

SERVICE  
DES AFFAIRES ECONOMIQUES  
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS

**SAEI**

CDAT  
4870

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET  
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

Dossier N°6

LA MOBILITE A PLUS DE 100km (ET/OU DE PLUS D'UNE JOURNEE)

(MOBILITE LONGUE)

## A V E R T I S S E M E N T

Il n'est pas sans importance de souligner que les exploitations d'enquête qui fondent le contenu de ce dossier, reposent sur un échantillon d'environ 12 500 ménages, dont un peu moins de 9 000 seulement ont répondu correctement au questionnaire, soit un taux de sondage d'approximativement 1/2 000. C'est donc par l'application aux données de base de coefficients de redressement que l'on obtient des résultats considérés comme représentatifs de la France entière ; ces coefficients tiennent compte du taux de sondage, du rebut statistique et des distorsions de structure au regard de certains critères entre l'échantillon et la population nationale.

Il convient donc de savoir que certaines catégories statistiques sont représentées par un échantillon faible dans l'enquête, et que la fiabilité des informations s'en trouve affectée d'autant en particulier lorsqu'elles résultent de leur croisement. Il s'agit pour l'essentiel :

- des ménages de revenu annuel inférieur à 6 000 F  
ou supérieur à 400 000 F
- des ménages dont le chef appartient aux C.S.P. salariés agricoles, professions libérales, manoeuvres-gens de maison
- des individus appartenant aux C.S.P. ci-dessus
- des individus non conducteurs quoique disposant du permis et appartenant à un ménage motorisé
- des déplacements en bateau et en stop

## I MOBILITE LONGUE ET REVENU (TABLEAU 1)

La mobilité de longue durée et/ou à longue distance, des individus est très sensible au revenu du ménage auquel il appartient : elle est six fois plus élevée pour la tranche supérieure (plus de 2,5 déplacements mensuels) que pour les tranches inférieures (moins d'un déplacement tous les 2 mois).

Cette croissance avec le revenu s'accompagne d'une mutation qualitative surtout au plan des motifs.

En particulier, la part des déplacements professionnels (1/7 en moyenne) croit de 0 à plus du tiers avec le revenu (15 % de 30 000 à 50 000 F, 20 % de 50 000 à 100 000 F).

Les déplacements personnels contraints varient peu selon le revenu autour de un déplacement tous les 20 mois en moyenne. Ceci confirme donc qu'ils sont réellement contraints.

Les autres déplacements personnels, motif quasi exclusif pour les basses tranches, sont encore prépondérants au sommet de l'échelle des revenus. Les mobilités extrêmes sont dans le rapport de 1 à 4 environ (ils assurent donc une part notable de la croissance d'ensemble).

Les déplacements mixtes, qui n'apparaissent qu'au-delà de 30 000 F, restent toujours faibles.

Au niveau de l'équilibre des modes individuels et collectifs, cette mutation qualitative joue en deux sens contraires se compensant partiellement :

- la croissance des autres déplacements personnels profite essentiellement aux modes individuels (mobilité par mode collectif d'environ 0,10 pour ce motif quel que soit le revenu) ;
- la croissance de la part du motif professionnel, auquel contribue les deux modes sensiblement à égalité quel que soit le revenu, tend à accroître la part du transport collectif.

Au total, et si l'on ajoute que les déplacements personnels contraints se font essentiellement par mode individuel, la part du transport collectif oscille entre  $1/4$  et  $1/5$  du total, sauf de 6 000 F à 10 000 F ou elle est (mais est-ce significatif ?) plus élevée.

Tableau 1 a : NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS A PLUS DE 100 KM ET/OU DE PLUS D'UNE JOURNEE EFFECTUES PAR UN INDIVIDU EN UN MOIS SELON LE REVENU DU MENAGE

Revenu (Francs annuels)-môtifs \ Mode	Ensemble	Individuel	Collectif
Ensemble :	0,84	0,64	0,18
. professionnel	0,12	0,06	0,05
. personnel contraint	0,05	0,04	0,01
. loisirs	0,62	0,51	0,11
. mixte	0,01	-	-
0-6 000 F :	0,44	0,33	0,11
. professionnel	-	-	-
. personnel contraint	0,05	0,03	0,01
. loisirs	0,37	0,27	0,10
. mixte	-	-	-
6 000-10 000 F :	0,41	0,21	0,17
. professionnel	-	-	-
. personnel contraint	0,04	0,02	0,01
. loisirs	0,35	0,19	0,14
. mixte	-	-	-
10 000-30 000 F :	0,63	0,47	0,15
. professionnel	0,07	0,03	0,03
. personnel contraint	0,04	0,03	0,01
. loisirs	0,48	0,38	0,10
. mixte	-	-	-
30 000-50 000 F :	1,03	0,82	0,18
. professionnel	0,15	0,07	0,06
. personnel contraint	0,06	0,05	0,01
. loisirs	0,77	0,67	0,10
. mixte	0,01	0,01	-
50 000-100 000 F :	1,48	1,16	0,28
. professionnel	0,27	0,17	0,07
. personnel contraint	0,05	0,03	0,01
. loisirs	1,07	0,90	0,16
. mixte	0,02	0,01	0,01
+ de 100 000 F :	2,62	2,02	0,60
. professionnel	0,96	0,49	0,47
. personnel contraint	0,07	0,05	0,03
. loisirs	1,54	1,43	0,11
. mixte	0,04	0,04	-

II- MOBILITE LONGUE ET C.S.P. : (TABLEAU 2)

Les C.S.P. hautes ont dans l'ensemble une mobilité longue nettement plus élevée que la moyenne. Les cadres supérieurs effectuent plus de 3 déplacements longs par mois, les membres de professions libérales plus de 2, Cadres moyens, industriels et grands commerçants plus de 1, artisans pêcheurs, petits commerçants et employés environ 1. Ouvriers, marins, personnel de service et surtout exploitants agricoles, à l'inverse, sont en-dessous de la moyenne. L'exception des salariés agricoles s'explique par l'importance de leurs déplacements professionnels, qui l'emportent sur leurs déplacements personnels contrairement à ce que l'on constate pour les autres C.S.P. Les retraités et autres inactifs enfin, ont une mobilité inférieure à la moyenne. Ces derniers néanmoins, compte tenu du poids qu'ils occupent dans l'ensemble de la population, assurent une part des déplacements qui, quelle que soit la tranche de distance, n'est jamais inférieure à 30%, et voisine le plus souvent la moitié

La C.S.P. du chef de ménage exerce une influence comparable sur la mobilité des autres membres du ménage. En moyenne, les individus appartenant à un ménage dont le chef est cadre supérieur, se déplacent loin 2 fois par mois, soit 6 fois plus que lorsque le chef est manoeuvre ou domestique (1 fois tous les 3 mois). La mobilité est en général moindre dans un ménage de C.S.P. donné que pour l'individu de C.S.P. correspondante. Toutefois, les membres de ménages d'industriels et grands commerçants voyagent plus que les industriels-commerçants eux-mêmes, de même pour les exploitants agricoles.

Cette inégalité entre les C.S.P. se trouve renforcée si l'on fait intervenir le critère distance. La mobilité longue comprend moins de 10% de déplacements inférieurs à 100km chez les industriels - grands commerçants et les professions libérales, contre environ le tiers chez les employés, ouvriers, manoeuvres- domestiques et exploitants agricoles. Les autres C.S.P. en comptent environ 20% (cf exception ci-dessus pour les salariés agricoles).

Au sein des C.S.P. pour lesquelles ils représentent une part importante des déplacements longs les déplacements professionnels eux-même correspondent à des tranches de distance très variables : principalement à courte et moyenne distance pour les salariés agricoles (100 à 250 Km), les professions libérales (100 à 150 Km), les exploitants agricoles (150 à 300 Km) et les artisans-pêcheurs-petits commerçants (100 à 300 Km), de manière plus répartie sur l'ensemble des tranches de distance pour les cadres moyens et supérieurs.

De 100 à 150 Km s'écartent le plus de la moyenne : professions libérales, (3/4 des déplacements en raison de l'importance des déplacements professionnels), industriels-grands commerçants, salariés agricoles (plus du tiers de leurs déplacements) et retraités (10% seulement).

De 150 à 450km, les différences de part de chaque tranche de distance d'une C.S.P. à l'autre sont en général moins accentuées. Il faut néanmoins remarquer que les professions libérales et, à un moindre degré, les industriels et grands commerçants, se déplacent peu à l'intérieur de ce créneau de distance. D'autre part, avec 70% de leurs déplacements longs entre 100 et 200km, les agriculteurs exploitants occupent une place à part.

Au-delà de 450km, se déplacent beaucoup les cadres et employés (avec une notable proportion de déplacements professionnels), mais aussi les retraités et inactifs (influence du temps disponible) et les manoeuvres et domestiques (peut-être en partie par exercice d'emplois saisonniers dans des régions éloignées les unes des autres). A l'inverse, les salariés agricoles perdent toute mobilité.

Cette répartition des déplacements par tranche de distance est globalement conservée lorsqu'on passe de l'individu aux membres du ménage dont le chef a la C.S.P. correspondante ; les différences entre C.S.P. sont cependant moins tranchées.



TABLÉAU 2 2.1 MOBILITÉ A PLUS DE 100 Km ET/OU DE PLUS D'UNE JOURNÉE SELON LA C.S.P.

DE L'INDIVIDU PAR TRANCHE DE DISTANCE ET PAR MOTIF

C.S.P.	tranche distance motif	Ensemble				- de 100 (p. 1 <sup>er</sup> jour)		100 - 150			150 - 200			200 - 250			250 - 300			300 - 350			350 - 400		400 - 450			450 - 600			600 - 1 000			+ de 1 000				
		tot	prof	pers	mixte	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers	tot	prof	pers						
Ensemble		0,84	14,7	84,4	0,9	27,7	6,7	92,7	19,9	14,0	83,4	10,4	21,6	77,8	7,8	14,4	85,6	4,2	15,8	81,0	4,0	24,2	74,8	2,4	20,0	80,0	2,8	26,0	71,6	5,4	14,7	81,2	7,8	21,1	73,4	3,7	11,2	85,0
Salariés agricoles		0,19	25,7	66,6	7,6	0,9	-	-	32,0	5,6	94,4	34,6	34,6	65,4	4,5	53,8	46,2	6,8	49,7	50,3	2,8	-	100,0	1,1	-	100,0	2,7	100,0	-	7,2	37,9	-	1,1	-	100,0	1,4	-	100,0
Salariés agricoles		1,0	1,7	0,8	8,5	-	-	-	1,8	0,5	1,8	3,4	5,4	2,8	0,6	2,1	0,3	1,6	4,9	1,0	0,7	-	0,9	0,4	-	0,5	0,9	3,6	-	1,3	0,3	-	0,1	-	0,2	0,4	-	0,3
Salariés agricoles		0,39	50,9	49,1	-	10,1	-	100,0	34,3	83,3	16,7	14,3	52,3	47,7	12,6	59,3	40,7	-	-	-	21,4	34,8	65,2	-	-	-	5,5	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salariés agricoles		0,6	2,0	0,3	-	0,2	-	0,2	1,0	5,1	0,3	0,8	1,9	0,5	0,9	3,8	0,4	-	-	-	3,1	4,4	2,7	-	-	-	1,1	-	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	
Industriels grands commerçants		1,44	36,3	57,7	6,1	8,3	-	100,0	39,5	32,2	67,8	3,4	-	100,0	-	-	-	8,9	63,6	36,4	3,2	-	100,0	-	-	-	2,4	-	100,0	6,9	-	35,9	1,7	-	-	7,9	-	100,0
Industriels grands commerçants		0,7	1,7	0,5	4,8	0,2	-	0,2	1,4	2,7	1,1	0,2	-	0,3	-	-	-	1,4	5,8	0,6	0,5	-	0,7	-	-	-	0,6	-	0,8	0,9	-	0,4	0,1	-	-	1,4	-	1,6
Artisans pêcheurs et petits commerçants		1,06	23,3	66,0	4,7	18,2	16,1	78,8	30,0	31,6	66,3	17,0	54,6	44,2	8,0	36,4	63,6	8,5	36,1	63,9	3,2	35,0	65,0	3,6	47,8	52,2	1,1	-	100,0	5,6	-	55,0	4,7	-	95,5	1,7	-	87,7
Artisans pêcheurs et petits commerçants		4,3	8,5	3,4	23,5	2,8	6,7	2,4	6,4	12,7	5,1	7,0	17,7	4,0	4,4	11,1	3,3	5,3	12,1	4,1	3,5	5,1	3,0	6,3	15,2	4,1	1,6	-	2,3	4,4	-	3,0	2,6	-	3,1	2,0	-	2,0
Professions libérales		2,11	46,1	53,9	-	8,4	-	100,0	73,2	40,9	39,1	1,6	-	100,0	3,2	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	100,0	1,9	100,0	-	4,1	-	100,0
Professions libérales		0,5	1,6	0,3	-	0,2	-	0,3	1,9	7,2	0,9	0,1	-	0,1	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4	0,1	0,5	-	0,6	-	0,7
Professeurs supérieurs		3,97	41,5	57,5	1,0	17,5	5,6	94,4	19,2	38,9	59,1	10,1	48,3	81,7	10,4	42,7	57,3	8,4	54,1	45,9	4,3	76,1	23,9	3,3	57,5	42,5	2,7	51,2	41,3	10,5	54,0	45,0	9,6	40,7	58,4	3,4	71,7	24,2
Professeurs supérieurs		9,6	27,2	6,6	11,2	6,1	5,0	6,2	9,3	22,6	16,4	9,4	20,9	6,2	19,2	38,2	8,7	8,4	28,7	4,7	10,5	32,9	3,3	13,1	37,7	12,7	19,3	30,3	15,7	16,2	17,1	16,1	17,7	30,3	14,3	13,9	15,4	13,8
Autres moyens		1,7	26,5	72,3	1,1	21,3	11,6	85,9	18,6	34,8	65,2	11,8	21,8	77,4	9,9	21,7	78,3	8,4	48,3	51,7	6,2	52,0	43,8	2,2	24,3	73,7	3,6	40,8	58,3	5,8	15,6	80,8	9,1	16,1	63,5	5,0	12,4	87,6
Autres moyens		15,2	27,4	13,0	20,1	11,7	20,1	10,8	16,2	30,9	17,1	17,2	17,4	17,1	9,3	29,3	17,8	13,5	41,3	8,6	24,0	51,6	14,0	13,7	18,1	12,7	19,3	30,3	15,7	16,2	17,1	16,1	17,7	30,3	14,3	13,9	15,4	13,8
Employés		0,58	10,8	88,6	0,6	29,6	2,9	96,8	12,9	12,9	87,1	10,4	9,9	86,1	8,6	-	100,0	8,7	5,0	95,0	2,4	-	100,0	1,2	-	100,0	2,8	-	100,0	4,4	4,7	95,3	13,0	50,2	49,1	2,8	-	100,0
Employés		10,4	7,6	10,9	7,3	11,1	4,7	11,6	6,8	5,4	7,1	10,4	4,8	11,5	11,5	-	13,4	16,2	5,1	19,0	6,3	-	8,4	5,1	-	6,4	10,5	-	14,6	8,4	2,7	9,9	17,3	41,2	10,9	7,7	-	6,7
MOUS, marins		0,76	16,0	84,0	0,1	32,0	7,8	92,2	22,2	10,5	89,2	8,8	46,4	53,6	7,5	19,9	80,1	8,2	-	100,0	2,7	11,8	88,2	3,4	35,6	64,2	6,1	49,3	50,7	3,0	2,6	97,4	6,5	6,6	93,4	2,1	3,8	94,2
MOUS, marins		11,6	12,5	11,5	1,0	13,4	15,4	13,3	12,9	8,5	13,8	9,8	21,0	6,7	11,2	15,5	10,5	4,2	-	5,2	7,8	3,8	9,2	16,1	29,0	12,9	25,1	47,5	17,8	6,4	1,1	7,6	9,7	3,0	11,5	6,5	2,2	7,1
Marchandes, sans maison		0,45	3,3	94,7	-	35,5	2,4	97,6	23,1	6,7	93,3	8,4	-	100,0	5,7	-	100,0	8,2	55,8	44,2	2,6	-	100,0	-	-	-	-	-	-	4,3	-	100,0	8,3	-	100,0	7,1	-	100,0
Marchandes, sans maison		1,7	0,4	1,9	-	2,1	0,8	2,3	1,9	0,8	2,1	1,3	-	1,7	1,2	-	1,4	0,6	2,1	0,3	1,3	-	1,4	-	-	-	-	-	-	1,3	-	1,6	1,7	-	2,2	3,1	-	3,4
Retraités		0,40	0,4	99,6	-	30,3	1,5	98,5	10,7	-	100,0	7,4	-	100,0	6,8	-	100,0	8,4	-	100,0	4,6	-	100,0	2,6	-	100,0	2,0	-	200,0	8,9	-	100,0	2,4	-	100,0	3,9	-	100,0
Retraités		5,8	0,2	6,9	-	6,4	1,4	6,8	4,4	-	5,3	4,2	-	5,4	3,1	-	6,0	6,1	-	7,6	6,6	-	8,9	6,2	-	7,7	4,2	-	5,9	9,6	-	11,8	7,0	-	8,9	6,1	-	6,5
Autres inactifs		0,74	8,5	95,9	0,5	32,8	6,0	93,1	19,7	1,5	98,5	9,8	6,5	93,5	6,5	-	100,0	4,6	-	92,5	3,7	1,5	98,5	21,4	-	100,0	2,0	-	94,6	4,6	3,4	94,6	6,3	1,5	98,5	4,4	-	100,0
Autres inactifs		30,6	9,3	43,9	23,6	45,7	45,8	45,9	30,3	3,6	45,7	36,4	11,0	45,7	32,5	-	30,0	42,7	-	48,7	35,9	2,2	47,4	38,9	-	46,6	27,2	-	35,9	32,0	7,7	39,0	31,3	2,2	39,3	45,5	-	51,7

référer à voir tableau 2



III- MOBILITE LONGUE ET NIVEAU DE DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE

(TABLEAU 3)

L'accès à l'automobile engendre une mobilité à plus de 100km et/ou de plus d'une journée supérieure d'environ 50% à la moyenne. Par contre, que cet accès soit habituel, fréquent ou seulement occasionnel influe assez peu. Parmi les sans accès à la V.P., il convient de distinguer les conducteurs potentiels (disposant de permis et voiture au sein du ménage), dont la mobilité reste légèrement supérieure à la moyenne. L'absence de voiture dans le ménage pénalise plus la mobilité longue que la non détention du permis. Le cumul de ces deux handicaps amène à une mobilité moitié moindre que la mobilité moyenne.

Environ la moitié des déplacements longs sont effectués par des conducteurs, le quart par des non conducteurs de plus de 18 ans, le quart restant par des moins de 18 ans. Mais les déséquilibres s'aggravent s'agissant de déplacements professionnels : près des 3/4 sont le fait de conducteurs principaux, 85% le fait de conducteurs au moins occasionnels. Encore les déplacements professionnels chez les non conducteurs ne conservent-ils une certaine importance que jusqu'à 250 Km. Que les conducteurs principaux se recrutent d'abord chez les chefs de ménage de C.S.P. hautes apparaît ici clairement.

Lorsque l'on compare l'importance relative des diverses tranches de distance chez les conducteurs et les non conducteurs, ce qui ressort le plus clairement est que la part des déplacements à moins de 100km de plus d'une journée passe du cinquième (conducteurs principaux) au tiers (non conducteurs), cependant que la tranche 100/150km, d'importance égale à la précédente chez les conducteurs principaux, n'en représente que la moitié chez les non conducteurs. On peut donc conclure que c'est dès 100km que l'absence de voiture entrave la mobilité. A l'inverse, au delà de 1000 Km l'influence de la disposition individuelle de la V.P. semble s'effacer. Au total, si la part des conducteurs principaux dans l'ensemble des déplacements longs tombe au tiers aux deux extrêmes des tranches de distance, elle avoisine le plus souvent la moitié pour les autres tranches.



IV - MOBILITE LONGUE ET CHOIX DU MODE (TABLEAU 4)

Si l'on analyse tout d'abord mode motif et distance séparément, on constate que :

- la mobilité décroît régulièrement lorsque la distance augmente. Plus du quart des déplacements longs sont à moins de 100 km (plus d'une journée), un peu plus d'un dixième seulement au-delà de 600 km. Il y a environ autant de déplacements (un cinquième du total) de 100 à 150 Km que de 150 à 250 Km et de 250 à 600 Km,
- les déplacements longs se font à 85 % pour motif personnel. La part des déplacements professionnels n'avoisine ou ne dépasse 20 % qu'entre 250 et 1 000 km,
- globalement, la prédominance de l'automobile est écrasante : elle assure les 3/4 des déplacements. Seul le train assure, loin derrière, la part encore substantielle de 15 %. L'autocar, troisième mode, tombe à 4 %.

La structure modale est pourtant très variable suivant la tranche de distance :

- c'est en deçà de 300 km que la part de l'automobile est la plus forte, oscillant entre 75 % et 85 %. Elle tombe à environ les 2/3 de 300 à 600 km, à la moitié au-delà.  
La part du train croît nettement jusqu'à 1 000 km, passant de 5 % à 35 %. Au-delà, elle retombe à 22 % sous l'effet de la concurrence de l'avion. Les tranches 250-300 et 400-450 marquent pourtant une interruption dans la croissance, sous la concurrence des divers modes terrestres,
- le car assure une part significative des déplacements, égale ou supérieure à 5%, à moins de 100 Km (trafic suburbain ou régional), de 250 à 400 Km (trafic inter-régional) et au-delà de 600 Km (trafic longue distance, voire international.).
- l'avion regroupe 3 % du trafic de 300 à 350 et de 450 à 600 km, 5 % de 600 à 1 000 km. Mais c'est au-delà de 1 000 km qu'il s'impose, avec le quart du trafic.

- les deux roues ne jouent un rôle qu'à moins de 100 km, (4,7% du trafic)
- le bateau assure des parts de trafic toujours faibles ; à noter le rôle non négligeable des croisières (près de 1 % du trafic à plus de 1 000 km).
- le stop apparaît développé (0,5 %) surtout entre 600 et 1 000 km.
- enfin, le mode "autres," vu son fort développement sur certaines tranches (en particulier 400-450 km) au bénéfice exclusif du motif professionnel, regroupe vraisemblablement surtout des camions.

Quelle que soit la tranche de distance, l'automobile contribue plus aux déplacements personnels que professionnels; la spécialisation est toutefois plus accentuée au-delà de 600 km, seuil au-delà duquel les avantages en terme de confort et de rapidité du transport collectif (pour les déplacements professionnels) en terme d'économie, d'adaptation aux besoins familiaux et de mobilité à destination de la voiture particulière (pour les déplacements personnels) apparaissent donc décisifs,

- d'une proportion d'un quart à un cinquième de déplacements professionnels jusqu'à 300 km (concurrence de l'automobile) on passe rapidement avec le train à 40 % et plus au-delà. A plus de 1 000 km, le critère de rapidité fait préférer l'avion au train pour les voyages professionnels dont la part retombe à moins de 5 %,
- on distingue pour l'autocar quatre tranches de distance ayant une structure interne de motif homogène : déplacement exclusivement personnels en deçà de 150 km ; équilibre des motifs personnels et professionnels entre 150 et 250 km ; baisse (1/3 puis 1/4) de la part des motifs professionnels de 250 à 350 km ; déplacements à nouveau exclusivement personnels au-delà, spécialement de 600 à 1 000 km. Au total, l'autocar semble compétitif en matière de voyages professionnels au niveau des liaisons

interrégionales rapides, et ceci d'autant plus qu'elles sont plus courtes ; la lenteur des dessertes omnibus à faible distance, le moindre confort à longue distance, lui font sans doute au contraire préférer d'autres modes.

- l'avion est utilisé à 100% pour motif professionnel jusqu'à 600 km, aux 2/3 de 600 à 1 000 km, au tiers au-delà.

Le trafic intérieur français reste donc essentiellement à usage professionnel, l'avantage de la vitesse pour les déplacements privés n'étant décisif qu'au-delà de 1 000 km,

- les deux roues pour les 3/4, de leur utilisation, le bateau et le stop à 100%, apparaissent comme des modes au service des déplacements personnels,
- les autres modes (principalement les camions) sont essentiellement au service des motifs professionnels. Leur part est trop faible pour que l'on puisse juger significatives des variations d'une tranche à l'autre.

