

GRANDS TRAJETS EN AUTOMOBILE :
*accroissement du nombre,
 diminution des distances moyennes*

Roland CURTET

Le panel d'automobilistes géré par la SECODIP* permet d'observer les trajets de plus de 200 km (que nous qualifierons par la suite de "grands trajets"). Un précédent article (note de synthèse n°71 de juin 1993) a traité de leur structure sur la période récente. Nous nous attachons ici aux évolutions les plus significatives sur l'ensemble de la période observée 1989-1992 : tendance à occuper une part croissante dans l'ensemble des parcours en contrepartie d'une diminution des distances moyennes parcourues; prépondérance du motif vacances malgré une tendance à la diminution de sa part relative.

Des trajets à grande distance minoritaires mais en proportion croissante

Sur une année entière, près d'un automobiliste sur deux n'effectue pas de grands déplacements.

Evolution des grands trajets entre 1989 et 1992

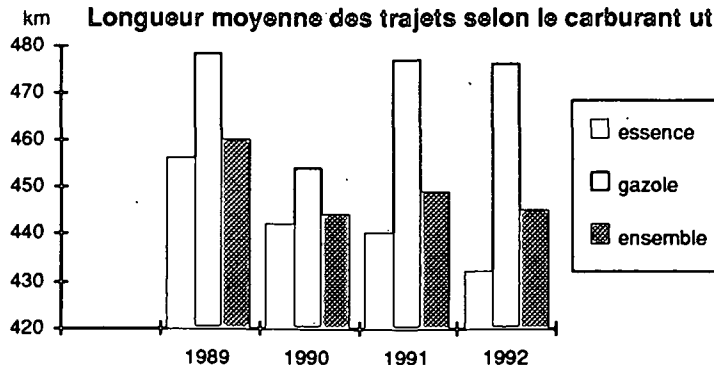
ANNEES	1989	1990	1991	1992
NOMBRE DE TRAJETS PAR AUTOMOBILISTE	2,8	2,5	2,9	3,2
PART DES GRANDS TRAJETS DANS LES KILOMETRAGES TOTAUX	10,8%	9,7%	11,6%	12,1%
LONGUEUR MOYENNE (km) DES GRANDS TRAJETS	460	444	449	445

Les nombres moyens sont faibles, et les "grands trajets" ne représentent qu'une petite part (de l'ordre de 10 %) de l'ensemble des kilométrages réalisés par toutes les voitures particulières. A noter le creux relatif de l'année 1990, avec la crise du Golfe à partir du mois d'août.

Une diminution des distances moyennes parcourues

La tendance à l'accroissement du nombre des grands trajets coïncide avec une évolution à la baisse des distances unitaires parcourues : en 1992, la longueur moyenne est inférieure de 3 % à celle de 1989. Les trajets les plus longs se font en été, en particulier en juillet-août. Les plus courts se situent (selon les années) au premier et au quatrième trimestre. Chaque année, la longueur moyenne est plus faible pour les voitures à essence que pour les véhicules diésels. La diminution concerne surtout les parcours effectués par les véhicules à essence : - 5 % en 1992, par rapport à 1989, ce qui est cohérent avec la diésélisation croissante du parc.

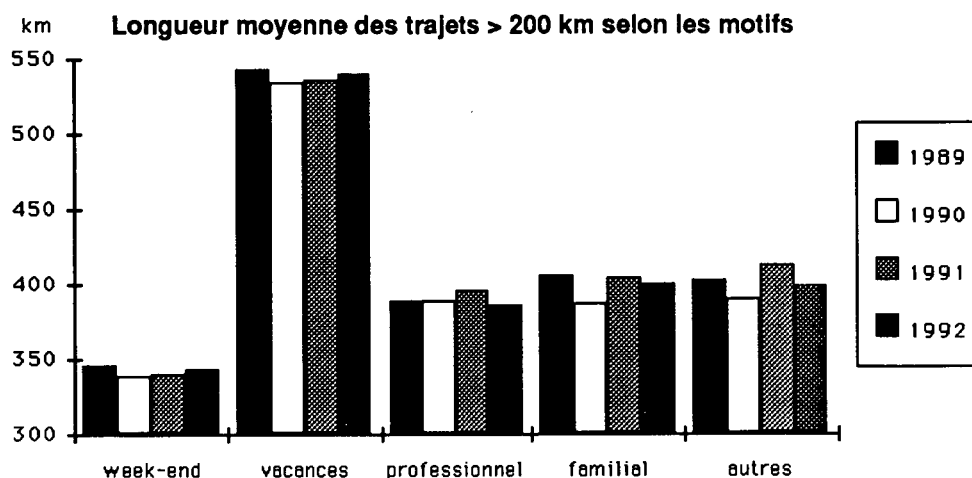
Longueur moyenne des trajets selon le carburant utilisé



* Ce panel porte sur 3300 automobilistes et comporte par ailleurs des interrogations liées à l'usage général et à la consommation énergétique des véhicules. Des feuillets détachables, ajoutés en fin de carnet, permettent aux panélistes de décrire leurs trajets de plus de 200 km. L'étude porte sur les années 1989 à 1992, au cours desquelles 31900 trajets ont été enregistrés. Dans les analyses qui suivent, quand l'année n'est pas précisée, il faut comprendre que l'ensemble des quatre années est pris en compte.

AUTOMOBILE

Les trajets les plus longs sont ceux des vacances (538 km sur l'ensemble des quatre années). La baisse de longueur globale n'apparaît plus quand on considère chaque motif séparément : il s'agit donc d'une modification de la structure des déplacements (moins de trajets vacances). Remarquons, là encore, le cas particulier de l'année 1990, où la longueur moyenne a été particulièrement faible.

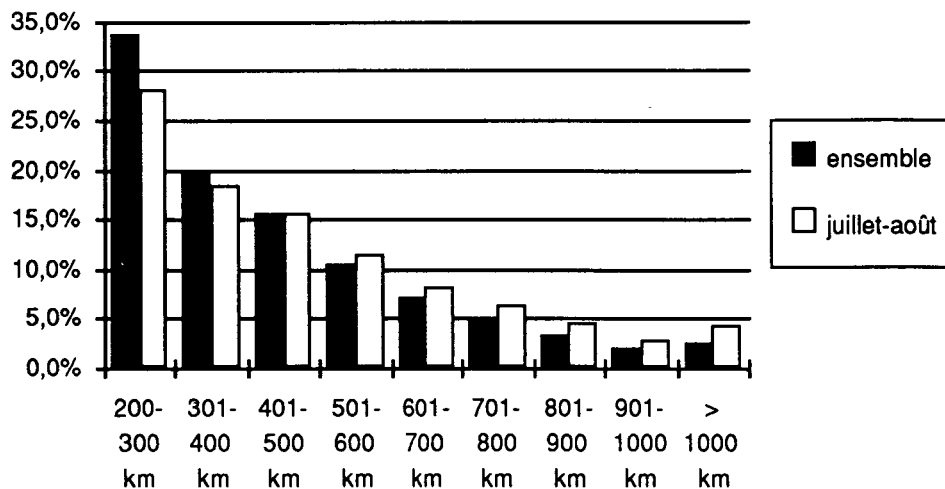


La longueur moyenne ne diffère pas beaucoup d'une catégorie socio-professionnelle à l'autre, sauf pour les agriculteurs exploitants : 385 km, contre 449 km sur l'ensemble. La part des vacances est en effet la plus faible parmi les agriculteurs (cf. dernière page).

Le tiers des "grands trajets" ne dépasse pas 300 km

La part des trajets diminue assez régulièrement quand leur longueur augmente; plus les trajets sont courts, plus ils sont nombreux (environ un tiers entre 200 et 300 km). Cependant, en été, il y a presque autant de trajets dépassant 600 km (26 % en juillet-août) que de trajets ne dépassant pas 300 km (28 % pour la même période).

Répartition des grands trajets suivant leur longueur, période 1989-1992

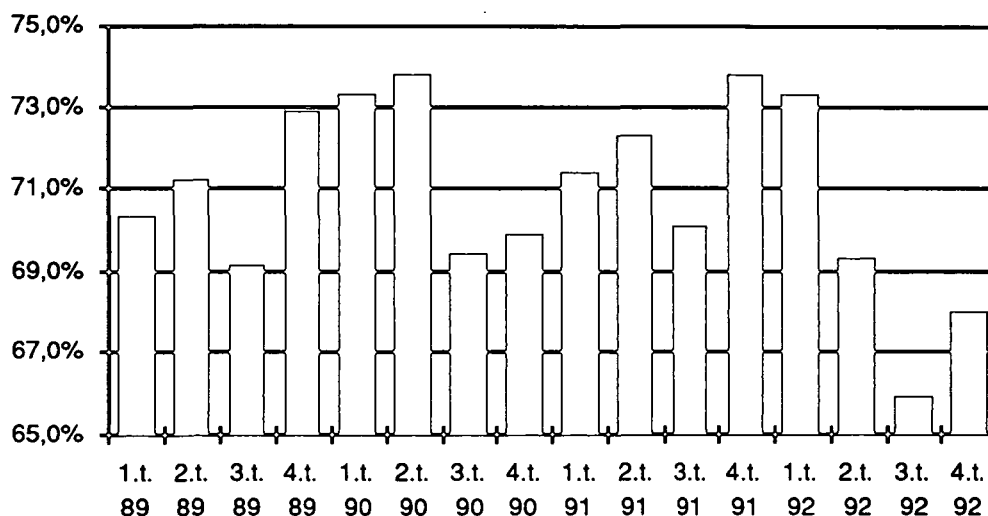


Parmi les trajets dépassant 600 km, 9,4 % touchent l'étranger, contre 4,7 % à partir de 200 km. Cette part de l'international dans l'ensemble des "grands trajets" semble avoir tendance à diminuer depuis 1990, où elle atteignait 5,3 % (4,7 % en 1992).

Environ 70 % d'hommes parmi les utilisateurs habituels

La proportion d'utilisateurs habituels hommes sur les grands trajets (71 % sur les quatre années) est plus forte que pour l'ensemble des trajets effectués par la totalité du parc (65 % selon le recensement SECODIP). La proportion de femmes s'est toutefois accrue entre 1989 et 1992 (30 % en 1989, 32 % en 1992). Elle s'élève en outre un peu en été (35 % en juillet-août 1992).

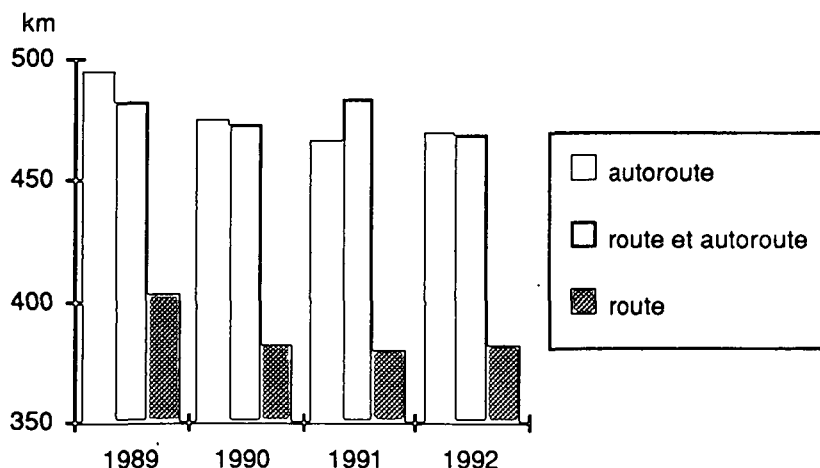
Part trimestrielle de conducteurs hommes



Les "grands trajets" sur autoroute sont sensiblement plus longs que les autres

Les grands trajets qui utilisent l'autoroute dépassent de près de 100 km ceux qui passent surtout par les routes (les trois types indiqués correspondent aux voies "essentiellement" utilisées) :

Longueur moyenne des trajets selon le type de voie utilisé



On note un accroissement de l'utilisation de l'autoroute durant les quatre années observées : 19 % de grands trajets "essentiellement sur autoroute" en 1989, 22 % en 1992. Corrélativement, il y a eu diminution de la longueur des trajets faits essentiellement sur route.

L'autoroute est inégalement utilisée selon le motif

C'est le motif professionnel qui entraîne la plus importante utilisation de l'autoroute: 37 % "essentiellement sur autoroute" sur les quatre années (34 % en 1989, 41 % en 1992), contre 20 % pour l'ensemble des motifs. Les trajets de vacances sont pour plus de la moitié (52 %) des trajets mixtes (route+autoroute), et pour 18 % seulement sur autoroute essentiellement. L'effet dissuasif des péages autoroutiers apparaît indirectement quand on compare l'utilisation de l'autoroute d'une classe "économico-sociale" à l'autre (classes définies par la SECODIP à l'aide des revenus et du nombre de personnes du foyer) :

AUTOMOBILE

Période 1989-1992

CLASSES (SECODIP) "ECONOMICO-SOCIALES"	PART DE TRAJETS "ESSENTIELLEMENT SUR AUTOROUTE"
AISEE	24,8%
MOYENNE SUPERIEURE	19,1%
MOYENNE INFERIEURE	15,2%
MODESTE	10,4%

En fonction de la catégorie socio-professionnelle de l'utilisateur, le taux varie de 30 % chez les cadres à 6 % chez les agriculteurs, il est de 14 % chez les retraités.

**La part du motif
vacances
parmi les "grands
trajets" a diminué
de 1989 à 1992**

Dans l'ensemble des motifs de déplacement, les vacances représentent la part la plus importante : 44 % des trajets sur les quatre années (70 % si l'on se limite aux distances supérieures à 600 kilomètres). On observe cependant une diminution de cette part : 48 % en 1989, contre 41 % en 1992. A l'inverse, les week-ends ont tendance à prendre plus d'importance. Les déplacements familiaux sont à leur maximum au quatrième trimestre, les trajets professionnels au premier et au quatrième trimestre.

Certaines différences de comportement apparaissent selon les diverses catégories socio-professionnelles :

- chez les retraités, le motif "familial" (40 %) dépasse le motif "vacances" (38 %),
- les week-ends sont à leur maximum (42 %) chez les personnes sans activité professionnelle autres que les retraités (chômeurs, militaires du contingent, étudiants, etc...),
- chez les agriculteurs, le motif "vacances" se réduit à 19 %, cependant que les trajets "familiaux" atteignent 44 % (part maximale dans l'ensemble des catégories socio-professionnelles),
- le motif professionnel a partout une importance limitée, les grands voyageurs professionnels type VRP étant sous-représentés dans le panel du fait de la difficulté à motiver cette catégorie soumise à une interrogation particulièrement lourde; il est à son maximum parmi les cadres et professions intellectuelles supérieures : 12 % des trajets. La codification des villes de départ et d'arrivée permet de préciser les origines et destinations. On met ainsi en évidence des différences sensibles selon le niveau des fonctions urbaines des agglomérations concernées, et leur éloignement mutuel. Sur la liaison Paris-Lille, 18 % des trajets sont réalisés pour raison professionnelle; sur Lyon-Marseille, 17%; sur Paris-Lyon, 8 %; sur Paris-Auxerre, il n'y en a que 1 %, et 2 % sur Paris-Caen.

**De l'utilité d'un suivi
des "grands trajets"**

Au total, on s'aperçoit que, quoique minoritaire, la part de la mobilité globale correspondant à de grands trajets automobiles, est loin d'être négligeable. Elle est en outre affectée par certaines évolutions significatives sur les quatre dernières années (par exemple, l'augmentation de leur part dans les kilométrages totaux). On voit donc toute l'utilité d'un outil de suivi permanent de la mobilité à longue distance automobile, voire intermodale, dans le contexte actuel des projets de réseaux nationaux et transeuropéens. ■