyse désagrégée des caractéristiques des voyages par motif révèle que la durée moyenne des voyages pour motifs personnels est en net recul, de 5,75 à 4,93 voyages annuels. Il en va de même pour les voyages professionnels, dont la durée moyenne recule de 1,8 à moins d'une nuit en moyenne.

Caractéristiques d'un voyage moyen, par motif agrégé, en 1993 et 2008

Chez les ménages, cette évolution vers des séjours en moyenne plus courts pourrait en partie résulter de l'amélioration de la vitesse des moyens de transport, qui rend de plus en plus acceptable les aller-retours dans la journée pour certains types de déplacements à longue distance, en particulier les voyages professionnels. On a en effet pu constater que la durée et l'éloignement des voyages étaient corrélés positivement : cette corrélation semble indiquer qu'une durée de déplacement élevée se justifie à proportion de la durée du voyage et du temps passé à destination ; or, la distance parcourue au cours des voyages est reliée à la durée de déplacement par la vitesse des moyens de transport. L'amélioration de la performance des transports, en réduisant la durée de déplacement associée à certaines destinations, permet ainsi d'accroître la part des déplacements pour lesquels des allers-retours dans la journée ou des courts séjours deviennent acceptables.

Mais cette réduction de la durée des voyages pourrait aussi en partie correspondre à la volonté de maîtriser le budget consacré au temps libre dans un contexte de restriction des ressources financières disponibles et de hausse des prix (des hébergements, du carburant, de la restauration,...), ou bien être lié à un sentiment d'insécurité économique diffus qui conduirait à un arbitrage en faveur de l'épargne, ou encore à une évolution des arbitrages financiers au sein des dépenses de loisirs. A l'appui de cette interprétation, on peut remarquer que la durée moyenne des voyages est corrélée positivement avec le niveau de revenu. L'accroissement du temps libre à travers la réduction du temps de travail pourrait avoir contribué à la forte croissance du nombre moyen de voyages par personne et par an, mais les contraintes sur les ressources financières pourraient conduire dans un même temps à une évolution vers des séjours plus brefs. Le recul de la durée des voyages professionnels pourrait quant à lui refléter les résultats à long terme de la volonté constante des entreprises de « rationaliser » les coûts de fonctionnement. Ces tendances devraient vraisemblablement se renforcer sous l'effet de la crise économique mondiale, sans qu'on puisse évidemment dire si ces effets seront ou non assez durables pour se traduire par un recul de la mobilité à longue distance lors de la prochaine enquête.

La distance moyenne parcourue au cours des voyages pour motifs personnels, par contre, demeure approximativement stable, de 989 à 986 km en moyenne, et celle des voyages professionnels diminue légèrement, de 815 à 775 km.

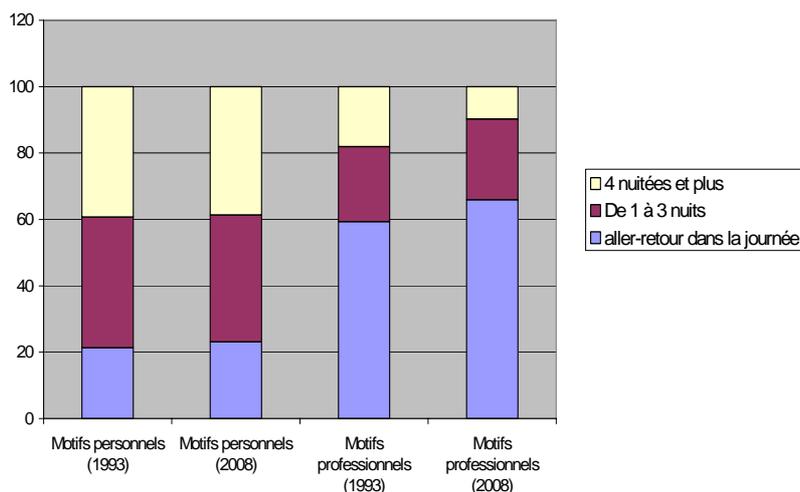
Motif principal du voyage	Distance totale du voyage en 1993 (en km)	Distance totale du voyage en 2008 (en km)	Durée du voyage en 1993 (en nuitées)	Durée du voyage en 2008 (en nuitées)
Visites à des parents et amis	726	705	3,84	3,47
Vacances - RS	1628	1639	11,27	9,52
Motifs professionnels	1012	988	2,13	1,29
Autres personnels	600	781	2,40	3,28
Travail lieu fixe et habituel	385	366	1,08	0,41
Loisirs	662	760	1,41	1,99

Caractéristiques d'un voyage moyen, par motif détaillé, en 1993 et 2008

A un niveau plus fin de désagrégation, on peut constater que la durée moyenne d'un voyage diminue pour presque tous les motifs détaillés : de 3,84 à 3,47 nuitées en moyenne pour les visites à la famille et aux amis, de 11,3 à 9,5 nuitées pour les voyages de vacances ou vers une résidence secondaire, de 2,1 à 1,3 nuitées pour les voyages professionnels au sens strict. La réduction de la durée des voyages est particulièrement marquée pour deux types de voyages : les voyages professionnels et les vacances, ce qui témoigne vraisemblablement de logiques de maîtrise budgétaire des ménages comme des entreprises. Seule la durée des voyages pour motifs de loisirs et autres motifs personnels progresse, de 1,41 à 2 nuitées en moyenne.

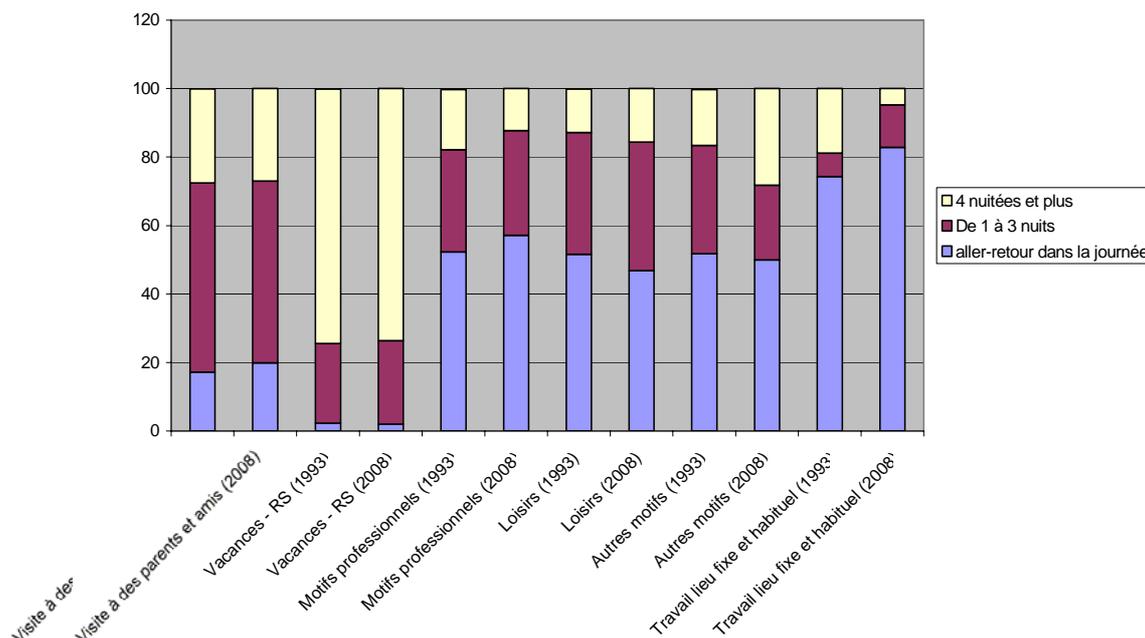
La durée des voyages diminue également de 1,1 à 0,4 nuitées en moyenne pour les voyages vers un lieu de travail fixe et régulier éloigné à plus de 80 km du domicile. Dans ce cas, il semble donc que ces navettes à longue distance soient de plus en plus des pratiques quotidiennes, donnant donc de moins en moins lieu à des nuitées sur place. Cette évolution, si elle était avérée, pourrait être un résultat de l'amélioration de l'offre ferroviaire (vitesse, confort, régularité,...) qui permettrait désormais de réaliser plus fréquemment des allers-retours à longue distance dans la journée vers le lieu de travail pour un budget-temps jugé acceptable par les actifs. Les distances moyennes parcourues par voyage demeurent approximativement stables quel que soit le type de motif, à l'exception des voyages pour motif de loisirs, dont la distance parcourue progresse de 662 à 760 km.

Distribution des voyages entre aller-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours, par motifs, en 1993 et 2008



Au sein des voyages pour motifs personnels, la répartition entre aller-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours ne s'est que légèrement modifiée. La part des aller-retours dans la journée s'est accrue de façon beaucoup plus significative au sein des voyages pour motifs professionnels, de 59,4 à 66 %, et dans une moindre mesure les courts séjours, de 22,6 à 24,4 %, au détriment des longs séjours professionnels. Cette évolution assez significative pourrait s'expliquer par la volonté des employeurs de rationaliser les frais professionnels.

Distribution des voyages entre aller-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours, selon la durée, en 1993 et 2008



A un niveau d'analyse plus détaillée, au sein des voyages pour motifs professionnels, on peut distinguer les voyages professionnels au sens strict, pour lesquels la part d'allers-retours dans la journée atteint 57 % des voyages, et les navettes vers un lieu de travail fixe et habituel, où elle est de 83 %. Au sein des voyages pour motifs personnels, les plus longs sont les vacances, dans plus de 73 % des cas des longs séjours. Les loisirs, par contre, sont d'assez courte durée, dans 47 % des cas des allers-retours dans la journée. Enfin, les visites à des parents et amis sont en majorité des courts séjours, dans 53 % des cas.

Les principales évolutions de la répartition des voyages selon la durée, par motif, sont, au sein des voyages pour motifs de loisirs, une progression du poids des voyages avec nuitées, à la fois en courts séjours (de 35,6 à 37,5%) et en longs séjours (de 12,6 à 15,7 %), et à l'inverse, un recul de la proportion de longs séjours, au sein de l'ensemble des voyages professionnels, y compris les navettes quotidiennes domicile-travail. La réduction de la durée moyenne des voyages de vacances n'a pas d'impact sur la répartition des voyages entre allers-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours car il s'agit essentiellement d'une réduction de la durée des longs séjours.

Conclusion

Cette première note portant sur les résultats permet d'ores et déjà de mettre en évidence des inflexions significatives et d'ouvrir quelques pistes de réflexion. La mobilité individuelle à longue distance a considérablement ralenti sa progression par rapport à la période précédente, les distances parcourues au cours des voyages n'ont pas augmenté, et les voyages sont notoirement plus brefs que lors de la précédente enquête. La mobilité à longue distance, d'autre part, demeure très inégalement répartie au sein de la population, près de la moitié des personnes enquêtées n'ayant pas voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur. Une partie de la population voyage donc de plus en plus, tandis qu'une part constante ne voyage pas. Autres enseignements : la croissance plus forte des voyages à destination de l'étranger, et des modes collectifs, qui conduisent à une évolution du partage modal sur le segment de la longue distance, principalement au profit du train. Enfin, le train tend de plus en plus à devenir le mode dédié aux déplacements professionnels, tandis que l'avion est réservé aux motifs de loisirs et d'agrément, en particulier pour les vacances, la voiture étant utilisée pour l'ensemble des motifs personnels.

Nous avons proposé, au fil des analyses, quelques interprétations qui ne sont pas destinées à clore mais à ouvrir le champ de la réflexion. Une interprétation centrale que nous développerons au fil des notes à venir, est que la mobilité à longue distance, en tant que mobilité non contrainte, est beaucoup plus sensible aux paramètres socioéconomiques que la mobilité locale, et en particulier aux ressources financières résiduelles des ménages disponibles pour les dépenses non contraintes. Elle dépend donc à la fois de l'évolution des revenus, de leur distribution au sein de la population, du poids des dépenses contraintes dans le budget des ménages, mais elle dépend aussi du pouvoir d'achat de ces revenus, et donc du coût d'usage des différents modes de transports. Les paramètres de coût et de temps exercent une influence à la fois sur la fréquence des voyages, leur durée, leur répartition par motif et le choix modal. La progression ralentie de la fréquence des voyages, la stagnation des départs en vacances, la stabilisation des distances parcourues et la réduction des durées, semblent être le signe d'une dégradation relative de l'horizon socioéconomique des ménages, soit au travers du pouvoir d'achat effectif, soit au travers d'un déclin de la confiance dans l'avenir qui conduirait à des comportements de précaution. L'évolution du partage modal reflète probablement aussi l'influence des paramètres de temps et de coût associés aux différents modes, ainsi que des phénomènes générationnels.

A travers une analyse désagrégée de l'évolution des pratiques distinguant les actifs des retraités, les catégories socioprofessionnelles et le genre, nous aurons l'occasion de développer plus avant ces questions dans la prochaine note.

Méthode d'imputation des distances de déplacements manquantes

Pour certains déplacements des voyages, la distance déclarée était manquante. La distance a donc été imputée selon la méthode suivante :

- pour les modes routiers (voitures particulières, deux-roues motorisés, autobus...), on a utilisé le logiciel Odomatix, qui est utilisé pour calculer une distance routière (notée $Distrld$) à partir d'algorithmes de plus court chemin :
 - soit on a pu calculer une distance routière, auquel cas la distance est estimée par la formule $d=1,179*Distrld$, dans le cas où la distance est inférieure ou égale à 200 km, et $d=1,157*Distrld$, dans le cas où la distance est supérieure à 200 km ;
 - dans le cas contraire, on utilise la formule $d=1,353*dvo$, dans le cas où la distance est inférieure ou égale à 200 km, et $d=1,33*dvo$, dans le cas où la distance est supérieure à 200 km, où dvo représente la distance à vol d'oiseau entre les centroïdes respectifs de la commune d'origine et de la commune de destination ;
- pour les modes sur rails (train, TER, RER...), on a utilisé la formule $d=1,26*dvo$;
- pour l'avion et le bateau, $d=dvo$.

Les coefficients utilisés sont les résultats de régressions linéaires, qui rendent compte des relations observées entre distances déclarées, distances à vol d'oiseau et distances calculées à l'aide d'Odomatix, dans le cas des déplacements par la route. Dans le cas de la route, ces coefficients ont été distingués par tranche de distance pour tenir compte du changement de comportement de la relation observée avec la distance.

Bibliographie indicative

- L'enquête transports, Jean-Loup MADRE, Recherche Transports Sécurité (RTS) spécial ETC, n° 56, Juillet-Septembre 1997
- Mobilité à longue distance, hausse des aller-retours dans la journée en 2007, Dominique FRANCOIS, le point sur n° 3, Commissariat Général au Développement Durable, Février 2009
- En 2006, la mobilité à longue distance des français diminue, Dominique FRANCOIS, SESP en bref n° 26, Mai 2008
- Les français prennent de plus en plus goût aux voyages, Nelly GOUIDER, INSEE première n° 565, Janvier 1998

Rédacteur

Richard GRIMAL – SETRA
téléphone : 33 (0)1 46 11 34 65 – télécopie : 33 (0) 3 83 18 41 00
mél : richard.grimal@developpement-durable.gouv.fr

Renseignements techniques

Richard GRIMAL – SETRA
téléphone : 33 (0)1 46 11 34 65 – télécopie : 33 (0) 3 83 18 41 00
mél : richard.grimal@developpement-durable.gouv.fr

A l'heure où la volonté de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, ainsi que les consommations de carburants liées aux transports, est de plus en plus forte, l'observation et la compréhension des comportements de mobilité deviennent essentielles. Le succès des objectifs ambitieux de la puissance publique dépend en effet en partie de la capacité à mieux comprendre les déterminants des comportements de mobilité individuelle, de façon à inventer des réponses de compromis permettant de concilier les enjeux collectifs liés au changement climatique et à la maîtrise de la demande énergétique avec la satisfaction des besoins de mobilité et l'évolution des modes de vie. C'est dans la possibilité de cette conciliation que se situent au moins en partie les marges de manœuvre pour décliner les impératifs du changement climatique en mesures économiquement efficaces et socialement acceptables.

C'est dans ce contexte que se situe la présente collection "Mobilités à grande distance".

