



Certu

Mobilités de vacances et de loisirs

Les enseignements de l'ENTD

Collecter, exploiter et analyser les données de déplacements

Richard GRIMAL

SETRA



Journées d'échanges sur la mobilité urbaine

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

Présent pour l'avenir



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

www.certu.fr

Sommaire

Vacances, loisirs, tourisme: des points de vue pluriels	p 3
Notre champ d'étude	p 5
Mobilités d'agrément à longue distance	p 6
Mobilités locales de loisirs	p 18
Conclusions	p 23

Vacances, loisirs, tourisme: des points de vue pluriels

1) Des définitions normatives:

- Vacances: dans l'enquête "vacances" du dispositif EPCV, déplacements d'agrément (autres que professionnels, études ou santé), au moins quatre nuits hors domicile.

- Tourisme: selon les définitions internationales (OMT), déplacement hors du lieu de résidence habituel, au moins 1 nuit hors domicile, incluant les motifs professionnels, loisirs, ou sanitaires.

- Voyage à longue distance: boucle de déplacements avec départ du/retour vers domicile, plus de 80/100 km, dans SdT, et l'ENTD. Les excursions à la journée ont été ajoutées dans SdT.

- Séjour: au moins 1 nuit hors domicile dans un même lieu. On distingue « courts séjours » (1 à 3 nuits) et « longs séjours » (4 nuits ou plus).



Vacances, loisirs, tourisme: des points de vue pluriels

2) Une approche sémantique ou subjective:

- Ce que les individus définissent eux-mêmes comme vacances, loisirs, etc.
Pb: les représentations peuvent évoluer dans le temps.
- Les « vacances » sont généralement associées aux idées de repos, de voyage d'agrément de longue durée, de dépaysement.

4) La nomenclature des motifs dans l'ENTD entre définition normative et approche subjective:

- Les « loisirs »: visites de monuments et lieux touristiques, spectacles culturels ou sportifs, activités sportives, sorties au restaurant...
- Les « vacances »: ce qui est déclaré comme tel, à l'exclusion des « loisirs » et des autres motifs de déplacements.
- Les visites à la famille et aux amis.
- Les autres motifs personnels: achats, soins, démarches administratives, accompagnement, qui correspondent plutôt à des déplacements contraints.



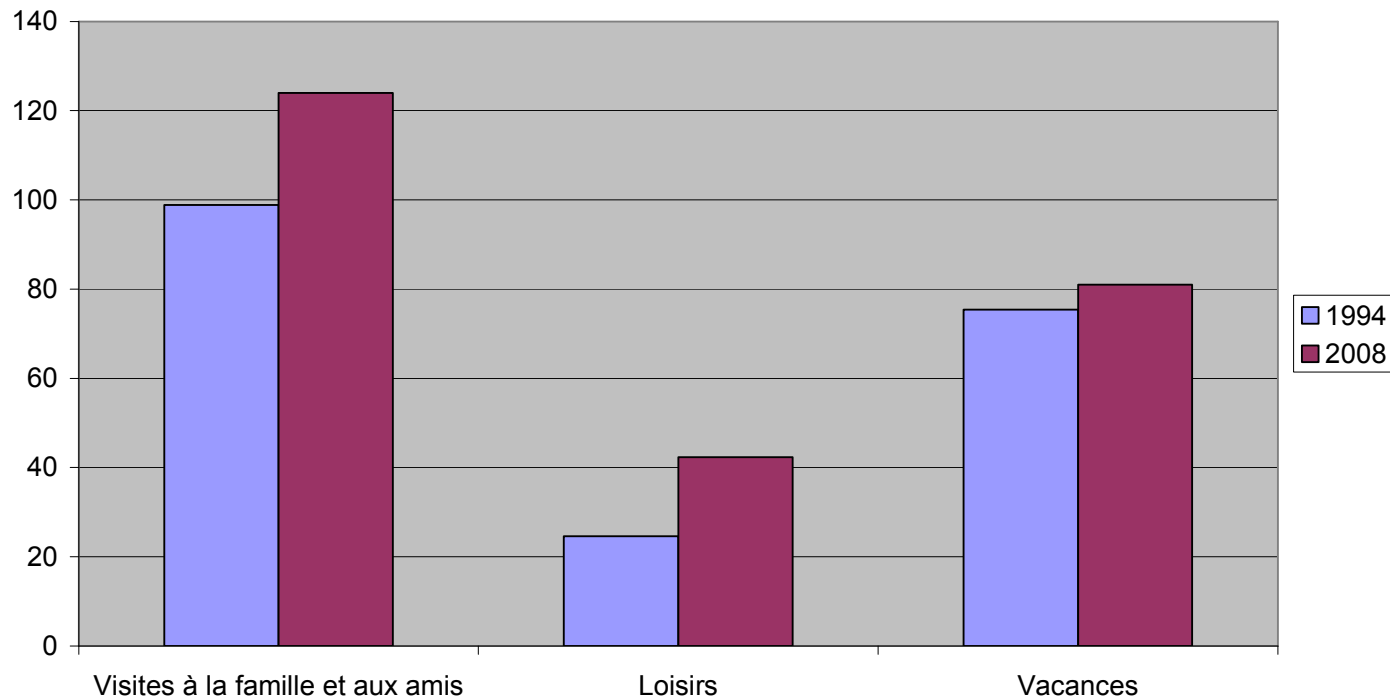
Notre champ d'étude

- L'ENTD: enquête nationale sur les comportements de mobilité, les deux dernières étant celles de 1993-94 et 2007-2008. L'ENTD collecte séparément les données sur la mobilité locale (<80 km) et à longue distance (> 80 km).
- Les visites à la famille et aux amis peuvent parfois être classées en tant que « vacances », en particulier lorsqu'il s'agit de séjours de longue durée.
- On s'intéresse aux déplacements d'agrément: déplacements à longue distance pour motifs relationnels (visites), loisirs et « vacances », mobilités locales de loisirs.



Le développement des loisirs à longue distance

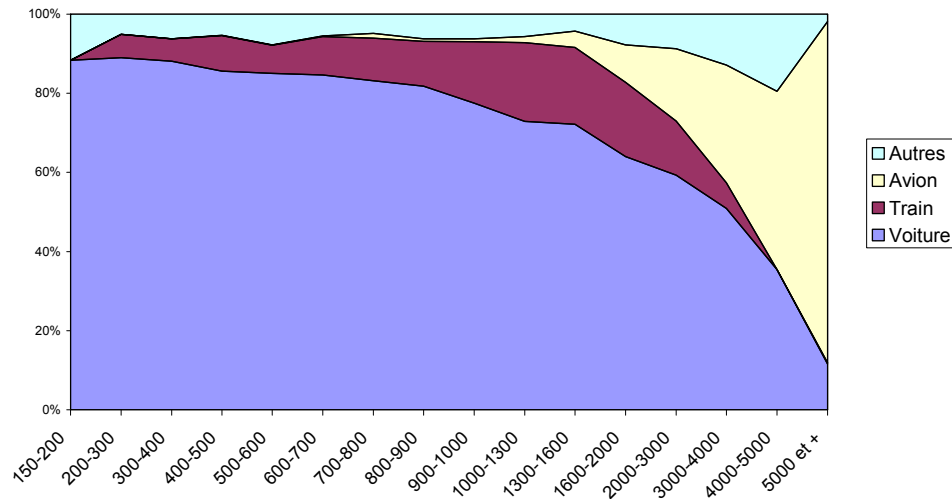
Volumes de voyages annuels à longue distance, par motifs, en 1994 et 2008, en millions



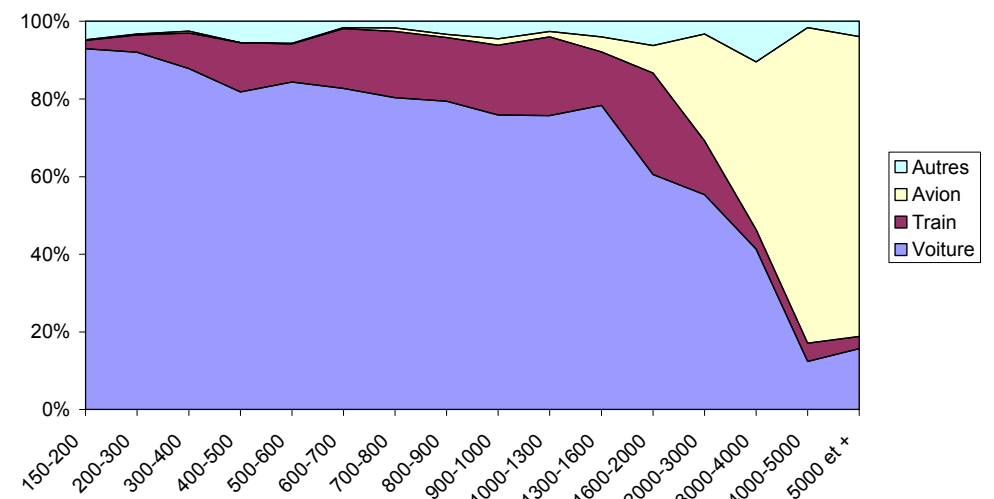
- Au sein des voyages à longue distance, les motifs relationnels demeurent en première place, mais ce sont les mobilités de loisirs qui connaissent la croissance la plus dynamique (71 %).

Le train et l'avion redéfinissent leurs aires de marché

Partage modal des voyages d'agrément à longue distance, en 1994, par tranche de distance



Partage modal des voyages d'agrément à longue distance, en 2008, par tranche de distance



- Au niveau du partage modal, recul de la voiture et de l'autocar, progression du train et de l'avion, respectivement de 10,1 à 12 % et de 4,3 à 5,6 %.
- La part du train se renforce surtout sur les longues distances « intermédiaires », pour des destinations entre 350 et 650 km, en lien avec le développement du TGV.
- Avec la concurrence du TGV, l'avion se repositionne sur les voyages au-delà de 650 km, qui progressent de 36,3 %, contre 17,6 % pour l'ensemble des voyages d'agrément.

Des séjours plus courts et plus économiques

- Des séjours de plus courte durée : de 6,4 à 5,2 nuits hors domicile.
- La durée des voyages varie selon le motif: 47 % des loisirs sont des excursions dans la journée, 73 % des vacances des longs séjours, 53 % des visites dans la famille ou chez des amis des courts séjours.
- L'expansion des mobilités de loisirs renforce le poids des excursions dans la journée, de 15,8 à 18,7 %, par rapport aux longs séjours (de 43,5 à 40,4 %).
- Les séjours d'agrément de longue durée sont stables, mais plus souvent passés dans la famille ou chez des amis et moins souvent en vacances.

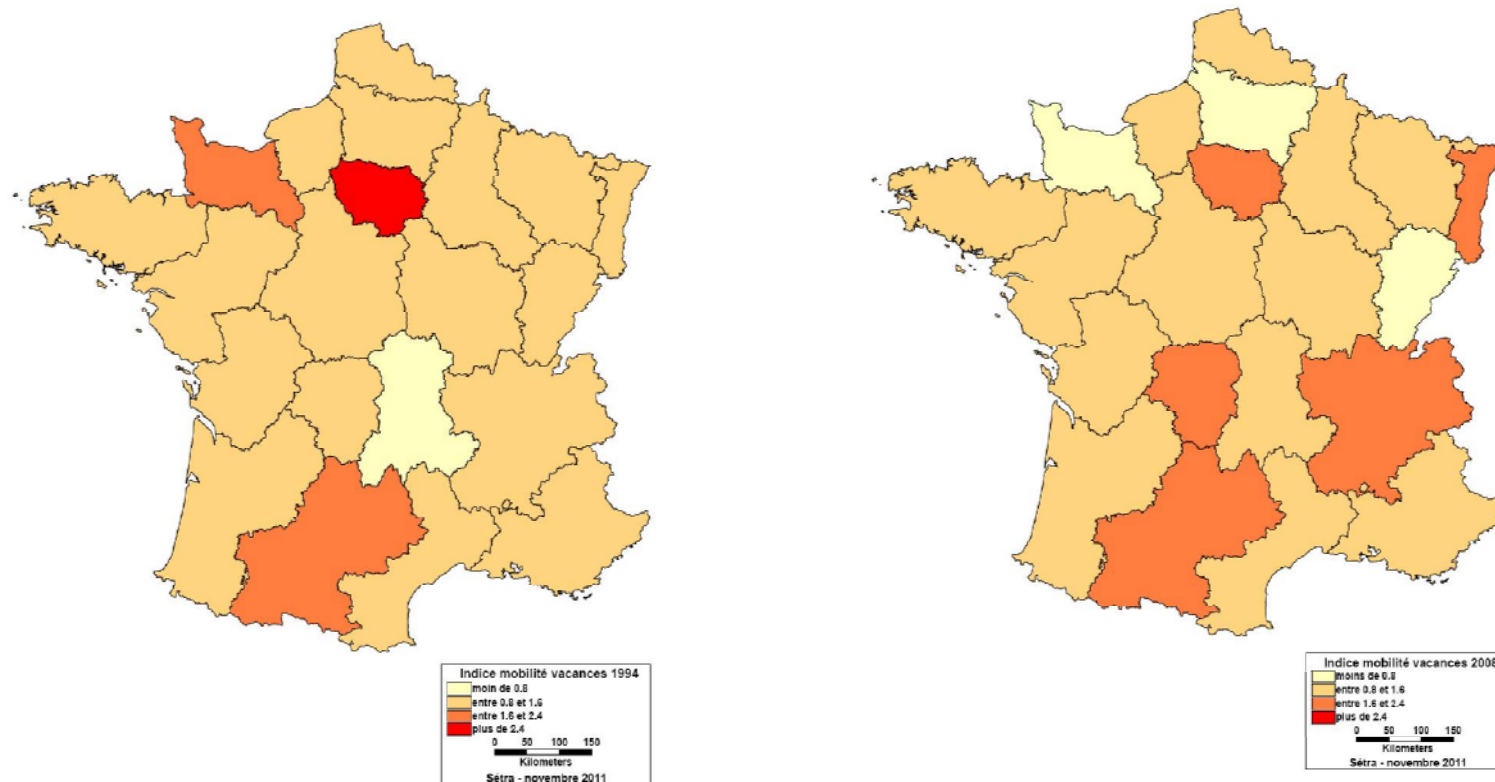


Les destinations étrangères de plus en plus plébiscitées

- Toutes durées confondues, la mobilité de vacances demeure stable, de 1,42 à 1,44 voyage/pers...
- ...mais elle se redistribue de la France vers l'étranger. La part des vacances à l'étranger progresse ainsi de 16,2 à 21,6 %.
- Par ailleurs, les destinations africaines (principalement le Maghreb) progressent de 10,6 à 19,4 % au sein des voyages d'agrément vers l'étranger, en relation avec le développement du tourisme, des résidences secondaires, des liens avec les pays d'origine.
- La part des vacances organisées a considérablement progressé, de 6,9 à 12 %. Cette pratique est plus répandue chez les retraités (24,3 %), que chez les actifs (9,3 %).

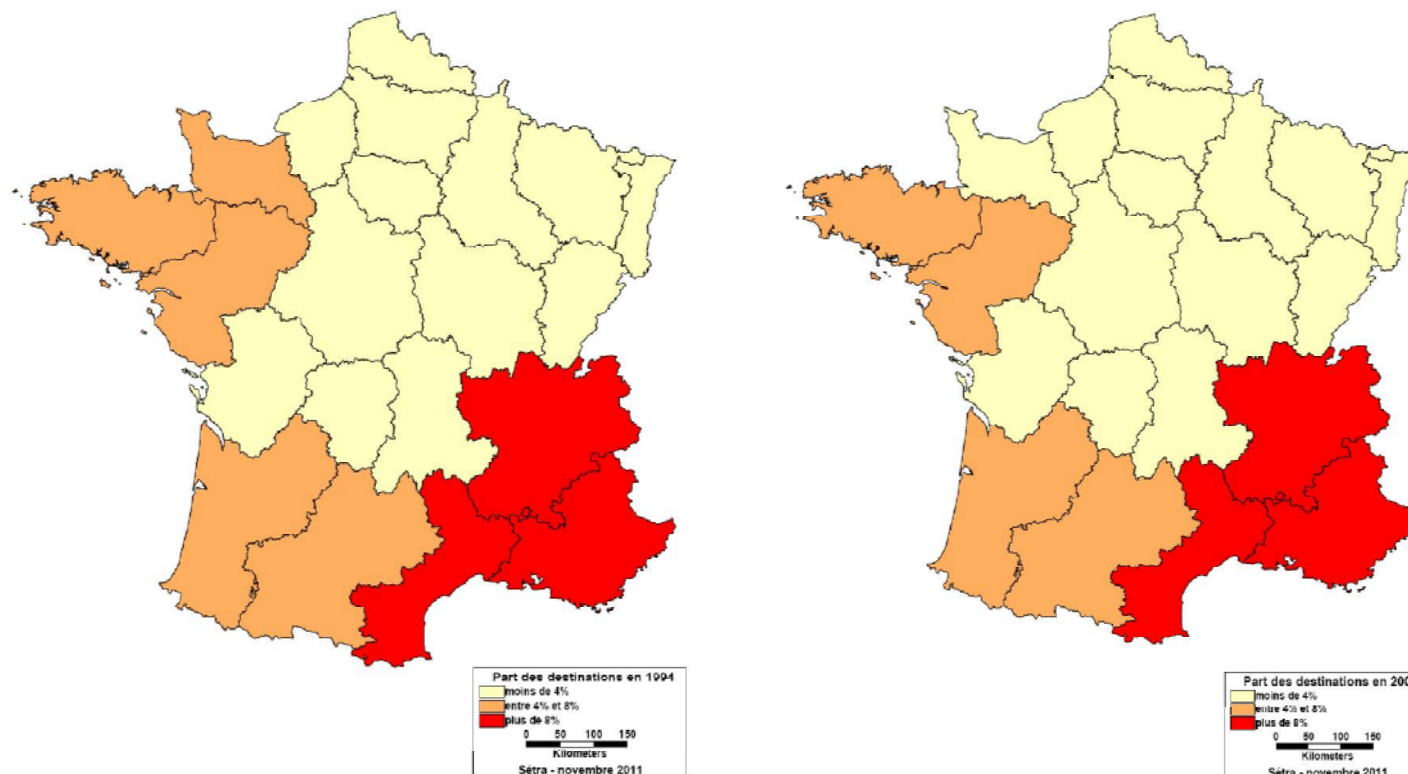


Départs en vacances: la province rattrape l'Ile-de-France



- Les franciliens sont très mobiles pour les vacances. Cependant, le poids de l'Ile-de-France a diminué. Il n'est plus que de 26 % des voyages de vacances ou pour se rendre à une résidence secondaire en 2008, alors qu'il était de 33,7 % en 1994. En particulier, la mobilité de vacances des franciliens a diminué pendant qu'elle progressait dans de nombreuses régions.

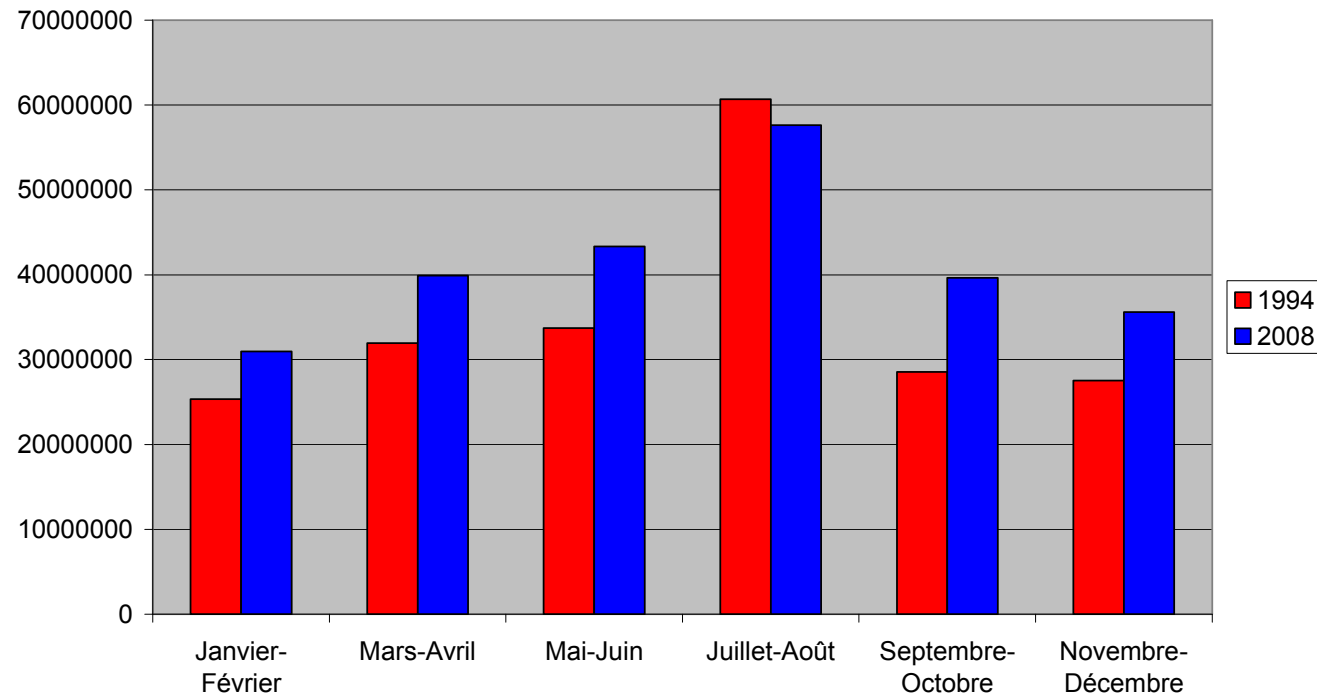
Vacances: des destinations stables



- Les destinations de vacances en France restent extrêmement stables
- littoral méditerranéen, régions de montagne, littoral atlantique, midi -, dessinant une opposition entre le nord-est et le sud-ouest.

Une croissance des voyages hors saison

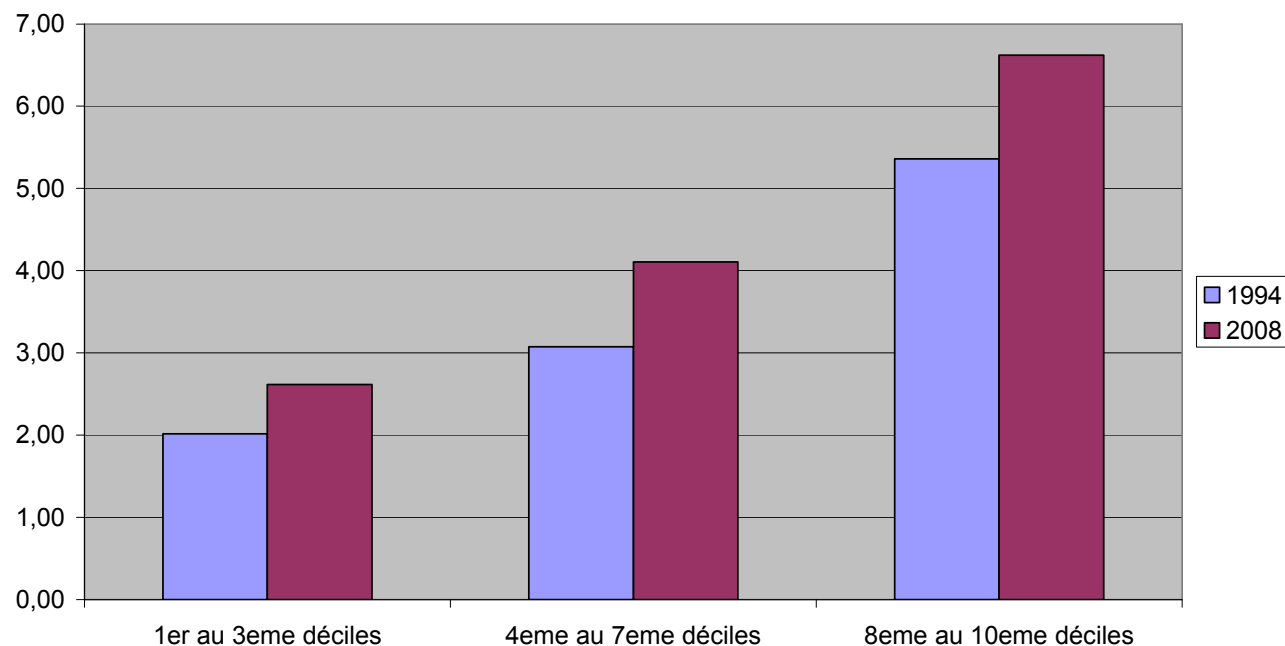
Saisonnalité des voyages d'agrément à longue distance, en 1994 et 2008



- Une érosion de la pointe saisonnière estivale, et une forte croissance des voyages dans les arrières-saisons.

Voyages à longue distance: les inégalités demeurent

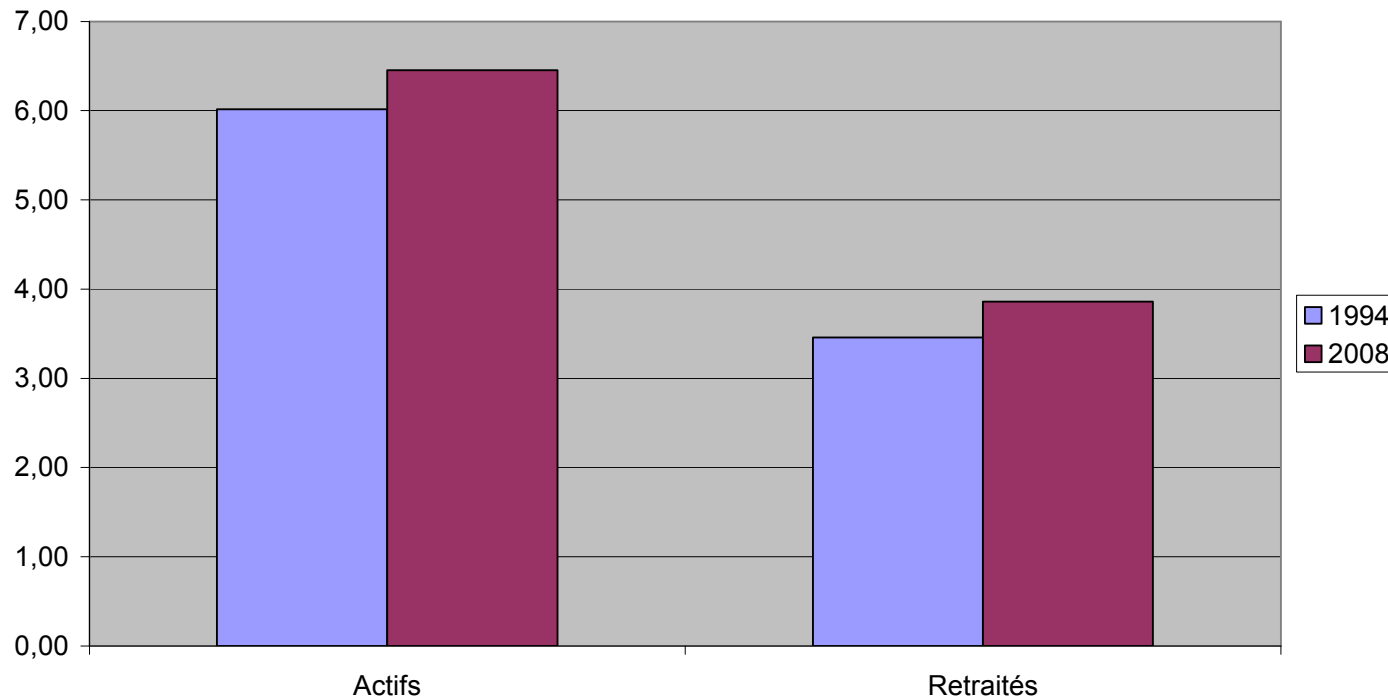
Fréquence moyenne annuelle des voyages à longue distance pour les visites, loisirs et vacances, selon le revenu, en 1994 et 2008



-Les mobilités d'agrément à longue distance restent fortement différenciées selon le revenu (de 2,6 à 6,6 voyages annuels), entre les 30 % les plus pauvres et les 30 % les plus riches. Chez les 30 % plus modestes, le partage modal voiture /train se modifie au profit du train, qui progresse de 13 à 20,1 %. La part modale de l'avion progresse et celle de l'autocar recule dans toutes les tranches de revenu.

Les retraités rattrapent leur retard

Fréquence moyenne annuelle des voyages d'agrément à longue distance, actifs et retraités, en 1994 et 2008



- Les écarts entre actifs et retraités demeurent quasi-stables. Cependant, la croissance est davantage portée par les loisirs chez les actifs, par les vacances chez les retraités (de 0,98 à 1,33 voyage annuel). La mobilité de vacances demeure stable à 1,5 voyage annuel chez les actifs, dont les nuits en vacances se réduisent (de 25,5 à 19,2).

Partage modal: une dimension générationnelle

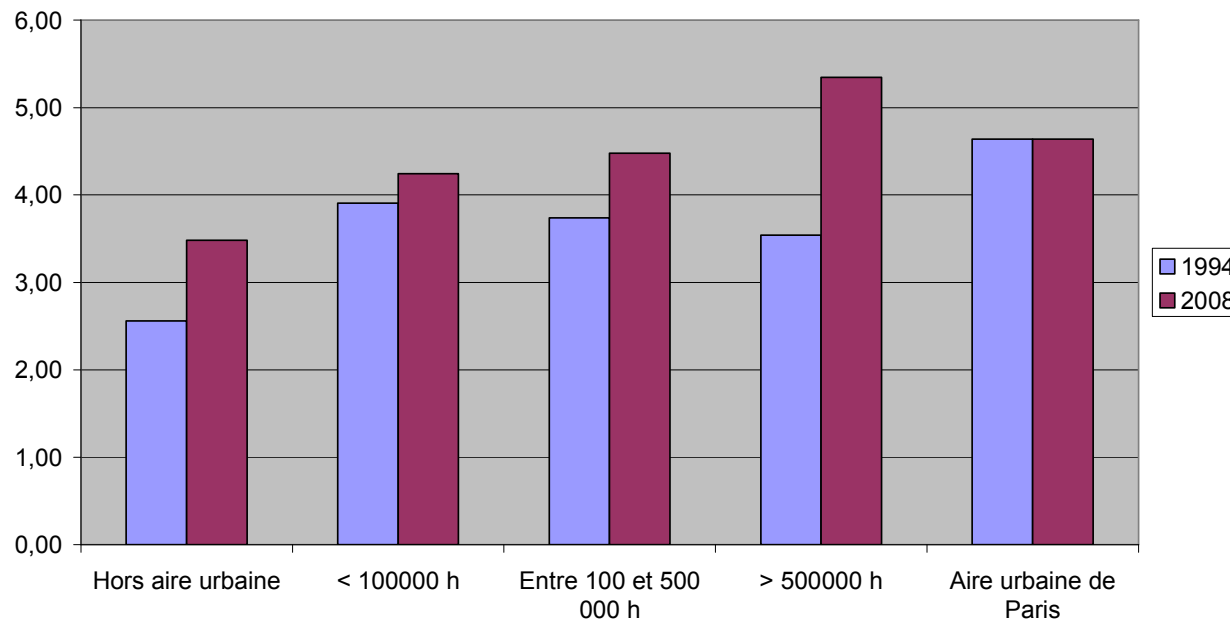
Des dynamiques divergentes sur le partage modal :

- Chez les actifs, la part de la voiture demeure stable à environ 80 %. L'autocar décline au profit du train et de l'avion, qui progressent respectivement de 8,9 à 11 % et de 4,3 à 5,9 %.
- Chez les retraités, la part de la voiture a très fortement progressé, de 73,3 à 79,9 %, au détriment de l'ensemble des autres modes.
- Enfin, chez les autres inactifs (étudiants, chômeurs, personnes au foyer...), c'est le train qui progresse de 28,2 à 42,1 %, au détriment de l'ensemble des autres modes.
- Ces évolutions s'expliquent par des cultures de mobilité divergentes s'enracinant dans les générations successives. La lumière reste à faire sur les nouvelles tendances dans les jeunes générations.



Des séjours plus longs chez les franciliens

Fréquence moyenne des voyages d'agrément à longue distance, selon la taille urbaine, en 1994 et 2008



- Un rattrapage des mobilités d'agrément dans les communes rurales et petites aires urbaines, porté par les courts séjours. Les habitants de l'aire de Paris effectuent les séjours de plus longue durée (8 nuits en moyenne contre 4-5 dans les autres territoires, 36 nuits par an) hors de leur domicile.

Le partage modal de plus en plus corrélé à la densité

Une évolution du partage modal voiture/train inverse selon la densité:

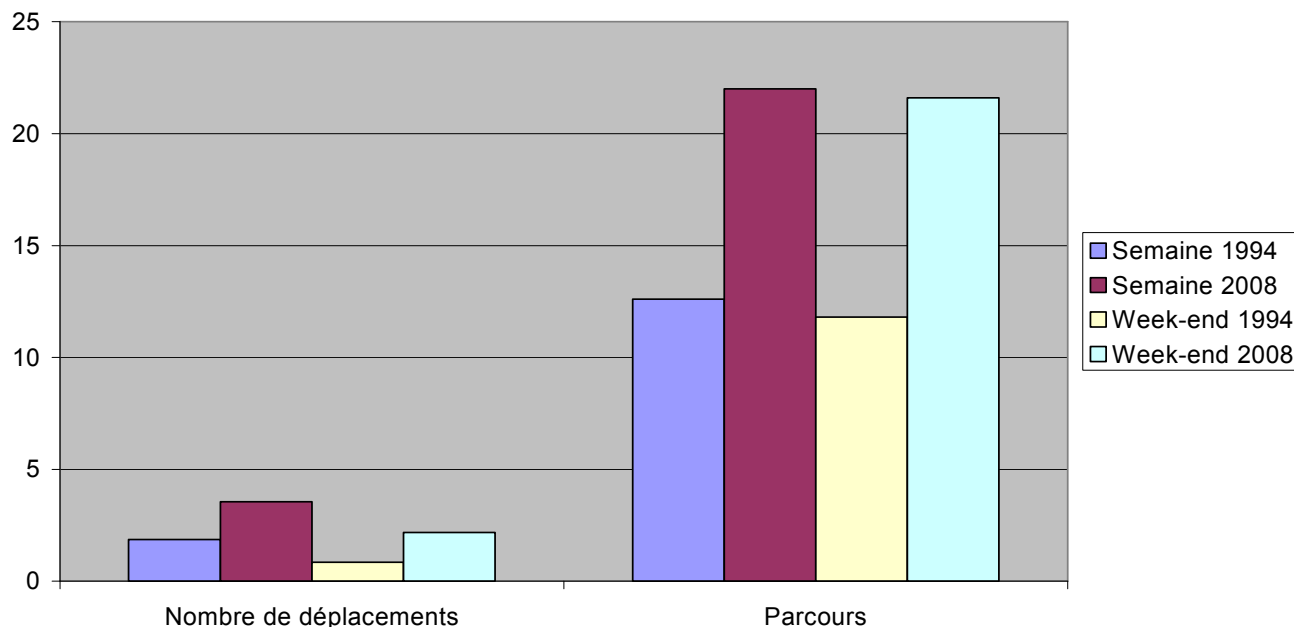
- La part voiture progresse dans les communes rurales et les petites aires urbaines, demeure stable dans les grandes aires urbaines, recule fortement dans l'aire de Paris.
- La part du train recule dans les communes rurales et les petites villes, s'accroît dans les grandes agglomérations et tout particulièrement dans l'aire de Paris.

La part de l'avion progresse surtout dans les grandes agglomérations, et celle de l'autocar recule, quel que soit le territoire.



Les mobilités de loisirs ont doublé à l'échelle locale

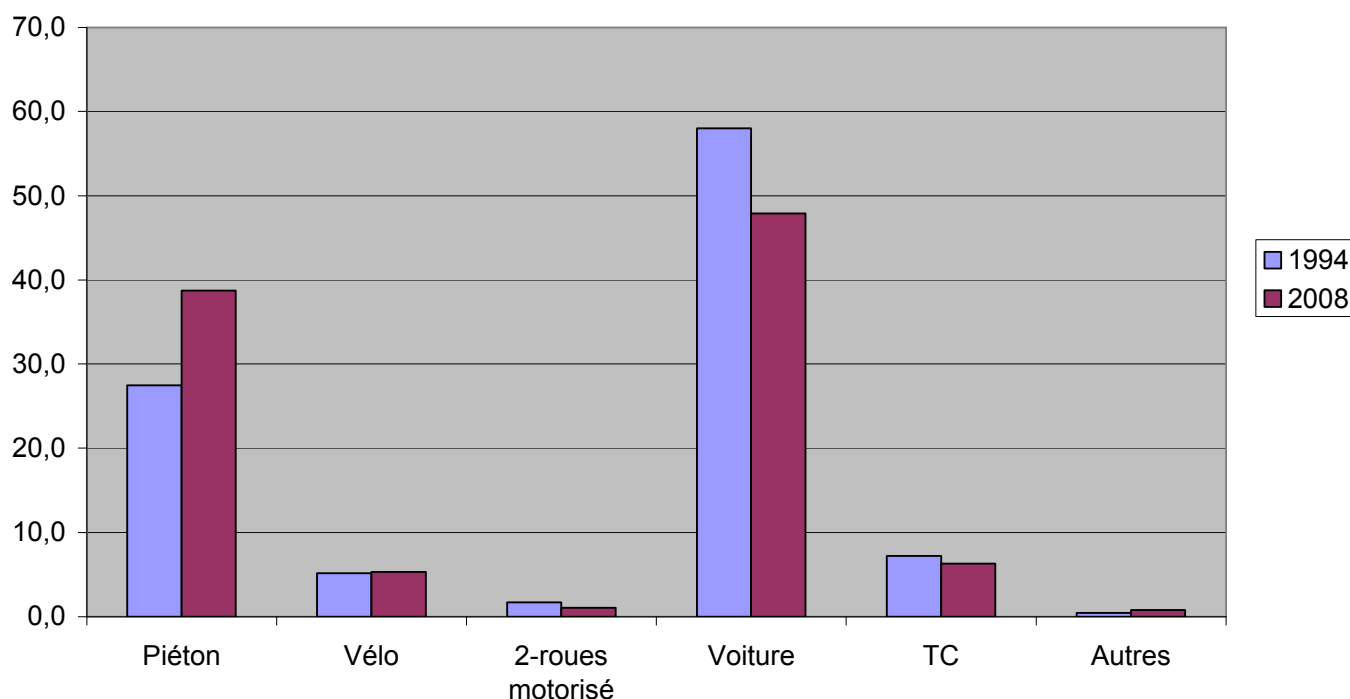
Volumes de déplacements et parcours annuels de loisirs, hors retours au domicile, en milliards, en semaine et le week-end, en 1994 et 2008



- Une explosion des déplacements locaux de loisirs et des parcours associés (voy*km), tant la semaine que le week-end. La mobilité locale de loisirs progresse de 1 à 2 déplacements par semaine et par personne (hors retour au domicile) en moyenne.

Un engouement pour la marche à pied

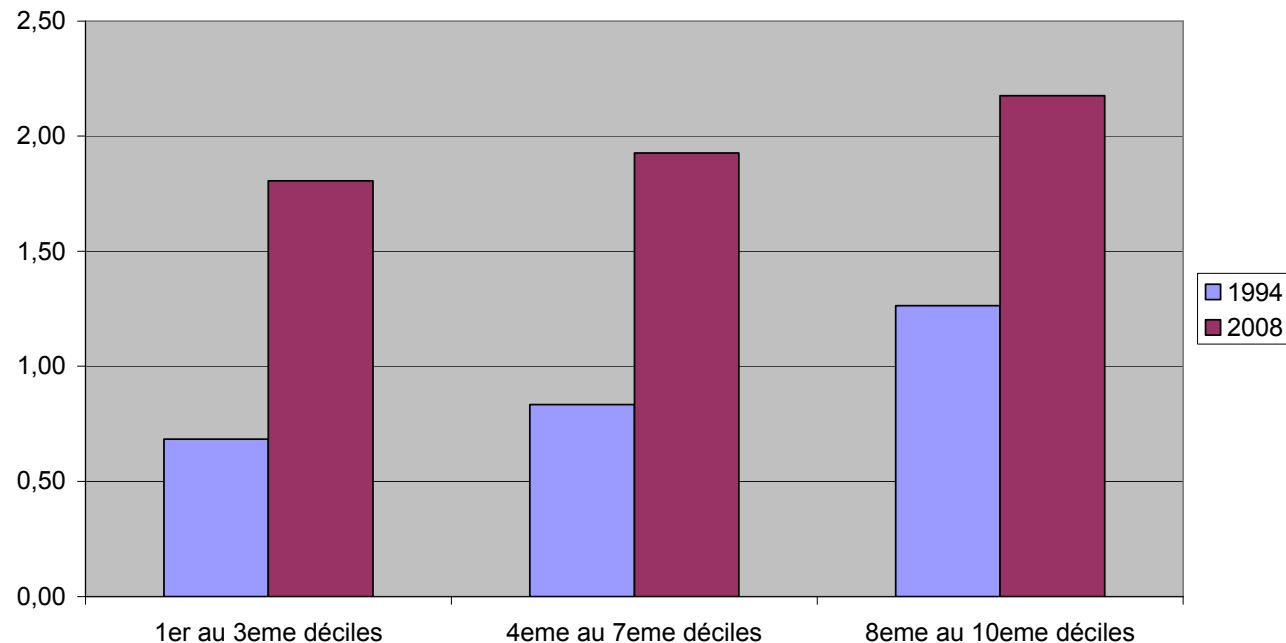
Partage modal des déplacements locaux de loisirs en semaine, en 1994 et 2008 (%)



- La croissance des déplacements locaux de loisirs est portée par la marche à pied, dont la part progresse de 27 à 39 %, tandis que celle de la voiture recule de 58 à 48 %, en dépit d'une croissance de 58 %.

Loisirs de proximité pour tous, le vélo se « boboïse »

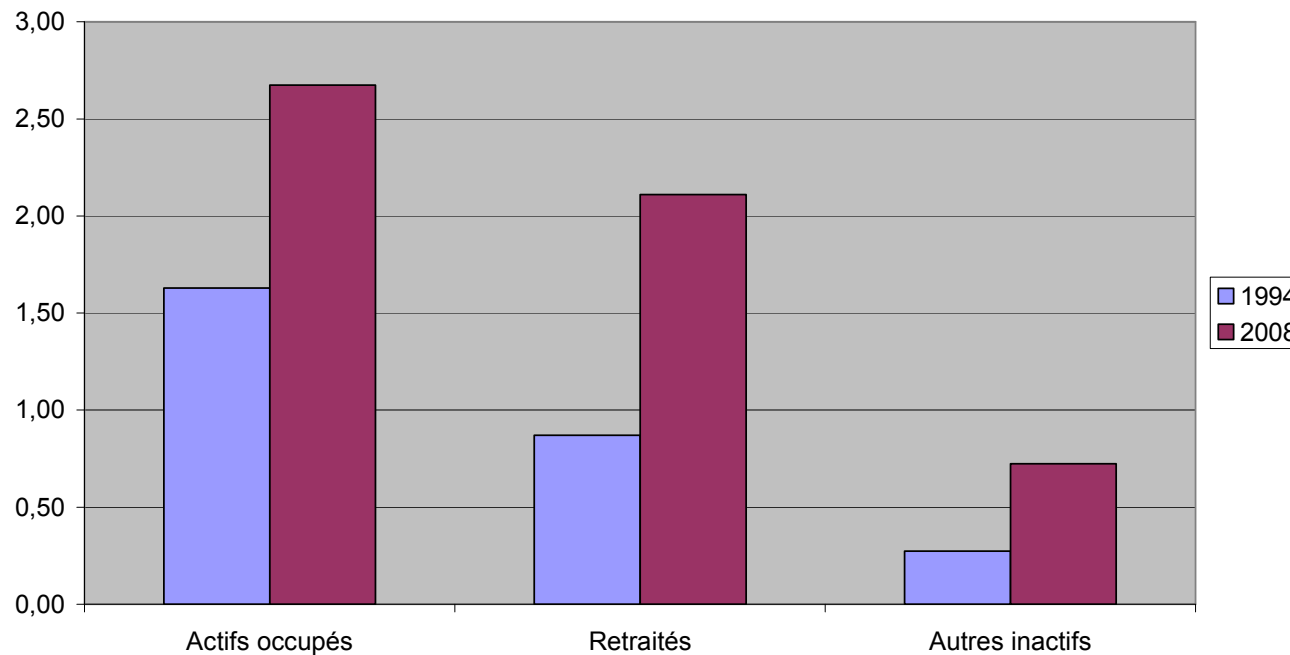
Fréquence hebdomadaire des déplacements locaux de loisirs, selon le revenu, en 1994 et 2008



- Un recul des écarts socio-économiques sur les mobilités locales de loisirs.
- Les profils sociologiques du TC et du vélo se transforment. Chez les plus modestes, la part des TC progresse et celle du vélo décline. C'est l'inverse pour les autres ménages.

Comme pour la longue distance, les retraités rattrapent les actifs

Fréquence hebdomadaire moyenne des déplacements locaux de loisirs, selon le statut d'activité, en 1994 et 2008



- Un rattrapage des retraités sur les actifs (croissances respectives des mobilités locales de loisirs de 0,87 à 2,11 et de 1,63 à 2,67). Les parts modales des TC, du vélo et des 2-roues motorisés diminuent parmi les retraités, alors qu'elles demeurent stables chez les actifs.

TC dans les grandes villes, vélo dans les petites villes

- La mobilité locale de loisirs est indépendante de la taille urbaine.
- La croissance de la part de la marche à pied au détriment de la voiture augmente avec la taille urbaine. Globalement, sur le partage modal :
- Dans les grandes aires urbaines, progression très forte de la MAP, au détriment de la voiture et du vélo. Forte croissance de la part TC dans l'aire urbaine de Paris.
- Dans les aires urbaines de taille inférieure et les communes rurales, progression de la MAP et du vélo, légère érosion de la voiture et effondrement de la part TC.



Conclusions

- Vacances, tourisme, loisirs, des objets complexes à appréhender: multiplicité des définitions, des sources, variété des approches.
- Forte croissance des mobilités de loisirs, tant locales qu'à longue distance, stagnation des séjours de vacances hors de la famille/amis.
- Les parts du train et de l'avion se renforcent, tandis que l'usage de l'autocar décline. Au sein des mobilités locales de loisirs, le partage modal marche à pied/voiture se modifie nettement au profit de la MAP.
- Des séjours de plus courte durée: plus d'excursions dans la journée, moins de longs séjours, les séjours de longue durée davantage dans la famille, moins de déplacements intermédiaires. Signes de tensions budgétaires ou d'évolution des modes de vie ?
- Plus de voyages organisés, une pratique courante chez les retraités.
- Un rattrapage progressif de la province sur l'Île-de-France pour les mobilités de vacances. Forte croissance des voyages vers l'étranger, en particulier le Maghreb.



Conclusions

- Croissance dynamique dans les arrières-saisons, conduisant à l'érosion de la pointe estivale.
- Une diminution des écarts en fonction du revenu ou du statut d'activité, surtout pour les mobilités locales de loisirs. Egalement un rattrapage des villes de province pour la mobilité longue distance.
- L'usage de l'avion progresse davantage chez les actifs des grandes agglomérations. Le développement des compagnies à bas coût contribue à sa démocratisation.
- La part du train progresse surtout chez les ménages modestes, actifs ou inactifs, dans les grandes agglomérations. Au contraire, dans les communes rurales, les petites aires urbaines, chez les retraités, le train recule au profit de la voiture.
- Pour les déplacements locaux de loisirs, la part du vélo progresse au détriment des TC chez les actifs de revenus médians et supérieurs. C'est l'inverse chez les plus modestes.

