

Des mobilités au pluriel, des dynamiques divergentes

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 Sétra 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 Sétra. 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 troisième numéro de la collection « Mobilités à longue distance » porte sur les évolutions de la mobilité individuelle à longue distance. Ces évolutions sont d'abord examinées pour l'ensemble de la population, puis on réalise quelques analyses désagrégées. On distingue en particulier les actifs et les retraités, les catégories socioprofessionnelles ou encore le sexe.

Sommaire

Avant-propos.....	2
Volume des voyages et intensité de la mobilité individuelle à longue distance	3
Intensité de la mobilité individuelle à longue distance, par mode et par motif	4
Évolution de la mobilité individuelle à longue distance selon le statut vis-à-vis de l'activité.....	8
Évolutions de la mobilité à longue distance selon la position socio-économique	14
Évolutions de la mobilité à longue distance selon le sexe	22
Conclusion.....	25
Références	26



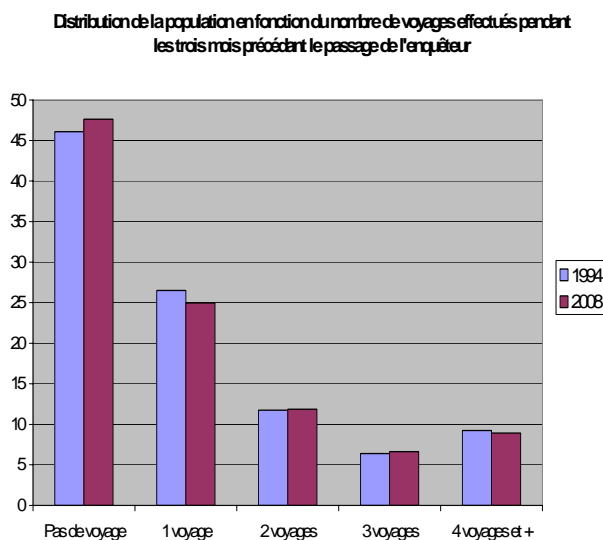
Avant-propos

Après avoir présenté dans les deux premières fiches de la collection l'enquête nationale transports et déplacements, ainsi que des résultats sur les volumes et les caractéristiques des voyages à longue distance, on exposera dans cet article des résultats sur les caractéristiques et les évolutions de la mobilité individuelle à longue distance entre 1994 et 2008, périodes pendant lesquelles ont été réalisées les deux dernières enquêtes. Pour les éléments méthodologiques relatifs à l'enquête et aux définitions des notions utilisées, on renvoie le lecteur aux deux premières fiches de la collection précédemment publiées [7,8]. Ces résultats ne sont pas exhaustifs mais visent à donner un premier aperçu de l'influence des paramètres socio-économiques et démographiques sur la mobilité à longue distance. D'autres analyses, portant sur les évolutions de la mobilité à longue distance en fonction de l'âge, des ressources financières, de l'équipement automobile du ménage ou encore du type de localisation résidentielle (zones urbanisées, périurbaines ou rurales), seront réalisées dans les notes ultérieures. On ne considère en outre ici que les quatre principaux modes de transport déclarés dans l'enquête, à savoir la voiture particulière, le train, l'avion, et l'autocar. Pour connaître la signification exacte de ces modes tels que nous les utilisons, et la nomenclature détaillée que chacun d'entre eux regroupe, on se reportera à la fiche n°2 [8]. Au cours de cet article, on aura essayé, autant que possible, de dissocier les motifs personnels des motifs professionnels, tant les déterminants de ces deux types de voyages diffèrent.

On rappelle qu'en 1994, environ 14 200 personnes ont été enquêtées sur leurs pratiques de mobilité à longue distance au cours des trois mois précédant l'enquête, représentatives des 53,1 millions d'individus de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine. En 2008, un peu plus de 18 600 individus ont été enquêtés sur leur mobilité à longue distance, représentatifs d'environ 56,2 millions d'individus âgés de 6 ans et plus. On s'intéresse dans cet article aux évolutions de la mobilité individuelle à longue distance moyenne, cette moyenne pouvant être désagrégée en fonction de groupes de population distincts. Cette analyse permet d'identifier les populations qui contribuent le plus fortement à la croissance de la demande de transports à longue distance, et celles dont, à l'inverse, la mobilité à longue distance stagne ou même recule. L'intensité de la mobilité à longue distance sera ici abordée au travers de la fréquence des voyages annuels par personne, de la distance annuellement parcourue, et du temps passé hors du domicile, compté en nuitées. Ces deux derniers indicateurs d'intensité évoluent en fonction à la fois de la fréquence moyenne des voyages annuels par personne, et des caractéristiques moyennes des voyages, en distance parcourue et en nuitées. On rappelle que les distances parcourues ne sont pas toujours déclarées, et que par conséquent, dans certains cas, on a utilisé une méthode d'imputation des distances manquantes, précisée à la fin de la fiche n°2 [8].

Volume des voyages et intensité de la mobilité individuelle à longue distance

La mobilité individuelle à longue distance poursuit sa croissance, mais à un rythme nettement ralenti.



Les personnes âgées de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine ont effectué environ 358,2 millions de voyages en 2008, contre 293,2 millions en 1994. Le nombre des voyages annuels à longue distance réalisé par l'ensemble de la population âgée de 6 ans et plus s'est donc accru de 22,2 % environ en 15 ans, une hausse qui s'explique en partie par la croissance démographique de la population enquêtée, d'environ 5,8 %, et en partie par la hausse de la mobilité individuelle à longue distance, qui progresse de 5,53 à 6,38 voyages annuels par personne en moyenne, soit une hausse d'environ 15,4 %. La croissance de la mobilité à longue distance a nettement ralenti par rapport à la période entre 1982 et 1994, où le nombre de voyages annuels avait progressé de 68 %, et l'intensité de la mobilité individuelle à longue distance d'environ 50 % [6]. Par ailleurs, la proportion de personnes déclarant n'avoir pas voyagé à longue distance au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur a légèrement progressé, de 46,1 à 47,6 %.

La croissance de la mobilité à longue distance semble donc être concentrée sur un peu plus de la moitié de la population, voire moins, en fonction de la densité de la distribution des voyages au sein de cette population.

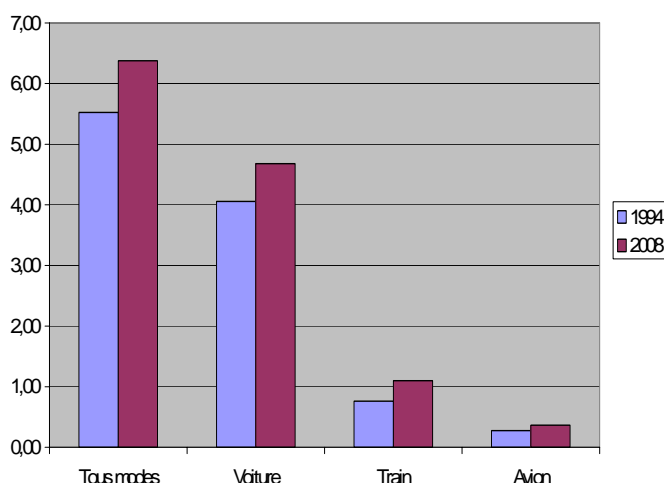
On rappelle enfin (cf. fiche n°2) qu'environ 945 km sont parcourus en moyenne au cours d'un voyage à longue distance, une distance demeurée stable par rapport à 1994. La distance moyenne parcourue par personne et par an au cours des voyages à longue distance a donc progressé proportionnellement à la fréquence des voyages, soit d'environ 22 %, de 5 230 à 6 020 km. L'évolution à la hausse de la fréquence des voyages compensant la réduction de leur durée, de 4,95 à 4,16 nuitées par voyage, la durée passée hors du domicile au cours des voyages à longue distance est demeurée approximativement stable, à environ 27 nuitées par personne et par an.

Ces indicateurs sont cependant calculés sur l'ensemble des individus, y compris ceux qui n'ont pas voyagé. Si la mobilité à longue distance est rapportée aux seuls individus ayant déclaré avoir voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur, la mobilité à longue distance moyenne s'en trouve augmentée. Elle ne porte toutefois plus sur l'ensemble de la population, mais représente la mobilité à longue distance moyenne des seuls individus ayant voyagé. Celle-ci a progressé de 10,25 à 12,16 voyages par an et par personne. Cependant, cet indicateur est trompeur : il suppose, en effet, que les personnes qui ont voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur ont autant voyagé tout au long de l'année, et à l'inverse, que les personnes qui n'ont pas voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur n'ont pas non plus voyagé le reste de l'année. Il est bien plus vraisemblable, en fait, que les personnes n'ayant pas voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur se décomposent en deux groupes : un premier groupe ayant voyagé au cours de l'année mais pas pendant les trois mois précédents, et un groupe n'ayant pas du tout voyagé au cours de l'année. Reproduire le comportement de ceux qui n'ont pas voyagé conduit donc probablement à surestimer l'importance du groupe de ceux qui n'ont pas du tout voyagé de l'année, et donc à surestimer, à l'inverse, la mobilité à longue distance de ceux qui ont voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur.

Intensité de la mobilité individuelle à longue distance, par mode et par motif

La croissance de la mobilité à longue distance est harmonieusement répartie entre les différents modes. L'évolution du partage modal est favorable au train et à l'avion, défavorable à la voiture et à l'autocar.

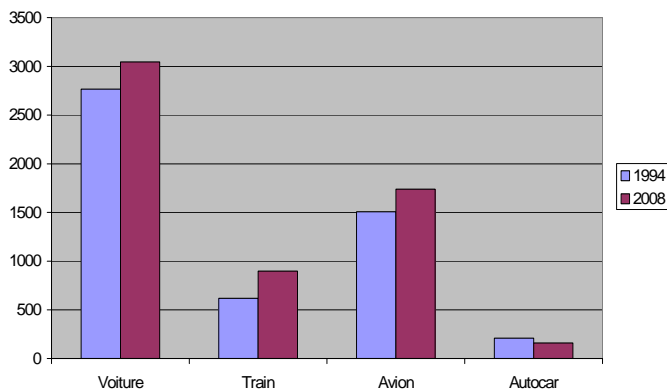
Evolution de la fréquence moyenne des voyages à longue distance par personne et par an, par mode, entre 1994 et 2008



La fréquence moyenne des voyages à longue distance en voiture a progressé de 4,05 à 4,68 voyages par personne et par an. Celles des voyages en train et en avion se sont respectivement accrues de 0,27 à 1,1 et de 0,76 à 0,36 voyages par personne. La croissance absolue de la mobilité à longue distance est donc devenue bien plus équilibrée entre les modes que durant les périodes précédentes, de sorte que, comme on a pu le voir dans la note précédente, les parts modales du train et de l'avion se sont renforcées, au détriment de la voiture particulière et du bus.

Cette croissance est encore plus équilibrée si l'on considère la distance parcourue par personne et par an au cours des voyages à longue distance, par mode. La distance parcourue en voiture par personne et par an progresse d'environ 2 770 à 3 050 km, la distance en train de 620 à 900 km, la distance en avion de 1 510 à 1 740 km¹.

Evolution de la distance parcourue par personne et par an, par mode, en 1994 et 2008 (km)



Ce constat s'explique par la distance plus élevée parcourue lors des voyages en train et en avion, qui fait qu'un accroissement équivalent de la fréquence des voyages en avion, par exemple, se traduit par une croissance beaucoup plus élevée de la distance parcourue en avion. Une faible progression de la fréquence individuelle moyenne des voyages en avion a ainsi un impact significatif sur la distance parcourue, et donc sur le partage modal en voyageurs*km.

¹ On rappelle qu'il s'agit ici de distances en partie calculées. Une marge d'erreur est possible sur l'estimation des distances manquantes, dont la méthode a été indiquée en note n°2 [8], surtout pour les distances en avion pour lesquelles on a retenu la distance à vol d'oiseau. Or, du fait du développement des « hubs » et de l'accroissement de la part des vols avec escale, la progression du trafic aérien pourrait être sous-estimée par cette méthode. D'autre part, les parts modales, qu'elles soient calculées en voyages ou en voyageurs*km, sont pour l'instant établies à partir du mode de transport principal du voyage (pour la définition du mode de transport principal se reporter à la note n°2), ce qui peut conduire à des approximations dans le cas des déplacements intermodaux, puisque toute la distance est affectée à un seul mode, alors qu'elle est en réalité partagée entre plusieurs modes. C'est en particulier le cas lorsque le mode de transport principal est le mode ferroviaire, qui peut être fréquemment combiné avec des déplacements initiaux ou terminaux en voiture. Des évaluations ultérieures plus fines des distances parcourues pourront être réalisées, à l'occasion d'un article où sera étudiée la possibilité de calculer des circulations à partir de l'enquête nationale sur les transports et les déplacements, et de comparer les résultats obtenus à d'autres sources (CCTN, indice du réseau routier national,...).

Au sein des voyages pour motifs personnels, la mobilité individuelle pour motifs de sociabilité et de loisirs progresse rapidement, les départs en vacances stagnent. Au sein de la mobilité pour motifs professionnels, la plus forte croissance provient des navettes à longue distance entre le domicile et le lieu de travail.

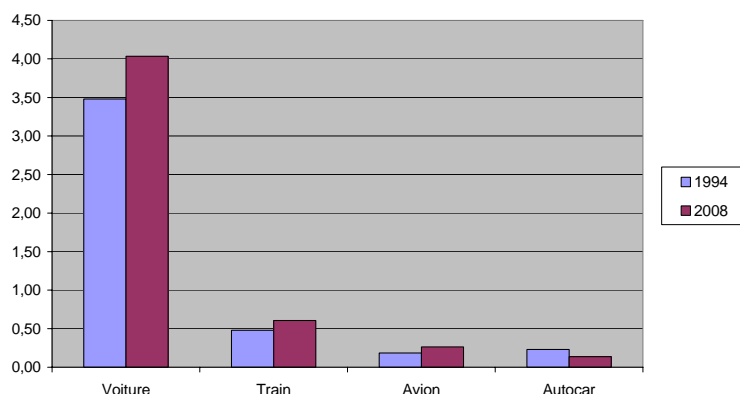
L'intensité de la mobilité à longue distance a évolué à un rythme différent selon le motif du voyage. Les visites à la famille et aux amis ont progressé de 1,81 à 2,27 voyages par personne et par an, soit environ 25,4 %. Les loisirs connaissent également une croissance relative dynamique, de 0,45 à 0,77 voyage annuel par personne, soit environ 71 %, ainsi que la fréquence des navettes entre le domicile et un lieu de travail éloigné de plus de 80 km du domicile, qui s'accroît de 0,34 à 0,44 voyage annuel par personne, soit une hausse de près de 30 %. En revanche, la progression de la mobilité à longue distance, pour motifs de « vacances » ou à destination d'une résidence secondaire, est plus modérée, de 1,38 à 1,48 voyage annuel par personne, soit seulement 7,2 %. La croissance des voyages professionnels au sens strict, hors navettes domicile-travail à longue distance, se situe dans la moyenne (0,73 à 0,84 voyage annuel par personne, soit environ 15 %).

La répartition modale demeure stable au sein des voyages pour motifs personnels, et la mobilité pour motifs professionnels induit une modification du partage modal au profit du train.

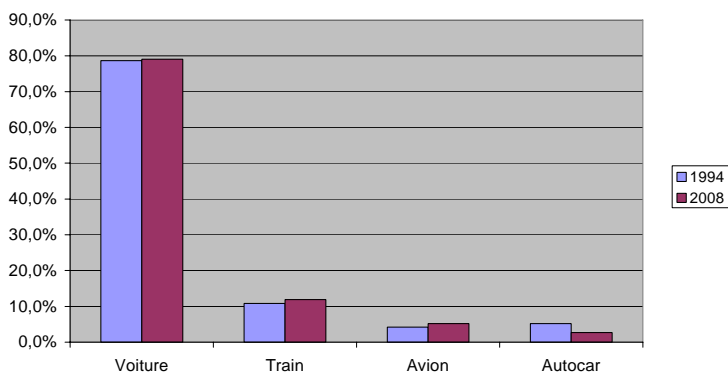
On s'intéresse à présent aux indicateurs mesurant l'intensité de la mobilité individuelle à longue distance, comme précédemment, mais en séparant les motifs personnels et les motifs professionnels. Au total, la mobilité à longue distance pour motifs personnels a progressé de 4,43 à 5,1 voyages annuels par personne en moyenne. La distance moyenne parcourue au cours des voyages à longue distance pour motifs personnels a progressé de 4 340 à 5 020 km environ, et le nombre moyen de nuitées passées hors du domicile au cours des voyages pour motifs personnels a légèrement décliné entre les dates des deux enquêtes, de 25,4 à 25,2 nuitées par personne et par an. Les caractéristiques des seuls voyages à longue distance pour motifs personnels ont évolué de la manière suivante : la distance moyenne parcourue au cours d'un voyage pour motif personnel est demeurée quasiment stable, à un peu plus de 980 km, et la durée moyenne d'un voyage pour motif personnel a fortement reculé, de 5,73 à 4,88 nuitées hors du domicile.

L'accroissement d'environ 15 % de la fréquence individuelle des voyages à longue distance pour motifs personnels s'accompagne donc d'une stabilisation de la distance et surtout d'une contraction de la durée des voyages, de sorte que la distance moyenne parcourue par un individu au cours de ses voyages annuels à longue distance pour motifs personnels connaît une progression d'environ 15,7 %, et le nombre de nuitées hors du domicile est demeuré stable. Cette croissance ralentie de la mobilité personnelle à longue distance, s'accompagnant d'une réduction des caractéristiques des voyages, pourrait être le signe d'une tension sur le pouvoir d'achat ou l'horizon économique des ménages, l'intensité de la mobilité à longue distance étant fortement corrélée aux ressources financières des ménages. La faible progression, en particulier, des voyages pour motif de « vacances », semble aller dans le sens de cette interprétation. Ce sont au contraire les voyages déclarés comme « loisirs » qui progressent, des voyages généralement de courte durée : leur progression pourrait constituer un effet de la réduction du temps de travail qui doit vraisemblablement induire davantage de week-ends prolongés, plutôt qu'un accroissement des séjours de vacances de plus longue durée. Comme conséquence du développement des séjours de courte durée, il se pourrait aussi que la frontière entre les « vacances » et les « loisirs » soit moins claire qu'il y a quinze ans, et que le sens que les personnes interrogées attribuent à ces vocables ait un peu évolué. Les voyages déclarés comme « vacances » se distinguent cependant encore assez nettement des voyages regroupés sous la rubrique des « loisirs », à la fois par la durée, les distances parcourues, les modes d'hébergement et les modes utilisés. Une analyse plus approfondie de ce marché des séjours de courte durée dans des destinations d'éloignement intermédiaire, qui semble en expansion, reste cependant nécessaire. À côté des facteurs socio-économiques, il faudrait en outre pouvoir évaluer le rôle joué par les effets d'offre (amélioration de l'efficacité des transports) dans le progrès ou la stagnation de ces différents segments. Il se peut que les gains de vitesse, d'efficacité et de confort aient été plus importants sur les distances moyennes à longues, notamment avec les progrès du transport ferroviaire de voyageurs, que sur les très longues distances.

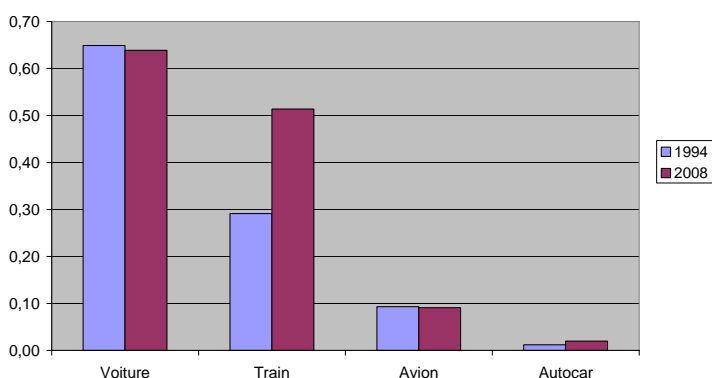
Nombre moyen de voyages par personne et par an pour motifs personnels, par mode, en 1994 et 2008



Parts modales au sein des voyages pour motifs personnels (%), en 1994 et 2008



Fréquence des voyages à longue distance pour motifs professionnels, par mode, en 1994 et 2008



et par an en moyenne. La distance moyenne parcourue au cours de ces voyages a progressé d'environ 890 à 1 000 km par personne et par an. Le nombre de nuitées associées aux voyages professionnels recule en revanche très fortement, de 1,98 à 1,27 nuitées par personne et par an. La distance moyenne parcourue au cours d'un voyage pour motif professionnel a légèrement reculé, de 810 à 790 km environ. La durée moyenne parcourue au cours d'un voyage pour motif professionnel est également en net recul, de 1,8 à 1 nuitée par voyage en moyenne. La volonté des entreprises de rationaliser les frais professionnels, ainsi que l'accroissement des vitesses des déplacements (notamment avec le TGV), peuvent avoir contribué à la forte réduction des nuitées professionnelles.

D'autre part, au sein des seuls voyages pour motifs personnels, la fréquence moyenne des voyages à longue distance en voiture a progressé de 3,48 à 4,04 voyages par personne et par an, soit d'environ 16,1 %, celle des voyages en train s'est accrue de 0,48 à 0,61, soit d'environ 27 %, et celle des voyages en avion de 0,19 à 0,26, soit une croissance de près de 37 %. En revanche, la fréquence des voyages en autocar s'est effondrée de 0,23 à 0,14 voyage par personne et par an, soit une baisse de plus de 39 %. C'est donc la mobilité individuelle en avion qui connaît la plus forte croissance relative au sein des voyages à longue distance pour motifs personnels, mais non la plus forte croissance absolue, détenue de loin par la voiture, qui demeure indispensable pour la majorité des déplacements à longue distance. Notons que le recours à l'autocar pour les voyages à longue distance, en revanche, est en net recul.

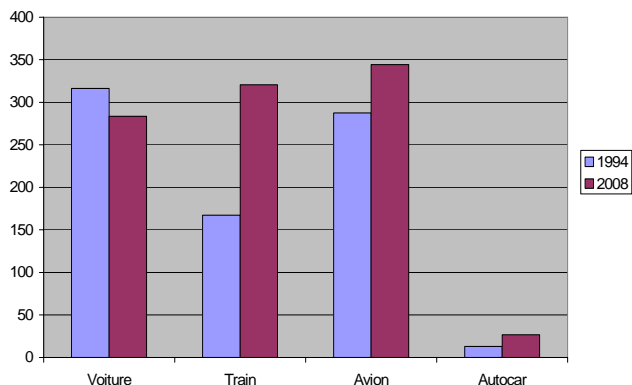
Au final, les parts modales au sein des voyages pour motifs personnels n'ont pas connu d'évolutions significatives : la part modale de la voiture progresse légèrement, de 78,6 à 79,1 % des voyages à longue distance pour motifs personnels, celle du train croît aussi légèrement, de 10,8 à 11,9 %, ainsi que celle de l'avion, de 4,2 à 5,2 %. Ces trois modes progressent au détriment de l'autocar, dont l'usage recule assez nettement, de 5,2 à 2,7 % des voyages à longue distance pour motifs personnels. L'examen des parts modales en voyageurs*km ne montre pas d'évolutions significativement différentes que celles qu'on peut constater au regard de la fréquence des voyages pour motifs personnels, du fait que les distances moyennes des voyages pour motifs personnels, à mode constant, n'ont pas connu d'évolutions majeures².

La mobilité à longue distance pour motifs professionnels a elle aussi modérément progressé, de 1,1 à 1,27 voyages par personne

² Cependant, les parts modales en voyageurs*km sont significativement différentes des parts modales en voyages : en particulier, la part modale de la voiture est beaucoup plus faible, celle du train est équivalente, et celle de l'avion beaucoup plus élevée (cf. note n° 2).

Au sein des voyages pour motifs professionnels, le nombre de voyages en voiture par personne et par an demeure stable à environ 0,65 voyages par personne et par an. Il en va de même pour la fréquence des voyages en avion, à environ 0,09 voyages pour motifs personnels par personne et par an. En revanche, l'intensité d'usage du train progresse de manière très importante, de 0,29 à 0,51 voyages par personne et par an, l'utilisation de l'autocar demeurant quant à elle négligeable pour ce motif.

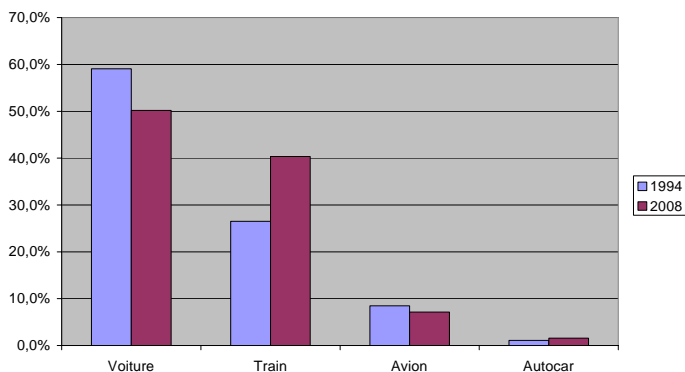
Evolution de la distance parcourue par personne et par an au cours des voyages pour motifs professionnels, entre 1994 et 2008 (km)



Les distances parcourues en train et en avion, par personne et par an, au cours des voyages à longue distance pour motifs professionnels, sont désormais plus élevées que les distances parcourues en voiture. Entre 1994 et 2008, en effet, la distance annuellement parcourue en voiture, par personne et par an, au cours des voyages pour motifs professionnels, a reculé, en dépit de la relative stabilité de la fréquence des voyages à longue distance en voiture pour motifs professionnels, tandis que les distances parcourues en train et en avion, ont davantage augmenté que la fréquence des voyages. La voiture semble donc être associée à des voyages professionnels plus proches qu'en 1994, alors que la distance des voyages professionnels en train et en avion a progressé.

Les parts modales au sein des voyages pour motifs professionnels se modifient donc de façon très substantielle, au profit du train, qui augmente sa part de marché de 26,5 à 40,4 %, et au détriment de la voiture dont la part modale recule de 59,1 à 50,2 %.

Evolution des parts modales au sein des voyages pour motifs professionnels

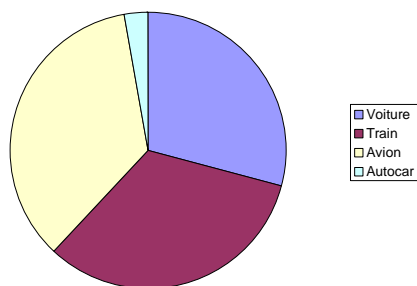


La part modale de l'avion au sein des voyages pour motifs professionnels décroît également de 8,5 à 7,1 %. Enfin, celle de l'autocar demeure extrêmement marginale: à peine un peu plus de 1 % en 1994 comme en 2008.

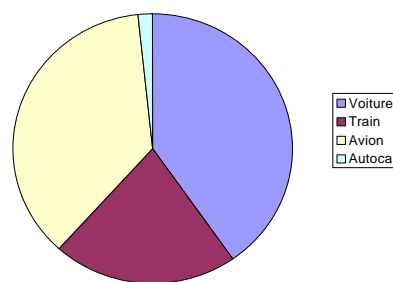
Des évolutions comparables du partage modal en voyageurs*km peuvent être constatées³. La part modale de la voiture en voyageurs*km, au sein des voyages pour motifs professionnels, recule de 40,3 à 29,1 %, au profit du train, qui progresse de 21,3 à 32,9 %. La part modale de l'avion recule légèrement, de 36,7 à 35,3 %.

³ Dans toutes les analyses sur l'évolution de la distribution modale des voyages professionnels en voyageurs*km, les résultats étaient perturbés par une seule observation de 1994 dont le mode déclaré était « autres ». Cette observation, cumulant une distance parcourue très élevée et une forte pondération, conduisait en effet à attribuer au mode « autres » un poids très élevé en voyageurs*km, en 1994, à savoir environ 10 % de l'ensemble des voyages professionnels et 20 % des voyages professionnels des cadres, qui représentent près de la moitié des voyageurs*km associés à des motifs professionnels. Au niveau des voyages professionnels des cadres, en particulier, on aboutissait de ce fait à des évolutions des circulations en contradiction avec les tendances relatives à la fréquence des voyages. Pour les voyages professionnels, on a donc repris le calcul des parts modales en voyageurs*km en excluant les observations dont le mode était déclaré comme « autres ». Les parts modales indiquées sont donc des parts modales relatives au sein des quatre modes « voiture », « train », « avion » et « autocar », qui représentent la quasi-totalité des voyages, en 1994 comme en 2008.

Parts modales recalculées, en voy*km au sein des voyages pour motifs professionnels, en 2008



Parts modales recalculées, en voy*km, au sein des voyages pour motifs professionnels, en 1994



Les principales évolutions de la répartition modale sont donc les suivantes : au sein des voyages pour motifs personnels, peu de modifications des parts modales, à l'exception du recul de l'usage du car pour la longue distance. Au sein des voyages à longue distance pour motifs professionnels, une très forte progression de l'utilisation du train, tandis que l'usage des autres modes demeure stable, ce qui conduit à un accroissement très significatif de la part modale du train. Ce sont donc essentiellement les voyages pour motifs professionnels qui sont responsables de la progression de la part modale du train au sein de la mobilité à longue distance.

Évolution de la mobilité individuelle à longue distance selon le statut vis-à-vis de l'activité

Les actifs voyagent davantage que les retraités, une différence en grande partie due aux voyages professionnels. Cependant, la mobilité à longue distance des retraités a progressé beaucoup plus vite que celle des actifs, de sorte que cette différence s'est notablement réduite entre les deux enquêtes. Le recentrage sur la sociabilité et les loisirs s'observe surtout chez les actifs, tandis que les retraités partent de plus en plus en vacances.

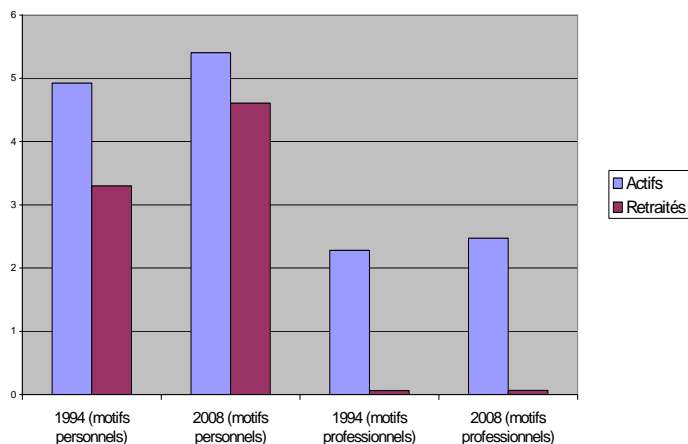
Un des grands facteurs de différenciation de l'intensité de la mobilité à longue distance au sein de la population est le statut vis-à-vis de l'activité. A l'exception des étudiants, les actifs sont en général plus mobiles que les inactifs, qui comprennent aussi bien les retraités que les chômeurs ou les femmes au foyer. Le différentiel de mobilité à longue distance entre actifs et inactifs provient en grande partie des voyages pour motifs professionnels effectués par les actifs. Comme nous le verrons, cette mobilité supplémentaire est la principale explication du différentiel de mobilité à longue distance entre actifs et retraités, par exemple, mais également entre hommes et femmes, les hommes effectuant davantage de voyages professionnels que les femmes, mais aussi davantage de navettes entre le domicile et un lieu de travail éloigné de plus de 80 km.

Un actif effectue ainsi en moyenne près de 7,9 voyages annuels, contre moins de 4,7 pour un retraité et environ 5,2 pour les autres inactifs en moyenne (chômeurs, étudiants, femmes au foyer, ...). Cette catégorie est cependant assez hétérogène : les étudiants, en particulier, sont nettement plus mobiles que les autres inactifs en raison des allers-retours fréquents entre le domicile parental et l'hébergement sur le lieu d'études, ce qui tire vers le haut la mobilité moyenne des inactifs non retraités. Les voyages des retraités et des autres inactifs sont en moyenne plus longs que ceux des actifs : 5,8 nuitées contre 3,3.

Dans les analyses qui suivent, on se concentrera essentiellement sur les évolutions de la mobilité à longue distance des actifs et des retraités.

Si on distingue les voyages selon leur motif, on constate qu'un actif effectue en moyenne 5,4 voyages pour motifs personnels et 2,47 voyages pour motifs professionnels, et un retraité 4,61 voyages pour motifs personnels et 0,07 voyages pour motifs professionnels⁴. Environ les trois quarts du différentiel de mobilité à longue distance entre actifs et retraités s'explique donc par les voyages pour motifs professionnels.

Nombre moyen de voyages par personne et par an pour motifs personnels et professionnels des actifs et des retraités, en 1994 et 2008



La mobilité individuelle à longue distance des actifs n'a progressé que de 7,2 à 7,9 voyages annuels de 1994 à 2008, soit un peu moins de 10 %, tandis que celle des retraités a progressé de 3,4 à 4,8 voyages annuels par personne, soit une progression de l'ordre de 41,2 %. La réduction de la durée moyenne des voyages entre 1994 et 2008 s'observe aussi bien parmi les actifs que chez les retraités : de 7,3 à 5,8 nuitées parmi les retraités, de 3,7 à 3,3 nuitées chez les actifs. Cependant, la durée moyenne des voyages a diminué de façon plus importante parmi les retraités que parmi les actifs, ce qui indique que les retraités effectuent davantage de voyages brefs qu'il y a quinze ans. Compte tenu de l'accroissement très fort de la fréquence des voyages, les retraités passent cependant plus de temps hors du domicile en 2008 qu'en 1994 : de 24,5 à 27,1 nuitées annuelles par personne. Cette

durée est en revanche demeurée stable parmi les actifs, autour de 26 nuitées annuelles. Enfin, la distance moyenne annuellement parcourue par un actif a progressé de 6 500 à 7 500 km, soit d'environ 15,4 %, une progression imputable pour partie à l'accroissement d'environ 10 % de la fréquence des voyages déjà observée, et pour une autre partie à l'allongement de la distance parcourue au cours des voyages, d'environ 900 à 950 km, soit 5,6 %. La distance moyenne annuellement parcourue par un retraité a progressé de 3 320 à 4 340 km, soit une croissance relative de 30,7 %, nettement plus élevée que celle observée parmi les actifs. Cette croissance s'explique par la hausse de la fréquence des voyages, la distance moyenne parcourue au cours d'un voyage ayant en revanche légèrement diminué, de 990 à 930 km.

La progression relative de la fréquence des voyages annuels des actifs est assez comparable pour les motifs personnels, de 4,9 à 5,4 voyages annuels, et pour les voyages pour motifs professionnels, de 2,3 à 2,5 voyages annuels, soit environ 10 % dans les deux cas. Les voyages professionnels représentent 36 % des voyages des actifs, alors qu'ils ne représentent que 20 % des voyages de l'ensemble de la population.

La distance parcourue par les actifs au cours de leurs voyages pour motifs personnels a progressé de 4 660 à 5 510 km environ, soit 18,2 %, c'est-à-dire plus vite que la fréquence des voyages pour motifs personnels, car la distance moyenne parcourue par voyage a progressé de 950 à 1 020 km. Les actifs effectuent donc des voyages pour motifs personnels à la fois plus fréquents et plus éloignés. Le nombre de nuitées annuelles passées par les actifs hors du domicile au cours de leurs voyages pour motifs personnels a légèrement progressé, de 22,4 à 24,3, mais un peu moins que la fréquence des voyages pour motifs personnels, du fait que la durée moyenne d'un voyage pour motifs personnels est légèrement plus brève qu'en 1994, de 4,56 à 4,36 nuitées. On constate cependant que la diminution de la durée moyenne des seuls voyages pour motifs personnels des actifs est nettement plus limitée que la diminution globale de la durée moyenne des voyages. La réduction de la durée des voyages des actifs provient donc en premier lieu des voyages pour motifs professionnels, comme on l'a déjà vu précédemment.

Au sein des voyages des actifs pour motifs personnels, les visites à la famille et aux amis ainsi que les loisirs connaissent une progression significative, respectivement de 2,2 à 2,5, et de 0,5 à 0,8 voyages annuels, alors que les voyages ayant pour motif déclaré les « vacances » ou bien à destination d'une résidence secondaire sont demeurés stables, à un peu plus de 1,5 voyage annuel par personne.

⁴ Certaines activités professionnelles peuvent continuer à être exercées pendant la retraite, comme par exemple des activités de conseil, d'enseignement...

L'évolution de la mobilité à longue distance des actifs pour motifs personnels se caractérise donc par une substitution des motifs de loisirs et de sociabilité aux vacances, par une légère réduction des durées des voyages et la stabilisation des distances parcourues. Ces changements semblent indiquer un désir de maîtriser le budget résiduel consacré à la mobilité individuelle à longue distance. Les dépenses associées aux voyages à longue distance pour motifs personnels, en effet, font partie du budget résiduel des ménages, lorsque les dépenses contraintes (logement, assurances, électricité et téléphone, gaz, alimentation,...) ont été prélevées. La mobilité à longue distance, n'étant pas contrainte, est donc plus élastique aux fluctuations économiques et en particulier à l'évolution des ressources financières des ménages, d'une part, à celle du coût de la vie, d'autre part. Cette interprétation semble également être corroborée par l'évolution des durées respectives des voyages selon le motif : la durée des voyages de vacances diminue davantage que les visites et les voyages pour motifs de loisirs, qui s'accompagnent de plus en plus de nuitées hors du domicile. Cette évolution pourrait s'expliquer par le fait que ces générations connaissent sans doute davantage de contraintes financières et un horizon économique et professionnel plus incertain que leurs aînés.

L'accroissement de l'efficacité des transports pourrait aussi favoriser une évolution des pratiques de déplacements à longue distance vers des séjours de plus courte durée et une utilisation plus intensive des transports pour des motifs autres que les vacances annuelles. Cette évolution vers des séjours de courte durée est aussi favorisée par des changements dans les mentalités et l'usage du temps libre, qui conduisent à de nouvelles pratiques, qui tendent à compléter, voire à remplacer les anciens schémas de mobilité associés aux vacances et au tourisme⁵.

Parmi les voyages des actifs pour motifs professionnels, ce sont surtout les navettes à longue distance qui paraissent progresser d'environ 0,7 à 0,9 voyage annuel par personne, les voyages professionnels au sens strict demeurant pour leur part stables, aux environs de 1,6 voyage annuel par personne.

La distance parcourue par les actifs au cours de leurs voyages pour motifs professionnels progresse de 1 820 à 1 940 km, soit d'environ 6,6 %, c'est-à-dire moins que la fréquence des voyages pour motifs professionnels parmi les actifs, la distance moyenne parcourue au cours d'un voyage professionnel ayant légèrement diminué, mais demeurant légèrement inférieure à 800 km. Le temps passé par les actifs au cours de leurs voyages pour motifs professionnels s'est par contre très fortement contracté, de 3,8 à 2,4 nuitées par personne et par an, du fait de la forte réduction de la durée moyenne des voyages pour motifs professionnels chez les actifs, de 1,68 à 0,98 nuitées par voyage. Cette volonté des entreprises de rationaliser les frais professionnels en réduisant la durée des séjours a sans doute été rendue possible par l'accroissement de la performance des transports collectifs, essentiellement avec le TGV qui permet de réaliser plus facilement des allers-retours dans la journée à des distances plus importantes.

Les voyages pour motifs personnels progressent de façon beaucoup plus soutenue chez les retraités, de 3,3 à 4,6 voyages annuels, de sorte que le différentiel de mobilité individuelle à longue distance pour motifs personnels entre actifs et retraités s'est considérablement réduit. Le différentiel résiduel de mobilité à longue distance s'explique désormais en majeure partie par les voyages pour motifs professionnels, alors qu'en 1994 une partie significative de ce différentiel pouvait encore être attribuée aux déplacements pour motifs personnels. A l'inverse des actifs, les vacances des retraités ont progressé de 0,98 à 1,33 voyage annuel par personne en 2008, de sorte que les retraités partent désormais presque aussi souvent en vacances que les actifs. La mobilité à longue distance des retraités comprend logiquement très peu de voyages pour motifs professionnels ; la mobilité à longue distance des retraités pour motifs personnels peut donc être assimilée, à peu de choses près, à la mobilité totale à longue distance, et il n'y a pas lieu, dans leur cas, d'effectuer de séparation rigoureuse entre motifs personnels et professionnels. On constate donc que les retraités passent désormais en moyenne plus de temps hors du domicile au cours de leurs voyages à longue distance pour motifs personnels que les actifs, car ils effectuent en moyenne des voyages plus longs, y compris pour les seuls voyages pour motifs personnels, sans doute du fait qu'ils ne sont pas contraints par le rythme de l'activité professionnelle. La distance moyenne parcourue au cours d'un voyage pour motif personnel est par contre assez comparable à celle des actifs.

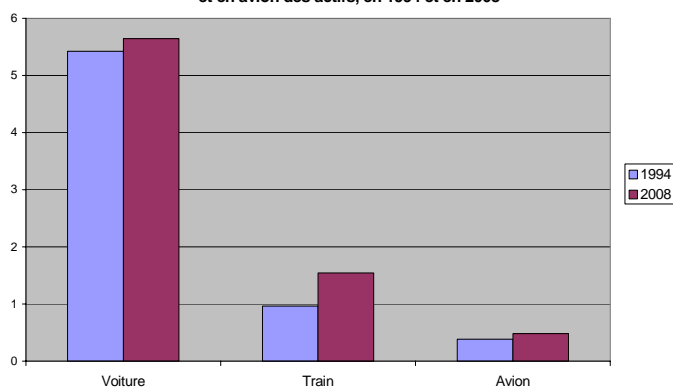
Il est plausible que l'évolution différenciée de la fréquence des voyages à longue distance entre actifs et inactifs puisse s'expliquer en partie par des évolutions contrastées du pouvoir d'achat de ces différents groupes. Pour approfondir cette question, il faudrait pouvoir établir des indices de reste-à-vivre ou de budget résiduel disponible, désagrégés par groupes de

⁵ Le modèle que chacun peut avoir en référence et conserver encore dans ses souvenirs est celui des départs en famille, une fois par an, dans une station balnéaire, modèle hérité des « congés payés » et qui s'est développé après la seconde guerre mondiale. Ce modèle, qui existe aujourd'hui encore, est cependant complété par des pratiques touristiques plus diversifiées à la fois en termes de lieux, de saisonnalité, de durées et de modes d'hébergement.

population, tenant compte à la fois de l'évolution des ressources financières et des prélèvements fiscaux, du coût des différents postes budgétaires et de la structure de consommation, puis déterminer dans quelle mesure les évolutions de ces indices suivent celle de l'intensité de la mobilité à longue distance.

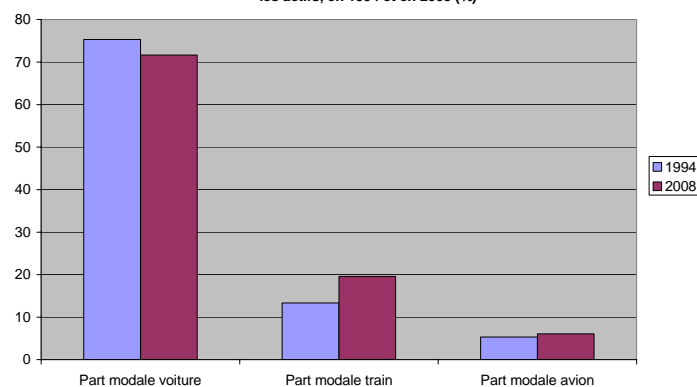
Les évolutions respectives des pratiques modales des actifs et des retraités sont liées au renouvellement générationnel : les retraités ont de plus en plus recours à la voiture particulière, alors que les actifs s'orientent de plus en plus vers le train et l'avion pour leurs voyages à longue distance.

Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages en voiture, en train et en avion des actifs, en 1994 et en 2008



fréquence des voyages en voiture a très peu progressé, d'environ 4 %, de 5,43 à 5,65 voyages annuels par personne. Dans le même temps, les actifs ont accru leur mobilité à longue distance par le train, de 0,96 à 1,54 voyage annuel par personne, soit une hausse de plus de 60 %. Ils utilisent aussi davantage l'avion qu'il y a quinze ans : de 0,38 à 0,48 voyage annuel par personne, soit une hausse d'environ 26 %.

Parts modales de la voiture, du train et de l'avion, au sein des voyages effectués par les actifs, en 1994 et en 2008 (%)



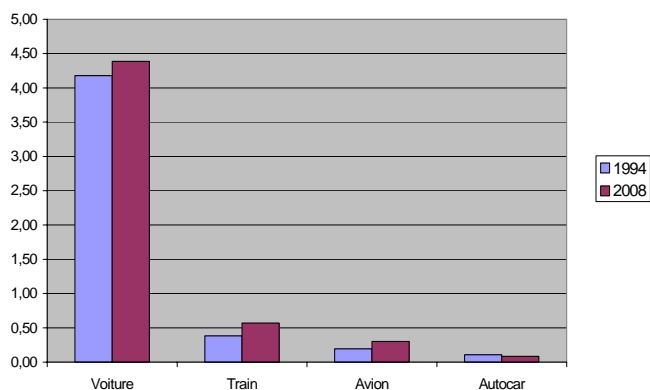
L'examen des pratiques modales respectives des actifs et des retraités révèle des tendances qui ne peuvent uniquement être attribuées aux conditions économiques particulières que connaissent ou qu'ont connu ces deux groupes : sans doute faut-il invoquer, de plus, un facteur générationnel. C'est ainsi que les pratiques modales des actifs et des retraités ont évolué différemment, en lien avec le renouvellement des générations.

On constate ainsi parmi les actifs que la progression de la mobilité à longue distance profite en premier lieu au train : cette tendance est manifestement en rupture avec les périodes précédentes, et conduit à une modification du partage modal au profit, principalement du train, en second lieu de l'avion. Dans ce groupe de population, la

En raison de ce rythme de croissance différencié, la part modale du train a fortement progressé chez les actifs, de 13,4 à 19,6 %, tandis que celle de la voiture particulière, s'affaissait de 75,3 à 71,7 %. Enfin, la part modale de l'avion a également progressé, mais plus modérément, de 5,3 à 6,1 %.

Cependant, si on distingue les motifs personnels des motifs professionnels, on obtient les résultats qui suivent en termes de pratiques modales.

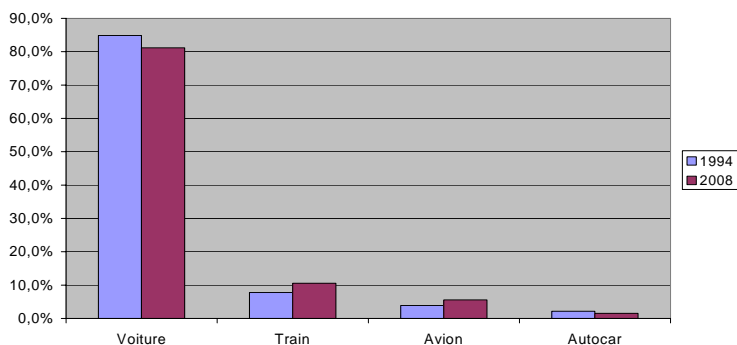
Evolution, par mode, de la fréquence des voyages des actifs pour motifs personnels



Au sein des voyages pour motifs personnels réalisés par les actifs, la fréquence des voyages en voiture progresse de 4,18 à 4,39 voyages annuels par personne, soit une progression très modérée d'environ 5 %, celle des voyages en train de 0,38 à 0,57, soit environ 50 %, en avion de 0,19 à 0,3, soit près de 58 %. La fréquence des voyages en autocar, enfin, recule de 0,11 à 0,08. On constate donc qu'en valeur relative, c'est la croissance des modes collectifs non routiers (train et avion) qui est la plus forte au sein des voyages des actifs pour motifs personnels. La croissance de la mobilité à longue distance des actifs pour motifs personnels est harmonieusement répartie entre les différents modes, une tendance en rupture avec les générations antérieures.

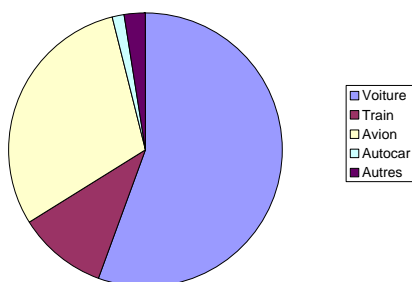
Comme précédemment, on constate que la progression de la distance parcourue par personne et par an en avion, parmi les actifs au cours de leurs voyages à longue distance pour motifs personnels, est plus élevée que celle de la fréquence des voyages, du fait de la distance plus élevée des voyages en avion.

Evolution des parts modales au sein des voyages des actifs pour motifs personnels

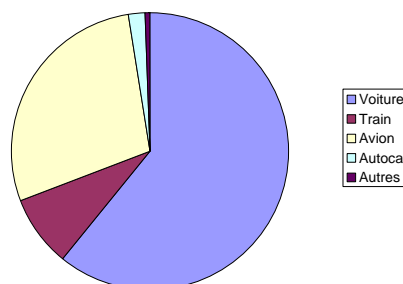


Au sein des voyages des actifs pour motifs personnels, la part modale de la voiture recule donc de 84,8 à 81,2 %, au profit du train, qui progresse de 7,8 à 10,5 %, et de l'avion, de 3,9 à 5,6 %. Cette évolution indique une inflexion des pratiques de mobilité au sein des nouvelles générations, favorable aux politiques d'incitation au report modal.

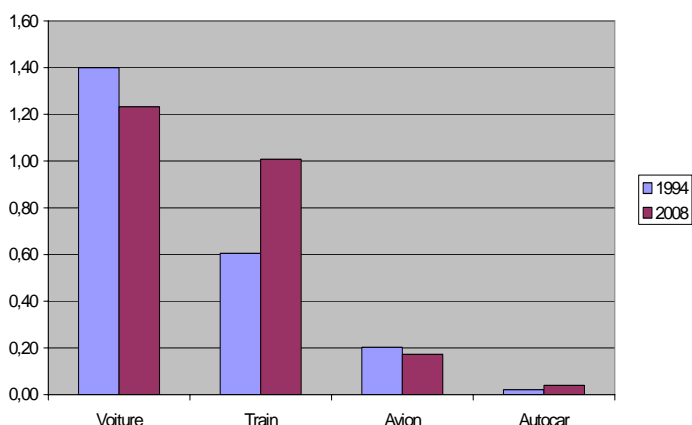
Parts modales, en voy*km, au sein des voyages des actifs pour motifs personnels, en 2008



Parts modales, en voy*km, au sein des voyages des actifs pour motifs personnels, en 1994



Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages des actifs pour motifs professionnels, par mode, en 1994 et 2008



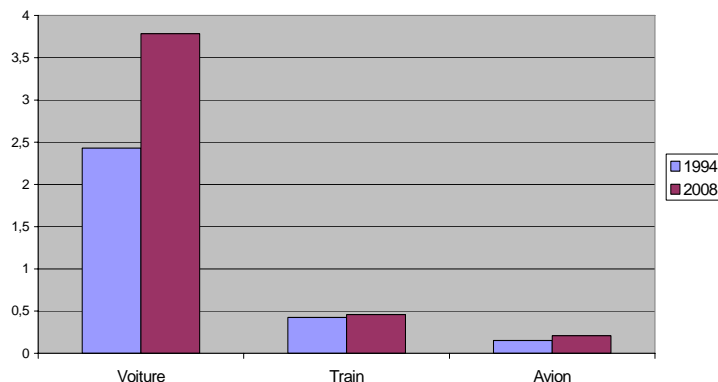
Les parts modales en voyageurs*km au sein des voyages des actifs pour motifs personnels évoluent aussi au profit du train et de l'avion, et le poids de la voiture en termes de circulations diminue : la part modale de la voiture décroît de 60,9 à 55,6 %, celles du train et de l'avion progressent respectivement de 8,3 à 10,6 %, et de 28,2 à 29,8 %.

Au sein des voyages pour motifs professionnels réalisés par les actifs, la fréquence des voyages en voiture s'est même réduite de 1,4 à 1,23 voyages annuels par personne, celle des voyages en train progresse en revanche très fortement de 0,61 à 1,01 voyage annuel par personne, et celle des voyages en avion a légèrement reculé de 1,2 à 1,17. En conséquence, la part modale du train s'est accrue de 27 à 41 % des voyages professionnels réalisés par les actifs, tandis que la

voiture reculait de 61 à 50 %, et l'avion de 9 à 7 %. Ce sont donc les voyages professionnels qui contribuent le plus nettement à l'accroissement de la part modale du train parmi les actifs.

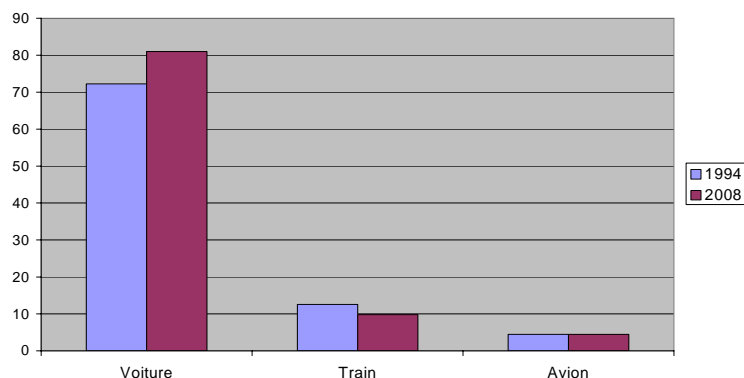
En voyageurs*km, la part modale⁶ de la voiture au sein des voyages des actifs pour motifs professionnels a reculé de 40,8 à 29,2 %, celle du train progresse de 20,8 à 32,8 %, et celle de l'avion recule légèrement, de 37 à 35,3 %.

Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages à longue distance des retraités, par mode, en 1994 et en 2008



A l'inverse des actifs, la progression des voyages à longue distance chez les retraités est presque intégralement le fait de la voiture particulière, de 2,4 à 3,8 voyages annuels environ, ce qui conduit à une augmentation de la part modale de la voiture au détriment des autres modes. Les fréquences moyennes des voyages en train et en avion des retraités ne progressent en effet respectivement que de 0,42 à 0,46, et de 0,15 à 0,21 voyages annuels par personne.

Répartition modale des voyages à longue distance des retraités, en 1994 et 2008 (%)



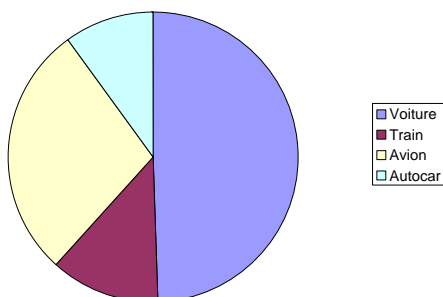
La part modale de la voiture au sein des voyages à longue distance effectués par les retraités s'accroît donc de 72,3 à 81 %, celle du train recule de 12,6 à 9,8 %, tandis que celle de l'avion demeure stable, à environ 4,5 %. Ces évolutions contrastées des pratiques modales pourraient s'expliquer, entre autres raisons, par le changement générationnel : les nouveaux retraités sont davantage accoutumés à l'usage de la voiture particulière mais également, davantage motorisés et détenteurs du permis de conduire. Ils sont à l'inverse peu habitués à l'usage des modes alternatifs à la voiture et semblent pour l'instant réticents à les utiliser. A l'inverse, les nouvelles générations d'actifs semblent davantage plébisciter le train, qu'ils utilisent comme moyen de transport complémentaire, plus adapté à

certains types de déplacements, notamment professionnels, sans pour autant renoncer à l'usage de la voiture.

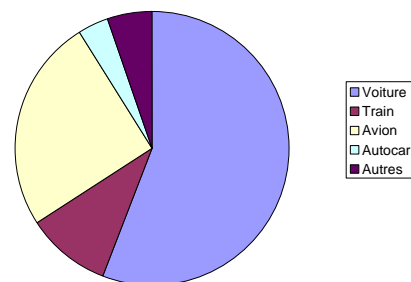
Chez les retraités, la part modale de la voiture exprimée en voyageurs*km, au sein des voyages à longue distance pour motifs personnels, progresse également, de 49,6 à 55,9 %, au détriment de tous les autres modes. Les parts modales du train et de l'avion reculent respectivement de 12,2 à 9,9 %, et de 28,4 à 25,2 %, ainsi que celle de l'autocar, un mode qui était assez en vogue dans ce groupe de population et qui s'effondre de 9,9 à 3,7 %.

⁶ Cf note de bas de page n°3.

Répartition modale en voy*km des voyages pour motifs personnels des retraités, en 1994



Répartition modale en voy*km des voyages pour motifs personnels des retraités, en 2008



Ces constats invitent à réaliser ultérieurement des travaux de prospective, s'appuyant sur le vieillissement des cohortes générationnelles, et visant à évaluer les évolutions possibles de la mobilité à longue distance, mais aussi du partage modal, en fonction de plusieurs scénarios combinant des hypothèses sur l'évolution des revenus et du coût de la vie, de leur distribution au sein de la population, de la motorisation des ménages, ainsi que des comportements en matière de choix modal. Le remplacement des générations du début du baby-boom par des générations moins réticentes à l'utilisation du train peut en tout cas constituer un signe favorable pour des politiques publiques volontaristes en matière d'incitation au report modal vers le transport ferroviaire de voyageurs, dans la mesure où l'offre de transports collectifs permettrait de répondre à la demande potentielle. Il serait, à l'inverse, intéressant d'explorer les raisons de la défiance apparente des retraités d'aujourd'hui à l'égard des modes collectifs, et notamment du train, et de s'interroger sur les politiques qui pourraient ramener cette clientèle vers le train.

Évolutions de la mobilité à longue distance selon la position socio-économique

On s'intéresse ici aux évolutions divergentes selon la position socio-économique, dans le but d'étudier comment évoluent les inégalités en matière de mobilité, mais également les pratiques modales des différents groupes sociaux, en relation avec la sociologie des valeurs, le train bénéficiant désormais d'une meilleure image que la voiture en raison de son moindre impact sur l'environnement. La mobilité à longue distance, en majeure partie non contrainte, est plus dépendante de l'échelle des positions sociales et des ressources financières que la mobilité locale, qui est en grande partie contrainte (déplacements domicile-travail, domicile-achat, domicile-études,...). Dans cet article, qui porte sur des évolutions de la mobilité à longue distance, et non sur les déterminants de la mobilité individuelle, qui seront abordés dans un article ultérieur, la position socio-économique sera considérée essentiellement au travers de la catégorie socio-professionnelle. Des analyses complémentaires en fonction du revenu seront menées ultérieurement. On distinguera en particulier l'évolution de la mobilité à longue distance pour trois catégories socio-professionnelles :

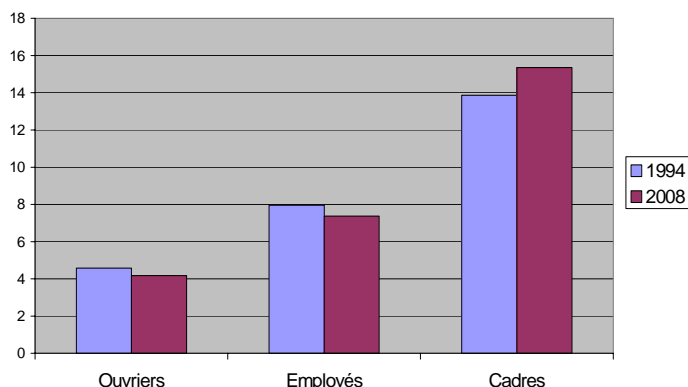
- les ouvriers ;
- les employés et professions intermédiaires ;
- les cadres et professions intellectuelles et artistiques.

Cette segmentation de base, destinée à rendre compte de la position dans la hiérarchie socio-économique, peut paraître contestable : elle ne vaut en effet que pour le salariat, et exclut les commerçants et artisans, professions libérales, chefs d'entreprise, mais aussi les personnels des services aux particuliers ou les agriculteurs. D'autre part, elle ne prend pas en compte les évolutions de la mobilité relatives aux chômeurs et aux inactifs, ni l'influence du type d'emploi (emploi stable ou précaire, temps complet ou temps partiel, etc.). En fait, il est vraisemblable qu'elle ne prenne en compte, ni les groupes les moins mobiles (travailleurs pauvres ou précaires, chômeurs en fin de droits, titulaires du RMI, ...), ni les groupes les plus mobiles situés en haut de l'échelle sociale (chefs d'entreprise, cadres supérieurs ou dirigeants, vedettes du spectacle ou du sport,...), et que par conséquent l'image qu'elle donne des inégalités de mobilité soit en quelque sorte restreinte, réduite à la classe moyenne étendue. Elle ne peut donc constituer qu'une introduction à une analyse plus approfondie de l'évolution de la mobilité à longue distance en fonction de la position sociale, qui prenne en compte la diversité des situations des individus et des ménages. Elle n'a donc pas vocation à être exhaustive sur le sujet mais vise à donner un

premier aperçu des évolutions observables. Ces groupes socioprofessionnels présentent néanmoins un intérêt en raison de leur effectif numérique relativement important⁷, qui rend l'analyse de l'effet de la catégorie socioprofessionnelle statistiquement significative. D'autres groupes en effet, s'ils s'avèrent plus mobiles, sont cependant marginaux au niveau de leurs effectifs (par exemple les chefs d'entreprise).

Les cadres sont nettement plus mobiles que les employés et professions intermédiaires, eux-mêmes voyageant plus que les ouvriers. En outre, la mobilité à longue distance des ouvriers, des employés et des professions intermédiaires diminue, celle des cadres progresse modérément. Cette évolution divergente s'explique par les voyages professionnels, de plus en plus concentrés chez les cadres. La mobilité pour motifs personnels, à l'inverse, ne montre pas de tendance à l'accroissement des inégalités, voire une réduction des écarts entre catégories socioprofessionnelles en termes de distances parcourues.

Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages à longue distance, selon la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008

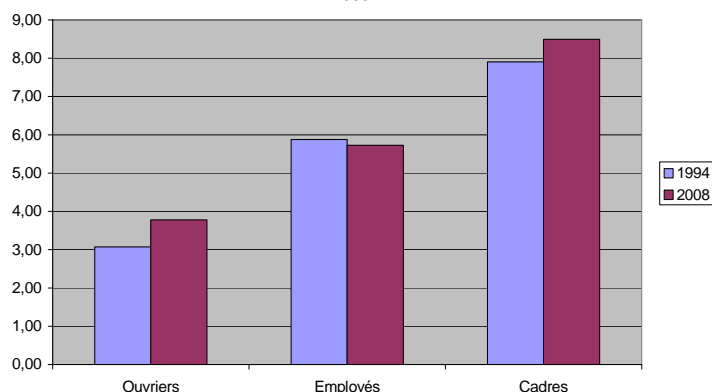


Tous motifs confondus, entre 1994 et 2008, la fréquence des voyages à longue distance des ouvriers a diminué, d'environ 4,6 à 4,2 voyages annuels par personne, ainsi que celle des employés et professions intermédiaires, de 8 à 7,4. Elle augmente au contraire chez les cadres, professions intellectuelles et artistiques, de 13,9 à 15,4 voyages annuels par personne. A première vue, il semble donc que les écarts de mobilité à longue distance entre les catégories socioprofessionnelles supérieures et inférieures se soient accrus entre les deux enquêtes. Cependant, la durée moyenne passée hors du domicile au cours des voyages à longue distance recule dans toutes les catégories socioprofessionnelles, respectivement de 16,8 à 15,3 nuitées annuelles chez les ouvriers, de 30,1 à 27 chez les employés et

professions intermédiaires, et de 48,4 à 43,4 parmi les cadres et professions intellectuelles supérieures. Ce recul général de la durée des voyages à longue distance, dans toutes les catégories socioprofessionnelles, en dépit de la mise en œuvre de la réduction du temps de travail parmi les actifs, pourrait apparaître comme un nouveau signe d'une transformation des arbitrages dans l'utilisation du temps libre, indice possible d'une fragilisation ou d'un sentiment de fragilisation économique. En revanche, la distance annuelle parcourue par les ouvriers progresse de 3 190 à 4 280 km par personne, soit d'environ 34 %. La distance parcourue par les employés et professions intermédiaires progresse très peu, de 6 810 à 6 980 km. Enfin, la distance parcourue par les cadres recule de 17090 à 14200 km. L'évolution des durées et des distances parcourues tempère donc l'impression qu'on peut avoir au vu de l'évolution de la fréquence des voyages annuels, d'une

éventuelle hausse des écarts de mobilité à longue distance entre catégories socioprofessionnelles.

Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages à longue distance pour motifs personnels, selon la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008

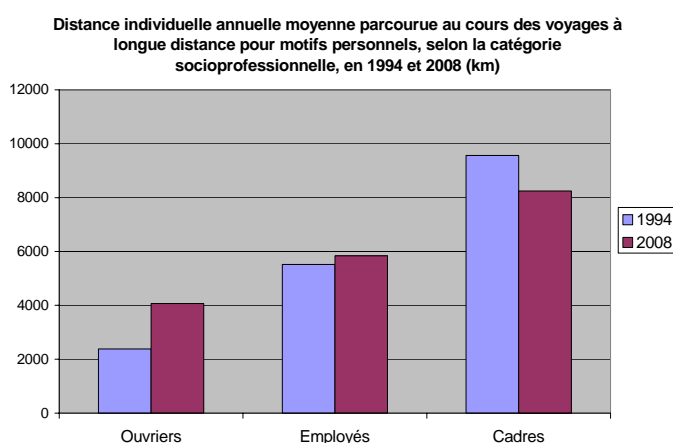


En réalité, il convient, comme dans le chapitre précédent sur la comparaison entre actifs et retraités, de distinguer les voyages pour motifs personnels et professionnels. Seuls les premiers peuvent réellement rendre compte des dynamiques en matière d'inégalités dans l'accès à la mobilité, aux vacances et aux loisirs, ou de différences sociologiques dans les pratiques de mobilité, tandis que les seconds dépendent de la répartition des responsabilités ou activités génératrices de déplacements professionnels au sein du monde du travail.

⁷ Les ouvriers, employés et professions intermédiaires, cadres et professions intellectuelles et artistiques, représentaient ensemble 19,8 millions d'individus en 1994 et en représentent 23,8 millions en 2008, soit 85 % de la population active, évaluée à 28 millions de personnes en 2008. La structure socioprofessionnelle s'est cependant légèrement déformée vers le haut de la pyramide : les ouvriers reculent de 24,5 à 22,6 % de la population active, tandis que les employés et professions intermédiaires et les cadres progressent respectivement de 50,3 à 53,3 %, et de 12,2 à 16,2 % de la population active (Source : INSEE, enquête emploi).

On constate alors que les voyages pour motifs personnels progressent à la fois parmi les ouvriers et parmi les cadres, respectivement de 3,07 à 3,77, et de 7,9 à 8,49 voyages annuels par personne, alors qu'ils sont en léger recul parmi les employés et professions intermédiaires, de 5,88 à 5,73 voyages annuels. Les visites à des parents et amis progressent significativement de 1,16 à 1,5 voyages annuels parmi les ouvriers, légèrement de 2,74 à 2,85 parmi les employés et professions intermédiaires, et demeurent stables à un peu plus de 3,7 voyages annuels par personne chez les cadres et professions intellectuelles. Les voyages de vacances, en revanche, demeurent stables parmi les ouvriers, soit environ 0,89 voyages annuels par personne, reculent parmi les employés et professions intermédiaires, de 1,81 à 1,52, et progressent modérément parmi les cadres, de 2,67 à 2,89. Les motifs de loisirs progressent dans toutes les catégories socioprofessionnelles : de 0,44 à 0,72 parmi les ouvriers, de 0,48 à 0,7 parmi les employés et professions intermédiaires, de 0,61 à 1,17 chez les cadres. La progression est toutefois plus importante parmi les cadres.

On constate donc des évolutions de comportements différentes : les ouvriers ont plutôt accru les visites à la famille et aux amis, les employés et les professions intermédiaires ont réduit leurs voyages de vacances, les cadres ont légèrement augmenté leur mobilité de vacances. Enfin, les voyages pour motifs de « loisirs » progressent dans toutes les catégories socioprofessionnelles. L'évolution des ressources financières joue certainement un rôle dans ces arbitrages sur les motifs de déplacements : des inégalités importantes demeurent, bien entendu, mais ces résultats ne montrent pas d'accroissement manifeste des inégalités⁸ dans l'accès aux voyages ou à la mobilité à longue distance entre les deux enquêtes, l'évolution semblant même plus favorable pour les ouvriers que pour les cadres. Il semble plutôt à première vue que le bas et le haut de l'échelle des revenus et des positions sociales aient connu des évolutions plus favorables que le milieu de l'échelle, dans un contexte global de faible progression de la mobilité à longue distance pour ces trois catégories socio-professionnelles.

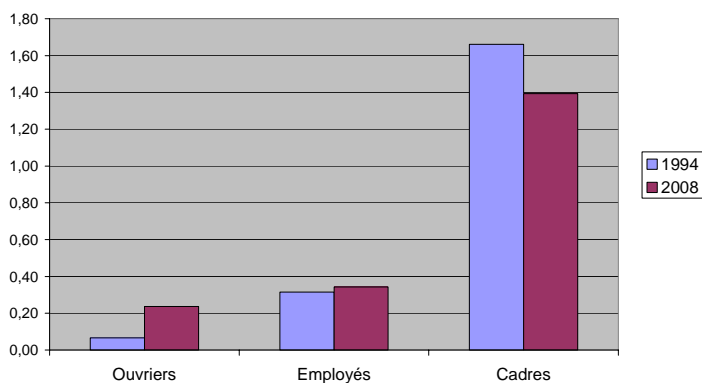


Les écarts entre cadres et ouvriers ont même assez fortement diminué en termes de distances parcourues. La distance parcourue par les ouvriers au cours de leurs voyages pour motifs personnels a ainsi très fortement progressé, de 2 380 à 4 070 km annuels, soit d'environ 70,8 %, d'une part en raison de la progression de la fréquence des voyages annuels à longue distance pour motifs personnels, mais aussi du fait d'une forte progression de la distance moyenne parcourue par voyage pour motif personnel, qui s'est élevée de 775 à 1 080 km. Les ouvriers tendent donc à parcourir des distances de plus en plus élevées. Le nombre moyen de nuitées passées hors du domicile par un ouvrier au cours de ses voyages annuels à longue distance est demeuré quasiment stable, de 14,2 à 14,9. La durée moyenne d'un voyage pour motifs personnels a fortement décrû, de 4,63 à 3,94 nuitées : les ouvriers font donc des voyages personnels plus fréquents mais plus brefs qu'en 1994, tout en parcourant des distances plus élevées.

La distance parcourue par les employés et professions intermédiaires au cours de leurs voyages pour motifs personnels a progressé de 5 520 à 5 840 km, donc dans des proportions nettement moins importantes que les ouvriers. On remarque cependant que la distance moyenne parcourue par les employés au cours de leurs voyages personnels à longue distance s'est accrue en dépit de la légère réduction de la fréquence de leurs voyages pour motifs personnels. Comme chez les ouvriers, la distance parcourue en moyenne à chaque voyage a en effet augmenté, de 940 à 1 020 km. Enfin, le nombre de nuitées passées par les employés hors de leur domicile au cours de leurs voyages à longue distance pour motifs personnels a reculé de 26,9 à 25,1. Contrairement aux ouvriers, la durée moyenne des voyages à longue distance est en effet demeurée approximativement stable, ne reculant que de 4,58 à 4,31 nuitées.

⁸ Les ressources financières ou la position socioprofessionnelle n'expliquent pas à elles seules, bien entendu, les variations d'intensité de la mobilité à longue distance. Certains individus, en particulier, sont très peu mobiles en dépit de ressources financières élevées. A l'inverse, parmi les individus dont les ressources financières sont modestes, certains seront plus mobiles que d'autres. Une étude de la dispersion des comportements au sein de différents groupes de population, et des facteurs explicatifs de la variance de l'intensité de la mobilité à longue distance pourrait donc utilement compléter ces analyses. A partir des variables explicatives apparentes on pourra essayer de mettre en place des modèles probabilistes rendant compte de la variabilité des comportements, toutes choses égales par ailleurs.

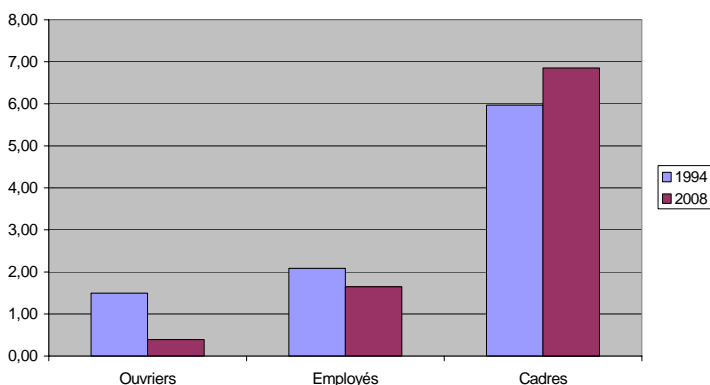
Fréquence des voyages à longue distance en avion, par catégorie socio-professionnelle, en 1994 et 2008



La distance annuellement parcourue par les cadres et professions intellectuelles et artistiques au cours de leurs voyages personnels à longue distance a en revanche reculé de 9 560 à 8 240 km par personne et par an, en dépit de l'accroissement de la fréquence de leurs voyages annuels, du fait d'une forte réduction de la distance parcourue par voyage pour motif personnel, de 1 210 à 970 km en moyenne. Le nombre de nuitées pour motifs personnels demeure également chez les cadres assez stables, de 36,4 à 37,4 entre 1994 et 2008. Cette stabilité s'explique ici encore par une réduction de la durée moyenne des voyages pour motifs personnels, de 4,6 à 4,4 nuitées en moyenne. La réduction du temps de travail ne semble donc pas avoir eu d'effet sur le temps passé hors du domicile au cours des voyages à longue distance. L'évolution de la mobilité à longue distance semble plutôt être liée au pouvoir d'achat du salariat, et en particulier la relative stabilité du nombre de nuitées hors du domicile pour ces trois catégories socio-professionnelles pourrait être le signe d'une certaine stagnation du pouvoir d'achat. Le rapport entre la distance parcourue par les cadres et la distance parcourue par les ouvriers est passé du quadruple au double entre 1982 et 1994, ce qui résulte notamment de la diffusion des voyages aériens chez les ouvriers avec la montée en puissance des compagnies à bas coût, et à l'inverse, de leur recul chez les cadres⁹.

Ce sont donc les voyages pour motifs professionnels qui sont principalement responsables de la réduction de la mobilité à longue distance des ouvriers et des employés : la mobilité à longue distance pour motifs professionnels des ouvriers a ainsi diminué de 1,49 à 0,39 voyage annuel par personne, celle des employés et professions intermédiaires de 2,08 à 1,65. Celle des cadres est en revanche en progression, de 5,97 à 6,85 voyages annuels par personne. La distance parcourue par les cadres au cours de leurs voyages professionnels a cependant diminué de 7 530 à 5 960 km, du fait de la réduction moyenne de la distance des voyages pour motifs professionnels, de 1 260 à 870 km. Cette réduction tient en partie au fait que la croissance des voyages professionnels des cadres est surtout tirée par les navettes à longue distance entre le domicile et le lieu de travail, des déplacements en moyenne moins éloignés que les voyages professionnels au sens strict, qui, à l'inverse, se réduisent.

Fréquence individuelle annuelle moyenne des voyages à longue distance pour motifs professionnels, selon la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008



Si accroissement des inégalités il y a, ce serait donc plutôt en termes d'intégration professionnelle, pour autant que la fréquence des voyages annuels pour motifs professionnels puisse être considérée comme un indicateur d'intégration ou de participation à l'activité professionnelle. Les voyages pour raisons professionnelles, qui représentent près de la moitié des voyages effectués par les cadres et professions intellectuelles supérieures, sont en effet plus concentrés sur les revenus et les positions sociales supérieures que les voyages pour motifs personnels, et semblent l'être de plus en plus, ce qui ne semble pas être le cas des voyages pour motifs personnels. Dans un contexte global de rationalisation des frais professionnels, l'accroissement des écarts entre cadres et ouvriers sur les voyages pour motifs professionnels semble

⁹ La difficulté à ce stade est de mesurer la sensibilité respective des différents indicateurs de mobilité (fréquence des voyages, distances parcourues, nuitées,...) au pouvoir d'achat, pour évaluer dans quelle mesure les évolutions désagrégées de niveau de vie des différents groupes sociaux permettent d'expliquer les variations d'intensité de la mobilité à longue distance, ou si des causes complémentaires doivent être invoquées (évolution des coûts de la mobilité, changements de comportements, d'attitudes, de préférences ou de valeurs). Pour approfondir ces résultats, des travaux ultérieurs devront être consacrés à ce sujet.

surtout être dû au fait que les cadres consentent de plus en plus à habiter très loin de leur lieu d'emploi, au-delà du seuil des 80 km qui définit la limite entre mobilité locale et mobilité à longue distance.

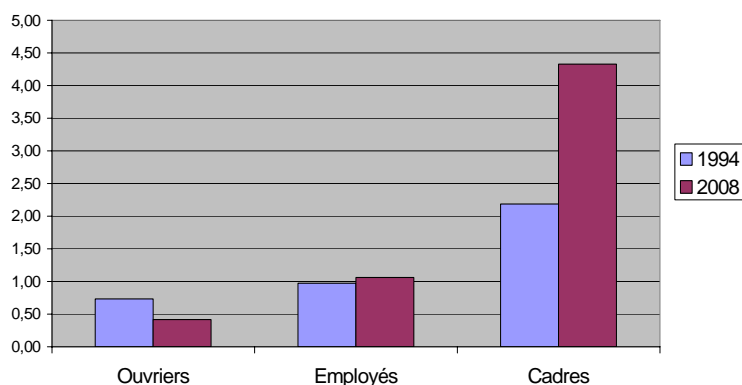
Mutations des pratiques modales selon la catégorie socioprofessionnelle : au sein des voyages pour motifs personnels, on constate dans toutes les catégories socioprofessionnelles, parmi les actifs, une légère progression de l'usage du train. Mais ce sont surtout les voyages professionnels qui contribuent à l'évolution des parts modales. L'utilisation du train est en recul chez les ouvriers en raison de l'effondrement des voyages professionnels dans cette catégorie socioprofessionnelle, et en très forte progression parmi les cadres et professions intellectuelles supérieures pour leurs voyages professionnels. Par ailleurs, les ouvriers utilisent de plus en plus l'avion pour leurs voyages personnels, et les cadres de moins en moins pour leurs voyages professionnels.

Les pratiques modales évoluent aussi différemment selon les catégories socioprofessionnelles. On a vu dans un premier temps qu'on pouvait opposer la progression des modes collectifs non routiers et tout particulièrement de l'usage du train pour la mobilité à longue distance, chez les actifs, à celle de la voiture particulière chez les retraités. Toutefois, cette évolution n'est pas uniforme parmi les actifs.

La fréquence des voyages en avion progresse surtout dans les catégories populaires où l'avion, jusqu'ici, n'était quasiment pas utilisé : de 0,07 voyage annuel par personne en 1994 à 0,24 en 2008 en moyenne pour un ouvrier. Parmi les employés et professions intermédiaires, il demeure stable, de 0,32 voyage annuel en 1994 à 0,34 en 2008. Enfin, parmi les cadres et professions intellectuelles, son usage semble au contraire en retrait : de 1,7 à 1,4 voyage annuel par personne. En dépit de la pénétration de l'avion dans les milieux populaires et de son recul parmi les cadres, les couches socioprofessionnelles supérieures demeurent cependant de loin les premières utilisatrices de l'avion. On peut sans doute voir dans cette progression plus forte de l'avion chez les ouvriers un effet du développement des compagnies aériennes à bas coût qui

rendent l'avion plus accessible aux ménages modestes pour les loisirs et les vacances, mais peut-être aussi l'effet d'une meilleure progression relative du pouvoir d'achat des ouvriers, hypothèse que des analyses ultérieures devront confirmer ou infirmer.

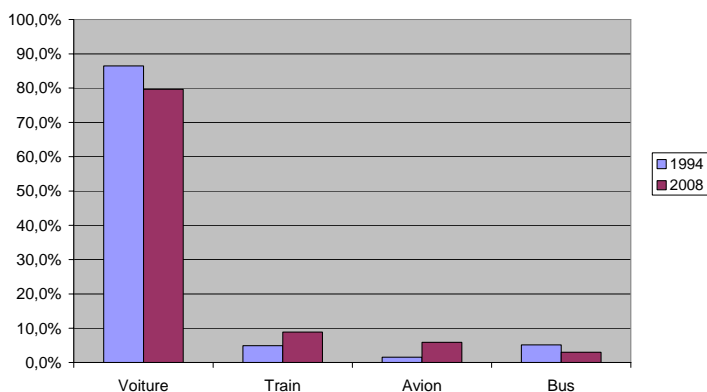
Fréquence annuelle des voyages à longue distance en train, par catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008



Les voyages en train à longue distance, à l'inverse, semblent à première vue devenir socialement plus sélectifs : la fréquence des voyages en train recule ainsi chez les ouvriers, de 0,7 à 0,4 voyage annuel, demeure presque stable parmi les employés et professions intermédiaires, autour de 1 voyage annuel, et connaît en revanche une progression très soutenue chez les cadres et professions intellectuelles supérieures, de

2,2 à 4,3 voyages annuels par personne. Enfin, l'usage de la voiture particulière progresse légèrement chez les cadres, de 9,11 à 9,54 voyages annuels par personne, et recule parmi les ouvriers et les employés, respectivement de 3,39 à 3,24 et de 6,3 à 5,7 voyages annuels.

Parts modales au sein des voyages des ouvriers pour motifs personnels



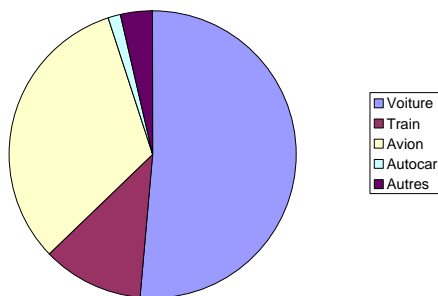
En conséquence, le partage modal évolue de la manière suivante : chez les ouvriers, la part modale de la voiture progresse, de 74,3 à 77,7 %, au détriment de celle du train, qui recule de 16 à 10 %. La part modale de l'avion, d'autre part, s'accroît de 1,5 à 5,7 % au sein de cette catégorie socioprofessionnelle. Parmi les employés et professions intermédiaires, la part modale de la voiture particulière recule au contraire de 79,1 à 77,9 %, celle du train progresse de 12,2 à 14,4 %, et celle de l'avion de 4 à 4,6 %. Enfin, au sein des cadres et professions intellectuelles supérieures, la part modale de la voiture particulière recule de 65,7 à 62,1 %, celle du train a presque doublé,

passant de 15,8 à 28,2 %. Enfin la part modale de l'avion décroît, de 12 à 9,1 %. Il est à noter que la pénétration très forte de l'usage du train dans une partie des couches supérieures de la société, qui accompagne la modernisation de l'offre ferroviaire, s'effectue au détriment de tous les autres modes : la voiture particulière, l'avion, mais aussi le car qui représentait encore une part importante des voyages à longue distance, essentiellement des voyages de loisirs, en 1994. Cette transformation du profil sociologique des utilisateurs du train reflète aussi un changement d'image et d'utilisation des différents modes.

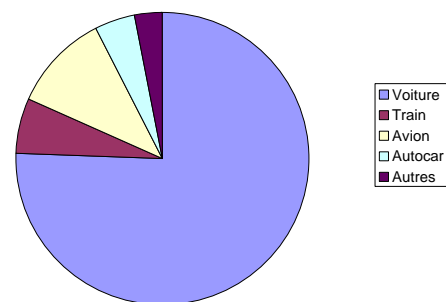
Cependant, pour interpréter correctement cette évolution, il convient de distinguer les motifs personnels des motifs professionnels.

Au sein des voyages pour motifs personnels réalisés par les ouvriers, la fréquence des voyages en voiture a progressé de 2,66 à 3,01 voyages annuels par personne, celle des voyages en train de 0,15 à 0,34, celle de l'avion de 0,05 à 0,22. L'utilisation du train et de l'avion pour motifs personnels progresse donc aussi chez les ouvriers. En revanche, l'utilisation de l'autocar est en net recul, de 0,16 à 0,11 voyage annuel par personne. La part modale de la voiture au sein des seuls voyages pour motifs personnels recule donc aussi chez les ouvriers, de 86,5 à 79,7 %, au profit du train qui progresse de 4,9 à 8,9 %, et de l'avion de 1,6 à 5,9 %, celle de l'autobus reculant de 5,1 à 3 %. Les parts des modes non routiers progressent donc par rapport aux modes routiers.

Parts modales en voy*km au sein des voyages des ouvriers pour motifs personnels, en 2008

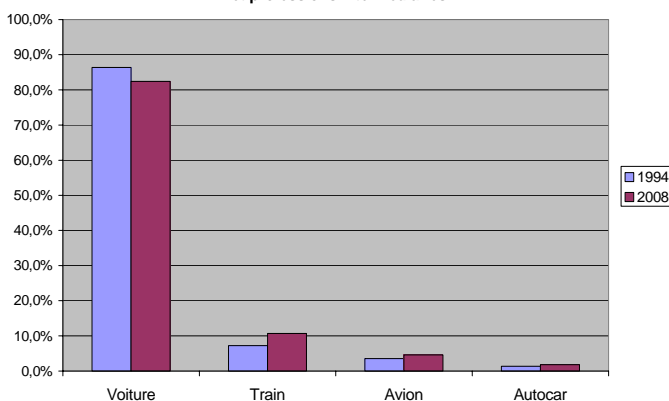


Parts modales en voy*km au sein des voyages des ouvriers pour motifs personnels, en 1994



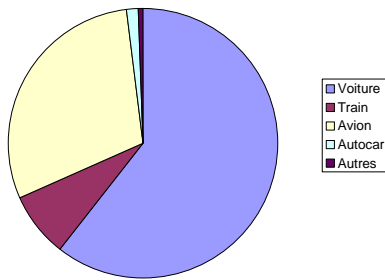
L'évolution des parts modales exprimées en voyageurs*km, au sein des voyages pour motifs personnels réalisés par les ouvriers est cependant beaucoup plus significative. On constate en effet une très forte croissance de la part modale de l'avion, de 10,8 à 32,1 %. Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, ce résultat tient aux distances élevées des voyages en avion, de sorte que la progression assez élevée de la part modale de l'avion chez les ouvriers, pour leurs voyages pour motifs personnels, se traduit par une progression beaucoup plus importante de la part modale de l'avion exprimée en voyageurs*km. La croissance de la part modale du train en voyageurs*km, au sein des voyages pour motifs personnels des ouvriers est elle aussi assez élevée, de 6,1 à 11,4 %. Enfin, celle de l'autocar recule de 4,4 à 1,6 %, et celle de la voiture particulière de 75,6 à 51,5 % des voyageurs*km. On peut s'interroger à travers ce résultat sur le caractère ambivalent de la démocratisation de l'avion et du développement du tourisme international, bénéfique sur le plan social (accès des plus modestes aux vacances et aux loisirs), mais potentiellement néfaste en termes d'impacts environnementaux, en raison de la très forte sensibilité des circulations à une croissance même minime du transport aérien de voyageurs.

Parts modales (%) au sein des voyages pour motifs personnels des employés et professions intermédiaires

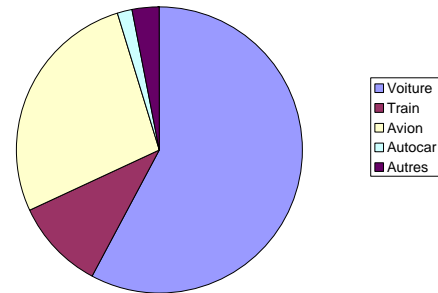


Parmi les employés et professions intermédiaires, le nombre de voyages en voiture pour motifs personnels a régressé de 5,08 à 4,72, la fréquence des voyages en train progressant en revanche de 0,43 à 0,61, et celle des voyages en avion de 0,21 à 0,26. Enfin, comme pour les ouvriers, la fréquence des voyages en autobus progresse légèrement de 0,08 à 0,1 voyage annuel. La part modale de la voiture recule donc de 86,4 à 82,4 %, celle du train progresse de 7,2 à 10,7 %, celle de l'avion de 3,5 à 4,6 %, enfin celle du bus progresse légèrement de 1,3 à 1,8 %. Comme chez les ouvriers, les parts du train et de l'avion se renforcent donc sur les motifs personnels.

Parts modales en voy*km, au sein des voyages des employés et professions intermédiaires pour motifs personnels, en 1994

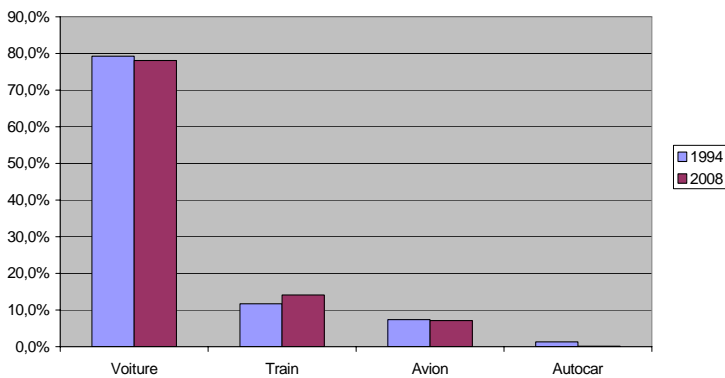


Parts modales en voy*km, en 2008, au sein des voyages des employés et professions intermédiaires pour motifs personnels



Les évolutions des parts modales exprimées en voyageurs*km sont plus limitées au sein des voyages des employés et professions intermédiaires pour motifs personnels, du fait de la moindre progression de la part modale de l'avion et du moindre recul de celle de la voiture. La part modale de la voiture recule de 60,6 à 57,8 %, celle de l'avion de 29,7 à 27 %, celle du train progresse de 7,9 à 10,4 %.

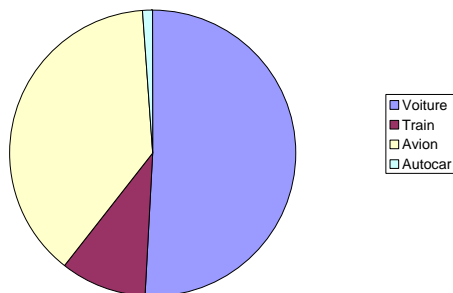
Evolution des parts modales (%) au sein des voyages pour motifs personnels des cadres



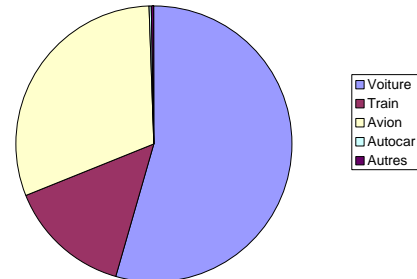
Enfin, au sein de la population des cadres et professions intellectuelles supérieures, la fréquence des voyages en voiture pour motifs personnels a progressé de 6,26 à 6,63, celle des voyages en train de 0,93 à 1,2, en avion de 0,58 à 0,60, celle des voyages en autocar a reculé de 0,1 à 0,01. La part modale du train a donc également progressé pour cette catégorie socio-professionnelle au sein des voyages pour motifs personnels, de 11,7 à 14,1 %, celle de la voiture a reculé de 79,3 à 78,1 %, celle de l'avion de 7,4 à 14,1 %, l'autocar de 1,3 à 0,1 %. Les évolutions de pratiques modales associées aux voyages pour motifs personnels sont donc assez similaires dans toutes les catégories socio-professionnelles, à

savoir un renforcement du poids relatif du train par rapport à la voiture et un déclin du car. Le poids de l'avion semble par contre davantage progresser au sein des couches populaires et moyennes.

Parts modales en voy*km au sein des voyages des cadres pour motifs personnels, en 1994

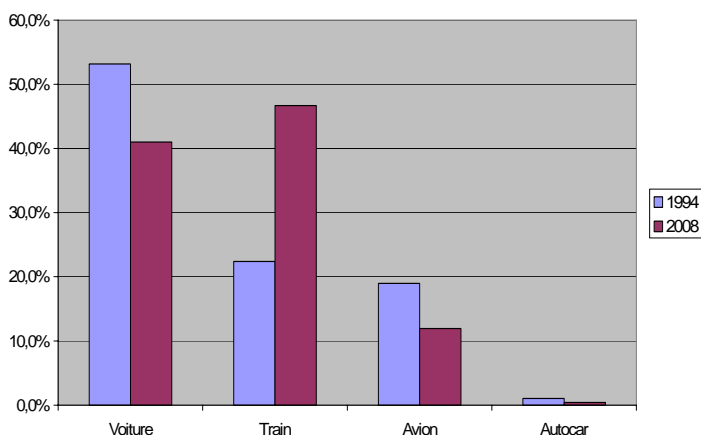


Parts modales en voy*km au sein des voyages des cadres pour motifs personnels, en 2008



Au sein des voyages pour motifs personnels des cadres, la part modale de la voiture exprimée en voyageurs*km s'est accrue de 51,5 à 54,5 %, ainsi que celle du train, de 9,7 à 14,5 %. Enfin, celle de l'avion est en net recul, de 39 à 30,4 %. Cette évolution s'explique par la très forte réduction de la distance moyenne annuellement parcourue en avion par les cadres au cours de leurs voyages pour motifs personnels, de 3 720 à 2 510 km, du fait de la réduction de la distance moyenne des voyages en avion, qui reflète une réorientation des voyages personnels des cadres en avion vers des destinations touristiques plus proches.

Evolution des parts modales au sein des voyages pour motifs professionnels des cadres

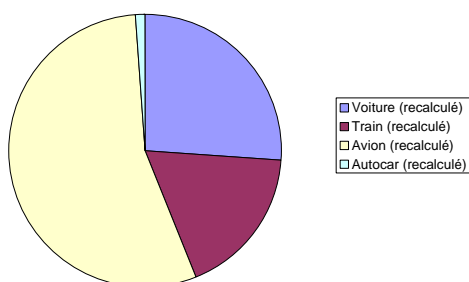


Au sein des voyages pour motifs professionnels, la fréquence des voyages en voiture réalisés par les cadres a reculé de 3,17 à 2,81 voyages par an et par personne, celle des voyages en train est en revanche en très forte augmentation de 1,33 à 3,2 voyages annuels par personne, les voyages professionnels réalisés par les cadres en avion reculent enfin de 1,13 à 0,82. Par conséquent, la part modale du train au sein des voyages à longue distance des cadres pour motifs professionnels s'est considérablement renforcée, de 22 à 47 %, tandis que celle de la voiture recule de 53 à 41 %, ainsi que celle de l'avion, de 19 à 12 %. L'utilisation de l'autocar pour les voyages à finalité professionnelle est négligeable en 1994 comme en 2008. La fréquence des voyages professionnels réalisés par les ouvriers et les employés est nettement plus faible, et de plus en forte réduction. D'autre part, on n'y constate pas la même tendance : la part modale de la voiture s'est

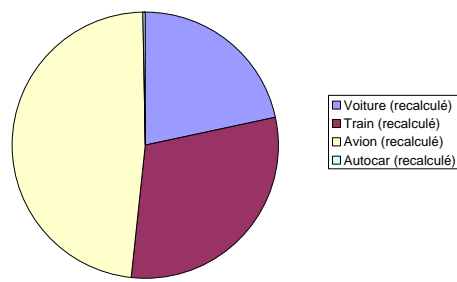
ainsi renforcée au détriment du train chez les ouvriers, ces deux modes évoluant respectivement de 55 à 61 % et de 40 à 22 % des voyages à longue distance pour motifs professionnels au sein de cette catégorie socioprofessionnelle. Le recul de l'utilisation du train chez les ouvriers résulte donc de la diminution des voyages pour motifs professionnels. Chez les employés et professions intermédiaires, enfin, la part du train au sein des voyages pour motifs professionnels ne se renforce que légèrement, de 27 à 29 %.

La part modale de la voiture, exprimée en voyageurs*km, au sein des voyages des cadres pour motifs professionnels, recule de 26,2 à 21,7 %, celle de l'avion recule également, de 55 à 48,2 %, et celle du train progresse de 17,7 à 30 %¹⁰. La substitution du train à l'avion et à la voiture au sein des voyages pour motifs professionnels des cadres a donc aussi un impact en voyageurs*km.

Parts modales recalculées, en voy*km, au sein des voyages pour motifs professionnels des cadres, en 1994



Parts modales recalculées, en voy*km, au sein des voyages pour motifs professionnels des cadres, en 2008



En résumé, pour l'ensemble de la population, le partage modal des voyages personnels entre la voiture, le train et l'avion évolue peu : on observe seulement que le poids de ces trois modes se renforce légèrement du fait du déclin de l'autocar, que l'on constate aussi bien chez les actifs que chez les retraités et dans toutes les catégories socio-professionnelles. La voiture

¹⁰ Cf note de bas de page n°3.

reste prédominante par rapport aux autres modes pour les voyages à longue distance à finalité personnelle, puisqu'elle est utilisée aujourd'hui comme il y a quinze ans pour près de 80 % de ces voyages. Cependant, cette stabilité apparente cache des évolutions contrastées entre actifs et retraités, qui traduisent elles-mêmes un phénomène générationnel. Le poids du train et de l'avion s'est ainsi significativement renforcé au sein des voyages pour motifs personnels réalisés par les actifs depuis quinze ans. Cependant, cette évolution est neutralisée par l'usage accru de la voiture particulière chez les retraités issus de la génération du baby-boom, en comparaison des retraités d'il y a quinze ans, l'utilisation de la voiture particulière étant devenue prédominante chez les « jeunes retraités » d'aujourd'hui.

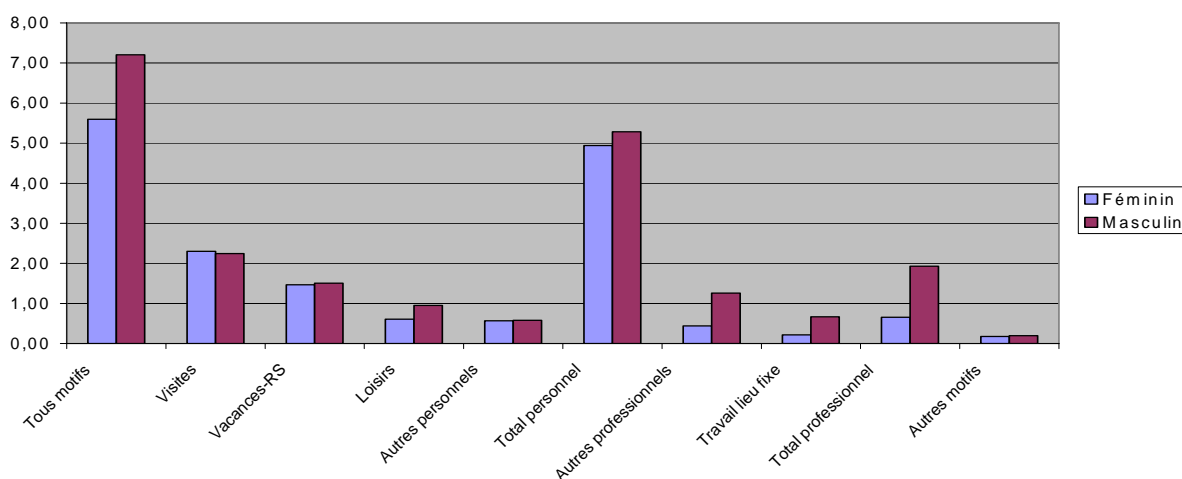
L'utilisation accrue du train et de l'avion dans les nouvelles générations d'actifs semble cependant présager d'une évolution favorable aux modes collectifs du partage modal à long terme. Cette évolution est surtout favorable au train et s'observe dans toutes les catégories socio-professionnelles. Cependant, l'impact qui en résultera sur les émissions de gaz à effet de serre semble être moins clair, dans la mesure où l'utilisation de l'avion, mode émetteur représentant près de 30 % des circulations associées aux voyages à longue distance, est aussi en hausse dans ces nouvelles générations, en particulier dans les couches populaires et moyennes, du fait d'un accès à l'avion facilité par la concurrence des prix et la part de marché croissante des compagnies à bas coût. La progression du poids du train au sein de la mobilité à longue distance est finalement imputable aux voyages à finalité professionnelle, et ce sont essentiellement les cadres et professions intellectuelles supérieures qui contribuent à cette évolution. La substitution du train à la voiture particulière et à l'avion pour les voyages professionnels est sans doute favorisée à la fois par l'extension de l'offre ferroviaire à grande vitesse et par le développement de l'offre de transport régional de voyageurs (TER) qui répondent mieux aux besoins professionnels, en particulier pour les navettes à longue distance entre le domicile et le lieu de travail, une pratique qui, tout en restant minoritaire, est en expansion. Pour des déplacements interurbains de portée moyenne, le train présente en effet des avantages concurrentiels indiscutables sur l'avion (déplacement de gare à gare, absence d'attente, accroissement de la vitesse commerciale, ...), d'autant que ses prix, bien qu'en hausse, demeurent compétitifs par rapport à l'avion, avec des niveaux de prestations comparables, voire supérieurs.

Le recul des voyages en avion parmi les cadres semble aussi principalement imputable aux voyages professionnels, cependant même les voyages en avion pour motifs personnels stagnent dans cette catégorie socio-professionnelle, alors qu'ils ont nettement progressé chez les ouvriers.

Évolutions de la mobilité à longue distance selon le sexe

Les hommes voyagent plus que les femmes, une différence qui tient pour l'essentiel aux voyages professionnels. Cet écart s'est légèrement réduit entre les deux enquêtes. Les pratiques modales sont peu différenciées selon le sexe, et pour les deux sexes on constate un progrès des modes collectifs non routiers au sein des voyages pour motifs personnels. Cette progression est toutefois plus orientée vers le train chez les femmes, et vers l'avion chez les hommes.

Fréquence des voyages à longue distance, selon le motif et le genre, en 2008

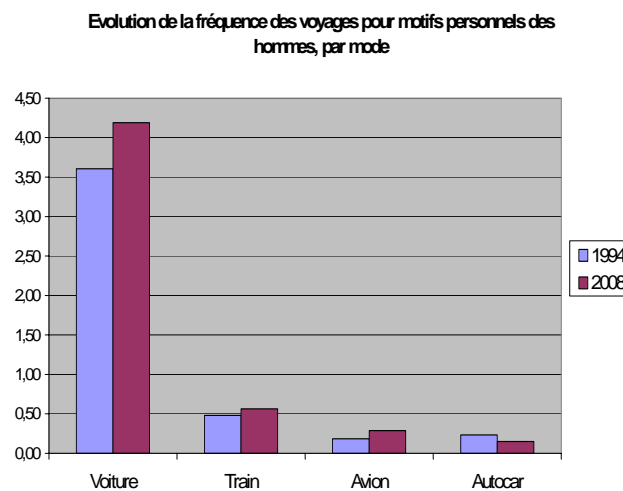
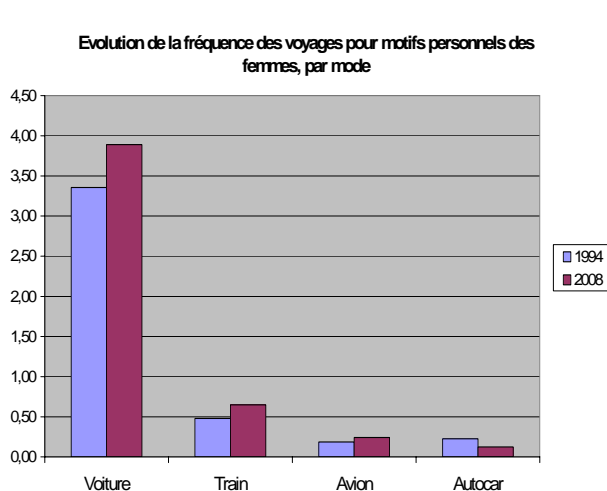


Les hommes effectuent plus de voyages à longue distance que les femmes : 7,2 contre 5,6 voyages annuels par personne en moyenne. Environ 80 % du différentiel de mobilité provient des voyages professionnels : 1,93 chez les hommes contre 0,66 chez les femmes. Cet écart s'observe aussi bien pour les voyages professionnels au sens strict que pour les navettes à longue distance vers le lieu de travail, qui sont presque uniquement le fait des hommes. Il s'est légèrement réduit entre les deux enquêtes, les voyages pour motifs professionnels des femmes ayant amorcé un mouvement de rattrapage sur la gence masculine, de 0,34 à 0,66 voyage annuel par personne, tandis que ceux des hommes demeuraient stables : une évolution qui reflète l'implication croissante des femmes dans la vie professionnelle.

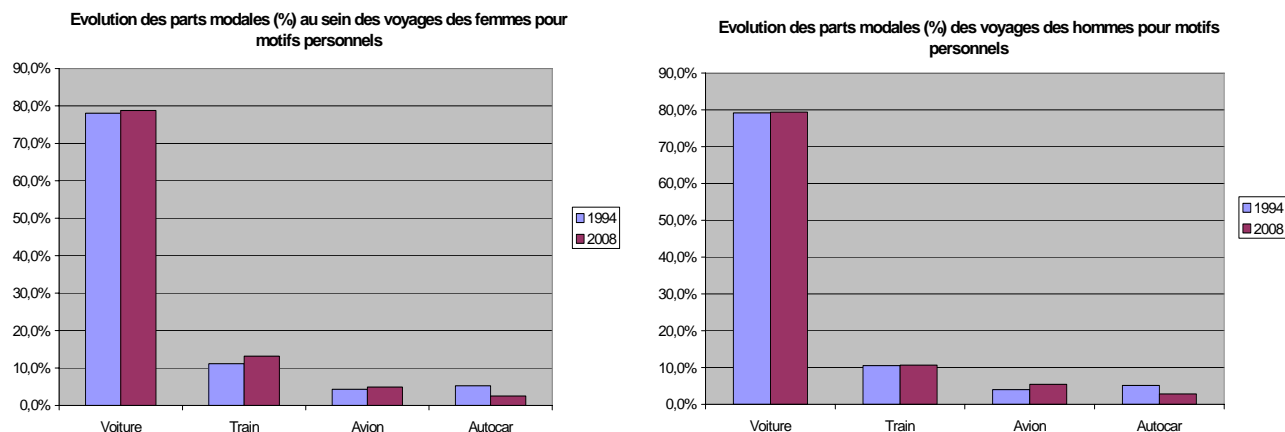
Conséquence de la plus grande part de voyages professionnels parmi les voyages réalisés par les hommes, les voyages effectués par les hommes sont en moyenne plus brefs que ceux des femmes : 3,9 contre 4,4 nuitées en moyenne. Cet écart s'est cependant réduit d'une enquête à l'autre : en 1994, les durées moyennes des voyages réalisés par les hommes et les femmes s'élevaient respectivement à 4,34 et 5,76 nuitées. Les distances parcourues par voyage sont peu différenciées selon le genre, soit environ 945 km par voyage. En 1994, les femmes effectuaient des voyages plus longs que ceux des hommes : 977 contre 924 km. En comptant la mobilité pour motifs professionnels, la durée cumulée passée hors du domicile par les hommes au cours des voyages à longue distance s'élève à 28,4 nuitées, contre 24,7 pour les femmes. La distance annuellement parcourue s'élève à 6 820 km pour les hommes, contre 5 270 km pour les femmes. Par rapport à 1994, l'écart s'est accru pour le nombre de nuitées, qui s'élevait alors à 28,1 pour les hommes et 26,7 pour les femmes, et pour les distances parcourues : ces dernières s'élevaient en effet en 1994 à 5 975 pour les hommes et 4 930 pour les femmes. Les distances parcourues en moyenne au cours d'un voyage ont en effet évolué en sens inverse chez les hommes et chez les femmes, de sorte que la distance annuellement parcourue par les hommes a progressé plus vite que celle parcourue par les femmes.

Les voyages pour motifs personnels ont progressé de 4,55 à 5,28 chez les hommes, et de 4,3 à 4,94 chez les femmes. En 1994 comme en 2008, l'écart sur la fréquence des voyages à longue distance pour motifs personnels entre hommes et femmes était donc relativement réduit. Ce léger écart s'est cependant maintenu. La distance parcourue par les hommes au cours de leurs voyages à longue distance pour motifs personnels a progressé de 4 450 à 5 270 km, soit d'environ 18,3 %, celle parcourue par les femmes de 4 235 à 4 780 km, soit d'environ 12,9 %. La distance parcourue par les hommes au cours de leurs voyages personnels à longue distance a donc progressé plus vite que celle parcourue par les femmes, et l'écart s'est accru. Le nombre annuel de nuitées passées par les hommes au cours de leurs voyages à longue distance pour motifs personnels s'est élevé de 24,8 à 26,6, tandis que le nombre de nuitées passées par les femmes a reculé de 25,9 à 23,9. Les femmes passaient donc plus de temps que les hommes hors de leur domicile au cours de voyages à longue distance pour motifs personnels en 1994, alors que c'est l'inverse en 2008. Cette évolution tient au fait que la durée moyenne des voyages à longue distance pour motifs personnels s'est beaucoup plus réduite chez les femmes que chez les hommes : en 1994, les femmes effectuaient des voyages en moyenne plus longs que les hommes (6,02 contre 5,45 nuitées). A l'inverse, en 2008, elles effectuent des voyages en moyenne un peu plus courts (4,84 contre 5,04). Les femmes ont donc davantage contribué que les hommes à la réduction de la durée des voyages pour motifs personnels.

Les pratiques modales ont évolué de la manière suivante : au sein des voyages pour motifs personnels, la fréquence des voyages en voiture a augmenté de 3,36 à 3,89 chez les femmes, et de 3,61 à 4,19 chez les hommes. La progression des voyages en voiture est donc comparable parmi les hommes et les femmes. En revanche, la fréquence des voyages en train a davantage progressé chez les femmes que chez les hommes : respectivement de 0,48 à 0,65 et de 0,48 à 0,56. C'est



l'inverse pour les voyages en avion, qui ont davantage progressé chez les hommes que chez les femmes : respectivement de 0,18 à 0,29 et de 0,19 à 0,24. Enfin, les voyages en autocar déclinent pour les deux sexes mais davantage chez les femmes que chez les hommes : respectivement de 0,23 à 0,12 et de 0,23 à 0,15.



Par conséquent, les parts modales au sein des voyages pour motifs personnels évoluent de la manière suivante : on constate peu de différenciation selon le genre pour l'utilisation de la voiture qui reste prédominante et dont la part modale demeure à peu près stable, quel que soit le sexe, aux alentours de 79 %. En revanche, la part modale du train ne progresse sensiblement que chez les femmes, de 11,1 à 13,1 %, alors que chez les hommes elle demeure quasiment stable, de 10,5 à 10,7 %. La part modale de l'avion progresse modérément chez les femmes, de 4,3 à 4,9 %, et beaucoup plus chez les hommes, de 4 à 5,5 %. Enfin, la part modale de l'autocar recule pour les deux sexes, respectivement de 5,3 à 2,5 % pour les femmes et de 5,1 à 2,8 % pour les hommes. Le progrès des modes collectifs non routiers au sein des voyages pour motifs personnels se décline donc selon le sexe : plutôt orienté vers le train pour les femmes, et vers l'avion pour les hommes.

Conclusion

Dans cette fiche, nous avons eu un aperçu de quelques grandes évolutions relatives à la mobilité individuelle à longue distance. Celle-ci a nettement ralenti sa croissance par rapport aux périodes précédentes, le temps moyen passé par un individu hors de son domicile au cours des voyages à longue distance demeurant même stable. La distribution de la mobilité à longue distance au sein de la population demeure toujours assez inégalement répartie. L'utilisation de la voiture reste prépondérante et poursuit sa croissance mais de manière nettement ralentie. En rupture avec des décennies de croissance ayant bénéficié principalement à la voiture particulière, la croissance est désormais assez équilibrée. L'utilisation des modes collectifs non routiers (train, avion) connaît la croissance relative la plus forte, et avant tout celle du train, dont la progression est même considérable en termes absolus. L'utilisation de l'autocar dans le cadre des déplacements à longue distance connaît en revanche un net recul. Les motifs des voyages changent également, comme nous l'avons déjà remarqué dans la fiche précédente : au sein des voyages pour motifs personnels, progrès des déplacements de courte durée et de distance moyenne, à savoir surtout les motifs de sociabilité et les loisirs, tandis qu'en moyenne on ne part pas plus souvent en vacances qu'il y a quinze ans. Motifs possibles de cette évolution : la stagnation du pouvoir d'achat des ménages, et la réduction du temps de travail qui bénéficie principalement aux séjours de courte durée. Au sein des voyages pour motifs professionnels, de plus en plus de déplacements à longue distance entre le domicile et le lieu de travail, même si ce phénomène reste encore minoritaire au sein de la population.

En dissociant voyages personnels et professionnels, on se rend compte que ce sont les voyages pour motifs professionnels qui sont responsables de l'évolution du partage modal observée entre les deux enquêtes. Les pratiques modales associées aux voyages pour motifs personnels, en effet, n'ont quasiment pas évolué, à l'exception d'une utilisation du car en déclin pour toutes les tranches d'âge et toutes les catégories socioprofessionnelles. Au sein des voyages professionnels, en revanche, seule l'utilisation du train a progressé à un niveau individuel, induisant un accroissement très substantiel de sa part modale pour ce motif.

Ces évolutions globales de la mobilité individuelle à longue distance se déclinent cependant de manière très différente selon le statut vis-à-vis de l'activité, les ressources financières, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle ou encore le sexe. Sans épuiser le sujet, on peut d'ores et déjà mettre en évidence quelques résultats significatifs.

En premier lieu, la mobilité à longue distance pour motifs personnels a progressé beaucoup plus vite chez les retraités que chez les actifs, de sorte que la mobilité des retraités a presque rejoint celle des actifs. Au regard de certains indicateurs, tels que le temps passé en voyage, les retraités peuvent même être considérés comme plus mobiles que les actifs. D'autre part, les pratiques modales des actifs et des retraités ont évolué en sens inverse : la majeure partie de la croissance de la mobilité à longue distance des actifs pour motifs personnels est désormais le fait des modes collectifs, train et avion, alors que c'est au contraire la voiture particulière qui demeure motrice de la croissance chez les retraités. Sur l'ensemble de la population, ces évolutions générationnelles contraires se compensent au niveau du partage modal des voyages pour motifs personnels. Cependant, l'inflexion des pratiques dans les générations plus jeunes paraît constituer un signe favorable pour l'avenir des politiques de report modal, d'autant que la croissance des voyages professionnels chez les actifs est, elle, clairement orientée vers l'utilisation du train. On peut cependant s'interroger sur le sens et les limites de ce report modal qui s'effectue principalement pour les voyages à finalité professionnelle, voyages ne représentant que 20 % de la mobilité à longue distance.

La croissance des voyages pour motifs personnels n'est pas fortement différenciée selon la catégorie socioprofessionnelle, et ne montre pas de tendance à un accroissement des écarts parmi les salariés. Au regard des distances parcourues par voyage, les écarts entre ouvriers et cadres se sont même considérablement réduits. On observerait plutôt, au travers de la faiblesse de cette croissance et de la réduction des nuitées passées hors du domicile, une volonté de maîtriser le budget-temps aussi bien que le budget monétaire consacré à la mobilité. La mobilité pour motifs professionnels, en revanche, est de plus en plus concentrée sur les catégories socioprofessionnelles supérieures, et s'effondre dans les couches populaires ou moyennes. Au niveau des pratiques modales, les ouvriers utilisent de moins en moins le train et de plus en plus l'avion. Le recul du train est surtout le fait des voyages professionnels qui ont disparu dans cette catégorie socioprofessionnelle, tandis que l'expansion des compagnies à bas coût a démocratisé l'accès à l'avion pour les déplacements personnels chez les ouvriers. L'utilisation du train pour motifs personnels, cependant, progresse dans toutes les catégories socioprofessionnelles. Chez les cadres, ce sont aussi les voyages pour motifs professionnels qui expliquent, à l'inverse, la très forte progression de l'utilisation du train et le recul de l'avion. Au final, les parts modales évoluent de façon peu différenciée en fonction de la catégorie socioprofessionnelle en ce qui concerne la mobilité à longue distance pour motifs

personnels. Ce sont les voyages pour motifs professionnels, représentant près de la moitié de la mobilité à longue distance des cadres et professions intellectuelles supérieures, qui expliquent l'évolution divergente du partage modal entre catégories socioprofessionnelles, et c'est essentiellement parmi les cadres que l'on constate une très forte progression de l'utilisation du train et une modification conséquente du partage modal.

Enfin, les différences de mobilité à longue distance selon le sexe ne montrent pas de changement significatif. Le différentiel de mobilité à longue distance entre hommes et femmes est dû, aujourd'hui comme en 1994, aux voyages pour motifs professionnels. Nous nous interrogerons dans une note ultérieure sur les facteurs de ce différentiel. Ce dernier tend à se réduire depuis 1994. Le partage modal au sein des voyages pour motifs personnels n'est pas fortement différencié selon le sexe. Cependant, l'évolution du partage modal depuis 1994 semble plutôt orientée vers le train pour les femmes, et vers l'avion pour les hommes.

Dans le prochain article, nous aborderons la question du lien entre équipement automobile des ménages et mobilité à longue distance, en nous interrogeant à partir des données sur une possible déconnexion croissante entre leurs dynamiques et déterminations respectives, au travers des notions de potentiel de mobilité, de besoin et d'usage. Cet article pourra constituer une introduction à une étude plus approfondie sur les relations entre mobilité à longue distance et mobilité locale.

Références

- [1] L'enquête transports, Jean-Loup MADRE, Recherche Transports Sécurité (RTS) spécial ETC, n°56, Juillet-Septembre 1997
- [2] Mobilité à longue distance, hausse des allers-retours dans la journée en 2007, Dominique FRANCOIS, le point sur n°3, Commissariat Général au Développement Durable, Février 2009
- [3] En 2006, la mobilité à longue distance des français diminue, Dominique FRANCOIS, SESP en bref n°26, mai 2008
- [4] La mobilité à longue distance des ménages en 1994, Nelly GOUIDER, INSEE Résultats, n°72 à 74, Octobre 1999
- [5] Les français prennent de plus en plus goût aux voyages, Nelly GOUIDER, INSEE première n°565, Janvier 1998
- [6] Les français voyagent de plus en plus, Nelly GOUIDER, notes de synthèse du SES, Septembre-Octobre 1997
- [7] Introduction à l'Enquête Nationale Transports et Déplacements, Richard GRIMAL, collection « Mobilités à longue distance » du Sétra, note n°1, Avril 2010
- [8] Evolution des volumes et caractéristiques des voyages à longue distance, Richard GRIMAL, collection « Mobilités à longue distance » du Sétra, note n°2, Avril 2010
- [9] Les mutations de la mobilité à longue distance d'après l'ENTD, Richard GRIMAL, présentation à la journée d'échange du RETA du 6 mai 2010 consacrée à la mobilité des résidents français d'après l'ENTD

Rédacteur

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

À 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".

