



QUELLE MOBILITÉ A LONGUE DISTANCE DES FRANÇAIS ?

Michel HOUÉE - Lilian LEMONNIER

Le CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie) réalise une enquête intitulée "conditions de vie et aspirations des français" à partir d'une interrogation sur un échantillon de 2 000 personnes (méthode des quotas), représentatif de l'ensemble des français métropolitains âgés de 18 ans et plus.

L'OEST a figuré pendant un grand nombre d'années au nombre des commanditaires de cette enquête où le thème transport est présent depuis l'origine, et qui a donné lieu à de nombreuses publications.

Il est apparu intéressant de tenter de regrouper les informations transport dispersées dans ces publications, au sein d'un document intitulé *les transports au travers de l'enquête "conditions de vie et aspirations des français"*, disponible à l'OEST au prix de 100 francs.

Les développements qui suivent sont relatifs à la mobilité à longue distance.

Une mobilité très liée au revenu

La mobilité à plus de 100 Km semble être fortement liée à la disposition cumulée de revenus importants et d'acquis culturels, les 20% de personnes n'effectuant aucun voyage à plus de 100 Km étant caractérisées par le faible développement de leur vie culturelle et par de faibles revenus.

L'utilisation des modes de transport collectifs est d'autre part d'autant plus importante en proportion que la mobilité globale est élevée.

Des populations différentes selon la fréquence de déplacements

Les personnes effectuant **1 ou 2 voyages par an** représentent globalement en 1981 un peu moins du tiers de l'effectif total des enquêtés se déplaçant. Ce groupe semble correspondre au modèle du "grand voyage" lié au départ en vacances, effectué généralement l'été et en voiture.

Les personnes effectuant **de 3 à 6 voyages par an** représentent un quart des 2000 enquêtés. Pour ce groupe on note une plus grande fréquence des départs en vacances et des voyages effectués en solitaire. 2/3 ont utilisé au moins une fois l'automobile, la moitié ont utilisé le train. 23% de ces personnes ont le baccalauréat (contre 16% de l'ensemble de la population) et 51% (contre 42% en moyenne) d'entre elles habitent en ville.

Représentant environ 10% des personnes interrogées, le groupe effectuant **7 à 15 voyages par an** à plus de 100 Km présente des caractéristiques de vie culturelle et de loisirs assez développées (43% contre 26% en moyenne reçoivent des amis, 74% contre 60% en moyenne lisent un hebdomadaire ou un mensuel). La présence d'idées modernistes est, elle aussi, caractéristique de ce groupe : 56% (contre 41% en moyenne) déclarent que "la famille n'est pas le seul endroit où l'on se sent bien". 54% (contre 39% en moyenne) répondent que "le mariage peut être dissout par simple accord mutuel".

Les personnes effectuant **plus de 15 voyages** représentent environ 12,5% des enquêtés. Le modernisme des opinions est la première caractéristique de ce groupe. 13% de ses membres (contre 3,6% en moyenne) sont des cadres supérieurs. Notons que 47% de ces personnes pensent déménager dans un avenir proche (contre 27% des personnes se déplaçant à plus de 100 Km).

Pour ce groupe à forte mobilité les voyages semblent faire partie de l'habituel au même titre que les activités culturelles et les loisirs. Cependant un sous-groupe semble se dégager pour lequel les voyages prendraient plus le sens d'un "must".

Au total, l'influence de certains facteurs s'avère dominante : catégorie socio-professionnelle, âge en particulier (ce dernier facteur entraînant une baisse de la mobilité au-delà d'un certain seuil). Par contre, le fait d'avoir un enfant ne semble pas discriminant.

Mobilité et choix du mode de déplacement

Parmi les personnes ayant réalisé au moins un déplacement à plus de 100 km en 1981, 66% ont choisi l'automobile pour un voyage, 31% le train, 15% l'avion. Les différentes intensités de mobilité décrites précédemment se traduisent par des usages différenciés des modes de transports.

L'avion est très rarement utilisé par les peu mobiles (moins de 3 voyages par an), au contraire près d'un tiers de très mobiles (plus de 6 voyages par an) ont fait au moins un voyage en avion.

Le train attire deux segments de clientèle bien distincts : des mobiles (la moitié des très mobiles et près de 40% des moyennement mobiles) et des peu mobiles (il représente quasiment le seul moyen de déplacement à longue distance pour près d'un cinquième de ceux qui se déplacent peu).

Modes utilisés et catégories socio-professionnelles

S'agissant de l'influence des catégories socio-professionnelles, les retraités ont une mobilité automobile faible. 40% d'entre eux (contre 16% en moyenne) n'ont fait aucun voyage en auto. Cette faible utilisation de la voiture s'explique par la part limitée des personnes âgées de plus de 65 ans conduisant ou disposant d'une voiture, ainsi que par les facilités qui leur sont offertes pour leurs déplacements en avion ou en train (réductions de tarif).

Les professions agricoles sont surtout caractérisées par une faible mobilité due en partie à leurs obligations professionnelles ; pour ces déplacements on note une utilisation prédominante du train, cependant l'usage de l'automobile est lui aussi fréquent.

Les étudiants choisissent plus souvent l'automobile ou le train pour se déplacer. C'est dans cette catégorie que l'on dénombre le plus de voyageurs par rail.

Les cadres supérieurs se démarquent par une utilisation plus fréquente de l'avion (45% d'entre eux). La moitié ont effectué un voyage en train, 90% ont utilisé la voiture au moins une fois pour un déplacement à plus de 100 Km .

Modes utilisés et influence du revenu

En ce qui concerne l'influence du revenu, ce sont les fréquences d'utilisation de la voiture et de l'avion qui opposent principalement les détenteurs de bas et de hauts revenus. L'usage du train est à la fois le fait d'une population modeste qui profite des avantages offerts (carte de réduction) et d'une population aisée pour laquelle le train fait partie d'une batterie de modes largement utilisés.

Evolutions de la mobilité à longue distance

Entre 1981 et 1986, les évolutions de la mobilité sont faibles. On peut toutefois souligner une baisse sensible de la part des personnes effectuant plus de 15 voyages par an (12,5% en 1981 ; 7% en 1986).

A partir de 1985, une tendance à la diminution de la part des personnes effectuant 1 ou 2 voyages par an semble se dessiner (32% en 1985 ; 23% en 1988). La part des non mobiles reste stable.

Les mobilités "7 à 15 voyages " et "plus de 15" ont une tendance à la hausse (+ 5 points pour la classe "7 à 15" ; + 4 points pour "16 et plus").

nombre de voyages à plus de 100 km
(% de 2 000 personnes par an)

