

*Centre de recherche
pour l'étude
et l'observation
des conditions
de vie*

Sou1998-1129

142, rue du Chevaleret

75013 PARIS

Tél. 01 40 77 85 04

Fax 01 40 77 85 09

CREDOC-DIRECTION

IMPORTANT

Ce rapport est actuellement soumis à embargo ou à diffusion restreinte par le commanditaire de l'étude dont il traite. Il vous est adressé au titre de vos responsabilités à l'égard du Centre.

**NOUS VOUS DEMANDONS DE NE PAS LE
DIFFUSER**

**Crédoc - Profils globaux de mobilité.
Novembre 1998.**

CREDOC•Bibliothèque



CRÉDOC

L'ENTREPRISE DE RECHERCHE



PROFILS GLOBAUX DE MOBILITÉ

LA MOBILITÉ GLOBALE DES FRANÇAIS EN 1982 ET 1994

RAPPORT FINAL

NOVEMBRE 1998

Joëlle MAFFRE
Jean-Luc VOLATIER

Conseil scientifique : Jean-Loup MADRE - INRETS

Étude réalisée pour le PREDIT et l'ADEME

Décision d'aide à la recherche 97 MT 41 – PREDIT 1996-2000
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques

Département Prospective de la Consommation

142, rue du Chevaleret
7 5 0 1 3 - P A R I S

CRÉDOC

Département Prospective de la Consommation
142 rue du Chevaleret – F-75013 PARIS

PROFILS GLOBAUX DE MOBILITÉ

*LA MOBILITÉ GLOBALE DES FRANÇAIS
EN 1982 ET 1994*

SYNTHÈSE

NOVEMBRE 1998

Joëlle MAFFRE
Jean-Luc VOLATIER

Conseil scientifique : Jean-Loup MADRE - INRETS

Étude réalisée pour le PREDIT et l'ADEME

Décision d'aide à la recherche 97 MT 41 – PREDIT 1996-2000
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques

Habituellement, les sociologues et économistes étudient séparément la mobilité locale et la mobilité sur longue distance. Les concepts diffèrent, on parle de déplacements dans un cas et de voyages ou de nuitées dans l'autre. Les déterminants sont également différents : navettes domicile-travail, transport des enfants et adolescents vers leur lieu d'études, approvisionnements et démarches administratives forment la majorité des déplacements locaux, alors que les déplacements à longue distance sont des déplacements professionnels, des départs en vacances ou en week-end.

Pour tester l'existence d'une séparation franche entre courte et longue distances, nous avons réalisé deux typologies de déplacements en 1982 et 1994 au moyen des enquêtes nationales « transport » de l'INSEE et à partir de l'ensemble des caractéristiques des déplacements (motifs, modes, durée, jour du déplacement). Pour identifier les liens entre mobilité locale et à longue distance, nous avons construit des profils globaux de mobilité individuelle à partir des types de déplacements réalisés (par classification ascendante hiérarchique CAH).

La classification des déplacements en 1982 montre une nette séparation entre trois types de déplacements de moyenne-longue distance (respectivement 31, 40 et 76 km) et quatre types de déplacements de courte distance (3, 7, 10 et 12 km respectivement). Cependant, les distances moyennes des classes révèlent que les déplacements de moyenne distance sont souvent mélangés à des déplacements de longue distance.

La classification des déplacements de 1994 comporte quatre classes de déplacements à longue et moyenne distance (22, 35, 35, 1195 km) et trois classes de déplacements locaux (5, 8 et 13 km). Même si un groupe de déplacements à très longue distance -principalement par avion- se dégage, les autres groupes de déplacements non strictement locaux mélangent encore longue et moyenne distances.

Ce phénomène est dû au fait que les modes et les motifs de déplacement sont souvent corrélés entre eux et ce quelle que soit la distance. Par exemple, on peut trouver des déplacements professionnels en voiture aussi bien à 20, 50, 100 ou 200 km de son domicile ou de son lieu de travail. 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 (une demi-heure à trois heures).

C'est principalement l'utilisation de la voiture qui crée cette continuité des distances à l'intérieur des types de déplacements. 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.

L'évolution de la nature des classes de déplacement entre 1982 et 1994 révèle les grandes tendances de la mobilité entre ces deux dates : développement de l'utilisation de la voiture à courte-moyenne distance, 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 T.G.V.), 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.

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

D'une part, des individus sont très peu mobiles, quels que soient les types de déplacements envisagés. Les enfants et les personnes âgées sont sur-représentés dans ce groupe de personnes, aussi bien en 1982 qu'en 1994.

D'autre part, certaines personnes sont globalement plus mobiles que la moyenne. En 1982 comme en 1994, apparaît une petite classe de personnes très mobiles appartenant à des ménages multi-motorisés avec enfants et habitant en banlieue ou en milieu périurbain. 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.

Enfin, et c'est en particulier le cas en 1994, certaines personnes sont très mobiles localement ou à moyenne-longue distance en semaine pour motifs professionnels et 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 explique cette forte mobilité qui reste encore très majoritairement masculine.

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

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 (20 à 100 km) ou de longue distance (100 km et plus) aussi bien pour les motifs professionnels que pour les motifs privés. La forte utilisation de la voiture en mobilité locale 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 et des distances parcourues 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. Le modèle de la ville dense à forte utilisation des transports en commun ne semble pas profiter pleinement du développement des transports collectifs à longue distance (T.G.V. ou avion), sauf dans le cas 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.

Alors que les effets générationnels sont essentiels pour interpréter le développement de la mobilité en voiture, les profils globaux de mobilité conduisent à une interrogation forte sur les transitions assez radicales entre le temps des études et celui de la vie de famille, entre le profil global de mobilité « jeune peu mobile » entre 10 et 14 ans, « scolaire ou étudiant en TC » entre 15 et 24 ans et « actifs de banlieue mobiles » ou « périurbains en voiture » entre 25 et 54 ans.

Enfin, sur le plan méthodologique, les profils globaux de mobilité montrent l'intérêt des enquêtes globales sur les transports telles que l'enquête décennale INSEE-INRETS. 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.

Sommaire

1 - PRÉLIMINAIRE : DÉFINITION DU CHAMP	9
2 - ÉVOLUTION 1982-1994.....	13
2.1 MOBILITÉ ET MODES DE TRANSPORT	16
2.2 LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS.....	19
2.3 MODES DE TRANSPORTS ET DISTANCE	22
2.4 ACTIVITÉ ET MOBILITÉ	24
2.5 AGE ET MOBILITÉ.....	29
2.5.1 <i>La mobilité pour motifs privés</i>	30
2.5.2 <i>La mobilité globale</i>	33
2.5.3 <i>Les 15 à 24 ans</i>	35
2.5.4 <i>Les 55 à 64 ans</i>	36
2.5.5 <i>Les modes de transports</i>	37
2.6 MOBILITÉ DES FEMMES ET DES HOMMES	39
3 - CLASSIFICATIONS DES DÉPLACEMENTS.....	47
3.1 LES CLASSES DE DÉPLACEMENTS EN 1982	49
LES CLASSES DE DÉPLACEMENTS EN 1994	57
3.3 MODIFICATIONS ET ÉVOLUTIONS	65
4 - CLASSIFICATIONS DES PERSONNES.....	69
4.1 MÉTHODOLOGIE	71
4.2 LES CLASSES D'INDIVIDUS EN 1982	71
LES CLASSES D'INDIVIDUS EN 1994.....	84
4.4 MODIFICATIONS ET ÉVOLUTIONS	98
5 - CONCLUSION	101

6 - ANNEXE 1 : PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES SUR LA CONSTITUTION DES DONNÉES DE BASE	107
6.1 SÉLECTION DES PERSONNES	109
6.1.1 <i>Sélection des personnes - 1981-82</i>	109
6.1.2 <i>Sélection des personnes - 1993-94</i>	109
6.2 SÉLECTION DES DÉPLACEMENTS	110
6.2.1 <i>Sélection des déplacements - 1981-82</i>	110
6.2.2 <i>Sélection des déplacements - 1993-94</i>	111
6.3 PROBLÈMES DES DOUBLONS	112
6.4 NOMENCLATURE RETENUE POUR LES MOTIFS	113
6.5 NOMENCLATURE RETENUE POUR LES MODES	114
6.6 HARMONISATION TEMPORELLE	114
6.7 VECTEUR DE PONDÉRATION DES DÉPLACEMENTS.....	114
7 - ANNEXE 2 : LES PROBLÈMES D'HOMOGENÉISATION DES DONNÉES 1993-1994	117
7.1 LA PONDÉRATION DES INDIVIDUS	119
7.2 LA PONDÉRATION DES DÉPLACEMENTS	121
7.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ DU SOUS-ÉCHANTILLON EN CE QUI CONCERNE LES DÉPLACEMENTS.....	122
7.4 L'ÉLIMINATION DES DOUBLES COMPTES DANS LES DÉPLACEMENTS.....	124
8 - BIBLIOGRAPHIE	127

L'étude de l'ensemble de la mobilité des personnes est peu habituelle. Traditionnellement les volets mobilité locale et mobilité de longue distance sont analysés séparément.

La vision de la mobilité est alors la somme de la mobilité locale (inférieure à 100 km) et de la mobilité de longue distance (supérieure à 100 km). Cette approche se justifie pour des raisons très largement objectives. En effet avec des fréquences très différentes, des motifs de déplacements prépondérants dissemblables, des offreurs au moins en partie spécifiques, courte et longue distances forment pratiquement deux univers. D'ailleurs les critères d'analyse les plus couramment usités se distinguent, puisque dans un cas on parle de déplacement et dans l'autre de voyages et de nuitées alors qu'en théorie, des définitions strictes permettent d'utiliser indifféremment l'un ou l'autre dans les deux domaines. Il en est de même des instruments d'observation. Ces derniers font référence à des périodes d'enquêtes soit d'une journée soit d'un week-end soit de plusieurs mois, durée plus propice au recueil d'évènements rares. Il est vrai aussi que les logiques d'organisation des deux domaines sont relativement séparées. Le monde des transports ne forme pas une unité. Les déterminants qui président aux déplacements locaux relèvent de l'environnement urbain ou rural pour les plus petites communes. Ceux qui sous-tendent les déplacements de longue distance appartiennent à la sphère de l'aménagement du territoire.

En France, la disposition par les enquêtes nationales sur les transports de données de mobilité locale et de longue distance pour les mêmes personnes offrent l'opportunité d'une analyse de la mobilité globale. C'est cette opportunité que nous avons voulu saisir et donner ainsi une vue plus générale que la simple addition de la mobilité locale et de la mobilité de longue distance.

Deux objectifs expliquent cette démarche : celui bien sûr de réaliser un panorama et un examen des comportements des individus pris dans leur globalité, mais aussi celui de tester la signification du seuil de 100 km qui est généralement pris pour séparer le domaine de la mobilité locale de celui de la longue distance. Le développement des infrastructures aussi bien

routières que ferroviaires ou aériennes, et la vitesse des moyens mis en œuvre (T.G.V., performances des voitures) amoindrissent la frontière que pose la distance et laissent pressentir une plus grande osmose entre les deux formes de mobilité habituellement considérées. Aller à plus de 100 km de chez soi étant considéré comme moins fréquent, le recueil de ce type d'événement impose une période de relevé longue, alors que les déplacements de courte distance qui se produisent à un rythme quasi quotidien se satisfont d'un relevé au plus hebdomadaire. Or les déplacements quotidiens à plus de 100 km du domicile ne sont plus des événements exceptionnels (2 % de l'ensemble des déplacements en 1994 et 1,2 % en 1982). Le dispositif de la dernière enquête nationale sur les transports permet d'ailleurs de prévoir des modalités particulières pour les personnes dont le lieu de travail est distant de plus de 100 km de leur domicile (0,2 % des actifs) et pour les personnes qui, faisant plus de six voyages au cours des trois derniers mois (3 % des personnes), auraient pu être confrontées à une lourdeur d'enquête peu compatible avec un taux de réponse acceptable. Il est donc tout à fait évident que le quotidien ou en tous cas le très fréquent pénètre le domaine de la longue distance.

S'il est évident que l'écart de rareté entre les deux types d'événements que sont les déplacements courts et ceux de plus longue distance sera toujours justiciable de deux instruments différents, il est utile de préciser la signification que le seuil de 100 km peut avoir dans le cadre de l'analyse des comportements de transport. Et il y a un intérêt méthodologique évident à évaluer l'intérêt de recueillir dans une même enquête les deux formes de mobilité. Il faut d'ailleurs noter que cette option est jusque là peu partagée par les autres pays.

La démarche adoptée a donc consisté à procéder à une analyse descriptive de la mobilité par un examen des grands indicateurs (distance moyenne, temps, volume des déplacements et des distances, ...) et de leur évolution entre les deux dates de 1982 et 1994, puis de réaliser une classification des individus pour comprendre comment ils organisent leur mobilité.

La méthode adoptée est la suivante pour chacune des périodes :

1. pratiquer une classification de tous les déplacements et voir comment ils s'ordonnent. Cette classification est faite à partir des caractéristiques de ces déplacements aussi précises et détaillées que le fournit le matériel disponible c'est-à-dire les enquêtes nationales. Elle permet de tester l'existence d'une séparation entre mobilité locale et mobilité de longue distance.
2. faire ensuite une classification de la mobilité des personnes c'est-à-dire une classification des individus qualifiés par l'intensité et le type de leurs déplacements. Cette deuxième classification permet d'étudier les liens ou les causalités existant entre mobilité locale et mobilité de longue distance.
3. enfin, analyser la composition socio-démographique des classes d'individus ainsi obtenues.

ÉTAPES	MOYENS
→ Niveau déplacements	
1 Les types de déplacements	Classification des déplacements
→ Niveau individus	
	Caractérisation des individus selon le nombre de déplacements de chacune des classes
2 Les types de mobilité	Classification des individus selon leur mobilité
3 Les classes d'individus	Caractérisation socio-démographique des classes d'individus

L'ensemble de cette démarche est tributaire du matériau disponible à travers les deux dernières enquêtes nationales transports : celle de 1982 et celle de 1994. La conciliation nécessaire des données impose quelques préalables pour préciser le champ de l'étude

1 - PRÉLIMINAIRE : DÉFINITION DU CHAMP

On analysera ici :

- les comportements des personnes âgées d'au moins 6 ans, limite de sélection des personnes interrogées dans la dernière version de l'enquête.
- les déplacements qu'elles ont déclaré faire pendant un jour de semaine, un week-end ou pendant trois mois en ce qui concerne la longue distance. Les différentes périodes d'observations sont ramenées à la semaine au moyen de coefficients.
- les modes mécanisés : deux roues, voitures particulières, taxi, transports urbains régionaux, autocar, train, avion et bateau. En effet, comme les déplacements du week-end ont été décrits en 1994 par interview et non plus par carnet, les déplacements à pied n'ont pas été relevés pour ces périodes car ils sont mal mémorisés. Chaque déplacement est caractérisé par l'usage d'un mode de transport principal. La définition du mode principal repose sur les conventions courantes qui hiérarchisent les modes de transport du plus lourd au plus léger. Ces conventions jouent au bénéfice des transports collectifs et, parmi eux, d'abord en faveur du bateau, de l'avion et enfin des trains. Cette méthode est peu réductrice dans le cas de la mobilité locale, pour laquelle 98 % des déplacements sont mono-modaux et pour les transports individuels en particulier mono-modaux 99 fois sur 100. Pour les déplacements de longue distance, la question est clairement posée aux personnes de désigner le mode de transport principal comme celui leur ayant permis de couvrir la plus grande distance. Cependant pour des raisons d'homogénéité, nous avons appliqué la même règle dans les deux champs au moins pour 1993-94, année pour laquelle nous connaissons la chaîne des modes utilisés au cours d'un même déplacement¹. Pour 1981-82, c'est la réponse de l'enquêté qui est la référence.

¹ Dans le cas où un bateau a été utilisé, c'est naturellement ce mode qui en application des conventions est réputé être le mode principal. Ceci conduit à doubler le nombre de déplacements faits en bateau par rapport aux déclarations. Pour l'essentiel (71 %) les enquêtés avaient cité la voiture comme mode principal. Pour un tiers il s'agit de combinaison autocar - bateau.

Pour assurer l'équilibre entre des déplacements fréquents mais courts et des déplacements rares mais longs, la mesure qui s'impose est celle des distances parcourues. Ce sera celle qui sera utilisée le plus souvent, même si naturellement certaines références au nombre de déplacements seront nécessaires.

On trouvera en Annexe 1 l'ensemble des précisions méthodologiques qui ont permis la constitution des données de base. Elles concernent la mise en cohérence interne de chaque enquête et l'harmonisation des deux sources. On trouvera en Annexe 2 un exposé de certains problèmes spécifiques à l'année 1994.

2 - ÉVOLUTION 1982-1994

En douze ans, les Français ont accru le nombre de kilomètres parcourus à l'aide d'un moyen de transport individuel ou collectif dans la proportion de 74 % et font aujourd'hui 14,9 milliards de km dans une semaine. Cette augmentation, qui correspond à un taux annuel de 4 à 5 %, est naturellement explicable par la croissance de la population mais aussi par une évolution de la mobilité : un nombre accru de déplacements par personne (17 au lieu de 14,8), une distance moyenne par déplacement qui passe de 11,8 à 16,3 km et, parallèlement, davantage de « mobiles »¹ puisque 90 % de la population² font au moins un déplacement au cours de la semaine, soit 4 % de plus qu'il y a douze ans. Cet accroissement de « mobiles » est en fait pour moitié un accroissement de « mobiles mécanisés » c'est-à-dire qu'il y a eu report de la marche vers un moyen de transport pour assurer les déplacements. La marche en effet diminue en semaine et se maintient le week-end. La proportion des personnes de six ans ou plus qui ne se sont déplacées qu'à pied est tombée en 12 ans de 19 % à 13 % en semaine. Cette proportion ne recule que de 16 % à 14 % le samedi, mais augmente de 12 à 14 % le dimanche³. On constate donc que si l'on tient compte de la marche à pied, au moins pour les jours de semaine pour lesquels les données sont cohérentes entre les deux enquêtes nationales transports de 1981-82 et 1993-94, les personnes mobiles sont dans des proportions semblables (93 % en 1982 et 94 % en 1994). Entre le lundi et le vendredi, on observait en moyenne cinq déplacements (5,4) à pied alors qu'en 1994 on n'en compte que 4 (3,9). Un des déplacements mécanisés supplémentaires est celui perdu par la marche à pied.

La modification importante est celle des distances car, pour ce qui est du temps, on constate le phénomène déjà largement observé par ailleurs, à savoir qu'il reste constant ou quasiment constant. En moyenne une personne passe six heures par semaine dans un moyen de transport.

¹ On rappelle que la non-mobilité s'entend ici comme l'absence de déplacements pendant un jour de semaine, un week-end et aucun déplacement de longue distance pendant trois mois.

² La population de référence est celle des 6 ans ou plus.

³ Madre J.-L., Maffre J., (1997).- « La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994 », *Insee Résultats* N°532-533, mars.

C'est donc le seul accroissement de la vitesse qui explique l'augmentation des distances parcourues.

Distance et temps moyens d'un déplacement

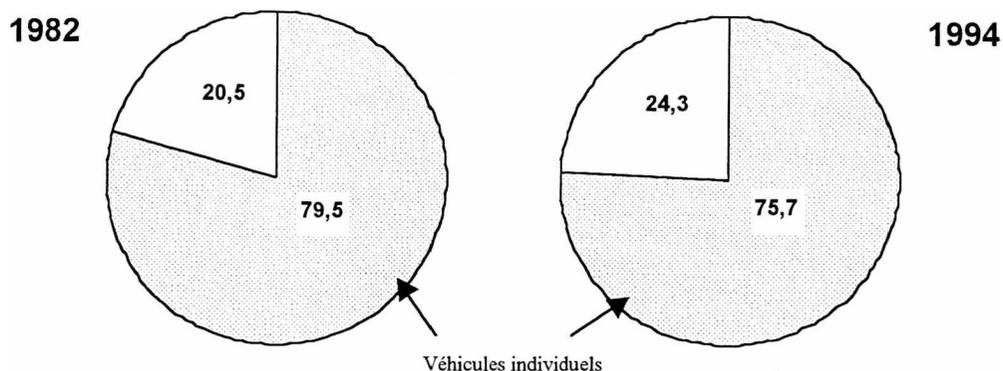
	1981-82	1993-94	Croissance
<i>Y compris les déplacements à pied un jour de semaine</i>			
Distance (en km)	8,8	13,4	52 %
Temps(en min)	21,0	21,1	-
<i>Déplacements mécanisés uniquement</i>			
Distance (en km)	11,8	16,3	38 %
Temps (en min)	24,0	23,0	- 4 %

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

2.1 MOBILITÉ ET MODES DE TRANSPORT

Les modes individuels sont le vecteur prépondérant de l'accroissement de la mobilité. Ils assurent 90 % des déplacements et 76 % des distances parcourues. Mais les destinations lointaines se développent. Les trajets de plus de 500 km font aujourd'hui 22 % (21,7) des distances parcourues contre 14 % en 1982. Or ces distances étant plus favorables à l'usage des modes collectifs, le partage modal évolue en faveur des transports collectifs (TC) de façon tout à fait considérable. Aujourd'hui, c'est près du quart des distances qui sont faites en train, avion, autocar, transports urbains régionaux, ...

La part relative des modes collectifs dans les distances parcourues



Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Ce sont les distances moyennes des déplacements en TC qui expliquent cette évolution : elles ont presque doublé en 12 ans passant de 20,1 km à 39 km, car le taux de pénétration et surtout la fréquence d'usage évoluent très faiblement.

La distance moyenne d'un déplacement selon le mode de transport principal

	1982 (en km)	1994 (en km)	Croissance (en %)
Véhicules individuels	10,6	13,7	29,2
Transports collectifs	20,1	39,0	94,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Si l'on mesure le taux de pénétration par la proportion de la population qui recourt au moins une fois dans la semaine aux transports collectifs, on ne constate qu'un léger accroissement de ce taux.

Les taux de pénétration

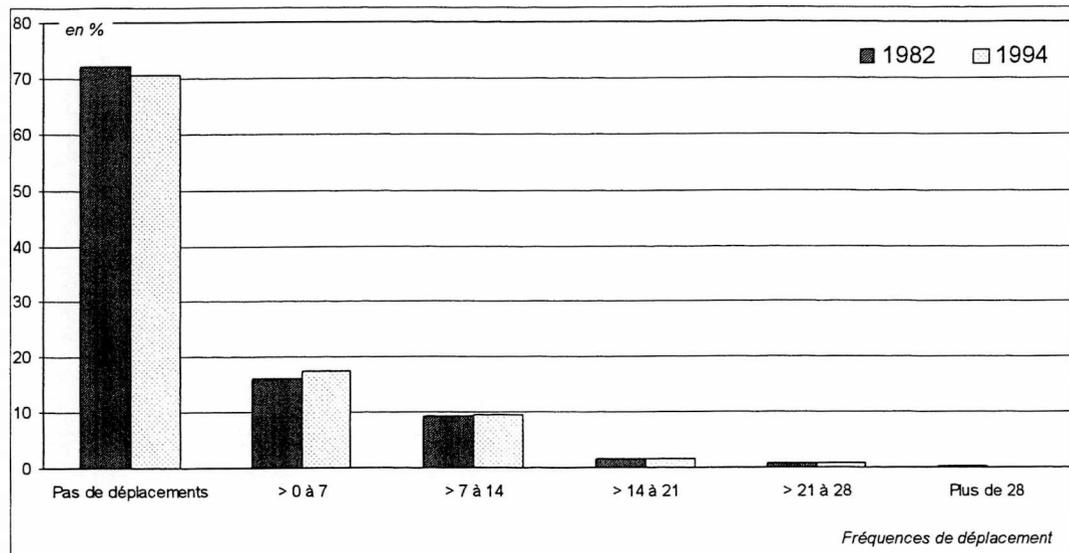
Proportion de la population qui utilise ...	En 1982	En 1994
... un véhicule individuel dans la semaine	79,8	84,7
... au moins un transport collectif dans la semaine	27,8	29,5

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

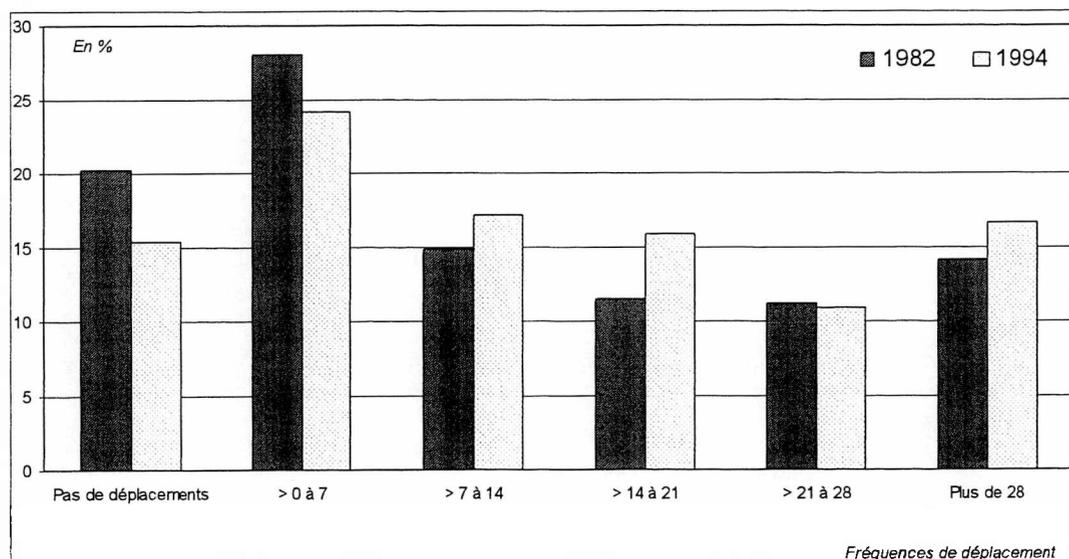
Mais, si un peu plus de personnes utilisent un transport collectif, il s'agit surtout d'un recours occasionnel. Ce sont les fréquences faibles, moins de sept déplacements par semaine, qui se sont un peu élevées (17 % contre 16 %). En moyenne, si on utilise un peu plus souvent les

modes collectifs, c'est toujours pour faire moins de deux déplacements par semaine (1,8 en 1982 et 1,7 en 1994).

Les fréquences de déplacements en transports collectifs (en une semaine)



Les fréquences de déplacements en véhicules individuels (en une semaine)



Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Au total les TC bénéficient de 2,9 % de la croissance des déplacements et de 29,4 % de l'accroissement des distances.

Au total les TC bénéficient de 2,9 % de la croissance des déplacements et de 29,4 % de l'accroissement des distances.

**Part relative des modes
à la croissance des déplacements et des distances**

	Déplacements (en %)	Distances (en %)
Véhicules individuels	97,1	70,6
Transports collectifs	2,9	29,4
ENSEMBLE	100,0	100,

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Les influences respectives de la motorisation, et bien plus de la multi-motorisation, et de la mobilité sont connues. Entre une personne non-motorisée et une personne appartenant à un ménage possédant trois véhicules, le nombre moyen de déplacements dans la semaine passe de sept à 26. Les liens sont tous aussi forts en ce qui concerne les formes modales de cette mobilité : une personne disposant d'une seule voiture fait 10 % de ses déplacements en transports collectifs (1,7 déplacements sur 16,5), alors que si elle appartient à un ménage possédant au moins trois voitures cette proportion tombe à 3 % (0,8 sur 25,8 déplacements).

2.2 LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

La vie privée des Français représente maintenant trois quarts des déplacements et des distances parcourues. Une personne fait en moyenne 280 km par semaine au cours de ses 17 déplacements, dont 210 pour ses besoins propres ou ceux de sa famille.

**Structure des déplacements
par motif en 1982 et 1994**

	1982		1994	
	Effectifs (en millions)	%	Effectifs (en millions)	%
Vie privée	512,2	70,6	687,7	75,5
Travail fixe	164,3	22,6	143,8	15,8
Autres motifs professionnels	46,9	6,5	78,5	8,6
Motifs ND	2,2	0,3	1,0	0,1
ENSEMBLE	725,6	100,0	911,0	100,0

**Structure des distances parcourues
par motif en 1982 et 1994**

	1982		1994	
	Effectifs (en millions de km)	%	Effectifs (en millions de km)	%
Vie privée	6247,0	73,0	11106,0	74,8
Travail fixe	1392,0	16,3	1567,0	10,5
Autres motifs professionnels	780,0	9,1	2077,0	14,0
Motifs ND	135,0	1,6	104,0	0,7
ENSEMBLE	8554,0	100,0	14854,0	100,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - Traitements CRÉDOC

Cette vie personnelle justifie 94 % de l'accroissement du nombre de déplacements et 77 % des distances parcourues. Que ce soit pour régler ses affaires personnelles, faire ses achats, rejoindre les écoles, les universités ..., quasiment dans tous les cas, les distances moyennes s'accroissent. Les explications de ces constatations se trouvent dans la centralisation des lieux de commerce et de service, le recours plus fréquent aux universités. Ce sont principalement les loisirs, les vacances et le tourisme qui se projettent plus loin dans l'espace. Pour ces motifs, on fait aujourd'hui presque 25 km de plus par déplacement (77,8 km contre 53,2 de distance moyenne).

Part relative de chaque motif à la croissance des déplacements et des distances

	Déplacements (en %)		Distances (en %)	
<i>Motifs privés</i>				
Lieux d'études et de garde	8,0		4,8	
Affaires personnelles et achats	15,9		5,2	
Soins médicaux et personnels	2,6		2,1	
Visites à des parents, des amis	23,7		20,1	
Loisirs	8,8		28,7	
Faire du sport	13,0		4,8	
Autres motifs privés	22,0	94	11,1	77
<i>Motifs professionnels</i>				
Travail fixe	-10,9		2,8	
Autres motifs professionnels	16,9	6	20,5	23
ENSEMBLE	100,0		100,0	

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - Traitements CRÉDOC

Guide de lecture : Le nombre de déplacements pour se rendre sur son lieu de travail fixe a diminué. Cette diminution rapportée à l'accroissement du nombre total de déplacements observé sur une semaine, explique que la part de ce motif soit négative.

La vie professionnelle, surtout lorsqu'il s'agit de se rendre sur son lieu habituel de travail, ne suscite plus autant d'allers-retours. Sa part est de 16 % des déplacements contre 23 % il y a douze ans. On peut penser que la baisse du nombre d'actifs et, surtout, le développement de la journée continue et du travail à temps partiel ont contribué à ce résultat. D'ailleurs pour un actif, se rendre sur son lieu de travail ne représente plus que 29 % de ses déplacements (34 % en 1982). Mais les autres motifs liés au travail, comme les chantiers, les réunions, les expositions, les congrès, etc. prennent de l'ampleur et passent de 9 % des déplacements d'un actif à 16 % en 1994.

La péri-urbanisation, les difficultés d'emploi ont sensiblement éloigné habitations et lieux d'emploi réguliers (10,9 km contre 8,5). Mais **c'est surtout dans un espace géographique plus large que se situent les autres besoins professionnels pour lesquels on va en moyenne à 26,5 km au lieu de 16,6 km.** Au total dans l'accroissement du nombre de voyageurs-km, un sur cinq est dû à cet aspect de la vie professionnelle.

2.3 MODES DE TRANSPORTS ET DISTANCE

En moyenne, les déplacements sont devenus plus longs, mais ce sont surtout les déplacements très courts et les déplacements très longs qui le sont devenus davantage. Entre ces deux bornes, les distances moyennes sont stables ou légèrement décroissantes.

Distance moyenne des déplacements par tranches de distance

	1982 (en km)	1994 (en km)	Croissance (en %)
Moins de 25 km	5,2	6,1	16,1
Entre 25 et 80 km	38,2	38,2	-0,2
Entre 80 et 120 km	95,9	95,6	-0,3
Entre 120 et 250 km	165,9	163,3	-1,6
Entre 250 et 500 km	335,3	325,9	-2,8
Plus de 500 km	822,0	1076,0	30,9

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - Traitements CRÉDOC

Vie quotidienne de proximité et destinations lointaines seraient les deux pôles de l'accroissement des distances. L'étalement urbain explique correctement les observations sur la première tranche de distances et 23 % de l'accroissement du trafic total se fait dans cette zone de 25 km autour du domicile. Pour ce qui est de la tranche supérieure des voyages plus lointains, le nombre de déplacements est multiplié par deux et avec une forte croissance du kilométrage moyen on trouve que près du tiers de l'amplification du trafic se fait sur ces distances.

Part relative de chaque tranches de distances à la croissance des déplacements et des voyageurs-km

	Déplacements (En %)	Voyageurs-km (En %)
Moins de 25 km	78,0	23,0
Entre 25 et 80 km	15,6	17,4
Entre 80 et 120 km	2,5	7,1
Entre 120 et 250 km	1,7	8,1
Entre 250 et 500 km	1,3	12,7
Plus de 500 km	0,8	31,7
ENSEMBLE	100,0	100,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - Traitements CRÉDOC

Les transports collectifs auraient subi une baisse du trafic régional, sur les distances entre 25 et 80 km.

Évolution du trafic entre 1982 et 1994 selon les tranches de distance

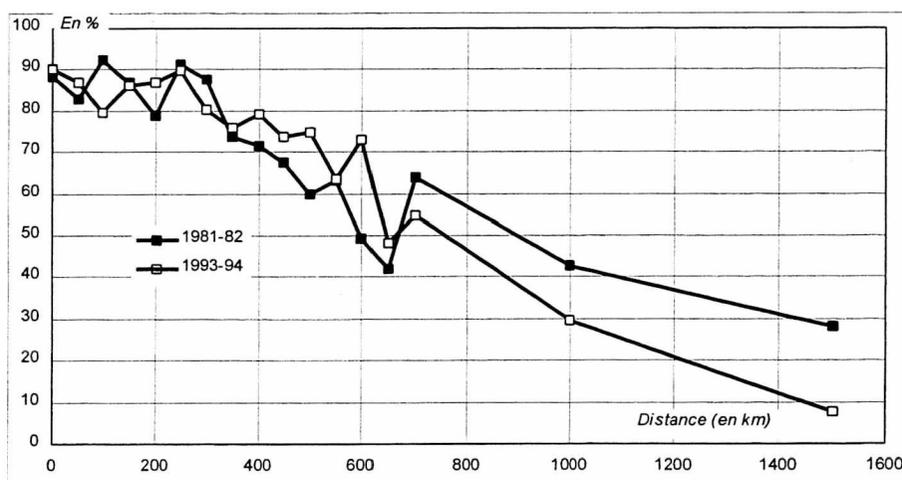
(en millions de km)

Tranche de distance	En modes individuels	En modes collectifs
Moins de 25 km	+ 1378,9	+ 70,7
25 à 80 km	+ 1125,5	- 27,4
80 à 120 km	+ 339,7	+ 108,4
120 à 250 km	+ 362,6	+ 149,1
250 à 500 km	+ 687,3	+ 110,4
Plus de 500 km	+ 553,1	+ 1 442,0
ENSEMBLE	+ 4447,0	+ 1 853,2

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

En fonction de la distance, les rôles respectifs des modes individuels et collectifs sont évidents. Les modes individuels représentent en moyenne de 88 à 90 % des déplacements mécanisés entre 82 et 94. Mais lorsqu'il s'agit d'aller à plus de 1000 km, le véhicule individuel n'assure plus que moins de la moitié des déplacements.

La proportion de déplacements faits en modes individuels en fonction de la distance



Source : enquêtes nationales Transports INSEE - Traitements CRÉDOC

Cependant, il faut remarquer que jusqu'aux environs de 350 km, la part relative de la voiture reste stable, oscillant entre 8 et 9 sur 10 déplacements. C'est au-delà de ce seuil que les TC prennent peu à peu de l'importance.

2.4 ACTIVITÉ ET MOBILITÉ

Le fait d'avoir une activité professionnelle est en soi facteur de mobilité. Les actifs, que l'on définit ici comme ceux qui ont une activité professionnelle, ont naturellement une présence sur les réseaux bien plus forte que les inactifs. En 1994, ils font 23 déplacements par semaine (22,8) contre 12,5 pour les inactifs. Il faut constater que dans les deux cas la vie privée demande autant de déplacements : 12,6 dans le cas des actifs, 12,5 dans le cas des inactifs. Pour la vie professionnelle, la moyenne s'établit à 10 déplacements par semaine. Pour un actif, 45 % de ses déplacements trouvent leur origine dans le travail.

Les évolutions dans les douze dernières années sont cependant tout à fait différentes pour les deux groupes de population. Les actifs n'ont pratiquement pas plus de déplacements privés aujourd'hui puisqu'ils en faisaient 12 en 1982. Par contre, les inactifs bougent davantage : ils disaient faire moins de 10 déplacements en 1982 (9,8) soit 2,7 déplacements par semaine supplémentaires en 1994.

Au total, la vie privée explique 90 % de la croissance du nombre des déplacements mais l'essentiel est à l'initiative des inactifs.

**Part relative de chaque motif à la croissance des déplacements
selon l'activité**

		Part (en %)
Actifs	Vie privée	11,8
	Vie professionnelle	10,2
Inactifs	Vie privée	78,0
ENSEMBLE		100,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Parallèlement, on peut noter des évolutions disparates entre les deux groupes pour ce qui est du recours aux modes de transport. La prédominance de la voiture s'est accrue pour les deux groupes : un actif effectue 94 % de ses déplacements en véhicule, quand un inactif en fait 85 %. Dans les deux cas, ce sont trois points de plus qu'en 1982. Mais un actif ne prend un mode collectif que pour 1,4 de ses déplacements hebdomadaires, c'est moins que pour un inactif qui l'utilise pour 1,9 de ses déplacements. Au total, et compte tenu des évolutions de population, le nombre de déplacements hebdomadaires en TC par les actifs régresse de 42 millions à 32 millions, et celui des inactifs passe de 45 à 60 millions.

**Part relative de chaque mode à la croissance des déplacements
selon l'activité**

		Part (en %)
Actifs	Modes individuels	27,9
	Modes collectifs	-5,7
Inactifs	Modes individuels	69,2
	Modes collectifs	8,5
ENSEMBLE		100,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Les inactifs vont en moyenne un peu moins loin que les actifs. Leur déplacement fait 15,3 km. Un déplacement pour les actifs est en moyenne de 17 km. Mais ils y passent autant de temps : 23 minutes. Ceci les conduit à occuper par semaine une demi-heure de plus dans les transports qu'en 1982 et à y passer maintenant 5 heures. Les actifs eux y passent plus de 8 heures, c'est-à-dire une heure de plus qu'en 1982. La stabilité globale du budget-temps de transport signalée plus haut est donc liée à la croissance de la part des inactifs.

À l'exception des distances comprises entre 250 et 500 km, les inactifs expliquent la plus grande part de l'accroissement du nombre de déplacements et, en particulier, pour les distances qui relèvent de la mobilité de proximité (moins de 25 km). Pour ce type de déplacements, ils sont la source de 84 % de la croissance.

**Parts relatives des actifs et des inactifs
dans la croissance du nombre de déplacements selon la distance (en %)**

	Actifs	Inactifs
Moins de 25 km	15,2	84,8
25 à 80 km	48,5	51,5
80 à 120 km	40,1	59,9
120 à 250 km	36,6	63,4
250 à 500 km	67,7	32,3
500 km ou plus	44,4	55,6

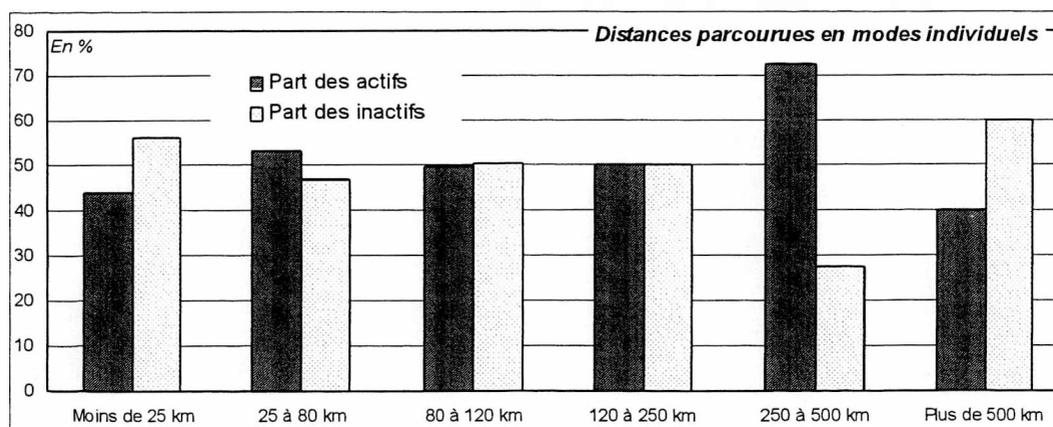
Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Sur les distances moyennes, celles comprises entre 250 et 500 km, les actifs expliquent près de 7 nouveaux déplacements sur 10.

La croissance du nombre de kilomètres parcourus sur route est relativement équilibrée entre actifs et inactifs. Ces deux groupes de population expliquent chacun environ 50 % du développement sur les distances moyennes, celles comprises entre 80 et 250 km, zone privilégiée des déplacements de loisirs.

Modes et distances

Parts relatives des actifs et inactifs à la croissance du trafic en modes individuels



Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Dans le domaine de la mobilité routière de proximité, inférieure à 25 km, ce sont les inactifs qui sont source de 56 % de la croissance ; ce sont eux aussi qui expliquent la plus grande part du développement du nombre de voyageurs-km sur les destinations supérieures à 500 km (60 %). Par contre le développement du trafic sur les distances « régionales », entre 25 et 80 km, ou inter-régionales (250 à 500 km) est principalement le fait des actifs : ils expliquent respectivement 53 % et 72 % de l'écart de volume. Bien qu'ils se soient portés sur les très longues distances, en y faisant aujourd'hui près de 1 400 millions de km par semaine, les inactifs sont aussi largement partie prenante de la croissance du trafic sur moyenne distance.

Pour le trafic collectif, les positions relatives des deux groupes de population sont très typées.

Évolution du trafic en modes collectifs entre 1982 et 1994
(en millions de km)

	Écarts de trafic entre 1982 et 1994		
	Actifs	Inactifs	Ensemble
Moins de 25 km	-53,6	124,4	70,7
25 à 80 km	-62,1	34,7	-27,4
80 à 120 km	19,5	88,9	108,4
120 à 250 km	10,4	138,7	149,1
250 à 500 km	20,4	90,0	110,4
Plus de 500 km	883,2	558,7	1442,0
ENSEMBLE	817,9	1035,3	1853,2

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

Les inactifs expliquent l'ensemble de la croissance pour les déplacements inférieurs à 25 km et même au-delà, puisqu'ils compensent la baisse observée pour les actifs. Le recul des allers-retours domicile-travail, qui se situent pour l'essentiel dans ces distances, en est certainement une des raisons. De la même manière, ils compensent sur les déplacements un peu plus longs, de 25 à 80 km, la position très en retrait des actifs qui ont diminué le kilométrage en TC de 62 millions de km. Sur les très longues destinations, à plus de 500 km, les actifs retrouvent un rôle important dans l'accroissement du trafic : ils justifient 61 % de la croissance sur ces distances.

Au total, retraités, chômeurs, étudiants et femmes au foyer sont à l'origine de plus de la moitié du trafic. Davantage utilisateurs de modes collectifs et ayant fortement accru leur déplacements, ils soutiennent plus de la moitié du développement du trafic dans ces réseaux (54 %).

Modes, motifs et activité
Part à la croissance des distance parcourues

		En %
Transports collectifs	Vie privée des actifs	28,9
	Vie professionnelle	15,2
	Vie privée des inactifs	54,0
Modes individuels	Vie privée des actifs	24,2
	Vie professionnelle	27,5
	Vie privée des inactifs	50,0

Source : enquêtes nationales Transports INSEE - traitement CRÉDOC

*

* *

L'influence des inactifs sur l'évolution de la mobilité tient très certainement aux changements auxquels on a assisté dans la structure de cette population. Depuis douze ans, elle compte davantage de retraités, de chômeurs, d'étudiants. Retraités plus jeunes donc plus mobiles, conservant leur voiture, et conduisant plus longtemps ; chômeurs ayant forcément une mobilité différente des actifs ; étudiants plus nombreux à fréquenter les universités, pendant plus longtemps et à un âge où la mobilité est forte, ... Ils donnent à la mobilité des inactifs une coloration nouvelle moins tranchée par rapport à la mobilité des actifs dans la mesure où les particularités des groupes vont en s'atténuant.

C'est vers la précision des rôles relatifs de ces différentes catégories que devra se poursuivre cette analyse car il est bien évident que les enseignements prospectifs que l'on peut en attendre diffèrent selon les groupes d'inactifs considérés. On peut en effet penser que les changements de mobilité globale dus aux retraités seraient durables, alors que ceux relevant des chômeurs, et même d'une partie de la population estudiantine pourraient au contraire s'atténuer dans la perspective d'une reprise économique.

2.5 AGE ET MOBILITÉ

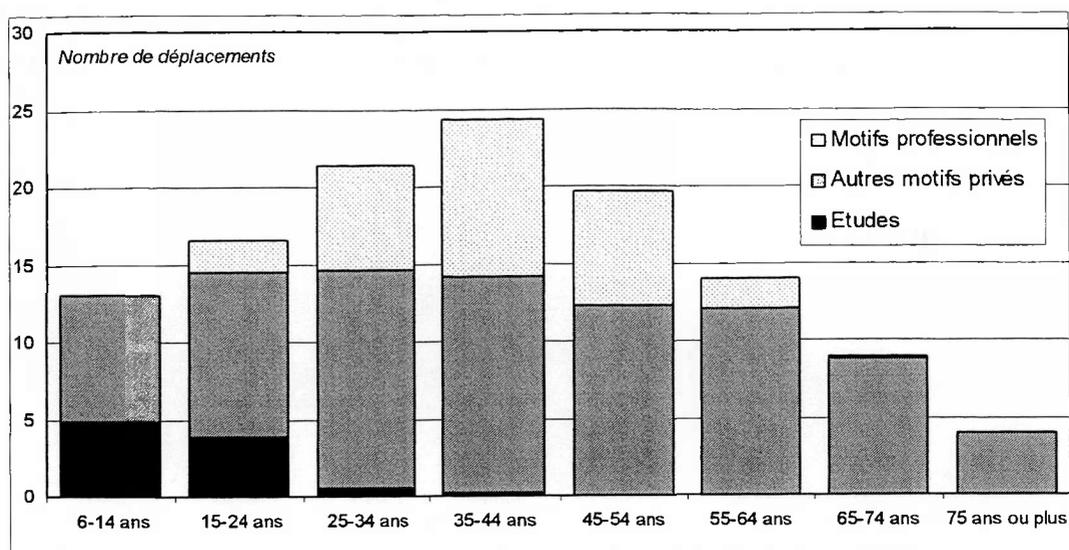
La mobilité est croissante avec l'âge jusqu'à 44 ans. Ce sont les personnes entre 25 et 44 ans qui bougent le plus avec en moyenne 24 (24,2) déplacements hebdomadaires. Ensuite la décroissance est rapide jusqu'à 4 déplacements au-delà de 75 ans.

Le nombre hebdomadaire de déplacements en fonction de l'âge en 1994

Ensemble	6-14 ans	15-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou plus
16,7	13,0	16,5	21,4	24,3	19,7	14,0	8,9	4,0

Au delà des évidentes différences de choix de se déplacer propres à chaque âge, les écarts tiennent à l'existence d'activités contraintes. Les activités « obligatoires » comme la profession, le statut d'étudiant, ou d'écolier génèrent une part importante de la mobilité individuelle (33 %, soit 5,5 déplacements) et sont, par nature, inégalement réparties entre les âges de la vie. Ainsi, les plus mobiles, ceux qui ont entre 35 et 44 ans cumulent 10 déplacements professionnels et 14 déplacements privés.

La mobilité individuelle en 1994



2.5.1 La mobilité pour motifs privés

L'écart se réduit donc à 10 déplacements si l'on considère seulement la vie privée. Il faut aussi noter que dans le cadre de ce sous-ensemble apparaissent des similitudes entre classes d'âge voisines. Les 25-34 ans font 14 déplacements comme les 35 à 44 ans, et les 45 à 54 ans font 12 déplacements comme les 55 à 65 ans.

Le nombre hebdomadaire de déplacements pour motifs privés
en fonction de l'âge en 1994

	Ensemble	6-14 ans	15-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou plus
1982	9,4	5,9	11,3	12,5	12,7	8,8	8,7	6,6	3,2
1994	11,2	8,2	10,6	14,1	14,0	12,3	12,1	8,7	4,0
Écarts	1,8	2,8	-0,7	1,6	1,3	3,5	3,4	2,1	0,8

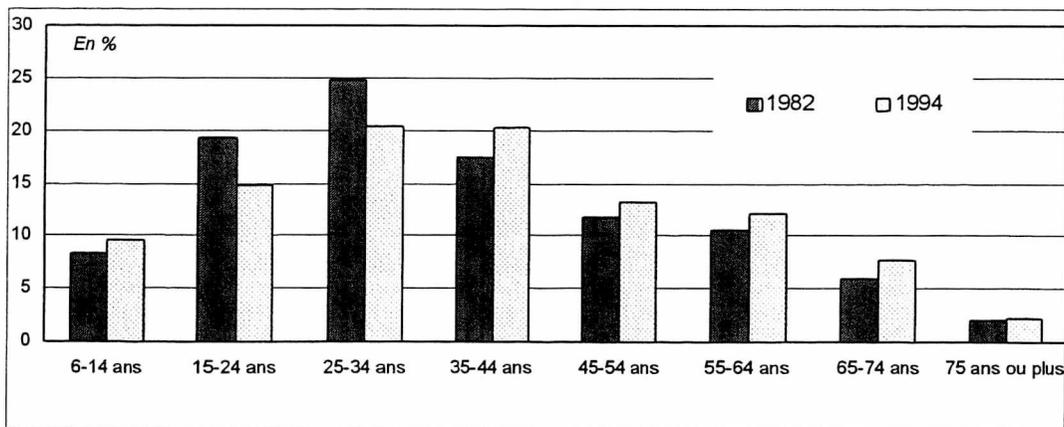
Ces proximités se vérifiaient aussi en 1982. On retrouve là les effets permanents, induits par la position dans le cycle de vie qui associe à ces âges les charges de l'entretien d'un ménage et la présence d'enfants dans le foyer et qui par conséquent explique une grande part de la mobilité.

Au cours des douze ans que nous étudions, ce sont les 45 à 64 ans qui transforment le plus leurs habitudes. Ils déclarent 3 mouvements de plus. Et même les plus âgés, 65 à 74 ans, font deux trajets supplémentaires quand la moyenne nationale est de 1,8. Ces trois groupes expliquent d'ailleurs 49 % de l'accroissement de la mobilité et 39 % de celui des distances parcourues.

Une autre source importante de l'accroissement du volume de la mobilité est celle des 35-44 ans. Ils génèrent 30 % de cet écart. Certes ils font un déplacement de plus. Mais, leur rôle substantiel a pour explication l'essor de ce groupe d'âge partiellement constitué en 1994 des enfants du baby-boom et qui évolue entre les deux enquêtes de 36 %¹. l'évolution de la mobilité qu'ils induisent s'explique à 72 % par des effets démographiques et seulement à 28 % par la modification de leur comportement.

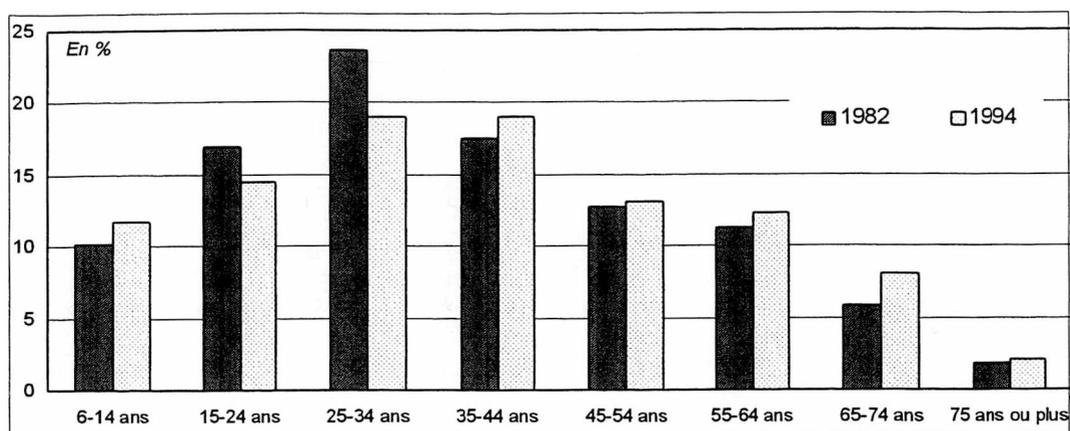
Compte tenu des éléments qui précèdent ce sont les personnes de plus de 35 ans, c'est-à-dire les adultes et les « seniors », qui ont des parts relatives qui gagnent tant en terme de déplacements que de distances parcourues. Cette partie de la population fait aujourd'hui 55% des déplacements et 55 % des distances, contre respectivement 48% et 49 % en 1982.

**Parts relatives dans le nombre de déplacements
pour motifs privés**



¹ Entre le recensement de la population de 1982 et les estimations de population au 1^{er} janvier 1995, le nombre de personnes ayant entre 25 et 44 ans s'accroît de 32 % (Source : INSEE – Annuaire statistique de la France).

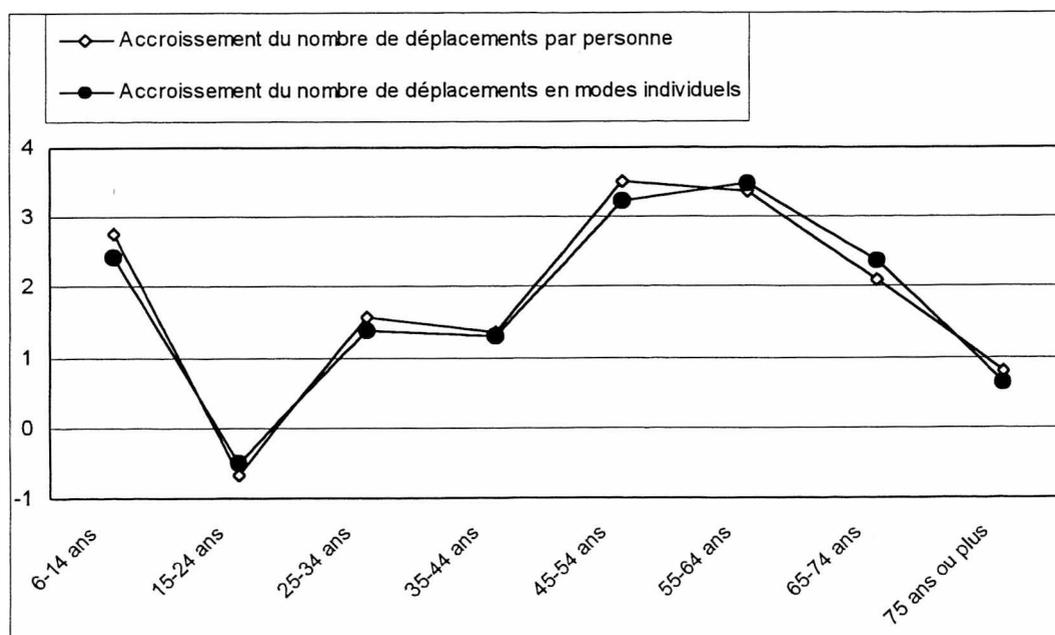
Parts relatives dans les distances parcourues pour motifs privés



Quelque soit l'âge, pour ses déplacements privés, le choix du mode de transport est massivement en faveur de l'automobile. Les déplacements sont à 94 % (93,5) en modes individuels avec cependant quelques nuances. Cette proportion varie de 90% pour les 15 à 24 ans à 96 % pour les 35 à 44 ans. Et, l'on peut dire que l'accroissement de la mobilité est quasiment un accroissement de la mobilité en modes individuels puisque si le nombre de déplacements croît de 1,82, ceux faits en modes individuels s'élèvent de 1,75. Analysées par tranches d'âges les évolutions de ces deux indicateurs sont analogues (cf. graphique ci-dessous).

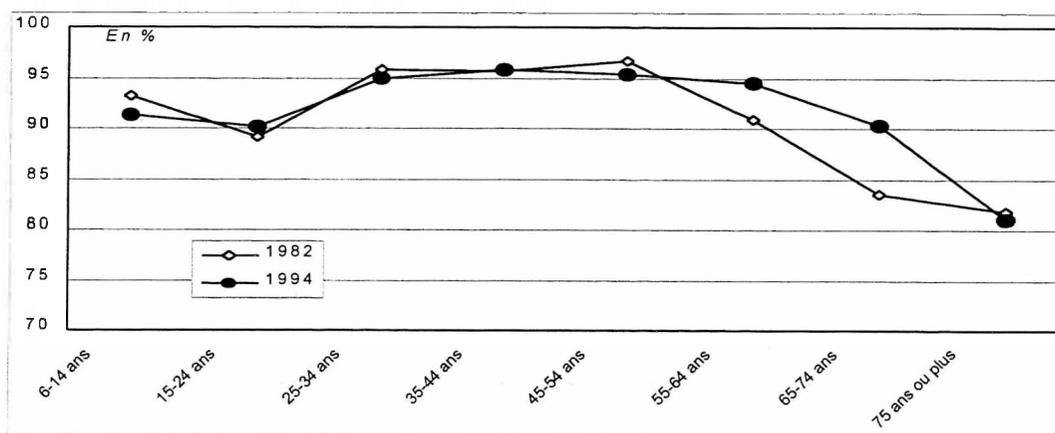
La mobilité pour motifs privés

Variations du nombre de déplacements en modes individuels et du nombre de déplacements totaux



Ces attitudes accentuent encore le score de l'automobile dans le partage modal en particulier parmi les 55 à 74 ans qui reportent aujourd'hui vers la voiture quelques trajets effectués en transports collectifs. Ayant augmenté le nombre de leurs trajets de 3,4 et 2,1, les groupes de 55 à 64 ans et 65 à 74 ans, ont respectivement 3,5 et 2,4 déplacements en voiture supplémentaires. La part de la voiture est passée de 91 et 84 % en 1982 à 95 et 90 % en 1994. On retrouve là le reflet de la motorisation croissante et la permanence des habitudes de conduire. Seuls 13 % des ménages dans lesquels ils vivent en 1994 ne détiennent pas de véhicules soit 15 points de moins qu'en 1982.

La mobilité privée – la part des modes individuels selon les âges



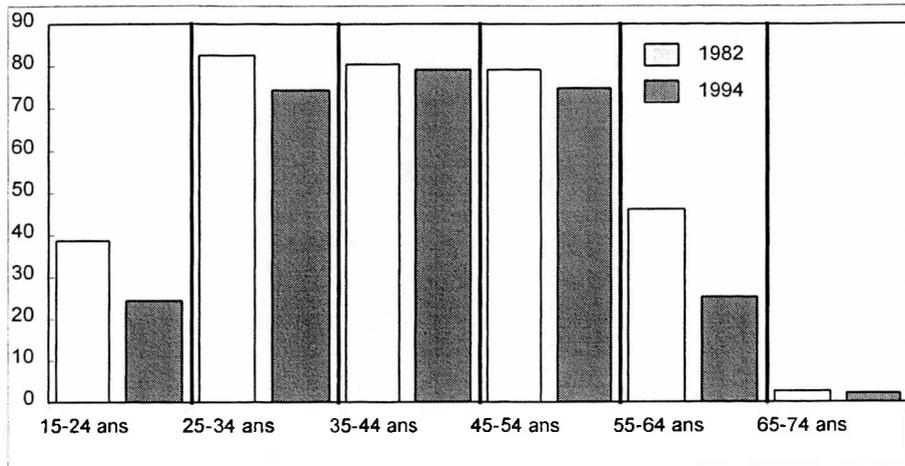
2.5.2 La mobilité globale

Une vue plus générale de la mobilité suppose cependant d'associer les motifs professionnels et scolaires aux déplacements privés. Ils sont une part importante de la mobilité dont ils représentent, avec 4,2 déplacements pour la mobilité professionnelle et 1,4 déplacement pour la mobilité scolaire, 25 % et 8 %.

Mais leur prise en compte trouble les comparaisons de niveau ou même de structure entre groupes fondés sur l'âge. Elle met en évidence le rôle de la composition des groupes en termes d'occupation, surtout dans une période comme celle analysée qui a vue de fortes modifications dans le taux d'actifs, modifications qui se sont concentrées sur les âges aux deux extrémités de la vie active. Les exclusions du marché du travail pour ces personnes se

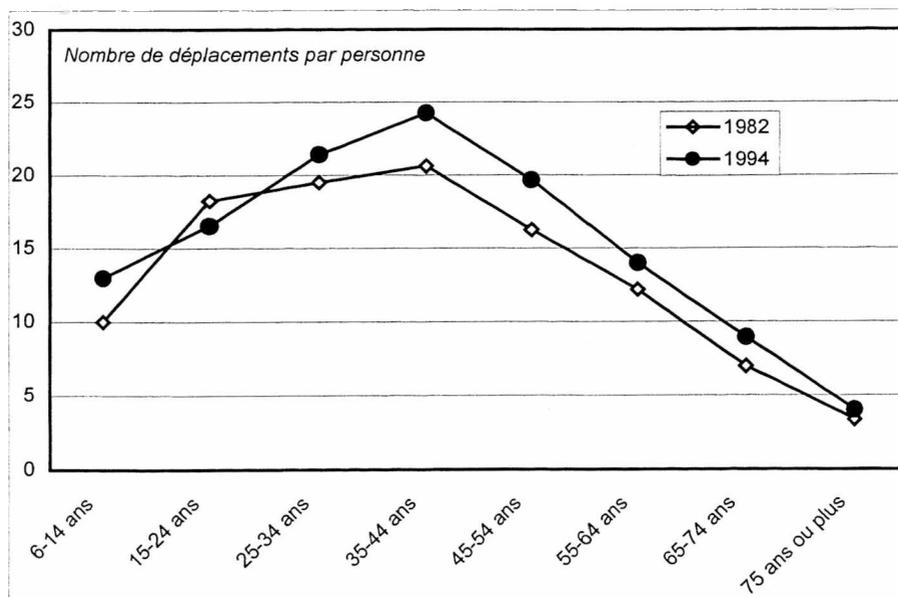
sont traduites de façon différente selon qu'il s'agissait de jeunes ou des proches de la retraite. Les plus jeunes se portent alors vers le monde des études et l'on voit grossir le nombre d'étudiants, les plus anciens deviennent de jeunes « retraités ».

Proportion d'actifs par tranche d'âge

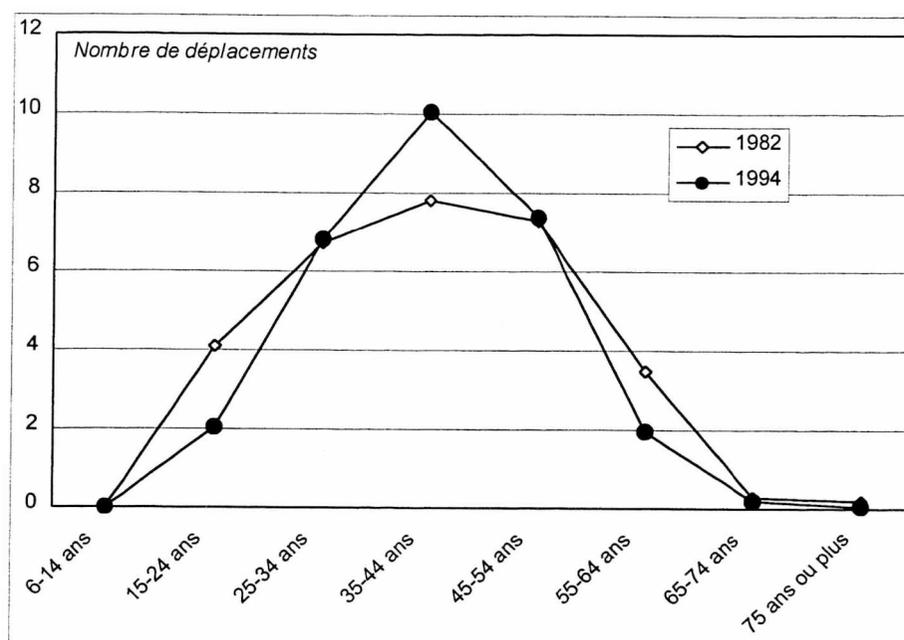


Les effets sur la mobilité du groupe en sont évidents. Pour les premiers le phénomène est très massif, on constate, dans un contexte général d'accroissement de la mobilité une baisse du nombre de leurs trajets. Pour les seconds, on assiste à une baisse de leur trajets professionnels.

Évolution du nombre de déplacements entre 1982 et 1994



Les déplacements pour motifs professionnels



2.5.3 Les 15 à 24 ans

Entre 1982 et 1994 leur mobilité passe de 18,2 à 16,5 déplacements.

Pour ces jeunes, cette perte de près de 2 déplacements (1,7) s'explique essentiellement par la régression des mouvements liés à l'activité professionnelle qui passent de 4,1 à 2 entre 1982 et 1994. La modification de la structure de cette population au détriment des actifs, qui perdent 17 points et ne sont plus que 22 % de cette classe d'âge, est une des explications. Les actifs sont en effet les plus mobiles avec 22 mouvements hebdomadaires.

Les 15-24 ans

Nombre de déplacements par personne au cours d'une semaine selon l'occupation

	Actifs		Chômeurs et inactifs		Étudiants		ENSEMBLE	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
Nombre de déplacements	22,4	21,8	13,1	13,3	16,5	15,5	18,2	16,5
Études	0,2	0,2	0,2	0,5	6,3	5,9	2,9	3,9
Autres motifs privés	12,9	12,7	12,9	12,5	9,2	9,5	11,2	10,6
Travail fixe	7,9	6,4	-	0,2	0,8	-	3,4	1,4
Autres motifs professionnels	1,4	2,5	-	0,1	0,2	0,1	0,7	0,6

Il faut d'ailleurs observer qu'à structure d'occupation constante les comportements observés en 1994 aboutiraient à compter, pour cette tranche d'âge, 17,5 déplacements et non pas 16,5.

Les 15-24 ans

Estimation du nombre hebdomadaire de déplacements par personne à structure de population constante

	1982	1994 Estimé	Écarts 1994-82	1994 Observé
Nombre de déplacements	18,2	17,5	-0,7	16,5
Etudes	2,9	2,8	-0,1	3,9
Vie privée	11,2	11,2	-	10,6
Vie professionnelle	4,1	3,5	-0,6	2
Dont : <i>Travail fixe</i>	3,4	2,5	-0,9	1,4
<i>Autres motifs professionnels</i>	0,7	1,0	+0,3	0,6

La baisse de un déplacement serait imputable à des modifications de comportements liés à la vie professionnelle (temps partiel,...) pour laquelle les actifs de 15 à 24 ans font aujourd'hui moins de déplacements réguliers qu'il y a douze ans entre leur domicile et leur lieu de travail fixe.

2.5.4 Les 55 à 64 ans

Pour motif professionnel, ils ne font plus que 2 déplacements alors qu'en 1982, ils en faisaient 3,5.

Si l'on considère les comportements en 1982 et 1994 en fonction de l'occupation on observe une tendance générale à l'accroissement de la mobilité ; la seule régression notable est celle des migrations alternantes vers le lieu de travail (5 au lieu de 5,6) qui est d'ailleurs compensée par des voyages professionnels (2,7 au lieu de 1,8). Les effets de structure de cette catégorie de population sont là aussi particulièrement nets. La proportion de retraités qui passe de 30 à 46 % de cette catégorie donne au groupe ses caractéristiques.

Les 55 à 64 ans

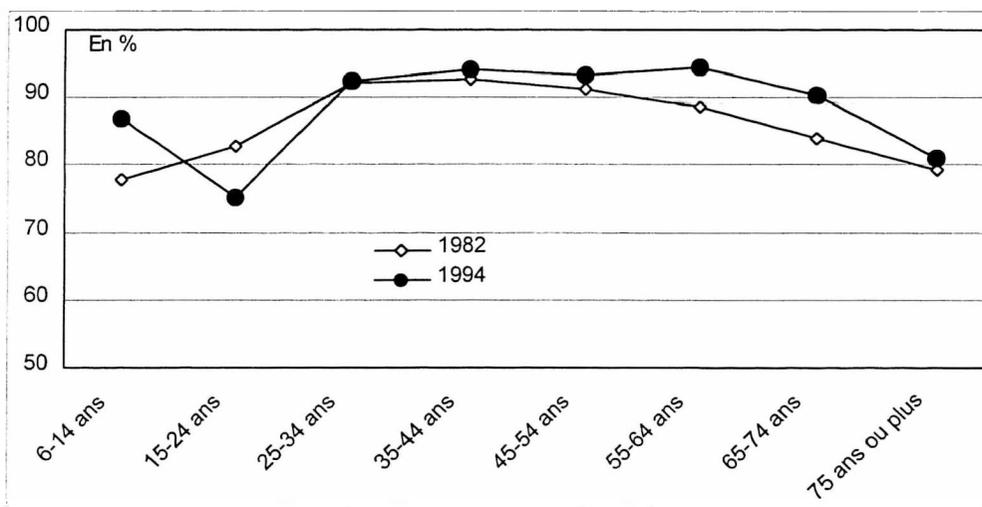
Nombre de déplacements par personne au cours d'une semaine selon l'occupation

	Actifs		Chômeurs et inactifs		Retraités		ENSEMBLE	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
Nombre de déplacements	15,1	17,1	9,0	10,7	10,4	14,3	12,2	14,0
Vie privée	7,7	9,4	8,8	10,7	10,3	14,3	8,7	12,0
Travail fixe	5,6	5,0	0,1	-	0,0	-	2,6	1,3
Autres motifs professionnels	1,8	2,7	0,1	-	0,1	-	0,9	0,7

2.5.5 Les modes de transports

L'évolution de la répartition modale fait apparaître trois points particuliers :

Le partage modal – Taux de déplacements en modes individuels



- Pour *les très jeunes de 6 à 14 ans*, on note une très nette augmentation de la proportion de déplacements en voitures qui passe de 78 à 87 % de leur mobilité mécanisée. Cette croissance est à mettre en relation avec les changements importants dans les façons habituelles d'effectuer les trajets domicile – école. Pour se rendre à l'école, les 6 à 14 ans étaient 18 % à faire ce trajet comme passager d'une voiture, en 1994 ils sont 31 % ; Par

ailleurs le développement de l'accompagnement est particulièrement sensible pour les très jeunes de moins de 10 ans qui en semaine font un déplacement sur deux en voiture, alors que douze ans avant ils n'en faisaient que moins de un sur trois (29,7 % de leurs déplacements).

- Pour *les 15 à 24 ans*, c'est un recours moins fréquent aux modes individuels aussi bien en valeur relative qu'en valeur absolue. En 1994, ils font par ce moyen 12,4 déplacements contre 15 il y a 12 ans, c'est-à-dire 75 % de leur mobilité, contre 83 %. Ce ne sont pas les actifs de cette classe d'âge qui expliquent ces résultats : ils ont adopté le comportement général d'un recours plus large à la voiture et font par ce moyen 93 % de leur déplacements. Ce sont les étudiants et les inactifs de ce groupe qui modifient leurs choix en faveur des transports collectifs.

Les 15 à 24 ans

Nombre de déplacements par personne au cours d'une semaine selon l'occupation

	Actifs		Chômeurs et inactifs		Étudiants		ENSEMBLE	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
Nombre de déplacements	22,4	21,8	13,1	13,3	16,5	15,5	18,2	16,5
Modes individuels	19,8	20,2	12,3	11,7	12,0	10,0	15,1	12,4
Modes collectifs	2,6	1,6	0,7	1,6	4,5	5,5	3,1	4,1

Ce fait est suffisamment rare pour qu'il mérite d'être souligné. Il faut remarquer qu'ils sont un peu moins souvent que par le passé dans des ménages motorisés puisque 17 % font partie de ménages non équipés alors qu'ils n'étaient que 14 % en 1982. Mais, il y a là aussi pour une part l'incidence du fait que 3 % des déplacements qu'un étudiant fait pour aller à l'université dépassent les 80 km et que dans ce cas il adopte uniquement le mode collectif.

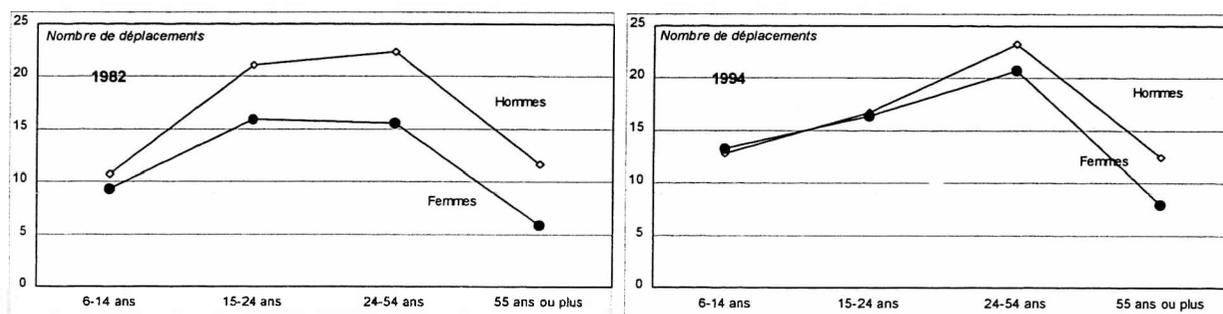
- Enfin, pour *les 55 à 64 ans*, on note un recours accru à la voiture, reflet de la motorisation croissante et la permanence des habitudes de conduire. 13 % des ménages dans lesquels ils vivent ne détiennent pas de véhicules soit 15 points de moins qu'en 1982.

Même lorsque l'on ne considère que les déplacements privés, hors motifs liés à l'école ou au travail, les « aînés », entre 55 et 74 ans, se distinguent par une croissance nette de leur recours relatif aux modes individuels.

2.6 MOBILITÉ DES FEMMES ET DES HOMMES

L'écart de mobilité entre hommes et femmes s'est beaucoup réduit et les comportements se sont rapprochés. Les femmes ne font que 3 déplacements de moins (15,4 contre 18,1) quand en 1982 c'étaient près de 6 déplacements qui les séparaient de la mobilité masculine (17,8 contre 12,1).

La mobilité des femmes et des hommes en fonction de l'âge



Cet écart est croissant avec l'âge et au-delà de 55 ans un homme dans une semaine fait cinq déplacements de plus qu'une femme. Mais pour les jeunes, le décalage disparaît : filles et garçons sont à des niveaux identiques. Pour les tranches d'âge étudiées ici, celle des 6 à 14 ans et celle des 15 à 24 ans, les évolutions qui conduisent à ce résultat sont différentes. Dans le premier cas, filles et garçons intensifient leur mobilité, mais davantage dans le cas des filles, c'est ce qui explique le rattrapage. Par contre parmi les plus âgés, l'amplification de la mobilité féminine s'accompagne d'une restriction masculine et la conjonction des deux mouvements met les filles au niveau des garçons.

Cette attitude est générale. En effet, si l'on regarde les évolutions de la mobilité locale, la décroissance masculine est vraie aussi bien en semaine que le week-end.

La mobilité locale des filles et des garçons¹

GARÇONS	6-17 ans			18-24 ans		
	1982	1994	Écart	1982	1994	Écart
	Mobilité locale					
En semaine	3,4	3,0	-0,4	4,5	3,5	-1,0
Le samedi	2,2	2,3	-0,1	3,7	2,8	-0,9
Le dimanche	1,3	1,5	+0,2	2,2	1,8	-0,4

FILLES	6-17 ans			18-24 ans		
	1982	1994	Écart	1982	1994	Écart
	Mobilité locale					
En semaine	3,3	3,0	-0,3	3,6	3,4	-0,2
Le samedi	2,0	2,1	+0,1	2,5	2,8	+0,3
Le dimanche	1,3	1,3	0,0	2,0	1,7	-0,3

En matière de choix modal on constate de la même manière un rapprochement du comportement féminin : la voiture est leur mode pour 88 % de leurs déplacements, soit 4 points de plus qu'en 1982, quand pour les hommes cette proportion est toujours de 91%. Conséquence de cette évolution elles représentent aujourd'hui 45,4 % des déplacements en modes individuels (contre 41,3 en 1982). Mais leur part dans le volume des distances parcourues a seulement augmenté de deux points pour atteindre aujourd'hui 41%.

Parts relatives des femmes et des hommes

dans la croissance du nombre de déplacements selon le mode (en %)

	Hommes	Femmes	Ensemble
Modes individuels	40,0	60,0	100,0
Modes collectifs	64,2	35,8	100,0

Parts relatives des femmes et des hommes

dans la croissance des distances parcourues selon le mode (en %)

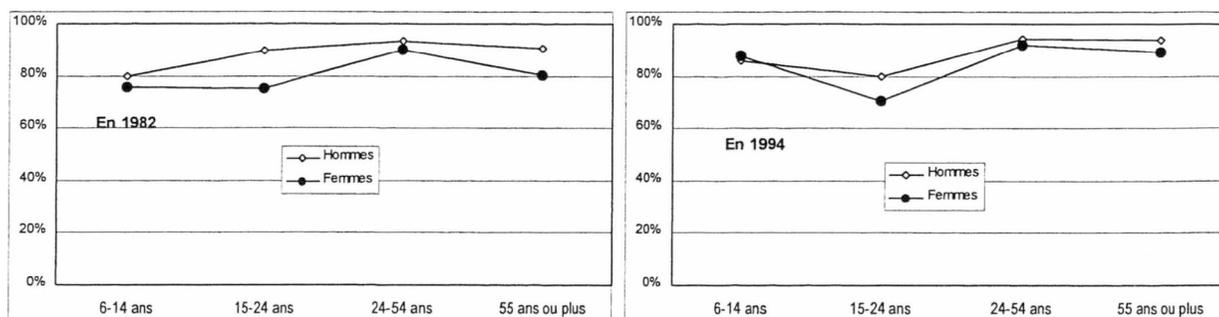
	Hommes	Femmes	Ensemble
Modes individuels	55,2	44,8	100,0
Modes collectifs	57,3	42,7	100,0

¹ Source : La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994 – INSEE Résultats, N° 532-533

Les femmes ont le plus contribué à accroître le nombre de déplacements, mais ce sont les hommes qui justifient la plus grande part de l'augmentation des distances parcourues.

Part du nombre de déplacements par personne en modes individuels

Évolution par sexe et âge

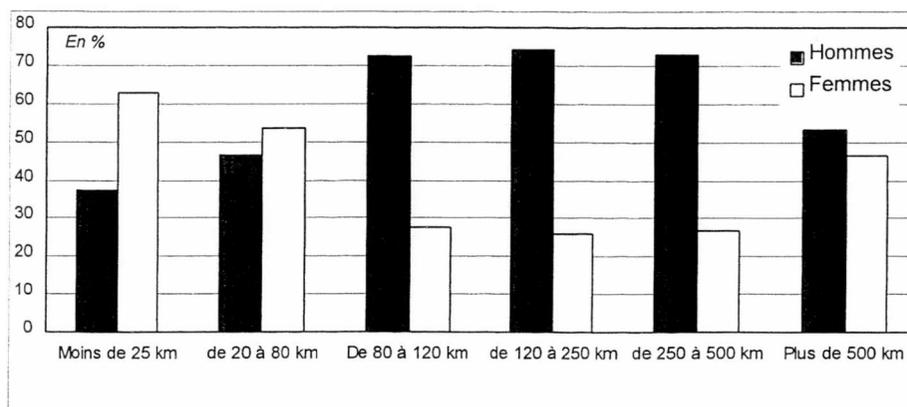


L'explication en est évidemment dans un moindre accroissement relatif des distances. Par déplacement en modes individuels elles ont accru leur parcours moyen de 25 % (12,5 km en 1994) quand les hommes l'ont fait de 33 % (14,8 km en moyenne en 1982).

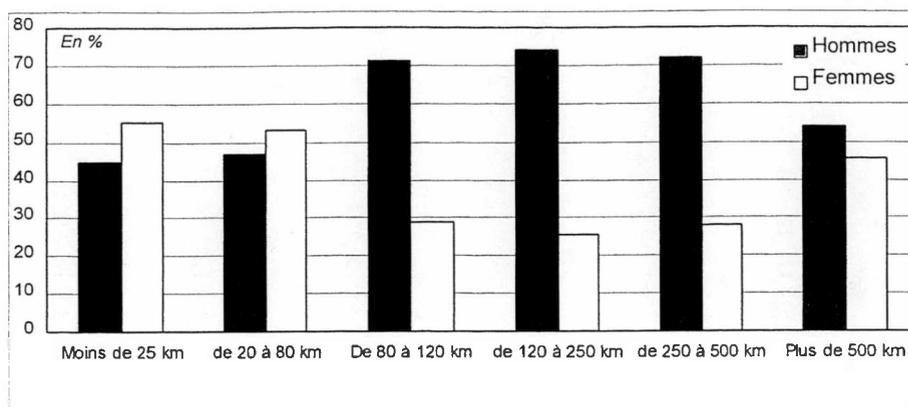
Les hommes sont à l'origine de l'accroissement de plus de 70 % des volumes de déplacements et de kilométrage sur les distances moyennes, entre 80 et 500 km. Sur les distances supérieures à 500 km, domaine du tourisme, des vacances, ... leurs rôles respectifs dans les accroissements se rééquilibrent : les hommes expliquent 53 % de l'expansion des déplacements et 46 % du gonflement du trafic. De la même façon, sur les distances « régionales », entre 25 et 80 km, les deux groupes ont dans les évolutions des rôles comparables.

Parts relatives des hommes et des femmes

dans la croissance des déplacements selon la distance (en %)



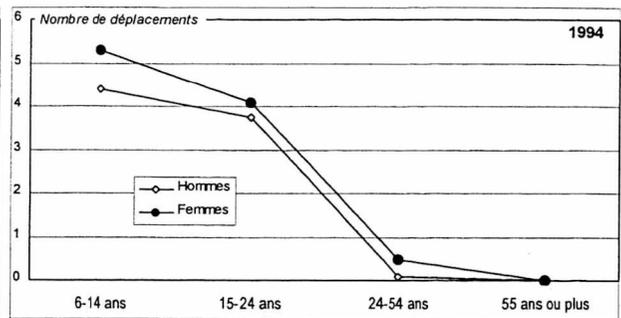
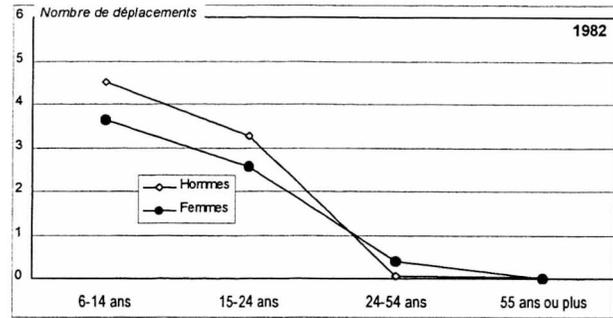
**Parts relatives des hommes et des femmes
dans la croissance du trafic en km selon la distance(en %)**



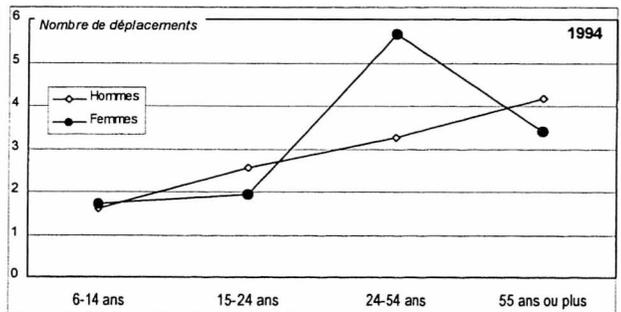
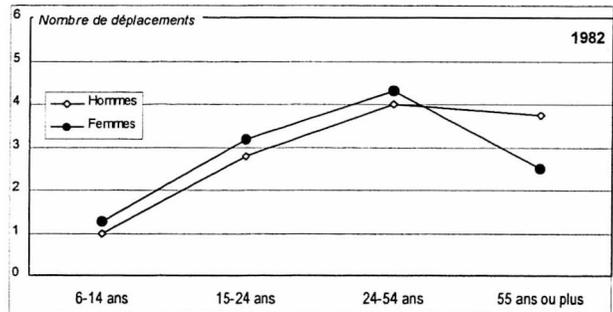
La sphère privilégiée d'expansion des déplacements pour les femmes se fait dans le voisinage de leur domicile. Sur les parcours de moins de 25 km c'est elles qui sont à l'origine de 63 % de l'augmentation des déplacements et de 55 % des distances parcourues. Pour ces distances, ce sont les démarches administratives, les achats, les accompagnements, les réunions diverses liées à leur vie personnelle,... qui occasionnent 54 % de leurs trajets. Pour ces motifs, les femmes en charge d'un ménage ont très largement accru leur nombre de déplacements depuis 1982.

Évolutions comparées du nombre de déplacements par sexe et âge - En fonction des motifs

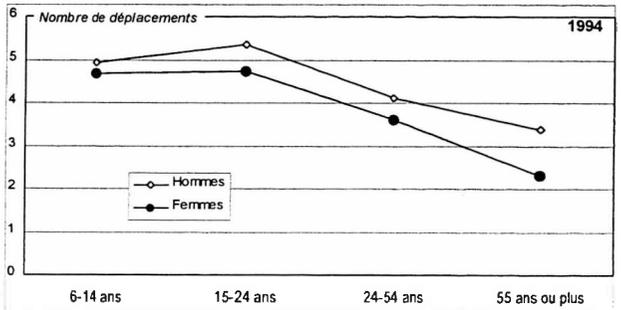
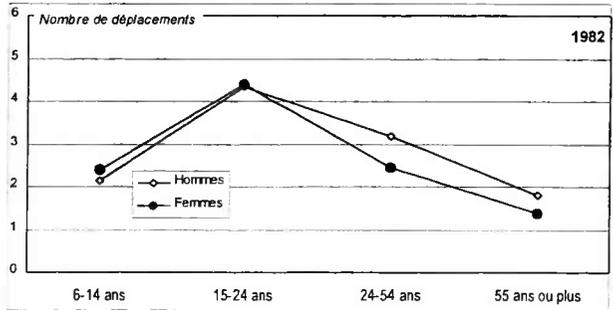
les lieux d'études et de garde



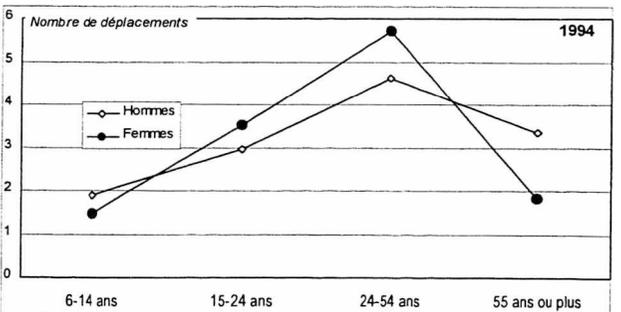
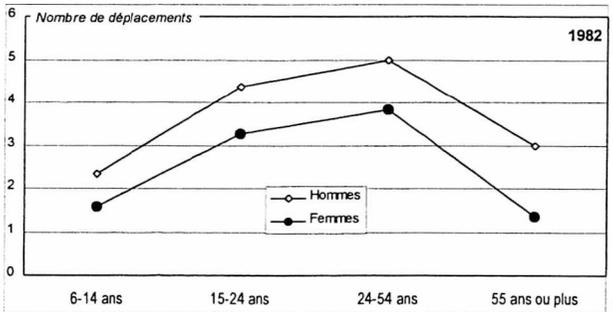
Les affaires personnelles, les achats, les soins médicaux et personnels



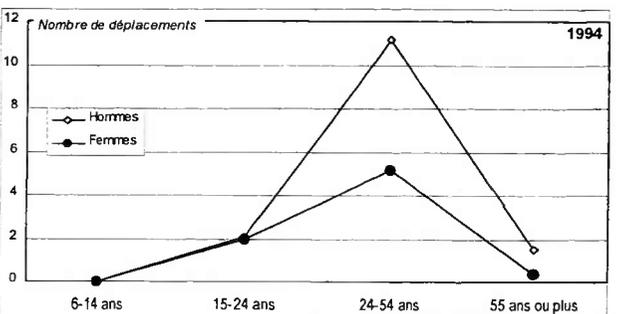
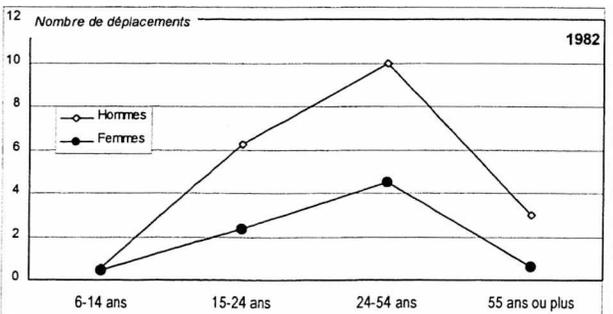
Loisirs, visites à des parents, sport



les autres motifs privés

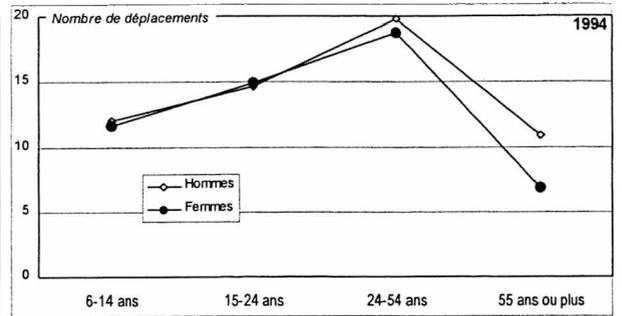
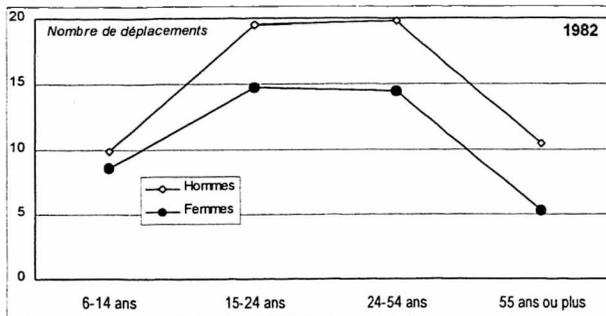


Les motifs professionnels

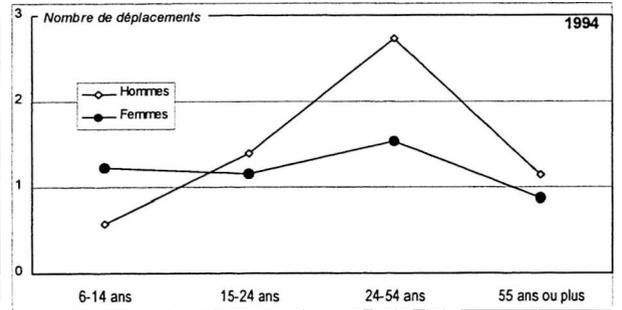
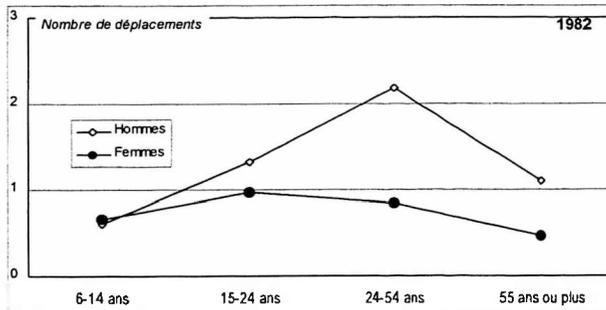


En fonction des distances

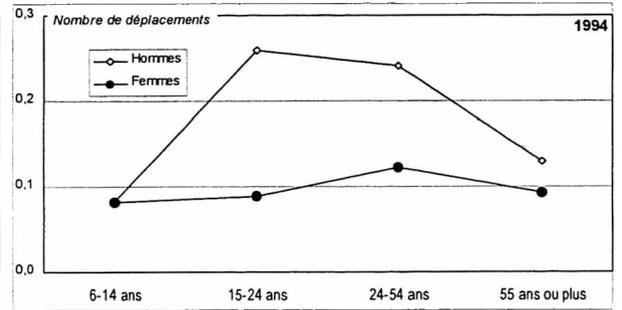
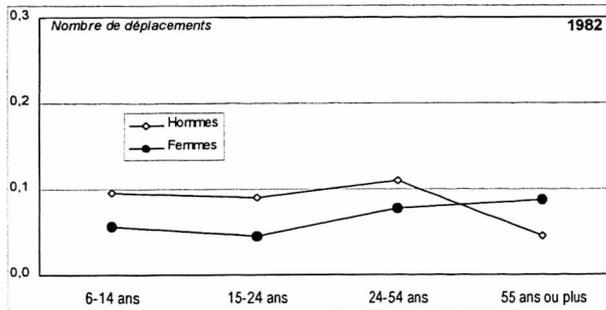
Distance 0-24 km



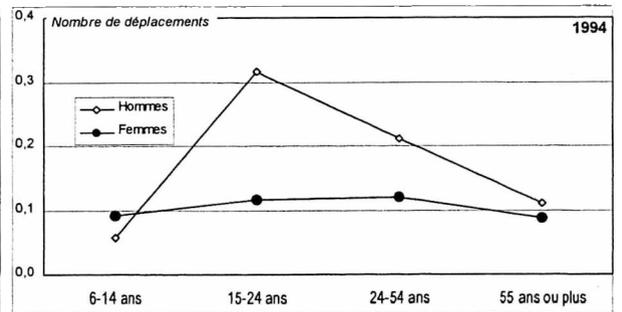
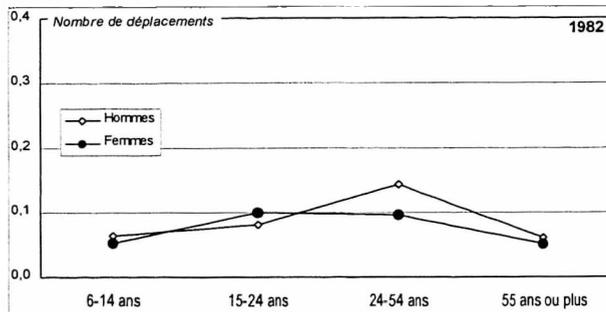
Distance 25-79 km



Distance 80-119 km

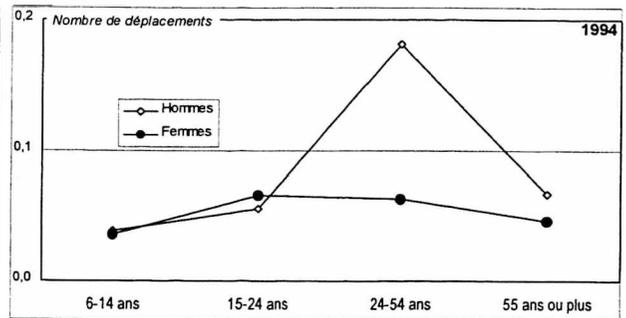
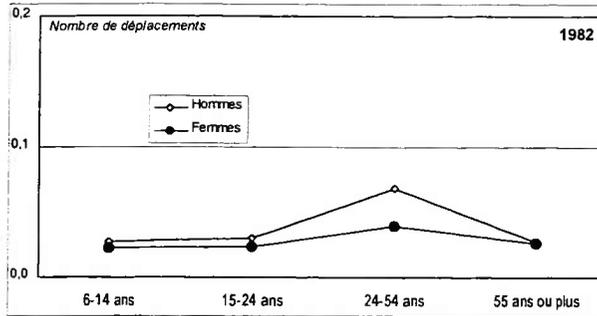


Distance 120-249 km

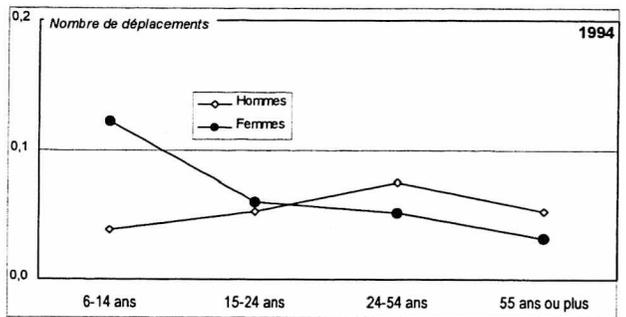
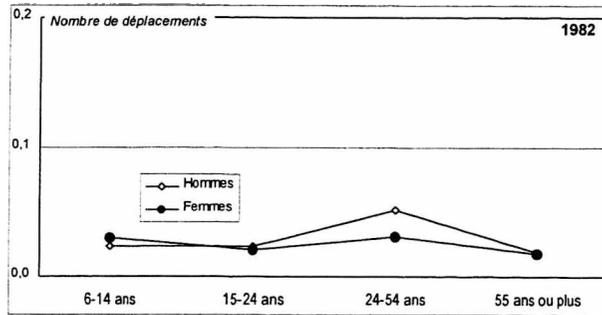


En fonction des distances (suite)

Distance 250-499 km



Distance >= 500 km



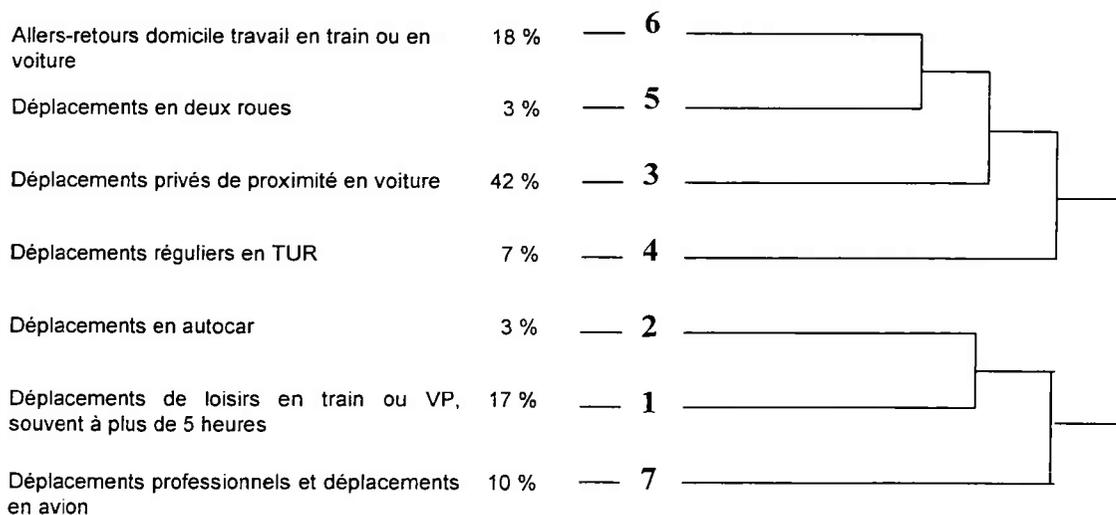
3 - CLASSIFICATIONS DES DÉPLACEMENTS

Les classifications reposent sur les caractéristiques des déplacements c'est-à-dire les motifs, le mode principal de transport, la qualification du jour du déplacement¹ (jour de semaine ou week-end), et la durée du déplacement. Chacune de ces dimensions est naturellement aussi détaillée que possible en assurant l'homogénéisation des nomenclatures entre 1982 et 1994.

Il s'agit des déplacements mécanisés.

Pour rétablir l'équilibre dans l'ensemble des déplacements parmi lesquels les longs déplacements sont par nature sous-représentés, la pondération utilisée tient compte des distances. Ils s'agit donc de fait d'une classification des voyageurs-kilomètres parcourus pendant une semaine.

3.1 LES CLASSES DE DÉPLACEMENTS EN 1982



¹ Pour les déplacements de longue distance pour lesquels le jour de départ et le jour d'arrivée peuvent être différents, il s'agit du jour du départ.

Classe 1

Des déplacements de loisirs, en train ou en VP, souvent à plus de 5 heures

Importance de la classe	17,3 %
Distance moyenne du déplacement.....	76 km
Temps moyen du déplacement.....	2 heures 40 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Durée - Plus de 300 min	84,0	70,7	14,6
Loisirs	84,2	65,4	13,4
Mode de transport principal - Train	40,3	16,6	7,1
Mode de transport principal- VP	18,9	83,3	76,2
Déplacement du week-end	20,8	43,7	36,3

Guide de lecture :

84,2 % des kilomètres parcourus pour un motif de loisirs (vacances, tourisme, résidence secondaire, ...) appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 65 % des kilomètres parcourus le sont pour des loisirs alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 13,4 % des distances parcourues.

Cette classe regroupe 83 % des kilomètres parcourus pour se rendre en vacances, faire du tourisme, rejoindre sa résidence secondaire et 14 % des distances franchies pour visiter ses parents ou ses amis. C'est la classe des déplacements qui échappent aux obligations de vie personnelle et qui se font dans une zone géographique large puisque la distance moyenne est de 76 km.

On fait d'ailleurs ici plus souvent appel aux transports collectifs : alors que le train n'assure que 7 % du trafic général, il est dans cette classe le mode principal pour 17 % des kilomètres. La voiture est l'autre mode de transport cité, elle est d'ailleurs prépondérante puisque c'est par ce moyen que 83 % des kilomètres sont effectués.

Classe 2

Des déplacements en autocar

Importance de la classe 3,3 %
 Distance moyenne du déplacement..... 40 km
 Temps moyen du déplacement..... 1 heure 15 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Transport principal - Autocar	91,6	100,0	3,6
Lieu d'études et de garde	13,3	14,1	3,4
Durée - 91 à 180 min	7,1	26,3	12,1
Faire du sport	14,1	9,6	2,2
Loisirs	6,5	26,6	13,4
Durée - Plus de 300 min	5,6	25,2	14,6
Durée - 60 à 90 min	6,0	12,1	6,6
Durée - 31 à 50 min	4,4	16,4	12,1
Durée - 181 à 300 min	4,4	8,5	6,3
Autres motifs privés	3,8	21,6	18,6
Déplacement du week-end	3,4	37,7	36,3

Guide de lecture :

92 % des kilomètres parcourus pour en autocar appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 100 % des km parcourus le sont en autocar alors que dans l'ensemble ce mode ne représente que 4% des distances parcourues.

On retrouve ici l'ensemble des déplacements en autocar quelque soit le motif ou la durée et par conséquent la distance. Les motifs sur-représentés dans cette classe reflètent la clientèle traditionnelle de ce mode : les scolaires (14% contre 3% dans le trafic d'ensemble), les voyages à but sportif (10 % contre 2 %), les voyages touristiques (27 % contre 13 %).

Les distances moyennes varient de 15 km pour les déplacements vers l'école à 200 km pour ceux consacrés aux vacances, tourisme,... ou au sport.

Classe 3

Les déplacements privés de proximité en voiture

Importance de la classe 41,7 %
 Distance moyenne du déplacement..... 10 km
 Temps moyen du déplacement..... 17 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Mode de transport principal- VP	53,7	98,2	76,2
Affaires personnelles et achats	85,6	22,3	10,8
Autres motifs privés	74,3	33,2	18,6
Visites à des parents / amis	66,4	36,8	23,1
Déplacement du week-end	55,4	48,2	36,3
Soins médicaux et personnels	100,0	3,3	1,4
Durée - 26 à 30 min	55,1	14,0	10,6
Durée - 91 à 180 min	53,7	15,6	12,1
Durée - 51 à 60 min	56,4	10,4	7,7
Durée - 5 à 9 min	62,9	4,9	3,3
Durée - 15 à 19 min	53,4	12,6	9,9
Durée - 31 à 50 min	50,8	14,8	12,1
Durée - 10 à 14 min	54,6	8,3	6,4
Durée - 20 à 25 min	48,6	11,3	9,7

Guide de lecture :

53 % des kilomètres parcourus pour en VP appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 98,3 % des km parcourus le sont en VP alors que dans l'ensemble ce mode ne représente que 76 % des distances parcourues.

C'est la classe des déplacements en voiture, mais pour des motifs privés, hors ceux consacrés aux travail, aux études. Ce sont des déplacements de proximité avec une distance moyenne de 10 km. Par incidence ces déplacements sont un peu plus souvent faits le week-end (48 % contre 36 %) ; mais il reste que la moitié (52 %) des kilomètres de cette classe sont parcourus un jour de semaine.

Classe 4

Les déplacements réguliers en transports urbains régionaux (métro, RER,...)

Importance de la classe 6,7 %
 Distance moyenne du déplacement..... 7 km
 Temps moyen du déplacement..... 30 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Mode de transport principal – Transports urbains régionaux	99,0	87,0	5,9
Lieu d'études et de garde	71,4	36,5	3,4
Déplacement de semaine	9,0	85,7	63,7
Durée - 31 à 50 min	15,8	28,6	12,1
Lieu de travail fixe	12,1	29,3	16,3
Durée - 60 à 90 min	13,9	13,6	6,6
Durée - 51 à 60 min	11,5	13,1	7,7
Durée - 26 à 30 min	9,5	15,0	10,6
Faire du sport	10,0	3,3	2,2
Durée - 20 à 25 min	8,1	11,6	9,7

Guide de lecture :

99 % des kilomètres parcourus pour en transports urbains régionaux appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 87 % des km parcourus le sont en TUR alors que dans l'ensemble ce mode ne représente que 5,9 % des distances parcourues.

Cette classe rassemble la mobilité ayant recours aux transports urbains régionaux. Ce mode assure 87 % des km parcourus dans cette classe de déplacements. Le reste des distances est fait en voiture (12 %). Il s'agit ici des déplacements réguliers entre le domicile et les lieux d'études et de travail ; ces deux motifs représentant à eux deux plus de 65 % de cette classe.

Classe 5

Les déplacements en deux roues

Importance de la classe 3,2 %
 Distance moyenne du déplacement..... 3 km
 Temps moyen du déplacement..... 13 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Mode de transport principal- Deux roues	96,7	99,2	3,3
Lieu d'études et de garde	15,3	16,5	3,4
Durée - 10 à 14 min	11,1	22,1	6,4
Durée - 15 à 19 min	7,4	22,9	9,9
Durée - 5 à 9 min	9,8	10,0	3,3
Lieu de travail fixe	5,3	27,0	16,3
Durée - 26 à 30 min	5,0	16,5	10,6
Déplacement de semaine	3,6	71,6	63,7
Durée - 20 à 25 min	4,6	13,8	9,7
Affaires personnelles et achats	4,2	14,2	10,8
Autres motifs privés	3,6	21,3	18,6

Guide de lecture :

97 % des kilomètres parcourus pour en deux roues appartient à cette classe ;
 Dans le groupe de déplacements réunis ici, 99% des km parcourus le sont en deux roues
 alors que dans l'ensemble ce mode ne représente que 3,3 % des distances parcourues.

Cette classe rassemble aussi les déplacements en fonction d'un mode ; ici, les deux roues.

Les motifs principalement sur-représentés sont les allers-retours entre le domicile et les collèges, universités ou les entreprises. Mais on trouve aussi un peu plus que dans l'ensemble les déplacements pour assurer la vie personnelle (affaires personnelles et achats : 14 % contre 11 % dans l'ensemble) ou ce que l'on a appelé « autres motifs privés » c'est-à-dire pour évènement familial, accompagnement, réunions, café, restaurant,...(21 % contre 19 %).

Il s'agit principalement de déplacements très courts.

Classe 6

Les allers-retours domicile-travail en train ou en voiture

Importance de la classe	18 %
Distance moyenne du déplacement.....	12 km
Temps moyen du déplacement.....	22 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Lieu de travail fixe	79,3	72,0	16,3
Durée - 60 à 90 min	66,6	24,4	6,6
Mode de transport principal - Train	51,6	20,4	7,1
Déplacement de semaine	22,2	78,8	63,7
Durée - 20 à 25 min	26,7	14,4	9,7
Durée - 15 à 19 min	23,8	13,1	9,9
Mode de transport principal- VP	18,6	79,3	76,2
Durée - 10 à 14 min	21,5	7,6	6,4

Guide de lecture :

79 % des kilomètres parcourus pour se rendre sur son lieu de travail lorsqu'il s'agit d'un lieu fixe appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 72% % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 16 % des distances parcourues.

Cette classe est essentiellement liée au lieu de travail fixe. Les modes utilisés sont plus souvent le train (20% contre 7% dans l'ensemble) et, dans une moindre proportion, la voiture (79 % contre 76 % dans l'ensemble). Pour chacun de ces deux modes les distances moyennes sont respectivement de 41 et 10 km avec des temps moyens de 19 et 72 minutes

Plus d'un déplacement sur 5 ayant lieu entre le lundi et le vendredi est dans cette classe.

Classe 7

Les déplacements professionnels exceptionnels et les déplacements en avion

Importance de la classe	9,9 %
Distance moyenne du déplacement	31 km
Temps moyen du déplacement	23 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Autres motifs professionnels	87,5	80,3	9,1
Mode de transport principal - Avion	99,6	37,1	3,7
Déplacement de semaine	12,9	82,4	63,7
Durée - 181 à 300 min	24,4	15,4	6,3
Durée - 91 à 180 min	16,9	20,5	12,1

Guide de lecture :

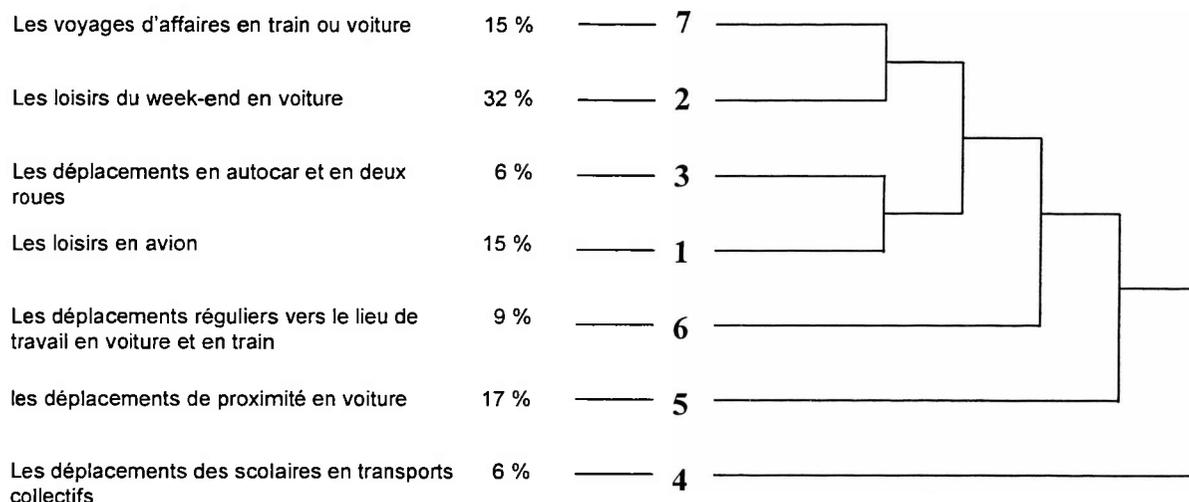
87,5 % des kilomètres parcourus pour autres motifs professionnels appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 80% % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 9 % des distances parcourues.

Deux dimensions organisent cette classe : les déplacements professionnels, autres que les allers-retours réguliers vers le lieu de travail fixe, et les déplacements en avion. En effet si 80 % des distances rassemblées ici relèvent des voyages d'affaires, et 37 % ont le mode aérien comme mode principal, il reste que 10 % ont pour motifs les loisirs, 5 % les visites à des parents ou des amis et que la voiture est le mode de 59 % du kilométrage.

L'arbre de classification sépare bien les déplacements locaux (classes 3, 4, 5 et 6) d'une part et les déplacements de longue distance d'autre part (classes 1, 2 et 7).

3.2 LES CLASSES DE DÉPLACEMENTS EN 1994



Contrairement à ce qui se passait en 1982, les classes de déplacement ne se structurent pas en deux groupes : la proximité et la longue distance. Ce phénomène est dû en grande partie à l'émergence de classes de déplacements de courte et moyenne distance comme « les loisirs du week end en voiture ».

Classe 1

Les loisirs en avion

Importance de la classe 14,6 %
 Distance moyenne du déplacement..... 1195 km
 Temps moyen du déplacement..... 600 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Durée - Plus de 300 min	68,1	92,3	19,7
Loisirs	60,3	82,9	20,0
Mode de transport principal - Avion	82,1	57,5	10,2
Mode de transport principal- Bateau	58,0	2,8	0,7
Déplacement du week-end	16,0	38,6	35,0

Guide de lecture :

68,1 % des kilomètres parcourus au cours de déplacements qui durent plus de 5 heures appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici 92,3 % des km parcourus le sont au cours de ces déplacements très longs alors que dans l'ensemble cette durée ne s'observe que pour 19,7 % des distances parcourues.

Ce sont des voyages longs en temps et en distance, et ils sont pour l'essentiel (83 %) des déplacements pour vacances, tourisme, expositions, ... séjour dans une résidence secondaire. 57 % des déplacements regroupés ici ont comme mode principal l'avion. Cependant il faut noter que si l'avion est largement sur-représenté dans cette classe, la voiture n'en est pas pour autant absente : elle est le mode principal de 33 % d'entre eux.

Classe 2

Les loisirs du week-end en voiture

Importance de la classe	32,1 %
Distance moyenne du déplacement.....	35 km
Temps moyen du déplacement.....	40 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Visites à des parents / amis	83,6	57,0	21,9
Déplacement du week-end	53,4	58,2	35,0
Mode de transport principal- VP	39,8	92,3	74,5
Autres motifs privés	57,9	27,9	15,5
Durée - 91 à 180 min	56,7	19,3	10,9
Durée - 31 à 50 min	48,9	13,8	9,1
Durée - 60 à 90 min	49,6	12,5	8,1
Durée - 51 à 60 min	48,9	9,3	6,1
Durée - 26 à 30 min	44,3	15,3	11,1

Guide de lecture :

83,6 % des kilomètres parcourus pour rendre visites à des famille ou des amis appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 57 % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 21,9 % des distances parcourues.

Cette classe regroupe de façon homogène les déplacements traditionnels du week-end, les visites à des parents, des amis, et aussi l'assistance à des événements familiaux, les sorties au restaurants,... tous motifs réunis sous l'appellation « Autres motifs privés »¹. 59 % des kilomètres parcourus sont du week-end.

Les destinations sont proches, en moyenne 32 km, et le tiers des trajets dure entre une demi-heure et une heure (37 %), un autre tiers dure entre une heure et 3 heures.

Enfin, c'est massivement la classe des déplacements en voiture (92 %), seul le train représente 5,6 % des distances ; les autres modes sont inexistants (TUR, autocar ou deux roues) ou assurent moins de 1 % des distances (avion, bateau).

¹ Voir en annexe la nomenclature constituée pour analyser parallèlement les données 1982 et 1994.

Classe 3

Les déplacements en autocar et en deux roues

Importance de la classe	5,8 %
Distance moyenne du déplacement.....	22 km
Temps moyen du déplacement.....	35 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Faire du sport	93,7	53,8	3,3
Transport principal - Autocar	93,0	47,2	3,0
Mode de transport principal - Deux roues	48,5	11,3	1,4
Durée - 60 à 90 min	11,1	15,5	8,1
Déplacement du week-end	7,7	46,3	35,0
Durée - 91 à 180 min	9,0	16,8	10,9
Lieu d'études et de garde	9,1	6,3	4,0
Loisirs	6,9	23,7	20,0

Guide de lecture :

93,7 % des kilomètres parcourus pour aller faire du sport appartiennent à cette classe ; Dans le groupe de déplacements réunis ici, 53,8 % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 3,3 % des distances parcourues.

Se regroupent ici autour de deux modes très minoritaires dans l'ensemble (ils représentent à eux deux 4 % des distances), des déplacements de loisirs à destination du sport ou de parcs de loisirs, fêtes foraines, spectacles , tourisme,... 57 % des kilomètres parcourus se font en autocar ou en deux roues. Le sport et les loisirs, de proximité pour l'essentiel puisque la distance moyenne est de 22 km, sont les motifs de 77 % des distances.

La voiture sous-représentée est cependant présente : elle est le mode choisie pour 39 % des km, proportion très largement inférieure à celle généralement observée de 74 %.

Classe 4

Les déplacements des scolaires en transports collectifs

Importance de la classe	6,0 %
Distance moyenne du déplacement.....	8 km
Temps moyen du déplacement.....	29 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Mode de transport principal – Transports urbains régionaux	92,1	60,0	3,9
Lieu d'études et de garde	89,8	60,4	4,0
Déplacement de semaine	8,4	91,6	65,0
Durée – 31 à 50 min	15,4	23,4	9,1
Durée – 51 à 60 min	13,4	13,7	6,1
Durée – 26 à 30 min	10,1	18,7	11,1
Mode de transport principal – Train	11,7	12,2	6,2
Durée – 20 à 25 min	7,5	9,7	7,7
Durée – 60 à 90 min	7,0	9,4	8,1

Guide de lecture :

92,1 % des kilomètres parcourus en TUR appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 60 % des km parcourus le sont en TUR alors que dans l'ensemble ce mode ne représente que 3,9 % des distances parcourues.

Ce groupe est celui des déplacements réguliers vers les lieux d'études. Tous les autres motifs présents dans cette classe représentent chacun environ 5 % des distances à part le sport qui fait ici moins de 1 % et les déplacements réguliers vers le travail qui atteignent 11 %. C'est aussi le groupe des transports collectifs en particulier des transports urbains qui sont le mode choisi pour 60 % des distances. Avec 12 % des distances le train est ici mieux représenté que dans l'ensemble des déplacements (6%) . Enfin, la voiture assure 24 % des kilomètres.

Classe 5

Les déplacements de proximité en voiture

Importance de la classe 16,6 %
 Distance moyenne du déplacement.....5 km
 Temps moyen du déplacement..... 10 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Affaires personnelles et achats	93,9	47,8	8,5
Durée - 5 à 9 min	93,2	15,2	2,7
Mode de transport principal- VP	21,7	97,2	74,5
Durée - 10 à 14 min	62,9	21,8	5,8
Soins médicaux et personnels	99,8	10,2	1,7
Durée - 15 à 19 min	43,7	23,4	8,9
Autres motifs privés	32,1	29,9	15,5
Durée - 20 à 25 min	31,6	14,5	7,7
Déplacements de semaine	18,2	71,0	65,0

Guide de lecture :

93,9 % des kilomètres parcourus pour effectuer ses affaires personnelles ou faire ses achats appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 47,8 % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 8,5 % des distances parcourues.

Ce sont les déplacements de semaine, faits en voiture pour toutes sortes de motifs privés hors les loisirs et les visites à des parents des amis . Mais il s'agit de déplacements de proximité, courts en temps et courts en distance, entièrement effectués en voiture (97,2 % des distances).

Classe 6

Les déplacements réguliers vers le lieu de travail en voiture et en train

Importance de la classe	9,5 %
Distance moyenne du déplacement.....	13 km
Temps moyen du déplacement.....	23 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Lieu de travail fixe	88,3	98,6	10,6
Déplacement de semaine	13,4	91,9	65,0
Durée – 20 à 25 min	25,4	20,5	7,7
Durée – 15 à 19 min	19,5	18,3	8,9
Mode de transport principal – VP	10,7	84,6	74,5
Mode de transport principal – Deux roues	28,7	4,1	1,4
Durée – 26 à 30 min	14,8	17,3	11,1
Durée – 31 à 50 min	15,3	14,7	9,1
Mode de transport principal – Train	14,8	9,8	6,2
Durée – 10 à 14 min	14,0	8,5	5,8
Durée – 60 à 90 min	11,4	9,7	8,1

Guide de lecture :

88,3 % des kilomètres parcourus pour les allers-retours domicile-travail appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 98,6 % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 10,6 % des distances parcourues.

Cette classe est entièrement homogène. Elle ne regroupe que des mouvements réguliers entre domicile et lieu de travail. Les modes utilisés sont pour 85 % la voiture, 10 % le train et 4 % les deux roues. Les transports urbains font 1 % des distances.

Classe 7

Les voyages d'affaires en train ou voiture

Importance de la classe 15,5 %

Distance moyenne du déplacement..... 35 km

Temps moyen du déplacement..... 40 min

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Autres motifs professionnels	85,3	77,3	14,0
Durée - 181 à 300 min	76,1	44,8	9,1
Déplacement de semaine	20,8	87,5	65,0
Mode de transport principal - Train	27,6	11,1	6,2
Durée - 91 à 180 min	20,4	14,4	10,9
Mode de transport principal- VP	16,3	78,6	74,5
Durée - 51 à 60 min	19,8	7,8	6,1

Guide de lecture :

85,3 % des kilomètres parcourus pour des motifs professionnels autres que les allers-retours réguliers vers le lieu de travail appartiennent à cette classe ;

Dans le groupe de déplacements réunis ici, 77,3 % des km parcourus le sont pour cette raison alors que dans l'ensemble ce motif ne représente que 14 % des distances parcourues.

C'est la classe des déplacements professionnels, des voyages d'affaires. Voiture et train assurent 90 % des distances. L'avion est présent pour 9,6 % du kilométrage de la classe. En fait cette classe regroupe 36,5 % des déplacements aériens et parallèlement 14,6 % du kilométrage aérien. Ce sont des voyages d'une distance moyenne de 820 km.

3.3 MODIFICATIONS ET ÉVOLUTIONS

Quelques classes aussi bien en 1982 que 1994 sont typiquement des classes de mobilité locale, par exemple celle des allers-retours vers entre le domicile et l'école, ou entre le domicile et le travail, ou encore celle qui concerne les déplacements de proximité en voiture.

Les autres classes se forment sur des modes ou des motifs mais la distance ne semble pas être un des facteurs discriminants. Il existe un continuum de distances pour chacune des classes.

Mais en 1994, une classe très spécifique à la longue distance apparaît. Elle est générée par le développement des distances parcourues en avion qui sont multipliées par sept entre 1982 et 1994, le nombre de trajets ayant crû d'un facteur 3.

L'importance des déplacements à moins de 100 km

	En 1982	En %
1	Des déplacements de loisirs, en train ou en VP, souvent à plus de 5 heures	85,8
2	Des déplacements en autocar	95,2
3	Des déplacements privés de proximité en voiture	98,9
4	les déplacements réguliers en transports urbains régionaux	100,0
5	les déplacements en deux roues	100,0
6	Les allers-retours domicile-travail en train ou en voiture	99,5
7	Les déplacements professionnels et les déplacements en avion	97,8

	En 1994	En %
1	Les loisirs en avion	1,0
2	les loisirs du week-end en voiture	93,9
3	Les déplacements en autocar et en deux roues	95,7
4	Les déplacements des scolaires en transports collectifs	99,9
5	les déplacements de proximité en voiture	99,9
6	Les déplacements réguliers vers le lieu de travail en voiture et en train	99,5
7	Les voyages d'affaires en train ou voiture	93,0

La comparaison des deux typologies de déplacements en 1982 et 1994 révèle les évolutions majeures de la mobilité globale des français entre ces deux dates : **croissance de l'utilisation de la voiture, surtout pour des motifs privés en local ou à moyenne distance le week-end, développement de l'avion en motif privé et du train en motif professionnel (effet T.G.V.), diminution de l'utilisation des deux roues.**

Ces évolutions ont été suffisamment lourdes pour que la structure même de la typologie des déplacements soit modifiée. Le développement important des petits déplacements en voiture a provoqué la séparation de ces déplacements en deux classes : celle des déplacements privés en semaine qui sont réellement de proximité (5 km) et dont l'archétype demeure les courses classiques en supermarché ou hypermarché et celle des déplacements privés de proximité mais à distance plus importante (32 km en moyenne) qui ont le plus souvent lieu le week-end : visites à des amis ou de la famille, sorties, courses plus exceptionnelles ... Ces deux classes représentent en cumulé la moitié des voyageurs-kilomètres en 1994.

1982	1994
Privé de proximité en voiture 42%	Loisirs du week-end en voiture..... 32%
	Proximité en voiture..... 17%
Domicile-travail en train ou voiture 18%	Régulier pour le travail en train ou voiture..... 10%
De proximité régulier en T.U.R. 7%	Scolaire en T.C..... 6%
Deux roues 3%	Autocar et deux roues 6%
Autocar 3%	
Plus de 5 heures de loisirs en train ou voiture..... 17%	Loisirs en avion 15%
Professionnel en avion 10%	Professionnel en train ou voiture..... 16%

La classe des « Loisirs du week-end en voiture » mérite un examen plus approfondi car elle révèle une certaine continuité entre les déplacements locaux et de longue distance. En effet, un tiers de ces déplacements dure entre une et trois heures et un tiers entre une demi-heure et une heure.

La taille importante de cette nouvelle classe (32% des voyageurs-kilomètres) montre qu'au delà de la sphère de vie quotidienne, l'accroissement de la mobilité en voiture le week-end participe au développement d'une sphère de vie privée plus large mais qui reste tout de même circonscrite à des distances moyennes, c'est à dire plutôt à l'échelle départementale ou régionale. Comment expliquer cette évolution assez spectaculaire ?

La péri-urbanisation dans les agglomérations moyennes et les métropoles régionales est une première cause majeure de cette évolution, d'une part en raison de la faible densité de peuplement qui favorise l'utilisation de la voiture, d'autre part à cause de la distance importante entre le logement périurbain et les destinations de loisirs du week-end (famille, amis, sorties en ville ou dans la nature...). Le développement des grands centres commerciaux ou de loisirs à attractivité régionale répond à cette demande potentielle ou l'induit (très grands magasins spécialisés de l'ameublement, magasins d'usine, parcs d'attraction, complexes cinéma multisalles) ainsi que l'accroissement des événements culturels ou commerciaux à retentissement régional ou national (salons, foires, festivals...). Cet élargissement géographique répond sans doute aussi au besoin de diversifier ses activités relationnelles ou de loisirs. Dans tous les cas, **l'existence de cette nouvelle classe de déplacements montre l'intérêt de l'approche méthodologique de l'enquête « Transports » globale qui regroupe l'observation des déplacements de courte et de longue distance.**

La deuxième évolution marquante de la mobilité globale concerne la mobilité à longue distance : les déplacements en avion sont de plus en plus de loisirs et les déplacements professionnels sont de plus en plus en voiture ou en train.

L'accroissement des départs en vacances à l'étranger et des charters explique le poids croissant de la clientèle de loisirs pour le transport aérien. A l'inverse, le développement dans les années 80 du réseau autoroutier et du T.G.V. a accru la concurrence des modes de transport voiture et train pour les déplacements à longue distance professionnels.

Ces deux évolutions concomitantes ont bouleversé la structure des déplacements à longue distance en "« démocratisant » l'avion et en « professionnalisant » le train.

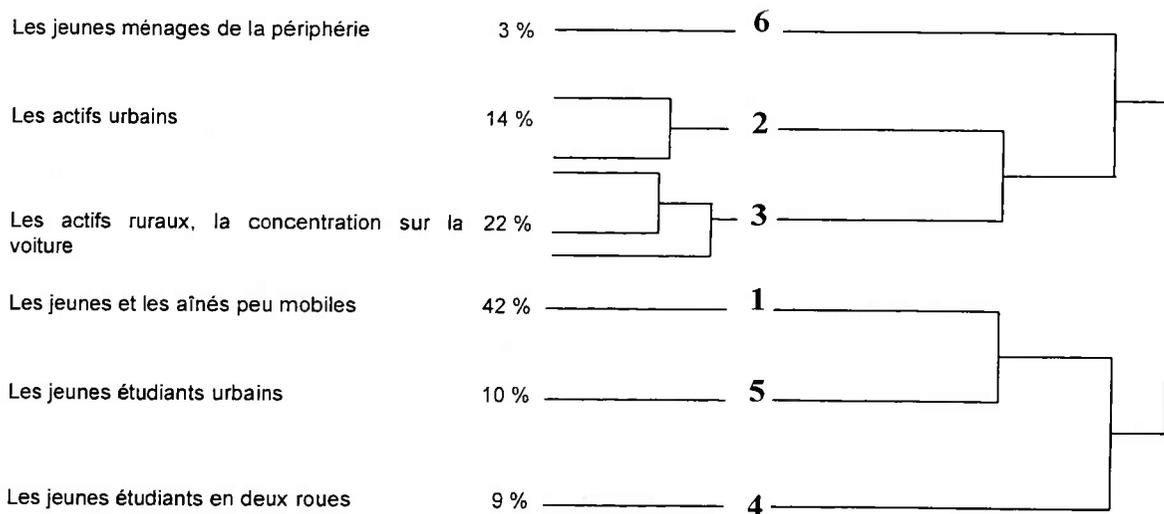
4 - CLASSIFICATIONS DES PERSONNES

4.1 MÉTHODOLOGIE

Les individus sont classés en fonction de leur mobilité qualifiée ici par l'intensité de leurs déplacements appartenant à l'une ou l'autre classe. Chaque personne est donc ainsi définie par un vecteur de 7 variables qui chacune recense le nombre de déplacements de la classe n que cette personne a réalisé.

4.2 LES CLASSES D'INDIVIDUS EN 1982

Les personnes se segmentent en 6 classes sur les caractéristiques de leurs déplacements.

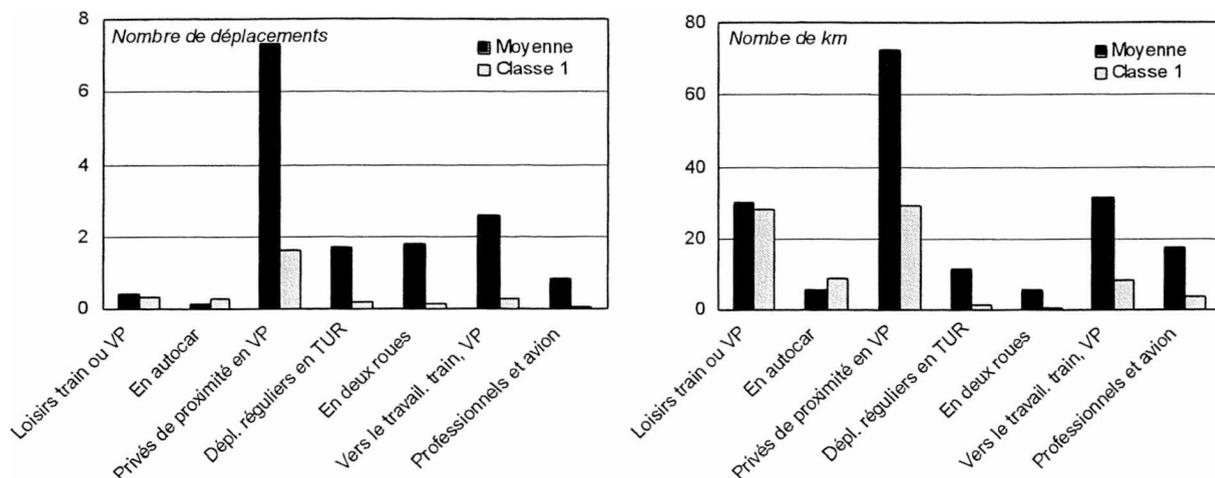


Classe 1

Les jeunes et les aînés peu mobiles

Importance de la classe	42,1%
Nombre hebdomadaires de déplacements	2,9
Distances parcourues (en km)	80

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Ce groupe est à faible mobilité : les personnes qui le composent font moins de 3 déplacements par semaine (2,8) quand la moyenne nationale s'établit à 14,8. Ce n'est que pour la classe 2 des déplacements, que l'on appelé « déplacements en autocar », que leur mobilité (0,28) est supérieure à la moyenne nationale (0,14). Pour toutes les autres classes de déplacements, ils sont peu utilisateurs, même en ce qui concerne les déplacements privés de proximité en voiture qui représentent 56 % de leurs déplacements, ils sont relativement peu mobiles (1,60 déplacement par semaine contre 7,3 pour l'ensemble).

Cette classe regroupe des personnes plutôt « inactives », très jeunes (les moins de 15 ans forment 18 % de la classe) ou âgées (une personne sur 4 a 65 ans ou plus). Il s'agit un peu plus souvent de femmes (64 % de femmes dans cette classe alors que la proportion est de 53 % dans la population étudiée). Ces personnes ne disposent pas d'une voiture soit parce qu'elles n'ont pas le permis (41,5 % d'entre elles) ou qu'ayant le permis elles ne conduisent jamais (6,5 %) ou enfin parce qu'elles sont trop jeunes (22,2 % n'ont pas l'âge du permis).

On trouve aussi dans cette classe davantage d'habitants des zones périurbaines (36,5 % contre 33 % dans la population) et plutôt une sur-représentation des revenus faibles à moyens.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Activité	Inactif	56,3	71,5	53,5
Pratique de la conduite	Pas de permis	62,2	41,5	28,1
Nombre de voitures du ménage	Non motorisé	65,7	31,0	19,9
PCS	Retraité	66,1	23,2	14,8
Sexe	Femme	51,3	64,3	52,9
Sexe - Tranche d'âge	Femme 75 ans ou +	87,7	8,1	3,9
Sexe - Tranche d'âge	Femme 65-74 ans	75,8	8,4	4,7
Taille du ménage	Une personne	58,8	13,6	9,8
Niveau de diplôme	Aucun diplôme	51,4	30,8	25,3
Revenu annuel du ménage	23400-31800 F	68,9	6,2	3,8
Détention du permis moto	Sans objet	54,4	15,8	12,3
Pratique de la conduite	Jamais	62,8	6,5	4,3
Niveau de diplôme	Sans objet - Moins de 15 ans	52,2	17,7	14,3
Revenu annuel du ménage	15900-23400 F	66,9	4,2	2,7
Revenu annuel du ménage	31800-39300 F	60,1	6,0	4,2
Sexe - Tranche d'âge	Femme 55-64 ans	56,4	8,0	6,0
Sexe - Tranche d'âge	Homme 75 ans ou +	65,9	3,4	2,1
Type de zone du domicile	Périphérie	46,2	36,5	33,3
Pratique de la conduite	Sans objet	47,7	22,2	19,7
Sexe - Tranche d'âge	Femme 6-9 ans	55,9	4,6	3,5
Niveau de diplôme	CEP, DFEO	47,1	23,2	20,8

Guide de lecture :

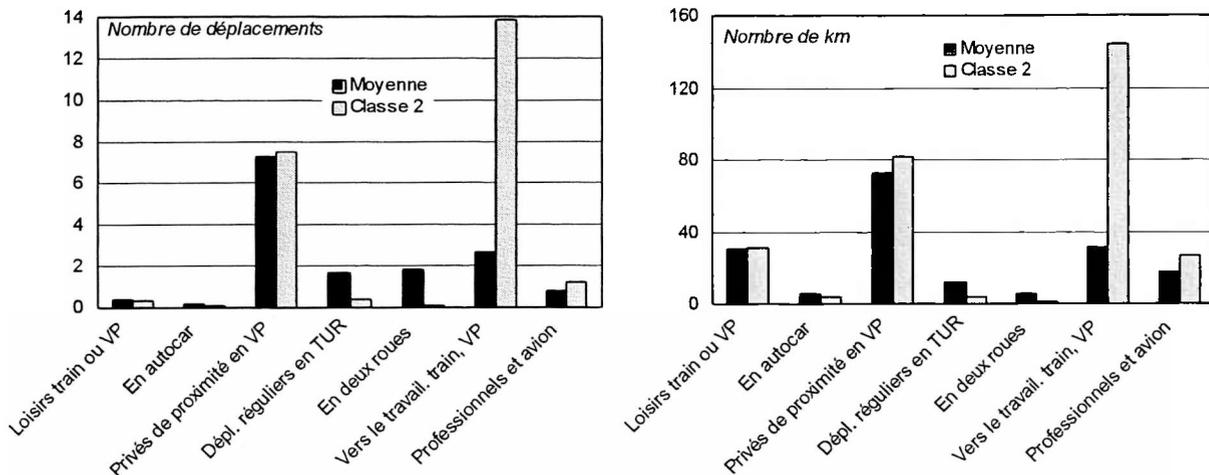
56,3 % des personnes « inactives » (ne déclarant pas d'occupation professionnelle) appartiennent à cette classe ;
 Dans ce groupe 71,5 % sont inactives, alors que dans la population cette proportion est de 53,5 %.

Classe 2

Les actifs urbains mobiles

Importance de la classe.....	13,9 %
Nombre hebdomadaires de déplacements.....	23,5
Distances parcourues (en km)	291

La mobilité de cette classe en nombre de déplacements et en distance



Ils sont très mobiles déclarant 23,5 déplacements par semaine. Ils sont particulièrement présents sur trois classes de déplacements, celles des « allers-retours domicile-travail en train ou VP », des « déplacements privés de proximité en VP » et des « déplacements professionnels ou en avion » (cf. graph. ci-dessous)

Chacun de ces trois types de mobilité assure respectivement 59 %, 32 % et 5 % de leurs déplacements et 50 %, 28 % et 9 % des distances qu'ils parcourent. Parallèlement alors qu'ils ont autant de déplacements « loisirs, en train ou VP » que la moyenne (0,4) ils vont beaucoup plus loin (86 km par déplacement contre 76 en moyenne) et font donc pour ce type de déplacements 11 % de leurs kilomètres (31 km hebdomadaires contre 30 en moyenne).

Ils associent donc trois modes de transport pour VP, train et avion mais sont nettement proportionnellement plus consommateurs de VP et de train que la moyenne de la population.

Cette classe rassemble des personnes actives. Ce sont plutôt des hommes : ils forment 69 % des effectifs de ce groupe (47 % de la population) ; d'âge moyen puisque 34 % des hommes

ayant entre 24 et 54 ans sont dans cette classe. Toutes les catégories professionnelles sont représentées ici : les ouvriers (37 % de la classe), les employés (23 %), les professions intermédiaires (17 %), les cadres et professions intellectuelles supérieures (11 %) et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (5 %). Mais ce sont des catégories plutôt « urbaines ». En effet, il y a dans le groupe constitué ici une sur-représentation des habitants de Paris (22 % contre 15 % dans l'ensemble), des personnes domiciliées en banlieue (37 % contre 31 %).

Ces personnes font partie de ménages de 3 (25 % de la classe) ou 4 personnes (28 % de la classe), bien motorisés (34 % de la classe déclarent 2 voitures, et 10 % 3 voitures ou plus) et 87 % conduisent régulièrement ou occasionnellement.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Occupation	Activité	28,6	95,8	46,5
Pratique de la conduite	Régulière ou occasionnelle	25,4	87,2	47,6
PCS	Ouvriers	33,1	37,1	15,5
Sexe	Homme	20,2	68,6	47,2
Sexe - Tranche d'âge	Homme 35-44 ans	40,3	17,7	6,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 25-34 ans	31,5	21,2	9,3
PCS	Professions intermédiaires	31,6	17,0	7,4
PCS	Cadres, professions intellectuelles supérieures	37,6	11,1	4,1
Niveau de diplôme	CAP, BEC	25,5	23,1	12,6
Sexe - Tranche d'âge	Homme 45-54 ans	30,6	13,6	6,1
PCS	Employé	24,4	22,8	12,9
Niveau de diplôme	Bac technique	31,3	7,9	3,5
Détention du permis moto	Oui	23,6	16,0	9,4
Nombre de voitures du ménage	Bi-motorisé	19,1	34,1	24,7
Type de la commune du domicile	ZPIU de Paris - Paris	20,6	22,1	14,9
Revenu annuel du ménage	136 000-150 000 F	19,0	25,9	18,9
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	24,8	9,0	5,0
Nombre de voitures du ménage	3 VP ou +	24,3	9,5	5,4
Sexe - Tranche d'âge	Homme 20-24 ans	25,8	6,9	3,7
Type de zone du domicile	Banlieue	16,5	36,9	31,0
Niveau de diplôme	Bac général	20,7	9,5	6,4
Taille du ménage	Quatre personnes	17,0	27,7	22,5
Taille du ménage	Trois personnes	17,1	25,0	20,3
Détention du permis moto	Non	14,5	82,1	78,4
Revenu annuel du ménage	>150000 F	18,4	9,2	6,9

Guide de lecture :

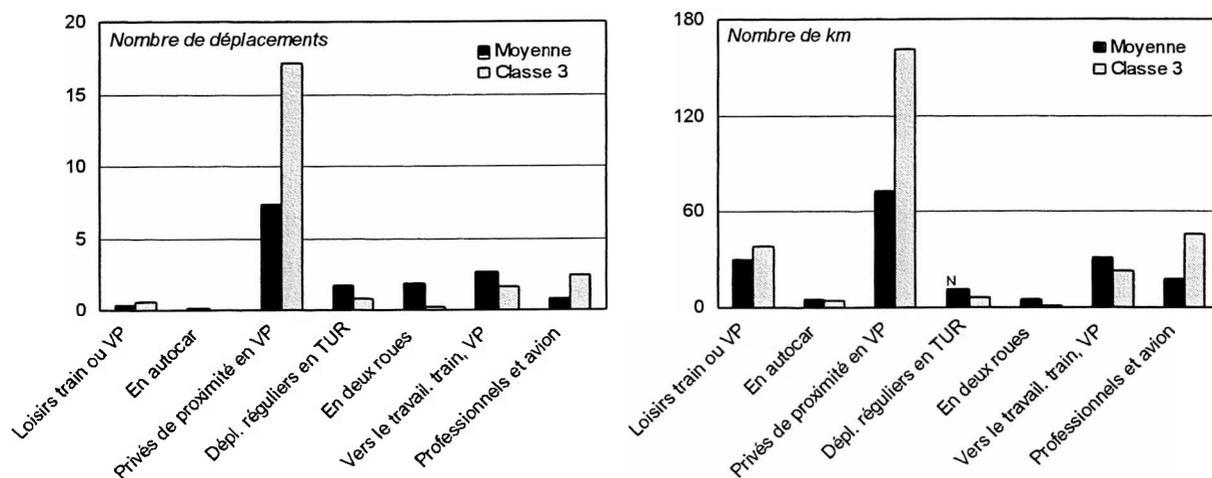
28,6 % des personnes « actives » (déclarant une occupation professionnelle) appartiennent à cette classe ; Dans ce groupe 95,8 % sont actives, alors que dans la population cette proportion est de 46,5 %.

Classe 3

Les actifs ruraux, la concentration sur la voiture

Importance de la classe	22,2 %
Nombre hebdomadaires de déplacements	22,9
Distances parcourues (en km)	280

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Avec 22,9 déplacements par semaine (14,8 en moyenne nationale) ce sont des personnes mobiles. Mais ce sont surtout des « déplacements privés de proximité en voiture » [Classe 3 des déplacements] qui en font l'essentiel (17,2 déplacements soit 75 %). Ils sont d'ailleurs peu utilisateurs d'autre mode de transport que la voiture : ils font en VP 95 % de leurs déplacements et 87 % des distances qu'ils parcourent.

Ce qui fait l'homogénéité de cette classe est l'activité, la motorisation et la conduite régulière d'un véhicule. Pour le reste les caractéristiques sont plutôt diluées mais elles font penser à une population de ruraux ou néo-ruraux : le domicile est dans une zone rurale ou une ZPIU de petite taille pour 23 % des personnes de la classe, contre 18 % dans l'ensemble, les agriculteurs sont mieux représentés ici que dans la population (6,2 contre 3,5 %),... Enfin, on y trouve un peu plus de jeunes, hommes ou femmes, de 25 à 34 ans (ils forment 24,5 % des effectifs de la classe quand au niveau national leur proportion atteint 48,5 %), de personnes faisant partie de ménages de trois personnes (25,5 % contre 20,3 %).

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Pratique de la conduite	Régulière ou occasionnelle	33,0	71,0	47,6
Nombre de voitures du ménage	Bi-motorisé	30,0	33,5	24,7
Activité	Activité	26,0	54,5	46,5
Sexe - Tranche d'âge	Homme 25-34 ans	32,3	13,6	9,3
PCS	Agriculteur exploitant	39,4	6,2	3,5
Taille du ménage	Trois personnes	27,8	25,5	20,3
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	34,9	7,9	5,0
Type de la commune du domicile	Rural ou ZPIU de moins de 50 000 hab.	28,1	23,1	18,1
PCS	Profession intermédiaire	31,4	10,5	7,4
Détention du permis moto	Oui	29,6	12,5	9,4
PCS	Cadres, professions intellectuelles supérieures	33,9	6,2	4,1
Type de la commune du domicile	ZPIU > 300 000 hab. - Banlieue	28,6	14,9	11,5
Sexe - Tranche d'âge	Femme 20-24 ans	31,7	7,0	4,9
Taille du ménage	Deux personnes	25,7	27,3	23,5
Type de zone du domicile	Rural	31,0	6,5	4,7
Région de programme	Ouest	27,1	15,3	12,5
Niveau de diplôme	Bac général	28,7	8,2	6,4
Sexe - Tranche d'âge	Homme 55-64 ans	29,2	7,1	5,4
Niveau de diplôme	CAP, BEC	26,5	15,0	12,6
Nombre de voitures du ménage	Mono motorisé	23,8	53,6	50,0
Nombre de voitures du ménage	3 VP ou +	28,7	7,0	5,4
Revenu annuel du ménage	>150000 F	27,7	8,7	6,9
Sexe - Tranche d'âge	Homme 65-74 ans	29,4	4,9	3,7
Niveau de diplôme	CEP, DFEO	24,8	23,3	20,8

Guide de lecture :

33 % des personnes qui conduisent régulièrement ou occasionnellement appartiennent à cette classe ;

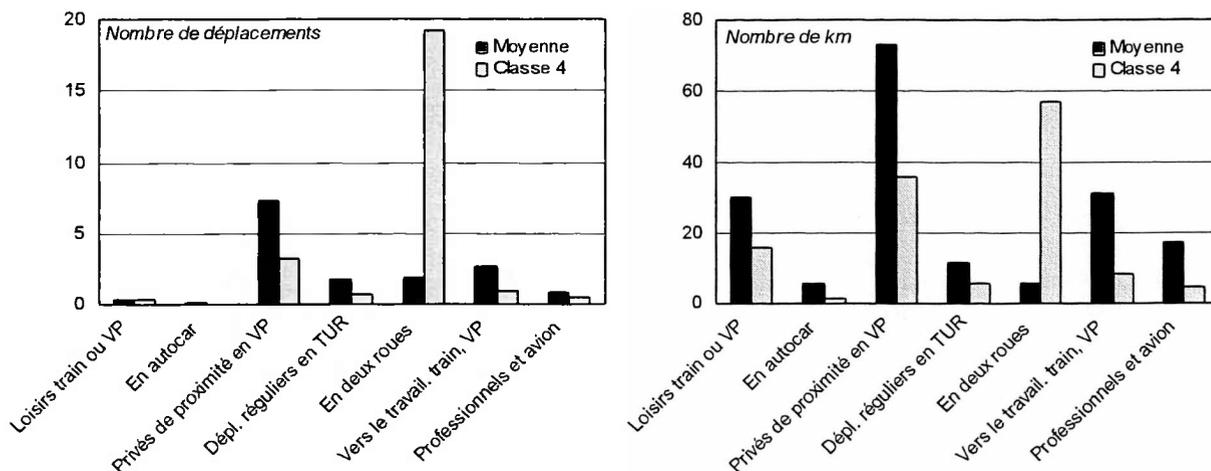
Dans ce groupe 71 % % conduisent régulièrement ou occasionnellement, alors que dans la population cette proportion est de 47,6 %.

Classe 4

Les jeunes étudiants en deux roues

Importance de la classe	8,8 %
Nombre hebdomadaires de déplacements	24,8
Distances parcourues (en km)	129

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



C'est un groupe très mobile qui fait 24,8 déplacements dans la semaine (14,8 en moyenne nationale) dont 77 % des déplacements relèvent de ce que l'on a appelé les « déplacements en deux roues » pour se rendre au lycée, l'université, assurer ses affaires personnelles, ou tout autre motif privé [Classe 5 des déplacements] et qui se font plutôt en semaine. Par ailleurs 13 % de leurs sorties appartiennent aux « déplacements privés de proximité en voiture » qui eux sont plus fréquemment en week-end [Classe 3 des déplacements].

Ce sont naturellement de forts utilisateurs des deux roues (76 % des déplacements), mais un déplacement sur 5 est en voiture (20,6 %). En deux roues ils font en moyenne 3,1 km par déplacement et en voiture 11,1 km.

Cette classe est constituée majoritairement d'hommes (69 %) sans activité professionnelle (62,5%). En fait ce sont surtout les jeunes de sexe masculin ayant entre 16 et 19 ans qui sont sur-représentés dans cette classe (21 % contre 3,5 % dans la population), des élèves ou

étudiants qui forment 40 % de l'effectif de ce groupe (21,5 dans la population). Ils font très souvent partie de ménages nombreux (37 % du groupe appartient à un ménage de 5 personnes ou plus) pas ou faiblement motorisé compte tenu de la taille du ménage (23 % du groupe est non-motorisé et 54 % détient une seule voiture).

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Sexe - Tranche d'âge	Homme 16-19 ans	52,5	20,8	3,5
Sexe	Homme	12,8	68,9	47,2
PCS	Élèves, étudiants	16,4	40,2	21,5
Pratique de la conduite	Sans objet	16,5	37,0	19,7
Taille du ménage	Cinq ou plus	13,8	37,5	23,9
Niveau de diplôme	Aucun diplôme	12,1	34,8	25,3
Type de la commune du domicile	ZPUI 50 à 300 000 hab - Banlieue & Périphérie	12,5	28,2	19,9
PCS	Ouvriers	13,0	22,9	15,5
Sexe - Tranche d'âge	Homme 10-15 ans	18,5	7,9	3,8
Niveau de diplôme	BEPC	13,4	18,3	12,0
Activité	Inactif	10,3	62,5	53,5
Type de la commune du domicile	ZPIU de 50 à 300 000 hab. - Ville centre	13,0	15,9	10,8
Revenu annuel du ménage	63600-93600 F	11,0	31,6	25,2
Pratique de la conduite	Pas de permis	10,4	33,3	28,1
Sexe - Tranche d'âge	Femme 16-19 ans	13,8	6,3	4,0
PCS	Chômeurs	13,9	5,0	3,2
Nombre de voitures du ménage	Non motorisé	10,5	23,8	19,9
Sexe - Tranche d'âge	Homme 55-64 ans	12,4	7,6	5,4
Revenu annuel du ménage	39300-63600 F	10,3	25,4	21,6
Type de zone du domicile	Périphérie	9,9	37,6	33,3
Sexe - Tranche d'âge	Femme 10-15 ans	12,7	5,3	3,6
Nombre de voitures du ménage	Mono motorisé	9,4	53,6	50,0
Type de la commune du domicile	ZPIU >300 000 hab. - Périphérie	10,7	12,3	10,1
Niveau de diplôme	Moins de 15 ans	10,3	16,8	14,3
Type de zone du domicile	Ville Centre	9,5	33,7	31,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 65-74 ans	11,0	4,7	3,7
Sexe - Tranche d'âge	Homme 35-44 ans	10,3	7,2	6,1
Détention du permis moto	Oui	9,8	10,5	9,4

Guide de lecture :

52,5 % des personnes de sexe masculin âgées de 16 à 19 ans appartiennent à cette classe ;

Dans ce groupe 20,8 % sont de sexe masculin et appartiennent à cette tranche d'âge, alors que dans la population cette proportion est de 3,5 %.

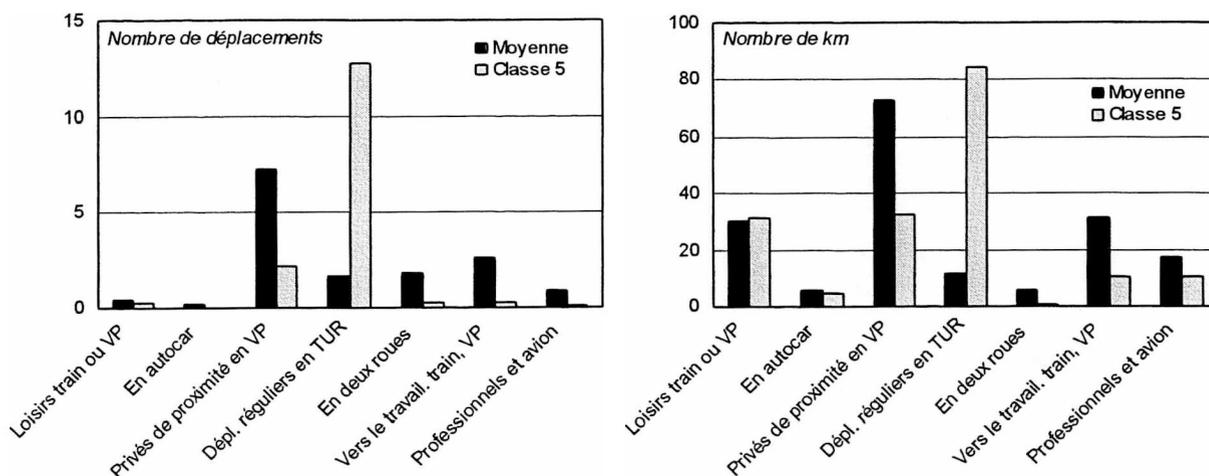
Classe 5

Les jeunes étudiants urbains

Importance de la classe..... 10,4 %

	de la classe	moyenne
Nombre hebdomadaires de déplacements	15,8	14,8
Distances parcourues (en km)	174	175

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Leurs déplacements relèvent pour 81 % de la classe « déplacements réguliers en transports collectifs » [Classe 4 des déplacements] et pour 13 % de celle des « déplacements privés de proximité en voiture » [Classe 3 des déplacements]. Ils sont naturellement plus souvent dans les transports urbains régionaux (plus de 6 fois sur 10) que dans une voiture (3 fois sur 10). Leurs fréquences de déplacements et les distances sont très proches des moyennes hebdomadaires nationales (15,8 déplacements au lieu de 14,8 et 173,8 km au lieu de 174,7).

Ce groupe est plutôt celui des élèves, étudiants (49 % de la classe), en dessous de l'âge du permis de conduire (42 %) et largement domiciliés dans le centre des villes (41 % sont dans la ville centre de l'agglomération). Mais ce qui fait la spécificité de la classe est la densité urbaine de leur zone d'habitat, soit donc qu'ils habitent au centre, soit qu'ils en soient proche en vivant dans la banlieue (37 ;5 % de la classe). En conséquence ils ont à leur portée un réseau de transports collectifs. 26 % d'entre eux ne sont pas motorisés.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
PCS	Élèves, étudiants	23,5	48,7	21,5
Pratique de la conduite	Sans objet	22,3	42,2	19,7
Niveau de diplôme	Moins de 15 ans	22,2	30,7	14,3
Détention du permis moto	Sans objet	22,8	27,0	12,3
Type de la commune du domicile	Paris	34,6	13,8	4,1
Sexe - Tranche d'âge	Femme 16-19 ans	30,1	11,6	4,0
Sexe - Tranche d'âge	Homme 6-9 ans	28,5	9,5	3,4
Sexe - Tranche d'âge	Femme 10-15 ans	24,3	8,6	3,6
Activité	Inactif	12,4	63,8	53,5
Type de zone du domicile	Ville Centre	13,6	40,6	31,1
Type de la commune du domicile	ZPIU de Paris - Paris	15,1	21,6	14,9
Revenu annuel du ménage	(9/9)>150000 F	17,3	11,5	6,9
Type de la commune du domicile	ZPIU de plus de 300 000 hab. - Ville centre	15,5	15,9	10,6
Nombre de voitures du ménage	Non motorisé	13,8	26,4	19,9
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	17,9	8,7	5,0
Sexe - Tranche d'âge	Homme 10-15 ans	19,1	6,9	3,8
Type de zone du domicile	Banlieue	12,5	37,5	31,0
Sexe	Femme	11,5	58,7	52,9
Sexe - Tranche d'âge	Femme 6-9 ans	17,2	5,7	3,5
Taille du ménage	Quatre personnes	12,6	27,3	22,5
Taille du ménage	Cinq ou plus	12,4	28,5	23,9
Pratique de la conduite	Jamais	14,7	6,1	4,3

Guide de lecture :

23,5 % des élèves et étudiants appartiennent à cette classe ;

Dans ce groupe 48,7 % sont « élèves ou étudiants », alors que dans la population cette proportion est de 21,5 %.

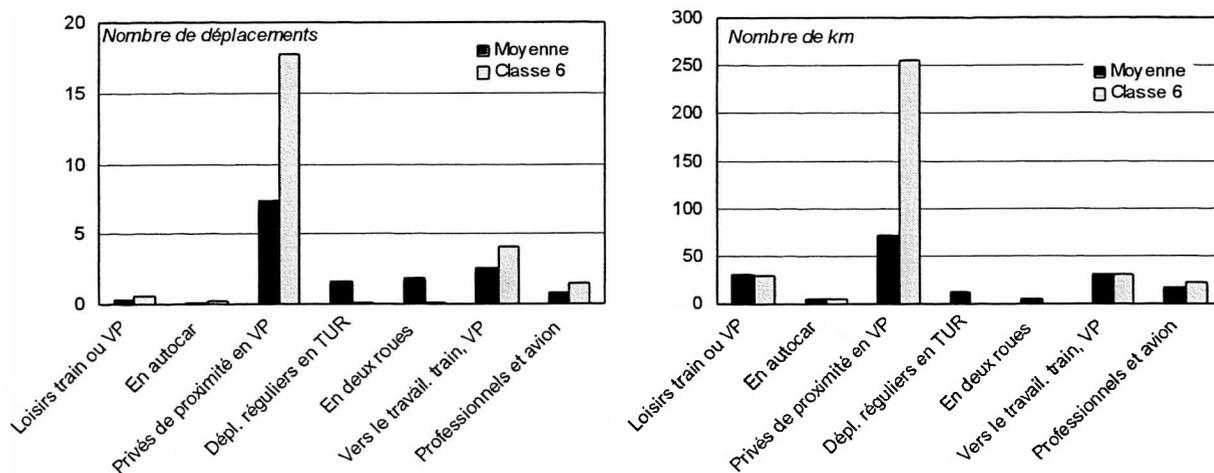
Classe 6

Les jeunes ménages de la périphérie

Importance de la classe 2,7 %

	de la classe	moyenne
Nombre hebdomadaires de déplacements	54,4	14,8
Distances parcourues (en km)	346	175

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Ce sont les « déplacements de proximité en voiture » [Classe 3 des déplacements] qui font l'essentiel (98 %) de la mobilité de cette classe. Les « allers-retours domicile-travail en train ou en voiture » [Classe 6 des déplacements] représentent 7,5 % et les « déplacements professionnels ou en avion » 2,8 %. Un déplacement sur 100 est du type « loisir en train ou en VP » [Classe 1 des déplacements] mais ils ne vont pas forcément très loin : 56,5 km.

En fait ce sont des utilisateurs exclusifs de la voiture avec laquelle ils font 99 % de leurs déplacements et 94 % des kilomètres qu'ils parcourent.

Cette classe est formée très majoritairement d'actifs (77 %) qui conduisent régulièrement (94 %). Peu nombreux (2 % de la population), ils sont extrêmement mobiles avec 54 déplacements par semaine (14,8 moyenne nationale) mais généralement courts (6,4 km).

Ce sont pour la moitié des habitants de la périphérie des agglomérations moyennes ou grandes. Les ménages sont de trois à quatre personnes. Il faut remarquer qu'il n'existe aucune personne de moins de 15 ans dans ce groupe ni quasiment personne de plus de 64 ans (moins de 1 % de la classe). 70 % de ce groupe a entre 25 et 44 ans.

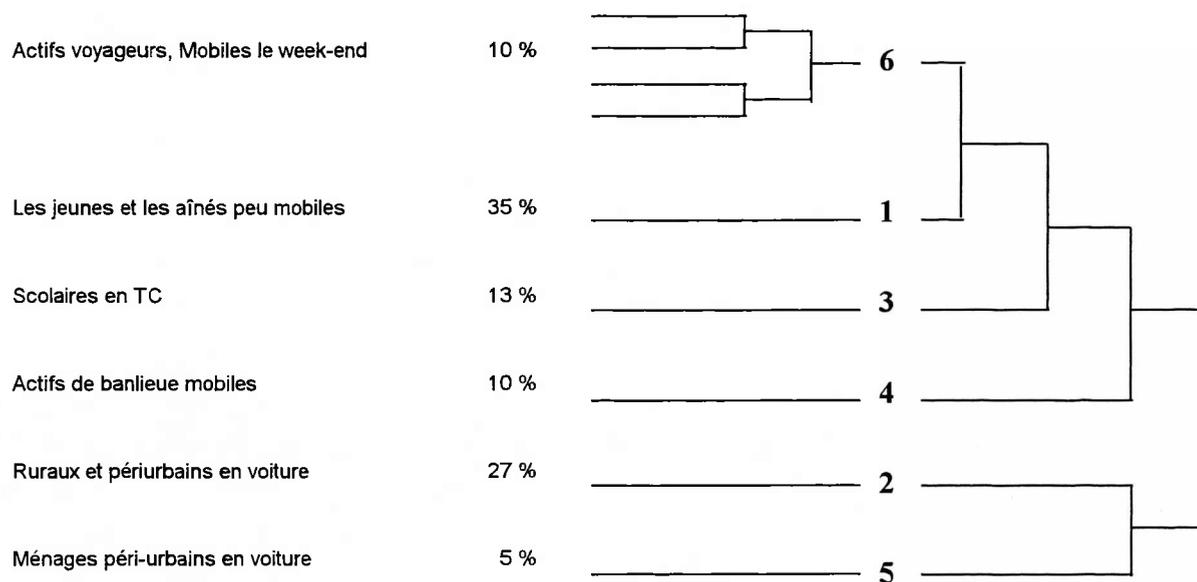
Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Pratique de la conduite	Régulière ou occasionnelle	5,3	93,8	47,6
Activité	Activité	4,5	76,9	46,5
Niveau de diplôme	CAP, BEC	7,2	33,5	12,6
Sexe - Tranche d'âge	Homme 25-34 ans	6,7	23,2	9,3
Niveau de diplôme	ND	44,6	4,0	0,2
Sexe - Tranche d'âge	Femme 35-44 ans	7,0	17,3	6,7
PCS	Professions intermédiaires	6,4	17,5	7,4
Niveau de diplôme	Bac général	6,5	15,3	6,4
Nombre de voitures du ménage	3 VP ou +	6,9	13,8	5,4
Revenu annuel du ménage	93600-150000 F	4,4	30,7	18,9
PCS	Agriculteurs exploitants	7,3	9,5	3,5
Nombre de voitures du ménage	Bi-motorisé	4,0	36,6	24,7
Détention du permis moto	Non	3,1	88,3	78,4
Sexe - Tranche d'âge	Femme 25-34 ans	5,1	17,5	9,2
PCS	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	6,6	9,3	3,9
Taille du ménage	Quatre personnes	3,9	32,3	22,5
Taille du ménage	Trois personnes	3,8	28,6	20,3
PCS	Chômeurs	6,0	7,0	3,2
Type de zone du domicile	Périphérie	3,4	42,0	33,3
Sexe - Tranche d'âge	Homme 35-44 ans	4,7	10,6	6,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 20-24 ans	4,7	6,4	3,7
Revenu annuel du ménage	Non déclaré	3,6	19,8	15,0
PCS	Ouvriers	3,5	20,2	15,5
Type de la commune du domicile	ZPUI 50 à 300 000 hab. - Banlieue & Périphérie	3,4	24,6	19,9
Niveau de diplôme	CEP, DFEO	3,2	24,6	20,8
PCS	Cadres, professions intellectuelles supérieures	3,8	5,8	4,1
Type de la commune du domicile	ZPIU >300 000 hab. - Périphérie	3,4	12,6	10,1
Sexe	Homme	2,9	51,0	47,2
Détention du permis moto	Oui	3,4	11,7	9,4
Sexe - Tranche d'âge	Femme 16-19 ans	3,5	5,2	4,0
Niveau de diplôme	Bac technique	3,5	4,5	3,5
PCS	Employé	3,1	14,7	12,9
Taille du ménage	Cinq ou plus	2,9	25,8	23,9

Guide de lecture :

5,3 % des personnes qui conduisent régulièrement ou occasionnellement appartiennent à cette classe ; Dans ce groupe 93,8 % conduisent régulièrement ou occasionnellement , alors que dans la population cette proportion est de 54,6 %.

4.3 LES CLASSES D'INDIVIDUS EN 1994

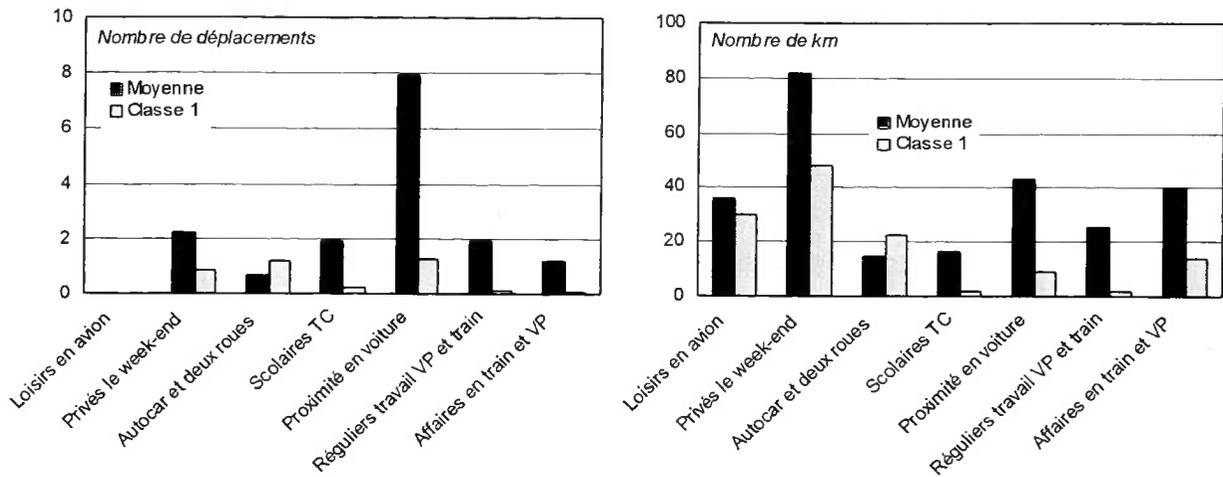


Classe 1

Les jeunes et les aînés peu mobiles

Importance de la classe	35%
Nombre hebdomadaires de déplacements	3,8
Distances parcourues (en km)	127

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Avec 3,8 déplacements par personne en moyenne cette classe est peu mobile comparée à la moyenne nationale qui est de 16. Mis à part pour la classe des « déplacements en autocar et deux roues » [Classe 3 des déplacements] leur mobilité est très en retrait (Cf. graphique ci-dessous).

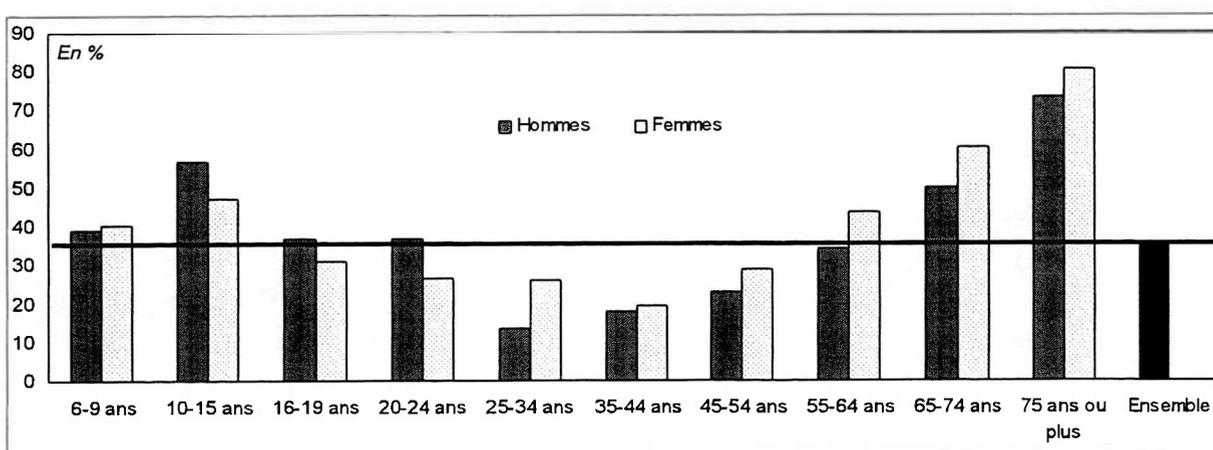
Cependant, en termes de distance leur situation est beaucoup moins disparate. Ils font 127 km par semaine, soit 49 % du kilométrage hebdomadaire moyen.

En fait s'ils bougent peu souvent, ils vont un peu plus loin puisque leur déplacement moyen est de 33 km c'est à dire deux fois plus que la moyenne nationale (16 km).

La structure des distances qu'ils franchissent fait d'ailleurs la part belle à des types de mobilité lointaine puisque les trois quart d'entre elles (79 %) appartiennent soit aux « loisirs en avion » (23%), aux « déplacements privés le week-end » (38 %) ou encore aux « voyages en autocar ou deux roues » (18 %).

C'est une classe d' « Inactifs », recrutée dans les tranches d'âges jeunes (17 % ont moins de 15 ans contre 13 % dans la population), inférieures à 15 ans, ou dans les tranches élevées, à plus de 65 ans (29% ont au moins 65 ans contre 15,9 % dans la population). Ce groupe est à majorité féminine et dans une proportion plus forte que celle qui est observée dans la population (55 % contre 51 %). Cette plus forte présence féminine est vérifiée sur presque toutes les tranches d'âge hormis entre 10 et 24 ans (cf. graphique ci-dessous).

**Proportions des hommes et des femmes appartenant à cette classe
en fonction de l'âge**



Guide de lecture :

Cette classe regroupe 35 % des personnes. Il y a 73 % des hommes de 75 ans ou plus qui en font partie et 80,7 % des femmes du même âge

Il s'agit plutôt de personnes faisant partie de ménages faiblement ou non motorisés : 28,7 % n'ont pas de voiture (16,4% dans la population), et 42,5 % en ont une (42,4 % dans la population). D'ailleurs on regroupe ici 63 % des personnes sans permis de conduire une voiture et 50 % de celles qui ne conduisent jamais.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Occupation actuelle	Inactif	47,0	79,6	59,3
Pratique de la conduite	Pas de permis	62,8	35,1	19,6
Nombre de VP du ménage	Non motorisé	61,4	28,7	16,4
PCS	Retraité	56,2	29,1	18,2
Sexe - Tranche d'âge	Femme 75 ans ou plus	80,7	8,9	3,9
Niveau de diplôme	Aucun diplôme	48,7	27,5	19,8
Sexe - Tranche d'âge	Femme 65 à 74 ans	60,2	9,8	5,7
Sexe - Tranche d'âge	Homme 75 ans ou plus	73,2	4,5	2,2
PCS et occupation	Inactif	51,0	16,2	11,2
Tranche de revenus	De 30-51 000 F	58,0	8,6	5,2
Taille du ménage	Une personne	47,4	16,2	12,0
Niveau de diplôme	Sans objet - Moins de 15 ans	46,6	17,3	13,0
Niveau de diplôme	CEP, DFEO	45,1	20,3	15,8
Sexe - Tranche d'âge	Homme 10 à 15 ans	56,5	6,4	4,0
Pratique de la conduite	Sans objet	43,9	22,8	18,2
Tranche de revenus	De 51-75 000 F	47,1	12,7	9,5
Tranche de revenus	De 75-102 000 F	45,3	15,8	12,3
Possession du permis moto	Sans objet ou ND	43,3	19,2	15,6
Pratique de la conduite	Jamais	50,7	5,9	4,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 65 à 74 ans	50,0	6,0	4,2
PCS	Élèves, étudiants	40,2	26,9	23,5
Sexe	Femmes	37,6	55,2	51,5
Type de zone de la com. du dom.	Ville centre	36,9	30,3	28,8
Sexe - Tranche d'âge	Femme 10 à 15 ans	47,2	4,1	3,0
Sexe - Tranche d'âge	Femmes 55 à 64 ans	43,6	7,0	5,6
Taille du ménage	Deux personnes	38,2	29,3	26,9

Guide de lecture :

47 % des personnes « inactives » (ne déclarant pas d'occupation professionnelle) appartient à cette classe ; Dans ce groupe 79,6 sont inactives, alors que dans la population cette proportion est de 59,6 %.

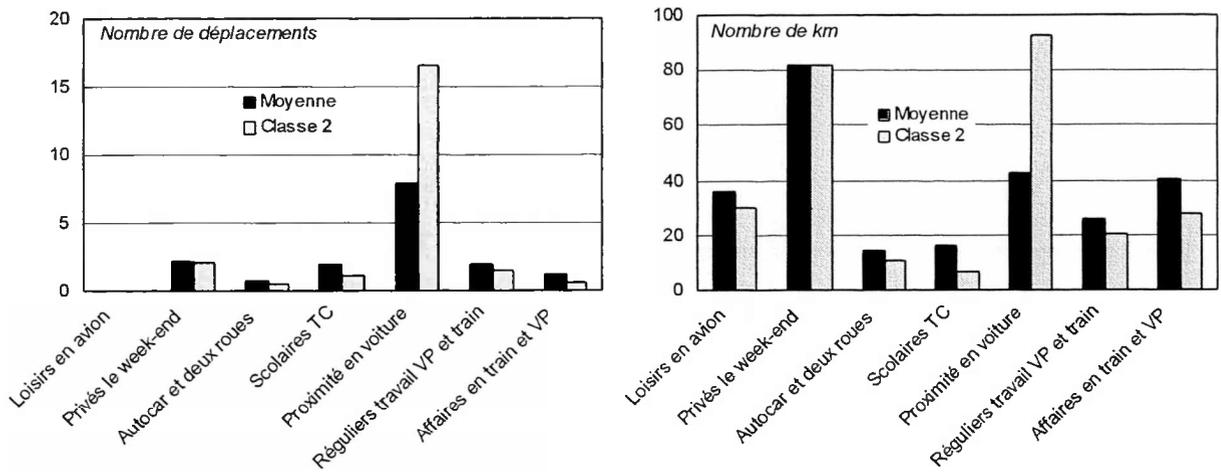
Classe 2

Ruraux et péri-urbains en voiture

Importance de la classe.....27 %

	De la classe	Moyenne
Nombre hebdomadaires de déplacements	22,4	16
Distances parcourues (en km)	271	258

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Ce sont des personnes légèrement plus mobiles que la moyenne nationale : elles font 22,4 déplacements dans la semaine quand la moyenne s'établit à 16. Elles se caractérisent surtout par le fait que l'essentiel de leur mobilité (74 % de leurs déplacements) est de « proximité en voiture » [Classe 5 des déplacements]. A ceci, elles associent une mobilité de week-end proche de la moyenne en fréquence (2,1 déplacements contre 2,2) comme en distance (82 km dans les deux cas). Pour les autres types de mobilité, ils sont plutôt moins utilisateurs avec 1,5 « déplacements réguliers vers le lieu de travail en voiture et en train » quand la moyenne est à 1,9, et surtout 0,6 « déplacements d'affaires en train ou VP » alors que la moyenne est de 1,2.

Deux critères caractérisent bien cette classe. Le premier touche à la présence sur les réseaux routier. 75 % des personnes conduisent régulièrement ou occasionnellement (contre 58 % dans la population) et font partie de ménages bien motorisés puisque seuls moins de 5% d'entre eux n'ont pas de véhicule contre 16% dans la population. Le deuxième est lié à la domiciliation : ils sont plutôt dans les zones rurales ou la périphérie des agglomérations.

Les autres critères apparaissent moins discriminants bien que cette classe ait un peu plus d'actifs (44 % contre 41 % dans la population) et concerne un peu plus les femmes ayant entre 25 et 54 ans (29,1 % contre 22,3 %) et les hommes entre 55 et 74 ans (13,1 % contre 9,6 %).

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Pratique de la conduite	Régulière ou occasionnelle.	35,4	75,5	57,7
Sexe - Tranche d'âge	Femmes 35 à 44 ans	41,1	12,3	8,1
Possession du permis moto	Non	28,8	80,8	75,8
Nombre de VP du ménage	Bi motorisé	31,5	38,7	33,2
Type de la comm. du domicile	ZPIU 50-300 000 hab. - Banlieue & périphérie	33,3	25,4	20,6
Sexe - Tranche d'âge	Hommes 55 à 64 ans	38,8	8,0	5,6
PCS	Chômeurs	37,5	9,1	6,6
Type de zone de la com. du dom.	Périphérie	30,2	38,8	34,6
Taille du ménage	Quatre personnes	31,6	26,9	23,0
Niveau de diplôme	Bac technique	39,7	5,1	3,5
Nombre de VP du ménage	3 voitures ou plus	34,8	10,3	8,0
Taille du ménage	Deux personnes	30,7	30,5	26,9
Nombre de VP du ménage	Mono motorisé	29,4	46,1	42,4
Tranche de revenus	De 204-300 000 F	31,8	18,7	16,0
PCS	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	38,0	4,5	3,2
Type de la comm. du domicile	Zones rurales ou ZPIU de moins de 50 000 hab.	30,9	20,2	17,7
Type de la comm. du domicile	ZPIU de plus de 300 000 hab. - Périphérie	32,2	12,4	10,4
Occupation actuelle	Actif	29,0	43,6	40,7
Sexe - Tranche d'âge	Femme 45-54 ans	33,3	7,5	6,1
PCS	Agriculteurs exploitants	38,7	2,3	1,6
Sexe - Tranche d'âge	Femmes 55 à 64 ans	32,7	6,8	5,6
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	30,4	13,9	12,4
PCS	Professions intermédiaires	31,0	10,0	8,7
Sexe - Tranche d'âge	Homme 65 à 74 ans	32,8	5,1	4,2
Sexe - Tranche d'âge	Femmes 25 à 34 ans	31,1	9,3	8,1
Tranche de revenus	De 126-204 000 F	28,6	31,1	29,4
Niveau de diplôme	CAP, BEC	29,5	15,2	13,9
PCS	Retraité	28,9	19,4	18,2
Niveau de diplôme	CEP, DFEO	29,1	17,0	15,8
Sexe	Femmes	27,6	52,6	51,5

Guide de lecture :

35,4 % des personnes conduisant régulièrement ou occasionnellement appartiennent à cette classe ;
 Dans ce groupe 75,5 des personnes conduisent régulièrement ou occasionnellement, alors que dans la population cette proportion est de 57,7 %.

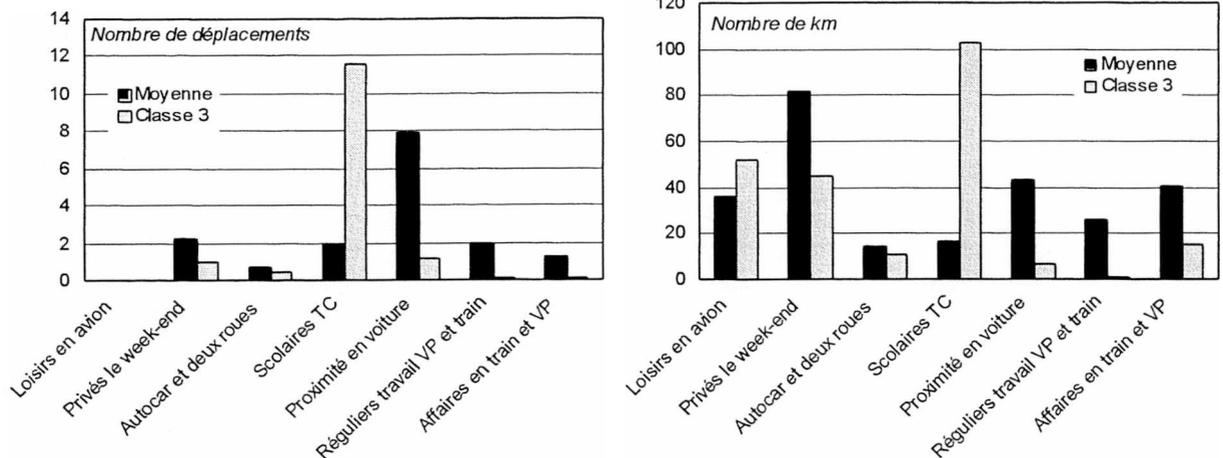
Classe 3

Scolaires en TC

Importance de la classe 12,8 %

	De la classe	Moyenne
Nombre hebdomadaires de déplacements	14,3	16
Distances parcourues (en km)	232	258

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Il s'agit d'une classe peu mobile dont le nombre de déplacements comme les distances hebdomadaires sont légèrement inférieures aux moyennes nationales observées.

80 % de leurs déplacements relèvent du type « scolaires en TC » [Classe 4 des déplacements]. Ils y associent peu de déplacements « privés du week-end » puisqu'ils en font moins de 1 par semaine (moyenne nationale = 2,2) et autant de « déplacements de loisirs en avion » que l'ensemble de la population (1,8 par an). Cependant ces deux formes de mobilité justifient 41 % des kilomètres car les distances moyennes sont élevées : 46 km contre 37 et 1468 contre 1199.

Ce sont de gros utilisateurs des transports urbains régionaux avec lesquels ils font 1 déplacement sur deux (54,7 %) mais aussi de tous les transports collectifs en général. Avec le train ils font 0,6 déplacements par semaine quand la moyenne est à 0,2, avec l'autocar ils en font 0,3 (contre 0,16). Parallèlement, les modes individuels sont peu sollicités, la voiture 5,3 fois dans la semaine (13,7 en moyenne) et les deux roues 0,3 fois (0,7 en moyenne).

Cette classe est construite autour des élèves et étudiants vivant dans les villes ou dans leur proche banlieue, c'est à dire dans des zones où le réseau de transport en commun est suffisamment dense pour répondre à leur besoins. On y trouve d'ailleurs une sur-représentation des habitants de la région parisienne avec le corollaire d'une faible motorisation. Les revenus sur-représentés ici sont soit faibles (inférieurs à 30 000 F annuel) soit dans les tranches supérieures dépassant 126 000 F c'est dire qu'ils traduisent la situation des étudiants vivant seuls ou celle de ceux qui sont dans leur famille avec la référence du revenu du ménage.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
PCS et occupation	Élèves, étudiants	35,8	65,5	23,5
Pratique de la conduite	Sans objet	35,0	49,8	18,2
Possession du permis moto	Sans objet ou ND	34,8	42,3	15,6
Niveau de diplôme	Sans objet - Moins de 15 ans	31,1	31,7	13,0
Sexe - Tranche d'âge	Femme 16-19 ans	50,6	14,9	3,8
Occupation actuelle	Inactif	17,5	81,0	59,3
Région de programme	Région parisienne	24,8	35,4	18,3
Taille du ménage	Cinq ou plus	22,7	32,6	18,4
Type de la comm. du domicile	Paris	37,3	11,4	3,9
Nombre de VP du ménage	Pas de VP	22,9	29,4	16,4
Sexe - Tranche d'âge	Homme 6-9 ans	40,5	9,7	3,1
Niveau de diplôme	BEPC	22,3	25,8	14,8
Type de la comm. du domicile	ZPIU de Paris - Banlieue et périphérie	21,6	25,9	15,4
Sexe - Tranche d'âge	Femme 10-15 ans	35,5	8,3	3,0
Sexe - Tranche d'âge	Homme 16-19 ans	29,9	8,3	3,6
Tranche de revenus	Non déclaré	24,0	11,9	6,3
Sexe - Tranche d'âge	Femme 6-9 ans	29,5	7,0	3,0
Type de zone de la com. du dom.	Ville Centre	16,9	38,0	28,8
Pratique de la conduite	Pas de réponse	64,8	1,6	0,3
Sexe - Tranche d'âge	Homme 10-15 ans	21,8	6,7	4,0
Type de zone de la com. du dom.	Banlieue	15,1	38,7	32,9
Type de la comm. du domicile	ZPIU de plus de 300 000 h - Ville centre	17,5	13,9	10,2
Sexe	Femmes	14,2	56,9	51,5
Sexe - Tranche d'âge	Femme 20-24 ans	19,1	6,2	4,2
Tranche de revenus	> 480 000 F	21,7	2,7	1,6
Pratique de la conduite	Jamais	17,1	5,5	4,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 20-24 ans	16,8	5,3	4,0
Taille du ménage	Quatre personnes	14,3	25,6	23,0
Tranche de revenus	< 30 000 F	18,7	2,5	1,7
Tranche de revenus	De 204-300 000 F	14,2	17,7	16,0
Tranche de revenus	De 126-204 000 F	13,7	31,4	29,4
Type de la comm. du domicile	ZPIU de 50 à 300 000 h - Ville Centre	14,2	10,4	9,4

Guide de lecture :

35,8 % des personnes qui sont étudiants ou élèves appartiennent à cette classe ;

Dans ce groupe 63,5 des personnes sont élèves ou étudiants, alors que dans la population cette proportion est de 23,5 %.

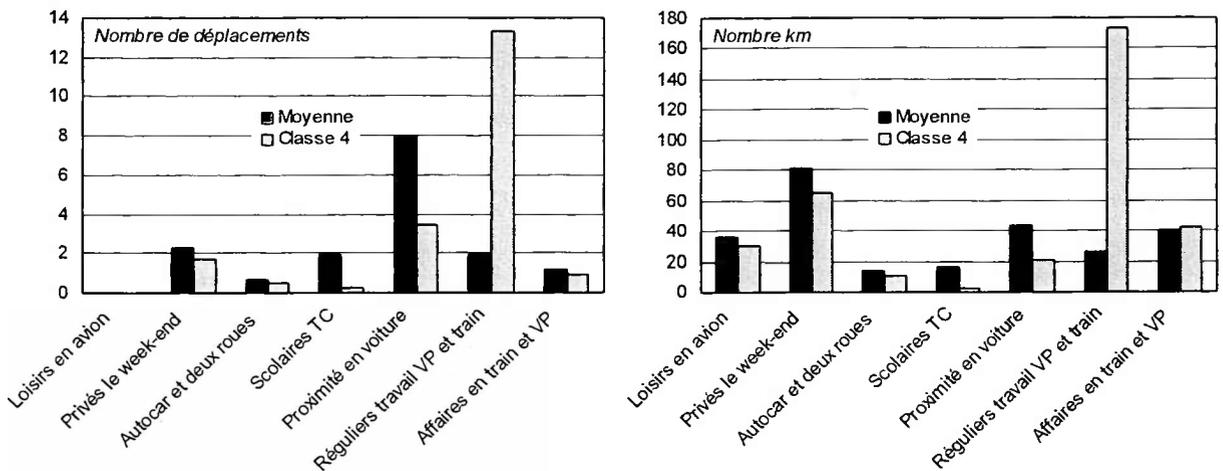
Classe 4

Actifs de banlieue mobiles

Importance de la classe 10 %

	De la classe	Moyenne
Nombre hebdomadaire de déplacements	20,2	16
Distance parcourue (en km)	344	258

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance



Ils bougent souvent, 20 fois en moyenne par semaine dont 13,3 fois pour des déplacements du type « réguliers vers le lieu de travail, en VP ou en train ». Ils font aussi près de 1 déplacement « d'affaires en train ou VP » [Classe 7 des déplacements]. C'est à dire que les deux classes de déplacements liées à la vie professionnelle représentent 70 % de leur mobilité.

Enfin ils y associent plus de 3 déplacements « de proximité en voiture » et près de 2 du type « privés le week-end ».

Ce sont de gros utilisateurs de la voiture mais comme l'ensemble de la population puisqu'ils font par ce moyen 86 % des leurs déplacements (85,3 en moyenne nationale) et 79 % de leurs distances (75 % en moyenne nationale). Leur particularité vient de ce qu'ils y associent les deux roues (7 % des déplacements, 4 % des distances) et le train (2 % des déplacements et 8 % des distances).

C'est naturellement une classe d'actifs, bien motorisés. Une personne sur deux (49 %) vit dans un ménage qui possède deux automobiles et seuls 6 % (16 % dans l'ensemble) n'ont pas de voiture. La sur-représentation des habitants des banlieues est nette ; 42 % des personnes de cette classe y habitent alors que cette proportion est de 33 % dans l'ensemble de la population.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Occupation actuelle	Actif	24,1	97,8	40,7
Pratique de la conduite	Régulièrement ou occasionnellement	15,0	86,3	57,7
PCS & occupation	Ouvrier	29,6	30,5	10,3
PCS & occupation	Professions intermédiaires	26,9	23,4	8,7
PCS & occupation	Employé	21,3	24,5	11,5
Sexe - Tranche d'âge	Homme 25-34 ans	23,4	18,9	8,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 35-44 ans	23,3	18,7	8,0
PCS & occupation	Cadre, professions intellectuelles sup.	26,9	14,3	5,3
Nombre de VP du ménage	2 VP	14,8	49,1	33,2
Taille du ménage	Trois personnes	16,4	32,4	19,7
Sexe - Tranche d'âge	Homme 45-54 ans	23,0	13,5	5,9
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	17,7	21,9	12,4
Niveau de diplôme	CAP, BEC	17,2	23,8	13,9
Sexe	Hommes	12,4	60,2	48,5
Tranche de revenus	De 204-300 000 F	15,7	25,0	16,0
Possession du permis moto	Non	11,3	85,3	75,8
Type de zone de la com. du dom.	Banlieue	12,8	42,2	32,9
Possession du permis moto	Oui	16,8	14,4	8,6
Sexe - Tranche d'âge	Femme 35-44 ans	16,0	13,0	8,1
Tranche de revenus	De 126-204 000 F	12,1	35,5	29,4
Type de la comm. du domicile	ZPIU de Paris - Banlieue et périphérie	13,0	20,1	15,4
Sexe - Tranche d'âge	Femme 25-34 ans	14,4	11,7	8,1
Type de la comm. du domicile	ZPIU de plus de 300 000 h - Banlieue	13,3	16,5	12,4
PCS & occupation	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	15,8	5,0	3,2
Tranche de revenus	De 300-480 000 F	13,6	7,8	5,7
Niveau de diplôme	Bac technique	13,7	4,8	3,5
Niveau de diplôme	BEPC	11,6	17,2	14,8
Sexe - Tranche d'âge	Femme 45-54 ans	12,5	7,6	6,1
Nombre de VP du ménage	3 VP ou plus	11,6	9,2	8,0
Taille du ménage	Quatre personnes	10,7	24,6	23,0
Type de la comm. du domicile	ZPIU de 50 à 300 000 h - Banlieue & périphérie	10,7	22,0	20,6

Guide de lecture :

24,1 % des personnes actives (ayant déclaré une activité professionnelle) appartiennent à cette classe ;

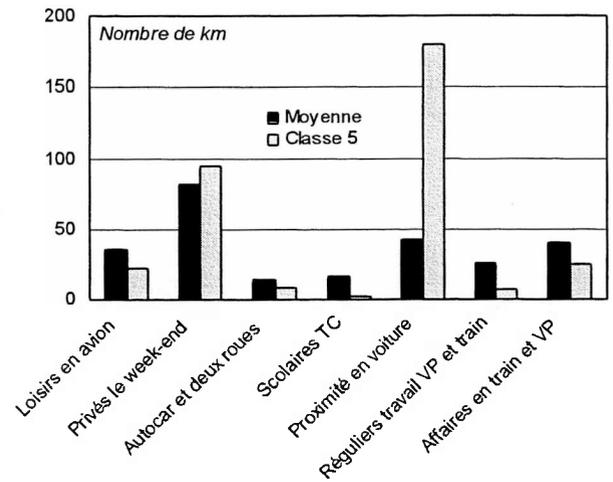
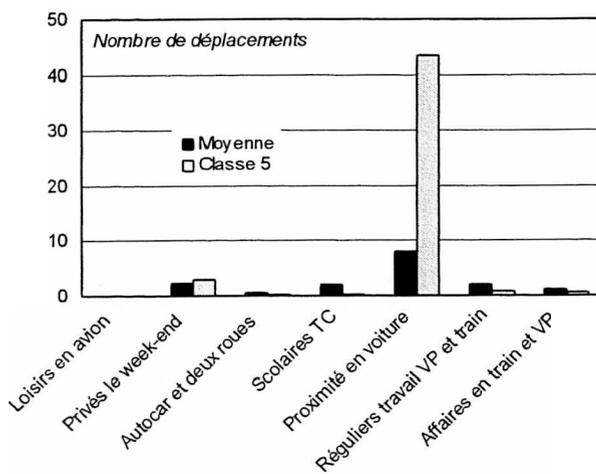
Dans ce groupe 97,8 des personnes sont actives, alors que dans la population cette proportion est de 40,7 %.

Classe 5

Ménages péri-urbains en voiture

Importance de la classe 4,6%

	De la classe	Moyenne
Nombre de déplacements	48	16
Distance parcourue (en km)	340	258

La mobilité de cette classe
en nombre de déplacements et en distance

C'est la classe la plus mobile, entièrement tournée vers la vie privée. Les « déplacements de proximité en voiture » et les « déplacements privés le week-end » en font l'essentiel aussi bien en termes de déplacements (respectivement 90 % et 6 %) que de distances (53 % et 28 %).

Ce sont des utilisateurs exclusifs des modes individuels : ils font en voiture 98 % de leurs déplacements et en deux roues 1,7 %. Mais ce sont des déplacements très courts, de 7 km en voiture (moyenne nationale 14) et de 3 km en deux roues (moyenne nationale 5).

Cette classe peu nombreuse (5 % de la population) rassemble principalement des femmes, des actifs, des personnes de ménages nombreux (au moins 4 personnes) domiciliés en banlieue. On pense typiquement la mère de famille qui assure les déplacements nécessaires à la vie de la famille et les accompagnements des enfants vers leurs activités personnelles.

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Pratique de la conduite	Régulièrement ou occasionnellement	7,8	97,8	57,7
Niveau de diplôme	BEPC	10,2	32,9	14,8
Occupation actuelle	Actif	7,1	62,7	40,7
PCS & occupation	Employé	9,9	24,8	11,5
Sexe - Tranche d'âge	Femme 25-34 ans	10,3	18,1	8,1
Sexe - Tranche d'âge	Femme 35-44 ans	10,1	17,8	8,1
Possession du permis moto	Non	5,3	88,0	75,8
Sexe - Tranche d'âge	Femme 45-54 ans	10,8	14,4	6,1
PCS & occupation	Professions intermédiaires	9,0	17,0	8,7
Sexe	Femmes	5,5	62,1	51,5
Nombre de VP du ménage	2 VP	6,0	43,3	33,2
Type de zone de la com. du dom.	Périphérie	5,9	44,4	34,6
Type de la comm. du domicile	ZPIU de 50 à 300 000 h - Banlieue & périphérie	6,3	28,1	20,6
Sexe - Tranche d'âge	Femme 20-24 ans	8,9	8,1	4,2
Taille du ménage	Cinq ou plus	6,4	25,5	18,4
Taille du ménage	Quatre personnes	6,0	30,2	23,0
Nombre de VP du ménage	1 VP	5,5	50,6	42,4
Tranche de revenus	De 126-204 000 F	5,7	36,5	29,4
Possession du permis moto	Oui	6,4	12,0	8,6
Sexe - Tranche d'âge	Homme 45-54 ans	6,8	8,7	5,9
Niveau de diplôme	CAP, BEC	5,8	17,5	13,9
Tranche de revenus	De 300-480 000 F	6,5	8,1	5,7
PCS & occupation	Inactifs	5,9	14,3	11,2
PCS & occupation	Chômeurs	6,3	9,0	6,6
Type de la comm. du domicile	ZPIU de plus de 300 000 h - Banlieue	5,8	15,5	12,4

Guide de lecture :

7,8 % des personnes conduisant régulièrement ou occasionnellement appartiennent à cette classe ;

Dans ce groupe 97,8 des personnes conduisent régulièrement ou occasionnellement, alors que dans la population cette proportion est de 57,7 %.

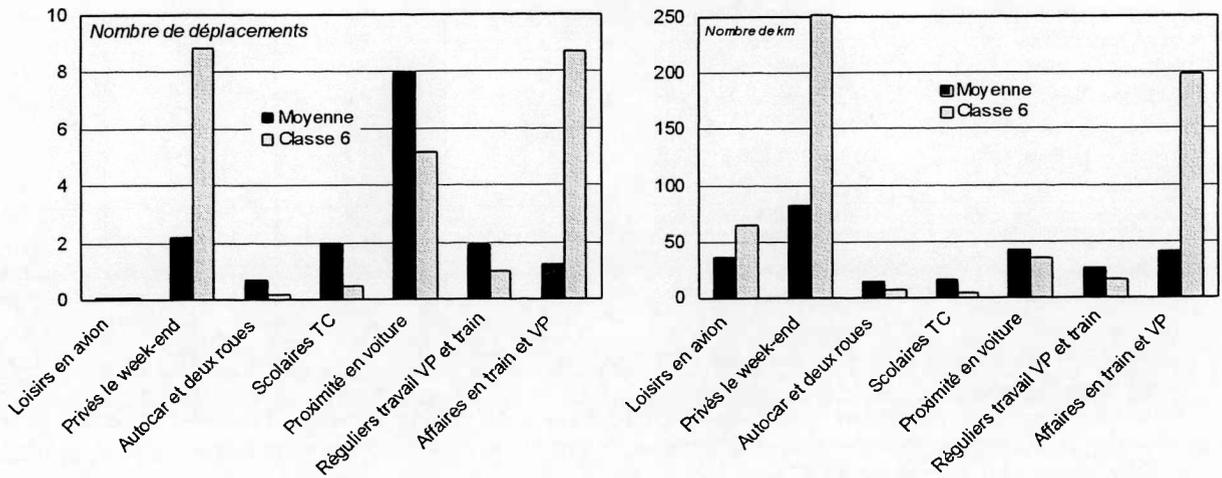
Classe 6

Actifs voyageurs, mobiles le week-end

Importance de la classe 10,5 %

	De la classe	Moyenne
Nombre de déplacements	24.5	16
Distance parcourue (en km)	577	258

La mobilité de cette classe en nombre de déplacements et en distance



Avec 24 déplacements par semaine c'est après la classe 5 la classe la plus mobile. On trouve associées ici une forte mobilité professionnelle, celle des voyages d'affaires, des réunions, des congrès, à un grand nombre de déplacements privés le week-end. Les distances parcourues sont pour un tiers (34,5 %) liées à l'emploi et pour près de la moitié (43,5 %) à la vie privée le week-end.

Le mode quasiment unique est la voiture (96 % des déplacements) mais 10 % des distances sont faites en avion et 5 % en train.

Ce groupe est celui des hommes actifs qui font partie de ménages détenant plusieurs véhicules (15 % ont au moins trois voitures, 8 % dans la population).

Modalités sur-représentées dans la classe

Variable	Modalité	Classe dans la modalité	Modalité dans la classe	Modalité dans l'ensemble
Pratique de la conduite	Régulièrement ou occasionnellement	15,0	82,5	57,7
Occupation actuelle	Actif	16,2	63,1	40,7
PCS & occupation	Ouvrier	23,4	23,1	10,3
Sexe	Hommes	13,8	63,8	48,5
Niveau de diplôme	CAP, BEC	19,0	25,3	13,9
Sexe - Tranche d'âge	Homme 25-34 ans	22,2	17,2	8,1
Sexe - Tranche d'âge	Homme 35-44 ans	21,0	16,1	8,0
Nombre de VP du ménage	3 VP ou plus	19,6	15,0	8,0
Sexe - Tranche d'âge	Homme 45-54 ans	18,3	10,3	5,9
Tranche de revenus	De 102-126 000 F	15,2	17,9	12,4
PCS & occupation	Cadre, professions intellectuelles supérieures	16,8	8,6	5,3
PCS & occupation	Professions intermédiaires	15,0	12,5	8,7
Possession du permis moto	Oui	15,0	12,4	8,6
Possession du permis moto	Non	11,2	81,1	75,8
PCS & occupation	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	17,7	5,4	3,2
Taille du ménage	Trois personnes	12,9	24,4	19,7
Type de la comm. du domicile	ZPIU de plus de 300 000 h - Périphérie	13,5	13,5	10,4
Type de zone de la com. du dom.	Rural	15,9	5,6	3,7
Niveau de diplôme	Supérieur au bac	12,9	15,2	12,4
Sexe - Tranche d'âge	Homme 20-24 ans	14,9	5,7	4,0
Taille du ménage	Deux personnes	11,6	29,8	26,9
Niveau de diplôme	Bac général	12,5	8,1	6,8
Nombre de VP du ménage	2 VP	11,1	35,1	33,2
Taille du ménage	Une personne	11,6	13,3	12,0
Type de la comm. du domicile	ZPIU de 50 à 300 000 h - Banlieue & périphérie	11,3	22,2	20,6

Guide de lecture :

15 % des personnes conduisant régulièrement ou occasionnellement appartiennent à cette classe ;
 Dans ce groupe 82,5 % des personnes conduisent régulièrement ou occasionnellement, alors que dans la population cette proportion est de 57,7 %.

4.4 MODIFICATIONS ET ÉVOLUTIONS

La comparaison des profils globaux de mobilité en 1982 et en 1994 est plus aisée que celle des déplacements étudiée plus haut. En effet, sur les 6 classes retenues, 5 sont identiques ou voisines en 1982 et en 1994. La seule classe à avoir disparu est celle des « étudiants en deux roues », à cause de la décroissance de ce type de moyen de transport.

Un nouveau profil de mobilité est apparu : celui des actifs voyageurs, mobiles le week-end. Ce sont des actifs qui voyagent occasionnellement à longue distance pour leur travail et qui sont assez mobiles le week-end, le plus souvent en voiture. Actifs de tous âges et de toutes professions, la moitié d'entre eux sont multi-motorisés, ce qui s'explique en grande partie par leur lieu de résidence en milieu rural ou périurbain. Par rapport aux « ruraux ou périurbains en voiture », leur mobilité est légèrement supérieure (24,5 déplacements par semaine contre 22,4) en raison d'une plus forte mobilité liée à leur activité professionnelle.

Il faut remarquer que cette classe regroupe beaucoup d'hommes (64% contre 49% dans l'ensemble de la population) alors qu'une part importante des « ruraux ou périurbains en voiture » sont des femmes de 25 à 64 ans (36% contre 28% dans l'ensemble). La plus forte participation des femmes aux courses et aux accompagnements des enfants explique en grande partie cette différence.

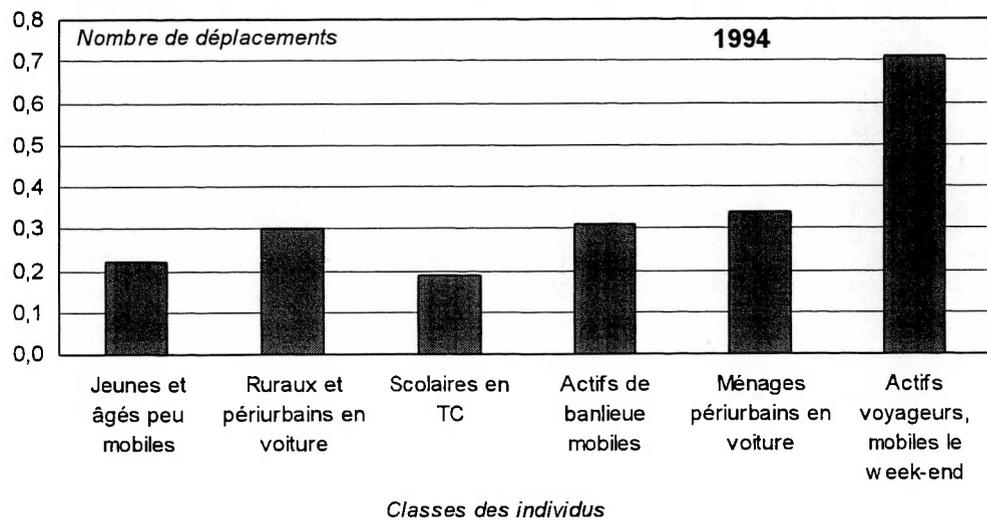
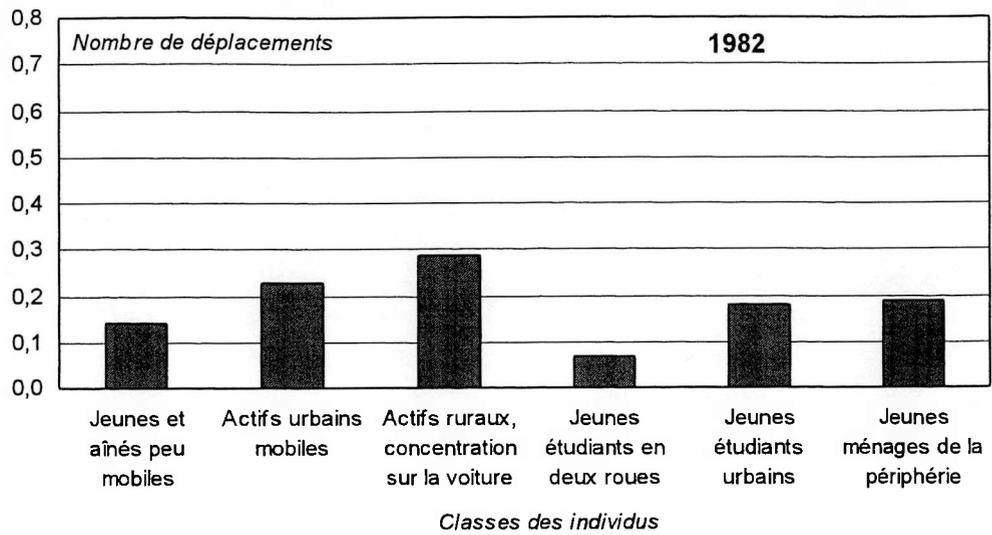
1982		1994	
Jeunes et aînés peu mobiles	42% 2,9	Jeunes et aînés peu mobiles.....	35% 3,8
Lycéens en T.U.R.....	10% 15,8	Scolaires en T.C.	13% 14,3
Actifs ruraux en voiture	22% 22,9	Ruraux ou périurbains en voiture.....	27% 22,4
Actifs urbains mobiles.....	14% 23,5	Actifs de banlieue mobiles.....	10% 16,0
Étudiants en deux roues	9% 24,8	Actifs voyageurs, mobiles le week-end	11% 24,5
Jeunes ménages périurbains en voiture	3% 54,4	Ménages périurbains en voiture.....	5% 48,0

La croissance de la motorisation et de la mobilité en voiture explique le développement des classes d'actifs ruraux ou périurbains en voiture et du petit groupe des périurbains à très forte mobilité. Réciproquement, la grande classe des jeunes et âgés peu mobiles décroît significativement.

Parallèle entre les classes de déplacements

1982			1994		
Classe 1	Les loisirs, en train ou en VP, souvent à plus de 5 heures	17,3 %	Classe 1	Les loisirs en avion	14,6 %
Classe 7	Les voyages professionnels ou en avion	9,9 %	Classe 7	Les voyages d'affaires en train ou voiture	15,5 %
Classe 2	Les déplacements en autocar	3,3 %	Classe 3	Les déplacements en autocar et en deux roues	5,8 %
Classe 5	Les déplacements deux roues	3,2 %	Classe 5	Les déplacements de proximité en voiture	16,6 %
Classe 3	Les déplacements de proximité en voiture	41,7 %	Classe 2	les loisirs du week-end en voiture	32,1 %
Classe 4	Les déplacements réguliers en TC	6,7 %	Classe 4	Les déplacements des scolaires en transports collectifs	6,0 %
Classe 6	Les allers-retours liés au travail en train ou voiture	18,0 %	Classe 6	Les déplacements réguliers vers le lieu de travail en voiture et en train	9,5 %

**Proportion du nombre de déplacements à plus de 100 km
en fonction des classes**



5 - CONCLUSION

Ce travail de recherche a permis de constituer des profils globaux de mobilité au moyen des enquêtes nationales « Transport » de l'INSEE. L'hypothèse initiale était que les contraintes liées aux modes de vie déterminent des régularités à la fois dans la mobilité locale et dans la mobilité à longue distance.

La mobilité locale est en effet en grande partie subie : l'activité professionnelle, les approvisionnements et courses, et les démarches administratives déterminent une majorité de déplacements. La mobilité à longue distance correspond davantage à des visites ou des activités de loisirs, bien que les déplacements professionnels puissent être, pour certains, réguliers.

Deux hypothèses pouvaient s'opposer :

- D'un côté, l'hypothèse de substitution et de constance du temps passé dans les transports pouvait aboutir à des profils globaux de mobilité « compensatoires » : les personnes fortement mobiles localement seraient peu mobiles à longue distance et, réciproquement, ceux qui arrivent à maîtriser leur mobilité locale seraient plus mobiles à longue distance.
- La deuxième hypothèse était celle d'un cumul de la mobilité : plus on est mobile localement, plus on est mobile globalement. C'est l'opposition caricaturale entre le profil du jeune cadre dynamique hyper-mobile qui s'oppose à celui de la personne âgée sédentaire qui ne se déplace qu'à pied à proximité de son domicile.

Si ces portraits caricaturaux des « mobiles » et des « sédentaires » s'avèrent complètement trompeurs, cette recherche permet cependant de reconnaître que la seconde hypothèse de cumul de la mobilité apparaît souvent vérifiée et ce, encore plus en 1994 qu'en 1982.

C'est souvent la forte ou moyenne mobilité locale en voiture, liée à un habitat rural ou périurbain, qui va de pair avec une forte mobilité à longue distance.

Les personnes appartenant à la classe des « Jeunes et âgés peu mobiles », qui font en moyenne quatre déplacements motorisés par semaine seulement, s'éloignent rarement de chez eux : ils ne font qu'un déplacement à longue distance toutes les cinq semaines en moyenne, soit un aller-retour tous les deux mois.

A l'inverse, apparaît en 1994 un profil de forte mobilité « Actifs voyageurs, mobiles le week-end » qui confirme cette hypothèse de cumul. Avec 25 déplacements par semaine, leur mobilité courante est assez forte et cumule mobilité locale et déplacements plus lointains professionnels. Le week-end, ces actifs n'hésitent pas à prendre leur voiture pour faire plus de 100 kilomètres pour leurs loisirs. Le développement du réseau autoroutier, notamment à partir des grandes métropoles régionales a pu contribuer à la constitution de ce profil global de mobilité qui concerne environ un Français sur dix. Avec deux déplacements à longue distance —soit un aller-retour toutes les trois semaines—, ce groupe de voyageurs mobiles périurbains et multi-motorisés est présent dans tous les groupes d'âges et tous les groupes sociaux.

Pour ces voyageurs fréquents professionnellement comme pour les loisirs, l'accroissement de la vitesse de déplacement dans les années 80 et 90 a permis l'extension des sphères de mobilité locale, encourageant par contagion une mobilité de moyenne et longue distances. Avec 25 déplacements motorisés par semaine —soit moins de 4 par jour—, ces champions de la mobilité de longue distance ne sont pas pour autant des « drogués » de la voiture.

Réciproquement, les foyers hyper-mobiles localement ne sont pas les plus mobiles sur longue distance. Les jeunes ménages périurbains bimotorisés qui font en moyenne 48 déplacements par semaine —soit 7 par jour-, n'effectuent qu'un déplacement à longue distance toutes les trois semaines -soit un aller-retour toutes les six semaines-. Sans doute débordés par leurs incessantes navettes, ces banlieusards avec deux ou trois enfants semblent plus subir leur mobilité que l'organiser.

Le lien entre mobilité locale et mobilité à longue distance n'est donc pas linéaire :

- quand on est très peu mobile localement, on voyage peu ;
- quand on est très mobile localement, on voyage moyennement ;
- quand on est assez mobile localement, on voyage beaucoup, surtout si l'on est périurbain bi-motorisé.

Le lieu d'habitation est essentiel pour expliquer la mobilité, locale comme à longue distance. La périurbanisation entraîne clairement un accroissement de la mobilité et des distances parcourues, soit directement (courses, navettes locales), soit indirectement (loisirs, voyages).

Vers quels profils globaux de mobilité allons nous ?

L'étude des évolutions entre 1982 et 1994 n'est pas de nature à rendre optimistes ceux qui craignent le « tout voiture » et l'accroissement indéfini des distances parcourues. Si l'accroissement de la mobilité sur longue distance bénéficie largement aux transports en commun grâce à l'avion et au T.G.V., force est de constater que la voiture domine de plus en plus la mobilité locale.

Les tendances socio-démographiques sont favorables à la poursuite de ces tendances : motorisation croissante des personnes âgées, rattrapage du léger déficit de mobilité des femmes, périurbanisation. La baisse de la part des navettes domicile-travail dans l'utilisation des infrastructures routières est aussi un élément supplémentaire favorable à la voiture. En effet, les encombrements sont moins dissuasifs pour les déplacements privés qui ont lieu en dehors des heures de pointe.

Le rôle crucial de la politique de la ville pour réguler la mobilité n'en apparaît que de façon plus criante. Le concept de profil global de mobilité ajoute à cette conclusion déjà maintes fois établie l'enseignement spécifique suivant : le modèle de vie périurbain en voiture favorise à la fois la mobilité locale et la mobilité à longue distance. Les enjeux des modes d'urbanisation concernent donc l'ensemble de la politique de transports, en ville comme à longue distance.

Sur le plan méthodologique, ces résultats démontrent l'intérêt des enquêtes lourdes de type « Enquête Transports INSEE ». Le recueil simultané pour un même individu des mobilités locales et de longue distance s'avère très intéressant ; d'une part, il existe des liens entre les différentes formes de mobilité et, d'autre part, ces liens se transforment avec le temps.

6 - ANNEXE 1 :
PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES
SUR LA CONSTITUTION DES DONNÉES DE BASE

6.1 SÉLECTION DES PERSONNES

6.1.1 Sélection des personnes - 1981-82

Protocole d'enquête

Une personne, choisie au hasard dans le ménage et sans restrictions d'âge, tient un carnet individuel de trajets pendant une semaine. Elle renseigne sur ses déplacements au cours de cinq jours de semaine et sur ceux d'un week-end.

Toutes les personnes du ménage donnent leurs déplacements de longue distance au cours des trois derniers mois (un mois rétrospectif et deux mois en continu).

Pour avoir tous les déplacements d'une même personne

Sélection des déplacements de longue distance de la personne qui a rempli le carnet de trajet individuel.

Par cohérence avec le protocole de l'enquête 1994

Attribution aléatoire d'une journée de semaine pour chacune des personnes et sélection des déplacements correspondants. La journée peut être une journée sans déplacement. Sélection de personnes âgées de 6 ans ou plus.

6.1.2 Sélection des personnes - 1993-94

Protocole d'enquête

Une personne choisie au hasard dans le ménage, âgée de 6 ans ou plus, répond à l'enquêteur sur ses déplacements au cours d'une journée de semaine et sur ceux du dernier week-end.

Une personne choisie au hasard dans le ménage, âgée de 6 ans ou plus, répond à l'enquêteur sur ses déplacements de longue distance au cours de trois derniers mois (trois mois rétrospectifs). Deux procédures particulières prévoient les cas de voyages trop nombreux : ceux des trajets domicile-travail à plus de 100 km et plus de six voyages au cours de la période

Pour avoir tous les déplacements d'une même personne

Sélection des personnes qui ont répondu aux deux interviews. Il s'agit donc en fait d'un sous-échantillon de l'enquête. Ce sous-échantillon a fait l'objet d'une pondération spécifique pour le rendre représentatif¹ de la population de 6 ans ou plus. Entrent dans les variables de calage le jour de la semaine, la taille du ménage, la PCS de l'individu, le sexe croisé avec l'âge, la vague et la zone de résidence.

6.2 SÉLECTION DES DÉPLACEMENTS

6.2.1 Sélection des déplacements - 1981-82

Protocole d'enquête

Tous les déplacements, quelque soit le mode utilisé, sont enregistrés. Aller prendre un mode de transport est un motif valide. Les déplacements de longue distance entièrement faits à l'étranger sortent du champ de l'enquête.

Par cohérence avec le protocole de l'enquête 1994

Les trajets du carnet individuel sont transformés¹ et alignés sur la définition 1994. Au cours d'un même déplacement, on peut faire usage de plusieurs modes de transport. Aller prendre un mode de transport n'est pas un motif retenu. Le problème n'existe pas pour les déplacements de longue distance.

Sélection des déplacements mécanisés pour le week-end.

¹ Travail effectué par Jimmy ARMOOGUM, Insee Inrets.

6.2.2 Sélection des déplacements - 1993-94

Protocole d'enquête

Pour le jour de semaine, tous les déplacements, quelque soit le mode utilisé, sont enregistrés. Pour le week-end, seuls les déplacements mécanisés sont comptabilisés. À un déplacement correspond un motif. Aller prendre un mode de transport n'est pas un motif de déplacement. À un déplacement peuvent donc correspondre plusieurs modes de transport.

Les déplacements de longue distance entièrement faits à l'étranger sont pris en compte, de même que les déplacements domicile-travail à plus de 100 km.

Par cohérence avec le protocole de l'enquête 1982

Sélection des déplacements dont une des extrémités géographiques est sur le territoire national et de ceux qui ne sont pas des allers-retours domicile-travail.

¹ Travail effectué par Jean-Loup MADRE - Inrets

6.3 PROBLÈMES DES DOUBLONS

Habituellement, les données permettant la mesure de la mobilité locale (inférieure à 100 km) sont extraites de l'interrogation sur les déplacements de la semaine. Cependant, certains déplacements décrits dans ce volet de l'enquête peuvent relever de la longue distance et c'est la limite géographique d'un cercle de 80 km de rayon, centré sur le domicile qui fixe la zone au-delà de laquelle les déplacements sont réputés appartenir à la longue distance et donc supposés être aussi décrits dans cette partie. On évite ainsi par cette troncature les éventuels doubles comptes.

Dans la mesure où ce sont les déplacements des mêmes personnes que nous mettons en relation, il est possible de faire une comparaison plus fine et de mieux cerner les doublons. Ils seront repérés par les dates. La condition est alors la suivante : si la date de l'un des déplacements de longue distance correspond à l'une des dates de l'interrogation veille ou dernier week-end, alors les déplacements quotidiens sortant du cercle de 80 km centré sur le domicile sont des « doublons », ils existent par ailleurs dans l'interrogation longue distance. Ce sont ces déplacements que nous avons supprimé.

6.4 NOMENCLATURE RETENUE POUR LES MOTIFS

1993-1994	1981-1982		NOMENCLATURE RETENUE
	Carnet individuel de trajet	Longue distance	
01 Domicile	01 Rentrer chez soi	01 Domicile	1 Domicile
02 Logement occasionnel			
11 Lieu d'études	03 Aller à son lieu d'études habituel		2 Lieu études et garde
12 Nourrice, crèche			
21 Grande surface et centre commercial	11 Effectuer des achats	08 Régler des affaires personnelles (démarches administratives, achats)	3 Régler des affaires personnelles (démarches administratives, achats)
22 Commerce de proximité, service et autres achats	13 Effectuer des formalités, démarches administratives ou autres		
41 Démarche administrative, réservation, recherche d'informations			
31 Soins médicaux ou personnels	12 Recevoir des soins médicaux ou personnels (Médecin, coiffeur, sauna, bain public,...)	06 Raison de santé (cure, consultation de spécialistes)	4 Soins médicaux et personnels
51 Visite à des parents	19 Rendre visite, aller chez des parents, amis, voisins à leur domicile	04 Aller voir des parents proches	5 Visites à des parents, des amis
52 Visite à des amis	20 Aller voir des membres du ménage, des parents, amis dans un autre lieu	05 Aller voir des parents éloignés ou des amis	
71 Vacances	21 Aller à sa résidence secondaire	07 Rejoindre un lieu de vacances, tourisme, promenades	6 Loisirs privés (vacances, tourisme, résidence secondaire ; salon, exposition, spectacles,...)
72 Résidence secondaire	15 Aller voir un spectacle : film, match sportif, écouter un concert, aller à un musée, une exposition, une conférence (non professionnelle) ; autres activités culturelles	01 Salon, exposition, festival, congrès	
73 Visites de monuments et lieux historiques			
74 Spectacles culturels, sportifs, réunions	16 Aller à une fête de village, de quartier, aller au bal, en boîte de nuit, en un autre lieu de loisirs, bowling, bridge, billard, etc.		
76 Lieux de loisirs (parc de loisirs fête foraine, bowling, ...)			
75 Faire du sport	18 Faire du sport	02 Pratique d'un sport	7 Faire du sport
61 Accompagner quelqu'un à la gare, ...	05 Accompagner (aller chercher) quelqu'un à une gare, une station de métro, un arrêt de bus, de car ...	03 Assister à un événement familial	8 Autres motifs privés (événement familial, Accompagnement, réunions, café, restaurant,...)
63 Aller chercher quelqu'un à la gare, ...	04 Accompagner (aller chercher) quelqu'un à son lieu de travail ou d'études	09 Autres motifs privés	
62 Accompagner quelqu'un à un autre endroit	06 Accompagner (aller chercher) quelqu'un à son domicile	99 Motif privé non précisé	
64 Aller chercher quelqu'un à un autre endroit	07 Accompagner (aller chercher) quelqu'un dans un autre lieu		
78 Café, restaurant, brasserie	14 Aller au restaurant café, salon de thé, buvette		
81 Autres motifs personnels	17 Aller à une cérémonie religieuse, civile, assister à une réunion d'association, de parti, etc.		
	24 Autre motif : affaires personnelles pour loisirs non désignés par ailleurs		
91 Lieu de travail fixe et habituel	02 Aller à son lieu de travail habituel		9 Lieu de travail fixe et habituel
92 Lieu de travail non fixe (chantier, contacts ou réunions, tournée professionnelle, VRP, repas d'affaires)	08 Motif professionnel ou d'études (dans un lieu différent du lieu de travail ou d'études habituel)	01 Conduire ou suivre un stage, assister à une conférence, un congrès, une exposition professionnelle	10 Autres motifs professionnels
93 Stage, conférence, congrès, formations, exposition professionnelle	09 Tournée professionnelle	02 Contacts professionnelles avec une personne appartenant à la même société ou administration mais d'un établissement différent	
94 Autres motifs professionnels non désignés par ailleurs	10 Prendre son repas durant la journée de travail (ou scolaire), repas d'affaires	03 Rendez-vous avec un fournisseur ou un sous-traitant	
		04 Rendez-vous avec un client	
		05 Recherche d'une clientèle sans rendez-vous (tournée professionnelle d'un VRP par exemple)	
		06 Contacts (ou réunion) professionnels avec un autre organisme	
		07 Autre motif professionnel	
		09 Motif professionnel non précisé	
99 Non déclaré	99 Non déclaré	99 Non déclaré	99 Non déclaré

6.5 NOMENCLATURE RETENUE POUR LES MODES

Sélection des déplacements mécanisés, la marche à pied n'étant pas enregistrée pour les déplacements du week-end.

6.6 HARMONISATION TEMPORELLE

Les déplacements sont affectés d'un coefficient de 5 pour ceux des jours de semaine, de 1 pour ceux du samedi et du dimanche et de 1/13 pour ceux de longue distance. Cette pondération ramène l'ensemble à une mesure cohérente des déplacements d'une semaine.

6.7 VECTEUR DE PONDÉRATION DES DÉPLACEMENTS

La pondération des déplacements prendra en compte le vecteur de pondération des individus et, pour 1993-94, les coefficients de revalorisation introduits dans l'enquête d'une part sur les déplacements de week-end et d'autre part sur ceux de longue distance. Il est en effet apparu que parfois les individus oublièrent de recenser pour le week-end certains petits déplacements ou de noter les voyages les plus anciens, notamment les voyages effectués plus de deux mois avant l'enquête. Ces deux coefficients ont été calculés par J. L. Madre.

De plus, l'hétérogénéité des périodes de recueil sur les trois types de déplacements, jour de semaine, week-end et longue distance impose de mettre en place un coefficient d'homogénéisation qui ramènera l'ensemble des périodes à la semaine.

Le vecteur de pondération

	Pondération des individus	Coefficient de revalorisation	Coefficient d'homogénéisation de la période
Déplacements de la semaine	PONDAB		5
Déplacements du week-end	PONDAB	POIDSEM/PONDA ¹	
Déplacements de longue distance	PONDAB	COEFCOR ²	1/13

¹ POIDSEM est le vecteur de pondération du fichier général de l'enquête qui tient compte des oublis ; ponda est le vecteur de pondération de l'ensemble de l'échantillon. (cf. Dessin de fichier – Enquête Transports et communications – INSEE décembre 1996, p.23 Pondérations mode d'emploi)

² COEFCOR est le coefficient correcteur des déplacements effectués au cours des trois mois précédant l'enquête, avec réévaluation des déplacements anciens.

**7 - ANNEXE 2 :
LES PROBLÈMES D'HOMOGENÉISATION
DES DONNÉES 1993-1994**

Le protocole de l'enquête, sa structure comme son organisation, explique pour une grande part les problèmes d'homogénéisation rencontrés.

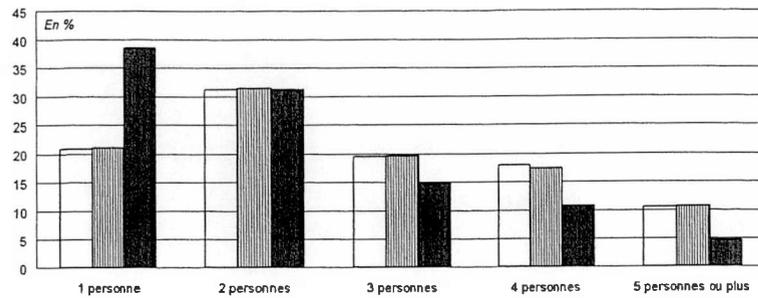
L'enquête a eu lieu auprès de 14 000 ménages. On a choisi pour recueillir la mobilité d'interroger d'une part une personne du ménage (dite personne A) sur ses déplacements un jour de semaine (en principe la veille de l'interview) et les deux jours du dernier week-end, et d'autre part une deuxième personne (dite personne B) sur ses déplacements de longue distance au cours des trois mois précédents la date d'interrogation. Cette option se justifie par le fait que les déplacements de longue distance étant des phénomènes rares, il faut se donner l'opportunité de tirer au sort la personne la plus mobile dans le ménage ; aussi les deux tirages au sort sont-ils différents : dans le premier cas, le tirage est équiprobable entre les membres du ménage d'au moins 6 ans et dans le second cas, la personne la plus mobile parmi les membres du ménage ayant là aussi au moins 6 ans, a deux chances sur trois d'être élue.

Pour analyser la mobilité globale il faut analyser les données recueillies pour les mêmes individus, c'est-à-dire ici recomposer l'ensemble des déplacements des personnes qui sont à la fois A et B et que nous appellerons « sous-échantillon AB ». Ce sous-échantillon AB comporte 7 663 personnes.

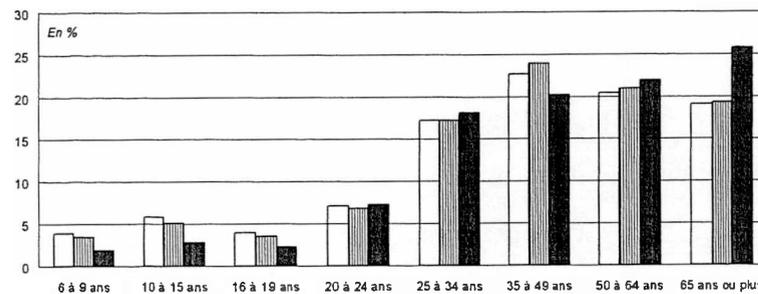
7.1 LA PONDÉRATION DES INDIVIDUS

La sur-représentation, par construction, des personnes seules dans le sous-échantillon AB conduit à des biais évidents que l'on pourra mesurer sur les deux critères pris comme témoins : sur-représentation des retraités et des tranches d'âge élevées.

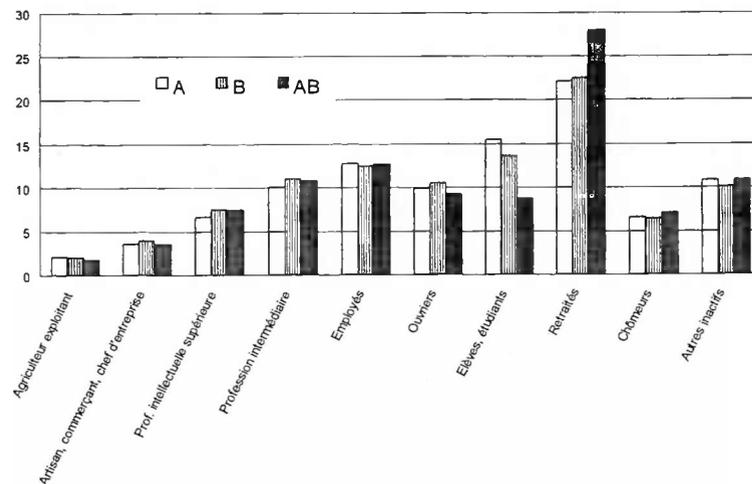
▪ *Selon la taille du ménage*



▪ *Selon la tranche d'âge*



▪ *Selon la PCS de la personne*



Le sous-échantillon des personnes AB a fait l'objet d'une pondération spécifique pour le rendre représentatif¹ de la population des personnes de 6 ans et plus. Entrent dans les variables de calage le jour de la semaine, la taille du ménage, la PCS de l'individu, le sexe croisé avec l'âge, la vague, la zone de résidence.

¹ Travail effectué par Jimmy ARMOOGUM, Insee-Inrets.

7.2 LA PONDÉRATION DES DÉPLACEMENTS

La pondération des déplacements prendra en compte ce vecteur et les coefficients de revalorisation introduits dans l'enquête d'une part sur les déplacements de week-end et d'autre part sur ceux de longue distance. Il est en effet apparu que parfois les individus oubliaient de recenser pour le week-end certains petits déplacements ou de noter les voyages les plus anciens, notamment les voyages effectués plus de deux mois avant l'enquête. Ces deux coefficients ont été calculés par J. L. Madre.

De plus l'hétérogénéité des périodes de recueil sur les trois types de déplacements, jour de semaine, week-end et longue distance impose de mettre en place un coefficient d'homogénéisation temporelle qui ramènera l'ensemble des périodes observées à la semaine.

Le vecteur de pondération des déplacements

	Pondération des individus	Coefficient de revalorisation	Coefficient temporel
Déplacements de la semaine	PONDAB		5
Déplacements du week-end	PONDAB	POIDSEM/PONDA ¹	
Déplacements de longue distance	PONDAB	COEFCOR ²	1/13

¹ POIDSEM est le vecteur de pondération du fichier général de l'enquête qui tient compte des oublis ; PONDA est le vecteur de pondération de l'ensemble de l'échantillon. (cf. Dessin de fichier – Enquête Transports et communications – INSEE décembre 1996, p.23 Pondérations mode d'emploi)

² COEFCOR est le coefficient correcteur des déplacements effectués au cours des trois mois précédant l'enquête, avec réévaluation des déplacements anciens.

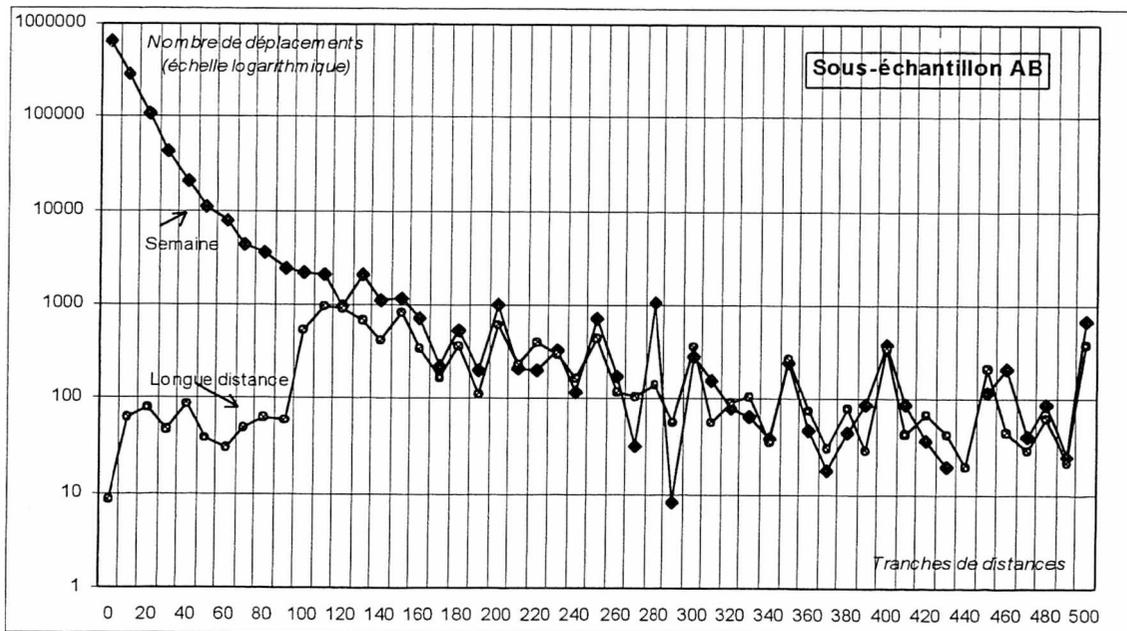
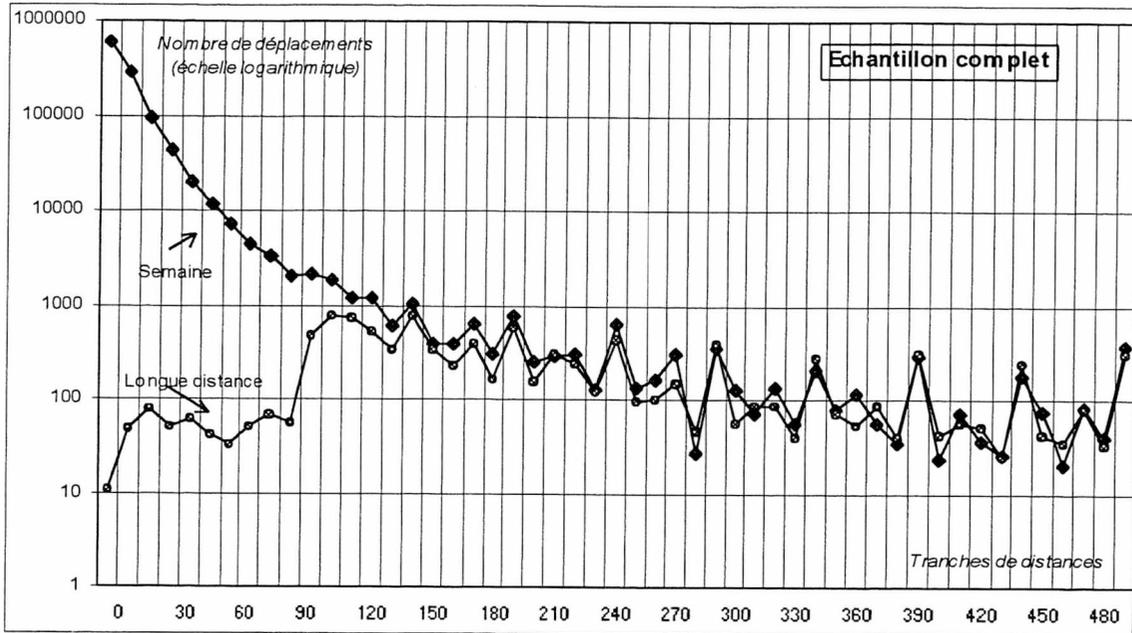
7.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ DU SOUS-ÉCHANTILLON EN CE QUI CONCERNE LES DÉPLACEMENTS

Par tranches de distances de 10 km, le nombre de déplacements recueillis selon les deux formes d'interrogation pour l'enquête et le sous-échantillon AB est tout à fait comparable. La représentativité du sous-échantillon est tout à fait satisfaisante.

La comparaison des deux courbes ci-après fait apparaître un bon recouvrement des déplacements supérieur à 140 km dans les deux cas. Les consignes de recueil n'excluent aucun déplacement, en particulier en fonction de sa distance, ayant eu lieu au cours de la semaine d'interview, soit un jour de semaine soit le dernier week-end. L'écart constaté dans les distances inférieures à 100km est explicable par construction de l'enquête ; par contre il devient évident qu'un écart subsiste sur les tranches de distances intermédiaires entre 100 et 150 km pour lesquelles il y aurait déficit dans les déclarations sur la longue distance.

Par construction, les dates pour lesquelles ont lieu les interrogations veille et dernier week-end appartiennent à la période de trois mois de recueil des déplacements de longue distance. Il est donc prévisible de retrouver les déplacements de longue distance dans la première des interrogations. Ceci naturellement à condition que la personne soit revenue de ce long déplacement lors du passage de l'enquêteur à son domicile .

**Le nombre de déplacements en fonction de la distance
dans l'enquête et dans le sous-échantillon AB**



7.4 L'ÉLIMINATION DES DOUBLES COMPTES DANS LES DÉPLACEMENTS

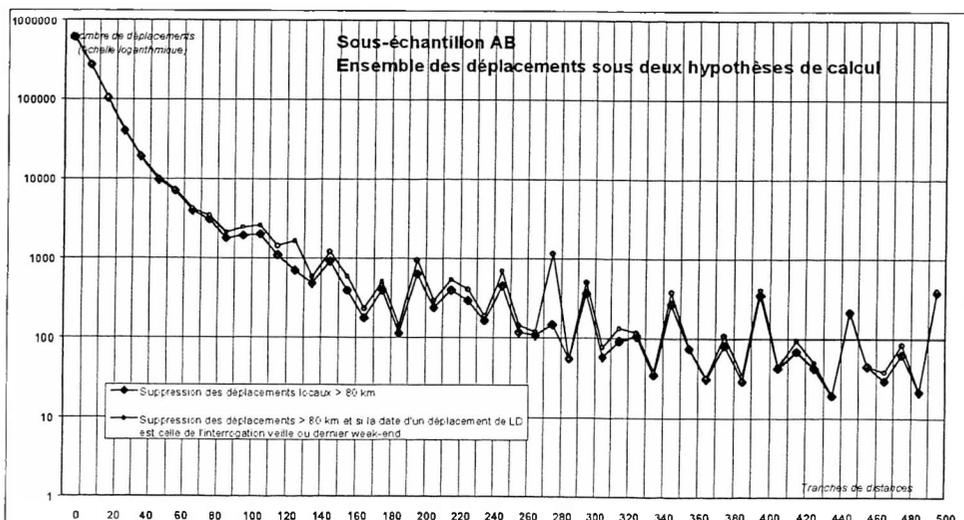
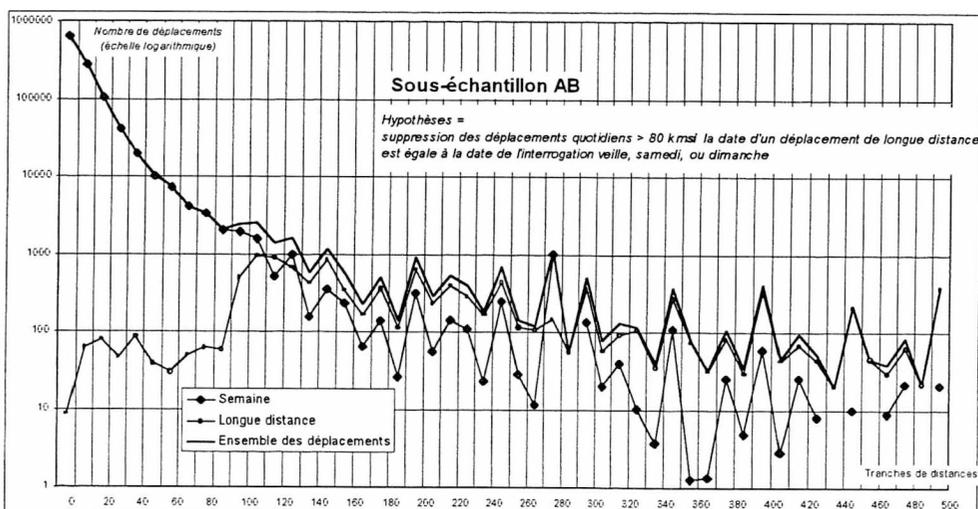
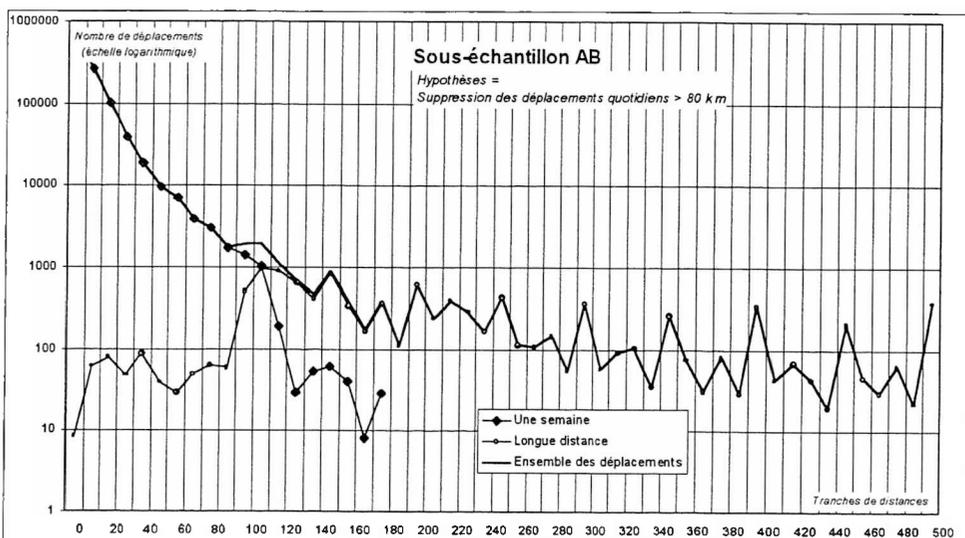
Habituellement, les données permettant la mesure de la mobilité locale (inférieure à 100 km) sont extraites de l'interrogation sur les déplacements de la semaine, ou comme en 1993-1994 de l'interrogation « veille et dernier week-end ». Cependant, certains des déplacements décrits dans ce volet de l'enquête peuvent relever de la longue distance et c'est la limite géographique d'un cercle de 80 km¹ de rayon, centré sur le domicile qui fixe la zone au-delà de laquelle les déplacements sont réputés appartenir à la longue distance et donc supposés être aussi décrits dans cette partie. On évite ainsi par cette troncature les éventuels doubles comptes.

Dans la mesure où nous restreignons le champ aux personnes AB, une comparaison plus fine des déplacements déclarés deux fois est possible. Ils seront repérés par les dates. La condition est alors la suivante : si la date de l'un des déplacements de longue distance correspond à l'une des dates de l'interrogation veille ou dernier week-end alors les déplacements quotidiens sortant du cercle de 80 km centré sur le domicile sont des « doublons », ils existent par ailleurs dans l'interrogation longue distance. Ce sont ces déplacements que nous supprimeront.

Sur les 926 personnes déclarant des déplacements qui dépassent le cercle des 80 km dans l'interrogation veille ou dernier week-end, 364 se situent sur des dates qui ne se retrouvent pas dans l'interrogation longue distance ; c'est pour ces personnes que l'on conserve tous leurs déplacements. On peut imaginer qu'ayant déjà décrit ces déplacements lors d'une première interview, les enquêtés n'ont pas jugé nécessaire de les répéter lors de la deuxième interview ; cette hypothèse expliquerait que l'on ne retrouve pas ces déplacements dans le deuxième volet de l'enquête. Pour les 562 autres personnes les déplacements non locaux de l'interrogation veille et dernier week-end sont supprimés.

¹ On admet que 80 km mesurés à vol d'oiseau valent 100 km par réseau.

Comparaison des différentes options sur la cohérence du champ des déplacements



En améliorant la sélection des déplacements à prendre en compte, on améliore sensiblement les volumes dans les tranches de 100 à 300 km. Ceci suppose qu'un déplacement de longue distance ne fait pas toujours l'objet d'une double déclaration et que la partie longue distance sous-estime peut-être quelque peu les déplacements moyens.

Les volumes obtenus selon les trois hypothèses

	Sur une semaine (Milliers de déplacements)			Estimation annuelle (Millions de déplacements)		
	Tous les déplacements	Suppression des déplacements quotidiens > 80 km	Suppression que si les dates ...	Tous les déplacements	Suppression des déplacements quotidiens > 80 km	Suppression que si les dates ...
ND	5,4	5,4	5,4	0,3	0,3	0,3
Moins de 100 km	1 111 460,0	1 063 727,0	1 100 108,0	57 795,9	55 313,8	57 205,6
100 à moins de 200 km	15 626,0	7 309,3	10 490,0	812,6	380,1	545,5
200 à moins de 300 km	6 307,3	2 547,1	4 373,4	328,0	132,4	227,4
300 à moins de 400 km	2 199,3	1 136,9	1 488,7	114,4	59,1	77,4
400 à moins de 500 km	1 894,9	884,2	1 023,8	98,5	46,0	53,2
500 à moins de 600 km	1 918,3	724,4	810,8	99,8	37,7	42,2
600 à moins de 700 km	866,1	467,8	587,6	45,0	24,3	30,6
700 à moins de 800 km	628,0	370,1	388,1	32,7	19,2	20,2
800 à moins de 900 km	606,1	302,9	380,3	31,5	15,8	19,8
900 à moins de 1000 km	269,3	174,0	251,6	14,0	9,0	13,1
1000 à moins de 1300 km	409,5	281,4	302,4	21,3	14,6	15,7
1300 à moins de 1600 km	148,7	83,9	108,6	7,7	4,4	5,6
1600 à moins de 1900 km	38,2	29,8	29,8	2,0	1,5	1,5
Plus de 1900 km	324,4	226,5	228,5	16,9	11,8	11,9
TOTAL (en milliers)	1 142 701,4	1 078 270,6	1 120 576,9	59 420,5	56 070,1	58 270,0

Homogénéisation du champ par la prise en compte de la distance dans la pondération des analyses

L'analyse reposant sur des déplacements de distance variable, il est indispensable d'introduire dans l'analyse un facteur correctif pour éviter une sur-représentation des déplacements courts, plus nombreux par nature, et une sous-représentation des déplacements longs, eux aussi par nature, moins fréquents. Pour cela, on introduira la distance dans la pondération, en plus du coefficient défini précédemment.

8 - BIBLIOGRAPHIE

- [1.] Asher F., (1995).- *Metapolis, ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob.
- [2.] Babayou P., Volatier J.-L., (1998).- « Prospective de la mobilité locale des personnes âgées », *Rapport Crédoc* N° 186, février, 248 p.
- [3.] Bellanger F., Marzloff B., (1997).- *Transit, Les Lieux et les temps de la mobilité*, Éditions de l'Aube.
- [4.] Bonnafous A., Plassard F., Vulin B., (1993).- *Circuler demain*, Éditions de l'Aube, DATAR.
- [5.] Calzada Ch., Marchal P., Morellet O., Soleyret D., (1997).- « Evolution du trafic français de voyageurs à longue distance. Tendances passées et orientations futures ». *INRETS Recherche Transports Sécurité*, 56, juillet - septembre. pp.43-60.
- [6.] Gallez C., (1995).- « Une nouvelle perspective pour la projection à long terme des comportements d'équipement et de motorisation », *INRETS Recherche Transports Sécurité*, 48.
- [7.] Geffrin Y., (1993).- « Mobilité et évolution urbaine », in *Déplacements et liens sociaux*, Cetur.
- [8.] Gouider N., (1997).- « Les Français voyagent davantage qu'en 1982 », *INSEE Première*.
- [9.] Lefol J. F., (1984).- Les déplacements quotidiens », *INSEE Premiers Résultats*, 27.
- [10.] Madre J.-L., Maffre J., (1995).- « Toujours plus loin ... mais en voiture », *INSEE Première*, 417.

- [11.] Madre J.-L., Maffre J., (1997).- « La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution ». *INRETS Recherche Transports Sécurité*, 56, juillet - septembre. pp.9-26.
- [12.] Madre J.-L., Maffre J., (1997).- « La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994 ». *INSEE Résultats*, 532-533.
- [13.] Orfeuil et al., (1989).- « Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des Français », *Inrets*, La Documentation Française.
- [14.] Orfeuil J.-P., (1993).- « Prospective de la mobilité quotidienne », in *Circuler demain*, Éditions de l'Aube.
- [15.] Orfeuil J.-P., 1995 – « Trois futurs pour la mobilité et pour la ville », in *Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat*, Ademe, DRAST, Inrets, La Documentation française.
- [16.] Spector T., (1997).- *La prospective et la ville : un état des lieux*, Note n°7 du Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des Affaires Scientifiques et Techniques.

