

LES FRANÇAIS VOYAGENT DE PLUS EN PLUS

Nelly GOUIDER



En 1994, chaque personne résidant sur le territoire métropolitain a effectué en moyenne près de six voyages à plus de 100 kilomètres de son domicile au cours de l'année. Cette moyenne était d'un peu moins de quatre voyages en 1982. La distance totale parcourue au cours d'un voyage est en moyenne de quelque 860 kilomètres en 1994 ; elle était de 800 kilomètres en 1982.

De même qu'en 1982, la voiture reste le mode de déplacement privilégié : elle est utilisée pour 78% des voyages personnels et professionnels ; le train ou l'avion sont plutôt choisis pour les voyages les plus lointains ou sur des périodes plus longues. Les cadres supérieurs et les étudiants sont ceux qui voyagent le plus mais les étudiants font des voyages de plus longue durée ; de même, les retraités partent moins souvent que les actifs mais leurs voyages durent plus longtemps.

En 1994, les Français âgés de plus de cinq ans ont effectué environ 300 millions de voyages (hors voyages réguliers « domicile-travail »)¹ à plus de 100 kilomètres de leur domicile, soit près de 68% de plus qu'en 1982, alors que la population correspondante² n'a augmenté pendant cette période que de 8%.

La très grande majorité des voyages est effectuée pour un motif personnel et cette proportion, 85% en 1994, n'a pratiquement pas évolué depuis 1982.

La durée moyenne des voyages (mesurée par le nombre de nuits d'absence du domicile par voyage) reste stable pour les voyages personnels, 5,5 nuits, mais diminue légèrement pour les voyages professionnels, passant de 2,2 à 2,0 nuits entre 1982 et 1994.

Tableau 1 - Evolution du nombre de voyages entre 1982 et 1994

Motif	Nombre de voyages			Nombre de voyages par personne et par an	
	1982 (million)	1994 (million)	94/82 (%)	1982	1994
Personnel	153,1	255,7	+67,0	3,1	4,8
Professionnel	26,2	45,1	+72,1	0,5	0,8
Ensemble	179,3	300,8	+67,8	3,7	5,7

Champ : Voyages à plus de 100 km du domicile.

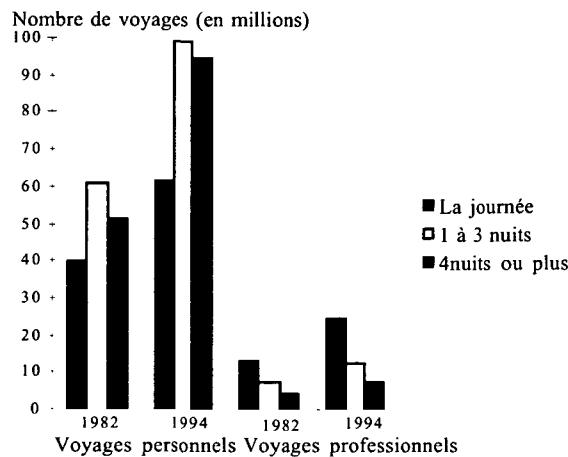
Source : Enquêtes Transports 1981-1982 et 1993-1994, INSEE.

¹ Les résultats présentés dans cet article concernent l'ensemble des voyages effectués à plus de 100 km du domicile, en dehors de ceux effectués pour rejoindre un lieu de travail fixe et habituel. Cette présentation permet d'assurer la comparabilité des résultats de l'enquête de 1993-1994 avec ceux de 1981-1982 qui ont été présentés dans l'article « Les voyages à longue distance » de la publication « Données sociales 1987 » de l'INSEE. En effet, les voyages réguliers « domicile-travail » à plus de 100 kilomètres du domicile étaient exclus du champ considéré dans l'article cité.

² En 1982, le champ de l'enquête inclut les voyages des enfants de moins de six ans, alors que dans l'enquête de 1994 ces voyages sont exclus. Pour rendre les évolutions comparables, les voyages des enfants de moins de six ans ont été retirés des résultats de 1982. Il ne s'agit bien entendu que de voyages effectués pour raisons personnelles.

VOYAGES

Graphique 1 - Répartition des voyages suivant le motif et la durée



De fortes disparités de mobilité suivant les caractéristiques sociales et démographiques

Comme en 1982, la mobilité croît avec le revenu. Dans un ménage dont le revenu annuel en 1994 est inférieur à 75 000 francs, on effectue en moyenne trois voyages par an contre onze dans un ménage ayant un revenu de plus de 480 000 francs. Les personnes appartenant à des ménages dont le chef est cadre supérieur effectuent près de onze voyages par an et s'absentent de leur domicile 57 jours en moyenne, la possession d'une résidence secondaire contribuant à cette mobilité. A l'opposé, les agriculteurs n'effectuent que 3,5 voyages par an. Leur mobilité a toutefois nettement augmenté puisque, en 1982, leur nombre annuel de voyages était de 1,7. Par ailleurs, leur nombre de jours d'absence du domicile passe de 4 jours en 1982 à 12 jours en 1994.

La catégorie « étudiants »³ se différencie toujours des autres catégories de ménages d'inactifs par une plus grande mobilité avec près de onze voyages en 1994 et environ 77 jours d'absence du domicile. Mais la distance totale parcourue au cours de ces voyages est plus courte que la moyenne concernant l'ensemble des ménages : une fois sur deux, elle est inférieure à 400 kilomètres. Les voyages des étudiants sont, le plus souvent, motivés par des allers-retours au domicile familial qu'ils ont quitté pour continuer leurs études. Les ménages de retraités effectuent moins de voyages que les actifs de la catégorie sociale à laquelle ils appartenaient mais les cadres et professions intermédiaires en retraite restent les retraités les plus mobiles. Ils sont même plus mobiles que certaines catégories d'actifs (ouvriers, agriculteurs).

Les personnes seules de moins de 25 ans, hommes ou femmes, effectuent en moyenne onze voyages à longue distance par an alors que les personnes seules âgées de 65 ans ou plus n'en effectuent que deux. Mais celles-ci partent en moyenne plus longtemps.

Pour les ménages avec enfants, l'arrivée du troisième enfant freine nettement la mobilité. Avec cinq voyages par an, la mobilité des ménages de trois enfants ou plus reste toutefois supérieure à celle des familles monoparentales, qui effectuent quatre voyages par an en moyenne.

La mobilité croît avec le degré d'urbanisation

Comme en 1982, ce sont les habitants d'Ile-de-France, et particulièrement ceux de Paris intra-muros, qui voyagent le plus. Toutefois, l'écart observé en 1982 entre une personne vivant à Paris et une personne vivant en zone rurale se réduit. En effet, en 1982, un Parisien faisait en moyenne trois fois plus de voyages

³ Il s'agit des ménages dont le chef est étudiant, c'est-à-dire le plus souvent d'étudiants ayant quitté le logement familial pour occuper, près de leur lieu d'études, un logement ou une chambre indépendante.

VOYAGES

qu'une personne résidant en zone rurale. En 1994, l'écart est inférieur à deux. Un Parisien s'absente, en moyenne, 67 jours sur l'année (contre 46 en 1982). En zone rurale, une personne ne s'absente de son domicile que 22 jours par an mais cette durée d'absence a presque triplé par rapport à 1982. Les raisons d'une mobilité plus grande en ville qu'à la campagne sont les mêmes que celles avancées en 1982, à savoir un plus grand besoin d'évasion dû aux conditions de vie des citadins. L'augmentation de la mobilité en zone rurale s'explique par une modification de la structure de la population qui y réside, du fait de la forte diminution du nombre d'exploitants agricoles, catégorie qui reste, comme on vient de le voir, la moins mobile, mais aussi par le fait que les agriculteurs eux-mêmes aspirent de plus en plus à découvrir d'autres horizons.

Les visites à des parents ou amis sont le premier motif pour les voyages personnels

La répartition des voyages personnels suivant leur durée évolue très peu au cours des années. C'est ainsi que, comme en 1982, environ un quart des voyages personnels s'effectue dans la journée, tandis que près de quatre voyages sur dix incluent une à trois nuits hors du domicile et qu'un peu plus d'un voyage sur trois dépasse trois nuits, cette dernière catégorie étant passée de 34% à 37% de l'ensemble.

La durée du voyage et son motif principal sont assez nettement liés. C'est ainsi que les voyages personnels de la journée se répartissent, en 1994, à parts à peu près égales entre visites à des parents ou amis et voyages pour « autres motifs personnels » (démarche administrative, consultation de médecin...). Les voyages d'une à trois nuits sont, pour 60% d'entre eux, consacrés aux visites à des parents ou amis. Ceux de quatre nuits ou plus ont pour motifs principaux les vacances et les loisirs.

Tableau 2 - Les voyages personnels selon le motif principal et la durée du voyage en 1982 et 1994

(en %)

Durée du voyage	La journée		1 à 3 nuits		4 nuits ou plus		Toutes durées	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
Année								
Motif principal du voyage								
Visite à des parents, amis	40	35	61	60	37	30	47	43
Vacances, loisirs	28	19	24	25	50	62	35	37
Sport	7	8	3	3	5	1	5	4
Autres motifs personnels	25	38	12	12	8	7	13	16
Tous voyages personnels	100	100	100	100	100	100	100	100
Nombre de voyages personnels (en millions et %)	40,3	61,5	61,2	99,6	51,6	94,6	153,1	255,7
	26	24	40	39	34	37	100	100

Champ : Voyages personnels à plus de 100 km du domicile.

Source : Enquêtes Transports 1981-1982 et 1993-1994, INSEE.

L'hébergement à l'occasion de voyages personnels dépend également du motif principal du voyage. Lors de visites à des parents ou amis, l'hébergement s'effectue presque toujours, et tout naturellement, chez ces parents ou amis. Ce mode d'hébergement reste le plus utilisé pour les autres types de voyages personnels (sauf ceux à caractère sportif) et il gagne du terrain par rapport à 1982. Pour les vacances et les loisirs, l'hébergement en résidence secondaire progresse également, comme les hébergements divers, au détriment de l'hôtel et du camping.

Par contre, pour les « autres motifs personnels », l'hébergement en résidence secondaire ne joue plus qu'un rôle marginal, alors que la part de l'hôtel se maintient.

VOYAGES

Tableau 3 - Répartition des nuitées des voyages personnels selon le motif principal du voyage et le mode d'hébergement en 1994

(en %)

Hébergement Motif principal du voyage	Résidence secondaire	Chez des parents, amis	Camping, gîte, refuge...	Location	Hôtel, pension de famille	Hébergement autre ou indéterminé (*)	Tous hébergements
Visite à des parents, amis	1	90	1	-	2	6	100
Vacances, loisirs	20	28	15	15	11	11	100
Sport	6	13	22	21	20	18	100
Autres motifs personnels	2	32	9	10	18	29	100
Tous voyages personnels	13	46	10	10	9	11	100
Nombre de nuitées (**) (en millions)	185,6	641,3	145,6	145,0	126,4	152,1	1396,0

(*) Y compris les villages de vacances.

(**) Non compris les nuits passées en déplacement.

Champ : Voyages personnels à plus de 100 km du domicile.

Source : Enquête Transports 1993-1994, INSEE.

**Dans
les voyages
pour motif
personnel,
on utilise
toujours autant
la voiture**

Différents éléments tels que la distance à parcourir au cours du voyage, sa durée mais aussi le coût du transport... interviennent dans le choix du mode de transport. La voiture demeure le moyen de transport le plus utilisé. Elle est utilisée en moyenne huit fois sur dix, c'est-à-dire autant qu'en 1982, lors de déplacements effectués pour raisons personnelles alors que le train, qui arrive au deuxième rang des modes de transports principaux, n'est utilisé qu'une fois sur dix. Le car dépasse le train dans les voyages ne durant que la journée. La seule évolution notable par rapport à 1982 concerne les voyages de quatre nuits ou plus, pour lesquels la voiture et le train perdent respectivement un et trois points au profit de l'avion.

En se référant à la distance à parcourir et non plus à la durée du voyage, la voiture est choisie près de neuf fois sur dix pour les voyages où la distance totale est inférieure à 400 kilomètres. Ceci s'explique par le plus grand confort qu'offre ce mode de transport et par le gain de temps que permet l'absence de tout changement de moyen de transport. Mais le recours à la voiture comme mode de transport principal diminue au fur et à mesure que la distance à parcourir augmente. Ainsi, lors de voyages de 1 500 kilomètres ou plus, la voiture n'est plus choisie que cinq fois sur dix.

Le train arrive en deuxième position pour les voyages de moins de 1 500 kilomètres. Il est emprunté dans 7% des voyages de moins de 400 kilomètres et dans 18% de ceux de 800 à 1 500 kilomètres. Le train ne représente plus que 14% des voyages de 1 500 kilomètres ou plus, le relais étant alors pris par l'avion, choisi une fois sur quatre.

Tableau 4 - Répartition des voyages personnels selon le mode de transport principal et la distance totale parcourue en 1994

(en %)

Distance totale du voyage Mode de transport principal	Moins de 400 km	400 à 599 km	600 à 799 km	800 à 1 499 km	1 500 km ou plus	Total
Voiture	88	84	83	75	53	80
Train	7	8	11	18	14	10
Avion	-	-	1	2	25	4
Autres	5	8	5	5	8	6
Tous voyages personnels	100	100	100	100	100	100
Nombre de voyages personnels (en millions et %)	104,5 41	46,3 18	24,0 9	46,4 18	34,5 14	255,7 100

Champ : Voyages personnels à plus de 100 km du domicile.

Source : Enquête Transports 1993-1994, INSEE

VOYAGES

Une fois sur deux, les voyages professionnels sont effectués dans la journée

La part des voyages professionnels d'une journée tend à s'accroître au cours du temps. En effet, 55% des voyages professionnels s'effectuent sur une seule journée, contre 52% en 1982. Par rapport à 1982, les voyages d'une à trois nuits hors du domicile perdent deux points et ceux de quatre nuits ou plus un point (ils représentent respectivement 28% et 17% des voyages professionnels en 1994). De ce fait, la durée moyenne des voyages professionnels diminue légèrement. Cette tendance est certainement en partie motivée par le souci de réduire les coûts d'hébergement des déplacements professionnels.

On pouvait penser que l'émergence des TGV favoriserait l'usage du train pour les voyages professionnels de courte durée. De fait, le nombre de voyages d'une journée effectués principalement en train augmente de 35%. Mais, en même temps, le nombre de ceux qui sont effectués en voiture progresse de 97%. En conséquence, la part du train diminue de 17% à 12% entre 1982 et 1994 au profit de la voiture, la part de l'avion restant stable.

La part du train, stable dans les voyages de une à trois nuits, diminue de quatre points dans les voyages de quatre nuits ou plus, essentiellement au profit de la voiture, celle de l'avion progressant d'un point.

Pour les voyages professionnels comme pour les voyages personnels, la distance à parcourir est déterminante dans le choix du mode de transport à emprunter. Pour moins de 400 kilomètres aller-retour, la voiture est utilisée plus de neuf fois sur dix. Au delà de 400 kilomètres, la voiture est davantage délaissée au profit du train que lors de voyages pour raison personnelle. Le train est ainsi emprunté près d'une fois sur trois dans les voyages de 600 à 1 500 kilomètres. Au delà de 1 500 kilomètres, l'avion est choisi plus d'une fois sur deux et la voiture seulement une fois sur quatre. Ces proportions sont pratiquement inversées par rapport à ce que l'on observe pour les voyages personnels. Le besoin de rapidité dans les déplacements, ainsi qu'une moindre perte de temps, motive dans ce cas le choix de l'avion.

Tableau 5 - Les voyages professionnels selon le mode de transport principal et la durée du voyage en 1982 et 1994

(en %)

Durée du voyage	La journée		1 à 3 nuits		4 nuits ou plus		Toutes durées	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
<i>Mode de transport principal</i>								
<i>Voiture</i>	75	81	60	59	53	59	68	70
<i>Train</i>	17	12	22	23	20	16	18	16
<i>Avion</i>	6	6	15	17	19	20	10	11
<i>Autres</i>	2	1	3	1	8	5	4	2
<i>Tous voyages professionnels</i>	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Nombre de voyages professionnels (en millions et %)</i>	13,6 52	25,0 55	7,9 30	12,5 28	4,7 18	7,6 17	26,2 100	45,1 100

Champ : Voyages professionnels à plus de 100 km du domicile.

Source : Enquêtes Transports 1981-1982 et 1993-1994, INSEE.

Pour les voyages professionnels, on choisit surtout l'hôtel

Pour les voyages s'étendant sur plus d'une journée, le choix de l'hébergement est différent de celui effectué lors de voyages personnels. C'est ainsi que l'hébergement s'effectue à l'hôtel dans 63% des voyages professionnels et représente 50% des nuitées correspondantes (contre 44% en 1982).

VOYAGES

Tableau 6 - Répartition des nuitées des voyages professionnels selon le mode d'hébergement en 1994

Hébergement	Résidence secondaire	Chez des parents, amis	Camping, gîte, refuge...	Location	Hôtel, pension de famille	Hébergement autre ou indéterminé (*)	Tous hébergements
Nombre de nuitées (**)	3	13,3	6,5	4,1	44,4	17,8	88,5
(en millions et %)	3	15	7	5	50	20	100

(*) Y compris les villages de vacances.

(**) Non compris les nuits passées en déplacement.

Champ : Voyages professionnels à plus de 100 km du domicile.

Source : Enquête Transports 1993-1994, INSEE.

Pour comprendre ces résultats

L'enquête « transports et communications » a été réalisée en 1994 par l'INSEE auprès d'un échantillon de 14 200 ménages résidant en France. Cet échantillon a été réparti en huit vagues sur une période allant de mai 1993 à avril 1994 afin de pallier la forte saisonnalité qui affecte la mobilité des ménages.

L'objectif de cette enquête est d'appréhender la mobilité des ménages et l'usage des moyens de transports tant individuels que collectifs. Elle permet aussi d'analyser les changements de comportements survenus depuis la précédente enquête, réalisée en 1981-1982 auprès de 7 500 ménages.

Sont décrits les voyages des personnes de 6 ans ou plus, résidant en France. Les déplacements d'une personne exerçant sa profession dans un moyen de transport (pilote de ligne, steward, chauffeur routier...) sont exclus du champ de l'enquête. Par contre, sont pris en compte les déplacements des personnes dont la profession exige l'emploi fréquent d'un ou plusieurs moyens de transport : VRP par exemple.

Sont étudiés dans cet article les voyages à longue distance que la personne enquêtée a terminés ou effectués au cours des trois mois précédant la visite de l'enquêteur. Le voyage est défini comme l'ensemble des parcours effectués par la personne entre le départ et le retour à son domicile. Il est « à longue distance » si la personne enquêtée s'est éloignée à plus de 100 kilomètres de son domicile (soit 80 kilomètres à vol d'oiseau) au cours de son voyage. Les excursions d'une journée (dans le cas où elles conduisent le voyageur à plus de 100 kilomètres de son domicile) sont, bien sûr, dans le champ de l'enquête. Cette définition se différencie de celle du « voyage touristique », utilisée dans les enquêtes de la direction du tourisme, pour lesquelles le voyage doit comporter au moins une nuit passée hors du domicile, sans qu'il y ait de conditions sur la distance à parcourir au cours du voyage.