

Chapitre 7

Les déplacements domicile-travail

Laurent HIVERT et Jean-Pierre ORFEUIL

I — Introduction

Les déplacements entre le domicile et le travail constituent probablement l'un des secteurs les mieux connus de la mobilité. Outre qu'ils en constituent un segment important (ils sont à eux seuls responsables du quart du kilométrage automobile total environ) du marché des déplacements, ils sont liés, selon les périodes, à des enjeux économiques (mobiliser des mains d'œuvre sur de vastes bassins d'emploi, pendant la phase d'expansion) ou sociaux (luttres pour les transports en commun au début des années soixante-dix, rôle des transports dans le renouveau des zones de conversion...). En outre ils posent des problèmes redoutables de congestion sur voirie dans les grandes agglomérations et de pointe dans les réseaux de transport collectif.

Après un bref survol de l'évolution de la population active depuis la fin de la guerre, nous présenterons le cadre spatio-temporel des conditions de mobilisation de la main-d'œuvre aujourd'hui. Les caractéristiques physiques des migrations aujourd'hui seront ensuite situées par rapport à celles qui prévalaient dans le passé et celles qui existent dans d'autres pays européens.

On présentera enfin les facteurs explicatifs principaux des comportements de mobilité liés au travail.

II — L'évolution de la population active

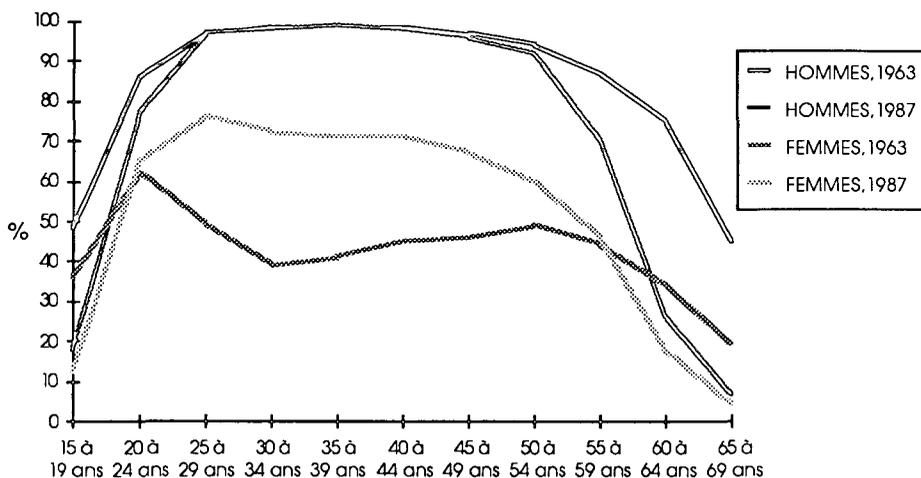
Après une phase de croissance rapide dans les années soixante, la population active employée s'est stabilisée à 21,3 millions de personnes. La France partage cette stagnation avec la CEE, tandis que le Japon et les États-Unis voient leur population active employée augmenter respectivement de 11 et 29 % depuis 1975. Du fait de la croissance de la population en âge de travailler et de la poursuite de la demande de travail émise par les femmes, le chômage augmente : il touchait 700 000 personnes en 1973 et 2 600 000 en 1986. Il touche surtout les jeunes, les femmes et les personnes n'ayant aucun diplôme : le taux de chômage culmine à 46 % chez les jeunes femmes sans diplôme.

Depuis les années soixante, la population active a considérablement évolué : l'activité professionnelle se concentre de 20 à 60 ans ; la féminisation se poursuit, et la présence d'enfants constitue de moins en moins un obstacle à l'activité professionnelle. Des études récentes suggèrent d'ailleurs que les enfants dont les deux parents travaillent réussissent au moins aussi bien dans la vie que les autres. Ces évolutions expliquent pour partie la chute de l'usage des deux roues et le maintien des clientèles des transports collectifs.

L'offre de travail se modifie également fortement : la tertiarisation de l'économie se poursuit, aussi bien dans le public que dans le privé, tandis que l'emploi chute dans l'agriculture, le bâtiment et même l'industrie. Elle s'accompagne d'un développement relatif de l'emploi dans les petits établissements, d'un développement du travail à temps partiel (13 % des actifs aujourd'hui, niveau plus faible que celui de nos voisins européens, en particulier en Grande-Bretagne, Pays-Bas et Danemark). L'expansion du salariat et la chute des « indépendants », vives avant la crise, sont maintenant stoppées. Les niveaux de diplôme et de qualification s'améliorent. Ces différentes évolutions sont à rapprocher de la baisse du travail à domicile ou en lieu variable, de l'usage des deux roues et du transport employeur. Toutefois, malgré la prééminence de l'emploi tertiaire aujourd'hui, la diversité spatio-temporelle des migrations alternantes reste très importante.

**1 - TAUX D'ACTIVITE EN 1963 ET 1987
(EN % PAR RAPPORT A LA CLASSE DE SEXE ET D'AGE)**

Source : INSEE



**2 - TAUX D'ACTIVITE DES FEMMES VIVANT EN COUPLE
AGEES DE 25 A 50 ANS (EN %)**

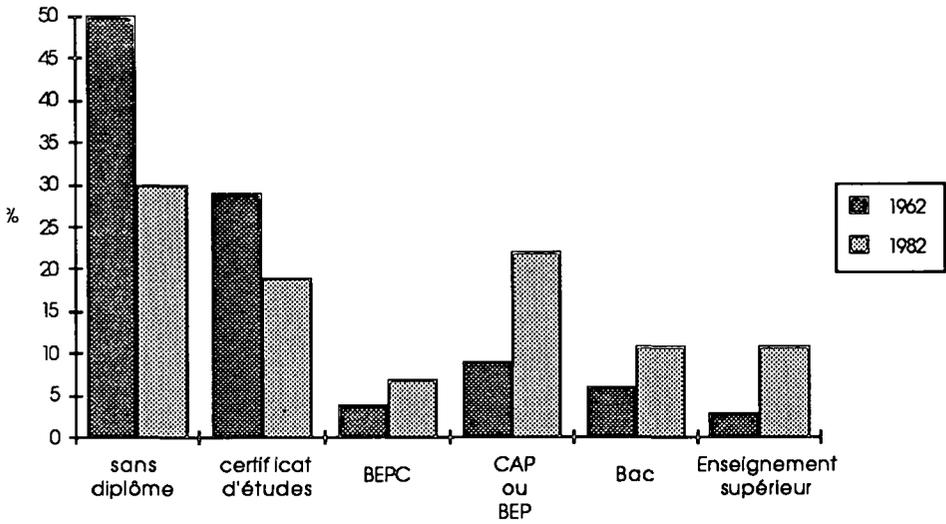
- entre parenthèses : % temps partiel -

Source : INSEE

NOMBRE D'ENFANTS DE MOINS DE 16 ANS	1962	1987
SANS ENFANT	56	78 (13)
1 ENFANT	43	76 (19)
2 ENFANTS	26	66 (29)
3 ENFANTS ET PLUS	16	36 (39)

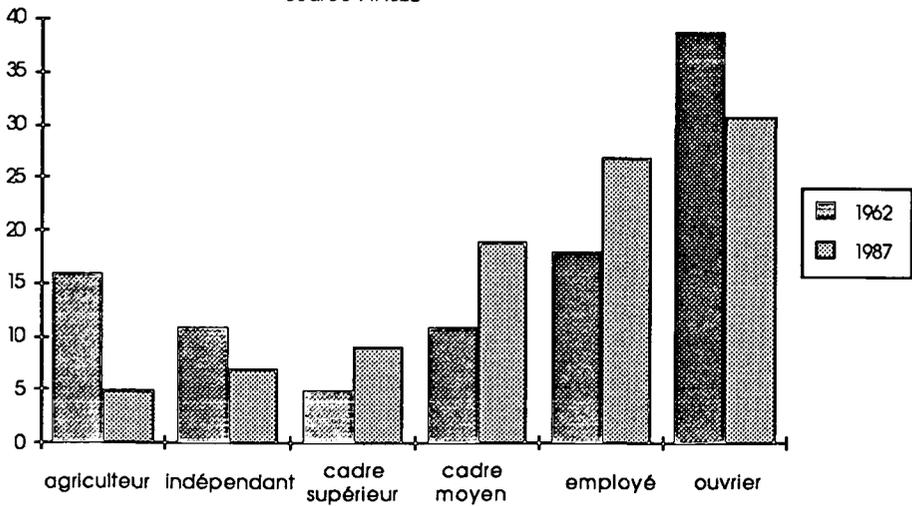
3 - NIVEAU DE DIPLOME DES ACTIFS

Source : INSEE



4 - CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES ACTIFS

Source : INSEE



III — Le cadre spatio-temporel des migrations : des situations très contrastées

1 — Une logique spatiale nouvelle...

Le déplacement domicile-travail renvoie souvent à l'image archétypique du banlieusard allant travailler à horaire fixe dans un bureau de centre-ville, ou à celle, plus bucolique, du rural travaillant chez lui ou à proximité immédiate de son domicile, au rythme du soleil et des saisons. Ces schémas sont trop simples : la volonté toujours affirmée de devenir propriétaire urbanise les campagnes et les petits bourgs sont investis par les classes moyennes tertiaires travaillant dans les centres des grandes villes ; la grande industrie se délocalise vers les zones peu denses ; dans les très grandes agglomérations dont les centres sont saturés, l'emploi tertiaire se développe plus en banlieue, dynamisé par des infrastructures d'accueil (technopoles, téléport...) ou des nœuds de communication (aéroports en particulier) ; les mutations résidentielles se font plus rares alors que l'emploi se fragilise : les bassins d'emploi s'étendent et en leur sein les migrations se diversifient : le modèle traditionnel « banlieue-centre » croît moins vite que les migrations du milieu rural vers les villes, des banlieues vers les banlieues ou même du centre vers la périphérie. La nouvelle géographie des migrations alternantes sera étudiée au chapitre 9 du présent ouvrage. Elle contient en germe la situation qui prévaut aujourd'hui dans les grandes conurbations de l'Ouest et du Sud des États-Unis [1]. Il est probable qu'on puisse rapporter ces évolutions à un principe simple : en matière de localisation résidentielle, l'aisance produite par les années de croissance est d'abord utilisée pour gagner des degrés de liberté, s'affranchir d'une contrainte de localisation par rapport au lieu de travail. Il est significatif à cet égard que les raisons de mobilité résidentielle avancées par les personnes fassent apparaître en tête la volonté d'accession à la propriété, la recherche d'un logement plus grand et d'un cadre plus agréable ou convenant mieux à leur statut social et que la volonté de se rapprocher de son travail n'apparaisse pratiquement pas.

2 — Parfois poussée à l'extrême

Les salaires élevés restant toutefois le fait d'emplois urbains, il en résulte des situations inattendues, comme celles des résidents du « grand Bassin parisien » travaillant à Paris.

Les actifs qui travaillent à Paris ou en proche banlieue, mais n'habitent pas la région Ile-de-France sont évalués à 80 000 environ par l'INSEE. Ils travaillent à plus de 100 kilomètres de leur domicile.

Une étude de l'INRETS [2] concernant ceux qui viennent travailler en train permet de préciser le profil de cette population : les hommes y sont plus nombreux que les femmes, mais à peine plus que dans la population active générale. En revanche les cadres sont surreprésentés, comme les familles sans enfants : la part dans cette population de ce que les Américains appellent les « dinks » (deux revenus, pas d'enfants) est plus forte qu'en moyenne. La migration est faite tous les jours par les trois quarts des

personnes, et 10 % s'organisent avec un pied-à-terre à Paris. Le travail à temps partiel n'est pas plus répandu que dans l'ensemble de la population.

Ce type de mode de vie dure depuis moins d'un an pour un tiers, depuis un à trois ans pour un autre tiers et depuis plus de trois ans pour les autres. Deux motivations principales l'expliquent : le déménagement depuis la région parisienne dont le mode de vie était mal supporté, et l'acceptation d'un poste à Paris dans le cadre d'une évolution de carrière intéressante par des personnes qui travaillaient auparavant dans leur région de résidence. Les quatre cinquièmes de l'échantillon accepteraient volontiers un travail équivalent à proximité de leur domicile, mais n'envisagent pas de revenir habiter en région Ile-de-France : des durées de transport quotidien de 3 à 4 heures sont le prix à payer pour « gagner » simultanément sur les tableaux de la qualité de la vie au niveau de l'habitat et de la richesse du cursus professionnel.

3 — Un cadre temporel très varié

L'examen du graphique 5 suffit à se convaincre que le cadre temporel de la mobilité est lui aussi extrêmement varié : le modèle dominant (travail de jour hors domicile, à horaire fixe, uniquement du lundi au vendredi) ne concerne qu'un tiers des actifs. Cette variété dans les normes de mobilisation de la main-d'œuvre s'accompagne également, dans la plupart des cas, d'écarts à la norme : 17 % des actifs, ce qui est peu par rapport à la Suisse par exemple, participent au choix de leurs horaires, 10 % ont fait des heures supplémentaires en cours d'année et, de façon surprenante, 80 % déclarent pouvoir faire occasionnellement une démarche pendant leur temps de travail sans gros problème, contre 10 % qui perdent alors une demi-journée et 10 % qui déclarent toute démarche impossible. Par ailleurs, deux tiers des actifs seulement bénéficient de deux jours de repos consécutif.

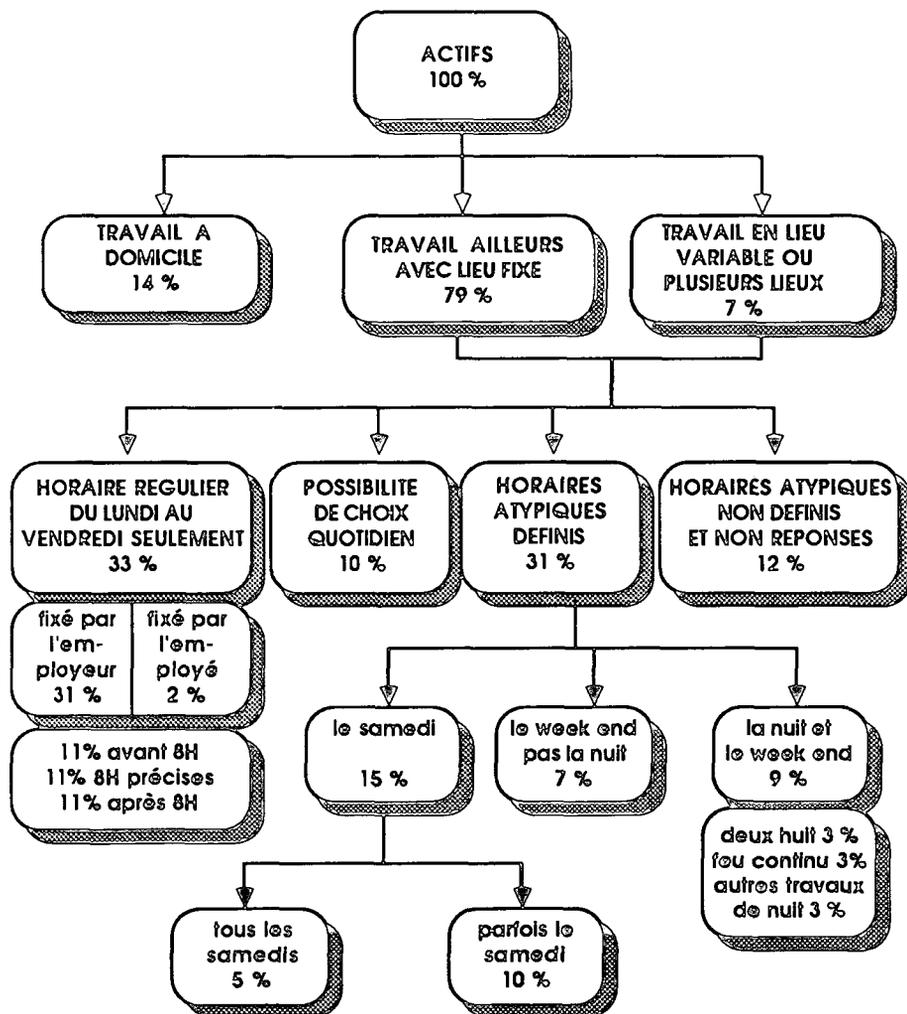
Du point de vue des déplacements, la variété des formes de mobilisation ne contribue pas autant qu'elle le pourrait à la modération des phénomènes de pointe et de congestion, car on observe une corrélation assez forte entre logiques spatiales et logiques temporelles : les actifs qui travaillent à domicile résident surtout dans les campagnes et petites villes ; les actifs à horaire non conventionnel travaillent plus fréquemment dans l'industrie implantée hors des grandes villes : les espaces de production agricoles et manufacturés, dispersés spatialement, aux rythmes variés, s'opposent aux espaces tertiaires urbains denses aux flux concentrés dans le temps. Dans ces derniers toutefois, le privilège de pouvoir choisir quotidiennement ses horaires est utilisé à plein : 81 % de ceux qui peuvent choisir leurs horaires déclarent « éviter les pointes », contre 48 % seulement dans le cas contraire.

IV — Durée, distance, mode de transport : comparaisons internationales et évolutions principales

Du point de vue des conditions de déplacement vers le travail, l'espace européen est fortement homogène (figure 6) : entre 65 % et 75 % des actifs travaillent à moins de 10 kilomètres de leur domicile ; 70 à 80 % migrent en

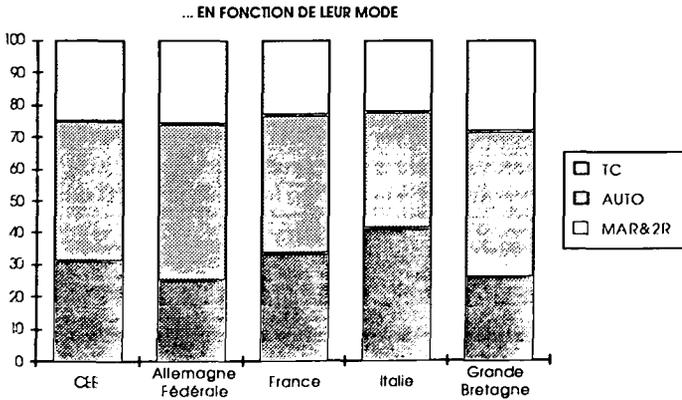
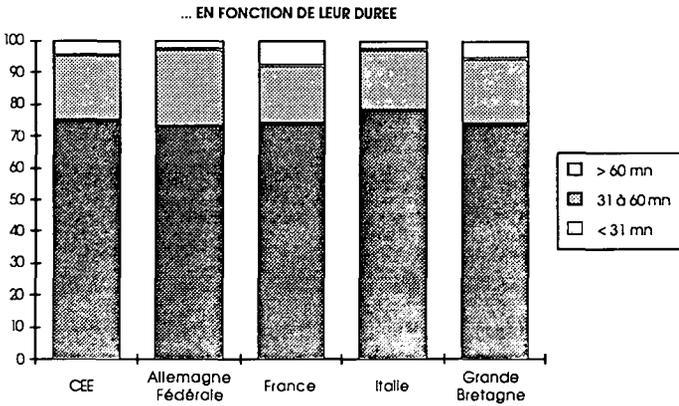
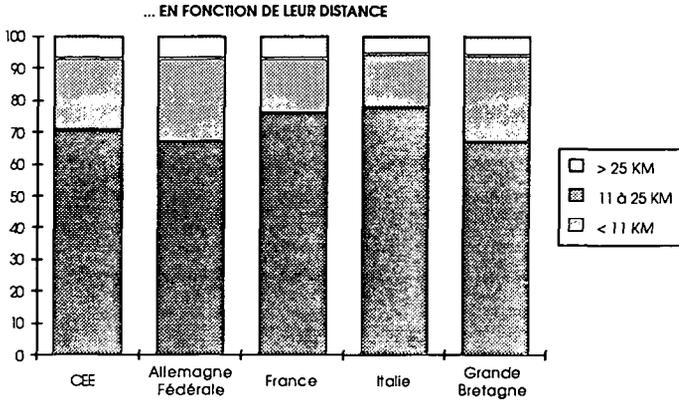
5 - TYPES D'HORAIRES DES ACTIFS

Source : Enquête INRETS 1984



moins d'une demi heure ; 40 à 55 % des actifs réalisent leur déplacement en automobile et seules les différences entre modes minoritaires sont importantes : transports publics plus répandus en Grande-Bretagne, marche et deux roues plus répandus en Italie et aux Pays-Bas. Cette homogénéité d'ensemble est d'autant plus surprenante qu'elle va de pair avec une dynamique impliquant des mutations fondamentales et rapides : en France (tableau

6 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS VERS LE TRAVAIL
 Source : Fondation européenne pour l'amélioration
 des conditions de vie et de travail



7), la population qui travaille à domicile ou en plusieurs lieux a diminué de moitié en vingt ans. Les distances de migration ont augmenté, avant comme après la crise ; le paysage modal a été bouleversé : les modes de proximité, largement dominants au début des années soixante, ne satisfont plus qu'un quart des migrations, tandis que la part de l'automobile est passée de moins de 10 % à plus de 50 %. Seuls les transports collectifs ont une part de marché inchangée, oscillant entre 20 et 25 %. Seul parmi les trois grands paramètres descripteurs de la migration, le temps moyen de déplacement reste stable (à 20 minutes environ) depuis 20 ans : tout se passe comme si tous les efforts déployés en matière d'infrastructure et la motorisation croissante n'étaient au service que d'un seul objectif implicite : offrir toujours plus de possibilités de délocalisation entre habitat et emploi, aussi bien en transport public qu'en voiture, et d'une façon relativement équilibrée puisqu'en vingt ans la rapidité relative des déplacements en automobile par rapport à celle des transports publics a peu varié : le rapport oscille entre 2,2 et 2,5.

7 - EVOLUTION DES DISTANCES ET MODES DE DEPLACEMENT VERS LE TRAVAIL EN FRANCE

Source : Recueils divers

Etre prudent sur l'interprétation des petites variations

	DISTANCE MOYENNE (en KM)	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
		MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
1959	-	32	35	24	9
1967	6	25	25	23	27
1974	9	22	17	19	42
1981	10	19	11	17	53
1986	11	15	8	24	53

8 - CARACTERISTIQUES GLOBALES DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Source : CREDOC 1983-1986

	TEMPS MOYEN (en mn)	DISTANCE MOYENNE (en KM)	RETOURS A MIDI (en %)	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
				MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
AGGLOMERATION PARISIENNE	31	11	17	15	5	55	25
PROVINCE	18	10	50	15	9	17	59
ENSEMBLE	21	10,5	42	15	8	24	53

V — Durée, distance, mode, retour à midi :
les principaux déterminants en France aujourd'hui

A partir d'enquêtes récentes, l'analyse des principaux facteurs explicatifs des comportements de mobilité éclaire sur les causes des évolutions et sur l'avenir des migrations.

1 — Les durées de déplacement

De tous les paramètres caractéristiques de la migration, c'est celui qui est le plus stable dans le temps et le moins variable entre catégories de personnes à un moment donné : hommes et femmes ont des durées semblables, les jeunes mettent un tout petit peu plus de temps que leurs aînés et les catégories les plus aisées un tout petit peu plus que les plus modestes. En province, les différences sont également faibles entre habitants des villes-centres, des banlieues et du milieu rural. Les seules véritables fractures séparent d'une part l'agglomération parisienne (avec des banlieusards moins bien lotis que les Parisiens) et la province, où les temps sont inférieurs d'un tiers, d'autre part les usagers des modes individuels et ceux des modes collectifs, avec des temps moyens supérieurs de 130 % pour des distances supérieures de 95 %. Tout se passe comme si nous avions collectivement tendance à nous « régler » sur une norme de vingt minutes environ, et cette hypothèse sort encore renforcée si on prend en compte les comportements de retour à midi au domicile : ceux qui rentrent sont ceux pour qui la migration est la plus courte.

2 — Les distances de déplacement

Elles apparaissent beaucoup plus variables que les durées, aussi bien en raison de facteurs liés à la personne ou à son ménage qu'à son emploi : les distances parcourues par les femmes restent notablement inférieures (de 25 % environ) à celles des hommes, mais la tendance est au rapprochement : les moins de quarante ans parcourent en moyenne des distances de 50 % supérieures à celles des plus de quarante ans : il faut voir là l'effet conjugué du mouvement de périurbanisation, porté par les jeunes couples avec enfants et de l'instabilité plus grande du marché du travail : en province, ceux qui ont connu le chômage dans l'année ont une distance moyenne au travail supérieure de 40 % aux autres ; la localisation résidentielle du ménage est le déterminant principal des distances au travail : les ruraux et les habitants des petits bourgs ont les distances les plus grandes, suivis des banlieusards, tandis que les résidents des villes-centres ont les distances les plus courtes. La tendance à l'augmentation des distances se poursuit encore aujourd'hui : les accédants à la propriété ont des distances plus grandes que les propriétaires et surtout que les locataires : la construction neuve se fait pour l'essentiel dans les espaces où la rente foncière est moindre, dans un rayon variant de 10 à 40 kilomètres des centres selon la taille de l'agglomération : revenu et catégorie sociale structurent également les distances : les cadres supérieurs parcourent en moyenne 17 kilomètres, les cadres moyens 12 et les employés et ouvriers 9.

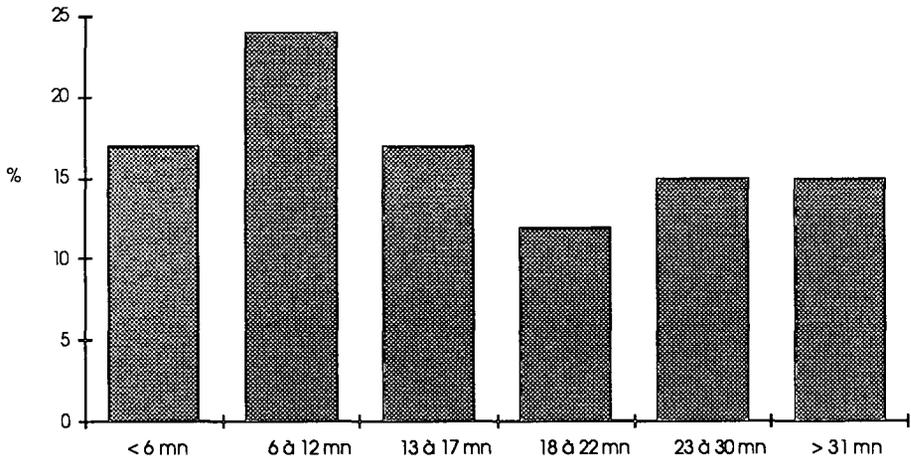
Le seul élément qui contribue à une moindre croissance des distances de déplacement est la réduction de la taille moyenne des établissements : la distance passe de 13 kilomètres en moyenne dans les établissements de plus de 1 000 salariés à 8 dans les établissements de moins de 10 salariés (qui offrent aujourd'hui 25 % de l'emploi, contre 18 % en 1975).

3 — Les modes utilisés

La propension à l'usage de tel ou tel mode dépend d'une série impressionnante de facteurs dont beaucoup sont bien connus : les femmes utilisent plus les transports collectifs urbains et la marche tandis que les hommes sont plus souvent en voiture, en deux roues et en transport employeur ; la voiture est plus souvent utilisée dans les ménages aisés et dans ceux qui habitent un pavillon de banlieue ou le milieu rural : la multi-motorisation est d'ailleurs fréquente dans les deux cas.

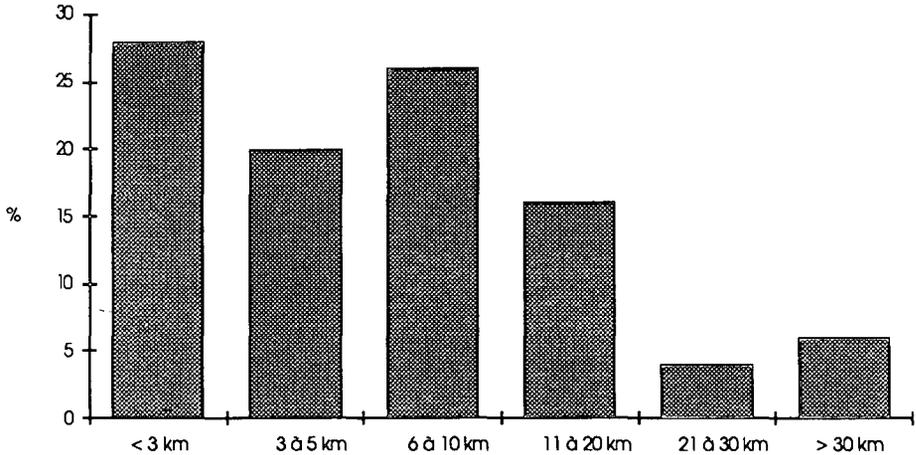
9 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR DUREE

Source : CREDOC 1983-1986



10 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR DISTANCE

Source : CREDOC 1983-1986



11 - CARACTERISTIQUES GLOBALES DE L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT

Source : CREDOC 1983-1986

MODE DE TRANSPORT	PART DE MARCHÉ (en % colonne)	DISTANCE MOYENNE (aller)	TEMPS MOYEN (minutes)	% RETOUR A MIDI AU DOMICILE
MARCHE	15	1	11	68
BICYCLETTE	2			
DEUX ROUES A MOTEUR	6	5	14	54
VOITURE, SEUL	45	11	17	45
VOITURE AVEC PASSAGERS (Y COMPRIS ENFANTS)	5			
PASSAGER D'UNE VOITURE DU MENAGE	2	12	18	45
PASSAGER D'UNE AUTRE VOITURE	1			
METRO	7			
BUS, CAR, TRAMWAY	5	8	31	14
TRANSPORT EMPLOYEUR	2			
AUTRES MODES (DONT TRAIN) ET USAGE DE PLUSIEURS MODES	10	21	36	19

L'usage intensif des transports collectifs caractérise l'agglomération parisienne, avec 53 % du marché. L'équipement du ménage et sa proximité aux transports collectifs jouent évidemment un rôle important.

Nous mettrons l'accent sur le déterminant fondamental de l'usage des modes : la distance.

A moins de 3 kilomètres, la marche est le mode dominant et elle disparaît au-delà. Les transports collectifs, fortement pénalisés sur de telles distances par les temps d'accès et d'attente, sont très peu présents. Seuls l'automobile et les deux roues sont des concurrents sur ces distances. Avec une distance moyenne triple, les deux roues sont très présents sur les migrations de 3 à 10 kilomètres, et dépassent très rarement les dix kilomètres (10 % des cas). Ce créneau de distance est aussi celui des transports collectifs urbains (70 % de leurs usagers sont dans cette catégorie) et ceci explique probablement que la promotion de ceux-ci soit allée de pair avec une chute de l'usage des deux roues. Au-delà de 10 kilomètres, il n'y a plus que deux concurrents : l'automobile et les modes régionaux (train, RER, ramassage, car...) quand ils sont présents. Aux grandes distances, les qualités de services respectives des modes pèsent de tout leur poids dans le choix modal : les modes collectifs seront pratiquement absents pour des migrations d'espace peu dense à espace peu dense, tandis qu'ils pourront atteindre des parts de marché largement majoritaires sur des liaisons très bien desservies : ainsi le train prend-il 60 % du marché sur les migrations entre les 3 villes (Orléans, Blois, Tours) de la région Centre et 80 % pour les migrations entre ces villes et Paris.

Lorsque la voiture est néanmoins nécessaire, elle aura un peu plus tendance à être utilisée à plusieurs : on passe d'un taux d'occupation moyen de 1,14 pour les déplacements courts à un taux d'occupation de 1,25 au-delà de 30 kilomètres.

De tous les modes, l'automobile est le seul qui soit utilisé fréquemment sur tout le spectre des distances, et qui est majoritaire sur toutes les distances supérieures à 2 kilomètres.

4 — Le retour à midi

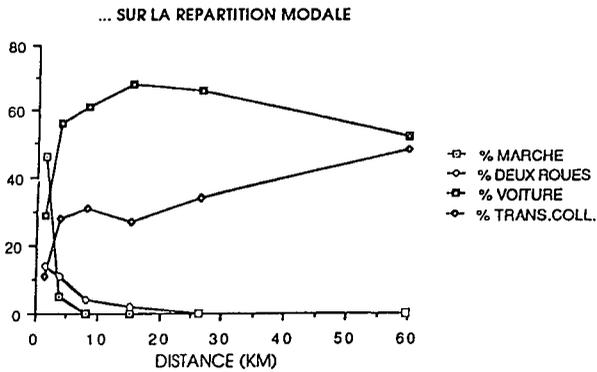
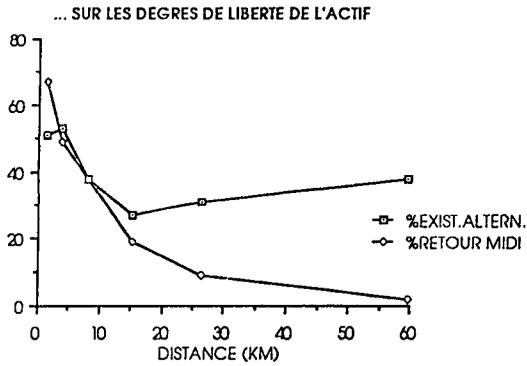
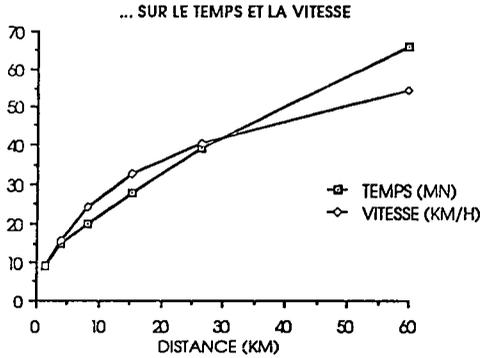
Le retour au domicile à midi pour déjeuner est souvent perçu comme déterminé par des nécessités familiales, notamment liées à la présence d'enfants. Ce n'est évidemment pas entièrement faux, mais il faut relativiser considérablement l'analyse : la pratique est très répandue dans les villes moyennes de province (70 % entre 50 000 et 100 000 habitant), moins répandue à la campagne (30 %) et très peu dans l'agglomération parisienne (20 %). Il concerne autant les hommes que les femmes, alors que celles-ci s'occupent encore plus de leurs enfants que ceux-là. S'il est évidemment peu fréquent chez les personnes seules (29 %), il n'est qu'assez faiblement déterminé par la présence d'enfants de moins de seize ans au foyer : 38 % des actifs sans enfants le pratiquent, contre 48 % dans le cas contraire. Il est moins développé chez les jeunes de 25 à 35 ans (37 %) que chez les plus de 50 ans (49 %) qui ont plus rarement de jeunes enfants. Il est en revanche très fortement structuré par les caractéristiques de la migration d'une part, de l'horaire de travail de l'autre : plus de 60 % des actifs travaillent à moins de 5 kilomètres ou à moins de 12 minutes rentrent déjeuner chez eux, contre moins de 10 % au-delà de 20 kilomètres ou 30 minutes, si bien que les distances et temps de migration moyens sont de 4,5 kilomètres et 13 minutes pour ceux qui rentrent, contre 16 kilomètres et 28 minutes pour ceux qui déjeunent sur place. La durée de la pause joue également fortement sur la pratique : 18 % seulement des actifs dont la pause est inférieure à une heure et quart rentrent chez eux pour déjeuner. Quelle que soit la durée de la pause, le temps disponible à midi est plus tendu que lors des migrations du matin et du soir : il en résulte un effet très net de la pratique de retour à midi sur l'usage des transports collectifs, aussi bien pour les migrations du matin, de la demi-journée que du soir : ceux qui rentrent à midi ne sont que 7 % à les utiliser, contre 34 % dans le cas contraire.

VI — Migrations alternantes et capacités d'adaptation

A la fin des années soixante, une atmosphère de crise des déplacements urbains, liée à la congestion de la voirie et à l'insuffisance des réseaux collectifs relayée depuis par les crises de l'énergie a été à l'origine de vigoureuses politiques d'investissement et de subventionnement des transports publics. La croissance des distances de migration et l'essor de l'usage de l'automobile posent le problème de la pertinence des objectifs visés, de l'efficacité des moyens mis en œuvre et de leur cohérence. Bien qu'elles pèsent d'un poids très important, nous laisserons de côté les politiques d'orientation des localisations résidentielles, industrielles ou tertiaires qui sortent du cadre du présent ouvrage, pour nous centrer sur les politiques de transport.

12 - INFLUENCE DE LA DISTANCE AU TRAVAIL

Source : CREDOC 1983-1986



13 - EQUIPEMENT DU MENAGE ET PRATIQUES MODALES VERS LE TRAVAIL

Source : Enquête INRETS 1984

EQUIPEMENT DU MENAGE		% D'ACTIFS CONCERNES	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
AUTOMOBILES	DEUX ROUES A MOTEUR		MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
0	0	13	25	5	67	3
0	1 ou plus	4	16	57	22	5
1	0	47	18	4	24	54
1	1 ou plus	11	8	26	17	49
2	0	19	6	0	10	84
2	1 ou plus	6	5	9	15	71

— La pertinence des objectifs renvoie à l'analyse des situations de migration en terme de captivité ou au contraire de situation de choix réaliste entre modes de transport, à court, moyen ou long terme : à moyen ou long terme, les situations d'équipement en modes individuels ne sont pas figées, et le renouvellement démographique peut accompagner des habitudes nouvelles. On a montré [3] que les zones ayant bénéficié d'un essor important des transports collectifs étaient celles où la motorisation et l'usage de la voiture pour le travail avaient le moins progressé. Les effets — lents — se sont surtout manifestés dans les banlieues denses. A court terme, c'est-à-dire pour des ménages donnés, avec un niveau d'équipement donné, l'aptitude à emprunter un autre mode que celui utilisé habituellement peut être appréhendée soit en le demandant directement aux personnes, soit par reconstruction d'univers réalistes de choix. La première méthode avait été utilisée en 1967 [4] : elle évaluait à environ 30 % les usagers de l'automobile et des transports collectifs en situation de choix par rapport à ces modes. Nous avons retrouvé un chiffre équivalent dans les agglomérations de province aujourd'hui, par reconstruction des univers de choix (voir chapitre 6) : la permanence de ce taux est à mettre à l'actif de la promotion des transports publics, et notamment de l'extension de leurs périmètres pour suivre les urbanisations. Des enquêtes récentes, fondées sur un principe de déclaration, font apparaître que 40 % environ de l'ensemble des actifs « pourraient aller à leur travail autrement ». Cette proportion dépend fortement du tissu résidentiel (20 % ont le choix en milieu rural, 40 % dans les grandes agglomérations de province, 50 % dans l'agglomération parisienne). Ils seraient près de 60 % quand la distance de migration est inférieure à cinq kilomètres, 40 % de six à dix kilomètres et 30 % environ au-delà. La nature des modes « utilisables » est révélatrice : deux modes sont moins « utilisables à titre alternatif » qu'utilisés : le deux roues à moteur et l'automobile. Deux modes sont en revanche beaucoup plus « utilisables » : il s'agit de la bicyclette (11 % contre 3 %) et des transports collectifs urbains (30 % contre 14 %) : d'une certaine façon, les modes individuels motorisés ont tendance à saturer leur clientèle, tandis que bicyclette et transport collectif urbain sont des réservoirs d'adaptation.

14 - PROXIMITE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ET PRATIQUES MODALES VERS LE TRAVAIL

Source : CREDOC 1983-1986

PROXIMITE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS	% D'ACTIFS CONCERNES	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
		MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
AUCUN ARRÊT DE MODE COLLECTIF A PROXIMITE DU DOMICILE	17	12	9	12	67
ARRÊT D'AUTOBUS SEULEMENT	45	13	11	18	58
ARRÊT DE SYSTEME LOURD (METRO, TRAIN, ETC.)	38	18	16	39	37

Les objectifs affichés apparaissent techniquement du domaine du possible, mais semblent difficiles en dehors de situations de crise engendrant un fort consensus social.

— L'efficacité des moyens mis en œuvre et leur cohérence est en revanche infiniment plus discutable, au regard même des critères de l'économie classique : l'accroissement de la qualité de service des réseaux pour l'automobile et les transports collectifs à coût marginal nul pour les usagers ne pouvait produire qu'un accroissement des distances entre domicile et travail, induisant une régression naturelle de la marche et des deux roues, renforcée encore par des conditions d'usage dégradées (agrément, sécurité) pour ces modes. L'absence de différentiel positif entre l'amélioration du transport public et celle du réseau routier pouvait d'autant moins produire des transferts vers les transports en commun que les distances de migration augmentaient. Les acteurs concernés (employeurs et salariés) ont été associés à la politique sous forme financière (versement-transport, primes et remboursements...) mais beaucoup plus rarement sous forme organisationnelle : on ne trouve pas en France l'équivalent du foisonnement américain relatif au car-pool et au van-pool, à l'horaire variable, à la participation financière des actifs à leur stationnement ou aux essais de prime au rapprochement entre habitat et emploi. Nous avons déjà souligné l'impact de la durée de la pause de midi sur la demande globale de déplacements et le choix modal. Précisons également que l'offre de stationnement par l'employeur dans les zones denses est un déterminant fondamental du choix du mode : 60 % des actifs viennent en voiture lorsque le parking est offert, contre 40 % autrement, au détriment de la marche et des transports collectifs, ces derniers voyant leur part régresser de 34 % à 7 %.

Cette analyse peut suggérer qu'on a privilégié les causalités partielles au détriment de la logique systémique, et la conclusion ne fait pas de doutes en matière de transports. On peut en revanche estimer qu'une logique d'ordre supérieur a prévalu : nous nous sommes, partiellement il est vrai, affranchis de la rareté foncière et des attitudes spéculatives qui l'accompagnent, notamment chaque fois qu'un frémissement de « retour vers les centres » s'annonce, parce que des localisations lointaines sont devenues compatibles avec des temps de déplacement acceptables, au prix d'une plus grande dépendance à l'égard de nos approvisionnements pétroliers d'une part, du mode le plus coûteux d'autre part.

Références

- [1] A. Bieber et J.P. Orfeuil
Changement de mobilité et rôle des transports collectifs — in Les transports collectifs urbains — Presses ENPC — 1988.
- [2] G. Marotel
Travailler à Paris, vivre à ...100 km — Note d'information — IRT.
- [3] J.L. Madre
La concurrence entre l'automobile et les transports publics locaux en province — Rapport CREDOC — 1986.
- [4] A. Villeneuve
Les déplacements domicile-travail — Économie et Statistique n° 17 — 1970.
- [5] L. Hivert et J.P. Orfeuil
Rythmes d'activité professionnelle et migrations vers le travail — INRETS, ronéoté — 1986.
- [6] J.P. Orfeuil
Utilisation des modes pour les migrations alternantes et offre de transport public urbain — INRETS, ronéoté — 1985.
- [7] CREDOC
Système d'enquête sur les conditions de vie et aspirations des français. Thème transport — Rapports de phases 5 à 8 — 1983 à 1986.

Chapitre 8

Les déplacements de week-end

Françoise POTIER

I — Introduction

La quasi-totalité des études et des recherches sur la mobilité des personnes portaient, avant les années 80, sur les déplacements d'un jour dit « ordinaire » de semaine à savoir du lundi au vendredi et reposaient presque essentiellement sur les trajets domicile-travail qui étaient à eux seuls suffisamment structurants pour expliquer la mobilité quotidienne.

L'évolution des activités notamment ludiques et culturelles induites par la réduction du temps de travail, le vieillissement de la population, ont entraîné des nouvelles pratiques de mobilité. Ainsi, se faisait ressentir une certaine inadéquation des analyses habituelles fondées principalement sur les trajets domicile-travail.

Contrairement aux pays saxons où le week-end est une institution ancienne, en France, de nombreux soubresauts eurent lieu avant que le week-end avec sa connotation temps libre ne se développe et prenne une place de plus en plus importante dans la vie des Français jusqu'à en constituer maintenant une préoccupation majeure.

Quel est l'homme, quelle est la femme qui n'a pensé à l'utilisation de son prochain week-end dès la reprise de son activité en début de semaine ?

Harcelés par la publicité dispensée par les médias et les agences de tourisme, il nous paraît difficile d'ignorer maintenant ce temps hebdomadaire, réputé « privilégié ». Ce phénomène de société mérite donc que l'on mette en lumière les aspects les plus marquants des pratiques du week-end, notamment celle de la mobilité.

II — Le week-end

1— Histoire du week-end

Le week-end s'est lentement élaboré, au cours des siècles avec comme point de départ le repos hebdomadaire imposé par la religion dans la tradition judéo-chrétienne pour devenir un fait important dans la vie psychique et sociale contemporaine des sociétés industrialisées.

Instauré en France en 538 lors du troisième concile d'Orléans, le jour du Seigneur restait, comme dans les autres pays catholiques, partagé entre la pratique religieuse et le repos, sans exclure les distractions. C'est au Moyen Âge que nous voyons apparaître la première esquisse du week-end d'aujourd'hui où le repos du dimanche s'accompagnait de l'usage de chômer le samedi (ainsi que les jours de fêtes). Mais cet usage a disparu au 16^e siècle,

sous l'influence des puritains et seul le repos du dimanche a continué à être observé, comme possibilité d'expression d'une « valeur religion ».

La Révolution française amenant au pouvoir une bourgeoisie anticléricale, l'aspect religieux fut moins mis en avant, et l'industrialisation, vers la fin du 18^e siècle transforma progressivement cette notion spirituelle pour lui conférer une « valeur travail ». Un calendrier républicain fut adopté le 24 novembre 1793 par l'Assemblée nationale, décomposé en décades réduisant ainsi le nombre de jours de repos à 36 par an. Napoléon rétablit le calendrier grégorien traditionnel à partir du 1^{er} janvier 1806. Il n'imposa cependant le repos du dimanche qu'aux administrations publiques.

Sous la Restauration, Louis XVIII rétablit par une loi du 18 novembre 1814 l'usage ancien relatif à la célébration des dimanches et fêtes. Mais l'industrie en expansion supporte assez difficilement l'arrêt hebdomadaire des machines et la loi est peu appliquée (surtout à partir de 1830 et cela jusqu'au moment où le mouvement en faveur de la réduction du temps de travail prendra de l'expansion c'est-à-dire vers 1880). Sous le second Empire, l'on voit apparaître une seconde esquisse du week-end moderne où le dimanche et le lundi sont chômés dans certains endroits, et, où parallèlement au mouvement qui revendique la journée de travail de 8 heures se développe un mouvement pour le repos hebdomadaire. Ce fut seulement le 13 juillet 1906, alors qu'apparaissaient et furent diffusées les premières théories sur les bienfaits du repos hebdomadaire que Clémenceau, alors ministre de l'Intérieur, fit voter une loi à l'unanimité imposant le repos hebdomadaire : 92 ans s'étaient écoulés depuis la loi de 1814 qui avait institué le repos dominical, loi restée inopérante et qui avait finalement été abrogée le 14 juillet 1880 par le gouvernement républicain animé lui aussi par un certain anticléricalisme et considérant que l'obligation de repos le dimanche était contraire aux principes de liberté.

Le 29 décembre 1923 une autre loi venait s'ajouter à celle de 1906 prévoyant la fermeture obligatoire de tous les établissements le dimanche par arrêtés préfectoraux. Une cinquantaine d'arrêtés de ce type existent actuellement ; la loi n'a guère évolué depuis cette date, et la juridiction continue à s'appuyer sur trois obligations :

- interdiction d'occuper plus de six jours un même employé ou ouvrier ;
- minimum de 24 heures consécutives pour la durée du repos hebdomadaire ;
- utilisation du dimanche comme jour de congé hebdomadaire, des dérogations restant possibles notamment si la fermeture du dimanche est préjudiciable au public ou compromet le fonctionnement de l'établissement.

En dehors de ces obligations, la durée et la répartition du repos hebdomadaire relèvent du domaine contractuel ou de la décision de l'employeur.

A partir de ces points de départ légaux, la pratique du week-end, qui répondait à une aspiration très forte, ne se développa que très lentement puisqu'il fallut attendre 1971 pour qu'elle soit garantie dans les commerces et les bureaux. Et la majorité des entreprises françaises est progressivement

passée à la semaine anglaise, puis au repos hebdomadaire de 2 jours (samedi, dimanche ou dimanche, lundi).

Cependant, en 1984, Michel Delebarre, alors ministre du Travail, posait à nouveau le problème de la flexibilité du travail afin de rentabiliser les équipements. Mais les syndicats, par voie judiciaire, tentent à l'heure actuelle de faire respecter la fermeture des commerces le dimanche après-midi.

En 1984, la situation est la suivante : 81 % des actifs travaillant hors domicile ont 48 heures de repos consécutives, 20 % travaillent à peu près tous les samedis, 3 % le dimanche.

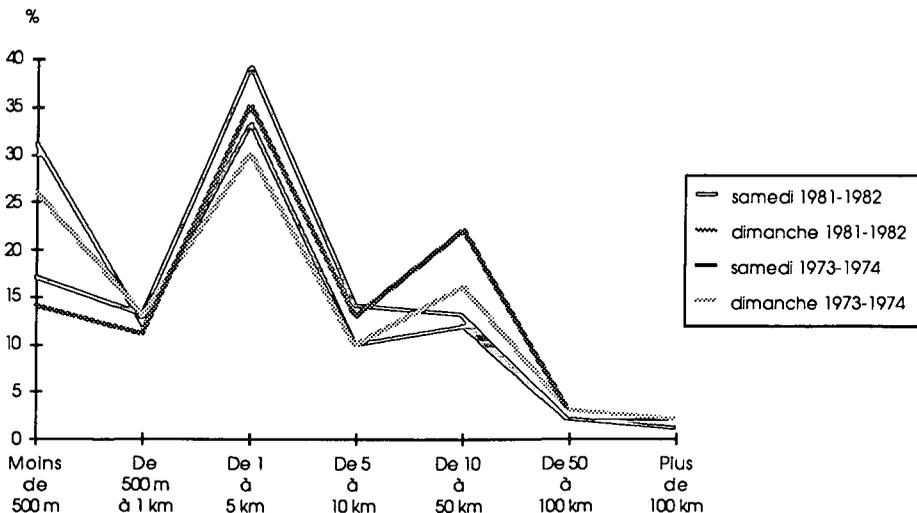
2 — Les grandes tendances ¹

La distance moyenne parcourue pendant le week-end est de 70 km par personne : avec 31 km le samedi et 39 km le dimanche, en augmentation de 20 % pendant la période 1973-1982. Les déplacements pendant le week-end sont plus longs que ceux réalisés pendant la semaine et sont moins nombreux : 1,95 déplacements longs de 20 km le dimanche, 2,7 déplacements longs de 11,1 km le samedi et 3,4 déplacements longs de 7,5 km un jour ordinaire de semaine.

Le samedi, 30 % des déplacements ont moins de 1 km, 39 % ont entre 1 et 5 km et seulement 1 % plus de 100 km (graphique 1).

1 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS SUIVANT LEUR LONGUEUR

Source : Enquêtes Transports



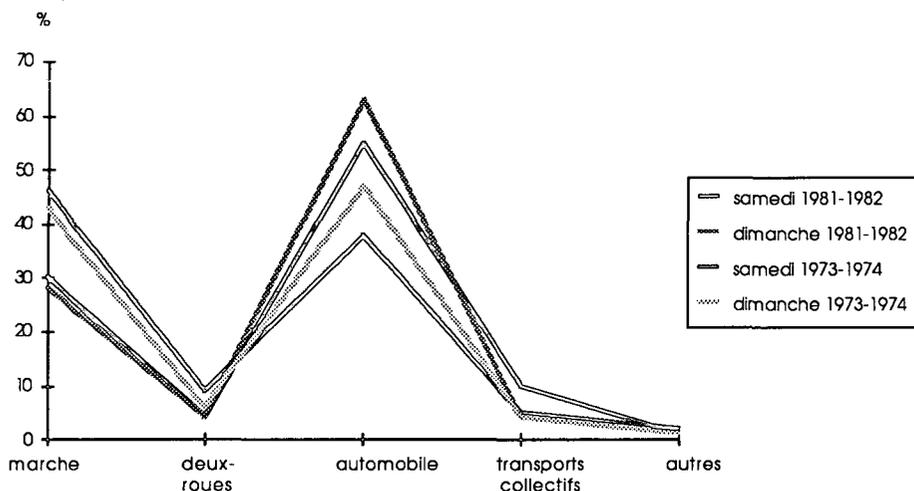
1. Nous avons fondé nos résultats sur les deux enquêtes transport INSEE de 1973-1974 et de 1981-1982.

Le dimanche, la part des petits déplacements diminue au profit de celle des déplacements supérieurs à la moyenne puisqu'ils gagnent 7 points du samedi au dimanche (15 % et 22 %), alors que les déplacements de moins de 1 km ne représentent plus que 25 % et 35 % pour les déplacements de 1 à 5 km.

Pour effectuer ces déplacements, la voiture est le moyen privilégié le samedi (57 % tous modes et 81 % sans la marche à pied) et très nettement le dimanche (64 % tous modes et 89 % sans la marche à pied) ; la marche à pied et l'utilisation des deux-roues ont chuté en huit ans pour ces déplacements au profit de la voiture et des transports collectifs qui ont doublé dans la part des déplacements du samedi, passant de 5 à 10 % (graphique 2).

2 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS SUIVANT LE MODE DE TRANSPORT

Source : Enquêtes Transports



74 % des personnes effectuent au moins un déplacement le samedi et seulement 63 % le dimanche ; les programmes d'activités au cours d'une sortie sont moins complexes qu'en semaine, la plupart des sorties n'étant motivées que par une activité (90 % le dimanche, 85 % le samedi et 60 % en jour de semaine). Ainsi, la notion de chaînage d'activités disparaît presque totalement le dimanche.

Les activités de week-end ne correspondent pas toujours aux termes de loisirs, repos, temps libre couramment associés au week-end pour l'opposer au travail et à la répétitivité qui caractérisent les jours ouvrables. En effet, si le week-end est effectivement le moment privilégié du loisir, les tâches ménagères et le travail occupent 21 % du temps (25 % le samedi, 16 % le dimanche), le loisir en occupant 24 % , (20 % le samedi et 27 % le

dimanche) ». Les activités entraînant le plus de déplacements sont le samedi, les courses (31 % des déplacements), le travail (16 %), la visite aux parents et amis (16 %) et la promenade (11 %) ; le dimanche, la visite aux parents et amis (29 %), la promenade (19 %) et les courses (17 %).

Les activités sociales (visites et relations) occasionnent les trajets les plus longs (28km le samedi, 31km le dimanche) et le taux d'utilisation de la voiture le plus élevé (65 % le samedi et 75 % le dimanche). Cette répartition des activités n'a pas évolué en 10 ans.

En résumé on sort moins le dimanche que le samedi ou qu'un autre jour de la semaine mais les déplacements sont plus longs et s'effectuent en voiture.

3 — Les grandes influences

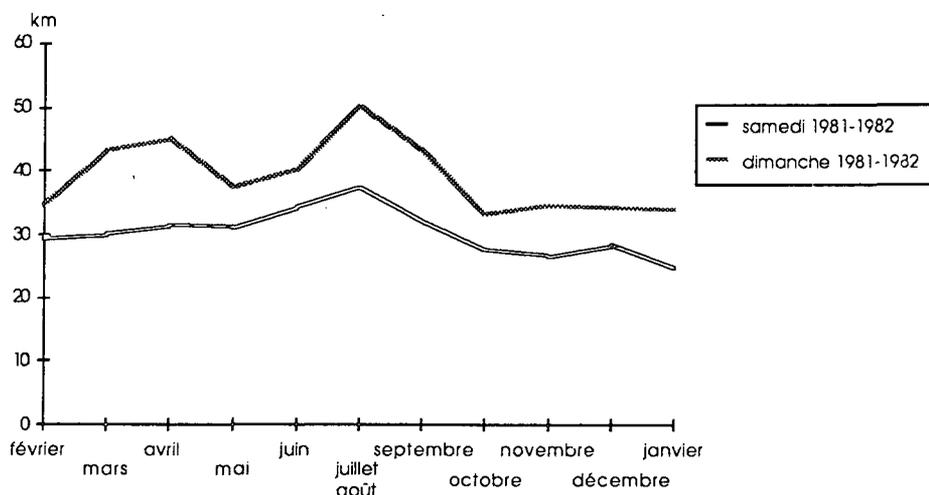
Au-delà de ces moyennes une certaine dispersion existe entre les catégories des Français. Mais avant d'aborder les caractéristiques, propres à l'individu, influant sur la mobilité du week-end, examinons l'influence de la saison.

Mobilité de week-end et saison

La distance croît de 30 % de la période hivernale à la période estivale, augmentant plus ou moins régulièrement d'octobre à septembre, moins fortement le samedi que le dimanche (graphique 3). En 8 ans, de 1974 à 1982, l'écart entre les distances parcourues s'est creusé de 8 %.

3 - DISTANCES SUIVANT LA SAISON

Source : Enquêtes Transports



2. Données sociales — 1984 — INSEE.

Quelle que soit la période de l'année, les distances parcourues le dimanche sont supérieures à celles du samedi, résultat de déplacements moins nombreux mais plus longs. Les écarts les plus importants entre le samedi et le dimanche se situent pendant la période qui s'étend de février à avril : les distances y sont généralement inférieures à la moyenne annuelle le samedi alors que celles du dimanche y sont supérieures (15 %) : il s'agit d'une assez longue période sans événement notable, et peut-être s'y installe-t-on dans une certaine routine familiale tout en profitant des premiers beaux jours pour effectuer des sorties dominicales.

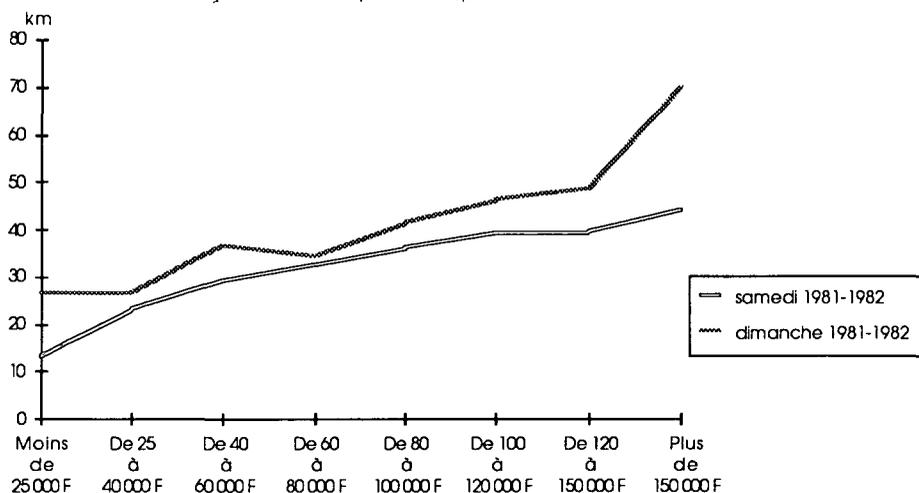
C'est, bien entendu, en été que les activités hors domicile sont les plus fréquentes (20 %) et les plus éloignées ; l'augmentation des distances en décembre et leur quasi-égalité entre le samedi et le dimanche reflète la frénésie des fêtes de fin d'année impliquant des sorties fréquentes pour les achats (le samedi) et peut-être quelques restrictions sur les promenades du dimanche.

Mobilité de week-end et économie

Le niveau de revenu est le facteur le plus discriminant quant à la mobilité : lorsqu'on passe des revenus les plus bas aux plus élevés, les distances parcourues sont multipliées par 3 le samedi, 2,5 le dimanche (graphique 4).

4 - DISTANCES SUIVANT LE REVENU ANNUEL DU MENAGE

Source : Enquêtes Transports



La proportion de mobiles augmente dans le même temps de 40 % et de 25 %. Le calcul de la consommation énergétique individuelle pour ces déplacements amène un facteur multiplicatif de 5,5. Cette situation reflète le choix

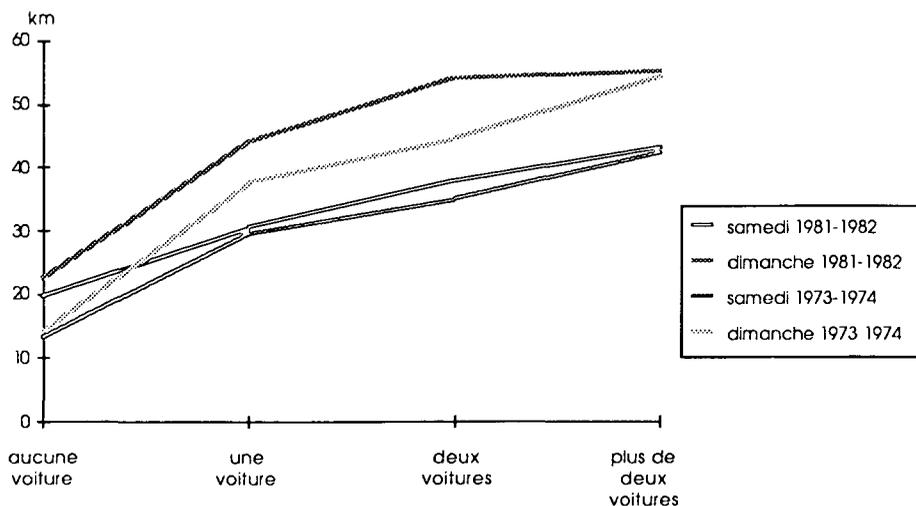
plus fréquent de l'automobile par les ménages à plus hauts revenus, notamment de voitures de plus forte puissance. D'autre part, le fait que l'incidence du revenu sur la mobilité soit plus marquée le samedi que le dimanche indique que les activités ludiques sont moins extensibles que d'autres : les moins fortunés en exerçant un minimum et les plus aisés ne pouvant aller au-delà d'un certain seuil. En dessous de 40 000 F de revenu annuel du ménage, la mobilité de week-end est réduite, au-dessus de 80 000 F elle devient élevée pour devenir quasi atypique après 150 000 F. En 8 ans, l'incidence du revenu sur la mobilité est nettement moins marquée ; par exemple la proportion de mobiles à faible revenu a cru beaucoup plus rapidement que celle des mobiles à haut revenu.

Le taux de motorisation est aussi très discriminant : les distances parcourues sont multipliées par 4 le samedi et 2,5 le dimanche quand on passe des non motorisés aux multi-motorisés (graphique 5). Contrairement à la période 1973-1974, en 1981-1982 les distances des non motorisés sont multipliées par 2,3 du samedi au dimanche alors qu'à l'époque elles restaient constantes. Ceci est le reflet de la progression de l'usage des voitures extérieures au ménage par les personnes âgées (et les enfants). C'est aussi le signe d'une évolution des modes de vie : l'accompagnement (ou entraide) des personnes âgées non motorisées, soit par la famille, soit par les amis proches ainsi que le désir plus grand des jeunes de rester chez leurs parents.

Plus la pratique de la conduite est effective, plus le ménage est multi-motorisé, plus les individus qui le composent tendent à sortir de chez eux et à parcourir plus de kilomètres. Ce qui caractérise les grands mobiles, le samedi, c'est la possession d'une deuxième voiture, alors que le dimanche, c'est la puissance de la voiture qui les distingue.

5 - DISTANCES SUIVANT LE TAUX DE MOTORISATION DU MENAGE

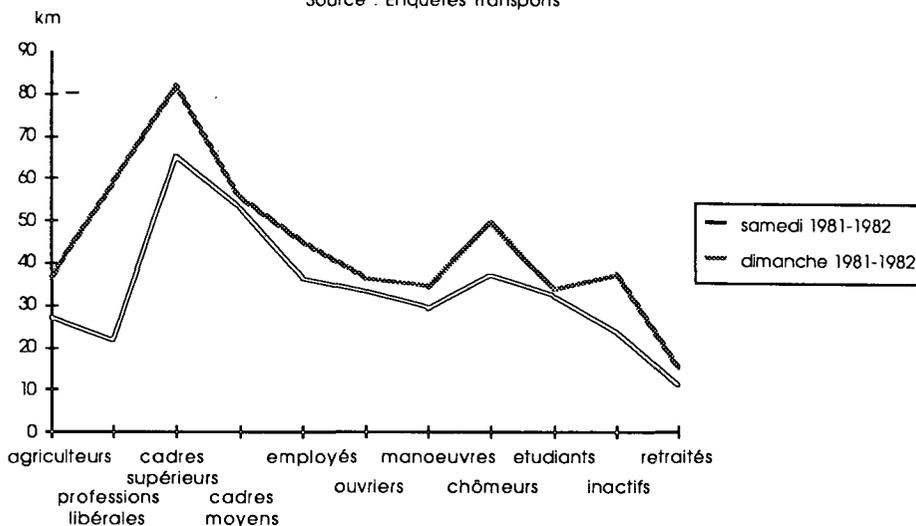
Source : Enquêtes Transports



La catégorie socio-professionnelle, liée au revenu du ménage sépare les Français. Schématiquement les individus les plus mobiles sont les cadres et particulièrement les cadres supérieurs avec des distances doubles de la moyenne, les moins mobiles étant les retraités dont les distances sont le tiers de celles des cadres. Les artisans, commerçants travaillant chez eux le samedi parfois le dimanche, ont une faible mobilité. En revanche le fort taux d'étudiants mobiles le samedi s'explique par les cours du matin (graphique 6).

6 - DISTANCES SUIVANT LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DE L'INDIVIDU

Source : Enquêtes Transports



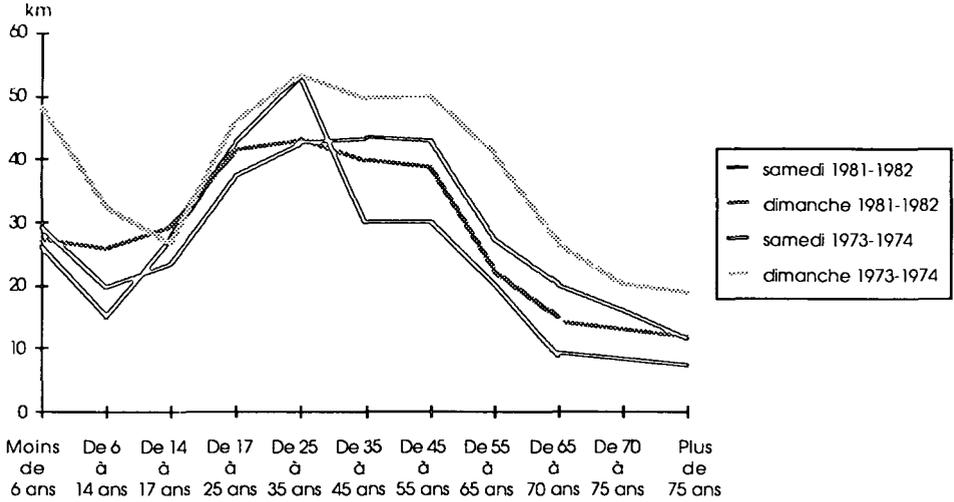
Mobilité de week-end et démographie

Les distances augmentent le samedi avec l'âge jusqu'à 55 ans pour diminuer au-delà (graphique 7). Quant à la proportion de mobiles elle décroît en fonction de l'âge très nettement le samedi à partir de 18 ans, le dimanche à partir de 25 ans. L'ouverture de la majorité des écoles primaires et de bon nombre de lycées explique la plus forte proportion de mobiles le samedi parmi les jeunes de 6 à 25 ans (87 %).

La mobilité diminue à partir de 55 ans pour devenir après 65 ans faible, voire très faible : plus de la moitié des personnes de plus de 75 ans ne sortent pas et lorsqu'elles ont des pratiques d'activités hors de leur domicile, les distances parcourues sont inférieures de moitié à la moyenne. Les distances des moins de 6 ans paraissent anormalement élevées surtout le dimanche : il faut voir là la traduction de la dépendance des jeunes enfants de leurs parents situés dans la tranche d'âge 20-35 ans, personnes les plus mobiles.

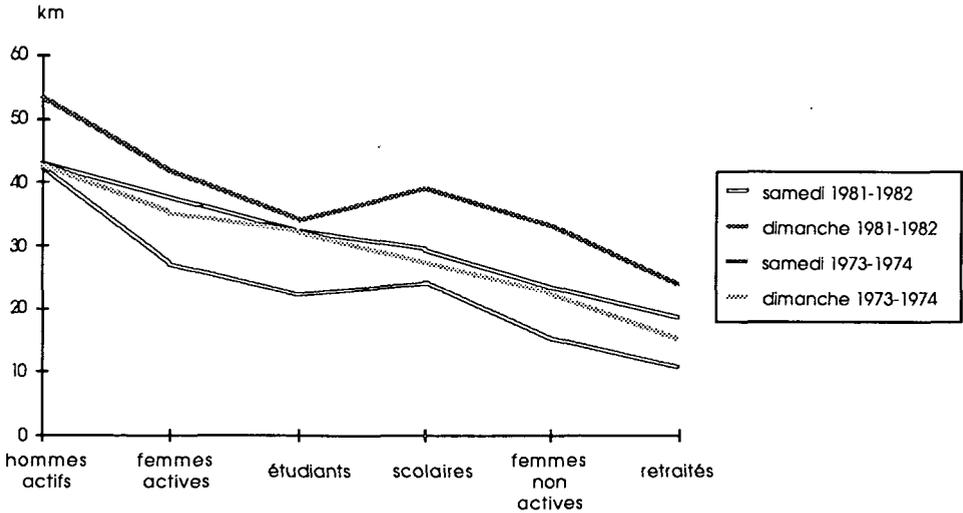
7 - DISTANCES SUIVANT L'AGE DE L'INDIVIDU

Source : Enquêtes transports



8 - DISTANCES SUIVANT LE CYCLE DE VIE

Sources : Enquêtes Transports



Si une forte proportion de 18-25 ans sort au cours du week-end, leurs distances sont 20 % seulement supérieures à la moyenne. Les grands mobiles étant les personnes âgées de 26 à 35 ans (43 km le samedi et 51km le dimanche, soit respectivement + 40 % et + 30 % de la moyenne). Les enfants de 6 à 18 ans, s'ils sortent beaucoup, ont des activités de proximité.

La mobilité en fonction de l'âge garde la même forme au cours du temps mais la médiane se déplace : la mobilité décroissait à partir de 35 ans il y a 10 ans, elle décroît maintenant à partir de 55 ans.

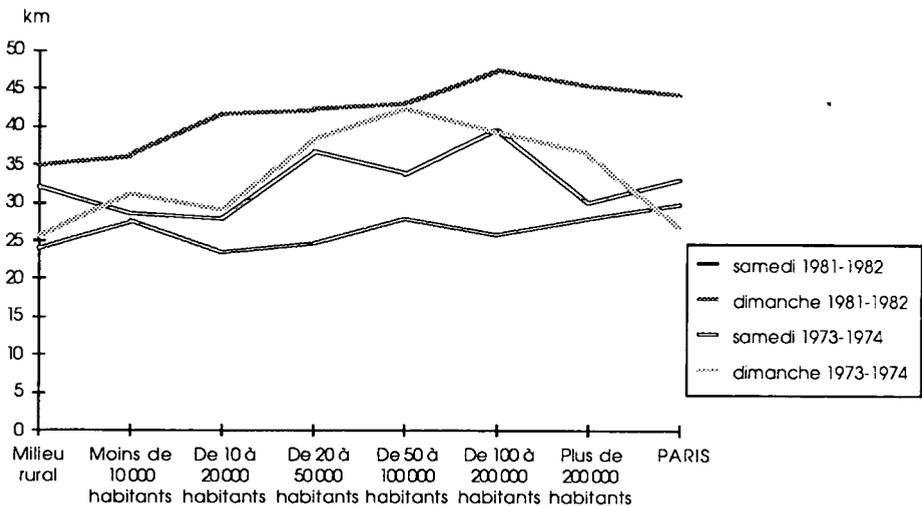
Les femmes sont moins mobiles que les hommes pendant le week-end. Cependant cette différence tend à s'estomper au cours du temps : les distances des femmes ont augmenté de 35 % alors que celles des hommes n'augmentaient que de 20 %. Ceci s'explique par l'augmentation du taux de motorisation et de possession du permis de conduire chez les femmes.

S'il existe une forte corrélation entre mobilité et sexe, il faut cependant nuancer notre jugement et constater que si les femmes sont moins mobiles que les hommes, c'est surtout parce qu'elles comptent parmi elles bon nombre d'inactives. En effet la mobilité des hommes et femmes actives est pratiquement équivalente. Par ailleurs, la mobilité au cours du week-end, pour les personnes actives, croît en fonction de la distance de leur domicile à leur lieu de travail (graphique 8).

L'activité est ainsi un critère pertinent pour la mobilité, les femmes non actives, les enfants de moins de 14 ans et les retraités caractérisés par une faible mobilité s'opposent aux actifs et étudiants caractérisés par une forte

9 - DISTANCES SUIVANT LA TAILLE DE L'AGGLOMERATION

Source : Enquêtes Transports



mobilité. Ainsi 83 % des actifs sortent le samedi pour parcourir 40 km contre 62 % des inactifs pour ne parcourir que 23 km. Quant au dimanche 70 % des actifs sortent pour parcourir 49 km contre 59 % des inactifs pour parcourir 32 km.

Mobilité de week-end et habitat

La proportion de mobiles augmente de 10 % avec la taille de l'habitat depuis les maisons individuelles jusqu'aux immeubles de plus de 10 logements. En revanche, lorsque les habitants des maisons individuelles sortent de chez eux le week-end, ils sont aussi mobiles que ceux des petits immeubles.

Les distances parcourues le samedi paraissent indépendantes de la taille de l'agglomération (graphique 9). En revanche, le dimanche, elles augmentent régulièrement en fonction de la taille des unités urbaines jusqu'aux agglomérations de moins de 200 000 habitants et diminuent notamment pour Paris.

III — Les activités du week-end

1— Le week-end ne veut pas dire « départ en week-end »³

Dans certains milieux le week-end est avant tout l'occasion de rester chez soi, alors qu'ailleurs il ne peut se concevoir sans départ. La répartition entre population « statique » et « mobile » est cependant fort inégale : pour 4 % de Français qui partent systématiquement en week-end, 65 % ne sont jamais concernés par les départs. Au sein de cette majorité, 20 % ne sortent pas même de leur résidence au cours du week-end. Ainsi, le taux moyen de départ n'est que de 6 %, soit environ 3,3 millions de Français pour chaque week-end. L'INSEE, dans une enquête sur les comportements de loisirs des Français datant de 1967, le CREDOC dans l'enquête « Conditions de vie et aspirations du Français » de 1981, l'INRETS, à partir des enquêtes transport de 1973-1974 et de 1981-1982 indiquent des taux équivalents de non-départ.

En revanche, ceux qui partaient déjà, partent maintenant plus fréquemment.

Le « week-endier » (baptisé plus banalement « partant ») est essentiellement citadin (voire Parisien) puisque 80 % de la population rurale n'est jamais concernée, alors que 55 % des Parisiens et 45 % des banlieusards (habitants de la région parisienne) partent deux fois par trimestre en moyenne (en province, la fréquence n'est que de une fois par trimestre).

Le départ dépend de l'accès à un certain seuil de revenu (80 000 F de revenu annuel du ménage en 1982) ; au-delà de ce seuil, plus le niveau d'instruction et le revenu sont élevés, plus l'agglomération et les immeubles

3. On retiendra comme définition de départ en week-end celle donnée par l'INSEE : une nuit au moins passée en dehors du domicile principal, quatre nuits au plus.

dans lesquelles résident les personnes sont grands, plus leur propension à partir en week-end est accentuée :

— 76 % des habitants des communes de moins de 50 000 habitants ne partent pas en week-end, contrairement aux habitants des grandes agglomérations qui sont à peu près pour moitié à partir ;

— 82 % des personnes dont le revenu du ménage auquel elles appartiennent, n'excèdent pas 60 000 F annuellement, 75 % des personnes de niveau d'instruction primaire, 71 % des personnes âgées de plus de 55 ans ne partent pas en week-end.

Le « week-endier », quand il ne part pas, n'utilise pas son week-end à domicile pour les relations sociales.

Une dichotomie apparaît entre les départs pour la résidence secondaire et les départs pour d'autres motifs. Faut-il y voir la contrainte de la résidence secondaire et par là même le déclin de celle-ci pour des raisons autres qu'économiques ?

Si la voiture est le moyen de transport dominant pour ces trajets (77 %), le train et l'avion satisfont 30 % des déplacements des Parisiens alors qu'ils n'en satisfont que 10 % en province. Cependant, 80 % des déplacements occasionnés par le sport ou la culture au sein d'une association s'effectuent en train, en avion ou en car. L'avion, bien qu'en progression, reste un moyen de transport marginal pour ces déplacements puisqu'il satisfait 1,5 % des départs. Dans 72 % des cas, l'automobiliste partant privilégiera la route pour l'agrément des paysages (50 %) et pour des raisons économiques (23 %). Cependant, lorsque l'autoroute est choisie, elle l'est pour des raisons de rapidité (62 %) et sécuritaires (21 %).

2 — Motifs de départ en week-end

La distance moyenne des déplacements pour un départ est de 130 km. L'éloignement de la famille, des amis, de la résidence secondaire n'est pas un empêchement pour partir en week-end, c'est plus un style de vie, un mode de fonctionnement des Français. Les relations familiales inclinent plus de Français à partir en week-end : 46 % des habitants de la région parisienne partent au moins une fois par an passer le week-end dans leur famille et 32 % pour la province avec une fréquence de 6 fois par an. 26 % des habitants de la région parisienne passent au moins un week-end chez des amis et 18 % des provinciaux adoptent cette pratique une fois par trimestre. La distance est plus grande à Paris (200 km) qu'en province (120 km). Les départs pour la résidence secondaire sont un phénomène des très grandes agglomérations puisque 21 % des Parisiens et 16 % des Lyonnais partent avec une fréquence relativement élevée (entre une à deux fois par mois), c'est seulement 13 % des habitants de la région parisienne hors Paris et 10 % de ceux de la province qui partent avec une fréquence moindre (six fois par an).

L'éloignement de la résidence secondaire et celle des amis n'est pas corrélé avec la fréquence de départ alors qu'elle l'est avec l'éloignement de la famille.

Ces partants disposent d'une résidence secondaire, mais ne disposent pas de jardin au domicile principal, ont généralement un revenu annuel élevé, sont âgés de 35 à 55 ans et ont deux enfants en moyenne.

Pour ces types de déplacements, on utilise essentiellement la voiture (92 %). La situation s'inverse lorsqu'il s'agit de partir avec un club ou une association : 60 % en transport collectif. Mais cette pratique n'est cependant pas très répandue (9 % en province et 4 % en région parisienne). Deux fois par an, 9 % des Français partent en voiture pour un week-end culturel. Pour ces week-ends, les distances sont nettement plus longues dépassant très souvent 250 km.

3 — Les activités hors départs

Pour une même personne, les activités, au cours du week-end, sont assez peu différenciées et peu complémentaires, ceci vient confirmer le faible nombre de déplacements par personne. Lorsqu'on ne part pas, la convivialité est l'activité privilégiée du week-end puisque 80 % des Français sont invités ou reçoivent.

Les relations familiales concernent plus de provinciaux (83 %) que d'habitants de la région parisienne (79 %) et encore moins de Parisiens (72 %). Mais elles sont plus suivies à Paris (15 fois par an) qu'en province (8 fois par an). C'est en région parisienne que les relations amicales sont les plus importantes (79 % contre 72 % en province) mais les fréquences de pratiques sont identiques. Seulement 20 % des Français font du sport le week-end mais lorsque cette pratique est effective, sa fréquence est élevée puisque la moitié des « sportifs » en font pratiquement tous les week-ends. Le spectacle est une activité parisienne (63 % contre 45 % en province), la fête et le bal sont des activités provinciales (42 % contre 26 %) avec des fréquences très faibles.

Les Parisiens vont plus au restaurant que les provinciaux (62 % contre 52 %) avec une fréquence plus élevée (12 fois contre 6 fois par an) même si certains ont pu dire « qu'en province on mange bien et pour par cher ». Est-ce vraiment un paradoxe ?

4 — Typologie des individus suivant leurs activités du week-end hors domicile

A partir de la fréquence de leurs activités au cours du week-end, les Français peuvent être segmentés en 9 classes.

1 — 22 % d'immobiles : ils ne sortent pas de leur domicile au cours du week-end. Ce sont des retraités (35 % contre 19 % dans la population totale), des agriculteurs (19 % contre 8 %), des habitants des communes rurales (41 % contre 31 %), des personnes sans permis de conduire (59 % contre 41 %), sans voiture (38 % contre 21 %) des personnes dont le niveau d'instruction est faible (69 % contre 44 %), de revenu annuel inférieur à 40 000 F (23 % contre 12 %) ;

2 — 11 % des personnes à mobilité très faible : deux fois par an elles rencontrent de la famille, vont au restaurant, assistent à un spectacle et quatre fois par an, ont des activités de plein air. Leur revenu annuel est situé entre 60 000 et 100 000 F. (38 % contre 30 %). Elles sont âgées de 25 à 35 ans (34 % contre 18 %), sont mariées (75 % contre 62 %). Un enfant appartient au ménage (30 % contre 21 %) dans lequel la femme et le mari travaillent (54 % contre 38 %). Ce sont des « déracinés » car leurs parents habitent à plus de 100 km (62 % contre 20 %).

3 — 8 % des personnes à faible mobilité : elles vont deux fois par an passer un week-end dans leur famille et chez leurs amis. Les autres week-end, elles rencontrent quelquefois leurs amis (à peine une fois par mois). Ce sont des employés et ouvriers, détenteurs d'un permis de conduire (75 % contre 69 %), des locataires (48 % contre 37 %), des jeunes ménages (36 % contre 25 %) à deux enfants (31 % contre 22 %).

4 — 29 % à mobilité moyenne : leurs sorties de fin de semaine sont motivées par les relations familiales et la promenade (une fois par mois) et la fête (une ou deux fois par an). Ce sont plutôt des habitants des petites communes et des communes rurales (51 % contre 35 %), des habitants de maison individuelle (66 % contre 55 %) propriétaires de leur maison (66 % contre 57 %), des personnes dont le niveau d'instruction est bas (67 % contre 44 %). Elles sont très équipées en deux roues (33 % contre 22 %), ne possèdent pas de résidence secondaire (94 % contre 87 %). La famille est composée de 2 ou 3 enfants (42 % contre 32 %).

5 — 11 % des personnes à mobilité légèrement supérieure à la moyenne réservent leur week-end aux parents (deux fois par mois), parents qui habitent relativement près (30 km). Elles utilisent les transports en commun ou une voiture n'appartenant pas au ménage puisqu'elles n'en possèdent pas (36 % contre 22 %). On trouve essentiellement des locataires (47 % contre 37 %), des personnes à faible revenu, entre 40 000 et 60 000 F annuel (32 % contre 18 %), des femmes (63 % contre 51 %), des personnes vivant seules (18 % contre 9 %) âgées de plus de 45 ans.

6 — 5 % des personnes à mobilité assez forte utilisent le temps de fin de semaine pour les relations amicales (deux à trois fois par mois) et les activités sportives (deux fois par mois). Leurs départs en week-end sont motivés par la culture (une fois par trimestre). Ce sont les yuppies : âgés de 25 à 45 ans (54 % contre 33 %), ils habitent les grandes agglomérations (35 % contre 18 %), travaillent à temps plein (66 % contre 48 %), leur revenu est nettement supérieur à la moyenne.

7 — 6 % des personnes à forte mobilité partent en week-end pour la résidence secondaire à peu près deux fois par mois, quelle que soit la distance de celle-ci à leur lieu de domicile. Leur revenu est supérieur à 120 000 F (25 % contre 11 %), elles sont bimotoisées (47 % contre 27 %), ne possèdent pas de jardin (58 % contre 41 %) et donc habitent des immeubles (39 % contre 24 %) à Paris (38 % contre 15 %) et à Lyon (17 % contre 8 %). Elles possèdent une résidence secondaire (90 % contre 13 %). Ce sont des cadres supérieurs (18 % contre 3 %), âgés de 45 à 55 ans (28 % contre 16 %).

8 — 3 % des personnes à très forte mobilité pratiquent un sport quasiment tous les week-end nécessitant des déplacements éloignés. Deux fois par an elles partent en week-end chez leurs parents habitant à plus de 150 km. Elles habitent les grandes agglomérations de province (35 % contre 18 %), sont âgées de 18 à 35 ans (45 % contre 31 %) et sont cadres moyens.

9 — 4 % des personnes à mobilité « atypique ». Elles partent pratiquement chaque semaine pour voir des amis, pour des raisons gastronomiques et quelquefois pour aller dans leur résidence secondaire. Ce sont des célibataires (55 % contre 26 %), des hommes (57 % contre 48 %), de niveau d'instruction supérieur (24 % contre 10 %) ou secondaire (45 % contre 33 %), âgées de 25 à 45 ans.

IV — Conclusion

Le pourcentage de personnes mobiles durant le week-end n'a pas augmenté depuis dix ans. En revanche, les personnes mobiles pratiquent, maintenant, plus fréquemment, des activités plus éloignées. On assiste donc à une accentuation des inégalités à la mobilité de week-end.

Ainsi, devant le faible taux de départ en week-end (une nuit hors du domicile), les encombrements du dimanche soir sont principalement dus aux nombreux retours de « promenade » ou de « relations sociales » effectués sur une seule journée.

Par ailleurs, la mobilité de week-end des femmes, si elle concerne également un pourcentage stable, a en revanche augmenté en quantité, pour celles concernées, plus que celle des hommes. Le taux de motorisation et de possession de permis de conduire des femmes continuant à progresser sensiblement, il est vraisemblable que ceci engendrera un accroissement de la mobilité pendant le week-end.

Enfin, les personnes actives manifestent une mobilité de week-end plus grande que les personnes non actives. De plus, ces personnes actives sont d'autant plus mobiles le week-end que les trajets qu'elles effectuent, pendant la semaine, pour se rendre à leur travail sont importants.

Références

- [1] R. DUFOUR
Mythes du week-end — Édition du Cerf — 1980.
- [2] N. SAMUEL et M. ROHMER
Mobilité de fin de semaine et représentation du week-end — Rapport IRT — 1982.
- [3] J. DUMAZEDIER
Nouveaux problèmes du temps libre — Temps libre n° 4 — 1981.
- [4] F. POTIER
Mobilité et budget énergétique de fin de semaine — Rapport de recherche IRT n° 70 — 1984.
- [5] C. ROY
Données sociales — INSEE — 1984.
- [6] F. POTIER
Évolution de la mobilité du week-end — Rapport de recherche — A paraître.



Chapitre 9

Espace et déplacements

Jean-Pierre ORFEUIL

I — Introduction

Interroger la mobilité suppose une réflexion sur les fonctions des espaces, dans un contexte économique qui les structure et dans un contexte d'offre de transports qui définit un potentiel : espace et transport constitue les deux termes d'une même dualité, unis dans un mouvement permanent orienté par les contextes économique et technologique dominants : ville latine, village féodal, ville bourgeoise, bassin minier, autant d'espaces reflétant les conditions économiques et l'état des techniques de transport aussi bien pour les déplacements internes aux espaces que pour leurs échanges avec l'extérieur.

Les années récentes sont marquées par l'explosion des espaces du quotidien permise par l'automobile et par la pénétration de l'économie-monde au cœur des grandes cités, avec l'internationalisation du tertiaire. Pour ne prendre qu'un exemple, le discours sur Paris est passé d'une référence nationale — Paris et le désert français — à une référence internationale — la compétition entre les métropoles européennes.

La qualification des espaces en termes économiques et sociaux permettra de comprendre la formation des distributions spatiales de déplacements. Nous en analyserons les conséquences sur le partage modal.

II — Les espaces, leurs fonctions, leurs dynamiques

Toute tentative de qualification des espaces implique (au moins) trois dimensions : une dimension économique, l'aptitude relative à abriter les différents secteurs de l'économie ; une dimension organisationnelle, la capacité à offrir sur place les services nécessaires à la vie quotidienne ; une dimension « écologique », l'aptitude à offrir le cadre de vie souhaité.

Une grille de lecture constituée à partir de ces trois critères permet de mieux comprendre les pratiques de mobilité résidentielle et de déplacements.

— L'échelle « économique » (cf. tableau 1) est très fortement corrélée au degré d'urbanisation : la sociologie de la population se modifie continuellement des espaces ruraux à l'agglomération parisienne. La part des catégories sociales en déclin baisse (indépendants, non diplômés, ouvriers...) et celle des catégories en expansion (professions techniques et tertiaires) augmente. La reproduction du modèle est assurée par une école beaucoup plus fréquentée à mesure que la taille des ensembles urbains augmente.

L'exemple de l'industrie, qui s'est pourtant fortement délocalisée, est à cet égard révélateur : les tâches de production non qualifiées sont l'apanage des milieux ruraux et des petites villes, tandis que les fonctions de commande,

1 - L'ESPACE : UN ESPACE SOCIAL

Sources : Données Sociales et Villes et Campagnes, INSEE.

	R U R A L		A G G L O M É R A T I O N S				
	HORS ZPIU	EN ZPIU	MOINS DE 100000 HABITANTS	PLUS DE 100000 HABITANTS		P A R I S	
				BANLIEUE	CENTRE	BANLIEUE	CENTRE
POPULATION							
% PLUS DE 65 ANS	20	14	13	10	14	10	17
% INDEPENDANTS/ACTIFS	42	19	11	7		6	7
% CADRES/ACTIFS	3	5	7	10		15	24
% EMPLOIS TERTIAIRES		41	54	66		70	
% ACTIFS SANS DIPLOME	61	53	49	45	44	45	41
RÉVENU							
% MENAGES EN DESSOUS DU REVENU MEDIAN NATIONAL	72	57	52	48	45	31	30
EDUCATION							
% SORTIES DES ETUDES AVANT 17 ANS	45	42	39	36	29	26	16
LOGEMENT							
% INDIVIDUEL	94	89	60	59	23	29	0
% ACCEDANTS	28	40	28	34	17	24	10
% SE PLAIGNANT DU BRUIT	47	49	58	62	68	66	68
% AYANT DES LIENS ETROITS AVEC LES VOISINS	36	36	26		23	25	26
EN LOCATIF							
SURFACE MOYENNE LOYER MENSUEL EN F/M2, EN 84, SECTEUR LIBRE	81	75	71		68	63	53
	9	11	14		18	28	40
EN ACCESSION (PRIX DE 1981 A 1984)							
SURFACE MOYENNE PRIX EN F/M2	109	109	105		99	84	
		3 400	3800		4 300		6 100

administratives ou commerciales, restent localisées dans les grandes agglomérations. En évolution toutefois, ce modèle subit quelques inflexions : l'emploi continue à décroître dans les plus petites communes (jusqu'à 700 habitants). Il croît dans les communes de 700 habitants à 150 000 habitants, avec un maximum entre 4 000 et 20 000 habitants, et décroît dans les plus grandes communes [1]. Trois éléments expliquent ces différences de dynamisme : les PME, souvent situées dans des agglomérations de taille moyenne, ont mieux résisté à la crise que les grandes entreprises ; dans les très grandes agglomérations, un transfert des activités de production s'est opéré du centre vers les banlieues, y compris dans le tertiaire ; certains emplois de commerce et service accompagnent « naturellement » les évolutions de population, très défavorables aux villes-centres.

Les évolutions de l'emploi et des populations résidentes ne sont toutefois pas strictement parallèles. Elles dépendent beaucoup, même à un niveau spatial assez large, de la qualité des systèmes de transport. C'est ainsi que la crise de la sidérurgie a amené beaucoup d'habitants de Longwy, bassin d'emploi assez enclavé, à quitter la zone, alors que leurs homologues de Thionville — bien reliés à Metz par le train — ont pu rester sur place et trouver un nouvel emploi dans une zone plus dynamique. B. Aubry [2] note de même que la

mobilité résidentielle entre régions voisines apparaît plus faible lorsqu'elles sont reliées par une bonne desserte autoroutière : l'un des « effets structurants » des infrastructures de transport semble être tout simplement... une permanence résidentielle plus forte ; c'est aussi ce que montre l'exemple du « grand bassin d'emploi de Paris » où la meilleure desserte ferrée de France va de pair avec un taux de migrations domicile-travail à plus de 100 kilomètres égal au double de celui de la moyenne nationale.

— La dimension organisationnelle dessine un paysage beaucoup plus complexe. Les villes-centres offrent la gamme la plus complète de commerces, services et équipement divers. Ils sont souvent accessibles à pied par leurs résidents. Cette situation résulte à la fois d'une plus forte densité de population et... d'une attraction importante sur nombre de communes limitrophes. Par ricochet, les communes les moins équipées et les moins autarciques sont les banlieues : elles sont sous-équipées non seulement par rapport à leur ville-centre (de population en général plus importante) mais aussi par rapport à des bourgs et petites villes-centres de même taille.

P. Caille [3] note qu'en moyenne une commune de banlieue de 10 000 habitants est équipée comme une ville-centre trois fois plus petite, et que le sous-équipement concerne aussi bien les services publics (pompiers, Sécurité sociale, perception) que les commerces (non alimentaires surtout) et privés (notamment en matière de santé). Là encore, le potentiel d'évolution n'est pas négligeable : l'évolution relativement plus favorable de l'emploi en banlieue, l'amélioration de l'accessibilité interbanlieues par les programmes de rocades..., une certaine revalorisation idéologique de la notion de banlieue (voir par exemple *Banlieue 89*), la greffe de technopôles sur des centres universitaires souvent implantés hors des centres constituent autant d'éléments convergents vers des solidarités interbanlieues plus affirmées, prolongeant celles initiées par les appareils commerciaux modernes (hypermarchés) suivis, au moins dans les grandes agglomérations, par les grands magasins. Le milieu rural est dans une situation encore différente : pour peu que la commune soit suffisamment éloignée d'une ville, la présence de certains équipements, rapportée à la population, y est plus importante qu'en banlieue. En revanche, les équipements absents (et en particulier l'équipement scolaire, notamment à partir du secondaire) exigent de longs déplacements.

— La dimension « écologique » ou de qualité de vie, certes moins « objective » que les autres, peut être appréhendée sur deux échelles : un héliotropisme certain oppose le Nord et le Sud. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui a toujours attiré beaucoup, est maintenant rejointe dans le peloton de tête par le Languedoc, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées, alors que Nord, Lorraine, Picardie et Champagne-Ardenne voient leur attractivité baisser régulièrement. Cette tendance s'affirmera encore probablement à l'avenir, avec le libre établissement des entreprises et personnes de la CEE d'une part, la création de liens plus forts avec la péninsule Ibérique de l'autre. L'incertitude majeure concerne la région Ile-de-France : sa vocation internationale croissante est-elle compatible avec un solde migratoire négatif avec la plupart des régions ?

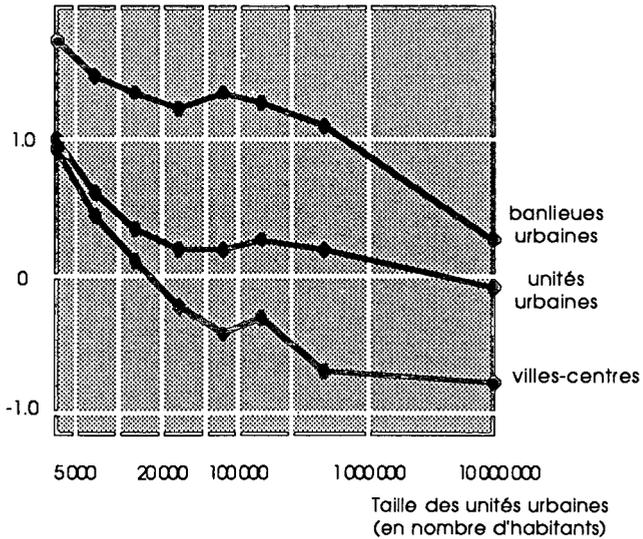
L'autre dimension concerne la taille et la densité des espaces : la satisfaction est décroissante avec le degré d'urbanisation. Sans pouvoir expliquer le

phénomène dans sa globalité, des indicateurs comme la croissance des nuisances, les phénomènes de congestion, des relations de voisinage moins riches (paradoxe de la « socialité », ce n'est pas la quantité de voisins qui induit la meilleure satisfaction quant aux relations de voisinage !), et surtout la difficulté à trouver un logement comblant les aspirations peuvent en être rapprochés. C'est la prise en compte de cette dimension qui explique la mutation spatiale majeure de ces quinze dernières années, la périurbanisation : les villes-centres se dépeuplent, d'autant plus qu'elles sont plus grandes et plus denses. La croissance des banlieues est ralentie, surtout pour les plus denses et les plus proches des centres.

2 - LA POPULATION DES BANLIEUES AUGMENTE, LES VILLES-CENTRES SE DEPEUPLENT

Source : INSEE

Taux d'accroissement annuel (en %)
Evolution 1975-1982

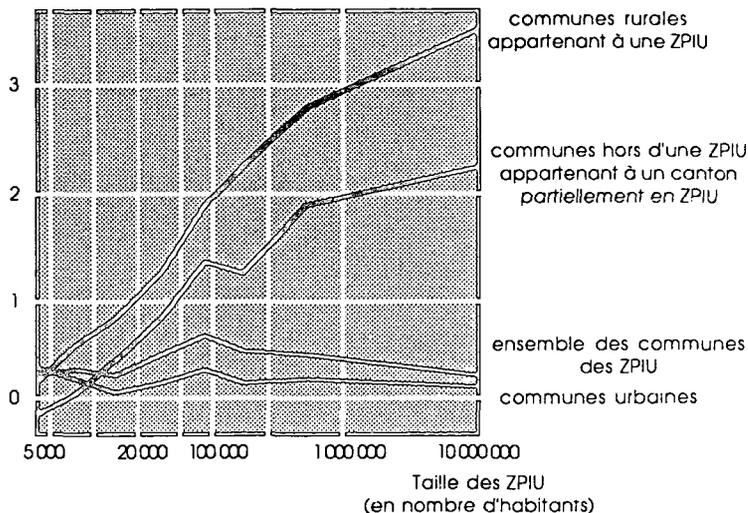


Ce sont les banlieues peu denses, les zones rurales situées dans le périmètre d'une « zone de peuplement industriel et urbain » et les zones rurales et petits bourgs situés à la périphérie de ces zones qui connaissent la croissance la plus forte. Selon la taille de l'agglomération centrale, les communes situées dans une couronne de 10 à 40 kilomètres du centre sont les plus touchées. Plus de sept millions de personnes vivent aujourd'hui dans ces « zones intermédiaires », aux tissus trop peu denses et trop neufs pour accueillir des commerces et services de proximité. La profondeur du mouvement est attestée par le fait qu'il touche aussi bien des zones en crise que des zones dynamiques, les petites villes que les grandes : ainsi les « entrées

3 - LES COMMUNES RURALES APPARTENANT A UNE ZPIU ONT LA CROISSANCE LA PLUS FORTE

Source : INSEE

Taux d'accroissement annuel (en %)
Evolution 1975-1982



dans la ville » (migrations d'actifs non-résidents vers les villes-centres) augmentent, sur la période intercensitaire 75-82, dans des petites villes de montagne (Digne : + 116 %, Gap : + 88 %) dans les villes moyennes (+ 30 à + 60 % à Avignon, Aix, Toulon) et même dans des grandes villes qui pourtant perdent des emplois (+ 41 % vers Nice, + 50 % vers Marseille).

Les conséquences de ce mode de développement — stabilité résidentielle accrue, développement de la multi-motorisation et allongement des distances de déplacements, sont en général bien maîtrisées par les ménages ; l'augmentation des frais de transport est compensée par la baisse des coûts du logement, à confort comparable ; l'allongement des distances aux différentes fonctions urbaines ne s'accompagne souvent que de temps de déplacements faiblement croissants, du fait de vitesses plus élevées, de moindres retours au foyer pour déjeuner, de chaînage d'activités et de pratiques d'achats très groupés dans les grandes surfaces. La stabilité résidentielle accrue, liée à l'accession à la propriété, peut en revanche entrer en contradiction avec une évolution économique impliquant la mobilité : selon le degré d'enclavement de la zone de domicile et la qualité des réseaux de transport, l'issue peut en être le déménagement (comme dans le cas de Longwy, déjà cité) ou le développement de pratiques migratoires sur longue distance : sur la période 1975-1982, la population d'actifs qui changent de commune pour aller travailler a augmenté de 21 % ; celle dont les communes d'habitat et de travail est distante de 20 à 50 kilomètres a augmenté de 37 % ; l'augmentation est de 40 % entre 50 et 100 kilomètres. De telles distances correspon-

dent presque toujours à des migrations d'un bassin d'emploi à un autre, qui se développent plus rapidement, même dans des régions comme l'Auvergne où la géographie rend les déplacements plus difficiles, que les migrations à l'intérieur des bassins d'emploi.

En conclusion, on peut interpréter la dynamique spatiale récente comme l'expression d'une volonté de gagner sur deux dimensions — la proximité des centres économiques de commande, gage d'un niveau de vie plus élevé et la qualité de la vie dont la propriété d'une maison individuelle est l'un des éléments, au prix d'une perte d'accessibilité et d'un accroissement des distances aux différentes fonctions : de plus, ce mouvement, mis en évidence au niveau de la région urbaine, va de pair avec un mouvement parallèle au niveau des quartiers : le mouvement économique supprime des petits commerces très accessibles au profit de supermarchés qui le sont moins, et dans les quartiers récents la planification a volontairement ségrégué les différentes fonctions, ce qui explique largement la chute de l'usage des modes de proximité.

III — Les structures spatiales des déplacements

Analyser l'ensemble des déplacements sous l'angle de leur structure spatiale permet de qualifier les espaces du point de vue de leur degré de domination, de dépendance ou d'autonomie et de segmenter le marché des déplacements en sous-ensembles où les différents modes de transport sont en situation de concurrence très inégale.

Les migrations vers le travail font apparaître clairement à la fois la perméabilité accrue des espaces — monde rural et monde urbain s'interpénètrent — et les rapports de domination-concentration : ce sont toujours les espaces les plus denses qui attirent les espaces les moins denses. Il y a aujourd'hui plus d'actifs ruraux venant travailler en ville que de banlieusards allant travailler au centre et les petites agglomérations sont fortement attirées par les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'analyse par type de tissu de résidence permet de qualifier les degrés d'autonomie des différents espaces pour les différentes fonctions.

— La mobilité des ruraux est fortement bipolaire : la commune de résidence pour 44 % des déplacements (mais 33 % pour le motif travail) et la ville pour 28 % des déplacements (mais 38 % pour le motif travail). La bipolarité observée se module selon les motifs. Les déplacements vers la ville surreprésentent les motifs travail, école, achats et accompagnement d'adultes ; les déplacements au sein de la commune de résidence surreprésentent les motifs d'accompagnement d'enfant. De tous les motifs, seuls les déplacements d'affaires professionnelles font intervenir significativement les autres communes rurales et des espaces n'appartenant pas au département.

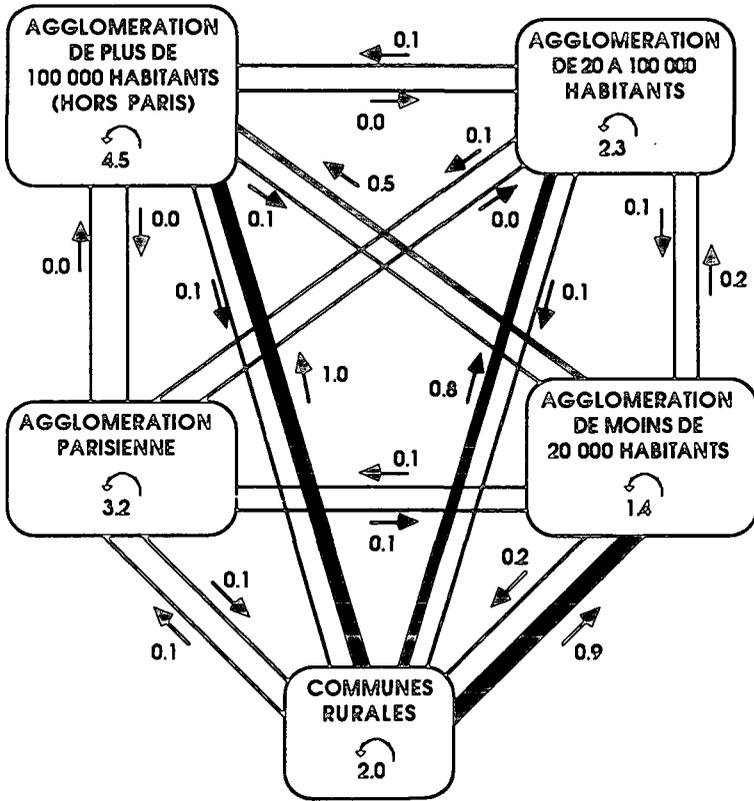
— Les résidents des agglomérations de moins de 20 000 habitants vivent l'un des schémas les plus autarciques : 71 % des déplacements sont internes à l'agglomération. Leurs échanges avec l'extérieur se font surtout avec les agglomérations du département. L'autonomie n'est plus que très relative

lorsqu'on s'intéresse au motif « travail » : les résidents ayant leur travail dans l'agglomération ne sont que 59 %. 32 % vont travailler dans une autre agglomération et 8 % dans une commune rurale.

**4 - LES MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL
SYMPTOME DE LA HIERARCHIE DES ESPACES**

unité = million d'actifs
total montant = 3.8 millions et total descendant = 0.8 millions

Source : Enquête INRETS 1984



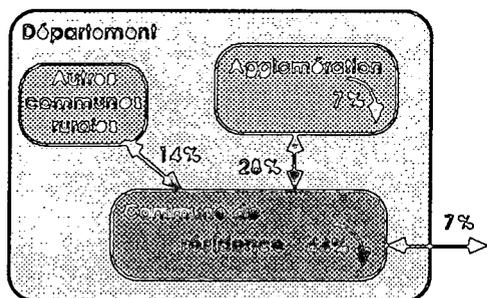
— Au-dessus de 20 000 habitants, les agglomérations commencent à se structurer en centres et banlieues.

o Jusqu'à 100 000 habitants, les déplacements internes à une commune dominant, puisque 63 % sont internes à la ville-centre et 10 % sont internes à une commune de banlieue. Les échanges banlieue-centre ne représentent encore que 9 %, tandis que les échanges entre banlieues sont très réduits : 2 %. Les résidents de leur centre en sortent très peu. En revanche, les

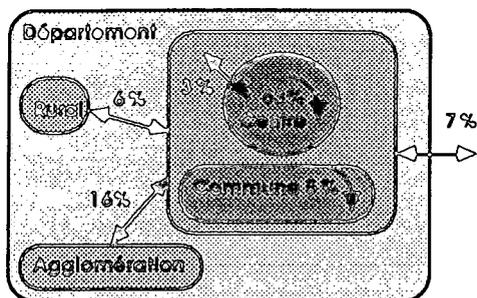
5 - STRUCTURE DES DEPLACEMENTS SELON LES TYPES D'ESPACE DE RESIDENCE

Source : Enquête INRETS 1984

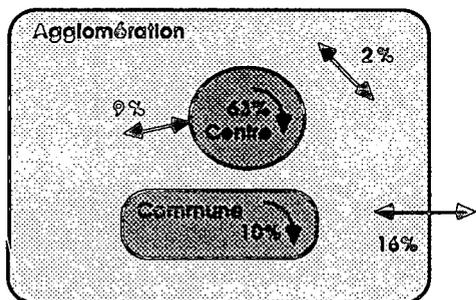
Résidents ruraux



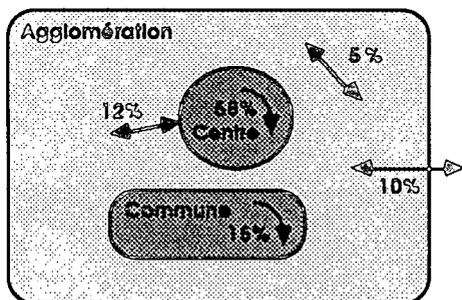
Résidents des agglomérations de moins de 20 000 habitants



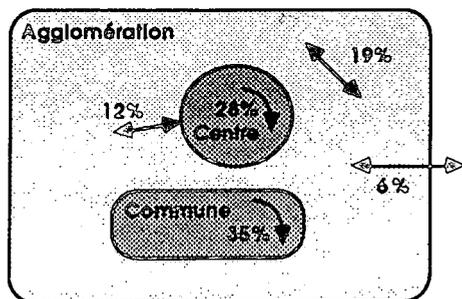
Résidents des agglomérations de 20 à 100 000 habitants



Résidents des agglomérations de plus de 100 000 habitants (hors Paris)



Résidents de l'agglomération parisienne



communes de banlieue sont, de tous les tissus analysés, les moins « autonomes ». Elles ne canalisent que 38 % des déplacements de leurs résidents, et 26 % des déplacements pour motif travail. La ville-centre attire 26 % des déplacements (et 32 % des déplacements ayant pour motif le travail). Les échanges entre banlieues restent faibles (10 %), au même niveau que les échanges avec d'autres agglomérations du département.

o Au-dessus de 100 000 habitants, les banlieues se développent significativement. Les déplacements internes à une commune dominant encore largement, puisque 58 % sont internes au centre et 15 % internes à une commune de banlieue. Les échanges banlieue-centre croissent (12 %, mais 21 % pour le travail) tandis que les échanges interbanlieues croissent fortement, mais restent au total minoritaires. En revanche, les résidents du centre en sortent peu.

o Les communes de banlieue ne canalisent que 42 % des déplacements de leurs résidents. La ville-centre attire 30 % des déplacements. Les échanges interbanlieues connaissent une nouvelle croissance et représentent désormais 16 % des déplacements.

o L'agglomération parisienne a la particularité de présenter une image inversée de celle des agglomérations françaises, puisque sa banlieue représente 73 % de sa population. Elle vit fortement sur elle-même, puisqu'elle canalise 94 % des déplacements de ses résidents. Les échanges internes au centre ne sont plus majoritaires, comme dans tous les schémas précédents, puisqu'ils ne représentent plus que 28 % des déplacements. Ce sont les déplacements internes à une commune de banlieue qui dominent : 35 %. Les échanges entre banlieue et centre (12 %) sont inférieurs aux échanges entre banlieues (19 %). Pour le motif travail seulement, les déplacements internes à une commune de banlieue régressent fortement (21 %), les déplacements internes au centre sont stables à 25 %, mais les échanges entre banlieue et centre (21 %) et les échanges entre banlieues (28 %) y sont très répandus. Les résidents des banlieues sont, de tous les banlieusards rencontrés, les plus autonomes, puisqu'ils réalisent un déplacement sur deux dans leur commune de résidence. Ils ne réalisent avec le centre qu'un cinquième de leurs échanges. Les échanges interbanlieues représentent un quart de leurs déplacements.

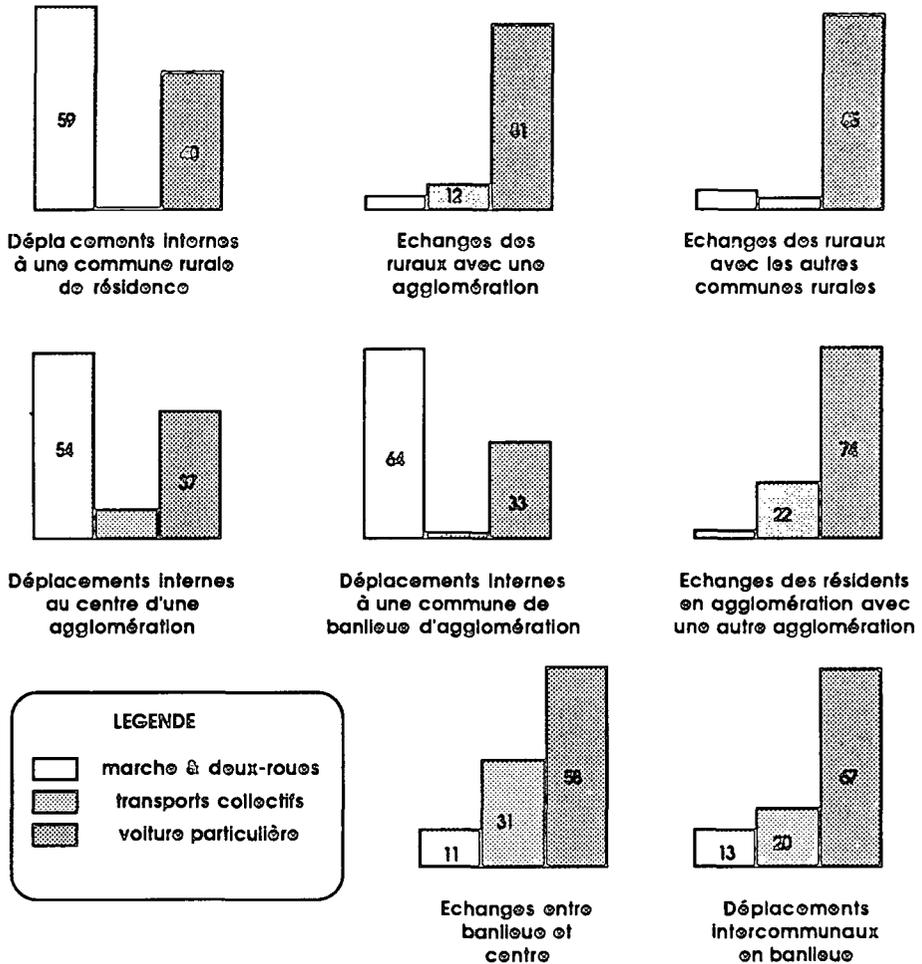
IV — Types de déplacements et usage des modes

Les évolutions les plus importantes dans l'usage des modes de transport — essor de l'automobile, chute des modes de proximité — tiennent à la fois à l'évolution du niveau de vie qui permet au plus grand nombre l'accès à l'automobile, à l'évolution des représentations — notamment à l'égard des deux roues, et à l'évolution des structures spatiales des déplacements.

o *La marche et les deux roues*, spécialisés sur les déplacements de courte distance, sont dans l'ensemble mal positionnés par rapport à un marché caractérisé par l'augmentation des distances moyennes produite par la spécialisation des espaces et les baisses de densité des tissus résidentiels. Notre organisation spatiale ne permet plus à ces modes d'être les moyens dominants de réalisation de la mobilité. Les deux roues ne peuvent plus être

6 - L'USAGE DES MODES SELON LES TYPES DE LIAISON

Source : Enquête INRETS 1984



qu'un mode de complément dans les milieux ruraux ou périphériques ou une réponse à des situations de congestion très difficiles (c'est alors en général une moto) en ville.

• Les transports en commun urbains sont bien positionnés sur un marché porteur — celui des échanges avec le centre — mais les demandes potentielles sont de plus en plus difficiles à satisfaire à des conditions économiques

correctes du fait des baisses de densité. Leur avenir est probablement assuré pour les déplacements internes à la ville-centre (les réalisations ou projets de sites propres en témoignent...). Il passe par des gains de rapidité (sites propres) et de productivité (parcs de rabattement...) importants pour les déplacements entre centre et banlieue. Il est très incertain, sauf dans les secteurs très denses, pour la desserte interne des banlieues, qui est pourtant le marché dont le développement est le plus rapide.

o *Les transports en commun départementaux ou régionaux* sont sur le marché le plus dynamique, celui des échanges entre agglomérations et entre milieu rural et centres urbains. Ils peuvent être en position largement dominante sur l'automobile pour les déplacements longs et réguliers. Leur avenir est plus incertain sur les distances plus courtes.

o Par rapport à tous les autres modes, *l'automobile* présente la particularité d'être non spécialisée : elle est présente, et souvent majoritaire, sur tous les types de déplacements des plus courts (déplacements internes à une commune) aux plus longs (déplacements interurbains). Les seuls véritables obstacles à la généralisation de son usage sont soit le coût (pour les longs déplacements réguliers), soit la congestion, soit bien sûr l'accès au permis.

La spécialisation de la marche, des deux roues et des transports collectifs, comme la non-spécialisation de l'automobile n'impliquent toutefois que rarement des positions d'exclusivité sur les sous-marchés.

o *Les déplacements internes à une commune* sont dominés par la concurrence entre les modes de proximité et l'automobile.

Dans les villes-centres, la part relative de la marche par rapport à l'automobile croît avec la taille de l'agglomération. Les transports en commun, pratiquement absents du marché pour les déplacements internes aux communes rurales et aux communes de banlieue, prennent une part significative dans les déplacements internes aux grandes villes-centres : dans les agglomérations de province de plus de 100 000 habitants, ils représentent un peu moins de la moitié des déplacements en automobile. A Paris, ils représentent presque trois fois plus de déplacements que les automobiles. On notera qu'en outre, les déplacements internes à la ville-centre réalisés par des non-résidents font en général beaucoup plus appel à l'automobile. On retiendra que l'automobile a conquis une part importante du marché des déplacements courts, y compris dans les villes-centres (37 %).

Un déplacement automobile sur quatre environ est réalisé intégralement sur les territoires des villes-centres d'agglomération de plus de 20 000 habitants, qui représentent moins de 2 % du territoire national.

o *Les déplacements d'échanges entre territoire* ne mettent pratiquement plus en concurrence que l'automobile et les transports collectifs. La part de l'automobile est écrasante pour les échanges entre communes rurales et entre commune rurale et agglomération : si la « rurbanisation » se poursuit, la part de l'automobile ne pourra que croître dans la satisfaction de la demande globale de déplacements. Elle est trois fois plus forte que celle des transports collectifs pour les échanges interurbains, mais sa part décroît avec la distance. Dans les échanges entre communes de banlieue, la part de l'auto-

bile est encore presque trois fois plus forte que celle des transports collectifs. Cette moyenne n'a toutefois qu'une signification limitée, car la part des transports collectifs sur ces liaisons n'est significative que dans l'agglomération parisienne. On retrouve, moins marqué toutefois, le même phénomène dans les échanges entre banlieue et centre : très faibles en-dessous de 100 000 habitants, les transports collectifs prennent environ un sixième du marché sur l'ensemble des agglomérations de plus de 100 000 habitants, un peu plus de la moitié dans l'agglomération lyonnaise et les trois quarts dans l'agglomération parisienne.

V — Conclusion

Il y a dans nos nouveaux modes d'occupation de l'espace une forme d'extension à la sphère de l'habitat et du cadre de vie du rejet du modèle fordiste dans la sphère de la production : les logiques résidentielles sont de moins en moins contraintes par les appareils de planification et les localisations d'emploi à mesure que l'investissement symbolique dans la propriété individuelle et l'ancrage territorial deviennent les éléments dominants. Les transports dans leur ensemble et l'automobile en particulier trouvent dans cette dynamique matière à développement.

L'exemple nord-américain prouve que ce modèle peut non seulement perdurer, mais s'approfondir par une décentralisation accrue des emplois, commerces, services, en attendant que l'« *electronic cottage* » cher à A. Toffler prenne le relais dans un nouvel affranchissement à l'égard des contraintes d'accessibilité. Quelques épées de Damoclès pèsent toutefois sur ce modèle : il est très « *energivore* » (cf. chapitre 16) du fait de l'accroissement des distances et du rôle accru de l'automobile ; il suppose des processus de solvabilisation des ménages toujours plus performants, en raison du ralentissement de la progression des revenus et de la baisse du taux d'épargne (cf. chapitre 1). Le modèle de stabilité familiale qu'il suppose n'est plus général aujourd'hui ; enfin, il implique encore aujourd'hui, du point de vue culturel, un certain « *fordisme de la télévision* » dont la compatibilité avec l'élévation générale du niveau culturel n'est pas évidente.

Références

- [1] C. Terrier
Évolution spatiale de l'emploi de 75 à 82 — Note interne INSEE.
- [2] B. Aubry
Les migrations interrégionales depuis 30 ans — Économie et Statistique n° 212 — 1988.
- [3] P. Caille
Équipements : les banlieues à la traîne — Économie et Statistique n° 150 — 1982.
- [4] J.P. Orfeuil et P. Troulay
Les espaces de la mobilité quotidienne : échanges entre milieux ruraux, banlieues et villes principales — INRETS, ronéoté — 1986.
- [5] J.P. Orfeuil
Les budgets énergie-transport — INRETS, RTS n° 2 — 1984.

Troisième partie

**LES DÉPLACEMENTS
À LONGUE DISTANCE**

Présentation générale et définition des concepts

Outre leurs déplacements habituels, les Français effectuent d'autres déplacements, plus exceptionnels, dont l'importance est au total appréciable, que ce soit par la part qu'ils représentent dans le trafic des moyens de transport, ou par la place qu'ils occupent dans la vie des ménages (place en temps, en argent, ou correspondant, comme les vacances, à un moment privilégié pour la personne).

La délimitation de tels déplacements est cependant difficile. Les éléments que l'on vient de citer font penser à deux critères, l'un spatial et l'autre temporel. Le premier, qui consiste à définir un seuil de distance obéit plutôt à une « optique transport » et le second (définition d'un seuil de durée) convient mieux si l'on s'intéresse à l'aspect touristique des déplacements ou à l'utilisation du temps des personnes. Enfin on peut limiter le champ à certains motifs de déplacement.

Chacun de ces critères est utilisé au moins dans l'une ou l'autre des sources statistiques dont on s'est servi pour l'élaboration de cette partie :

— dans l'enquête INSEE sur les transports de 1981-1982 étaient décrits tous les voyages ayant donné lieu à un éloignement du domicile de plus de 80 kilomètres à vol d'oiseau (soit 100 kilomètres approximativement par les moyens de transport terrestre) ;

— le panel SOFRES-SNCF recense notamment tous les voyages effectués à plus de 100 kilomètres du domicile ;

— enfin, dans l'enquête « Vacances » de l'INSEE, on définit par vacances tous les voyages hors du domicile comportant au moins 4 nuits à l'extérieur du domicile, à l'exclusion des déplacements professionnels, des séjours de santé dans des maisons spécialisées (par exemple sanatorium) et de ceux motivés par la maladie ou le décès d'un proche.

De fait, parmi ces enquêtes, celles qui introduisent le seuil de distance n'imposent pas de limitation de motif et permettent donc d'avoir une vision globale des déplacements à longue distance. Celle-ci va être présentée dans le chapitre 10, d'abord sous un angle statique, et ensuite en évolution chronologique. Cependant la décroissance rapide (cf. graphique 1) de la fréquence des voyages en fonction de l'éloignement indique sans doute une forte sensibilité des résultats (au moins les distances moyennes et le nombre de voyageurs-kilomètres) à une modification du seuil de distance. C'est ce dont il faudra se souvenir dans la suite de cette partie.

Les chapitres 11 et 12 sont consacrés ensuite aux voyages personnels, qui sont de loin les plus nombreux dans l'ensemble des déplacements à longue distance des Français. Mais on se limitera pour cela aux deux principaux types de voyages qui supposent au moins une nuit d'absence du domicile, et correspondent le mieux en cela au terme « voyage » du langage courant : les

voyages touristiques de courte durée (chapitre 11) et les voyages de vacances (chapitre 12).

Enfin, un chapitre particulier sera réservé à l'étude de la répartition temporelle des trajets des voyageurs, qui fait que les réseaux de transport connaissent des pointes de trafic à certains moments de l'année (chapitre 13).

Le terme de « déplacement » est utilisé dans cette partie sans signification très précise, pour désigner toute action des personnes qui implique l'utilisation d'un moyen de transport. En revanche, d'autres termes désignent des unités statistiques précises, considérées successivement selon le thème traité ou la source de données utilisées.

« Voyage »

Un voyage désigne l'ensemble de ce que fait une personne au cours d'une même période d'absence de son domicile. Un voyage est composé d'un ou de plusieurs « séjours » et de « trajets » effectués entre lieux de séjours et lieu de domicile des voyageurs (voir définitions ci-dessous). Un « voyage à longue distance » est un voyage donnant lieu à un séjour dans un lieu situé à plus de 100 km du lieu de domicile du voyageur.

Chaque voyage peut être caractérisé par la raison du séjour qui a déclenché la décision de voyager ; ainsi, on distinguera trois grands types de voyages à longue distance :

— *les voyages professionnels*, comportant au moins un séjour effectué pour une raison liée à l'activité professionnelle du voyageur ou d'une personne du même ménage accompagnant celui-ci dans son voyage. Compte tenu des données utilisées, ce type de voyage n'intègre que marginalement les voyages effectués du domicile vers un lieu de travail fixe habituel, comparables à ceux qui représentent une large part des déplacements à courte distance ;

— *les voyages personnels de courte durée*, qui supposent moins de 4 nuits d'absence du domicile et ne donnent pas lieu à des séjours pour affaires professionnelles ; au sein de ce type, le sous-type « voyages touristiques de courte durée » (étudié au chapitre 11) ne regroupe que les voyages donnant lieu à au moins une nuit d'absence du domicile ;

— *les voyages de vacances*, qui supposent au moins quatre nuits d'absence du domicile et ne donnent pas lieu à des séjours pour affaires professionnelles ou d'autres raisons ne relevant strictement pas de la notion de loisirs (voir commentaires faits dans le chapitre 12).

« Séjour »

Un séjour correspond à une période de présence d'un voyageur en un lieu donné, pour une raison bien précise autre que de pures contraintes de transport.

Parmi les séjours, un *séjour de vacances* est effectué au cours d'un « voyage de vacances » (voir chapitre 12) et correspond :

- ou bien à un séjour supposant au moins quatre jours passés sur le lieu considéré ;
- ou bien à l'ensemble des séjours consécutifs effectués sans jamais passer plus de trois nuits dans un même lieu.

« Trajet »

Un trajet est le déplacement effectué par le voyageur entre son domicile et un lieu de séjour, ou entre deux lieux de séjours successifs. Le lieu d'où part le trajet est dénommé « lieu d'origine », et celui où aboutit le trajet « lieu de destination ». Un trajet effectué au cours d'un « voyage à longue distance » n'a pas nécessairement des lieux d'origine et de destination distants de plus de 100 km. Un voyage à lieu de séjour unique comprend un « trajet aller » et un « trajet retour ».

« Voyageur-kilomètre »

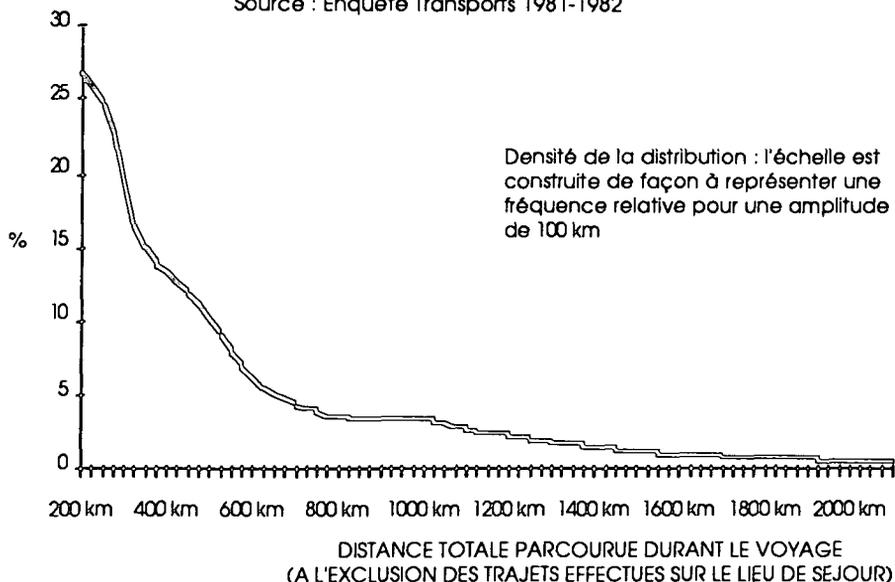
Cette unité est obtenue à partir des trajets en pondérant chacun d'entre eux par le nombre de kilomètres séparant les lieux d'origine et de destination.

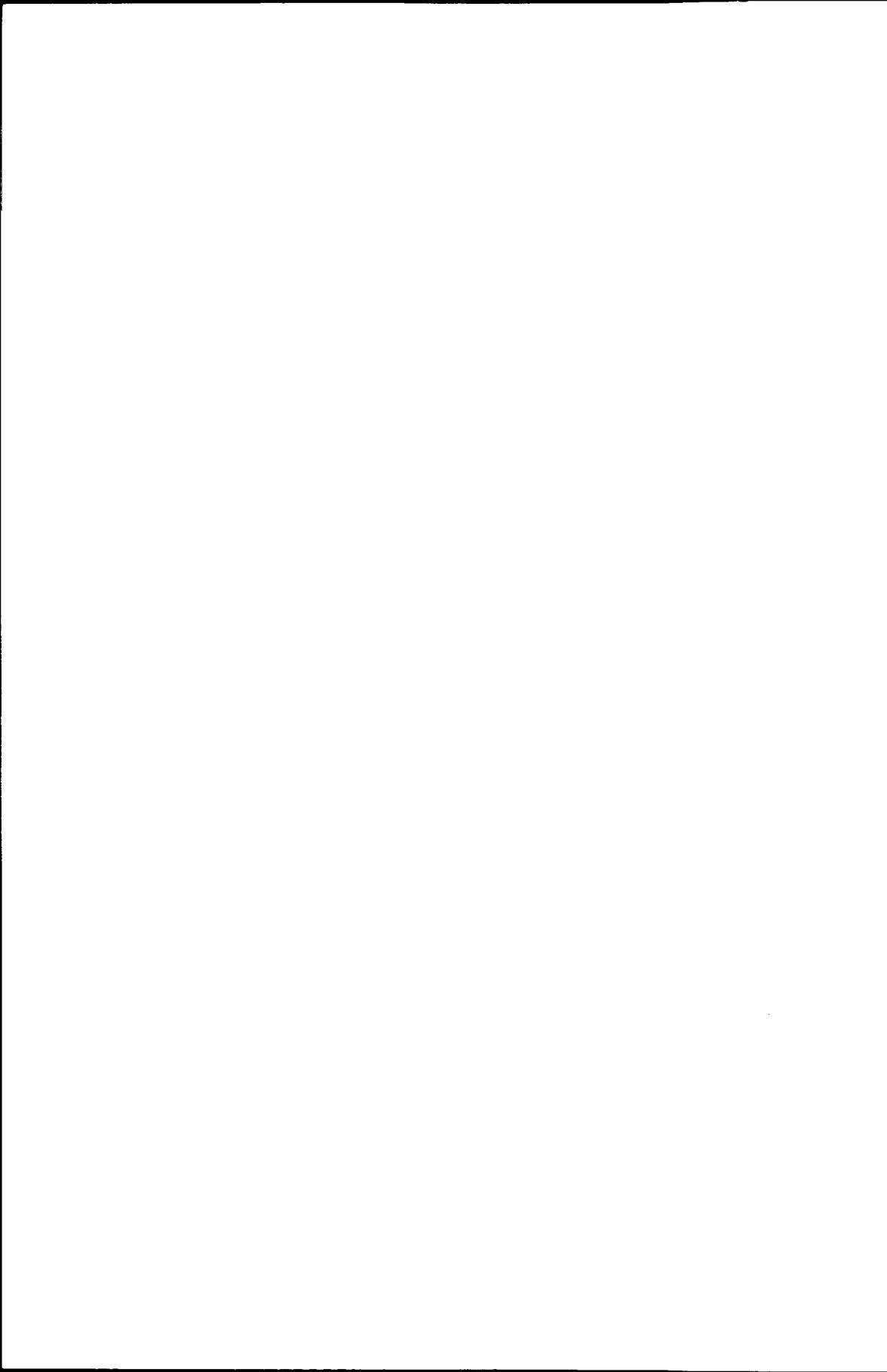
« Véhicule-kilomètre »

Cette unité est obtenue en considérant non plus les trajets de voyageurs, mais de véhicules (notamment la voiture particulière), que l'on pondère par la distance entre lieu d'origine et de destination.

1 - DISTRIBUTION DE L'ENSEMBLE DES VOYAGES A LONGUE DISTANCE SELON LA DISTANCE TOTALE PARCOURUE

Source : Enquête Transports 1981-1982





Chapitre 10

Panorama général de la mobilité à longue distance

Jean-François LEFOL, André MEY et Olivier MORELLET

La majeure partie des voyages sont effectués pour un motif personnel

Un voyage se définit d'abord par la raison qui le motive. En 1981, selon l'enquête transports, les Français ont fait 189 millions¹ de voyages à plus de 100 kilomètres. 15 % de ces déplacements ont été effectués pour une raison professionnelle et 85 % pour une raison personnelle. Ces deux grandes catégories se distinguent par bien des aspects, avec cependant quelques traits communs.

On part moins longtemps et plus souvent seul lors de voyages professionnels

Les voyages professionnels occasionnent deux nuits d'absence en moyenne et la moitié d'entre eux sont réalisés dans la journée. Le nombre moyen de nuits d'absence est de 5,5 à l'occasion de voyages effectués pour un motif personnel (tableau 1).

1 - REPARTITION (EN % LIGNE) DES VOYAGES SELON LA DUREE ET LE MOTIF

Champ : Voyages à longue distance

Source : Enquête Transport 1981-1982

	LA JOURNEE	1 A 3 NUITS	4 NUITS ET PLUS	EFFECTIF ANNUEL TOTAL (MILLIONS DE VOYAGES)	NOMBRE ANNUEL DE VOYAGEURS-KILOMETRES (EN MILLIARDS)
PERSONNEL	25	40	35	162,5	122,1
PROFESSIONNEL	52	30	18	26,2	24,1
ENSEMBLE	28	39	33	188,7	146,2

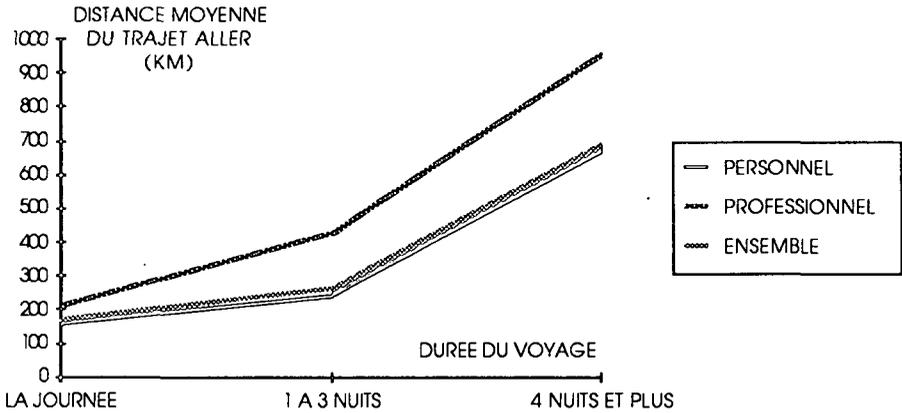
Dans les deux cas (graphique 2), la distance est corrélée positivement à la durée. Cependant, on s'éloigne un peu plus pour un voyage d'affaires (à 420 kilomètres du domicile en moyenne) que pour un motif d'ordre privé (380 kilomètres).

A durée identique, la distance parcourue pour l'ensemble des trajets du voyage est en effet plus faible lorsque le motif est personnel que lorsqu'il est professionnel, l'écart augmentant d'ailleurs lorsque s'allonge la durée du voyage.

1. Voir encadré.

2 - DISTANCE DU TRAJET ALLER SELON LE MOTIF ET LA DUREE DU VOYAGE

Champ : voyages à longue distance
Source : Enquête Transports 1981-1982



Cette différence de comportement trouve son origine dans le degré de contrainte qui s'impose au voyageur à la fois dans la décision de voyager et dans le choix de la destination. La possibilité de disposer d'un moyen de transport plus rapide joue aussi sur la durée du voyage. Dans le cas du déplacement professionnel, la décision de voyager est relativement contrainte. La durée du voyage sera la plus courte possible dans un souci d'économie de temps : lorsque la possibilité se présentera, l'employeur sera souvent prêt à payer un moyen de transport plus rapide (l'avion au lieu du train par exemple) ; ces déplacements sont de plus effectués plus souvent que pour un motif personnel sur des relations entre grandes villes, bien desservies. Pour ces voyages, la personne sera le plus souvent seule sauf lorsque la présence d'autres personnes paraît indispensable à l'efficacité du déplacement (la taille moyenne du groupe en voyage² est de 1,3).

Dans le cas d'un voyage personnel, le caractère obligé du déplacement est moins fréquent et l'agrément prend une plus large part. Le voyageur préférera, à temps et coût de transport donnés, profiter d'un séjour plus long : à durée totale du voyage donnée, il ira donc moins loin. En outre la présence de la famille ou d'amis contribue à l'agrément du voyage. Le nombre de personnes voyageant ensemble s'élève, en moyenne à 2,4.

La voiture, moyen de transport le plus emprunté

Elle est utilisée en moyenne dans près de 4 voyages à longue distance sur 5. Quels que soient la durée et le motif du voyage (tout au moins dans les catégories que l'on a définies), elle reste le moyen de transport que l'on choisit dans la majorité des cas (tableau 3).

2. Le groupe en voyage est défini comme l'ensemble des personnes décidant et effectuant ensemble le voyage (un ensemble de personnes constitué par le simple fait de participer à un voyage organisé par un organisme spécialisé n'est pas considéré ici comme un « groupe en voyage »).

Les 189 millions de voyages à longue distance issus de l'enquête transports 1981-1982 ne prennent pas en compte trois types de déplacement :

— les voyages quotidiens, du type domicile-travail qui, par extension, peuvent durer plusieurs jours. Ce dernier cas correspond à des personnes dont le domicile est très éloigné de leur lieu de travail et qui disposent d'un logement auxiliaire à proximité de ce dernier ;

— les déplacements des élèves en internat ou des militaires du contingent. Ils forment la majeure partie de la catégorie des « absents de longue durée du ménage » ;

— les voyages professionnels de personnes exerçant leur profession dans un moyen de transport. En revanche ont été pris en compte les déplacements de personnes dont la profession exige l'emploi fréquent ou même intensif d'un ou plusieurs moyens de transport : VRP etc.

Exclure du champ le troisième type de déplacement paraît assez naturel puisque, en ce cas, le déplacement ne répond pas à une volonté d'être transporté en un autre lieu pour y exercer une activité quelconque.

Les données dont on dispose pour les deux premiers sont fragmentaires et les estimations ne peuvent être que grossières. On peut cependant donner quelques éléments sur le volume de déplacements et de kilomètres parcourus et la manière dont ils se répartissent par moyen de transport :

○ Avec 21 millions de voyages, ils représentent au total plus de 10 % de l'ensemble des voyages à longue distance. Leur part de marché, mesurée en voyageurs-kilomètres est un peu plus faible : de l'ordre de 8 % avec 10 milliards de voyageurs-kilomètres.

○ Le train emporte les deux tiers du marché de ces migrations alternantes un peu particulières. Celles-ci représentent elles-mêmes, dans l'ensemble du trafic ferroviaire à longue distance, un déplacement sur trois et un kilomètre sur quatre.

Au total, moyennant les réserves précédentes, on a pris en compte l'ensemble des voyages effectués par des personnes résidant en France, quelle que soit la destination de ces voyages. Ont été éliminés les voyages réalisés en France par des personnes résidant habituellement à l'étranger.

3 - REPARTITION MODALE (EN % COLONNE) SELON LE MOTIF ET LA DUREE

Champ : voyages à longue distance
Source : Enquête Transports 1981-1982

	MOTIF PERSONNEL				MOTIF PROFESSIONNEL			
	LA JOURNEE	1 A 3 NUITS	4 NUITS ET PLUS	TOUTES DUREES	LA JOURNEE	1 A 3 NUITS	4 NUITS ET PLUS	TOUTES DUREES
VOITURE	85	85	73	81	75	60	53	68
TRAIN	6	11	17	12	17	22	20	18
AVION	-	1	6	2	6	15	19	10
CAR	9	2	3	4	1	2	6	2
AUTRE	-	1	1	1	1	1	2	2

Mais l'emploi de la voiture est nettement plus fort lorsque le motif du voyage est personnel. On peut voir là, en première approximation, un effet indirect du prix par l'intermédiaire de la taille du groupe en voyage. On a vu que celle-ci était nettement plus forte lors de voyages d'ordre privé. Or le coût d'une personne supplémentaire en voiture est pratiquement nul (sauf lorsque la présence de cette personne conduit à emprunter un deuxième véhicule). En transports collectifs, il est à peu près égal au coût moyen (même s'il peut être réduit par des conditions tarifaires telles que la carte « famille » ou « couple » etc.).

Plus la durée du voyage est courte et plus importante est la part de la voiture. Ce sont ici des considérations de temps de transport qui sont à l'origine de ce résultat. La distance, on l'a vu, est fonction croissante de la durée du voyage. Or, suivant la distance à parcourir, la durée et la pénibilité du transport sont proportionnellement plus ou moins grandes d'un mode à l'autre ; les transports collectifs deviennent de plus en plus performants, à mesure que l'éloignement s'accroît : les trains sont plus rapides alors que les temps de parcours terminaux restent à peu près fixes, l'intérêt du mode aérien se fait sentir au-delà d'un certain seuil. De plus la possibilité de voyager de nuit ou d'exercer simultanément une autre occupation diminue le temps perçu par le voyageur.

Au total, les personnes se déplaçant pour raisons personnelles utilisent la voiture pour 85 % des voyages effectués dans la journée. Cette part fléchit à 53 % lors de voyages d'affaires occasionnant une absence du domicile d'au moins 4 nuits. Parmi les moyens de transport collectif, le train a la part belle, surtout lorsque le voyage est d'ordre privé : l'avion n'est alors réellement utilisé qu'à partir de 4 nuits d'absence : les voyages vers les destinations éloignées, où la concurrence des moyens de transport autres que l'avion ne se fait pas sentir, sont de façon générale l'occasion de séjours de longue durée (supérieure à 4 jours en tous cas). Remarquons toutefois que les chiffres dont on dispose datent de 1981 : la part de l'avion a notablement augmenté depuis, particulièrement pour les voyages personnels, avec la mise en place des tarifs réduits sur Air-Inter et Air-France. De même le transport aérien n'entre que pour une faible part dans les voyages d'affaires de la journée mais elle a sans doute évolué depuis 1981. Mais surtout la distance moyenne parcourue dans cet ensemble de voyages n'est que de 200 kilomètres. Apprécier la part de l'avion impliquerait d'isoler les trajets où la possibilité d'emprunter ce mode existe bien. Enfin, l'autocar est souvent employé dans les voyages personnels d'une journée (9 % du marché), en grande partie à l'occasion d'excursions organisées.

146 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés annuellement, dont 90 milliards en voiture...

En voyageurs-kilomètres la prépondérance de la voiture est moins marquée puisque ce mode est emprunté en moyenne sur des distances plus courtes. La part de ce moyen de transport reste quand même de 60 %. Mais ce sont surtout les parts relatives du train et de l'avion qui sont modifiées. Lorsqu'ils voyagent à plus de 100 kilomètres pour un motif personnel, les Français parcourent en moyenne en avion presque autant de kilomètres qu'en train ;

ils en parcourent à peu près autant qu'en voiture et beaucoup plus qu'en chemin de fer lorsque le motif est professionnel. Mais remarquons que dans l'un ou l'autre cas, une large majorité des kilomètres parcourus en avion le sont pour des destinations éloignées où ce mode de transport est le seul réellement utilisable.

...et 36 milliards de kilomètres parcourus par le parc automobile

Si l'on raisonne en termes de trafic engendré par les déplacements à longue distance, l'unité la plus pertinente est le véhicule-kilomètre. Le trafic automobile engendré par les déplacements à longue distance, à l'exclusion des parcours effectués sur le lieu de destination représente près de 15 % du kilométrage de l'ensemble du parc à disposition des ménages. Si l'on se limite aux voyages personnels, il en représente 12 %.

La disproportion entre les motifs personnel et professionnel est moins forte lorsque l'on compare les volumes de trafic que lorsque l'on compare les nombres de voyages. Bien que l'emploi de la voiture soit moins fréquent lorsque l'on se déplace pour raisons professionnelles, le nombre de kilomètres parcourus pour ce motif atteint 19 % de la circulation totale automobile à longue distance. Ceci provient d'un taux d'occupation nettement plus faible du véhicule (tableau 4). Pour le train et l'avion, la raison en est un plus fort emploi de ces modes de transport lorsque le motif est professionnel.

4 - TAILLE DU GROUPE EN VOYAGE

Champ : voyages à longue distance

Source : Enquête Transports 1981-1982

	VOITURE	TRAIN	AVION	CAR	AUTRE
PERSONNEL	2,65	1,51	1,93	2,26	1,83
PROFESSIONNEL	1,38	1,13	1,23	-	-

Près d'un milliard de nuits passées en dehors du domicile

En moyenne, chaque Français a passé 18 nuits à plus de 100 kilomètres de son domicile en 1981. Sur un total de 950 millions de nuits, 57 millions, soit seulement 6 %, étaient passées à l'occasion de déplacements professionnels. Mais selon que l'on a affaire à l'un ou l'autre de ces deux grands motifs, le type d'hébergement n'est pas le même. On loge une nuit sur deux chez des parents ou des amis lorsque le voyage est d'ordre privé, alors que l'hôtel représente 44 % des nuitées lorsqu'il est d'ordre professionnel (tableau 5).

Enfin 7 % des voyages à longue distance ont une destination étrangère. Mais la part dans l'ensemble des nuits passées à plus de 100 kilomètres du domicile est plus importante : 17 %. Il n'y a pas, sur ce point, de différence sensible entre les deux motifs.

5 - MOTIF ET MODE D'HEBERGEMENT

Champ : voyages à longue distance

Source : Enquête Transports 1981-1982

Effectif annuel en millions de nuits (nuits passées en déplacements omises)

		RESIDENCE SECONDAIRE	CHEZ PARENTS AMIS	CAMPING, GITE ET AUBERGE DE JEUNESSE	LOCATION	HOTEL, PENSION DE FAMILLE	HEBERGEMENT AUTRE OU INDETERMINE	TOTAL
TOUS MOTIFS	EFFECTIF	97	437	127	90	104	33	888
PERSONNELS	%	11	49	14	10	12	4	100
MOTIF	EFFECTIF	2	11	5	2	25	12	57
PROFESSIONNEL	%	4	19	9	4	44	20	100

Une certaine stabilité de la structure des voyages au fil des années...

La croissance observée du trafic sur les différents réseaux de transport interrégional laisse penser que le nombre des voyageurs-kilomètres représentés par les voyages à longue distance³ a connu un taux d'augmentation moyen de l'ordre de 2,5 à 3 % par an, sur la période 1976-1986.

Ce taux est légèrement supérieur à celui de la consommation des ménages français en volume, pour la même période. Le voyage à longue distance serait donc parmi les consommations qui se développent le plus chez les Français ; trois raisons principales peuvent être trouvées à cela :

— le transport à longue distance se trouve facilité d'année en année par l'extension du réseau autoroutier, l'augmentation de la disponibilité individuelle en voiture particulière, l'amélioration des dessertes ferroviaires principales (par TGV notamment) et la baisse des prix moyens payés sur les lignes aériennes ;

— à prix et autres caractéristiques donnés des différents biens et services, il est vraisemblable que l'augmentation du revenu des ménages profite proportionnellement plus à des consommations telles que le voyage, plutôt qu'à des consommations de base nécessaires à la vie de tous les jours ;

— enfin, toutes conditions économiques égales par ailleurs, il existe vraisemblablement un potentiel de mobilité des personnes qui ne s'est pas encore complètement concrétisé dans les modes de vie.

Du fait de leur caractère ponctuel, l'enquête transports 1981-1982 et les enquêtes analogues de l'INSEE qui l'ont précédée (1967 et 1973-1974) se prêtent difficilement à la mesure de l'évolution de la mobilité en structure. Ce qu'autorise en revanche le panel SNCF-SOFRES : le résultat principal, à cet égard, est qu'aucun phénomène très marqué n'apparaît.

Ainsi, on ne voit pas de différences notables entre l'évolution du nombre de voyages professionnels et celle du nombre de voyages personnels. La com-

3. En se limitant ici aux kilomètres parcourus sur le territoire national métropolitain et en excluant les voyages supposant un éloignement de plus de 1 000 km du domicile.

paraison des résultats du panel avec ceux des enquêtes vacances de l'INSEE ne révèle pas non plus de modification significative de la répartition de l'ensemble des voyages personnels entre « vacances » et « voyages personnels de courte durée ».

Et ceci, alors que l'on sait que la durée moyenne des seuls voyages de vacances tend à diminuer au fil des années (voir à ce sujet le chapitre 12). Si des différentiels d'évolution existent, ceux-ci sont trop faibles face à la marge d'incertitude des données disponibles pour être observés. Mais il se peut également que la multiplication des séjours de vacances d'une semaine environ par rapport à ceux de plusieurs semaines (les « grandes vacances ») reste un phénomène propre aux vacances, et ne puisse être généralisé sous forme d'une multiplication des séjours de courte durée (week-ends ordinaires ou longs) par rapport à l'ensemble des séjours de vacances.

En fait, ce serait plutôt du point de vue des types de personnes qui voyagent que certaines évolutions semblent se dessiner :

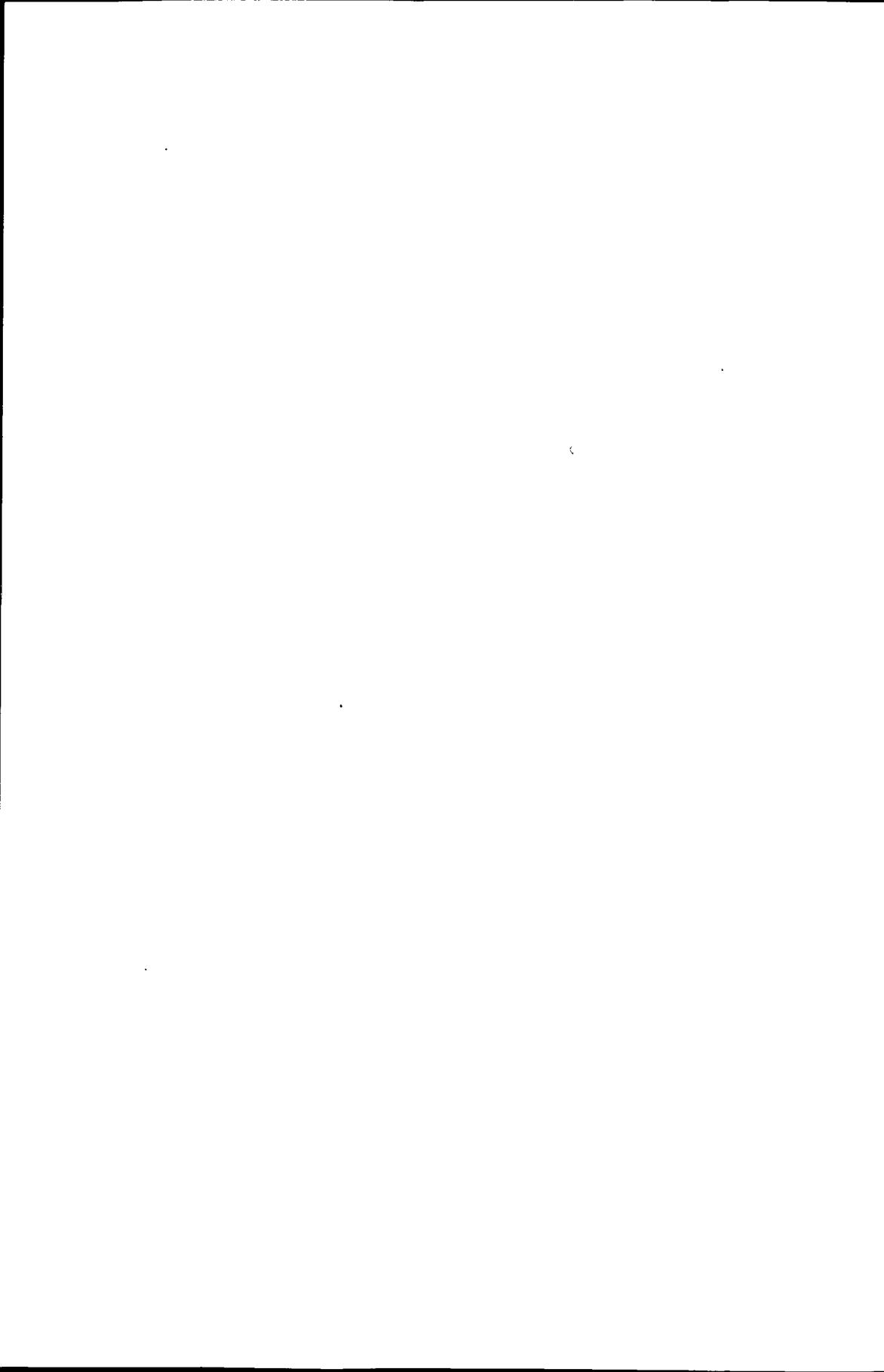
— la croissance de la mobilité moyenne par ménage serait plus forte pour les catégories des ménages dont le chef est inactif (retraité, majoritairement). Mais il est difficile de dire si cette particularité vient de ce que la population des retraités a elle-même particulièrement évolué, et notamment se trouve aujourd'hui plus jeune et de revenu plus élevé que par le passé, ou si l'augmentation de la propension individuelle à voyager constitue un phénomène intrinsèque, lié à une évolution du mode de vie des ménages concernés ;

— la croissance de la mobilité moyenne par ménage serait également plutôt plus forte pour la catégorie des personnes vivant seules, qui recouvre assez largement la catégorie précédente.

Ces phénomènes mis à part, l'impression générale qui se dégage du panel est que l'éventail des niveaux de mobilité selon les différentes catégories de ménages ne s'est pas significativement resserré en dix ans.

En revanche, on retrouve la tendance que l'observation du trafic sur les réseaux de transport montre par ailleurs : la croissance de la mobilité des Français profite avant tout à l'avion (vols intérieurs et surtout vols internationaux, réguliers ou charters). La pénétration de l'usage de ce moyen de transport s'accroît d'année en année pour toutes les catégories de ménages ; mais de façon évidemment plus nette pour les ménages qui l'utilisaient peu dans le passé.

Il en est probablement de même pour l'autocar en services occasionnels, mais les données disponibles ne sont pas bien adaptées au suivi de l'utilisation de ce moyen de transport.



Chapitre 11

Les voyages touristiques de courte durée

Jean-François LEFOL

I — Introduction

Dans l'ensemble des voyages à longue distance, sont plus rarement étudiés ceux qui occasionnent une courte absence du domicile. On s'intéressera ici plus particulièrement aux voyages effectués pour un motif personnel comportant une à trois nuits d'absence du domicile. Cette définition recouvre en grande partie les usages de la direction du Tourisme : celle-ci inclut toutefois dans les voyages touristiques de courte durée le tourisme d'affaires mais ne retient pas les voyages motivés par un événement familial ou le règlement d'affaires personnelles. Avant de passer à l'étude détaillée de ces voyages, il est utile de les situer dans un ensemble plus vaste :

— 65 millions de voyages de ce type ont été effectués sur une période de 12 mois en 1981-82, ce qui représente en moyenne pour chaque Français 1,23 voyage par an. Il s'agit donc d'une pratique rare comparable aux vacances. Mais son importance est moindre en nombre de nuits d'hébergement (110 millions de nuits contre 778 pour les voyages personnels de plus longue durée), ainsi qu'en nombre de voyageurs-kilomètres (31 contre 78). De plus la raison détaillée du voyage est différente ; les voyages les plus longs ont pour moitié un motif déclaré comme essentiellement touristique. On ne visitera que quelques jours des parents ou amis et la journée suffit pour des motifs très ponctuels tels qu'assister à un événement familial, régler des affaires personnelles, consulter un spécialiste pour sa santé ;

— les voyages touristiques de courte durée couvrent un champ à la fois plus vaste que les sorties de week-end (voir chapitre 8), puisque 15 % d'entre eux sont réalisés en semaine, mais aussi beaucoup plus restreint : parmi les sorties de week-end, une sur quatre est effectuée à plus de 100 kilomètres du domicile.

Dans toute la suite de ce chapitre, on considèrera des types de voyage combinant motif et mode d'hébergement. Pour la constitution de ce code, on s'est appuyé sur la forte corrélation entre ces deux critères, mais on a tenu compte également de certaines dimensions qui apparaissent à travers eux : agrément, caractère familial ou obligé du déplacement, facilités d'hébergement et confort de transport.

Il convient de mettre l'accent sur un point important : la dénomination des motifs et modes d'hébergement, et donc des types de voyage, repose sur la déclaration des personnes enquêtées. Aussi ne doit-on pas s'étonner de trouver des types de voyage qui sont intitulés « touristiques » et d'autres qui ne le sont pas : tout dépend alors de la perception d'un caractère touristique du voyage par l'enquêté. Mais ils appartiennent tous au champ des « voyages touristiques de courte durée » au sens de la définition donnée plus haut.

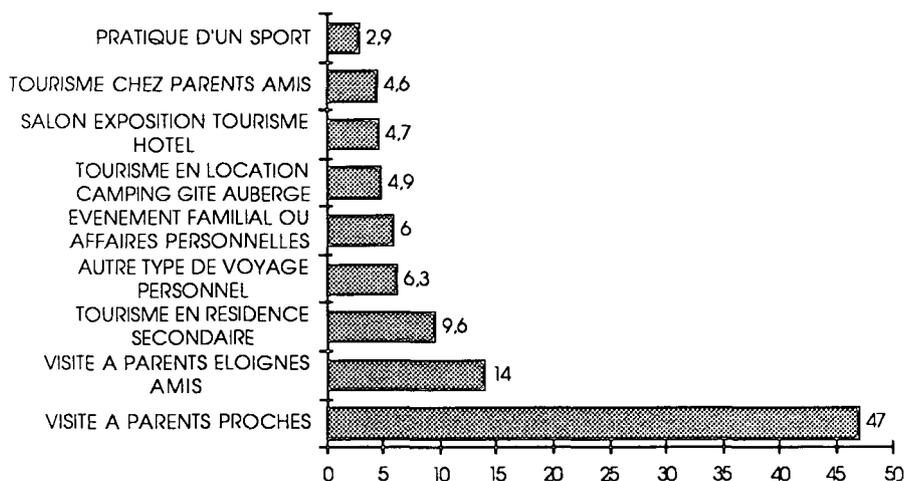
II — Des voyages de différentes natures

Des raisons familiales ou personnelles prédominantes...

Les visites à parents ou amis représentent à elles seules plus de 60 % de ces déplacements, les déplacements en résidence secondaire et ceux motivés par un événement familial ou par le règlement d'affaires personnelles 16 % (graphique 1). L'hébergement est donc le plus souvent gratuit. La part des modes « payants » n'y est que de 15 % alors qu'elle atteint 43 % lors de voyages personnels de plus longue durée.

1 - PART RELATIVE DES DIFFERENTS TYPES DE VOYAGES

Source : Enquête Transports 1981-1982



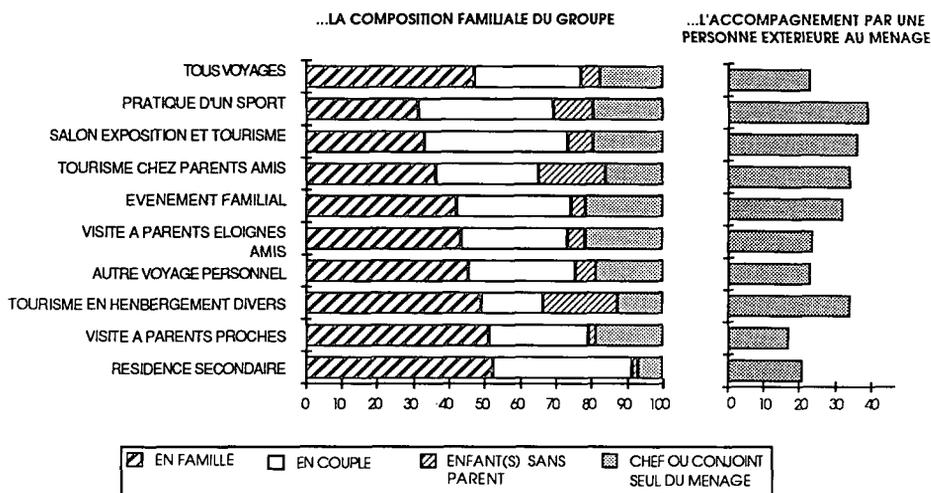
C'est en famille que l'on va dans sa résidence secondaire ou visiter des parents

Plus des trois quarts des voyageurs se déplacent en famille ou avec leur conjoint. On peut cependant opposer en première approche des motifs très familiaux à d'autres qui le sont beaucoup moins.

Pour se rendre en résidence secondaire ou pour visiter des parents proches, une personne sur deux se déplace avec l'ensemble de sa famille (graphique 2). Si l'on inclut les individus voyageant en couple, les proportions s'élèvent respectivement à 91 % et 79 %. Cette différence tient à la forte proportion d'adultes vivant seuls rendant visite à des parents proches (19 %). A l'inverse ce sont des ménages de revenu élevé et donc des couples d'âge moyen ou des familles qui peuvent acquérir une résidence secondaire : ceci explique que ce type de voyage apparaisse comme le plus familial, tout au moins lorsque l'on raisonne tous ménages confondus.

2 - REPARTITION DES VOYAGEURS SELON...

Source : Enquête Transports 1981-1982



N.B. : On a réparti des personnes suivant la composition du groupe familial auquel elles s'intègrent. Les deux graphiques sont indépendants (ci-dessus, aucune modalité n'exclut la présence de personnes extérieures au ménage).

La modalité en famille signifie la présence simultanée d'au moins un enfant et un parent. Ces graphiques intègrent toutes les catégories de ménages (y compris personnes seules).

Sport et tourisme : plus souvent avec des amis...

Les types de voyage qui rassemblent le moins l'ensemble de la famille sont caractérisés par une sociabilité tournée vers l'extérieur du ménage. Ainsi on part plus rarement en famille pour les voyages à caractère sportif, moins d'une fois sur trois. En revanche 39 % des voyageurs sont accompagnés par des personnes extérieures à la famille. Ce type de déplacement est surtout le fait d'adultes seuls ou de couples sans leurs enfants, et dans une moindre mesure d'enfants sans leurs parents : il est vrai que ces voyages étant relativement coûteux ils requièrent une autonomie financière suffisante. La présence d'adultes sans enfant est encore plus marquée pour la visite de salon et le tourisme en hôtel : 60 % de l'ensemble des voyageurs. Pour les autres voyages touristiques (en camping, gîte, auberge de jeunesse ou chez des parents ou amis), la proportion d'enfants sans leurs parents atteint 20 % environ, contre 5 % en moyenne.

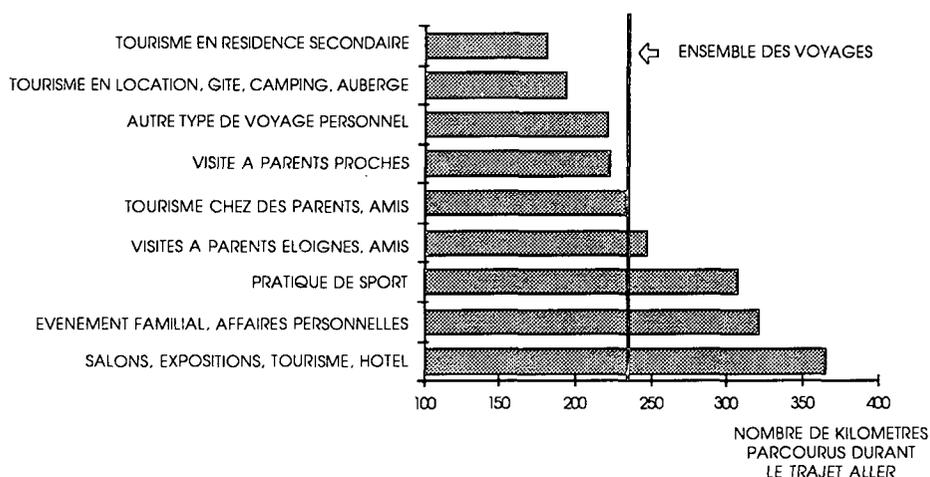
Le nombre de personnes voyageant ensemble est de 2,3 en moyenne. La relation inverse entre le caractère familial du voyage et la présence dans le groupe de personnes extérieures au ménage maintient dans les limites étroites les fluctuations autour de cette moyenne. On part cependant un peu plus nombreux en résidence secondaire (2,7 personnes en moyenne).

Un large éventail de distance...

La distance moyenne parcourue par trajet est de 240 kilomètres. Mais elle peut varier du simple au double suivant le type de voyage (graphique 3). Ceci n'est pas le fait d'un profil différent des voyageurs. On a pu vérifier aussi, au moins pour les motifs les plus importants que ceci n'était pas non plus la conséquence de la localisation géographique des différents lieux de séjours visités d'un type de voyage à l'autre (résidence secondaire, localisation des parents, etc.).

3 - DISTANCE ET TYPE DE VOYAGE

Source : Enquête Transports 1981-1982



Une raison de cette diversité de distances vient de ce que le frein au déplacement représenté par l'éloignement de la destination n'est pas le même selon le type de voyage. Ainsi, le caractère obligé du voyage imposé à la personne pour le règlement d'affaires personnelles ou un événement familial (ce qui n'exclut pas un certain agrément) explique une distance moyenne élevée : 321 kilomètres pour le trajet aller.

Le caractère de repos attaché à la résidence secondaire implique un désagrément qui croît fortement avec la longueur du parcours. On préférera des séjours de plus longue durée si cette résidence est éloignée. Dans le cas des voyages avec hébergement divers, les raisons sont différentes : la distance assez faible (194 kilomètres en moyenne) provient sans doute de conditions d'hébergement relativement précaires qui prolongent la fatigue du voyage ainsi que des contraintes horaires liées à ce type d'hébergement.

C'est pour les visites de salon ou de festival et pour le tourisme avec hébergement en hôtel que le chemin parcouru est le plus long (365 kilomè-

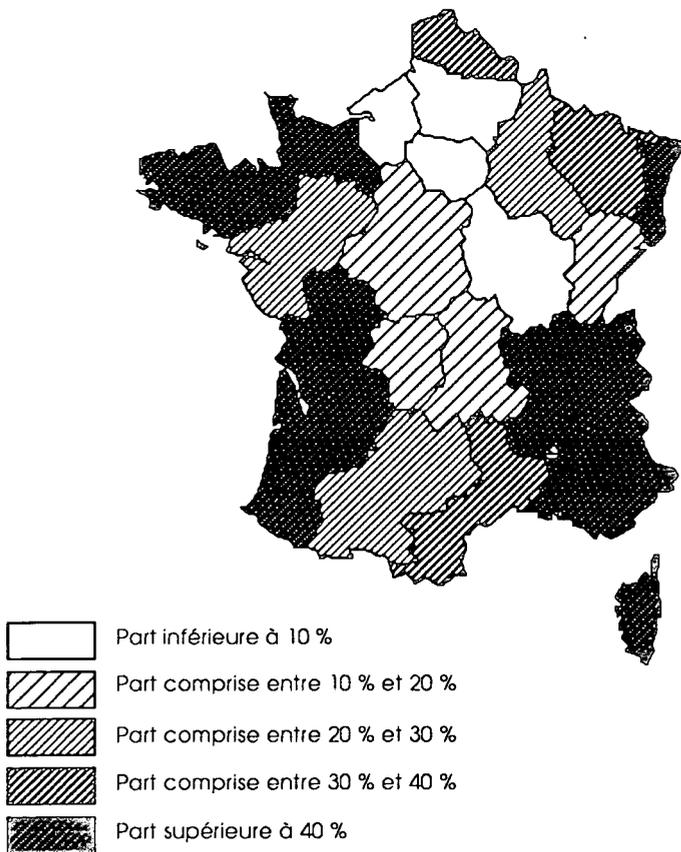
tres en moyenne pour un aller simple). Le désagrément occasionné par un long parcours est compensé par le confort de l'hébergement et du moyen de transport : 22 % de ces déplacements sont effectués en car. En outre, tout au moins pour ce qui concerne les salons et autres festivals, la durée de séjour est, de par sa nature même, très réduite : la substitution avec des voyages de plus longue durée est rare, même lorsque la distance à parcourir est importante.

Un déplacement sur quatre à l'intérieur de sa région .

Un quart des personnes voyagent à l'intérieur de leur région, un tiers si l'on excepte l'Ile-de-France. Plus une région est vaste et attractive, moins ses habitants sont enclins à en sortir : les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur,

4 - PART DES VOYAGES A L'INTERIEUR DE LA REGION (EN % DES VOYAGES EMIS PAR LA REGION)

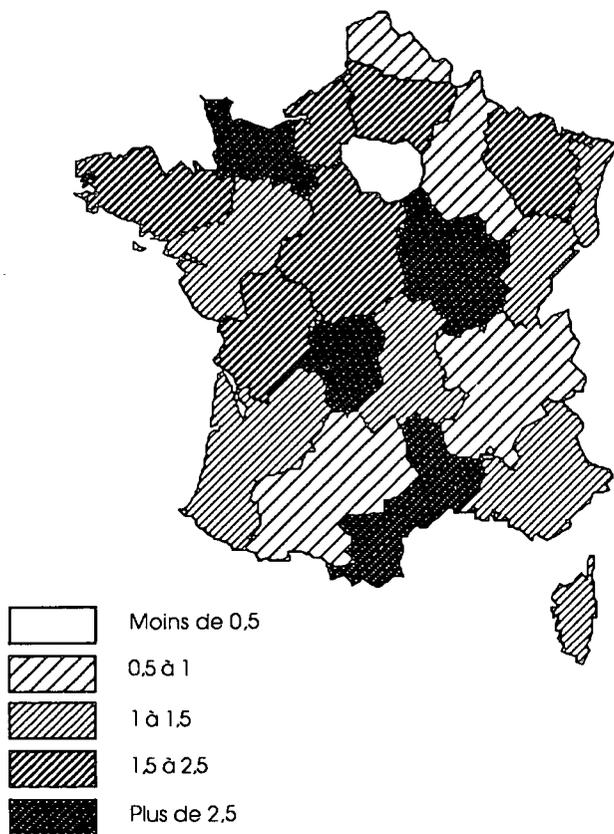
Source : Enquête Transports 1981-1982



Rhône-Alpes et Aquitaine sont dans ce cas (respectivement 55 %, 41 % et 47 % des voyages sont effectués à l'intérieur de la région), mais aussi la Basse-Normandie, le Poitou-Charentes et la Bretagne (graphique 4). Le cas de l'Alsace est un peu plus surprenant. Cette région est moins étendue que l'Île-de-France ; cependant, seulement un voyageur alsacien sur deux franchit les limites de sa région. Doit-on y voir un trait de caractère bien spécifique de l'Alsacien ou simplement une concentration des occasions de déplacement ? A l'opposé, c'est plus de neuf fois sur dix dans une autre région que les habitants de l'Île-de-France, de Picardie, de Haute-Normandie ou de Bourgogne effectuent un voyage touristique de courte durée.

**5 - REGIONS EMETTRICES, REGIONS RECEPTRICES
INDICATEUR : NOMBRE DE VOYAGES PROVENANT
D'AUTRES REGIONS / NOMBRE DE VOYAGES EMIS VERS D'AUTRES REGIONS**

Source : Enquête Transports 1981-1982



Des régions sont émettrices de voyages, d'autres sont réceptrices

Les flux de voyageurs entre régions permettent de distinguer parmi ces dernières celles qui sont émettrices ou au contraire réceptrices de voyages. Pour mesurer cette caractéristique on a choisi un indicateur simple : le rapport du nombre de voyages reçus de l'extérieur par la région et du nombre de voyages émis par cette région vers l'extérieur. Il s'échelonne de 0,26 en Ile-de-France à 4,12 en Basse-Normandie (graphique 5). A nombre de voyages donné par habitant, une région sera d'autant plus réceptrice qu'elle possède une densité de population faible et un pouvoir d'attraction fort, relativement aux régions qui l'entourent. Cette double relation explique des résultats qui, pour certains, pouvaient paraître un peu étonnants au premier abord.

Le Bassin parisien, à l'exception de la région Champagne-Ardenne est le réceptacle naturel des voyages en provenance de l'Ile-de-France. La Basse-Normandie cumule cet effet avec un attrait touristique propre. La position « moyenne » de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur résulte de l'influence contradictoire de deux facteurs : fort pouvoir attractif et forte concentration urbaine. Les régions Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes qui attirent sans doute un peu moins sont assez fortement émettrices. En revanche, le Languedoc-Roussillon est moins peuplé, de plus ses habitants sont peu mobiles : il est donc fortement récepteur.

Peu de voyages à l'étranger

Moins de 4 % des voyages de courte durée sont effectués à l'étranger. Même lorsque la distance est supérieure à 500 kilomètres, le franchissement de la frontière n'intervient que pour 10 % des voyages. Cela peut s'expliquer assez facilement : les motifs impliquant des rencontres de personnes entraînent rarement le franchissement de la frontière. Cela est particulièrement vrai des parents proches mais reste vérifié (quoique un peu moins) pour les amis. De plus la résidence secondaire est acquise à peu près uniquement en France. L'étranger constitue une destination pour les seules visites de lieux, ainsi que promenades et randonnées. On atteint même la proportion d'un voyage sur cinq pour le type de voyage regroupant les visites de salons et festivals, ainsi que le tourisme avec hébergement en hôtel.

III — Qui voyage et pour quel motif ?

Dans le domaine des voyages touristiques de courte durée, tout comme pour d'autres aspects des conditions de vie des ménages, les comportements sont fortement influencés par les caractéristiques sociales et démographiques. On peut distinguer trois grandes sources de disparités : position dans le cycle de vie, catégorie de commune de résidence, classe sociale.

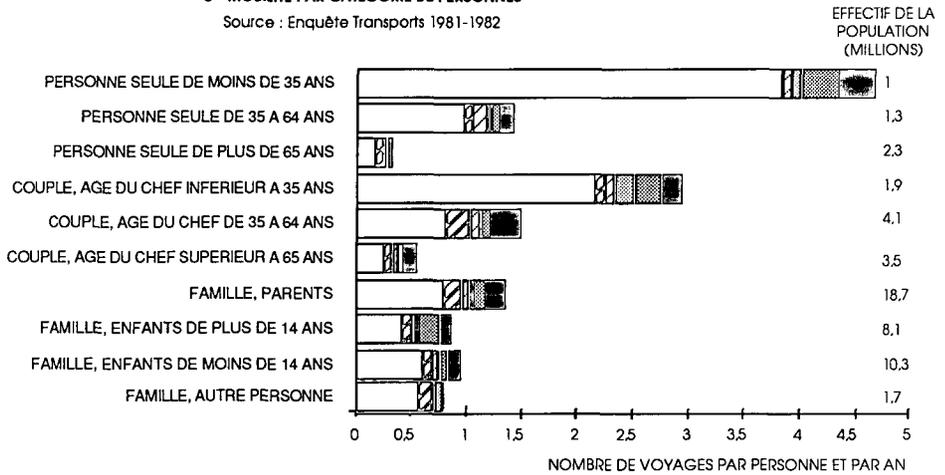
Les jeunes adultes vivant seuls sont les plus mobiles

Les jeunes célibataires, hommes ou femmes, effectuent 4,5 voyages par an, soit treize fois plus que les hommes ou femmes seuls de plus de 65 ans. Les

familles nombreuses se situent entre ces deux extrêmes. Remarquons que cette échelle de variations est observée en coupe instantanée. Pour faire apparaître l'évolution du comportement d'une personne donnée, il convient de séparer les effets d'âge et de génération. Or les jeunes d'aujourd'hui voyagent vraisemblablement plus que les jeunes d'il y a cinquante ans. Ils garderont peut-être l'habitude des déplacements lorsqu'ils seront eux-mêmes devenus plus âgés.

6 - MOBILITE PAR CATEGORIE DE PERSONNES

Source : Enquête Transports 1981-1982



La forte mobilité des personnes seules de moins de 35 ans tient pour une très grande part à la modification du lieu de résidence qu'entraînent l'activité professionnelle ou la poursuite d'études supérieures. Un lien avec la famille proche encore très fort, la solitude que ressent la personne entraînent de fréquents « retours au bercail » même lorsque les ressources financières sont modestes, comme c'est le cas pour les étudiants. La mobilité est également importante quoique dans de moindres proportions chez les jeunes couples sans enfants (3 voyages par an en moyenne).

La mobilité diminue avec l'âge

L'arrivée des enfants, surtout le premier, diminue de façon nette le nombre de voyages. La famille devient plus autonome par rapport aux familles d'origine de chacun des deux conjoints et les voyages sont rendus plus difficiles par la présence de jeunes enfants. Mais l'effet d'âge est déterminant quel que soit le type de ménage : les hommes ou femmes vivant seuls, âgés de 35 à 64 ans, voyagent à peu près autant que les parents d'une famille nombreuse (de l'ordre de 1,5 voyages par an).

Le voyage change également de nature. Les visites à parents ou amis sont en moindre proportion. D'autres types de voyages apparaissent, tels que le tourisme en résidence secondaire. Celui-ci atteint son maximum chez les couples d'âge moyen, sans enfant ou avec 1 ou 2 enfants : ce sont en effet les ménages dont le niveau de vie est le plus élevé (chef et éventuellement conjoint encore actifs, taille du ménage assez faible). Dans cette tranche d'âge, les visites de salons et festivals, ainsi que le tourisme en hôtel sont relativement importants pour les personnes seules.

Les familles monoparentales voyagent peu. Une faible mobilité est caractéristique des personnes âgées. Elle est particulièrement nette chez les personnes seules : en moyenne 0,3 voyage par an pour les femmes et 0,5 voyage pour les hommes de plus de 65 ans. A la baisse du revenu s'ajoutent les handicaps physiques et une moindre accoutumance à la mobilité. Il est probable que ce sont eux qui reçoivent leur famille proche et non l'inverse. Enfin, on a pu vérifier qu'il y avait une certaine substitution avec des voyages de plus longue durée.

Il existe peu de différences de comportement entre les sexes. La moindre mobilité des femmes (1,15 contre 1,30) s'explique partiellement par un effet de structure par âge : la proportion de femmes est beaucoup plus importante parmi les personnes âgées, peu mobiles.

Les enfants se déplacent moins que leurs parents : 0,9 voyage par an

Les jeunes enfants sont évidemment peu mobiles dans la mesure où ils sont totalement dépendants de leurs parents¹. Ce phénomène est plus surprenant chez les plus de 14 ans qui manifestent une certaine autonomie pour des voyages touristiques chez des amis, ou en hébergement divers. Mais cette autonomie est plus que compensée par une moindre participation aux déplacements familiaux (visites de parents ou d'amis, déplacements en résidence secondaire). De faibles ressources financières propres, des occupations et contraintes scolaires peuvent expliquer ce résultat.

Mobilité maximale à Paris, minimale dans le rural profond

Les citadins sont beaucoup plus enclins à se déplacer que les ruraux : 2,7 voyages par personne et par an à Paris, soit le double de la moyenne nationale et près de cinq fois plus qu'en zone rurale.

1. Les départs en colonie de vacances et en classe de découverte ne sont pas pris en compte puisque la durée du séjour excède trois jours.

Les visites à parents ou amis entrent pour une très grande part dans les disparités de mobilité observées entre citadins et campagnards : les personnes qui résident dans les grandes villes ont une plus forte mobilité résidentielle que celles qui habitent à la campagne. De ce fait, la famille et toutes les connaissances que l'on se fait tout au long de sa vie sont beaucoup plus dispersées géographiquement. En revanche, les ruraux ont des fréquentations beaucoup plus concentrées. De plus cette population rurale est plus âgée et plus pauvre que la moyenne nationale : ceci rend plus faible encore le nombre de déplacements.

Un tel écart résulte-t-il également d'un désir impérieux de quitter un cadre de vie plus difficile à supporter lorsque l'on habite dans une grande ville ? Cette hypothèse semble accréditée par le fait que les déplacements en résidence secondaire sont une pratique très répandue chez les ménages de l'agglomération parisienne : trois fois plus par habitant que dans les villes moyennes, et onze fois plus que dans les villages. En outre, l'importance de la population et l'étendue de l'agglomération parisienne entraînent fréquemment une localisation de la résidence secondaire à plus de 100 kilomètres du domicile. Cette pratique de déplacement existe aussi de façon appréciable dans les unités urbaines de moyenne importance, mais à distance plus courte.

Les étudiants et cadres supérieurs sont les plus mobiles ; les retraités et agriculteurs se déplacent le moins

La pratique des voyages touristiques de courte durée croît avec le niveau des ressources. Mais cette croissance s'accélère elle-même vers les revenus les plus élevés. Ceci résulte en grande partie de la possession plus fréquente d'une résidence secondaire. Le nombre de déplacements de ce type est, chez les 13 % les plus riches, quatre fois plus important que pour l'effectif équivalent appartenant à la tranche de revenu immédiatement inférieure. Un autre type de voyage peut être qualifié de bien de luxe : c'est le déplacement à but sportif vers lequel se tournent volontiers les ménages de haut niveau de vie, week-end à la neige le plus souvent. Par nature, il réclame des moyens financiers assez importants.

Le fait que les cadres se déplacent plus que les ouvriers est indissociable des inégalités de ressources. Mais les disparités de fréquences ne se ramènent pas toutes à un « effet-revenu ». Ainsi, les agriculteurs sont particulièrement sédentaires ; avec 0,4 voyage par an et par individu, ils arrivent en dernière position pour l'ensemble des catégories sociales : les occupations de la ferme représentent une contrainte dont il est difficile de s'affranchir, même pour quelques jours. La mobilité des employés ainsi que celle des personnels de service est supérieure à celle des ouvriers. Les patrons de l'industrie et du commerce effectuent un nombre de voyages proche du comportement moyen (1,3 voyage par an). Cependant, pour les voyages en résidence secondaire, ils sont à égalité avec les cadres supérieurs et les membres des professions libérales. Enfin, les ménages dont le chef est étudiant ou retraité, sont aux deux extrémités de l'échelle (respectivement 6,5 et 0,6 voyages par an). On retrouve là en grande partie les effets du cycle de vie, examinés précédemment.

Posséder une voiture personnelle facilite considérablement les déplacements : 1,4 voyages par an chez les ménages équipés contre 0,5 chez les autres. Certes, ces derniers sont plus âgés et plus pauvres, deux caractéristiques dont on a vu que l'effet était négatif sur le nombre de voyages. Il reste cependant un effet sensiblement positif de la possession d'une voiture sur le nombre de déplacements, toutes choses égales par ailleurs.

D'une façon générale, les catégories qui effectuent le plus de voyages de courte durée ont une mobilité élevée pour tous les types de déplacements. On peut cependant distinguer des publics privilégiés pour certains types de voyages.

Les visites à parents ou amis sont plutôt effectuées par des jeunes ménages. Les visites de salons et le tourisme avec hébergement en hôtel sont surtout le fait d'adultes vivant seuls ou en couple, d'âge moyen. Le voyage à but sportif est strictement l'apanage de personnes jeunes, financièrement autonomes et sans enfant. Les déplacements en résidence secondaire ont une clientèle un peu plus large mais touchent essentiellement les familles aisées, pas trop nombreuses. En revanche, les voyages effectués en raisons d'événement familial ou pour régler des affaires personnelles sont répandus dans toutes les catégories socio-démographiques. Sans doute ce résultat provient-il du caractère relativement obligé de ce type de déplacement.

Disparités entre catégories et disparités individuelles

L'analyse précédente n'a rendu compte que des différences moyennes entre catégories de la population. Or la dispersion individuelle des comportements, même à l'intérieur de chaque catégorie, est importante. Cette diversité traduit des attitudes et des raisons qui ne sont pas toutes réductibles aux caractéristiques socio-démographiques des personnes : existence d'occasions de déplacement à longue distance, intérêt porté à celles-ci, obligation plus ou moins pressante d'effectuer le déplacement ou au contraire de rester sur place, possibilités financières et physiques de réaliser le voyage, goût pour la mobilité et préférence pour des voyages plus ou moins longs.

La distance parcourue par voyage dépend peu des caractéristiques du voyageur

Le Français parcourt en moyenne 600 kilomètres par an à l'occasion de voyages touristiques de courte durée. La distance moyenne par voyage ne dépend que faiblement des caractéristiques du voyageur alors que l'on a vu que le nombre de déplacements variait beaucoup d'une catégorie à l'autre.

Les disparités tiennent en partie à une répartition différente entre types de voyage. Les commerçants et artisans par exemple ont une mobilité beaucoup plus tournée vers les déplacements en résidence secondaire, ce qui entraîne des déplacements à distance plus faible (217 kilomètres en moyenne pour un trajet aller).

Certains effets apparaissent cependant : les gens qui partent rarement vont souvent plus loin, ainsi les personnes seules, âgées, de revenu faible, ou non équipées d'un véhicule individuel effectuent en moyenne 275 kilomètres pour

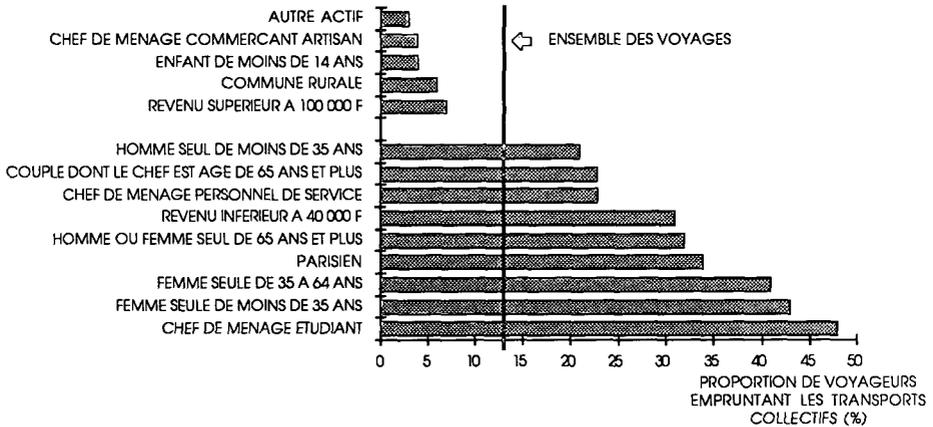
ce type de déplacement : les habitants de l'agglomération parisienne également (280 kilomètres en moyenne), bien qu'ils se déplacent beaucoup. Enfin, lorsque les parents partent sans leurs enfants, ils partent en moyenne beaucoup plus loin que lorsqu'ils effectuent le voyage en famille.

IV — Quel moyen de transport ?

La voiture est le moyen de transport prépondérant : pour leurs déplacements de courte durée, 85 % des voyageurs empruntent la voiture, 14 % les transports collectifs.

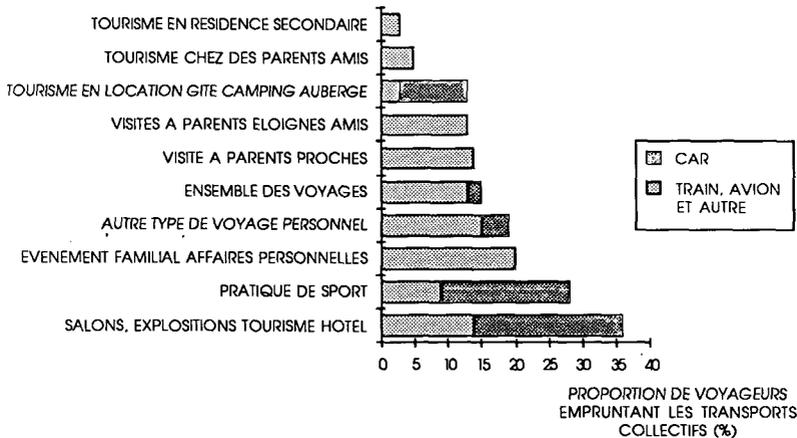
7 - QUI UTILISE LE PLUS ET LE MOINS SOUVENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS ?

(VOYAGES ORGANISES EXCLUS)
Source : Enquête Transports 1981-1982



8 - MOTIF D'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

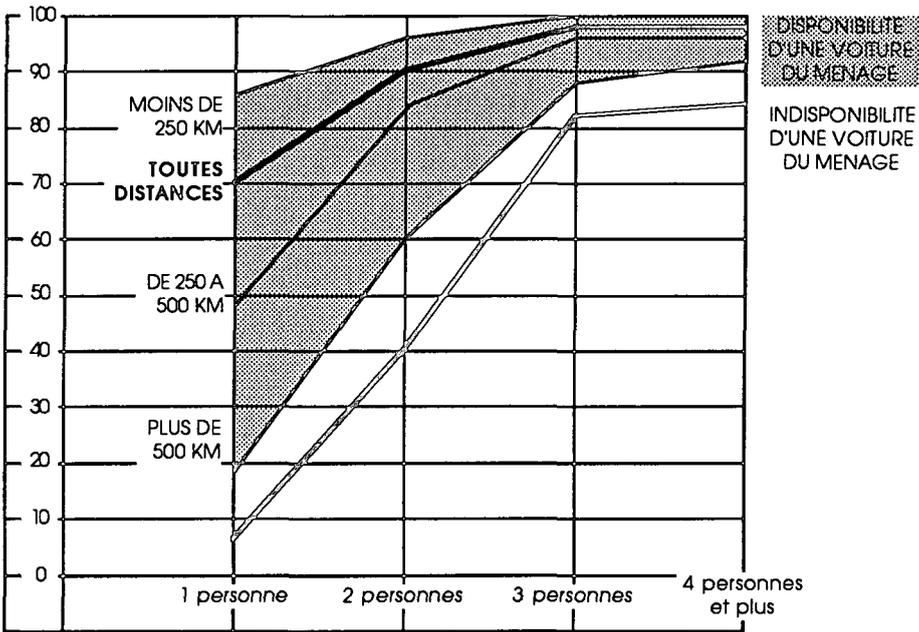
(VOYAGES ORGANISES INCLUS)
Source : Enquête Transports 1981-1982



Ces pourcentages ne sont qu'une moyenne et ils varient fortement en fonction des caractéristiques du trajet. On a mentionné dans le chapitre précédent l'action de la distance et de la taille du groupe sur le choix du moyen de transport. De fait, selon les valeurs de ces deux caractéristiques, la part de marché représentée par chaque mode balaie un large espace et permet de distinguer des populations pratiquement captives du mode individuel ou collectif (graphiques 7 à 9).

**9 - MOYEN DE TRANSPORT UTILISE
PART DU MODE VOITURE PAR TRANCHE DE DISTANCE**

Source : Enquête Transports 1981-1982



Même chez les ménages non équipés, forte utilisation de la voiture...

La disposition d'une voiture personnelle a, bien entendu, une influence très forte sur le mode de transport emprunté. Lorsque dans le groupe de voyageurs figure le conducteur habituel d'une voiture, ce moyen de transport occupe une place écrasante puisqu'il est utilisé pour 92 % des voyages. Mais même lorsqu'on se limite au champ des voyages pour lesquels l'accès à la voiture est beaucoup plus limité, soit 9,5 % de l'ensemble, celle-ci transporte encore 42 % des voyageurs. Il est clair que l'emploi de la voiture est

quasiment nul lorsque la personne voyage seule. En revanche, lorsque la taille du groupe atteint ou dépasse 3 personnes, l'emploi de la voiture devient prépondérant (83 % des voyages) : ceci signifie alors que dans le groupe figure le plus souvent une personne extérieure au ménage, qui utilise son véhicule pour le voyage. On a pu vérifier que la présence dans le groupe d'une personne extérieure au ménage, disposant le plus souvent d'un véhicule personnel, était beaucoup plus marquée, à type de ménage donné, chez les ménages non équipés d'une voiture que chez les autres. Cela explique que l'utilisation de la voiture soit importante, même chez les personnes qui n'en disposent pas personnellement.

Peut-on déduire que les personnes désirant voyager peuvent dans le plus grand nombre de cas bénéficier du véhicule d'un parent ou ami et du conducteur correspondant ? Le frein que représente la non-disposition d'une voiture permet d'avancer une autre interprétation : pouvoir bénéficier d'un véhicule est, dans un très grand nombre de cas, un préalable indispensable à la réalisation du déplacement, lorsque le niveau de service du transport collectif pour le trajet envisagé est médiocre, ou lorsque la personne hésite à prendre le train ou l'avion.

...Mais l'emploi du mode collectif est souvent synonyme de voiture indisponible

En définitive, 44 % du trafic ferroviaire à longue distance est réalisé lorsqu'il n'y a pas disponibilité d'une voiture du ménage. Il est bien évident que la personne qui n'a pas de voiture est captive du train. Inversement, quand une voiture est disponible dans le ménage, l'offre de transport public, souvent, n'est pas assez bonne pour que se pose réellement le choix entre modes individuel et collectif, surtout lorsque le nombre de personnes voyageant ensemble atteint ou dépasse deux personnes. Modes individuel et collectif appartiennent donc pour une part appréciable à des univers de choix bien distincts et une véritable concurrence n'existe que dans un nombre limité de cas.

Enfin des éléments autres que ceux que l'on a mentionnés entrent en ligne de compte dans le choix du moyen de transport pour un voyage donné : ils sont relatifs au voyage comme par exemple la nécessité de disposer d'une voiture sur le lieu de destination, où ils caractérisent le voyageur : disponibilités financières, attitude à l'égard des différents moyens de transport.

L'emploi de la voiture est majoritaire dans toutes les catégories sociales...

Il existe cependant, entre catégories sociales, des différences importantes qui tiennent en partie à des disparités d'équipement en automobiles ; elles sont cependant sensiblement atténuées par rapport à ces dernières : la cause en est la moindre mobilité des non motorisés qui pèsent donc d'un poids plus faible dans l'ensemble et, avec ces derniers, une présence fréquente de conducteurs extérieurs au ménage. A l'inverse, les différences de comportement peuvent être accentuées du fait que certains facteurs agissent à la fois sur la possession d'une voiture et sur son utilisation à longue distance. La

taille du ménage en est l'exemple le plus frappant. Elle entre pour une bonne part dans la détermination de populations plus tournées que d'autres vers l'emploi des transports collectifs :

— Personnes seules et bas revenus : environ 30 % des personnes seules utilisent les transports collectifs pour leurs déplacements à longue distance. Retraités, étudiants, femmes seules, ces personnes disposent en général de revenus assez bas et leur taux d'équipement en voiture est plus faible que la moyenne (32 % chez les personnes vivant seules en 1981 contre 70 % pour l'ensemble des ménages).

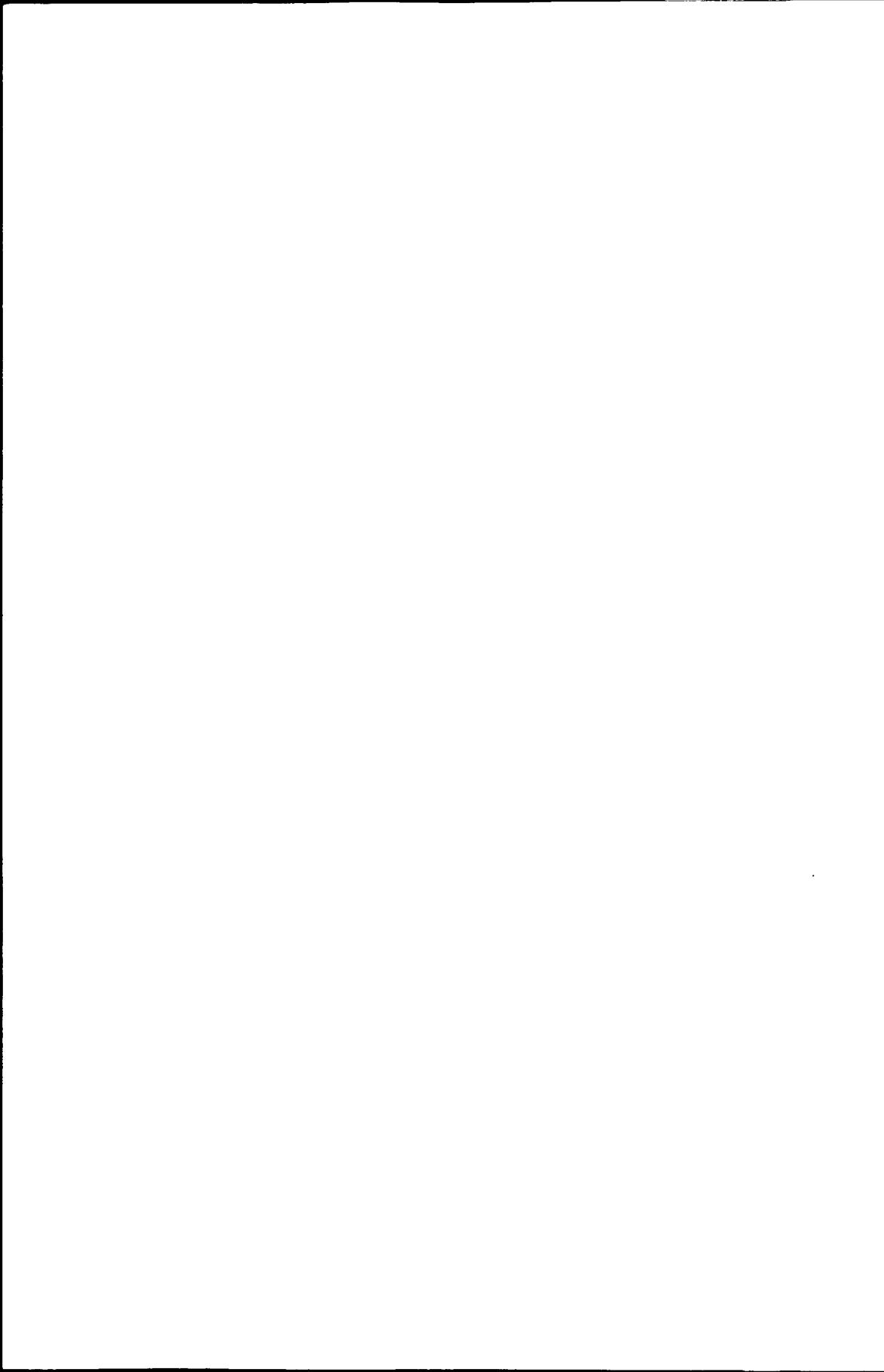
— Parisiens : un tiers des Parisiens empruntent le train. La forte proportion de ménages composés d'une personne seule n'explique pas tout : le réseau très dense des transports collectifs parisiens, ainsi que les difficultés de circulation et de stationnement, ont un effet négatif sur l'équipement en voitures (49 % des ménages seulement en sont équipés) ; la structure radiale du réseau ferroviaire favorise l'utilisation du train par les Parisiens. Dans les voyages touristiques de courte durée, les Parisiens représentent 31 % du marché du train, en nombre de « voyageurs-kilomètres ». L'ensemble de l'agglomération parisienne en représente 50 %.

...Et pour tous les types de voyage

L'emploi du car est important pour les voyages à but sportif, les visites de salons et de festivals ainsi que le tourisme en hôtel, et à un degré moindre pour les voyages touristiques en hébergement divers. Ceci n'est pas étonnant puisque c'est là que sont concentrés les voyages organisés. Sur les 65 millions de voyages personnels de courte durée effectués chaque année 1,5 millions sont organisés, soit à peine plus de 2 %. Il y a identité à peu près complète entre le caractère organisé du voyage et l'utilisation du car : ce dernier est employé dans 86 % de ces déplacements et les voyages organisés représentent à peu près la même proportion de voyages en car. Ce résultat tient d'une part à la quasi-inexistence de lignes routières régulières de voyageurs à l'intérieur de la France métropolitaine (des liaisons avec l'étranger existent mais sont l'occasion de voyages de plus longue durée) et au caractère pratique représenté par le car pour les voyages organisés : volume adéquat du car, possibilité d'emprunter le réseau routier très diversifié, degré de latitude beaucoup plus grand dans les horaires.

En revanche c'est pour les autres voyages touristiques et les déplacements en résidence secondaire que l'usage de la voiture est le plus important : ces lieux sont plus volontiers en zone rurale qu'en agglomération, l'accès par les transports collectifs en est donc rendu plus difficile. En outre l'usage de la voiture sur place donne la possibilité d'une plus grande autonomie de déplacement.

Au total la part de la voiture s'échelonne de 64 % pour les salons et le tourisme avec hébergement en hôtel à 97 % lors de voyages en résidence secondaire : ce type de voyage, outre les raisons mentionnées plus haut cumule plusieurs facteurs favorables à la voiture : détention d'une résidence secondaire par des ménages dont le revenu est supérieur à la moyenne, et donc le plus souvent détenteurs d'une voiture ; voyage effectué en famille ; enfin faible distance.



Chapitre 12

Les départs en vacances

Marc CHRISTINE

I — Introduction

A côté des voyages touristiques de courte durée, l'autre composante importante de la mobilité des personnes pour motif privé correspond aux vacances.

L'INSEE, qui étudie régulièrement les vacances des résidents en France métropolitaine depuis 1973 grâce à des enquêtes bi-annuelles portant respectivement sur les saisons d'hiver et d'été, définit celles-ci comme des voyages comportant au moins 4 nuits consécutives à l'extérieur du domicile, à l'exclusion des déplacements professionnels ou à fins d'études ; des séjours de santé dans des maisons spécialisées (par exemple : sanatoriums) et de ceux motivés par la maladie ou le décès d'un proche.

En dépit d'une exclusion stricte de ce qui ne peut être considéré comme des vacances, subsistent néanmoins à leur lisière des types de déplacements qu'il est malaisé de qualifier. Ainsi en est-il par exemple des classes de neige, des classes vertes ou des classes de mer pour les enfants scolarisés. Depuis quelques années, également, s'est développée une forme particulière de tourisme : le tourisme de santé (par exemple, en cure thermale). Il est parfois difficile de distinguer ce qui est purement médical de ce qui est purement touristique. En l'état actuel, sont exclus tous les séjours de santé correspondant à une prescription médicale et donnant lieu à des remboursements de la Sécurité sociale.

La définition des vacances précisée ci-dessus a été reconnue et adoptée par les pays de la Communauté européenne ; elle embrasse donc tous les déplacements de plus de 4 jours pour motif de loisir ; elle est plus large que celle de « tourisme », car on peut partir en vacances sans que celles-ci soient véritablement touristiques (par exemple : aller chez des parents ou des amis). Mais elle est aussi plus restrictive que celle de « congés », du moins pour les personnes actives, chez qui cette notion a un sens : on peut en effet rester à son domicile pendant les périodes de congé légal. Elle appréhende donc bien la mobilité de loisir de longue durée.

Il importe de noter que les voyages ainsi considérés ne sont plus limités par un seuil de distance d'éloignement des lieux de séjour par rapport au domicile, comme dans les autres chapitres de cette partie.

Cependant, pour se faire une idée de ce que génèrent les voyages de vacances se faisant uniquement à longue distance, on peut indiquer que l'enquête transports 1981-1982 a dénombré 56 millions de voyages à longue distance effectués avec 4 jours ou plus d'absence du domicile, pour un motif personnel autre que de santé ; ce qui représente un nombre tout à fait comparable à celui des voyages touristiques de courte durée.

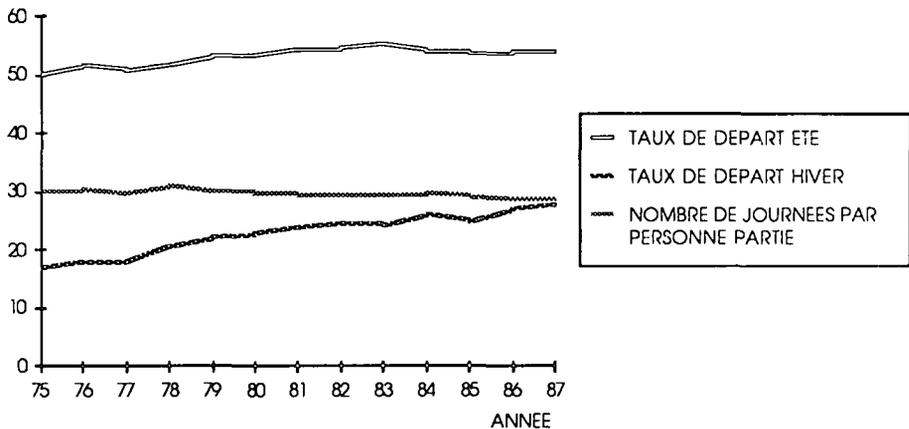
II — Une diffusion progressive du départ en vacances

Environ 59 % des Français partent en vacances chaque année. Au terme de l'année 1987¹, ils étaient ainsi un peu plus de 32 millions à avoir quitté leur domicile au moins une fois dans l'année, pour prendre des vacances. Mais tous ne s'offrent pas les mêmes types de vacances : la multiplicité annuelle des départs, les types de séjours choisis, leur durée moyenne, les modes d'hébergement adoptés, le recours à un mode d'organisation préalable... montrent que la diffusion des vacances s'accompagne de différenciations sociales.

Depuis 1964, le taux de départ² a augmenté régulièrement. Ainsi, en vingt ans, le nombre de personnes parties en vacances a-t-il crû de onze millions. Cette évolution est due à une augmentation rapide du taux de départ des catégories sociales qui partaient le moins, mais aussi sans doute à une modification dans la structure de la population où la part des catégories qui partent relativement plus est en progression. Enfin, les habitudes prises de partir en vacances lorsqu'on est jeune se conservent, voire se renforcent avec l'âge, et les générations d'aujourd'hui, ont, à âge égal, une plus forte propension à partir que leurs aînées d'il y a vingt ans. Cette progression s'est cependant interrompue en 1984. Après avoir stagné pendant deux ans, la proportion de vacanciers a repris une faible croissance, à partir de 1986, essentiellement due aux partants au cours des deux derniers hivers : le taux de départ de l'année 1987 a donc retrouvé son niveau de 1983.

1 - EVOLUTION DES TAUX DE DEPART EN VACANCES
ET DES DUREES DE SEJOUR PAR ANNEE

Source : Enquête de conjoncture. INSEE



1. Par convention, la saison d'hiver de l'année n couvre la période allant du 1^{er} octobre de l'année n-1 au 30 avril de l'année n. La saison d'été concerne la période du 1^{er} mai au 30 septembre de l'année n. L'homogénéité avec les statistiques publiées habituellement sur les vacances impose de considérer comme année 1987 la période allant du 1^{er} octobre 1986 au 30 septembre 1987. Néanmoins, sauf mention contraire, les résultats concernant l'hiver seul, sont relatifs à la saison 1987-1988.

2. Le taux de départ est défini comme la proportion des résidents en France ayant effectué au moins un voyage de vacances au cours de l'année considérée.

Au cours de la période étudiée, les vacances d'été se sont largement diffusées dans l'ensemble du corps social. Néanmoins, la phase de croissance lente, mais régulière, du taux de départ, observée depuis de nombreuses années, s'est interrompue durablement : depuis quatre ans, en effet, la part des Français partant en vacances d'été est constante, de l'ordre de 54 %.

Les départs estivaux restent cependant les plus importants, puisque 49 % des séjours de vacances débutent en juillet ou en août et 64 % se déroulent de mai à septembre ; ils concernent une population plus nombreuse, et leur durée moyenne est nettement plus élevée qu'en hiver (24 jours au lieu de 14).

2 - LES DEPARTS EN VACANCES, ETE 1987 ET HIVER 1987-1988
(EN MILLIONS)

Source : Enquête de conjoncture, INSEE

	ETE 1987	HIVER 1987-1988
NOMBRE DE PERSONNES PARTIES EN VACANCES	29,6	15,6 = 45,2
NOMBRE DE SEJOURS DE VACANCES	<u>39,1</u>	<u>22,6</u> = 61,7
- DONT A L'ETRANGER	7,0	3,1
NOMBRE DE JOURNEES DE VACANCES	696,0	219,0
- DONT A L'ETRANGER	141,0	35,0
NOMBRE DE VOYAGES	35,9	<u>21,7</u> = 57,6

Les vacances d'hiver se sont développées, pour l'essentiel, comme des vacances complémentaires ; au cours de l'hiver 1987-1988, un peu plus de 28 % des Français ont adopté ce type de loisir qui correspond presque toujours à un double départ dans l'année résultant d'un fractionnement des congés : dans près de 83 % des cas, il concerne des personnes déjà parties lors de l'été précédent. La progression des vacances d'hiver est régulière depuis de nombreuses années ; malgré une chute importante en 1984-1985, concomitante de la stagnation observée de la part des vacanciers d'été, les deux hivers suivants ont montré un raffermissement de la croissance de la proportion du taux de départ en vacances d'hiver, mais celui-ci s'est à nouveau stabilisé en 1988.

Que ce soit en hiver ou en été, la hiérarchie des taux de départ entre les différentes catégories sociales est la même : la propension à partir en vacances croît fortement avec le niveau d'urbanisation et le niveau de revenu ; ainsi, 19 % des ruraux, contre 48 % des Parisiens, sont partis au cours de l'hiver 1987-1988. Pour l'été 1987, les départs en vacances ont concerné 40 % des ruraux et 75 % des Parisiens. Par catégorie socio-professionnelle, ce sont les cadres supérieurs et professions libérales qui partent le plus (65 % en hiver, 83 % en été), tandis que les agriculteurs et les

retraités restent le plus souvent à leur domicile : 8 % seulement des agriculteurs et 21 % des retraités sont partis en hiver ; en été, ces proportions passent respectivement à 23 % et 38 %. Enfin, les ouvriers partent très peu en hiver (17 %) mais la part de ceux qui prennent des vacances en été est voisine de celle de l'ensemble de la population, bien que légèrement plus faible.

En dépit de ces inégalités, c'est chez les catégories partant le moins en vacances que la progression du taux de départ a été la plus importante au cours des vingt dernières années. Ainsi, de 1964 à 1987, le taux de départ en vacances a crû de près de 15 points chez les exploitants et salariés agricoles, de plus de 12 chez les indépendants, de 10 chez les ouvriers et de 11 chez les inactifs (près de 15 en été). Dans le même temps, il n'augmentait que de moins d'un point chez les cadres supérieurs, de 7 chez les cadres moyens et de 5 chez les employés.

C'est lorsqu'on a moins de 20 ans ou entre 40 et 50 ans qu'on part le plus volontiers en vacances l'été : les taux de départ dans ces tranches d'âge sont supérieurs à 60 %. Les départs deviennent ensuite de moins en moins fréquents avec l'âge. En hiver, les comportements sont plus homogènes ; trois classes d'âge se distinguent sensiblement : avant 50 ans, le taux de départ est d'un peu plus de 30 %, et il est maximal entre 30 et 40 ans ; il est moins de 25 % entre 50 et 70 ans et chute à 15 % au-delà de 70 ans.

3 - TAUX DE DEPART EN VACANCES ET NOMBRE DE JOURNEES PAR PERSONNE PARTIE

Source : Enquête de conjoncture, INSEE

	ETE 1987		HIVER 1987-1988	
	TAUX DE DEPART (EN %)	NOMBRE DE JOURNEES	TAUX DE DEPART (EN %)	NOMBRE DE JOURNEES
AGE				
MOINS DE 20 ANS	62	26	30	13
DE 20 A 29 ANS	54	21	29	14
DE 30 A 39 ANS	57	20	32	12
DE 40 A 49 ANS	62	22	32	13
DE 50 A 54 ANS	53	23	24	13
DE 55 A 59 ANS	46	24	24	14
DE 60 A 64 ANS	48	26	26	19
DE 65 A 69 ANS	41	26	23	22
70 ANS ET PLUS	28	30	15	23
CATEGORIE DE COMMUNE				
COMMUNE RURALE	40	17	19	12
AGGLOMERATION				
DE MOINS DE 20 000 HABITANTS	47	21	24	14
DE 20 000 A 100 000 HABITANTS	55	22	29	13
DE PLUS DE 100 000 HABITANTS, HORS PARIS	60	26	30	15
AGGLOMERATION PARISIENNE	76	32	44	15
CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE				
DE LA PERSONNE DE REFERENCE				
EXPLOITANTS ET SALARIES AGRICOLES	23	14	8	11
PATRONS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE	51	20	29	12
CADRES SUPERIEURS ET PROFESSIONS LIBERALES	83	27	65	14
CADRES MOYENS	76	24	47	13
EMPLOYES	63	21	27	13
OUVRIERS	52	22	17	11
RETRAITES	38	27	21	20
ENSEMBLE	54	21	28	14

Plusieurs mouvements sont cependant décelables sur longue période : alors qu'auparavant le taux de départ de la population âgée de 50 ans et plus diminuait rapidement avec l'âge, il reste maintenant à peu près stable jusqu'à l'âge de la retraite. En dix ans, le taux de départ des 40-50 ans a considérablement augmenté, aussi bien pour l'hiver que pour l'été. C'est également vrai des départs en hiver pour la tranche des 50 à 65 ans. Ainsi, les générations atteignant aujourd'hui ces âges renforcent les habitudes acquises antérieurement, même lorsque la dynamique de départ suscitée par les enfants a disparu. Enfin, les départs des jeunes de 20 à 24 ans sont, globalement, moins fréquents que ceux des tranches d'âge voisines. C'est surtout chez ceux qui vivent chez leurs parents et qui sont arrivés récemment sur le marché du travail qu'on observe les taux de départ les plus bas, aussi bien en hiver (11 %) qu'en été (41 %), ainsi que chez les jeunes inactifs non étudiants. Les étudiants encore chez leurs parents et les jeunes actifs ayant quitté leur foyer d'origine ont au contraire des taux de départ voisins et supérieurs à la moyenne de leur classe d'âge.

III — Une stabilité de la durée annuelle moyenne des vacances et une tendance au fractionnement de celles-ci dans l'année

Depuis une vingtaine d'années, le nombre moyen de journées de vacances passées en dehors du domicile, par personne partie, a peu varié ; tout au plus a-t-on observé une légère tendance à la baisse depuis dix ans ; ainsi en 1987, la durée moyenne individuelle des vacances a-t-elle été de l'ordre de 29 jours (contre 30,5 en 1969). La durée moyenne des vacances d'été est passée de 27 jours environ, il y a vingt ans, à moins de 24 jours aujourd'hui. Quant à celle des vacances d'hiver, elle est stabilisée depuis une quinzaine d'années aux alentours de 14 jours. En cela, les durées moyennes des vacances passées en dehors du domicile ont manifesté une insensibilité totale vis-à-vis de l'allongement des congés légaux à cinq semaines, même chez les catégories actives.

Ainsi, en hiver, près des deux tiers des vacanciers partent moins de deux semaines, un peu plus du tiers passant d'une à deux semaines de vacances. En été, la durée moyenne la plus fréquemment choisie se situe entre deux et trois semaines : elle concerne un tiers des personnes parties. 8 % sont partis moins d'une semaine et 14 % plus de cinq semaines.

Cependant, ces moyennes masquent d'importantes disparités suivant les catégories sociales, et l'on retrouve dans la durée des vacances une hiérarchie entre groupes sociaux analogue à celle observée sur les taux de départ. Ce sont les catégories qui partent le plus qui ont la durée de vacances la plus longue : Parisiens, ménages à haut revenu, cadres supérieurs. Ces catégories peuvent en effet mieux gérer leurs contraintes familiales ou professionnelles. A celles-là s'ajoutent ceux qui disposent de davantage de temps libre, inactifs et personnes âgées, qui partent moins que la moyenne, mais plus longtemps. Quant aux enseignants, ils ont des taux de départ voisins de

ceux des cadres supérieurs, ainsi que des durées moyennes de vacances analogues : près de 16 jours en hiver et de 31 jours en été.

A l'opposé, les contraintes de la vie professionnelle semblent jouer très fortement chez les catégories indépendantes : en été les agriculteurs partent 14 jours seulement et les patrons de l'industrie et du commerce, 20 jours ; ceux d'entre eux qui partent en hiver prennent seulement 10 à 11 jours de vacances.

Les écarts entre les durées des vacances des différentes catégories sont très liés aux différences de fractionnement : ceux qui partent le plus longtemps sont aussi ceux qui partent le plus souvent. Ainsi, sur longue période, alors que la durée totale des vacances par personne partie a peu varié, le nombre moyen de séjours³ par vacancier (par lequel se mesure le fractionnement) a augmenté lentement : depuis vingt-cinq ans, on observe donc un fractionnement croissant, ainsi qu'une plus grande mobilité au cours des vacances, qui se traduisent par un partage de la durée totale des vacances en un plus grand nombre de séjours et, corrélativement, par une diminution de la durée moyenne de ces derniers. L'analyse synchronique montre en revanche que les variations de fractionnement d'une catégorie à l'autre sont le reflet de différences entre les durées totales des vacances ; la faculté de partir plus longtemps se double d'un désir plus grand d'effectuer des séjours variés ; en revanche, les durées moyennes des séjours présentent une moindre variabilité entre les différentes catégories. L'augmentation du nombre de séjours conduit à une réduction de leur durée unitaire ; en hiver, toutefois, la durée moyenne des séjours est toujours de 9 à 10 jours. Néanmoins, dans tous les cas, la multiplication des séjours conduit indéniablement à un rallongement des vacances. Ainsi, en hiver, la durée moyenne de celles-ci est de 10 jours par personne pour ceux qui ne sont partis qu'une seule fois au cours de la saison, de 19 pour ceux qui sont partis deux fois et de 27 pour ceux qui sont partis trois fois. En été, ces durées sont respectivement de 21, 31 et 39 jours.

De plus la durée moyenne des vacances d'été est sensiblement plus importante chez ceux qui sont déjà partis lors de l'hiver précédent que chez les autres : 28 jours environ au lieu de 21. En revanche, en hiver, la durée moyenne est la même, que l'on soit parti l'été précédent ou non.

Ainsi, appréhendé de façon diachronique, le fractionnement signifie réellement un partage des vacances en différents séjours. En revanche, si on l'observe à une date donnée, il apparaît plutôt comme la résultante de l'addition de plusieurs séjours, rendue possible par la faculté d'allonger ses vacances. Il est davantage le signe d'un niveau de vie élevé que le résultat d'un arbitrage dans l'utilisation d'une durée donnée de vacances. De ce fait, il s'observe chez les catégories déjà favorisées en termes de taux de départ ou de durées des vacances.

3. Le séjour est ici une période de vacances d'au moins quatre jours, caractérisée soit par un lieu unique, soit, à défaut, par une période au cours de laquelle la personne n'a jamais passé plus de trois nuits au même endroit (séjour itinérant). Tout départ en vacances comporte un ou plusieurs séjours, les trajets intermédiaires étant agrégés au séjour qui les suit.

La multiplicité des départs sur l'année reflète cette hiérarchie. 41 % des Français ne sont partis en vacances, ni en hiver, ni en été. Parmi ceux qui sont partis au moins une fois dans l'année, 31 % sont partis l'été seulement, 5 % l'hiver seulement et 23 % ont effectué au moins deux départs dans l'année. La tendance au fractionnement est très forte chez les ménages aisés et les cadres supérieurs ainsi que dans la population urbaine, notamment parisienne, ou vivant en habitat collectif. Mais la composition du ménage influe aussi sur le fractionnement : chez les ménages de trois ou quatre personnes, il est plus élevé que chez ceux de deux personnes ; il est également accru par la présence d'enfants jeunes. La propension à partir plusieurs fois dans l'année est aussi renforcée chez les jeunes (à l'exception de la tranche d'âge 20-24 ans) et semble plutôt le fait, d'une manière générale, des personnes de moins de 50 ans. Elle décroît ensuite sensiblement avec l'âge.

Chez les ménages plus âgés, une fois partis les enfants, le désir de fractionner les vacances paraît donc s'atténuer, alors même que la diminution des contraintes familiales ou professionnelles pourrait faciliter plusieurs départs dans l'année. Le fractionnement est-il donc davantage subi que voulu ? Cette contradiction n'est cependant qu'apparente, car l'examen saison par saison fait apparaître que le nombre de séjours par personne partie est plus élevé que la moyenne, à la fois en hiver et en été, chez les retraités et personnes âgées. Celles-ci ont donc une propension plus forte à concentrer leurs départs sur une seule saison, mais ont une mobilité plus grande lors de la saison choisie pour partir.

Les autres catégories partant principalement une seule saison (l'été) sont les indépendants et les ruraux ainsi que les couches moins aisées de la population : ouvriers, ménages à revenu moyen, familles nombreuses.

Enfin, ceux qui partent en hiver seulement sont, soit des catégories à fortes contraintes : patrons de l'industrie et du commerce, ou agriculteurs exploitants, soit celles que l'absence de contraintes familiales rend au contraire plus libres d'organiser leurs départs à leur guise, à des périodes de l'année où l'affluence des vacances est moindre : personnes seules ou ménages sans enfant, personnes de plus de 60 ans.

La mobilité des partants est légèrement différente en hiver et en été : le nombre moyen de séjours par personne a été de 1,48 pour l'hiver 1987-1988, au lieu de 1,32 pour l'été 1987 et les nombres de voyages⁴, respectivement de 1,42 et de 1,21 par personne. Néanmoins, les voyages comportent en moyenne davantage de séjours en été qu'en hiver : 1,09 au lieu de 1,04. Ces écarts doivent pour l'essentiel s'interpréter à nouveau en termes de niveau de vie : les vacances d'hiver touchent davantage les catégories aisées que celles d'été et les vacanciers d'hiver ont, en moyenne, une faculté plus grande de multiplier leurs séjours que ceux d'été.

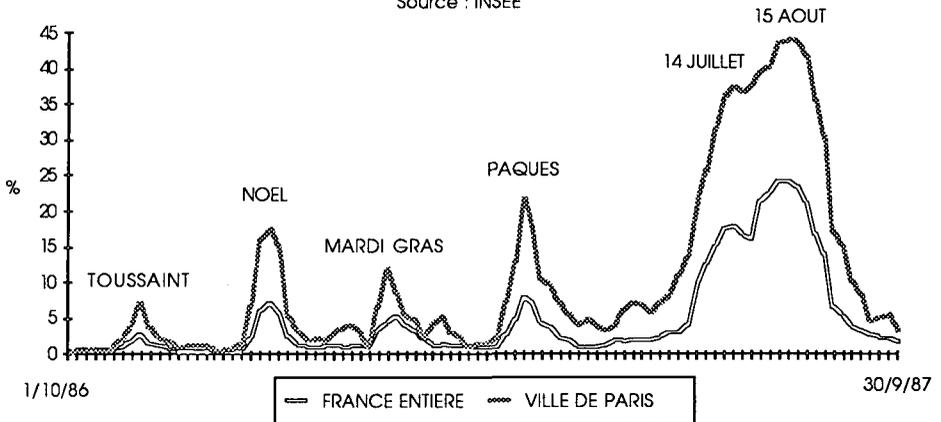
Mais l'enchaînement des séjours différents au sein d'un même voyage est plus fréquent en été qu'en hiver, alors qu'en hiver ceux qui effectuent des

4. On reconstruit une notion de "voyage" en agrégeant les séjours consécutifs d'une même personne sans retour intermédiaire à domicile.

séjours multiples le font plutôt à des périodes différentes de la saison, ce qui augmente le nombre de leurs voyages. S'il est vrai que le fractionnement croît au cours du temps, celui-ci n'est pas synonyme d'un étalement plus grand. On observe au contraire, de façon invariable, une assez forte concentration des départs à des périodes privilégiées de l'année, les mois d'été représentent près de la moitié des séjours de vacances de l'ensemble de l'année et, pour la saison d'été seulement, près de quatre séjours sur cinq débutent en juillet ou en août. Depuis plusieurs saisons, se dessinent toutefois quelques mouvements : les aouïtiens sont à nouveau plus nombreux que ceux qui partent en juillet, alors qu'une tendance inverse avait été observée en 1984-1985, d'autre part, la part des vacanciers de printemps augmente tendanciellement ; ceux-ci choisissent sans doute de partir en mai ou juin pour des raisons de coût ou d'agrément, mais aussi en raison d'une plus grande liberté d'organiser leur temps de loisir : c'est le cas des Parisiens, des personnes de plus de 55 ans et des retraités, des personnes seules ou des ménages sans enfant. En hiver, le calendrier des départs reflète largement celui des vacances scolaires : près de 22 % des séjours ont débuté dans la deuxième quinzaine de décembre jusqu'aux premiers jours de janvier. Deux autres pointes s'observent : en février-mars (à l'occasion des vacances de neige) et au printemps (30 % des séjours d'hiver ont eu lieu au moment de Pâques en 1988). Le graphique 4 indique la proportion d'absence tout au long de l'année pour raison de vacances.

4 - TAUX D'ABSENCE (EN %) DU DOMICILE AU COURS DE L'ANNEE

Source : INSEE



IV — Les lieux de séjour

Les vacanciers ont une plus ou moins grande propension à s'éloigner de leur domicile. Celle-ci peut être mesurée à l'aide d'un indice de proximité qui permet de distinguer quatre types de voyages de vacances : les voyages de

proximité, les voyages d'éloignement modéré, les voyages interrégionaux et les voyages hors du territoire métropolitain (outre-mer et étranger). La proportion des séjours de proximité (dans un département limitrophe ou dans la même région) est à peu près la même en hiver et en été, de l'ordre de 18 %, dont environ 6 % se passent dans le département de résidence et 8 % dans un département limitrophe. Les voyages d'éloignement modéré (dans une région limitrophe) prennent plus de poids en hiver qu'en été : ils concernent près de 17 % des séjours d'hiver au lieu de 14 % en été. Les voyages interrégionaux sont ceux qui, à l'intérieur du territoire métropolitain, conduisent les personnes de leur région de résidence à une région non limitrophe. Ils représentent la majorité des séjours : 50 % en hiver et 49 % en été. Enfin, les voyages à l'étranger sont beaucoup plus nombreux en été qu'en hiver : 18 % au lieu de 14 %. Quant à l'outre-mer, il représente une fraction négligeable des séjours, de l'ordre de 0,3 %.

Toutes les catégories ne se déplacent pas, cependant, de la même manière. Ainsi, globalement, les voyages de proximité sont surtout le fait des cadres moyens, des ouvriers, des inactifs autres que retraités, et, d'une manière générale, des ménages gagnant moins de 6 500 F par mois. C'est également chez les familles nombreuses, notamment celles qui comportent au moins deux enfants de moins de 13 ans, que la propension à s'éloigner peu du domicile est la plus forte. Enfin, ce sont les enfants et les personnes âgées de plus de 70 ans qui passent le plus leurs vacances près de chez eux.

La possession de résidence secondaire accroît également la proportion des déplacements de proximité. Chez les ménages à revenu relativement élevé, les cadres supérieurs notamment, les voyages interrégionaux sont les plus fréquents. La propension à partir à l'étranger ou dans les territoires d'outre-mer est forte chez des catégories d'individus assez différentes. D'un côté, le taux de départ à l'étranger est maximal chez les ménages ayant une position sociale élevée : en été, il est de 20 % chez les cadres supérieurs, et de 28 % chez les ménages de revenu mensuel supérieur à 25 000 F ; en hiver, il atteint respectivement 11 % et 20 % pour ces catégories. La propension à partir à l'étranger est également élevée chez certaines catégories bien typées sur le plan démographique : ménages d'une ou deux personnes, ou sans enfant jeune, jeunes adultes de 20 à 30 ans. Cependant, la proportion des séjours effectués à l'étranger est également forte chez des catégories moins aisées : ouvriers et familles nombreuses. Ce paradoxe s'explique en partie par le fait que les cadres, effectuant de nombreux séjours, n'en font qu'une fraction relativement faible à l'étranger, tandis que les congés sont souvent l'occasion pour les travailleurs immigrés de retourner dans leur pays d'origine, au sein de leur famille.

Les partants à l'étranger se tournent en majorité vers la péninsule Ibérique, l'Italie et l'Afrique du Nord. Mais la part des pays méditerranéens éloignés et, dans une moindre mesure, des pays à destination lointaine est en hausse régulière depuis plusieurs saisons. Certaines variations de fréquentation apparaissent entre l'hiver et l'été : la Suisse, relativement peu visitée en été, l'est beaucoup plus en hiver, à l'occasion des sports d'hiver. C'est aussi le cas de l'Allemagne, de l'Autriche, du Benelux et de la Scandinavie. A l'inverse, les pays de l'Europe du Sud sont plus fréquentés en été qu'en hiver.

En ce qui concerne les types de séjours choisis pour les vacances, les habitudes des vacanciers sont très stables ; en été, les vacanciers préfèrent la mer à la campagne et à la montagne. Plus précisément, ce sont les séjours au bord de la mer en camping ou en village de vacances qui représentent la part la plus élevée. Ils sont suivis par les séjours à la campagne chez des parents ou amis et par ceux à la mer dans l'entourage proche ou en location.

L'attrait de la mer touche toutes les catégories sociales ; néanmoins, ce sont les industriels, les cadres supérieurs, les ruraux et les jeunes de 14 à 19 ans qui s'y rendent le plus fréquemment, à l'opposé des inactifs et des personnes âgées. Pour ces catégories, la campagne rivalise fortement avec la mer. L'attraction pour la campagne est également forte chez les ouvriers et elle augmente avec le niveau d'urbanisation. Enfin, les séjours à la ville attirent préférentiellement les jeunes de 20 à 24 ans ; les personnes de plus de 60 ans y séjournent également davantage que la moyenne.

En hiver, les séjours de vacances se partagent, en parts presque égales, entre la campagne (qui vient en tête) et les sports d'hiver, les deux destinations représentant la moitié environ des séjours. Combinés aux modes d'hébergement, les types de séjour les plus prisés sont ceux à la campagne chez des parents ou amis, suivis de ceux à la ville dans les mêmes conditions. Les séjours à la montagne en location ou dans l'entourage viennent ensuite. Les séjours au « soleil d'hiver » (en hiver, à la mer, à l'étranger ou outre-mer) ne représentent, quant à eux, que 4,4 % de l'ensemble des séjours d'hiver.

Les séjours d'hiver, chez des parents ou amis à la campagne, sont en proportion plus forte que la moyenne chez les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers, les moins de 30 ans (à l'exception des adolescents) et les habitants des grandes agglomérations. Les séjours en ville, dans l'entourage proche, concernent au contraire les agriculteurs, les retraités, les ruraux et les plus de 55 ans. Les sports d'hiver conservent la première place chez les patrons et cadres supérieurs, les ruraux, les adolescents et les personnes de 30 à 50 ans.

Au-delà de 50 ans les vacanciers vont davantage à la campagne, surtout dans leur résidence secondaire.

La mer, principalement chez des parents ou amis, a surtout la faveur des plus de 40 ans, mais des différences s'observent entre les catégories suivant leur position sociale. Chez les ouvriers et employés, on trouve plus de séjours au bord de la mer dans l'entourage proche que dans l'ensemble des vacanciers. Au contraire, chez les cadres, patrons et retraités, la part des séjours à la mer à l'hôtel est plus importante.

Quant aux séjours d'hiver des vacanciers parisiens, ils se passent pour l'essentiel chez des parents ou amis, dont un tiers à la campagne, 15 % à la mer et près de 10 % à la montagne. Dans près de 10 % des cas, également, les Parisiens partent à la campagne, dans leur résidence secondaire.

Les vacances en France reflètent ainsi une assez forte concentration dans l'espace. La moitié des journées de vacances passées en France sont

réparties sur 14 départements, aussi bien en hiver qu'en été. L'été fait la meilleure part aux départements côtiers : le Var vient en tête, suivi, de façon égale, par l'Hérault et la Vendée. A l'exception des départements ayant une façade sur la mer, les départements savoyards ou centraux (Puy-de-Dôme, Ardèche) se placent également en bonne position. Globalement, c'est la côte méditerranéenne qui attire le plus grand nombre de vacanciers, surtout dans sa partie orientale : plus du quart des journées de vacances d'été y prennent place. Parmi les zones côtières, viennent ensuite la Bretagne (8 %) et la Manche (6,5 %). Les massifs montagneux représentent environ 22 % des journées de vacances, le Massif central et sa périphérie disputant la première place au massif alpin.

En hiver, les départements les plus fréquentés sont les départements montagneux, notamment les deux Savoies, les Alpes-Maritimes et les Hautes-Alpes. Mais les départements côtiers (Var, Morbihan, Vendée, Finistère, Gironde, Hérault, Côtes-du-Nord) figurent au hit-parade des départements. Paris est également en bonne position parmi les destinations choisies.

Au total, 31 % des journées de vacances d'hiver se passent dans le massif alpin et moins de 6 % dans le massif pyrénéen. La côte méditerranéenne en accueille près de 10 %, la côte atlantique et la Bretagne, chacune 7 % et la Normandie, un peu moins de 4 %. Enfin, 5 % des journées de vacances se passent en Ile-de-France.

En termes de concentration, l'intensité touristique peut être mesurée par le nombre moyen de vacanciers au km² pendant la période étudiée. Si l'on excepte la ville de Paris qui, du fait de sa très faible superficie, a une densité de vacanciers très élevée (249 au km² en hiver, 141 en été, à comparer néanmoins à sa densité moyenne de population : 20 264), on retrouve en hiver en première place la Haute-Savoie, les Alpes-Maritimes, la Savoie, les Hautes-Alpes puis les départements côtiers et pyrénéens. Pour les régions, c'est la Provence qui arrive en tête, suivie de la région Rhône-Alpes, de l'Ile-de-France et de la Bretagne.

En été, la plus forte concentration s'observe dans le Var et les Alpes-Maritimes, puis dans les départements de la côte languedocienne et enfin dans ceux de la côte atlantique sud. La Provence est à nouveau en première place, suivie par le Languedoc-Roussillon et la région Rhône-Alpes.

L'examen des flux de séjours de vacances fait apparaître des *tropismes assez prononcés*. En été, les trois zones les plus attractives sont la Méditerranée, l'Ouest et le Sud-Ouest. La Méditerranée apparaît comme destination principale de toutes les zones émettrices à l'exception de l'Ouest et du Sud-Ouest qui sont leurs propres points d'ancrage privilégiés. De plus, alors que l'Ile-de-France se dirige principalement vers la Méditerranée, l'ensemble du Bassin parisien choisit plutôt l'Ouest. La zone Centre-Est (Rhône-Alpes et Auvergne) est destination secondaire du Bassin parisien, de l'Est, de la Méditerranée et d'elle-même. Le Sud-Ouest attire aussi les habitants de l'Ile-de-France, du Bassin parisien, de l'Ouest et de la Méditerranée. Enfin le Nord n'est destination secondaire que de lui-même.

En hiver, du fait de la présence du massif alpin, c'est la zone Centre-Est qui joue le rôle de pôle attracteur principal pour toutes les zones, à l'exception, à

nouveau, du Sud-Ouest, de l'Ouest et de la Méditerranée, dont les vacanciers restent en majorité dans leur zone d'origine. La Méditerranée est aussi un pôle secondaire pour la plupart des zones (sauf l'Ouest). Enfin, le Bassin parisien et l'Ouest attirent quelque peu les vacanciers de l'Île-de-France, du Bassin parisien et du Nord.

La géographie des flux de déplacements de vacances est donc fortement influencée par les caractéristiques physiques du territoire. La proximité de la mer est un facteur prépondérant et les habitants des zones bordant les côtes atlantique et méditerranéenne ont la plus forte propension à séjourner dans leur environnement d'origine. Ce tropisme est atténué, en hiver, par les mouvements à destination du massif alpin. Le Massif central constitue une limitation naturelle aux déplacements diagonaux. Les vacanciers qui traversent la France sont surtout ceux qui ne disposent pas de la mer à proximité de leur domicile : Île-de-France, Bassin parisien, Est. Les déplacements se font pour l'essentiel du Nord vers le Sud. Il y en a peu dans l'axe transversal Est-Ouest, à l'exception des flux reliant le Sud-Ouest et la Méditerranée. Enfin, carrefour géographique naturel, l'Île-de-France se dirige aussi bien vers l'Ouest et le Sud-Ouest que vers les Alpes et la Méditerranée.

Tous les flux n'ont pas, cependant, la même importance quantitative. En nombre de journées de vacances, ce sont les mouvements de l'Île-de-France vers la Provence-Côte d'Azur qui sont les plus nombreux. Viennent ensuite les flux internes à la région Rhône-Alpes, puis les flux de l'Île-de-France vers la Bretagne, la région Rhône-Alpes, les Pays de la Loire, la région Midi-Pyrénées et le Languedoc-Roussillon. Les flux internes à la Bretagne et aux Pays de la Loire se trouvent également en bonne position. Les différences saisonnières par rapport à cette hiérarchie globale sont peu importantes ; en hiver, ce sont les flux originaires d'Île-de-France à destination du massif alpin qui arrivent en première place. Les flux internes à la Provence ou dirigés de la zone alpine vers la Provence sont également importants. La structure des flux estivaux, beaucoup plus importants, numériquement est quasiment identique à celle des flux annuels.

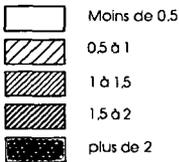
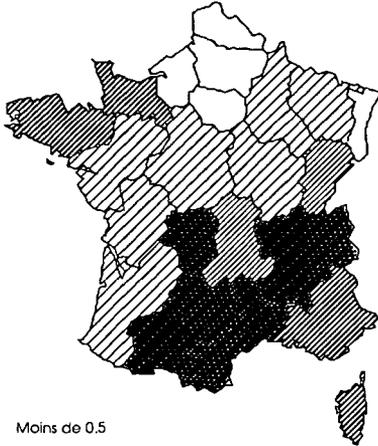
V — Régions émettrices et réceptrices

Chaque zone géographique peut être caractérisée par le nombre de journées de vacances qu'y ont passées des personnes n'y habitant pas, par le nombre de celles passées à l'extérieur de la zone par les résidents et, enfin, par le nombre de celles passées par les résidents, dans les limites de la zone. La mesure de ces flux permet de construire différents indicateurs.

Le coefficient d'attractivité représente le rapport entre le nombre de journées reçues de l'extérieur et le nombre de journées émises vers l'extérieur. On peut appréhender le caractère casanier par le rapport du nombre de journées de vacances passées dans une région par ses résidents au nombre total de journées émises par la région. À l'aide de ces indicateurs, on peut établir une typologie régionale en fonction du caractère attractif, expansif ou casanier de chaque zone géographique.

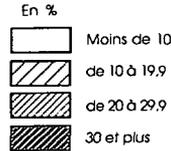
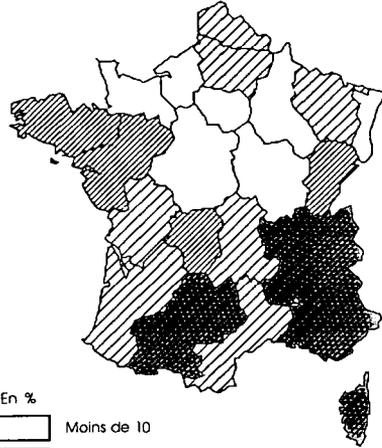
**5 - COEFFICIENT D'ATTRACTIVITE DES REGIONS
RAPPORT ENTRE LE NOMBRE DE JOURNEES RECUES ET EMISES
HIVER 1986-1987**

Source : INSEE



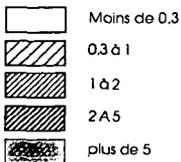
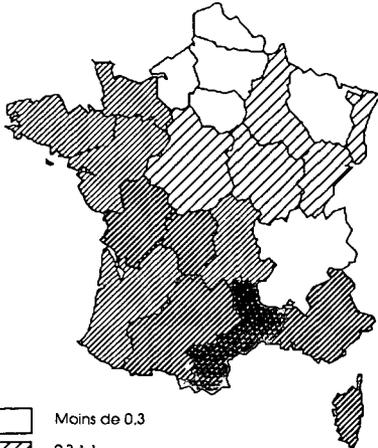
**7 - POUVOIR CASANIER DES REGIONS
(PROPORTION DE JOURS DE VACANCES
PASSES PAR LES RESIDENTS DE LA REGION)
HIVER 1986-1987**

Source : INSEE



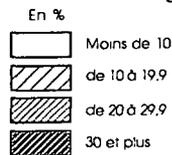
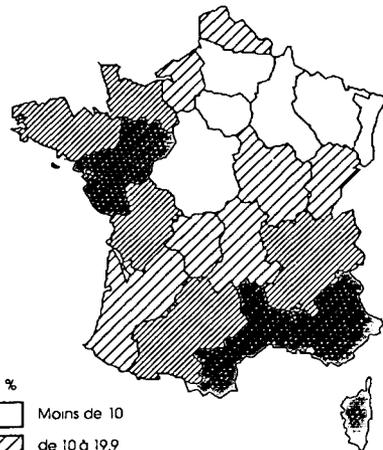
**6 - COEFFICIENT D'ATTRACTIVITE DES REGIONS
RAPPORT ENTRE LE NOMBRE DE JOURNEES RECUES ET EMISES
ETE 1987**

Source : INSEE



**8 - POUVOIR CASANIER DES REGIONS
(PROPORTION DE JOURS DE VACANCES
PASSES PAR LES RESIDENTS DE LA REGION)
ETE 1987**

Source : INSEE



Aussi bien pour l'hiver que pour l'été, l'Ile-de-France se caractérise par un coefficient d'attractivité très faible. Les régions du Bassin parisien et de l'Est ont des caractéristiques voisines ; les résidents de ces régions ont cependant une plus forte propension que ceux de l'Ile-de-France à séjourner au sein de leur région d'origine et cette tendance augmente avec la localisation septentrionale de ces régions. Le Languedoc-Roussillon présente des caractéristiques opposées : en été la proportion des résidents y séjournant pour leurs vacances est très forte ainsi que son pouvoir attractif vis-à-vis des autres régions. C'est également le cas, mais avec une amplitude moindre, de la Provence.

Les régions de l'Ouest, y compris la Basse-Normandie, présentent, en été, des profils analogues. En hiver, si l'on excepte les régions de petite taille, c'est un groupe formé de trois régions, assez différentes géographiquement, cependant, qui se distingue : Rhône-Alpes, Bretagne et Provence. Elles accueillent d'une fois et demie à plus de deux fois plus de vacanciers qu'elles n'en envoient vers l'extérieur, et la part de journées de vacances des résidents restant dans les limites régionales est de 30 à 40 % du total. La région Midi-Pyrénées a un coefficient d'attractivité voisin de celui du massif alpin, mais ses résidents ont une moindre propension à séjourner sur place. Au total, le pouvoir attractif est très élevé dans les régions bordant les côtes de la Méditerranée ou de l'Atlantique ainsi que dans les massifs montagneux en hiver. Ces localisations influent également sur le caractère casanier ; celui-ci peut d'ailleurs exister, même si l'attractivité est faible : c'est le cas du Nord-Pas-de-Calais et, dans une moindre mesure, de la Haute-Normandie, toutes deux régions côtières à très faible pouvoir attractif, mais où la proportion des déplacements de proximité est néanmoins importante.

VI — Les moyens de transport utilisés pour les trajets

Les vacanciers français choisissent en majeure partie l'automobile : pour trois quarts des séjours de vacances, les trajets sont effectués en voiture, qu'elle soit personnelle ou non.

9 - MODE DE TRANSPORT UTILISE (EN % COLONNE)

Source : Enquête de conjoncture, INSEE

	VACANCES D'ETE (TOTAL)	VACANCES D'ETE (A L'ETRANGER)	VACANCES D'HIVER
VOITURE	77	49	70
TRAIN	10	11	17
AVION	7	28	9
CAR	3	6	3
AUTRE	3	6	1

Si la possession de voiture n'est pas une condition nécessaire pour partir en vacances, son absence est néanmoins corrélée à une moindre propension au départ. Ainsi, les taux de départ des individus n'appartenant pas à des

ménages motorisés ne sont que de 16 % en hiver et de 35 % en été, alors que, chez les autres, ils atteignent respectivement 30 % et 58 %. Le sous-équipement automobile affecte principalement des catégories ayant des taux de départ plus faibles que la moyenne : personnes âgées, retraités, personnes seules. Les Parisiens, cependant, constituent une exception importante : alors qu'ils sont largement sous-équipés en voiture, ils demeurent néanmoins privilégiés en ce qui concerne les départs en vacances. L'usage de la voiture pour les vacances est le plus fort chez les ouvriers et les exploitants agricoles et, plus généralement, les ruraux. Il représente également 80 % des départs de 30-40 ans et de leurs enfants. Par niveau de revenu, la part des séjours de vacances où l'automobile a été utilisée a tendance à décroître au-delà de 10 000 F par mois, au profit d'autres moyens de transport.

Le train vient après la voiture ; il représente environ 12 % des séjours sur l'ensemble de l'année, mais le recours au train est plus important en hiver (15 %). Les usagers privilégiés du train sont les Parisiens, les inactifs, les personnes âgées, les ménages à faible revenu. L'avion est surtout le fait des jeunes de 20 à 24 ans, des personnes dont le revenu est supérieur à 20 000 F par mois et aussi des Parisiens. Il représente environ 7 % des séjours, mais son utilisation augmente sensiblement pour tous les déplacements à l'étranger dont il constitue environ le tiers des moyens de locomotion, contre 45 % pour l'automobile. Les autres moyens de déplacement (autocar, bateau) ne concernent qu'une très faible fraction des départs en vacances.

VII — L'avenir des vacances

La prospective des vacances doit intégrer à la fois des évolutions structurelles, impliquant notamment des phénomènes de diffusion au sein du corps social, et des évolutions de matière plus culturelle, où les vacances apparaissent comme l'un des moments des temps de loisir. Depuis les années soixante, les vacances se sont largement diffusées, et les taux de départ ont sensiblement augmenté dans les catégories qui partaient peu. Néanmoins, des disparités nettes subsistent : on part plus, plus souvent, plus longtemps et plus loin quand on a une position sociale élevée ; ainsi les cadres supérieurs consacrent-ils 4 500 F à leurs vacances d'hiver et 7 500 F à leurs vacances d'été, contre 1 400 F et 3 200 F respectivement pour l'ensemble des Français⁵. La contrainte économique, certes importante, n'explique pas tout : des disparités significatives subsistent en fonction de la composition du ménage ou encore de sa localisation ; dans ce contexte, le maintien d'habitudes acquises dans la phase jeune et active du cycle de vie et le développement de la population retraitée devraient conduire à une consolidation des taux de départ, même si les tendances récentes sont plutôt à la stagnation (avec d'importantes fluctuations en hiver). De même, la généralisation de la cinquième semaine de congés en 1982 n'a pas produit de variation nette des durées de vacances passées hors du domicile. Ceci suggère que des causes

5. Estimation en 1987, arrondie à la centaine de francs la plus proche, à partir de l'enquête vacances.

culturelles (voir aussi chapitre 18) peuvent être à l'œuvre, et contrebalancer, au niveau global, les effets de diffusion : nouveaux modes de vie plus centrés sur l'habitat ; espace résidentiel plus propice à la réalisation de loisirs sur place ; développement d'offres de loisir de proximité ; développement de séjours de courte durée... Seule une observation de longue période, à partir d'enquêtes sur les emplois du temps par exemple, permettra de valider statistiquement ces hypothèses.

Références

- [1] M. Christine et C. Samy
Les vacances des Français en 1985 — INSEE M 125 — 1987.
- [2] M. Christine
Les vacances — INSEE, Données sociales — 1987.
- [3] M. Christine
Les départs en vacances de l'été 1987 — INSEE, Premiers résultats n° 128 — 1988.
- [4] M. Christine
Tour d'horizon sur l'automobile — INSEE, Premiers résultats n° 145 — 1988.
- [5] M. Christine
Les vacances de la saison d'hiver 1987-1988 — INSEE, Premiers résultats n° 156 — 1988.
- [6] M. Christine
Les vacances des Français en 1986 et 1987 — INSEE, Série M — A paraître en 1989.