

# Temporalité des voyages à longue distance

---



**3/02/2011 – ATEC**  
**Richard GRIMAL**

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

# SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
● 1. Contexte général et objectifs.	3
● 2. Cycles et contraintes de mobilité. Facteurs de transformation de la temporalité des voyages à longue distance.	5
● 3. Cadrages sur l'évolution de la mobilité à longue distance entre 1994 et 2008.	6
● 4. Les transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire.	7
● 5. Analyse désagrégée actifs/retraités. Impacts de la RTT et du vieillissement.	12
● 6. Ressources financières, activité et adaptation des comportements.	17
● 7. Sollicitation des réseaux de transport et risque de congestion.	18

# Contexte général et objectifs

- La sollicitation des infrastructures et services de transport est caractérisée par des phénomènes de pointe, auxquels sont associés des risques de congestion plus élevés.
- Les déplacements à longue distance induisent un risque de congestion spécifique lié à la combinaison de plusieurs cycles : saisonnier (vacances estivales, Noël et Pâques), hebdomadaire (départs et retours de week-end), horaire (départs le Vendredi, retours le Dimanche soir...).
- Ils représentent seulement 2 % des déplacements mais 40% des circulations. Ils sont concentrés sur certaines plages temporelles et sur des réseaux spécifiques (interurbains, régionaux).

# Contexte général et objectifs

- L'ENTD permet de décrire les fluctuations cycliques de la mobilité à longue distance à partir de données déclaratives sur les dates de départs et retours de voyages, ainsi que les dates et heures de départ et de retour des déplacements.
- La « longue distance » dans l'ENTD inclut les déplacements à plus de 80 km du domicile ou à destination de l'étranger. Un « voyage » à longue distance est composé d'un déplacement aller, d'un déplacement retour et parfois de déplacements intermédiaires.

# *Une mobilité soumise à des contraintes qui évoluent dans le temps*

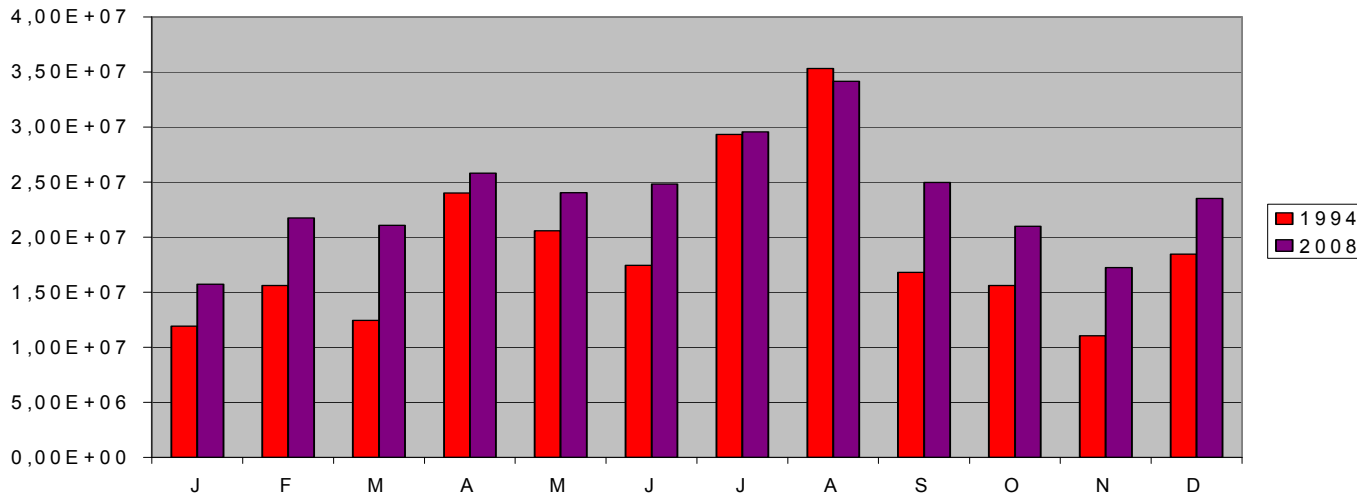
- Une temporalité en creux par rapport à la mobilité quotidienne, associée aux vacances, aux loisirs et à la vie personnelle.
- Un caractère cyclique principalement lié aux contraintes professionnelles (ou scolaires).
- Des contraintes évolutives : mise en œuvre de la RTT, évolution des pratiques de mobilité, vieillissement de la population, adaptations à la tarification des transports et aux niveaux de congestion.

# Données de cadrage sur les évolutions de la mobilité à longue distance

- Progression de 22 % du volume annuel de voyages, due en partie à la croissance démographique (6 %), et à celle de la mobilité à longue distance (15 %).
- Des voyages plus brefs, en particulier les séjours de vacances.
- Des distances qui demeurent stables.
- Les motifs de départs changent : moins de séjours de vacances, plus de visites à la famille et aux amis, ainsi que de loisirs.
- La mobilité à longue distance progresse beaucoup plus vite chez les retraités, qui rattrapent progressivement leur retard sur les actifs, en lien avec la succession des générations.

# Transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire

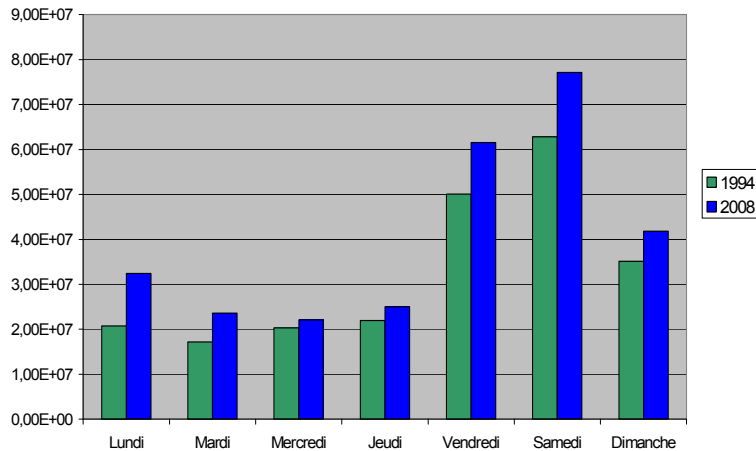
Nombre de voyages à longue distance pour motifs personnels, selon le mois de départ, en 1994 et 2008



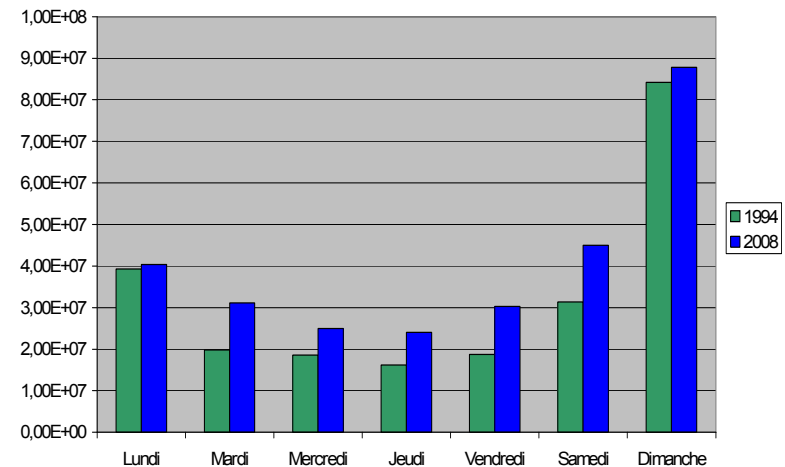
- Le volume des voyages se stabilise pendant la période estivale mais progresse dans les arrières-saisons, ce qui entraîne une atténuation des contrastes saisonniers.
- La saisonnalité plus marquée des circulations et des nuitées tend aussi à se réduire. Les vacances se déroulent moins souvent pendant la période estivale, et les séjours d'été sont moins longs qu'en 1994.

# Transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire

Distribution des voyages pour motifs personnels par jour de départ, en  
1994 et 2008



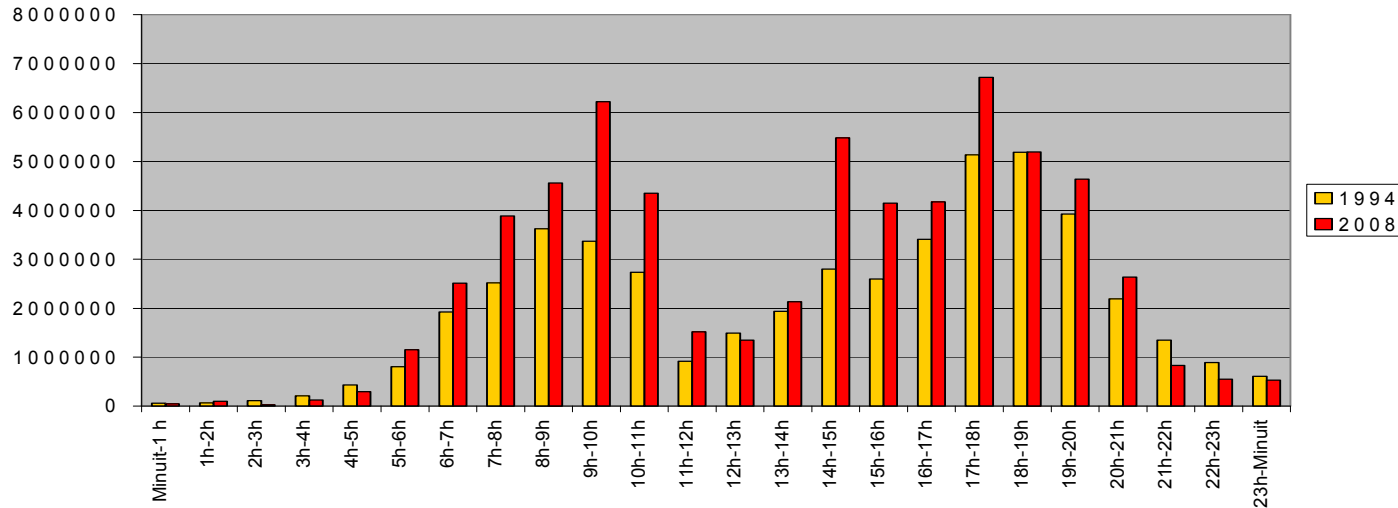
Nombre de voyages pour motifs personnels par jour de retour, en 1994 et  
2008



- Les départs demeurent très concentrés en début de week-end, le Vendredi et le Samedi, ce qui entraîne vraisemblablement une intensification des pointes de départs en week-ends.
- Les retours sont très concentrés le Dimanche, mais la part des retours en semaine progresse fortement. Cette évolution s'explique notamment par la progression des séjours de longue durée au sein des départs du Vendredi et du Samedi.

# Transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire

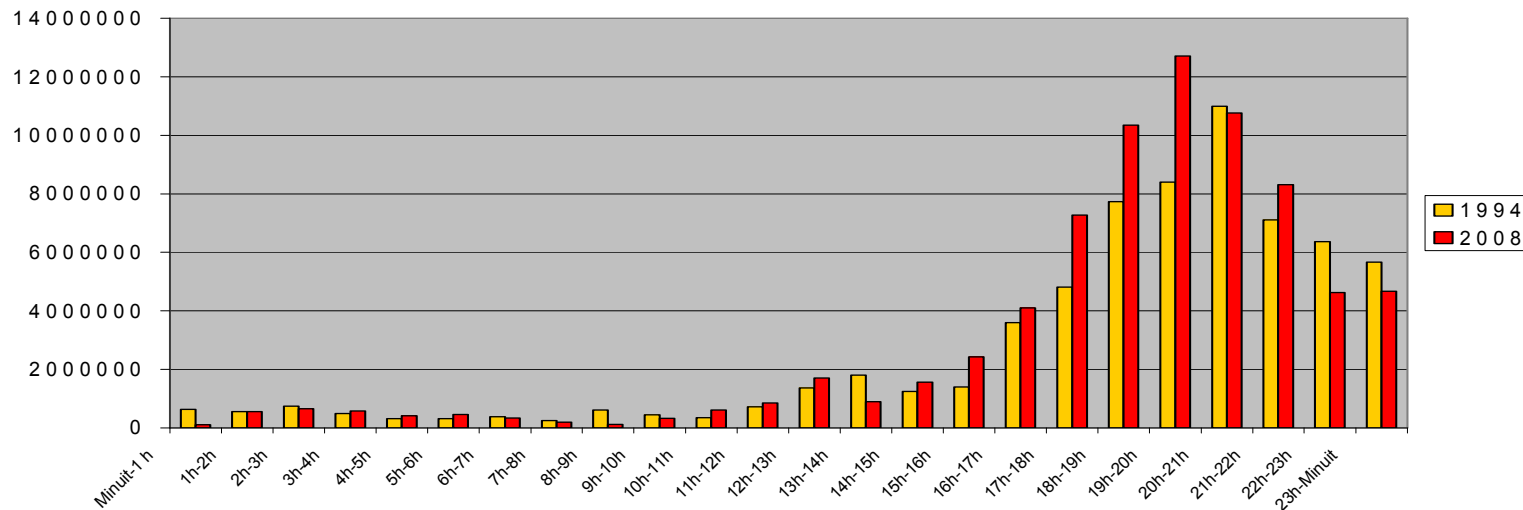
Volumes horaires des départs en voyages du Vendredi, en 1994 et 2008



- En 2008, les départs du Vendredi sont caractérisés par une double pointe : une le matin et une en soirée. La pointe du soir est spécifique aux départs du Vendredi, qui concentre les départs des actifs, alors qu'elle se situe plutôt le matin pour l'ensemble des déplacements.
- Par rapport à 1994, la pointe du matin s'est intensifiée et tend à rattraper la pointe du soir. Les départs en début d'après-midi sont également plus fréquents.

# Transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire

Volumes horaires des arrivées des retours le Dimanche de séjours avec  
nuitées, 1994 et 2008



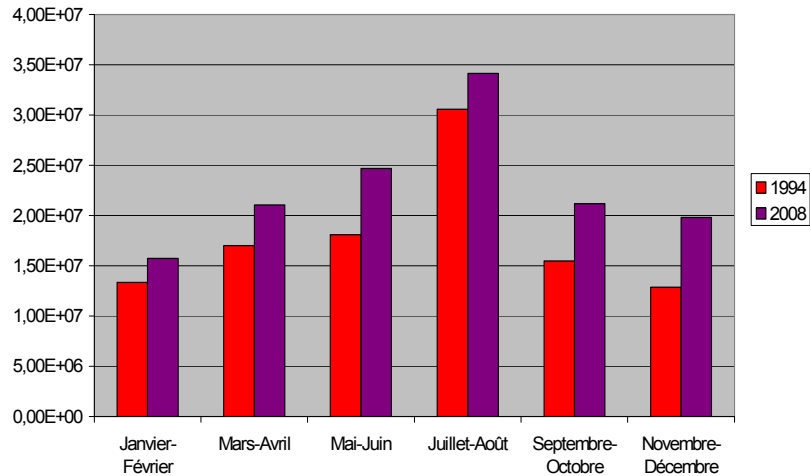
- Les retours du Dimanche, en revanche, sont très concentrés dans une seule pointe en fin de soirée, une concentration qui s'est même accentuée depuis 1994, manifestant le désir de maximisation du temps de séjour dans le cadre du temps libre.

# Transformations des cycles saisonnier, hebdomadaire et horaire

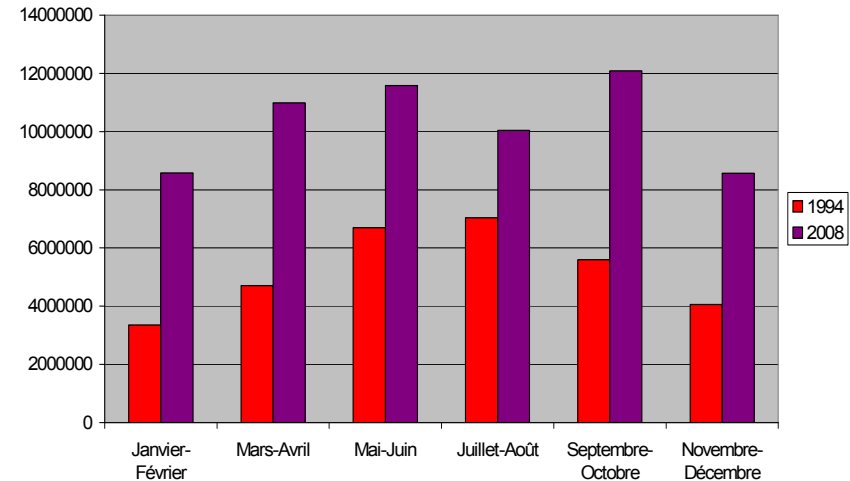
- L'aménagement du temps de travail (demi-journées de récupération, congés fractionnés) pourrait avoir favorisé l'évolution des pratiques (départs le Vendredi matin et en début d'après-midi, excursions à la journée, retours en semaine).
- Toutefois, il n'en apparaît pas comme la cause principale. Les excursions à la journée par exemple progressent à la fois le Vendredi et le Samedi, et semblent plutôt liées au développement des activités de loisirs.
- Les modifications de comportements pourraient aussi être motivées par le souhait d'éviter la congestion aux abords des grandes agglomérations et la recherche de meilleures opportunités tarifaires.

# Impacts respectifs de la RTT et du vieillissement de la population

Distribution saisonnière des voyages pour motifs personnels chez les actifs, en volumes, en 1994 et 2008



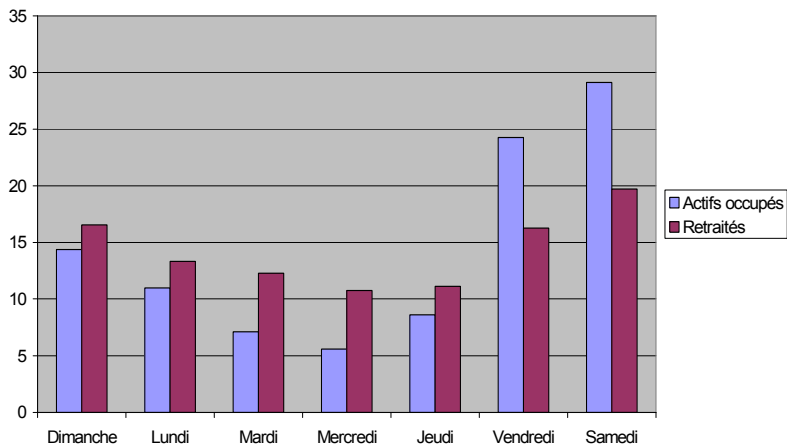
Distribution saisonnière des voyages personnels des retraités, en volumes, en 1994 et 2008



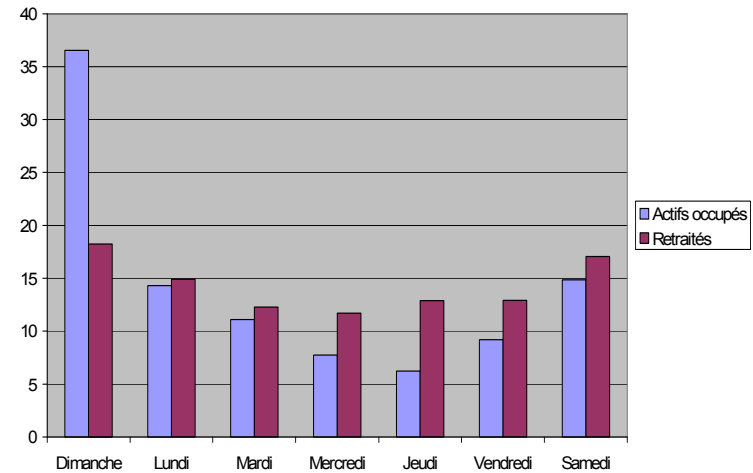
- La pointe estivale subsiste chez les actifs, alors qu'elle a disparu chez les retraités qui voyagent de plus en plus à contretemps dans les périodes traditionnellement de basse fréquentation.
- Les voyages effectués par les retraités connaissent une croissance beaucoup plus marquée, et pèsent de plus en plus dans la temporalité des voyages, à la fois du fait de la progression de la population retraitée et de la mobilité à longue distance dans ce groupe de population, qui tend à rattraper celle des actifs.

# Impacts respectifs de la RTT et du vieillissement de la population

Distribution hebdomadaire des départs en voyages chez les actifs et les retraités, en 2008 (%)



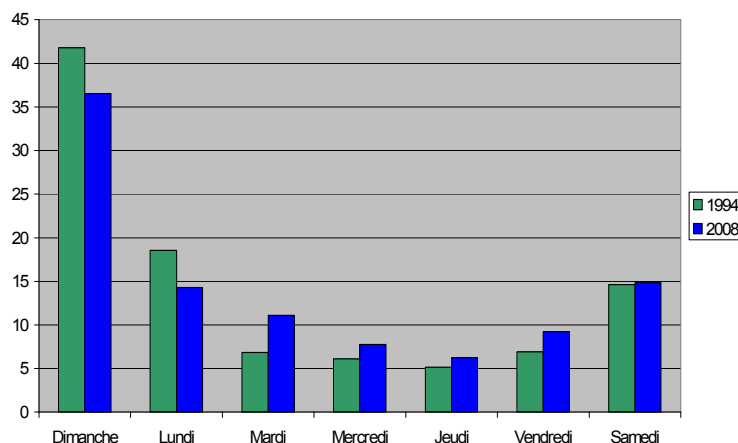
Distribution hebdomadaire des retours, actifs et retraités, en 2008 (%)



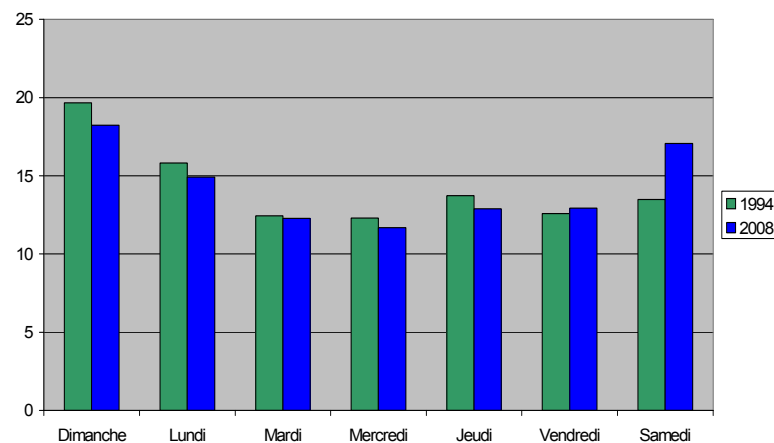
- La contrainte hebdomadaire sur les jours de départs et de retours est logiquement beaucoup plus forte chez les actifs, plus libres de l'organisation de leur temps.
- Néanmoins, le cycle hebdomadaire subsiste partiellement chez les retraités (visite aux enfants et amis encore en activité, survivance d'habitudes contractées pendant la vie active...).

# Impacts respectifs de la RTT et du vieillissement de la population

Distribution hebdomadaire des retours des voyages personnels des actifs occupés, en 1994 et 2008 (%)



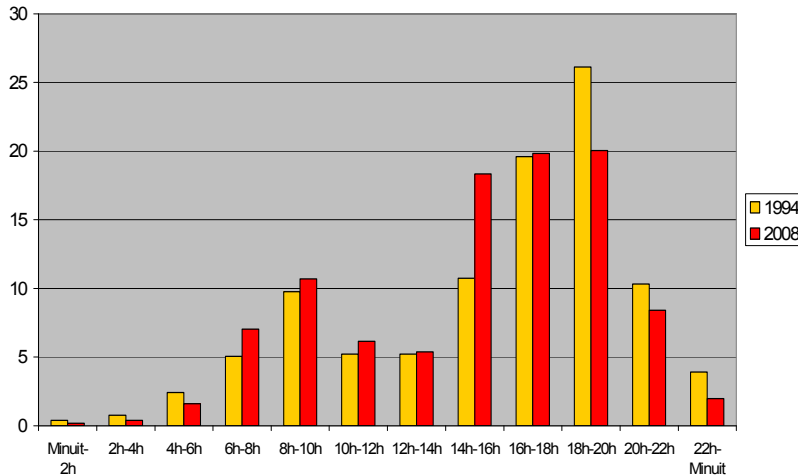
Distribution hebdomadaire des retours des voyages des retraités, en 1994 et 2008 (%)



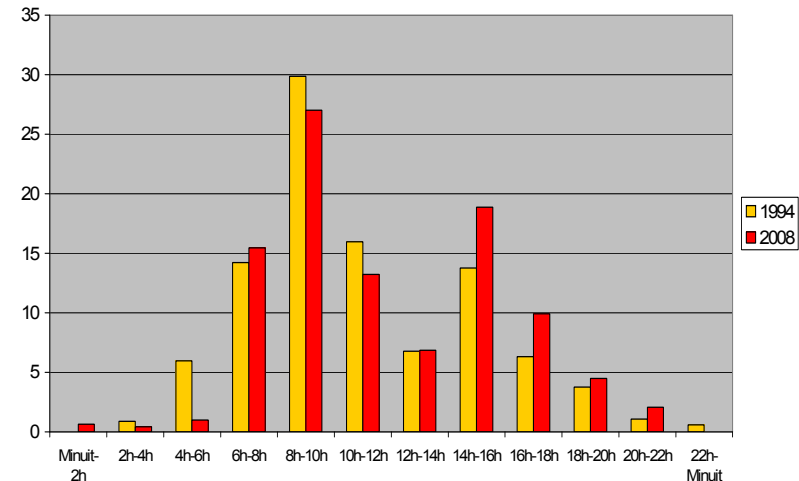
- L'augmentation de la part des retours en semaine est surtout le fait des actifs. La croissance des voyages chez les retraités est homogène sur l'ensemble de la semaine, à l'exception du Samedi, ce qui s'explique notamment par le développement des excursions à la journée.

# Impacts respectifs de la RTT et du vieillissement de la population

Répartition horaire des départs en voyages avec nuitées le Vendredi, actifs, 1994 et 2008 (%)



Répartition horaire des départs en voyages avec nuitées le Vendredi, retraités, 1994 et 2008 (%)



- Les départs des actifs sont caractérisés par une forte pointe le Vendredi soir, liée aux contraintes de l'activité professionnelle. A l'inverse, chez les retraités elle se situe dans la matinée. Chez tous, les voyages s'intensifient dans l'après-midi, entraînant des distributions horaires moins contrastées qu'en 1994.

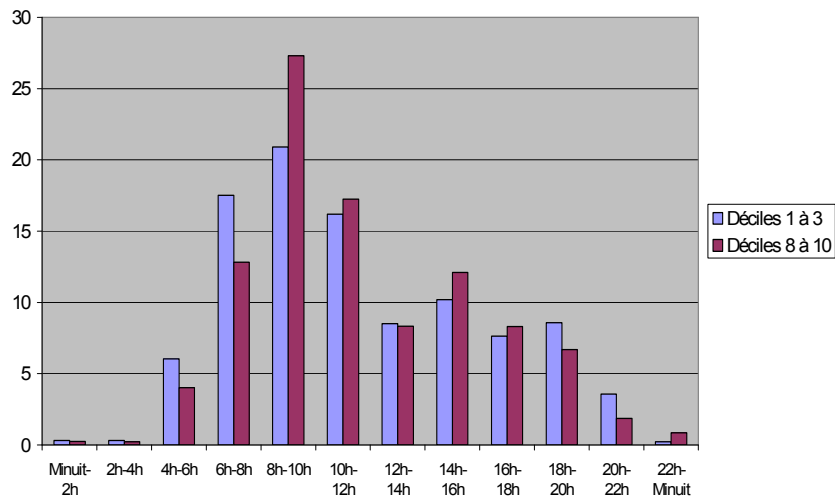
- Le renforcement de la pointe matinale vient donc plutôt de la forte augmentation des voyages des retraités. La progression des départs le Vendredi après-midi correspond en partie à des stratégies adaptatives vis-à-vis des tarifs et du risque de congestion, favorisées chez les actifs par la RTT.

# Impacts respectifs de la RTT et du vieillissement de la population

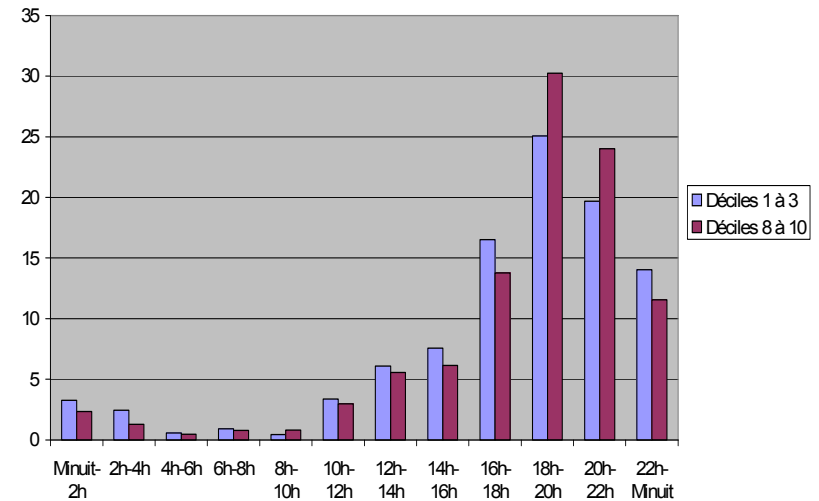
- La RTT semble bien jouer un rôle dans l'évolution des pratiques des actifs : départs le Vendredi après-midi, retours en semaine, congés fractionnés en dehors de la période estivale.
- Son impact est cependant moins fort que le vieillissement : croissance du poids des voyages des retraités, au caractère cyclique beaucoup moins prononcé du fait de faibles contraintes temporelles, adaptations plus fortes des pratiques chez les « seniors ».
- L'effet limité de la RTT s'explique par plusieurs facteurs : modalités de mise en œuvre inégales, priorité accordée à la vie domestique, potentiel de mobilité dépendant des ressources.

# Les contraintes temporelles, principal levier d'adaptation comportementale ?

Distribution des heures de départs en voyages, en 2008, dans les déciles inférieurs et supérieurs (%)



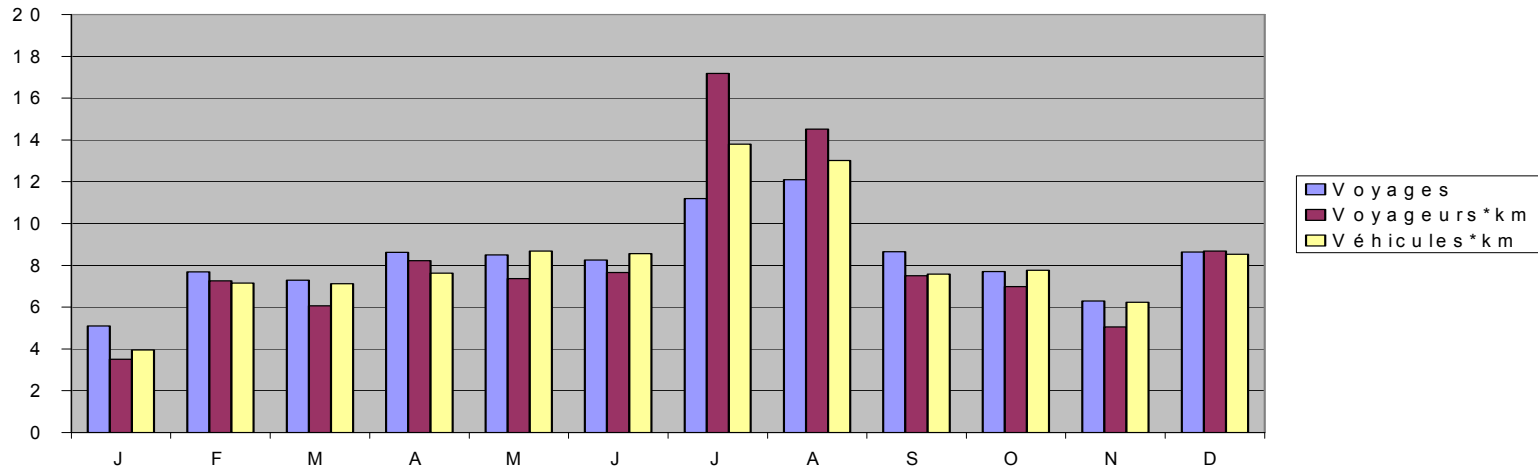
Distribution horaire des retours de voyage, en fonction du revenu, en 2008 (%)



- Des pointes horaires désormais plus fortes dans les revenus supérieurs, en raison d'évolutions contraires : étalement des horaires chez les plus modestes, intensification de la pointe chez les plus aisés.
- Une évolution qui s'observe aussi bien pour les voyages en voiture qu'en train. Les contrastes tarifaires du train jouent probablement un rôle dans les ménages modestes au consentement à payer plus faible.
- Néanmoins, la différence de tendance entre les plus modestes et les plus aisés semble surtout s'expliquer par la plus forte proportion d'inactifs dans les bas revenus, qui ont, tout comme les retraités, de moindres contraintes temporelles.

# Des voyages à la sollicitation des réseaux

Distribution des agrégats associés aux voyages personnels en voiture à longue distance, selon le mois de l'année, en 2008 (%)



- Les fluctuations temporelles des circulations routières dépendent non seulement du volume des voyages mais aussi des distances parcourues et de l'occupation des véhicules.
- Le choix d'un agrégat statistique (voyages, voy\*km, veh\*km) peut donc a priori influencer sur l'image des cycles de mobilité à longue distance.
- En fait, ce choix est surtout sensible pour la distribution saisonnière, plus contrastée en voyageurs\*km du fait de voyages plus éloignés (séjours de vacances) et n'a guère d'influence sur les autres distributions. Un effet modérateur de l'occupation des véhicules sur la distribution saisonnière.

# Des voyages à la sollicitation des réseaux

- Une augmentation globale de la sollicitation des infrastructures et services de transport par la mobilité longue distance.
- Le report de la croissance sur les plages non saturées (arrières-saisons, retours en semaine, départs le Vendredi matin et après-midi...) conduit à une dissémination plutôt qu'à une aggravation du risque de congestion.
- L'atténuation du caractère cyclique des trafics devrait se poursuivre avec le vieillissement amenant un relâchement des contraintes temporelles.
- La capacité d'absorption et de gestion de la demande future dépendra de son rythme d'évolution et en particulier chez les habitants des territoires densément urbanisés qui nourrissent l'essentiel de la demande TGV.

*Merci de votre attention !*

