



LA MOBILITÉ GLOBALE DES FRANÇAIS : PROFILS ET ÉVOLUTION DE 1981 À 1993

Michel HOUÉE*, Joëlle MAFFRE**

Tout concourt, a priori, à organiser séparément l'observation de la mobilité des personnes selon que celle-ci est à courte ou à longue distance. D'une part, les commanditaires en matière de connaissance des déplacements locaux sont le plus souvent bien distincts de ceux qui s'intéressent aux voyages interrégionaux. D'autre part, les spécifications requises pour le recueil de l'information ne sont pas les mêmes : nécessité de le circonscrire à une période brève pour les nombreux déplacements de proximité tout en tenant compte de leur variabilité selon les types de période, obligation de l'étendre à la période la plus longue possible pour les déplacements à longue distance, nettement moins fréquents, dans la limite de ce qu'autorise « l'effet mémoire ».

Certes, il y a là une certaine logique dans la mesure où les déterminants principaux de ces deux catégories de déplacements sont bien distincts : navettes domicile-travail, transport des enfants et adolescents vers leur lieu d'études, approvisionnements et démarches administratives dans le premier cas, déplacements professionnels, départs en vacances ou en week-end dans le second. Pourtant, un tel découpage introduit une césure arbitraire au sein de la mobilité des personnes alors qu'elle répond largement à une logique de continuum. Cela est d'autant plus vrai que l'accroissement des performances des services de transport en termes de vitesses tend à réduire le différentiel de temps passé dans les transports selon que le déplacement est à courte ou longue distance. Aussi a-t-il paru intéressant de tenter, dans le cadre du programme mobilisateur PREDIT « systèmes d'information », une approche globale de cette mobilité en profitant de l'occasion offerte par les enquêtes nationales « transport » de l'INSEE de disposer simultanément d'une information sur ces deux champs pour les mêmes individus.

Un important travail préalable d'adaptation et d'harmonisation des données des enquêtes nationales transport

La méthodologie adoptée pour la recherche a consisté à établir à partir des deux dernières enquêtes de ce type, respectivement réalisées en 1981/1982 et 1993/1994, une typologie de déplacements intégrant l'ensemble de leurs caractéristiques en termes de motifs, modes, durée et dates. Pour identifier les liens entre mobilité locale et mobilité à longue distance, des profils globaux de mobilité individuelle ont été établis à partir des types de déplacements réalisés, par classification ascendante hiérarchique.

La mise en œuvre d'une telle méthodologie a supposé un important travail préalable de transformation des données de base pour les faire correspondre à la problématique de la recherche et assurer la comparabilité des résultats aux deux dates d'enquête.

Ainsi, en 1993, les personnes tirées au sort pour décrire leurs déplacements quotidiens et pour décrire leurs déplacements à longue distance ne sont pas nécessairement les mêmes (sauf bien sûr dans le cas des ménages composés d'une seule personne) ; au surplus, une sur-représentation maîtrisée des

* Chargé de mission au SES, M. Houée est également le président du programme mobilisateur « systèmes d'information » du PREDIT.

** Chargé de recherche au CREDOC.

personnes fortement mobiles à longue distance a été pratiquée. Il en résulte que le sous-échantillon utile des individus ayant répondu sur les deux champs de déplacement a nécessité une pondération spécifique pour le rendre représentatif.

Autre exemple : dans l'enquête de 1993, les déplacements quotidiens n'étaient observés que sur un seul jour de semaine ; il a donc fallu, pour pouvoir comparer les résultats, tirer aléatoirement l'un des cinq jours de semaine décrits dans l'enquête de 1981.

Dernière illustration, la juxtaposition de deux instruments d'enquête séparés peut faire apparaître des doublons. Ainsi, une personne peut avoir fait, au cours de la journée à propos de laquelle elle restitue sa mobilité quotidienne, un déplacement de longue distance qu'elle décrira par ailleurs dans la partie de l'enquête dédiée à cette catégorie de déplacements. Il a donc fallu procéder à l'élimination des doubles comptes correspondants.

Des évolutions sensibles de la mobilité globale

De 1981 à 1993, le nombre moyen de déplacements hebdomadaires d'un individu est passé de 14,8 à 17, pendant que la distance moyenne d'un déplacement évoluait de 11,8 kilomètres à 16,3 kilomètres sous l'effet de l'accroissement des vitesses, la durée moyenne passée dans un moyen de transport restant quasiment constante autour de six heures par semaine.

Les modes individuels restent largement dominants et accroissent même très légèrement leur part relative en nombre de déplacements pour atteindre 90% du total, expliquant la quasi totalité de la croissance de ce nombre. Par contre, la part des modes collectifs s'accroît significativement dans le total des distances parcourues, de 20,5% à 24,3%, traduisant ainsi un quasi doublement (de 20,1 kilomètres à 39 kilomètres) des distances moyennes des déplacements empruntant ces modes.

Les motifs de déplacement liés à l'activité professionnelle représentent approximativement, en 1993, le quart du nombre total de déplacements comme des distances parcourues, en régression par rapport à 1981 surtout en termes de nombre de déplacements où ils atteignaient 30%. L'origine en est probablement, chômage et développement de la journée continue aidant, dans la forte baisse du nombre absolu de déplacements domicile-travail, qui ne représentent plus que 15,8% du total des déplacements, alors que les autres déplacements professionnels croissent, surtout en distance puisque celle-ci passe en moyenne de 16,6 à 26,5 kilomètres.

Des types de déplacements qui isolent la courte distance mais mêlent moyenne et longue distance en 1981 comme en 1993

Une fois procédé à ces transformations, la classification des déplacements en 1981 montre une séparation entre :

- trois types de déplacements de moyenne ou longue distance, où dominent respectivement les déplacements professionnels exceptionnels et les déplacements en avion, avec une distance moyenne des déplacements de cette classe de 31 kilomètres, les déplacements en autocar (distance moyenne de 40 kilomètres) et les déplacements de loisirs en train ou en automobile, souvent à plus de cinq heures (distance moyenne de 76 kilomètres) ;
- quatre types de déplacements de courte distance, où dominent respectivement les déplacements en deux-roues (distance moyenne de 3 kilomètres), les déplacements réguliers en transports collectifs urbains et régionaux (distance moyenne de 7 kilomètres), les déplacements privés de proximité en voiture (distance moyenne de 10 kilomètres) et les allers-retours domicile-travail en train ou en voiture (distance moyenne de 12 kilomètres).

Toutefois, on constate que l'importance relative des déplacements de moyenne distance dans les trois premières classes atténué fortement le clivage entre les deux groupes en termes de distance.

La classification des déplacements de 1993 comporte quant à elle :

- quatre classes de déplacements à longue et moyenne distance, où dominent respectivement les déplacements en autocar et, à un moindre degré, en deux-roues (distance moyenne de 22 kilomètres), les déplacements de week-end en voiture pour motif loisirs (distance moyenne de 35 kilomètres), les voyages d'affaires en train ou en voiture (distance moyenne de 35 kilomètres) et les déplacements de loisir en avion (distance moyenne de 1195 kilomètres) ;
- trois classes de déplacements locaux à 5, 8 et 13 kilomètres, où dominent respectivement les déplacements de proximité en voiture (distance moyenne de 5 kilomètres), les déplacements des scolaires en transports collectifs (distance moyenne de 8 kilomètres) et les allers-retours domicile-travail en train ou en voiture (distance moyenne de 13 kilomètres).

Il en ressort que, même si un groupe de déplacements à très longue distance se dégage, les autres groupes de déplacements non strictement locaux mélangent encore longue et moyenne distances.

Cette relative continuité des distances au sein des types de déplacements est due au fait que les modes et les motifs de déplacement sont souvent corrélés entre eux, et ce quelle que soit la distance. Cela est particulièrement vrai s'agissant du mode automobile : ainsi, on peut trouver des déplacements professionnels en voiture aussi bien à 20, 50, 100 ou 200 kilomètres de son domicile ou de son lieu de travail, de même qu'on peut trouver des déplacements du week-end en voiture pour visite à la famille ou aux amis ou pour loisirs d'une durée très variable allant d'une demi-heure à trois heures. Exception à cette continuité : le fort développement de l'utilisation de l'avion pour loisirs a provoqué la création d'une classe de déplacements en avion assez homogène pour les longues distances.

***Une évolution
de la typologie
des déplacements
révélatrice
des tendances
lourdes
de la mobilité***

Au total, l'évolution de la nature des classes de déplacements entre 1981 et 1993 révèle les grandes tendances de la mobilité entre ces deux dates : développement de l'utilisation de la voiture à courte et moyenne distances, baisse de l'utilisation des deux-roues, développement de la mobilité à très longue distance par avion pour les loisirs et du train pour motif professionnel (effet TGV), substitution d'une mobilité privée ou de celle des inactifs à la mobilité professionnelle ou des actifs, rattrapage partiel de la mobilité féminine et des seniors.

***Une corrélation
des intensités
de mobilité
entre types
de déplacement
au niveau
individuel***

A partir de ces classes de déplacements, des profils globaux de mobilité ont été construits au niveau individuel. Ils montrent clairement les liens entre les pratiques des différents types de déplacements.

Une proportion très importante de la population, aussi bien en 1981 (42%) qu'en 1993 (35%) est très peu mobile, avec environ trois déplacements par semaine. Les enfants et les personnes âgées sont sur-représentés dans ce groupe de personnes.

A l'opposé, une petite fraction de la population (3% en 1981, 5% en 1993), constituée des ménages multi-motorisés avec enfants et habitant en banlieue ou en milieu périurbain, s'avère très mobile. Les navettes domicile-travail s'ajoutent à des accompagnements d'enfants en voiture pour aboutir à plus de sept déplacements locaux par jour en moyenne.

Entre ces deux extrêmes, on trouve les enfants en âge scolaire avec une mobilité moyenne assez stable autour de 15 déplacements hebdomadaires, et une série de classes toutes situées à l'intérieur de la fourchette allant de 20 à 25 déplacements par semaine : actifs ruraux et périurbains gros utilisateurs de l'automobile,

actifs urbains ou de banlieue et, en 1981, étudiants utilisateurs des deux roues (catégorie qui a disparu en 1993).

Enfin, parmi les personnes très mobiles localement en 1993, on en dénombre quelque 11% qui le sont également à moyenne ou longue distance, tant en semaine pour motifs professionnels que le week-end pour motifs privés. La forte utilisation de la voiture comme mode de déplacement et la résidence en périphérie des grandes métropoles régionales expliquent cette forte mobilité, qui reste encore très majoritairement masculine.

Par conséquent, les profils globaux de mobilité sont très contrastés et révèlent des situations spécifiques, marquées par une hypermobilité, souvent locale ou à l'opposé une faible mobilité, toutes deux largement subies.

Les profils globaux comme révélateurs de l'importance déterminante sur la mobilité de la structuration de l'espace...

Ces profils globaux montrent l'importance de la situation géographique comme déterminant de la mobilité, en particulier le caractère prédominant de la voiture en milieu rural ou périurbain, aussi bien directement pour la mobilité locale qu'indirectement comme incitation à la mobilité à moyenne ou longue distance. Il n'apparaît pas, en effet, de frontière bien nette entre mobilité de moyenne distance (20 kilomètres à 100 kilomètres) ou de longue distance (100 kilomètres et plus), aussi bien pour les motifs professionnels que pour les motifs privés. La forte utilisation de la voiture dans les déplacements locaux peut indirectement encourager cet emploi pour la moyenne et la longue distance, compte tenu de la continuité des distances parcourues pour un même motif (visites à de la famille ou des amis, loisirs, courses exceptionnelles, déplacements professionnels).

La tendance générale à l'accroissement des vitesses encourage aussi cette dilatation géographique de l'univers de vie qui accompagne l'élargissement des villes moyennes ou des métropoles. Le développement de la mobilité à très longue distance, notamment par avion, insère les plus mobiles dans des réseaux de zones urbaines dilatées, alors qu'aux deux extrémités du cycle de vie demeurent des individus peu mobiles. Les résidents de la ville dense à forte utilisation des transports en commun ne semblent pas profiter pleinement du développement des transports collectifs à longue distance (TGV ou avion), à l'exception des étudiants ou lycéens qui sont à la fois grands utilisateurs de transports en commun localement et assez mobiles à longue distance par train ou avion.

... et de la position dans le cycle de vie

On savait déjà que la génération d'appartenance était fortement explicative de la mobilité en voiture. Les profils globaux de mobilité révèlent de leur côté une rupture assez accusée entre le temps des études et celui de la vie de famille : d'un côté prédominent les profils globaux de mobilité de « jeunes peu mobiles » âgés de 10 à 14 ans et de « scolaires ou étudiants utilisateurs des transports en commun » qui ont entre 15 et 24 ans ; de l'autre, les profils « actifs de banlieue mobiles » ou « ménages périurbains utilisateurs de la voiture », qui ont plutôt entre 25 et 54 ans.

L'observation globale de la mobilité à la française : une approche originale à préserver

Au total, cette recherche sur les profils globaux de mobilité met clairement en évidence l'intérêt d'un dispositif d'observation globale de la mobilité tel que les enquêtes françaises transport auprès des ménages. Cela mérite d'autant plus d'être souligné qu'il s'agit là d'un type de recueil d'informations original au sein du concert des outils d'observation de la mobilité utilisés chez la plupart de nos homologues européens, en moyenne nettement plus spécialisés sur un champ particulier de la mobilité. Les évolutions de la mobilité tendent à renforcer encore plus cet intérêt dans la mesure où les interdépendances entre mobilités locale et à longue distance apparaissent de plus en plus claires.