

Février 2014

Voyages franciliens

Étude des déplacements longue distance émis et reçus
par la région Île-de-France



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Voyages franciliens

Etude des déplacements longue distance émis et reçus par la région Ile-de-France

Février 2014

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny
Département Mobilité Transport: Elisabeth Gouveral, directrice de département
Étude réalisée par Mireille Bouleau
Avec la collaboration de Marion Tillet
N° d'ordonnancement : 5.11.013

Sommaire

Synthèse	5
Introduction	7
Partie 1. Les arrivées en Ile-de-France.....	13
1. Les voyages professionnels	18
Les déplacements pendulaires longue-distance	21
2. Les excursions personnelles	24
3. Les séjours.....	28
Les courts séjours (1 à 3 nuits)	31
Les longs séjours (4 nuits ou plus).....	32
Le tourisme affinitaire	33
Partie 2. Les départs d’Ile-de-France	35
1. Profil du voyageur francilien.....	37
2. Les excursions des Franciliens	40
3. Les séjours des Franciliens	41
4. Les voyages selon le mode.....	45
5. Tourisme et inégalité	48
Les non-partants.....	48
Particularités touristiques des Franciliens selon leur niveau de revenu	49
Conclusion.....	53
Annexes	55
Solde migratoire et économie présentielle.....	55
Définitions et concepts	57
Bibliographie.....	59

Synthèse

En raison de son poids économique et démographique, l'Ile-de-France a une position particulière dans la mobilité longue-distance (80 km et plus) des Français, que ce soit en tant que région de destination qu'en tant que région d'émission.

Les arrivées

En 2008, les Français ont réalisé 34,8 millions de voyages longue-distance à destination de l'Ile-de-France, dont 19,8 millions de séjours soit 68,8 millions de nuitées (cf. définitions et concepts p. 56).

La grande particularité de la destination Ile-de-France, par rapport aux autres régions françaises, est qu'elle attire une très forte part de voyages professionnels: 33% des voyages des français à destination de l'Ile-de-France sont à caractère principalement professionnel, contre 16% pour l'ensemble de la France.

Par ailleurs, la durée des voyages est en moyenne très courte. Les arrivées en Île-de-France sont constituées à 43% d'excursions (aller-retour sur la journée), 37% de courts séjours (1 à 3 nuits) et seulement 20% de longs séjours (4 nuits et plus), contre respectivement 29%, 36% et 35% pour les autres destinations françaises.

En termes d'origine, ce sont les régions proches qui génèrent le plus de voyages vers l'Ile-de-France en particulier le Bassin parisien qui génère beaucoup de déplacements domicile-travail longue-distance vers l'Ile-de-France. Ces déplacements pendulaires longue-distance constituent une des grandes particularités des déplacements vers l'Ile-de-France. Ils peuvent même être réalisés en passant une nuit ou plus sur place.

Grâce à une structure avantageuse du réseau ferré, l'Ile-de-France a également la particularité de recevoir 47% de ses voyages en train (contre 19% pour l'ensemble des voyages longue-distance des Français), contre seulement 48% en voiture (contre 78% pour l'ensemble de la France). Ce point est également lié au poids des voyages professionnels. En ce qui concerne les voyages (avec nuitée), la clientèle professionnelle entraîne enfin un poids important de l'hôtel dans les modes d'hébergement (29% des voyages en Île-de-France contre 20% pour l'ensemble des voyages des français).

Avec un poids démographique représentant 19% de la population française, l'autre particularité de l'Ile-de-France est d'attirer une forte part de voyages « affinitaires » destinés à rendre visite à des proches, ou à profiter de leur présence pour visiter la région. 62% des voyages sont hébergés chez de la famille ou des amis, contre 54% pour l'ensemble des voyages des français.

Enfin, au sein de l'Ile-de-France, les destinations principales des voyages sont assez inégalement réparties. Paris concentre 52% des arrivées. Ce sont ensuite les départements de Seine et Marne, des Yvelines et des Hauts-de-Seine qui attirent le plus. La Seine et Marne bénéficie en effet de la fréquentation de Disneyland-Paris, site le plus fréquenté de la région ainsi que de « Vallée village » site de shopping situé à proximité. Les Yvelines profitent du site de Versailles qui attire plus de 7 millions de visiteurs par an (français et étrangers confondus).

Les départs

En 2008, les Franciliens ont réalisé plus de 61 millions de voyages longue-distance, dont 8,4 millions d'excursions et 52,6 millions de voyages, soit 415,3 millions de nuitées et plus de 86 milliards de km.

Les Franciliens ont des comportements touristiques assez différents des habitants des autres régions françaises. Les Franciliens voyagent plus pour motif personnel et ont tendance à partir plus loin et plus longtemps que les autres. Ainsi alors que les

Franciliens représentent démographiquement 19% des Français, ils ne génèrent que 17% des voyages longue-distance, mais 28% des nuitées et 26% des km.

Ils se déplacent peu pour motif professionnel. Ils réalisent en moyenne 0,8 voyages professionnels par an, contre 1,1 pour l'ensemble des français. En revanche ces voyages ont tendance à être plus longs et plus lointains : ils durent 1,5 nuit en moyenne pour une distance de 1500 km parcourus (distance totale aller + retour + déplacements sur place) contre 1,1 nuit et 820 km pour l'ensemble des français.

Une autre grande spécificité des Franciliens est de réaliser très peu d'excursions, c'est-à-dire d'allers retours à la journée à plus de 80 km (sans dormir en dehors de chez soi). Ils n'en réalisent que 0,8 par personne et par an, contre 2 en moyenne pour l'ensemble des français. Ainsi, si les Franciliens représentent 19% des Français en population, ils ne génèrent que 8% des excursions. Ces excursions ont tendance à être plus lointaines avec en moyenne 550 km parcourus pour 360 km en moyenne en France. Cette particularité est due à la fois à l'offre en services, loisirs, sorties, commerces, etc... particulièrement riche en Ile-de-France dans un rayon inférieur à 80 km et à la saturation du réseau routier qui permet difficilement de se rendre dans un lieu attractif situé au-delà de 80 km sur une seule journée.

A l'inverse les Franciliens sont plus mobiles en voyages avec nuitée. Ils en réalisent en moyenne 5 séjours par personne et par an, contre 4,4 en moyenne pour l'ensemble des français. Ces voyages sont à nouveau plus longs et plus lointains que la moyenne avec près de 8 nuits et 1550 km parcourus (contre respectivement 6 nuits et 1210 km).

Enfin, comme pour les arrivées, les infrastructures de transports facilitent leurs déplacements en train et en avion. 24% des voyages longue-distance des Franciliens sont réalisés en train, contre 17% pour les non-Franciliens et 12% sont réalisés en avion, contre 8% pour les non-Franciliens. Le poids de l'automobile ne représente ainsi que 62%, contre 74% en province.

Si la part de non-partants est plus faible que sur l'ensemble du territoire, les inégalités face aux voyages sont néanmoins assez marquées en Ile-de-France. Les Franciliens de revenu mensuel par u.c. inférieur à 1000€ réalisent 2,2 fois moins de voyages que la moyenne francilienne, pour 1,7 fois moins en province. En revanche, ils compensent cette moindre mobilité par des voyages nettement plus longs en durée (11 nuits en moyenne, contre 7,9 pour l'ensemble de l'Ile-de-France). En Ile-de-France, la durée moyenne du voyage est d'autant plus courte que le revenu du ménage augmente, alors qu'elle est quasiment stable en province.

Introduction

Si la mobilité quotidienne fait l'objet de nombreuses études en Ile-de-France, la mobilité longue-distance est en revanche plus rarement étudiée. Il existe pourtant de nombreuses interrogations sur le lien entre mobilité quotidienne et mobilité longue-distance. L'aire urbaine de Paris dépasse largement les limites administratives de la région et continue de s'accroître (cf. INSEE Ile-de-France à la page N° 374). Les navettes domicile-travail de plus de 80 km sont de plus en plus nombreuses, les vacances quant à elles se multiplient en nombre mais se raccourcissent en durée (cf. Bouleau et Tardieu 2009), rendant de plus en plus floue la frontière entre le quotidien, les loisirs et les vacances.

De façon générale, l'étude de la mobilité longue-distance est essentielle pour de nombreux sujets d'étude. Le Comité Régional du Tourisme a ainsi mis en place un dispositif permanent d'enquête dans les trains, les aéroports et les aires d'autoroutes afin d'estimer et de qualifier les voyages réalisés en Ile-de-France et les populations qui les réalisent. Le CRT réalise également, en ce moment, un bilan carbone de la région francilienne pour lequel il est nécessaire de quantifier les arrivées mais également les départs, leurs modes et leurs destinations. Le STIF se pose la question de la tarification la mieux adaptée aux « touristes » et cherche ainsi à mieux connaître le poids et le comportement de cette population sur le réseau des transports collectifs francilien. Se pose également la question de la compensation entre mobilité quotidienne et mobilité longue-distance, souvent traitée dans la littérature sous le terme « d'effet barbecue » (Orfeuillat et Saloyret 2002, Orfeuillat 2005). L'idée initiale part du constat que les parisiens utilisent beaucoup les transports collectifs et se déplacent sur de petites distances les jours de semaine, mais peuvent compenser en partant plus en week-end et en vacances. A l'inverse les habitants de zones moins denses, souvent montrés du doigt pour leurs comportements énergivores, parcourent plus de kilomètres au quotidien mais peuvent compenser en partant moins souvent en week-end, parce qu'ils profitent de leur jardin.

Au sein de la France entière, la mobilité quotidienne représente la très grande majorité des déplacements, la mobilité longue-distance ne pèse quant à elle que 1,3% des déplacements. Mais elle représente en revanche 40% des kilomètres parcourus (Grimal 2010). Son impact est donc relativement faible sur les phénomènes de saturation (avec néanmoins une saisonnalité forte pouvant causer des congestions les jours de grands départs) mais essentielle en terme d'émission de CO2 (Longuar et alii 2010).

Cependant, si la mobilité quotidienne des Franciliens est relativement bien connue, notamment grâce aux enquêtes globales transport, l'étude de la mobilité longue-distance est plus rare, principalement à cause de la difficulté à réaliser une enquête exhaustive sur le sujet. Cette mobilité est en effet plus compliquée à recenser, d'une part parce qu'elle est saisonnière avec des voyages très étalés sur l'année, différents selon les saisons et le type de vacances, d'autre part l'appel à la mémoire ne doit pas être trop important pour que l'information reste précise et exhaustive. Plus l'appel à la mémoire est grand, plus les déplacements courts, sur un week-end ou une journée ainsi que les déplacements professionnels seront oubliés. Enfin, si les touristes sont relativement simples à trouver dans leur région de départ, les arrivées sont encore plus complexes à échantillonner, les zones d'origines étant alors multiples, et souvent étrangères. Les enquêtes existantes ont ainsi un champ d'étude qui ne couvre que partiellement l'intégralité du sujet (cf. ci-dessous la partie « données existantes »)

L'objectif de ce rapport est de délivrer quelques chiffres clés et quelques grandes tendances en termes de mobilité longue-distance en Ile-de-France. Ce rapport analyse donc les comportements de mobilité longue distance (plus de 80 km du domicile) des Français vivant en métropole à partir de l'Enquête nationale transports et déplacements de 2008 (cf. méthodologie et données p. 58) et s'organise en deux parties :

- dans une première partie, en étudiant les voyages reçus, c'est-à-dire les voyages réalisés par des Français à destination de la région Ile-de-France et en les comparant aux voyages reçus par d'autres régions françaises afin de dégager leurs spécificités
- dans une deuxième partie, les émissions depuis la région Ile-de-France : c'est à dire les voyages longue-distance réalisés par des Franciliens (quelle que soit leur destination) en les comparant aux voyages réalisés par les résidents d'autres régions françaises.

Données existantes

Il existe plusieurs sources de données concernant la mobilité ont chacune des champs différents et complémentaires.

- **Le recensement (RP)** Le recensement n'est pas une enquête sur la mobilité à proprement parlé. Il permet néanmoins d'étudier la mobilité domicile-travail, à partir du lieu de résidence et du lieu de travail. Le mode principal est également renseigné. Cette source est souvent utilisée pour son échantillonnage quasi-exhaustif, elle est réalisée sur l'ensemble de la France et permet une représentativité à l'échelle de la commune.
- **Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)** : elles sont réalisées à l'échelle d'une agglomération et concernent la mobilité quotidienne. En Ile-de-France, l'Enquête Globale Transport (EGT) est réalisée tous les 10 ans. Son périmètre géographique est le territoire régional. La dernière a été réalisée en 2010 par le STIF et la DRIEA. Elle recense tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête quelle que soit la distance parcourue. Toutefois, si un Francilien est sorti d'Ile-de-France la veille du jour d'enquête, seuls les déplacements entrants et sortants sont recensés, les activités réalisées en dehors de la région ne sont pas conservées. L'échantillonnage s'étend également aux jours de week-end. Les EMD suivent une même méthodologie recommandée par le CERTU, ce qui permet certaines comparaisons. En Ile-de-France l'enquête 2010 a été réalisée sur 18 000 ménages franciliens, soit 43 000 franciliens de 5 ans et plus pour un total de 143 000 déplacements recensés.
- **L'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD)** est réalisée tous les 10 à 15 ans sur l'ensemble du territoire métropolitain sur les individus de 6 ans ou plus. L'ENTD réalisée en 2008, permet d'étudier le comportement longue distance de 18 632 individus de 6 ans et plus (hors DOM), dont près de 5500 franciliens. Les individus ont été interrogés sur tous leurs déplacements à plus de 80 km du domicile à vol d'oiseau (avec ou sans nuitée passée en dehors du domicile). L'individu est interrogé sur tous les déplacements longue distance réalisés au cours des 13 dernières semaines, avec une description détaillée de tous les déplacements pour les voyages les plus récents. La collecte a été étalée sur 12 mois (six vagues d'enquête) afin de prendre en compte la saisonnalité qui marque la mobilité longue-distance. Elle a été organisée de façon à avoir un même nombre d'enquêtes par semaine en visant une équi-répartition des jours enquêtés (du lundi au vendredi). Une partie du questionnaire est posée à chaque membre du foyer, tandis que la partie portant sur la mobilité longue distance est posée à l'individu Kish (individu tiré au sort au sein du foyer), pour limiter les problèmes de grappes (classiques dans les enquêtes tourisme). La méthodologie complète est détaillée dans la Fiche n°1, Grimal 2010, SETRA.
- **Le Suivi de la Demande Touristique (SDT)** est une enquête menée par le ministère du tourisme (DGCIS) sur les voyages des Français. Elle porte s'appuie sur un panel de 20 000 individus de 15 ans ou plus résidents en France métropolitaine (la méthode du Kish est également utilisée) interrogés chaque

mois sur les voyages qu'ils ont réalisés le mois précédent. Tous les voyages ayant amené l'individu à passer au moins une nuit en dehors de son domicile sont recensés quelle que soit la distance parcourue, en revanche les allers-retours à la journée ne sont pas comptabilisés.

- **L'Enquête auprès des Visiteurs Etrangers (EVE)**, également réalisée par la DGCIS, évalue au niveau de l'ensemble du territoire national les volumes d'entrée et sorties par nationalité. Elle ne permet pas d'estimer des volumes au niveau régional.
- En Ile-de-France, **le dispositif permanent du Comité Régional du Tourisme Paris-Ile-de-France**, est un dispositif de plusieurs enquêtes visant à estimer et qualifier les arrivées en Ile-de-France (dispositif auprès des aéroports, dans les gares et trains, et aires d'autoroutes). Ce dispositif porte sur les touristes (venant passer au moins une nuit en Ile-de-France) qu'ils soient Français ou étrangers.

Plusieurs termes comme « voyage », « déplacement », séjours, spécifique à l'étude de la longue –distance en générale et parfois spécifique à ce rapport en particulier sont définis en annexe, dans la partie **Définition et Concepts** (cf. p. 56).

La présente étude utilise les données de l'ENTD 2008 afin de dégager les spécificités des voyages des Français à destination de la région Ile-de-France ainsi que les particularités des voyages des Franciliens eux-mêmes. Afin de comparer les voyages par bassins d'origine et de destination, nous avons réalisé un découpage du territoire en 8 zones (cf. Figure 1), permettant d'assurer des effectifs statistiques suffisant tout en conservant une relative homogénéité du point de vue touristique :

1. L'Ile-de-France
2. Le Bassin parisien Est, regroupant les régions Nord-Pas de Calais, Picardie, Champagne Ardennes et Bourgogne
3. Le Bassin parisien Ouest, regroupant les régions Haute et Basse Normandie et Centre
4. L'Est, regroupant la Lorraine, l'Alsace et la Franche-Comté
5. L'Ouest regroupant les Pays de la Loire, la Bretagne, et le Poitou-Charentes
6. Le Sud-Ouest regroupant le Limousin, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées
7. Le Sud-Est regroupant l'Auvergne et Rhône-Alpes
8. Et le Bassin méditerranéen regroupant PACA et le Languedoc-Roussillon.

Enfin, il est important de garder en tête que l'unité de comptage des déplacements change considérablement les résultats. Si les régions d'origine, par exemple, sont comptées en nombre d'individus, en nombre de déplacements, en volume de kilomètres générés ou en nombre de nuits passées sur place, les résultats seront différents. Les volumes de déplacements vont donner plus de poids aux régions émettrices de déplacements pendulaires car la fréquence des voyages est grande. L'unité kilométrique donnera évidemment plus d'importance aux régions lointaines, de même que le nombre de nuits. Les voyages plus lointains étant généralement plus longs en durée.

Pour des raisons de robustesse des résultats, une interview a été retirée des analyses. Les déplacements quotidiens de cet individu du Calvados vers l'Ile-de-France, associé à un poids de redressement fort, lui donnait un poids démesuré dans les résultats à destination de l'Ile-de-France (première partie). Cela explique que certains chiffres ne correspondent pas exactement à ceux d'autres notes, notamment celles publiées par le SETRA (cf. Grimal 2010 et Grimal 2013).

Cadrage

Par son poids démographique et économique, ainsi que par sa position centrale dans le réseau d'infrastructure de transports, l'Ile-de-France joue un rôle tout à fait particulier dans les flux de déplacements longue-distances interrégionaux français.

Si Paris est une grande destination touristique au niveau mondial, l'Ile-de-France est en réalité plus une région émettrice qu'une région de destination dans la mobilité longue-distance des Français. Au global, l'Ile-de-France émet 17% des voyages longue distance et n'en reçoit que 12% (cf. figure 2). En excluant les excursions à la journée, peu prisées des Franciliens, elle émet 21% des voyages des Français et en reçoit 8%. Les Franciliens sont en effet friands de voyages d'assez longue durée, alors que les visiteurs venant en Ile-de-France privilégient les courts séjours. Ainsi, la région émet 28% des nuitées réalisées par les Français alors qu'elle n'en reçoit que 5%. En revanche, l'Ile-de-France est une grande région réceptrice en ce qui concerne des voyages professionnels : alors qu'elle n'émet que 12% des voyages pour motif professionnels, elle en reçoit 27%.

L'Ile-de-France a été en 2008 la destination de près de 43 millions de voyages longue-distance et l'origine de 61 millions de départs. Elle est ainsi la seule région de France à avoir un solde touristique (réceptions-émissions) très fortement négatif (-29 000 voyages et -220 000 nuitées pour motif personnel en 2012, cf. Mémento du tourisme, DGCIS). Ce déséquilibre suit une saisonnalité très marquée (cf. annexe 1, Solde migratoire et économie présentielle, p. 55) et se répartit de façon assez inégale entre les différents départements franciliens.

Le seuil méthodologique des 80 km à vol d'oiseau, visant à éviter tous les déplacements de la vie quotidienne, limite très fortement le poids de déplacements internes à l'Ile-de-France. La région ne faisant à vol d'oiseau que 100 km du nord au sud et 130 km d'est en ouest, la très grande majorité des déplacements internes sont exclus du champ de l'enquête. Par ailleurs, ces 80 km sont globalement parcourus en un temps plus long que dans d'autres régions où la congestion des réseaux routiers est moindre.

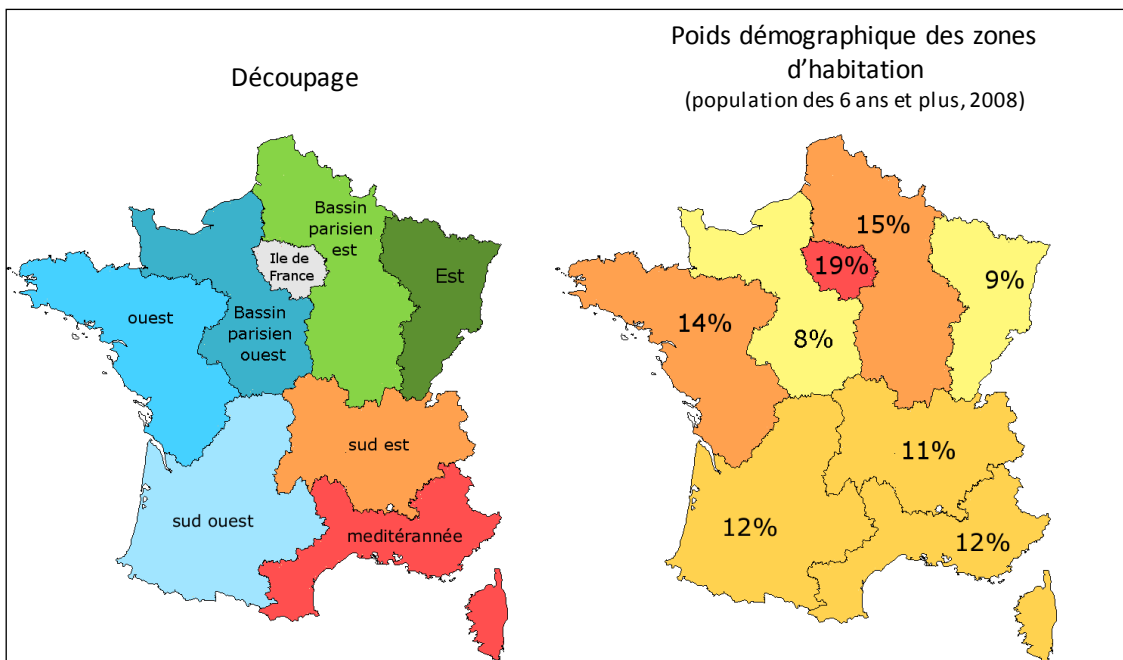


Figure 1. Éléments de cadrage: découpage des régions utilisé dans cette étude (à gauche) et leur poids démographique (à droite)

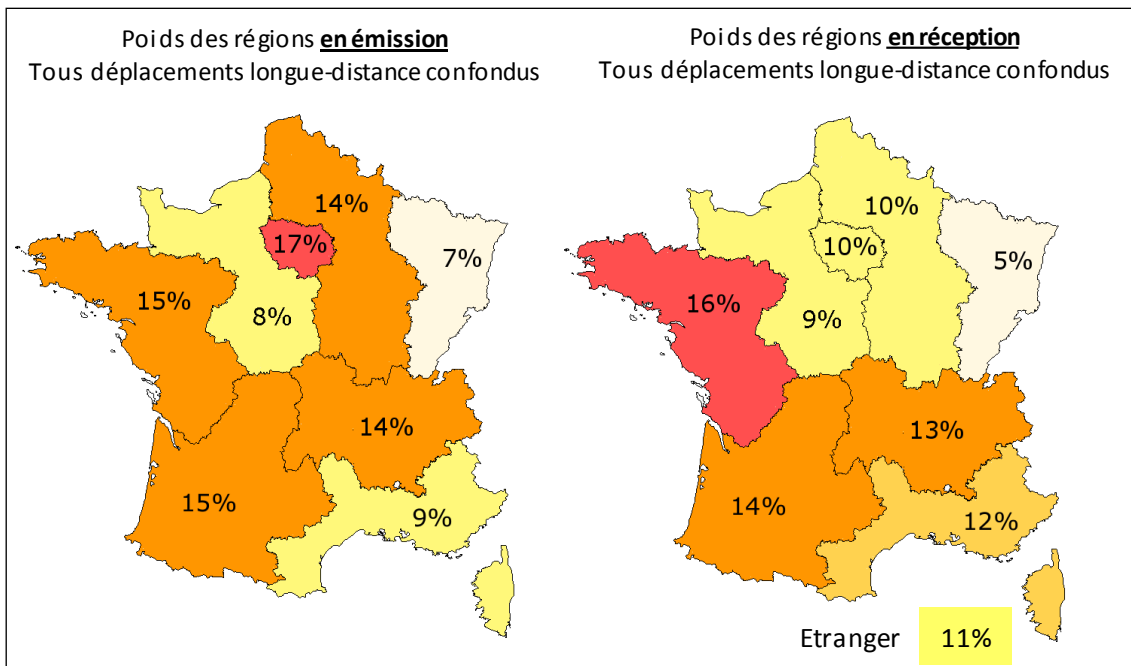


Figure 2. Poids relatif des régions en émission et réception dans les voyages longue distance des Français, ENT-D 2008

Partie 1. Les arrivées en Ile-de-France

Avec près de 29 millions de touristes par an (cf. Le Tourisme à Paris, Chiffres Clés 2012, OCTP) Paris l'une des villes les plus visitées au monde. Avec plusieurs hauts lieux touristiques et des pôles d'emplois majeurs situés en dehors du périphérique, cette attractivité est celle de toute la région Ile-de-France. Parmi ces touristes venus du monde entier, les Français sont largement majoritaires. En ce qui concerne, par exemple, l'activité hôtelière, la clientèle française représente 56% des arrivées et 47% des nuitées (cf. Bilan touristique 2012, CRT Paris-Ile-de-France). Or l'hébergement à l'hôtel ne représente qu'une petite part des voyages longue-distance des Français en Ile-de-France. Il est donc important de connaître le profil détaillé et les comportements de ce premier bassin de clientèle.

En 2008, les Français ont réalisé 34,8 millions de voyages longue-distance à destination de l'Ile-de-France, dont 19,8 millions de voyages soit 68,8 millions de nuitées (cf. tableau 1). Cependant, en accueillant seulement 10% des voyages longue-distance des Français (cf. Figure 2, p. 11), la région Ile-de-France n'est pas la première destination privilégiée des Français.

<i>région de destination</i>	Volume de déplacements				distance totale cumulée en millions de km
	longue distance en milliers	Excursions en milliers	séjours en milliers	Nuitées en milliers	
Ile-de-France	34 850	15 020	19 820	68 810	25 230
Est	18 520	7 290	11 230	48 040	9 560
Bassin parisien nord est	34 920	12 940	21 980	77 210	17 210
Bassin parisien ouest	30 410	8 090	22 320	92 340	15 780
Ouest	55 510	17 160	38 360	229 850	36 100
Sud-ouest	49 290	17 130	32 160	176 540	30 810
Sud-est	45 510	14 320	31 190	161 630	29 330
Méditerranée	41 130	6 900	34 230	269 460	39 610
Etranger	39 560	6 480	33 080	360 270	130 410
Total	349 700	105 330	244 370	1 484 150	334 040

Tableau 1. Volumes de voyages longue-distance des Français en 2008

Une grande particularité de la destination Ile-de-France, par rapport aux autres régions françaises, est qu'elle attire une très forte part de voyages professionnels: 33% des voyages des Français à destination de l'Ile-de-France sont à caractère principalement professionnel, contre 18% pour l'ensemble de la France (cf. tableau 2).

Parmi les déplacements professionnels, il est intéressant de noter le poids des déplacements pendulaires qui représentent 43% des arrivées professionnelles en Ile-de-France. Il s'agit de déplacements à plus de 80 km réalisés en allers-retours à la journée pour se rendre sur son lieu de travail habituel (cf. page 21). Ces déplacements concernent peu d'individus, mais étant réalisés quotidiennement, ils deviennent très importants en nombre.

Par ailleurs, la durée des voyages est en moyenne très courte. Les arrivées en Île-de-France sont constituées à 52% d'excursions, 30% de courts voyages (1 à 3 nuits) et seulement 18% de longs voyages (4 nuits et plus), contre respectivement 29%, 36% et 35% pour les autres destinations françaises. Si l'on se concentre sur les voyages avec

nuitées (définition du tourisme¹), leur durée est en moyenne de 1,7 nuit, contre 4,5 ailleurs.

En termes d'origine, ce sont ainsi les régions proches qui génèrent le plus de voyages vers l'Ile-de-France en particulier les Bassins parisiens Est et Ouest, qui génèrent beaucoup de déplacements domicile-travail longue-distance vers l'Ile-de-France (cf. page 21).

Grâce à une structure avantageuse du réseau ferré, l'Ile-de-France a également la particularité de recevoir presque un voyage sur deux en train (47% contre 19% pour l'ensemble des voyages longue-distance des Français), contre seulement 48% en voiture (contre 75% pour l'ensemble). Ce point est également lié au poids des voyages professionnels. En ce qui concerne les voyages (avec nuitée), la clientèle professionnelle entraîne enfin un poids important de l'hôtel dans les modes d'hébergement (29% des voyages en Ile-de-France contre 20% pour l'ensemble des voyages des Français).

Avec 19% de la population française, l'autre particularité de l'Ile-de-France est d'attirer une forte part de voyages « affinitaires » destinés à rendre visite à des proches, ou à profiter de leur présence pour visiter la région. 62% des voyages sont hébergés chez de la famille ou des amis, contre 54% pour l'ensemble des voyages des Français.

Ces deux types de voyages, professionnels et affinitaires, constituent quasiment l'intégralité des voyages à destination de l'Ile-de-France. Ceci entraîne une saisonnalité assez différente des autres destinations (cf. figure 4) : la saisonnalité des voyages vers l'Ile-de-France est plus étalée tout au long de l'année. Alors que les mois de juillet, août et septembre (le mois mentionné est le mois de retour des voyages) concentrent près d'un tiers des voyages sur l'ensemble de la France, les voyages vers l'Ile-de-France marquent au contraire un léger creux entre juillet et octobre (due au poids de la région en terme de départs, cf. partie 2 p. 35), ces trois mois ne réalisent que 21% des voyages vers l'Ile-de-France. A l'inverse les mois de vacances intermédiaires : février, avril, juin et décembre réalisent chacun autour de 10% des arrivées.

Enfin, au sein de l'Ile-de-France les destinations principales des voyages, ou plus exactement des hébergements des voyages lorsque ces derniers durent au moins une nuit, sont assez inégalement réparties. Paris concentre près de 52% des arrivées (cf. tableau 4). Ce sont ensuite les départements de Seine et Marne suivi de près par les Yvelines et les Hauts-de-Seine. La Seine et Marne bénéficie en effet de la fréquentation de Disneyland-Paris, site le plus fréquenté de la région, bien loin devant le Louvre (cf. tableau 5) ainsi que de « Vallée village » site de shopping situé à proximité. Les Yvelines profitent du site de Versailles qui attire plus de 7 millions de visiteurs par an (Français et Etrangers confondus).

	Excursion	court séjour (1 à 3 nuits)	Long séjour (4 nuits et plus)	Total
Voyage professionnel	19%	10%	4%	33%
voyage personnel	24%	27%	16%	67%
Total	43%	37%	20%	100%

Tableau 2. Répartition des voyages des Français à destination de l'Ile-de-France par motif principal et durée, ENT D 2008.

¹ Selon l'OMT (Organisation mondiale du tourisme), « le tourisme est un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel (tourisme d'affaires) ou un but sanitaire (tourisme de santé)

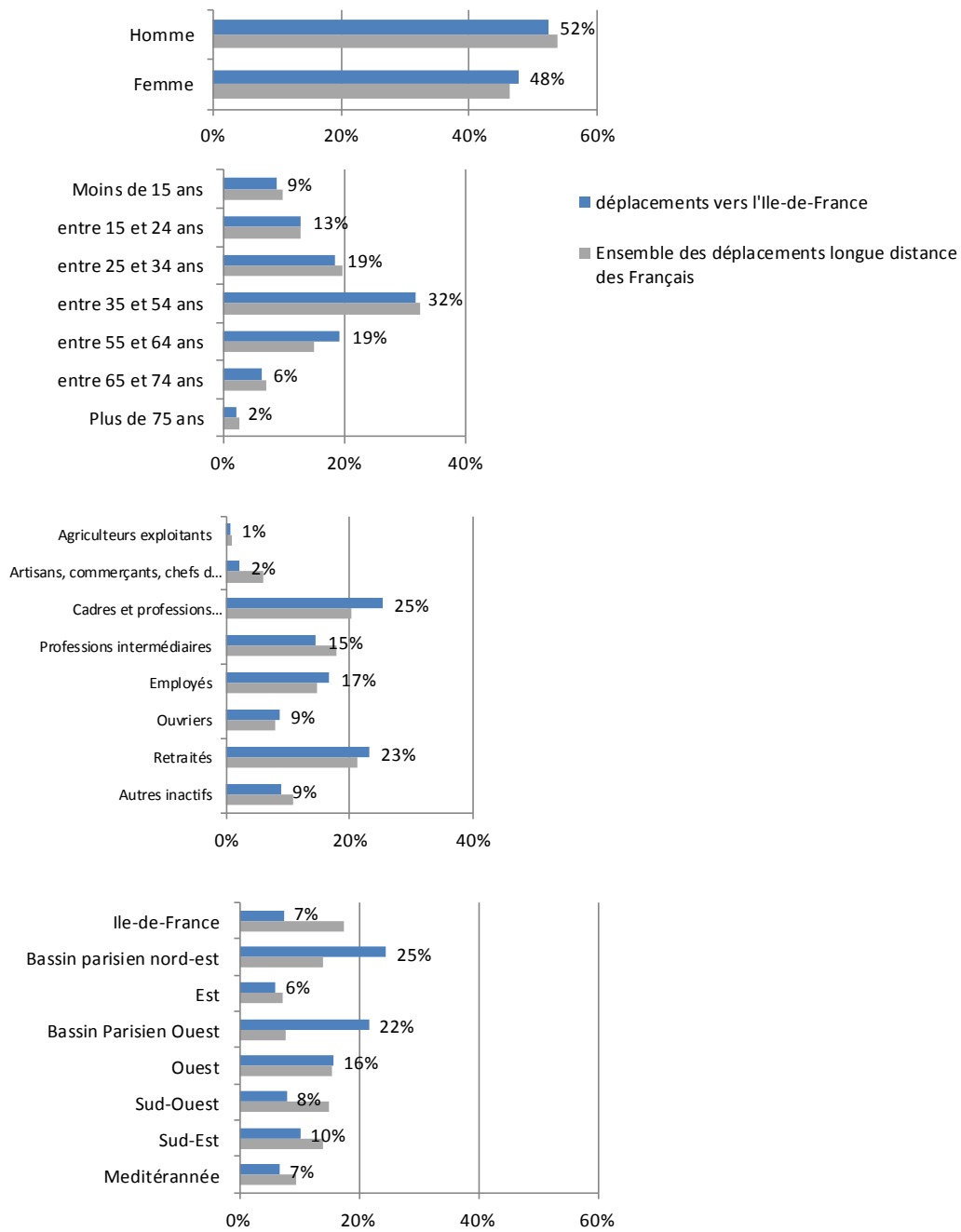
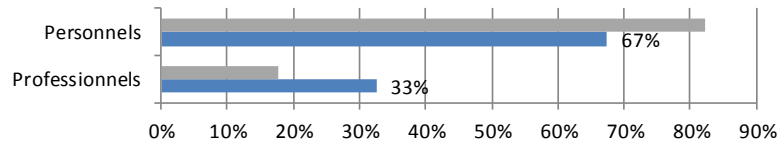
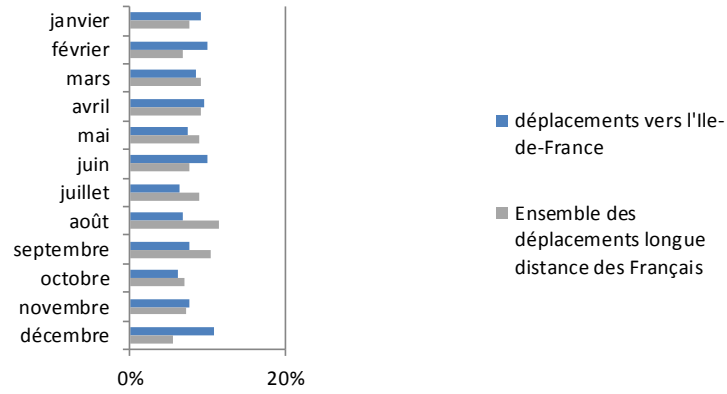


Figure 3. Répartition des voyages longue-distance à destination de l'Ile-de-France en fonction du profil sociodémographique du voyageur

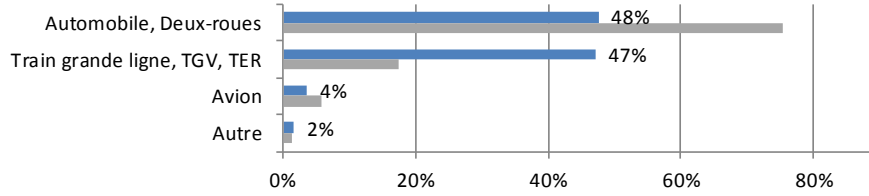
Motif du déplacement



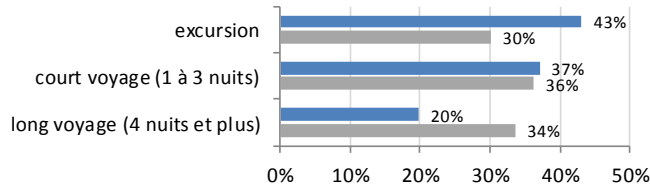
Mois de retour



Mode principal



Durée



Mode d'hébergement (voyages)

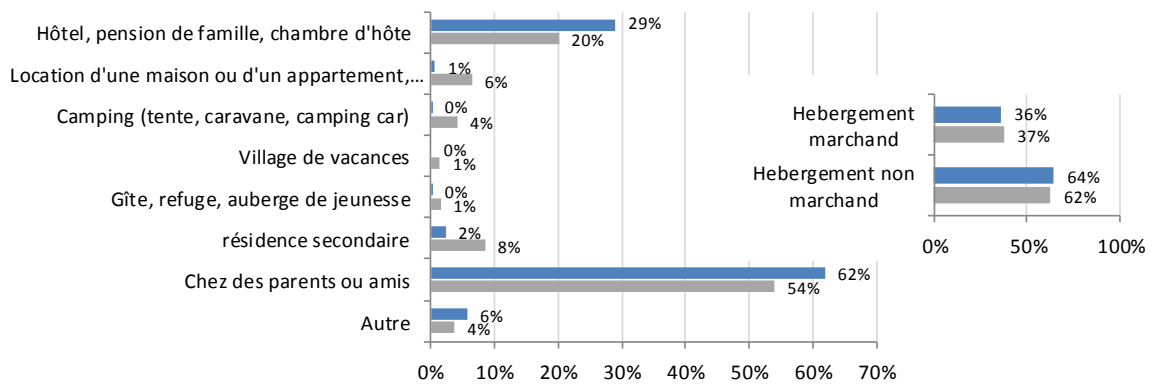


Figure 4 Composition des voyages longue-distance à destination de l'Ile-de-France, selon leurs principales caractéristiques

	déplacements vers l'Ile-de-France	Ensemble des déplacements longue distance des Français
Visite à des parents	33%	34%
Visite à des amis	16%	9%
Vacances hors résidence secondaire	6%	17%
Se rendre dans une résidence secondaire ou occasionnelle	2%	12%
Visiter un monument ou un site historique	4%	2%
Voir un spectacle culturel ou sportif (cinéma, théâtre, concert, cirque, match)	7%	2%
Activité associative, cérémonie religieuse, réunion	4%	2%
Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire	6%	1%
Faire du sport	1%	3%
Accompagnements	8%	4%
Autres motifs personnels	13%	15%

Tableau 3. Motifs détaillés des voyages longue distance pour motif personnel (modalités surreprésentées en rouge)

département de destination	professionnel	personnel	Total
75			
	62%	47%	52%
77	5%	12%	9%
78	5%	10%	8%
92	8%	8%	8%
94	8%	7%	7%
93	6%	6%	6%
91	3%	6%	5%
95	4%	5%	5%

Tableau 4. Répartition des voyages longue-distance à destination de l'Ile-de-France selon le département de destination et le motif principal du voyage

Fréquentation des principaux musées et monuments d'Ile-de-France en 2012

1	Disneyland® Paris, Marne la Vallée, Seine-et-Marne	16 000 000
2	Musée du Louvre, Paris	10 000 000
3	Domaine de Versailles, Yvelines	7 278 745
4	Vallée Village, Marne la Vallée, Seine-et-Marne	6 400 000
5	Centre Pompidou, Paris	3 800 000
6	Musée d'Orsay, Paris	3 600 000
7	Cité des sciences et de l'industrie, Paris	2 641 356
8	Arc de triomphe, Paris	1 732 280
9	Grand Palais, Paris	1 499 943
10	Musée de l'Armée, Paris	1 404 739
11	Tour Montparnasse, Paris	1 150 133
12	Sainte-Chapelle, Paris	951 807
13	Musée de l'Orangerie, Paris	850 000
14	Panthéon, Paris	724 392
15	Cinémathèque, Paris	720 000
16	Palais de la découverte, Paris	503 741
17	Musée national du Château de Fontainebleau, Seine et Marne	451 975
18	Playmobil FunPark, Fresnes, Val de Marne	330 000

19	Sea Life, Marne la Vallée, Seine-et-Marne	276 000
20	Château de Vaux le Vicomte, Maincy, Seine et Marne	260 000
21	Parc des Félines, Lumigny-Nesles-Ormeaux, Seine-et-Marne	252 000
22	Arboretum de la Vallée-aux-Loups, Chatenay Malabry, Hauts-de-Seine	224 012
23	Basilique de Saint-Denis, Seine Saint Denis	172 121
24	Château de Vincennes, Val de Marne	139 700
25	Musée départemental Albert-Kahn, Boulogne-Billancourt, Hauts-de-Seine	125 980
26	Château de Malmaison, Rueil-Malmaison, Hauts de Seine	71 383
27	Mac/Val, Vitry-sur-Seine, Val de Marne	68 552
28	Exploradome, Vitry-sur-Seine, Val de Marne	55 000

Tableau 5. Fréquentation des principaux musées et monuments d'Ile-de-France en 2012, les monuments/musées grisés sont ceux situés dans Paris Intra-muros, source : Musées et Monuments, Bilan de l'activité touristique 2012 CRT Paris Ile-de-France

1. Les voyages professionnels

L'Ile-de-France a de nombreux atouts lui permettant d'être de loin la première région française en termes de tourisme d'affaire. Première région économique française, l'Ile-de-France concentre, par ailleurs, la plus grande surface d'exposition d'Europe consacrée aux salons et autres manifestations professionnelles. Ainsi, la région francilienne reçoit 27% des voyages professionnels des Français alors qu'elle n'en émet que 12% (cf. figure 5).

Les voyages professionnels représentent 33% des voyages longue distance à destination de l'Ile-de-France alors qu'ils ne pèsent en moyenne que 18% dans les autres régions françaises (cf. Tableau 2, p. 14).

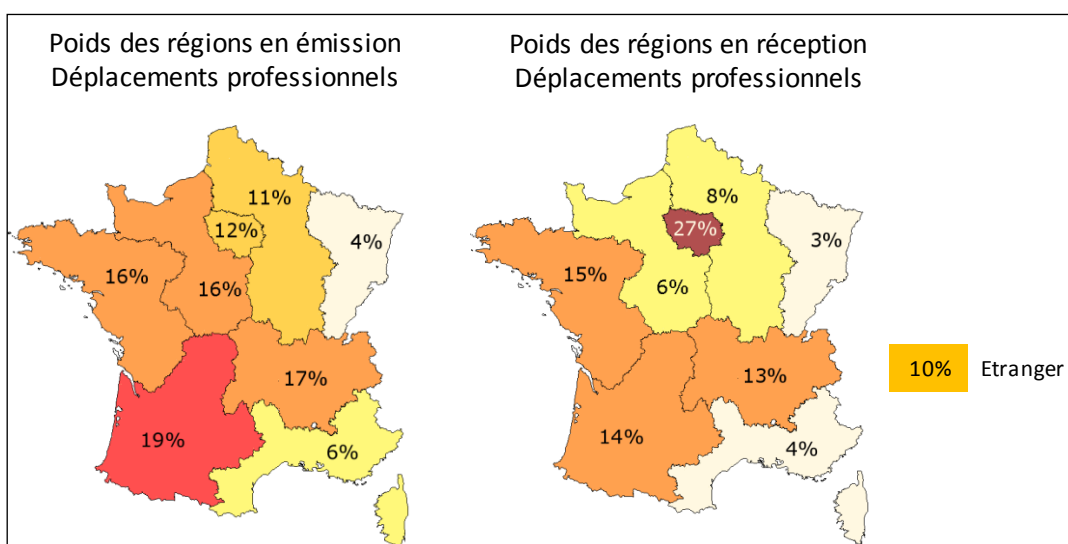


Figure 5. Poids relatif des régions en émission et réception dans les voyages longue distance des Français pour motif professionnel, ENT D 2008

Les voyages professionnels encore plus concentrés que les voyages personnels : 62% d'entre eux sont à destination de Paris² (cf. Tableau 4). Les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne représentent ensuite chacun 5% des arrivées professionnelles en Ile-de-France.

Ils durent en moyenne 1 nuit et sont constitués à 58% d'excursions, à 29% de courts voyages et seulement 12% de longs voyages. Les excursions professionnelles sont constituées pour les trois quarts de déplacements domicile-travail longue-distance qui font l'objet d'un point particulier ci-après (cf. Page 21). Il est d'ailleurs intéressant de constater que le motif « se rendre sur son lieu de travail fixe et habituel » est largement surreprésenté en Ile-de-France au détriment des déplacements pour se rendre dans un autre lieu de travail (cf. Figure 6, « motif principal »). Les voyages réalisés pour se rendre à un stage ou une conférence représentent 18% des déplacements longue-distance.

68% des arrivées pour motif professionnel sont faites par des hommes contre 45% pour les voyages personnels. Cette proportion est un peu moins forte qu'en province où les voyages professionnels sont le fait d'hommes dans 71% des cas. Naturellement, ils sont réalisés durant la vie active, 89% de ces voyageurs ont entre 25 et 54 ans.

48% des voyages professionnels réalisés en Ile-de-France sont le fait de cadres, professions libérales et professions intellectuelles supérieures (contre 44% pour les voyages professionnels réalisés ailleurs en France, cf. Figure 6) et seulement 20% par des professions intermédiaires (contre 25% en France) et 20% par des employés (contre 7%). Ce profil se retrouve dans le revenu par unité de consommation³ du voyageur qui n'est que de 1950€/mois en moyenne pour les arrivées professionnelles en Ile-de-France alors qu'il est de 2200€/mois en moyenne pour l'ensemble des voyages professionnels réalisés par les Français.

19% des déplacements professionnels arrivant en Ile-de-France sont originaires du Bassin parisien Nord-Est, 18% du Bassin parisien Ouest, 17% de la région Ouest et 20% du Sud-Est (région Auvergne et Rhône-Alpes) qui est bien desservie en terme de liaison ferrée. 72% des arrivées pour motif professionnel sont faites en TER ou TGV, et 20% en voiture (contre respectivement 31% et 62% pour les motifs personnels). Le poids du train est encore plus fort pour les déplacements domicile-travail (cf. Tableau 6) alors que la voiture est plus fréquente pour les autres motifs. Par ailleurs, l'avion est utilisé pour 17% des stages, congrès et conférences.

Si 56% des voyages professionnels sont hébergés à l'hôtel, il est intéressant de noter que près de 23% sont hébergés chez des proches.

² Il s'agit de la destination principale et du lieu de l'hébergement pour les voyages avec nuitée.

³ **L'unité de consommation** (définition INSEE) : est un système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC). Pour comparer le niveau de vie des ménages, on ne peut s'en tenir à la consommation par personne. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Lorsque plusieurs personnes vivent ensemble, il n'est pas nécessaire de multiplier tous les biens de consommation (en particulier, les biens de consommation durables) par le nombre de personnes pour garder le même niveau de vie. Aussi, pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation à l'aide d'une échelle d'équivalence. L'échelle utilisée ici (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante : 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus, 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

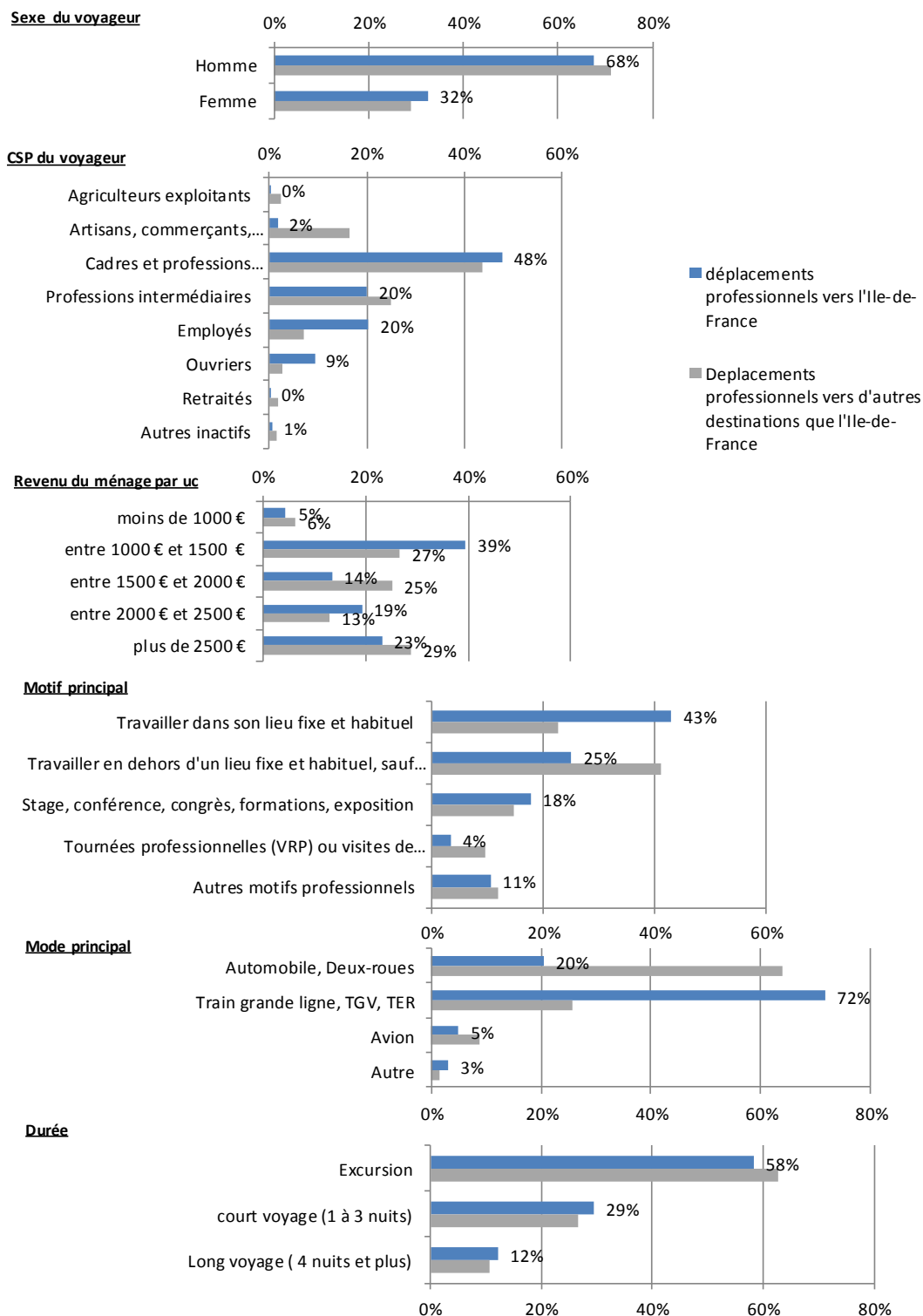


Figure 6. Structure des voyages longue-distance pour motif professionnels selon la CSP et le revenu par unité de consommation du voyageur

	Travailler dans son lieu fixe et habituel	Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée	Stage, conférence, congrès, formations, exposition	Autres motifs professionnels	Ensemble des déplacements professionnels
Automobile	12%	28%	30%	20%	20%
Transport en commun urbain ou régional	15%	0%	1%	3%	7%
Train grande ligne ou TGV	72%	66%	51%	54%	64%
Avion	0%	6%	17%	3%	5%
Autre	0%	0%	0%	21%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

	Travailler dans son lieu fixe et habituel	Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée	Stage, conférence, congrès, formations, exposition	Autres motifs professionnels	Ensemble des déplacements professionnels
Excursion	73%	58%	39%	49%	58%
Court voyage	13%	27%	52%	48%	29%
Long voyage	14%	15%	10%	3%	12%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 6. Répartition des modes (en haut) et de la durée (en bas) des voyages professionnels selon leur motif détaillé

Les déplacements pendulaires longue-distance

Le seuil de 80 km à vol d'oiseau a été fixé de façon à exclure des déplacements usuels de la vie quotidienne du champ de l'étude. Avec une séparation de plus en plus complexe entre la sphère personnelle et professionnelle (télétravail, temps partiels, emploi en horaires décalés) il existe de plus en plus de déplacements de plus de 80 km visant à se rendre sur son lieu de travail habituel. Ces déplacements ne sont pas nécessairement réalisés quotidiennement, parfois qu'une ou deux fois par mois. Ils sont également parfois réalisés avec une ou plusieurs nuits sur place.

L'ENTD permet de décrire certains de ces déplacements mais ne permet pas d'obtenir d'information sur les individus eux-mêmes. Ces résultats ont donc été complétés d'informations issues du recensement de la population de 2008. Dans cette partie, nous appelons navette longue-distance un déplacement de plus de 80 km à vol d'oiseau dont le **motif** est de se rendre dans son lieu de travail fixe ou habituel (cf. Définitions et concepts p. 56). Le navetteur est l'individu réalisant ces navettes.

Ainsi près des trois quarts des navettes longue distance domicile-travail sont réalisées sur la journée, sans passer de nuit sur place, 13% de ces navettes sont réalisées en passant entre 1 et 3 nuits sur place et 14% en passant 4 nuits ou plus sur place (cf. Tableau 7). Ce phénomène montre à quel point les différentes échelles de bassins de vie se superposent, en particulier en Ile-de-France où les stratégies résidentielles et professionnelles sont complexes. La frontière entre les sphères professionnelles et personnelles devenant de plus en plus perméable. Il est intéressant de voir que ces longs voyages de 4 nuits ou plus sur le lieu de travail habituel sont largement surreprésentés en Ile-de-France. Ils illustrent une organisation assez particulière de télétravail : des actifs

vivant loin, dont le travail se situe en Ile-de-France, venant rarement sur leur lieu de travail mais restant en revanche assez longtemps sur place. Les hébergements les plus souvent utilisés sont alors l'hôtel ou l'hébergement chez des amis. Les locations d'appartement restent extrêmement marginales.

L'analyse des données du recensement montre que plus de 170 000 actifs parcourent plus de 80 km pour se rendre sur leur lieu de travail situé en Ile-de-France. Lorsque ces déplacements sont réalisés quasi-quotidiennement, ces quelques actifs génèrent alors de très gros flux annuels. L'ENTD estime à 4,9 millions le nombre de déplacements annuels générés par ces actifs, soit une moyenne d'environ 28 par an et par actif (cf. Tableau 8).

L'Ile-de-France est l'une des régions recevant le plus de déplacements pendulaires longue-distance. L'aire urbaine de Paris déborde en effet largement des limites administratives de la région (cf. INSEE Ile-de-France à la page N° 374). Ainsi les huit départements limitrophes et en particulier l'Oise, l'Eure et l'Eure-et-Loir envoient une grande partie de leurs actifs, jusqu'à 50% d'entre eux dans certaines communes limitrophes de l'Ile-de-France, travailler dans la région francilienne (cf. Débordement modéré de la population francilienne sur les départements limitrophes, IAU-IdF, Note rapide n°509). Cependant ces actifs parcourent rarement plus de 80 km. Le seuil d'étude des 80 km crée en effet une zone tampon autour de Paris (cf. Figure 7). Ainsi, en termes de bassin d'émission, seuls 10% des déplacements sont internes à l'Ile-de-France. Ils sont quasi-intégralement situés à l'extrême Est de la Seine-et-Marne : seule zone interne à l'Ile-de-France éloignée d'au moins 80 km de grands pôles d'emplois (à titre d'exemple : La Ferté-Gaucher-La Défense= 85 km à vol d'oiseau, tout comme Nemours-Roissy). 31% sont originaires du Bassin parisien Nord-Est, 33% du Bassin parisien Ouest et 17% de l'Ouest. On peut rapprocher ces résultats des résultats du recensement de la population (cf. Tableau 8) qui fournissent quant à eux un nombre de navetteurs (et non un volume de navettes). Il apparaît que les principaux bassins d'émission sont les mêmes : les Bassins parisiens Nord-Est et Ouest et la zone Ouest.

Par ailleurs il est intéressant de noter que si les navettes semblent quasi-quotidiennes pour les déplacements internes à l'Ile-de-France, elles ne sont de l'ordre que de 2 ou 3 par mois pour les autres bassins d'émission.

Ainsi en termes de nombre de navetteurs (et non de navettes), c'est la région Centre qui arrive en tête des régions d'émission avec plus de 20 000 actifs travaillant en Ile-de-France (et vivant à plus de 80 km de leur lieu de travail). Mais toutes les autres régions ont un certain nombre d'actifs travaillant en région parisienne, en particulier des régions assez éloignées comme la région Rhône-Alpes ou la région PACA (cf. Tableau 9).

Près des 2 tiers de ces navettes ont pour destination Paris Intra-muros, 22% la petite couronne et 17% la grande couronne. Enfin, il est important de noter que plus de 70% de ces navettes arrivent en TGV ou en train grandes lignes, 15% en TER ou en transports en commun et seules 12% sont réalisées en voiture.

	Vers l'Ile-de-France	Toutes destinations confondues
Excursion	73%	75%
court voyage (1 à 3 nuits)	13%	18%
Long voyage (4 nuits et plus)	14%	7%
Total	100%	100%

Tableau 7. Durée des navettes longues distances à destination de l'Ile-de-France (colonne de gauche et toutes destinations confondues (à droite). Une navette longue distance est un déplacement à plus de 80 km dont le motif principal est de se rendre dans son lieu de travail habituel

Bassin d'origine	Estimation en <u>individus</u> (source RP 2008)		Estimation en <u>déplacements</u> (source ENTD 2008)		ratio nombre de navettes par navetteur
	Nombre de navetteurs	Répartition	Volume de navettes	Répartition	
Ile-de-France	2 430	1%	488 000	10%	201
Bassin parisien Ouest	43 800	25%	1 607 000	33%	37
Bassin parisien Nord-Est	45 690	26%	1 503 000	31%	33
Est	9 330	5%	0	0%	0
Ouest	25 390	15%	848 000	17%	33
Sud-Ouest	15 570	9%	436 000	9%	28
Sud-Est	14 270	8%	0	0%	0
Méditerranée	16 860	10%	0	0%	0
Total	173 340	100%	4 882 000	100%	28

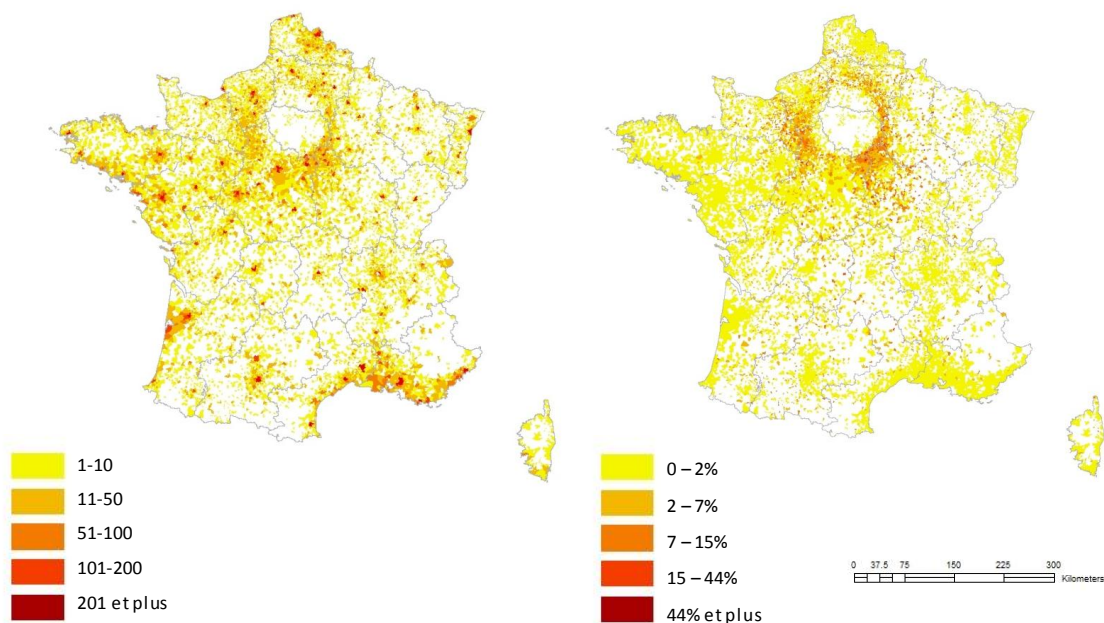
Tableau 8. Estimation du nombre de navetteurs et du nombre de navettes longue-distance (>80km) à destination de l'Ile-de-France. Le nombre de navetteurs est estimé à partir du recensement, RP 2008. L'échantillonnage est quasi-exhaustif et les données localisent le domicile et le lieu de travail de l'individu mais pas un déplacement réel. Le nombre de navettes est estimé à partir de l'ENTD 2008. L'échantillonnage n'a porté que sur 18 632 Français de 6 ans et plus (cf. description des données, p. 8) et l'enquête mesure un nombre de déplacements effectivement réalisés, estimés à partir des 13 semaines précédant le jour d'enquête. *Les deux estimations sont donc de fait très différentes et le ratio estimé en colonne de droite n'est à considérer qu'à titre indicatif.

Région de résidence	Nombre de grands navetteurs vers l'Ile-de- France	poids
Centre	22 400	13%
Nord-Pas-de-Calais	15 300	9%
Haute-Normandie	14 200	8%
Picardie	13 100	8%
Rhône-Alpes	12 100	7%
Pays de la Loire	11 700	7%
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	10 900	6%
Bourgogne	10 000	6%
Bretagne	9 000	5%
Aquitaine	8 400	5%
Champagne-Ardenne	7 300	4%
Basse-Normandie	7 100	4%
Languedoc-Roussillon	5 600	3%
Midi-Pyrénées	5 500	3%
Poitou-Charentes	4 700	3%
Lorraine	4 600	3%
Alsace	2 900	2%
Ile-de-France	2 400	1%
Auvergne	2 200	1%
Franche-Comté	1 800	1%
Limousin	1 700	1%
Corse	400	0%
Total	173 300	100%

Tableau 9. Nombre de navetteurs longue-distance (distance domicile-travail supérieure à 80 km) à destination de l'Ile-de-France selon leur région de résidence estimé à partir du recensement de la population, RP 2008

Nombre de grands navetteurs (distance domicile-travail supérieure à 80 km) travaillant en Ile-de-France

Part de grands navetteurs vers l'Ile-de-France parmi les actifs de la commune



2. Les excursions personnelles

Une excursion est un aller-retour à la journée à plus de 80 km, sans nuit passée en dehors du domicile (cf. Définitions et concepts p. 56)

La description des excursions pour motif professionnel a déjà été réalisée dans la partie précédente. Nous détaillons donc ici uniquement les excursions personnelles. Notons juste en contexte que le poids du motif personnel au sein des déplacements à la journée n'est que de 56% en Ile-de-France, ce qui est un peu moins élevé qu'en province où elles représentent plus des deux tiers (65%).

Par nature les **excursions personnelles** sont réalisées essentiellement par des habitants des régions voisines. Bien que cela soit relativement courant pour motif professionnel, il est assez rare de réaliser un voyage personnel lointain sans dormir au moins une nuit sur place. Les excursions personnelles à destination de l'Ile-de-France sont ainsi réalisées en majorité par des habitants du Bassin parisien. Contrairement aux voyages professionnels, les arrivées pour excursions personnelles sont relativement équilibrées entre les Bassins parisiens est et ouest (cf. Figure 9). L'Ile-de-France, riche en activités, loisirs, commerces, services a un fort pouvoir attractif. La distance moyenne à vol d'oiseau parcourue est de 185 km, alors qu'elle n'est que de 115 km pour les excursions réalisées ailleurs.

Par rapport aux excursions personnelles réalisées ailleurs en France, les arrivées sur la région francilienne sont réalisées plus souvent par des jeunes de 15 à 24 ans, et également plus souvent par des seniors de 55 à 64 ans. En revanche les excursions réalisées par les individus entre 25 et 54 ans sont plus rares qu'en province.

Cette particularité se retrouve dans les motifs des excursions personnelles: en effet si les visites à des parents arrivent en tête comme dans l'ensemble des régions françaises, leur poids est moindre (22% contre 28% sur l'ensemble de la France). En revanche, les visites culturelles et visite de parcs d'attraction sont largement surreprésentées. Contrairement à certaines idées reçues les excursions shopping sont sous-représentées, tout comme les promenades ou les excursions pour faire du sport. Encore une fois cette particularité vient en partie du champ de l'enquête et de la barrière des 80 km qui représente en Ile-de-France une durée de trajet beaucoup plus longue que dans d'autres régions de France où les réseaux routiers sont plus fluides. Cela ne signifie donc pas que les structures commerciales franciliennes soient moins attractives que d'autres situées ailleurs en France.

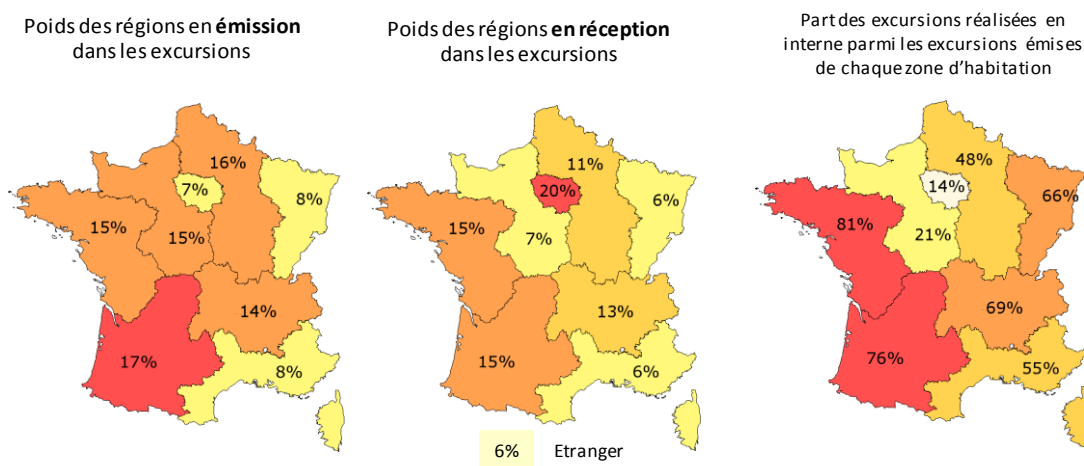


Figure 8. Poids relatif des régions en émission (à gauche) et réception (au milieu) dans les excursions à plus de 80 km des Français et part des excursions réalisées en interne (à droite), ENT D 2008

Comme pour tous les voyages longue-distance, les excursions vers l'Ile-de-France sont plus souvent réalisées en train qu'en province. 61% des excursions personnelles sont réalisées en voiture, contre 88% pour l'ensemble des excursions personnelles faites en France (cf. Figure 10). Ces proportions sont les mêmes que pour des voyages personnels de plus longue durée.

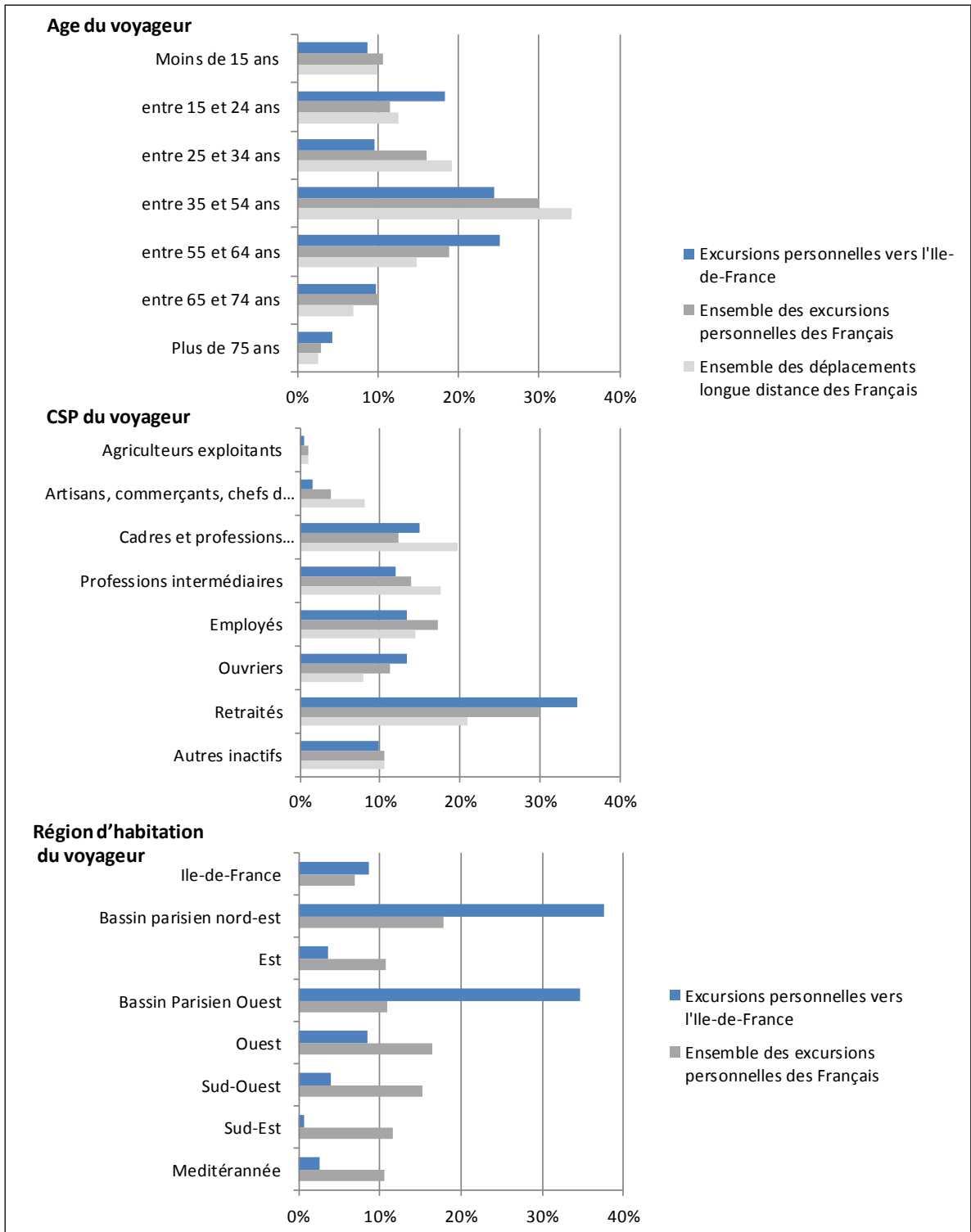


Figure 9. Répartition des excursions (aller-retour à la journée à plus de 80 km) pour motif personnel à destination de l'Ile-de-France en fonction du profil sociodémographique du voyageur

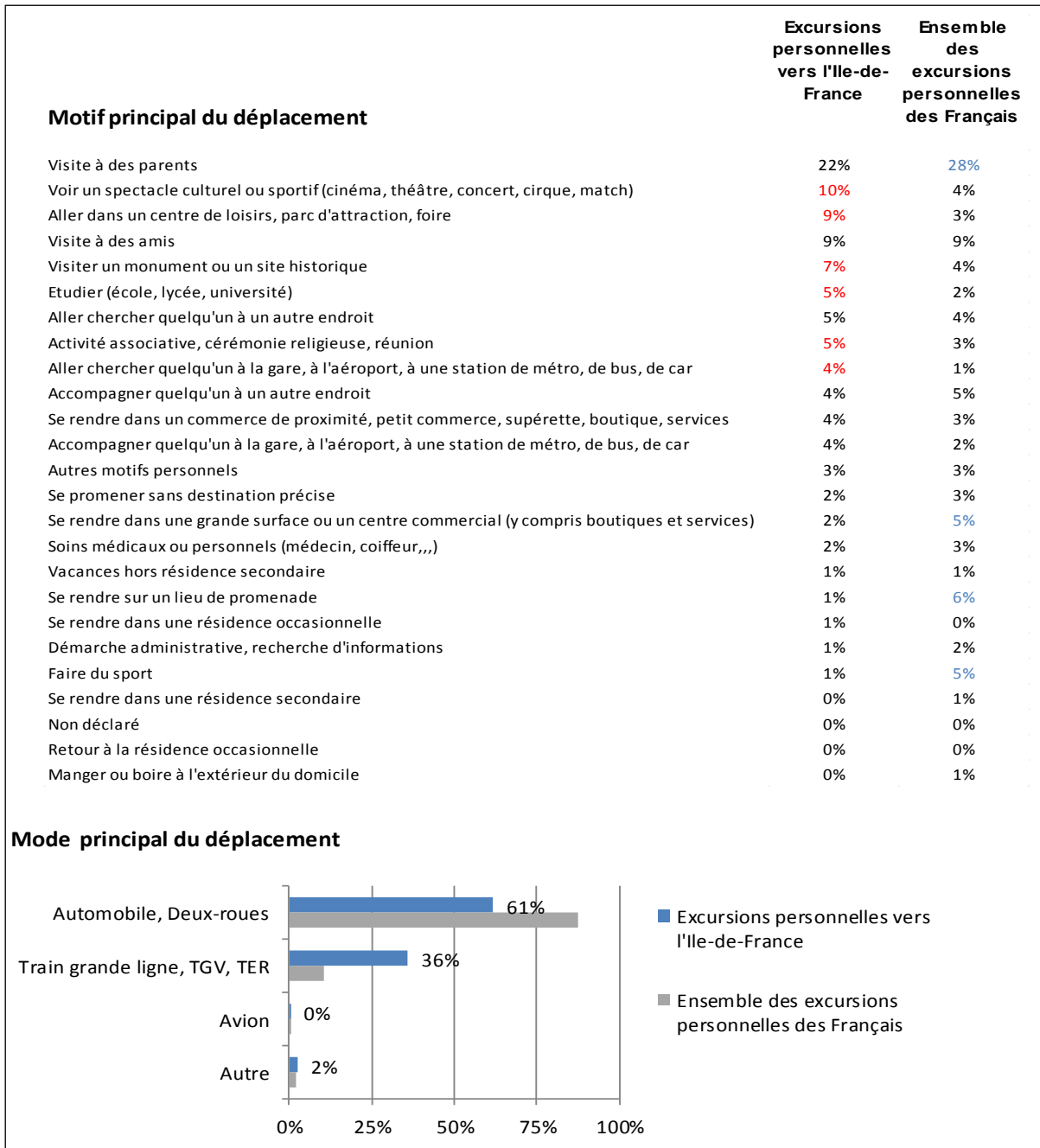


Figure 10. Mode et motif principal des excursions personnelles à destination de l'Ile-de-France

3. Les séjours

Dans ce rapport, un séjour désigne un voyage pour lequel le voyageur passe au moins une nuit en dehors du domicile (cf. Définitions et concepts, p. 56).

Si le motif professionnel ne représente sur l'ensemble de la France que 8% des séjours, cette proportion atteint 24% en Ile-de-France. Cette surreprésentation impacte la structure des séjours franciliens.

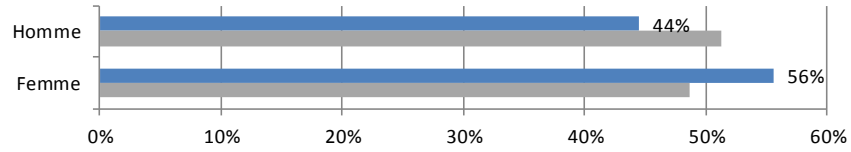
Contrairement au profil général décrit en début de rapport (cf. Figure 3), le profil des voyageurs réalisant des séjours en Ile-de-France est plus féminin que masculin (cf. Figure 11). Par rapport à l'ensemble des séjours des Français, les séjours vers l'Ile-de-France sont plus souvent réalisés par des individus entre 55 et 64 ans, des retraités, par des habitants du Bassin parisien ou de l'Ouest.

Alors que le mois d'août arrive largement en tête des séjours des Français, les séjours à destination de l'Ile-de-France ont une saisonnalité plus équilibrée avec au contraire un creux sur le mois de juillet (cf. Figure 12). Grâce à la desserte très favorable des infrastructures, les séjours en train sont beaucoup plus fréquents vers l'Ile-de-France qu'ailleurs. Cependant la voiture reste le premier mode de transport pour venir.

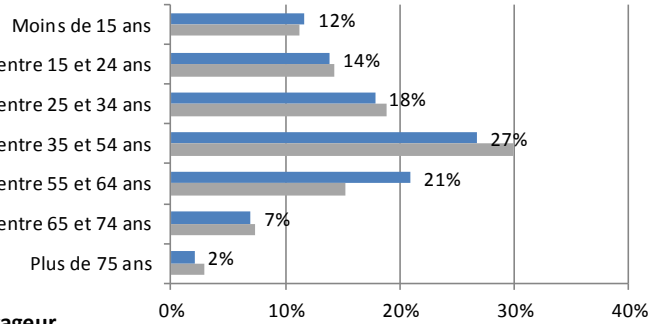
En ce qui concerne les modes d'hébergements, l'hébergement en famille représente 62% des séjours à destination de l'Ile-de-France et 72% des nuitées, contre respectivement 53% et 47% toutes destinations confondues. Les séjours chez des parents sont donc plus longs en moyenne en Ile-de-France que les séjours privilégiant d'autres modes d'hébergement, alors que les séjours en famille sont à l'inverse plus courts en province. L'hébergement en résidence secondaire ne concerne que 2% des séjours et 4% des nuitées, contre près de 15% des nuitées toutes destinations confondues. L'hôtel est le deuxième mode d'hébergement : il concentre 29% des séjours franciliens et 17% des nuitées. A l'inverse, la location et le camping sont quasiment inexistantes en Ile-de-France.

Comme pour tous les séjours des Français, la première motivation des séjours en Ile-de-France est la visite à de la famille (32%), suivie par la visite à des amis (15%) qui est un motif deux fois plus fréquent en Ile-de-France qu'ailleurs, ce qui souligne le poids du tourisme affinitaire dans la région (cf. Tableau 10). Il est intéressant également de noter l'écart avec l'hébergement en chez des parents ou amis qui rassemble près des deux tiers des séjours. Cette différence montre que la famille et les amis accueillent souvent en Ile-de-France des séjours motivés par une raison autre que la visite de proches, par exemple une motivation professionnelle ou culturelle (cf. tourisme affinitaire, p. 33). La troisième motivation d'un séjour en Ile-de-France est de se rendre sur son lieu de travail habituel, ce qui rejoint la partie concernant les déplacements pendulaires. Le 4ème motif de séjour vers l'Ile-de-France est de venir y passer des vacances : ce motif ne pèse que pour 6% des séjours contre 19% sur l'ensemble du territoire, comme le fait de se rendre dans une résidence secondaire ou occasionnelle, assez rare en Ile-de-France.

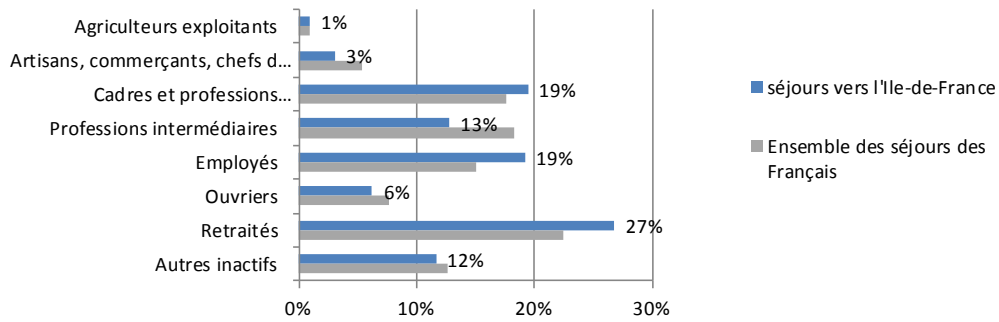
Sexe du voyageur



Age du voyageur



CSP du voyageur



Région d'habitation du voyageur

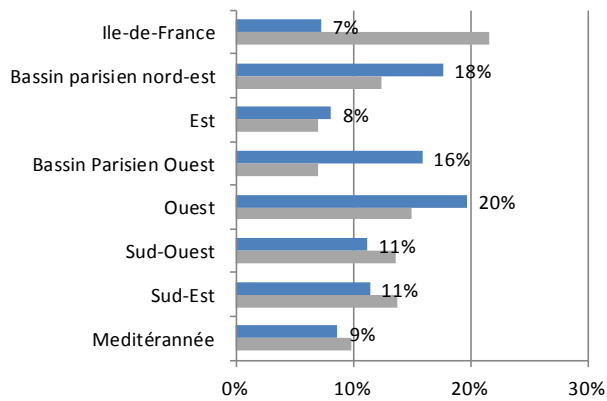
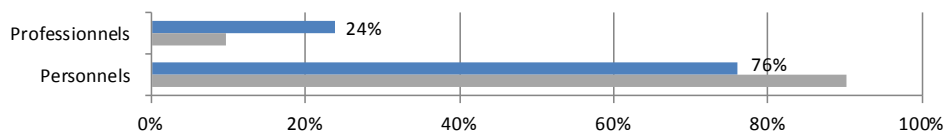
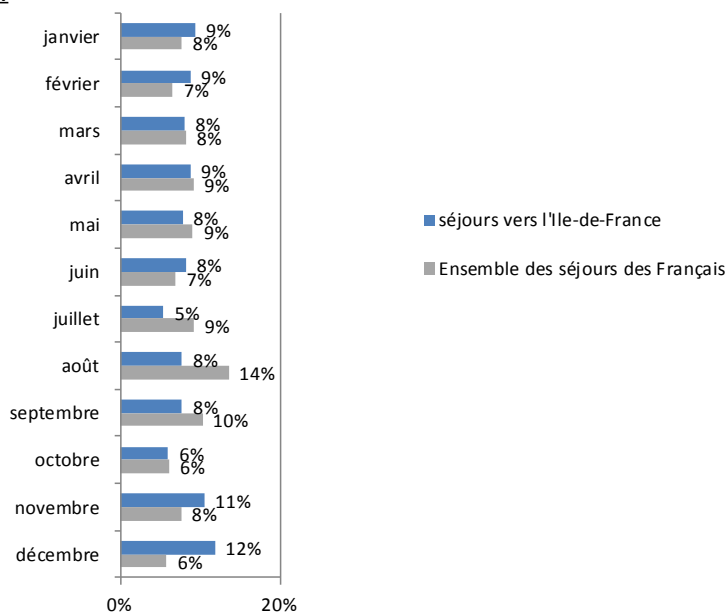


Figure 11. Répartition des séjours (1 nuit ou plus) à destination de l'Ile-de-France en fonction du profil sociodémographique du voyageur

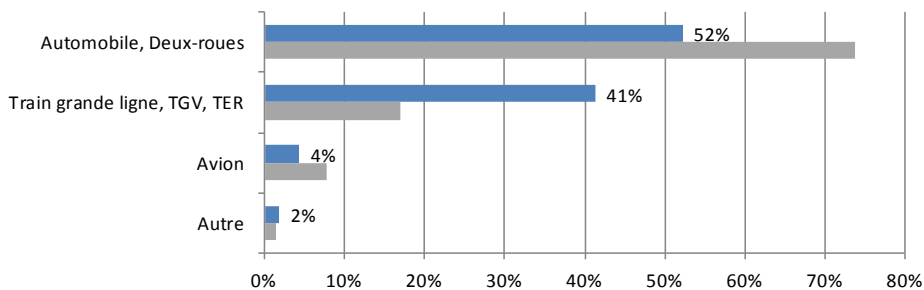
Motif des séjours



Mois de retour



Mode principal utilisé



	Séjours vers l'Ile-de-France	Ensemble des séjours des Français	Nuitées vers l'Ile-de-France	Ensemble des nuitées des Français
hébergement non marchand				
Chez des parents ou amis	62%	53%	72%	47%
Résidence secondaire	2%	9%	4%	15%
hébergement marchand				
Hôtel, pension de famille, chambre d'hôte	29%	20%	17%	15%
Location, gîte, refuge, village de vacances	1%	10%	2%	12%
Camping (tente, caravane, camping car)	0%	4%	0%	6%
Autre (péniche, roulotte, village de vacances...)	6%	5%	5%	4%

Figure 12. Composition des séjours (1 nuit ou plus) à destination de l'Ile-de-France, selon leurs principales caractéristiques

	voyages vers l'Ile-de-France	Ensemble des voyages des Français
Visite à des parents	32%	32%
Visite à des amis	15%	8%
Travailler dans son lieu fixe et habituel	7%	2%
Vacances hors résidence secondaire	6%	19%
Stage, conférence, congrès, formations, exposition	6%	2%
Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée	6%	4%
Voir un spectacle culturel ou sportif (cinéma, théâtre, concert, cirque, match)	4%	1%
Autres motifs professionnels	3%	1%
Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire	3%	1%
Activité associative, cérémonie religieuse, réunion	3%	2%
Retour à la résidence occasionnelle	2%	1%
Se rendre dans une résidence occasionnelle	2%	6%
Autres motifs personnels	2%	3%
Tournées professionnelles (VRP) ou visites de patients	2%	1%
Aller chercher quelqu'un à un autre endroit	2%	0%
Visiter un monument ou un site historique	1%	1%
Se promener sans destination précise	1%	1%
Faire du sport	1%	2%
Accompagner quelqu'un à un autre endroit	1%	1%
Se rendre dans une résidence secondaire	0%	7%
Soins médicaux ou personnels (médecin, coiffeur,...)	0%	0%
Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	0%
Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services	0%	0%
Retour au domicile de parents (hors ménage) ou d'amis	0%	1%
Se rendre sur un lieu de promenade	0%	1%
Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	0%
Démarche administrative, recherche d'informations	0%	0%
Etudier (école, lycée, université)	0%	1%
Faire garder un enfant en bas âge (nourrice, crèche, famille)	0%	0%
Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial (y compris boutiques et services)	0%	0%
Manger ou boire à l'extérieur du domicile	0%	0%
Non déclaré	0%	0%
Total	100%	100%

Tableau 10. Motif principal du séjour

Les courts séjours (1 à 3 nuits)

Les déplacements de 1 à 3 nuits constituent un type de séjour particulier souvent étudié sous le terme de court séjour. Ils ont lieu généralement le week-end lorsqu'ils sont pour motif personnel et en semaine lorsqu'ils sont professionnels.

Il s'agit d'un type de séjour pour lequel la région Ile-de-France est fortement émettrice mais peu réceptive (cf. Figure 13).

Comme pour les excursions il s'agit généralement de visiteurs originaires de régions voisines. L'Ile-de-France rayonne assez loin pour ce type de déplacement puisqu'un court séjour est en moyenne de 300 km à vol d'oiseau de son lieu d'origine lorsqu'il est effectué en Ile-de-France alors qu'il ne fait que 220 km en moyenne ailleurs. Les régions d'origine les plus fréquentes sont toujours celles du Bassin parisien.

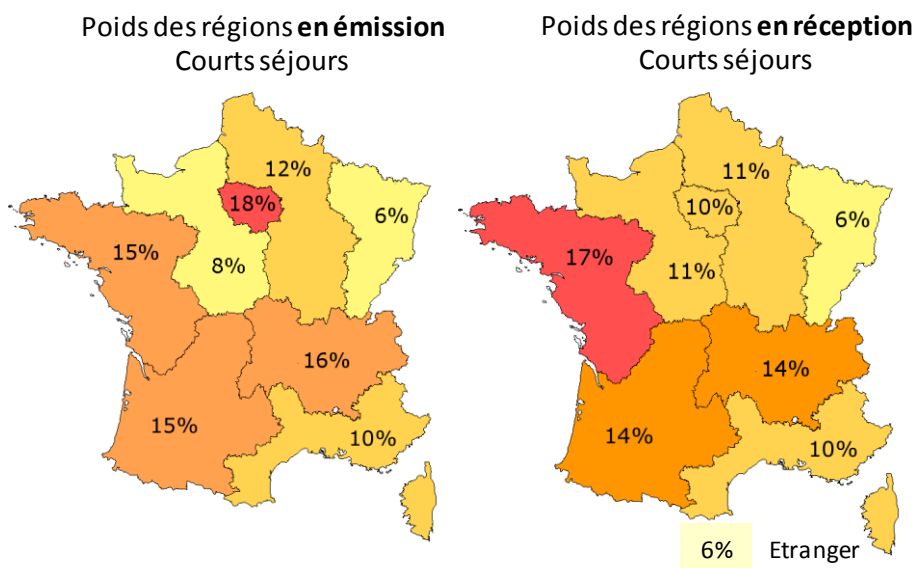


Figure 13 Poids relatif des régions en émission et réception dans les séjours de 1 à 3 nuits des Français, ENTD 2008

Les courts séjours sont pour 42% des visites à des proches (Famille ou amis), pour un quart d'entre eux des déplacements professionnels, et pour un dernier quart des déplacements de loisirs, pour assister à un spectacle ou passer de courtes vacances en ville.

Ce sont les séjours les plus « marchands » d'Ile-de-France puisque 43% d'entre eux sont réalisés en hébergement marchand dont 37% à l'hôtel. Plus d'un court-séjour sur deux est réalisé dans Paris intra-muros, les autres départements accueillant des volumes assez proches les uns des autres (cf. Tableau 11).

département de destination	excursion	court voyage (1 à 3 nuits)	long voyage (4 nuits ou plus)	Total
75	51%	58%	40%	52%
77	11%	9%	8%	9%
78	9%	8%	8%	8%
91	4%	1%	16%	5%
92	8%	6%	13%	8%
93	4%	8%	5%	6%
94	7%	9%	3%	7%
95	6%	3%	6%	5%
Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 11 Répartition des déplacements longue-distance à destination de l'Ile-de-France selon le département de destination et la durée du déplacement

Les longs séjours (4 nuits ou plus)

Les longs séjours sont moins fréquents en l'Ile-de-France. L'Ile-de-France ne reçoit que 6% des longs séjours alors qu'elle en émet 25% (Figure 14).

Étant très majoritairement pour motif personnel (82% d'entre eux), ils sont réalisés par toutes les classes d'âge de façon équilibrée de 6 à 75 ans. Les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont les cadres et professions libérales, les employés et les jeunes retraités (jeunes, car les séjours réalisés par des personnes de plus de 75 ans sont plus rares). Ce sont globalement des visiteurs ayant un revenu par

unité de consommation (cf. définition p. 19) plus faible que pour les courts séjours (1700€/mois contre 1900€/mois).

Les séjours de 4 nuits ou plus sont réalisés par des visiteurs venant de plus loin. Mais l'écart n'est pas très grand en Ile-de-France : un Français venant dans la région parisienne parcourt en moyenne 420 km à vol d'oiseau pour un long séjour, 300 km pour un court séjour et 200 km pour une excursion, alors qu'il réalise en moyenne respectivement 790 km, 220 km et 120 km lorsqu'il les réalise ailleurs.

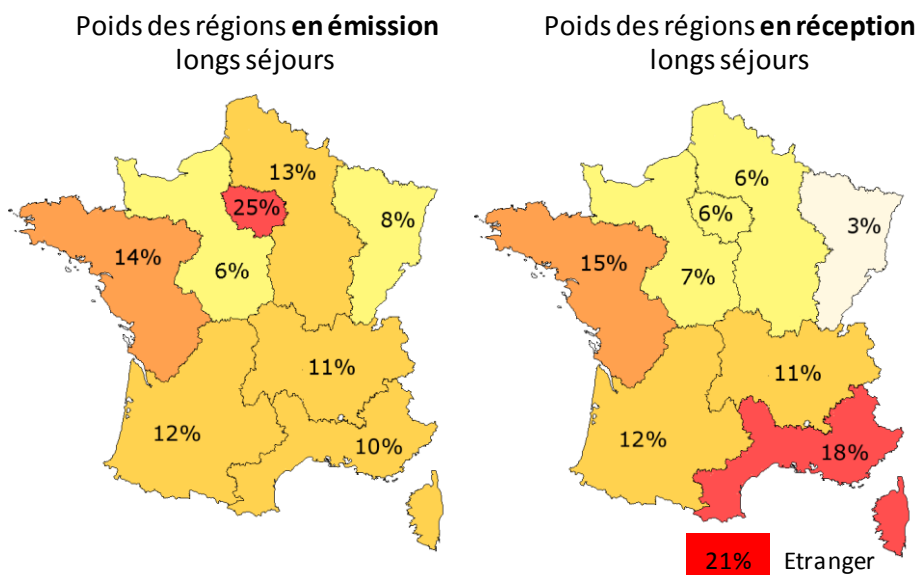


Figure 14 Poids relatif des régions en émission et réception dans les séjours de 4 nuits et plus des Français, ENTD 2008

Ces longs séjours sont réalisés pour plus d'un quart par des habitants du Bassin parisien (28%), pour plus d'un tiers par des habitants de l'ouest et du sud-ouest et pour un quart par des habitants du sud-est et de la méditerranée.

Les arrivées pour longs séjours marquent des pics en février, juin et août-septembre et décembre. Ces séjours arrivent à 43% par le train, 51% en voiture et 6% en avion. 71% de ces séjours sont hébergés par des proches, famille ou amis, alors que seuls 51% ont pour motif principal la visite à des proches.

Etant très largement pour motif affinitaire (cf. partie suivante), les long séjours sont les séjours pour lesquels le poids de la destination Paris Intra-muros est le moins fort : il n'est que de 40% (cf. Tableau 11). Arrivent ensuite, avec des poids assez forts, les hébergements situés dans les Hauts-de-Seine (16%) et l'Essonne (13%).

Le tourisme affinitaire

Le séjour affinitaire est transversal aux différents types de séjours détaillés précédemment puisqu'il regroupe tous les séjours hébergés par des proches ou motivés par la visite de ces derniers.

Ce type de séjour est très étudié depuis quelques années par des régions, comme le Nord-Pas de Calais, ou PACA souhaitant faire de leurs habitants, premiers hôtes de la région, les ambassadeurs du tourisme régional. Il s'agit d'un tourisme particulier. Comme pour les séjours professionnels, le voyageur ne choisit pas réellement sa destination, il vient pour voir ses proches, ou éventuellement profite de leur hébergement pour réaliser du tourisme et des loisirs. Chaque Français réalise de temps à autre des séjours

affinitaires. L'Ile-de-France a, par son simple poids démographique, un atout majeur sur ce secteur.

Par rapport à l'ensemble des séjours réalisés en Ile-de-France, le séjour affinitaire est très féminin (64% des arrivées sont réalisées par des femmes). Il est réalisé le plus souvent des seniors de plus de 55 ans (40% des séjours affinitaires en Ile-de-France) et par des jeunes de moins de 25 ans (28%) et est assez long (par rapport aux autres séjours à destination de l'Ile-de-France): il dure en moyenne 3,3 nuits. Il est à 90% pour motif personnel (les 10% restants correspondant à des séjours professionnels hébergés par des proches). Il s'agit également du type de déplacement vers l'Ile-de-France le moins utilisateur du train : 63% de ces arrivées sont faites en voiture (contre 47% pour l'ensemble des voyages arrivant en Ile-de-France).

Partie 2. Les départs d'Ile-de-France

En 2008, les Franciliens ont réalisé plus de 61 millions de déplacements longue-distance, dont 8,4 millions d'excursions et 52,6 millions de séjours, soit 415,3 millions de nuitées et plus de 86 milliards de km (cf. Tableau 12)

Les Franciliens ont des comportements touristiques assez différents des habitants des autres régions françaises. Tous types de déplacements longue-distance confondus, les Franciliens voyagent un peu moins que les autres Français. En revanche, ils voyagent plus pour motif personnel et ont tendance à partir plus loin et plus longtemps que les autres. Ainsi alors que les Franciliens représentent démographiquement 19% des Français (vivant en métropole), ils ne génèrent que 17% des déplacements longue-distance, mais 28% des nuitées et 26% des km (cf. Tableau 13).

Les Franciliens se déplacent peu pour motif professionnel. Ils réalisent en moyenne 0,8 déplacements professionnels par an, contre 1,1 pour l'ensemble des Français (cf. Tableau 13 milieu de page). En revanche ces déplacements ont tendance à être plus longs et plus lointains : ils durent 1,5 nuit en moyenne pour une distance de 1500 km parcourus⁴ contre 1,1 nuit et 820 km pour l'ensemble des Français. Les bassins d'émission les plus mobiles pour motif professionnel sont les bassins Sud-Ouest (Aquitaine-Midi-Pyrénées-Limousin) et Sud-Est (Rhône-Alpes et Auvergne).

En ce qui concerne les déplacements personnels, les Franciliens sont très proches de la moyenne française en nombre (cf. Tableau 13 en bas). En revanche, ces derniers sont également plus longs et plus lointains. Ils durent 7,6 nuits en moyenne, contre 4,9 en moyenne en France.

Une autre grande spécificité des Franciliens est de faire très peu d'excursions, c'est-à-dire d'allers retours à la journée à plus de 80 km (sans dormir en dehors de chez soi). Ils n'en réalisent que 0,8 par personne et par an, contre 2 en moyenne pour l'ensemble des Français (cf. Tableau 14 en haut). Ainsi, si les Franciliens représentent 19% des Français en population, ils ne génèrent que 8% des excursions. Cette particularité est due à la fois à l'offre en services, loisirs, sorties, commerces ; etc... particulièrement riche en Ile-de-France dans un rayon inférieur à 80 km et à la saturation du réseau routier qui permet difficilement de se rendre dans un lieu attractif situé au-delà de 80 km sur une seule journée. Les excursions des Franciliens ont tendance à être plus lointaines avec en moyenne 550 km parcourus (cf. note bas de page) pour 360 km en moyenne en France.

A l'inverse les Franciliens sont plus mobiles en séjours (voyages avec nuitée, cf. Tableau 14 en bas). Ils en réalisent en moyenne 5 par personne et par an, contre 4,4 en moyenne pour l'ensemble des Français. Ces séjours sont à nouveau plus longs et plus lointains que la moyenne avec près de 8 nuits et 1550 km parcourus (contre respectivement 6 nuits et 1210 km).

Enfin, les infrastructures de transports facilitent leurs déplacements en train et en avion. 24% des déplacements longue-distance des Franciliens sont réalisés en train, contre 13% pour les non-Franciliens et 12% sont réalisés en avion, contre 4% pour les non-Franciliens. L'automobile ne représente ainsi que 62% des déplacements, contre 74% en province⁵. Le train et l'avion étant toujours privilégiés pour les déplacements professionnels, ces parts modales changent beaucoup selon le motif (cf. Figure 15).

⁴ Distance totale aller + retour + déplacements faits sur place

⁵ Respectivement 2% des déplacements en Ile-de-France et 6% en province sont réalisés en « autre » mode de transports comme l'autocar, le bateau ou le taxi

	Volume de déplacements longue distance en milliers	Excursions en milliers	séjours en milliers	Nuitées en milliers	distance totale cumulée en millions de km
Ile-de-France	61 100	8 430	52 660	415 260	86 280
Est	25 440	8 470	16 970	115 310	23 940
Bassin parisien nord est	48 370	18 100	30 230	190 420	39 630
Bassin parisien ouest	27 090	10 030	17 070	89 520	22 080
Ouest	53 760	17 140	36 550	214 120	54 450
Sud-ouest	52 010	18 610	33 300	161 990	36 750
Sud-est	49 100	15 580	33 520	155 380	39 210
Méditerranée	33 020	8 970	24 060	142 150	31 830
Total	349 890	105 330	244 360	1 484 150	334 170

Tableau 12. Volumes de la mobilité longue-distance en 2008 selon le bassin d'émission

<u>Ensemble des déplacements</u>	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en voyages	Poids en nuitées	Poids en km parcourus	Nombre moyen		
					de déplacements par individu	durée moyenne d'un voyage (en nuitée)	Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement (en km)
Ile-de-France	19%	17%	28%	26%	5,8	6,8	1410
Est	9%	7%	8%	7%	5,1	4,5	940
Bassin parisien nord est	16%	14%	13%	12%	5,5	3,9	820
Bassin parisien ouest	8%	8%	6%	7%	5,7	3,3	820
Ouest	14%	15%	14%	16%	7,0	4,0	1010
Sud-ouest	11%	15%	11%	11%	8,1	3,1	710
Sud-est	11%	14%	10%	12%	7,8	3,2	800
Méditerranée	12%	9%	10%	10%	4,9	4,3	960
total France	100%	100%	100%	100%	6,2	4,2	960

<u>voyages professionnels</u>	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en voyages	Poids en nuitées	Poids en km parcourus	Nombre moyen		
					de déplacements par individu	durée moyenne d'un voyage (en nuitée)	Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement (en km)
Ile-de-France	19%	13%	18%	24%	0,8	1,5	1500
Est	9%	5%	9%	7%	0,6	2,1	1300
Bassin parisien nord est	16%	12%	4%	6%	0,8	0,4	400
Bassin parisien ouest	8%	6%	3%	4%	0,8	0,6	490
Ouest	14%	18%	19%	14%	1,4	1,2	660
Sud-ouest	11%	21%	17%	18%	2,0	0,9	700
Sud-est	11%	19%	14%	17%	1,8	0,8	760
Méditerranée	12%	7%	15%	9%	0,6	2,5	1160
total France	100%	100%	100%	100%	1,1	1,1	820

<u>voyages personnels</u>	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en voyages	Poids en nuitées	Poids en km parcourus	Nombre moyen		
					de déplacements par individu	durée moyenne d'un voyage (en nuitée)	Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement (en km)
Ile-de-France	19%	18%	28%	26%	5,0	7,6	1400
Est	9%	8%	8%	7%	4,5	4,9	890
Bassin parisien nord est	16%	14%	13%	13%	8,2	4,6	900
Bassin parisien ouest	8%	8%	6%	7%	4,7	3,8	870
Ouest	14%	15%	14%	17%	8,6	4,7	1100
Sud-ouest	11%	14%	11%	10%	7,8	3,9	710
Sud-est	11%	13%	10%	11%	7,5	3,9	810
Méditerranée	12%	10%	9%	10%	5,8	4,6	940
total France	100%	100%	100%	100%	5,1	4,9	980

Tableau 13 Caractéristiques de la mobilité longue-distance selon les bassins d'émission, tous déplacements confondus (en haut), pour les déplacements professionnels (au milieu) et personnels (en bas).

Excursions	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en excursions	Poids en nuitées	Poids en km parcourus	Nombre moyen de déplacements par individu	durée moyenne d'un voyage (en nuitée)	Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement (en km)
Ile-de-France	19%	8%	-	12%	0,8	0	550
Est	9%	8%	-	7%	1,7	0	330
Bassin parisien nord est	16%	17%	-	14%	2,1	0	290
Bassin parisien ouest	8%	10%	-	9%	2,1	0	350
Ouest	14%	16%	-	15%	2,2	0	330
Sud-ouest	11%	18%	-	16%	2,9	0	330
Sud-est	11%	15%	-	16%	2,5	0	390
Méditerranée	12%	9%	-	10%	1,3	0	420
total France	100%	100%	-	100%	1,9	0	360

Séjours	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en séjours	Poids en nuitées	Poids en km parcourus	Nombre moyen de déplacements par individu	durée moyenne d'un voyage (en nuitée)	Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement (en km)
Ile-de-France	19%	22%	28%	28%	5,0	7,9	1550
Est	9%	7%	8%	7%	3,4	6,8	1250
Bassin parisien nord est	16%	12%	13%	12%	3,4	6,3	1130
Bassin parisien ouest	8%	7%	6%	6%	3,6	5,2	1090
Ouest	14%	15%	14%	16%	4,8	5,9	1330
Sud-ouest	11%	14%	11%	10%	5,2	4,9	910
Sud-est	11%	14%	10%	11%	5,3	4,6	990
Méditerranée	12%	10%	10%	9%	3,6	5,9	1170
total France	100%	100%	100%	100%	4,4	6,1	1210

Tableau 14. Caractéristiques de la mobilité longue-distance selon les bassins d'émission, pour les excursions (en haut) et les séjours (en bas).

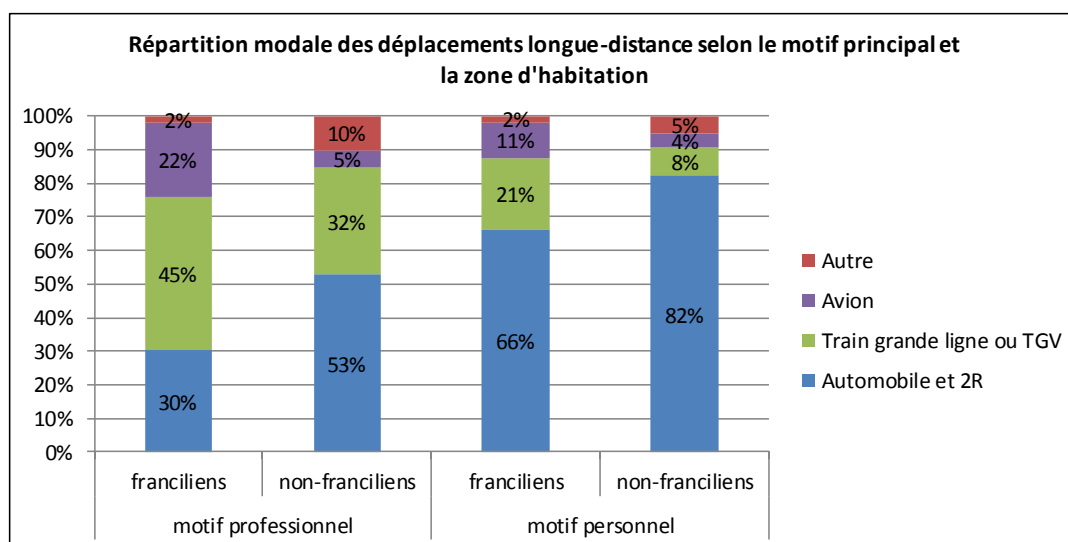


Figure 15. Répartition des déplacements longue-distance selon le mode de transport principal utilisé

1. Profil du voyageur francilien

52% des Français ont réalisé au moins un déplacement longue distance au cours des 3 derniers mois. Ce taux de départ trimestriel monte à 56% en Ile-de-France. Le Suivi de la Demande Touristique (TNS SOFRES, DGCIS) fournit également des chiffres annuels⁶ : 73% des Français et 81% des Franciliens ont réalisé un séjour (avec nuitée) au cours de l'année 2010 avec une moyenne de 4,9 séjours par partant en France et 5,6 en Ile-de-France. Ce taux monte même à 86% au sein de l'agglomération parisienne. Après une quasi-stabilité du taux de départ en vacances (4 nuits ou plus pour motif personnel) depuis les années 60 (cf. Les vacances des Français depuis 40 ans, Dauphin et Al, 2000), le taux de départ s'effrite légèrement chaque année depuis les années 1995 (cf. 4 pages de la DGCIS, aout 2009). Cette baisse se retrouve sur le taux de départ en séjour tout motif et toutes durées confondues (cf. Figure 16). Cette baisse est même légèrement plus marquée sur l'agglomération parisienne (-4pt entre 2005 et 2011). Cela signifie qu'en 2005, 10% des habitants de l'agglomération francilienne ne sont pas partis de l'année ne serait-ce que pour passer une nuit en dehors de chez eux et cette part atteint presque 15% en 2011. Plusieurs enquêtes (Note de synthèse CREDOC juillet 2012, INSEE Première n°1093, juillet 2006) montrent que ces évolutions sont beaucoup plus marquées dans les foyers modestes et qu'une personne sur deux ne part pas en vacances dans les ménages du premier quartile de revenus. Par ailleurs ces dernières années, les restrictions budgétaires semblent s'accroître (cf. CREDOC juillet 2012).

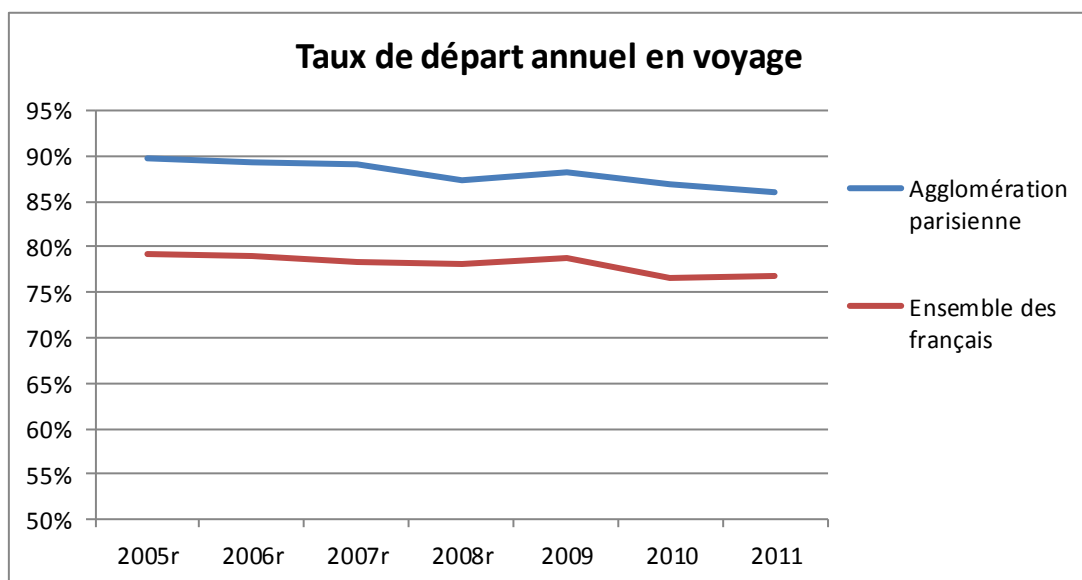


Figure 16. Evolution de la part de Français partant en séjour (au moins une nuit) entre 2005 et 2011), source SDT (TNS-SOFRES, DGCIS) Memento du Tourisme 2012

Sur l'ensemble de la France, les partants (individus ayant réalisé au moins un déplacement longue-distance au cours des 3 derniers mois) ont tendance à être un peu plus jeunes (40 ans, versus 42) et plus aisés que les autres (+14% de revenus mensuel en plus par u.c.⁷). En Ile-de-France, les différences d'âge entre partants et non partants sont faibles, en revanche, les différences de revenus sont plus grandes (+16% de revenus mensuel en plus par u.c. pour les partants).

⁶ Le Suivi de la Demande Touristique est une étude permanente réalisée par TNS SOFRES pour le compte de la DGCIS qui recense chaque mois tous les voyages (avec nuitée) réalisé au cours du mois passé, auprès d'un panel de 20 000 ménages résidant en France.

⁷ u.c. = unité de consommation, cf. p. 20

En province les non-partants sont plus fréquemment des personnes âgées qu'en Ile-de-France, où les non-partants sont plus souvent des moins de 54 ans, des employés ou des personnes sans profession.

Naturellement le profil des partants diffère beaucoup selon le type du déplacement. Ainsi les déplacements professionnels sont réalisés par des individus plus aisés que la moyenne (+9% revenu mensuel par u.c. en province). De même les déplacements professionnels des Franciliens sont réalisés par des individus ayant des revenus par u.c. de 22% supérieurs à la moyenne francilienne.

Alors que le profil moyen des excursionnistes est extrêmement proche, en province, de celui des voyageurs que ce soit en court ou en long séjour, le constat n'est pas le même en Ile-de-France. En effet, les excursionnistes franciliens ont tendance à être plus âgés que les autres partants (43 ans contre 39 en moyenne) et à être plus aisés (+8% des revenus par u.c. en moyenne). De la même façon, alors que les différences sont inexistantes en province, les courts séjours (1 à 3 nuits) sont réalisés par des Franciliens aux revenus (mensuels par u.c.) légèrement supérieurs à la moyenne (+4%) et les longs séjours par des Franciliens aux revenus plus bas (-5% par rapport au revenus moyen par u.c. de l'ensemble des partants franciliens). La durée des déplacements longue-distance est ainsi plus discriminante en termes de revenu en Ile-de-France qu'en province. Ce constat est assez compréhensif. Les ménages à faibles revenus préfèrent souvent conserver un long voyage par an (les « grandes vacances ») et ne pas partir en week-end, qui engendre des dépenses élevées (ne serait-ce qu'en transport) pour une durée courte. En Province, l'usage de la voiture est souvent quotidien et les dépenses qui y sont liées sont une partie prenante au budget du ménage. Le coût d'une excursion ou d'un départ en week-end, lorsque l'hébergement est non-marchand, peut donc être plus facilement accepté.

A revanche, les séjours à l'étranger, vraisemblablement grâce à l'offre low-cost fortement développée sont moins discriminant en termes de revenus. Les déplacements à l'étranger sont réalisés par des ménages ayant des revenus supérieurs de +13% par u.c. en moyenne en province, contre +6% en Ile-de-France.

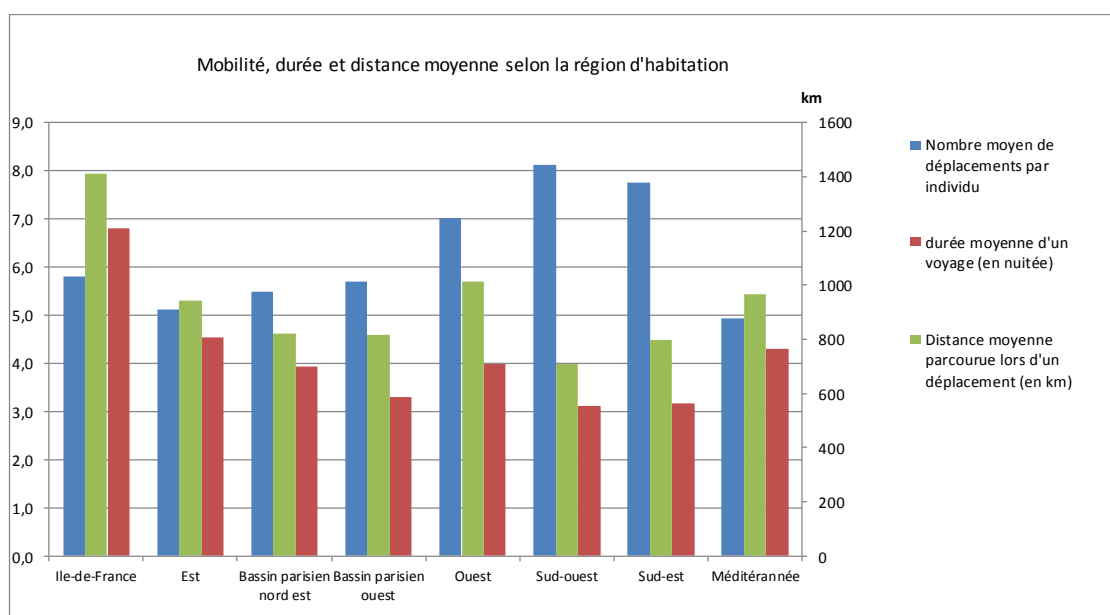


Figure 17. Nombre de déplacements, durée moyenne (en nuitées) et distance parcourue (en km) selon le bassin de résidence, ENTD 2008

2. Les excursions des Franciliens

Comme cela a été évoqué en introduction de cette deuxième partie, la principale particularité des Franciliens est qu'ils réalisent extrêmement peu d'excursions. Ils réalisent deux fois moins d'excursions professionnelles que l'ensemble des Français et 3 fois moins d'excursions personnelles (cf. Tableau 15).

Dans une étude concernant les sorties des familles franciliennes (CRT Ile-de-France, janvier 2007), le comité régional du tourisme montre en effet que les Franciliens s'accordent sur la diversité des activités disponibles au sein même de la région. Les sorties de proximité et peu coûteuses qui ne nécessitent pas ou peu de préparation sont largement privilégiées.

	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en excursion	poids en excursion professionnelles	poids en excursions personnelles	Nombre moyen de d'excursion professionnelles par individu	Nombre moyen de d'excursions personnelles par individu	Distance moyenne parcourue lors d'une excursion professionnelle (en km)	Distance moyenne parcourue lors d'une excursion personnelle (en km)
Ile-de-France	19%	8%	10%	7%	0,4	0,4	680	440
Est	9%	8%	4%	11%	0,3	1,4	470	300
Bassin parisien nord est	16%	17%	16%	18%	0,7	1,4	300	290
Bassin parisien ouest	8%	10%	7%	11%	0,6	1,5	320	360
Ouest	14%	16%	16%	16%	0,8	1,4	350	320
Sud-ouest	11%	18%	22%	15%	1,3	1,6	310	360
Sud-est	11%	15%	20%	12%	1,2	1,2	490	290
Méditerranée	12%	9%	5%	11%	0,3	1,0	650	360
total France	100%	100%	100%	100%	0,7	1,2	410	330

Tableau 15. Caractéristiques de l'excursionnisme selon les bassins d'émission

Les excursions personnelles des Franciliens sont plus souvent réalisées pour des visites à des parents que celles des autres Français (cf. Tableau 16). Elles concernent également deux fois plus souvent des accompagnements. A l'inverse les Franciliens réalisent moins d'excursions pour faire du sport ou des achats.

Motif principal du déplacement	Excursions personnelles	
	des Franciliens	des autres français
Visite à des parents	34%	28%
Accompagner quelqu'un à un autre endroit	12%	5%
Visite à des amis	8%	9%
Démarche administrative, recherche d'informations	7%	2%
Se rendre sur un lieu de promenade	5%	6%
Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire	5%	3%
Activité associative, cérémonie religieuse, réunion	5%	3%
Autres motifs personnels	5%	3%
Visiter un monument ou un site historique	4%	4%
Faire du sport	3%	5%
Voir un spectacle culturel ou sportif (cinéma, théâtre, concert, cirque, match)	2%	4%
Se rendre dans une résidence secondaire	2%	1%
Aller chercher quelqu'un à un autre endroit	2%	4%
Vacances hors résidence secondaire	1%	1%
Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services	1%	3%
Soins médicaux ou personnels (médecin, coiffeur,,)	1%	3%
Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial (y compris boutiques et services)	1%	5%
Retour à la résidence occasionnelle	1%	0%
Se promener sans destination précise	0%	3%
Manger ou boire à l'extérieur du domicile	0%	1%
Se rendre dans une résidence occasionnelle	0%	0%
Etudier (école, lycée, université)	0%	2%
Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	2%
Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	1%

Tableau 16. Motifs principaux des excursions personnelles réalisées par les Franciliens et les non-Franciliens

3. Les séjours des Franciliens

En termes de séjours⁸, les Franciliens sont très mobiles. Alors qu'ils ne représentent que 19% de la population des 6 ans et plus, ils génèrent 22% de l'ensemble des séjours réalisés par les Français et 28% des nuitées. En terme de longs séjours personnels, indicateur intéressant car très proche de la définition de « vacances »⁹, les Franciliens en réalisent en moyenne 2,7 par an, contre seulement 2 pour l'ensemble des Français. Ils réalisent ainsi, contrairement à l'ensemble des Français, majoritairement des longs séjours (cf. Tableau 17). En outre, ces séjours sont plus longs et plus lointains: près de

⁸ Déplacement longue-distance amenant à passer au moins une nuit en dehors du domicile

⁹ Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), on appelle vacances, depuis 1995, l'ensemble des déplacements d'agrément comportant au moins quatre nuits consécutives hors du domicile. Cette définition est un petit peu plus restrictive que les longs voyages personnels car l'agrément exclus les voyages pour motif santé et les visites à des proches malades ou décédés

13 nuits en moyenne et 2040 km, contre 11 nuits et 1800 km pour la moyenne nationale (cf. tableau 16).

	Poids dans la population des 6 ans et plus	Poids en longs séjours	poids en longs séjours personnels	Nombre moyen de longs séjours personnels par individu	duree moyenne d'un long séjour personnel	Distance moyenne parcourue lors d'un long séjour personnel (en km)
Ile-de-France	19%	25%	26%	2,7	12,8	2040
Est	9%	8%	8%	1,8	11,0	1630
Bassin parisien nord est	16%	13%	14%	1,7	10,9	1720
Bassin parisien ouest	8%	6%	6%	1,5	9,9	1790
Ouest	14%	14%	14%	2,1	10,9	2200
Sud-ouest	11%	12%	11%	2,0	9,5	1260
Sud-est	11%	11%	11%	1,9	9,4	1600
Méditerranée	12%	10%	10%	1,6	10,4	1690
total France	100%	100%	100%	2,0	11,0	1800

Tableau 17. Caractéristiques de la mobilité en longs séjours personnels (4 nuits ou plus), selon les bassins d'émission

Le poids de l'hébergement marchand est un peu plus élevé que pour l'ensemble de la population. Les Franciliens partent plus à l'étranger que la moyenne française puisque 17% de leurs séjours et 28% de leurs nuitées sont à l'étranger (contre respectivement 14% et 25%). Les pays les plus visités sont en revanche les mêmes : Maroc, Espagne et Royaume-Uni en tête en terme de séjours, l'Algérie passant devant l'Espagne en terme de nuitées. Il est intéressant de noter que les 10 premières destinations étrangères concentrent 72% des séjours des Franciliens à l'étranger.

En France les destinations les plus prisées des Franciliens sont le Bassin parisien et l'Ouest (cf. Figure 18). A noter que les régions de proximité sont toujours surreprésentées dans les destinations d'une région émettrice donnée (en raison de la facilité d'accès et de la fréquence des résidences secondaires). En termes de nuitées d'ailleurs, la région méditerranée rejoint l'ouest en tête des régions de destination privilégiées.

La saisonnalité des séjours est plus marquée pour les Franciliens que pour l'ensemble des Français (cf. Figure 19). Ainsi le moins d'août concentre à lui seul 31% des nuitées des Franciliens, contre 25% en moyenne pour l'ensemble des Français. Cette saisonnalité analysée de façon très fine : à la fois par jour et par département, montre que la population présente est systématiquement inférieure à la population résidente (cf. Annexe, p. 55, Economie présenteielle, C. Terrier 2005). L'écart allant de 1% sur Paris à 9% dans les Hauts-de-Seine. Le mois d'août, les départs étant très nombreux et les arrivées faibles (cf. première partie), la population présente dans Paris est de 40% inférieure à la population résidente.

En termes de modes de transport, le train et l'avion sont plus utilisés par les Franciliens. Le train est utilisé pour 24% des séjours, contre 17% pour l'ensemble des séjours des Français et l'avion pour 13% des séjours, contre 8% pour l'ensemble des Français.

Enfin, si les visites à de la famille constituent la première motivation en séjours (cf. Tableau 18), il s'agit de voyages de plus courte durée que les vacances, qui arrivent ainsi en tête en terme de nuitées et concentrent à elles seules un tiers des nuitées des Franciliens. Par ailleurs, comme cela se voit sur les hébergements, les séjours en résidence secondaire sont plus fréquents chez les Franciliens, bien que l'écart avec la moyenne française soit moins net en nuitées, ce qui signifie que les Franciliens restent moins longtemps sur place pour ce type de séjour.

<u>Durée</u>	séjours des Franciliens	séjours des Français
Court séjour (1 à 3 nuits)	43%	52%
Long séjour (4 nuits et plus)	57%	48%

<u>Hébergement</u>	séjours des Franciliens	séjours des Français	Nuitées des Franciliens	Nuitées de Français
Hebergement marchand	33%	37%	31%	38%
Hebergement non marchand	67%	63%	69%	62%

<u>Affinitaire</u>	séjours des Franciliens	séjours des Français	Nuitées des Franciliens	Nuitées de Français
séjour affinitaire (motif visite famille/amis ou hébergement chez famille/ amis)	50%	52%	48%	45%
Autre séjour	50%	48%	52%	55%

<u>Destination¹</u>	séjours des Franciliens	séjours des Français	Nuitées des Franciliens	Nuitées de Français
Destination France	83%	86%	71%	75%
Destination Etranger	17%	14%	28%	25%

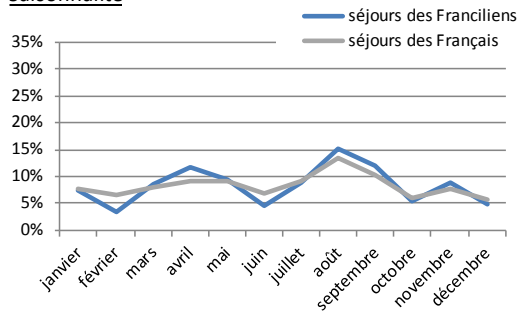
Principaux pays de destination

	séjours des Franciliens	séjours des Français	Nuitées des Franciliens	Nuitées de Français
France	83%	86%	71%	75%
Maroc	2%	1%	5%	5%
Espagne	2%	2%	5%	1%
Royaume Uni	1%	1%	3%	3%
Belgique	1%	1%	2%	1%
Algérie	1%	0%	2%	1%
Italie	1%	1%	2%	1%
Portugal	1%	0%	1%	2%
Pays-Bas	1%	1%	1%	1%
Tunisie	1%	1%	1%	1%
Allemagne	1%	1%	1%	0%
Suisse	0%	1%	0%	0%
Sénégal	0%	0%	0%	0%
Etats Unis	0%	0%	0%	1%
Croatie	0%	0%	0%	0%
Israël	0%	0%	0%	0%
Guadeloupe ¹	0%	0%	0%	1%
Russie	0%	0%	0%	0%
Japon	0%	0%	0%	0%
Brésil	0%	0%	0%	0%
Martinique ¹	0%	0%	0%	0%

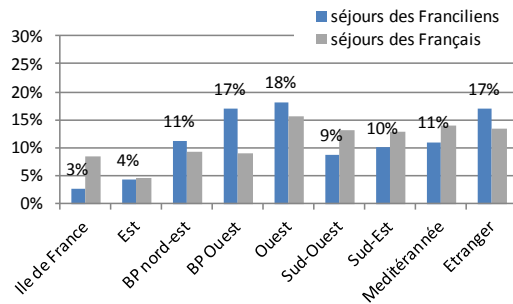
Figure 18. Caractéristique des séjours des Franciliens et de l'ensemble des Français en séjours (à gau.c.he) et en nuitées (à droite) – Dans toute cette étude, les départements d'Outre Mer ont été intégrés aux destinations étrangères en raison des caractéristiques des voyages qu'ils génèrent de la Métropole, de plus, tous les enquêtés de l'ENTD vivent en Métropole.

SEJOURS

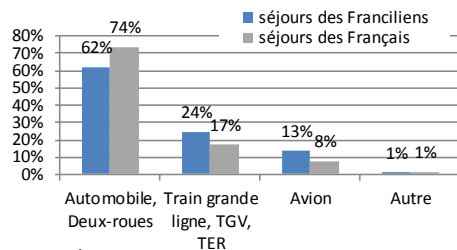
Saisonnalité



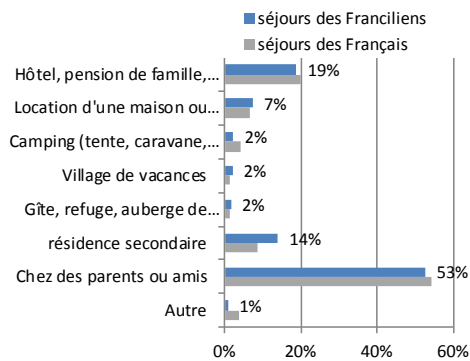
Zone de destination



Mode de transports



Hébergements



NUITEES

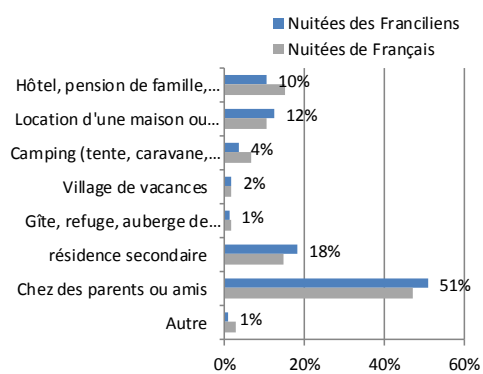
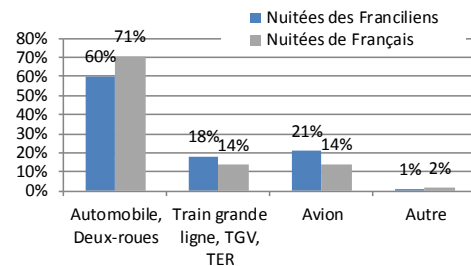
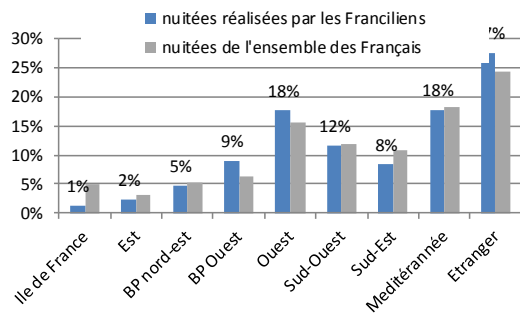
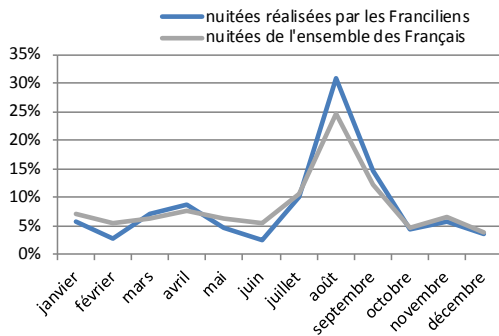


Figure 19. Caractéristiques en séjours (à gauche) et en nuitées (à droite) des séjours des Franciliens (en bleu), en comparaison à l'ensemble des Français (en gris)

	séjours des Franciliens	séjours des Français	Nuitées des Franciliens	Nuitées de Français
Visite à des parents	30%	32%	21%	24%
Vacances hors résidence secondaire	21%	19%	33%	31%
Se rendre dans une résidence secondaire	12%	7%	14%	12%
Se rendre dans une résidence occasionnelle	10%	6%	15%	10%
Visite à des amis	8%	8%	4%	4%
Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée	4%	4%	1%	2%
Autres motifs personnels	3%	3%	2%	4%
Autres motifs professionnels	2%	1%	1%	1%
Activité associative, cérémonie religieuse, réunion	2%	2%	1%	1%
Stage, conférence, congrès, formations, exposition	2%	2%	1%	1%
Se promener sans destination précise	1%	1%	2%	1%
Retour à la résidence occasionnelle	1%	1%	1%	1%
Travailler dans son lieu fixe et habituel	1%	2%	0%	1%
Faire du sport	1%	2%	1%	1%
Se rendre sur un lieu de promenade	1%	1%	0%	1%
Visiter un monument ou un site historique	1%	1%	0%	1%
Voir un spectacle culturel ou sportif (cinéma, théâtre, concert, cirque, match)	0%	1%	0%	0%
Démarche administrative, recherche d'informations	0%	0%	0%	0%
Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire	0%	1%	0%	0%
Etudier (école, lycée, université)	0%	1%	0%	1%
Soins médicaux ou personnels (médecin, coiffeur,,)	0%	0%	1%	1%
Retour au domicile de parents (hors ménage) ou d'amis	0%	1%	0%	1%
Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services	0%	0%	0%	0%
Accompagner quelqu'un à un autre endroit	0%	1%	0%	0%
Manger ou boire à l'extérieur du domicile	0%	0%	0%	0%
Aller chercher quelqu'un à un autre endroit	0%	0%	0%	0%
Tournées professionnelles (VRP) ou visites de patients	0%	1%	0%	0%
Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial (y compris boutiques et services)	0%	0%	0%	0%
Faire garder un enfant en bas âge (nourrice, crèche, famille)	0%	0%	0%	0%
Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	0%	0%	0%
Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car	0%	0%	0%	0%
Non déclaré	0%	0%	0%	0%

Tableau 18. Motif des séjours

4. Les voyages selon le mode

Les voyages en voiture, quel que soit le motif du voyage (professionnel ou personnel) ou sa durée (excursion à la journée ou séjour), représentent 62% des voyages longue distance réalisés par les Franciliens, contre 74% pour l'ensemble des Français. Les caractéristiques de ces voyages en voiture (ou deux-roues motorisées) sont donc nécessairement assez proches de l'ensemble des voyages. A titre de comparaison, la voiture représente également 62% des voyages quotidiens des Franciliens (en excluant la marche à pied, cf. EGT 2010, STIF OMNIL DREIA). Les voyages en train représentent un quart des voyages des Franciliens et l'avion 12% (Figure 20).

Ils réalisent 19% des kilomètres des Français en automobile ce qui correspond au poids de la population francilienne (cf. Tableau 19). En revanche ils génèrent 31% des kilomètres parcourus en train et 37% des kilomètres parcourus en avion¹⁰.

L'automobile est utilisée très majoritairement pour les voyages personnels (cf. Tableau 20). La durée du séjour impacte peu le choix de la voiture comme mode de transport (cf. Tableau 22).

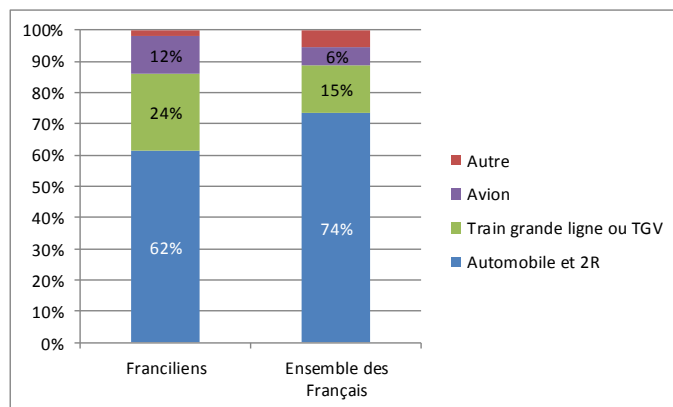


Figure 20. Répartition modale des voyages longue distance, tous motifs et toutes durées confondus

Distance totale parcourue en déplacements
longue-distance sur l'année 2008 en millions de
km

	Francilien	non Franciliens	Ensemble des Français	Poids des Franciliens dans les km parcourus par les Français
Automobile et 2R	33 052	140 987	174 039	19%
Autre	1 034	13 164	14 198	7%
Train grande ligne ou TGV	14 526	32 988	47 514	31%
Avion	37 663	65 152	102 815	37%
Total	86 275	252 291	338 566	25%

Tableau 19. Distance totale parcourue en 2008 en millions de km et poids des Franciliens (qui représentent 19% de la population métropolitaine de 6 ans et plus)

		Automobile et 2R	Train grande ligne ou TGV	Avion	Autre	Total
FRANCILIEN	FRANCE	94%	90%	20%	88%	84%
	Etranger	6%	10%	80%	12%	16%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Ensemble des Français	FRANCE	93%	92%	25%	87%	89%
	Etranger	7%	8%	75%	13%	11%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 20. Répartition des voyages selon leur destination par mode de transport

¹⁰ Cette estimation est approximative par la distance cumulée lors du déplacement est intégralement attribuée au mode de transport principal. Néanmoins le calcul a été réalisé également sur la distance à vol d'oiseau domicile-lieu d'arrivée et les mêmes poids ont été obtenus. Par ailleurs ce mode de calcul est le même pour tous les bassins d'émission.

		Automobile et 2R	Train grande ligne ou TGV	Avion	Autre	Total
FRANCILIEN	Motif professionnel	7%	25%	24%	13%	14%
	Motif personnel	93%	75%	76%	87%	86%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Ensemble des Français	Motif professionnel	13%	43%	24%	19%	33%
	Motif personnel	87%	57%	76%	81%	67%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 21. Répartition des voyages selon leur motif principal par mode de transport

		Automobile et 2R	Train grande ligne ou TGV	Avion	Autre	Total
FRANCILIEN	Excursion	13%	20%	4%	11%	14%
	court voyage (1 à 3 nuits)	40%	39%	21%	44%	37%
	long voyage (4 nuits et plus)	47%	41%	75%	45%	49%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Ensemble des Français	Excursion	31%	36%	7%	46%	31%
	court voyage (1 à 3 nuits)	38%	35%	17%	27%	36%
	long voyage (4 nuits et plus)	31%	29%	76%	28%	33%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 22. Répartition des voyages selon leur durée par mode de transport

	distance à vol d'oiseau Domicile- Arrivée principale en km		Distance totale cumulée lors du déplacement en km	
	Francilien	Ensemble des Français	Francilien	Ensemble des Français
Automobile et 2R	330	240	880	660
Train grande ligne ou TGV	390	330	970	880
Avion	2400	2430	5070	5000
Autre	320	250	880	720
total	600	380	1410	940

Tableau 23 Distances moyennes en km selon le mode, tout type de voyages longue-distance confondus

Grande vitesse oblige, le train est beaucoup plus souvent utilisé pour les voyages professionnels et les voyages à la journée. Néanmoins 41% des voyages en train des Franciliens sont de longs séjours de 4 nuits ou plus.

L'avion est évidemment très majoritairement utilisé pour partir à l'étranger. Un voyage en avion sur 4 est malgré tout interne à la métropole. Les Franciliens utilisent plus l'avion pour motif professionnel, mais comme les Franciliens font moins de voyages professionnels que les autres Français, les proportions s'équilibrent : un voyage en avion sur quatre est pour motif professionnel pour les Franciliens comme pour les Provinciaux.

Enfin, il est intéressant de comparer les distances moyennes par mode (cf Tableau 22). De façon générale les Franciliens parcourent plus de kilomètres que l'ensemble des Français. On note que l'écart se fait surtout en voiture. Les Franciliens vont 40% plus loin en voiture (à vol d'oiseau) que l'ensemble des Français. Les Français utilisent de façon générale le train pour aller en moyenne 40% plus loin que lors de leurs voyages en voiture, alors que les Franciliens ne vont en train que 16% plus loin. Les distances en avion sont les mêmes. De façon générale les distances totales cumulées lors du voyage (aller + retour+ voyages sur place) font 2,5 fois la distance à vol d'oiseau domicile-arrivée principale.

5. Tourisme et inégalité

Les non-partants

44% des Franciliens n'ont réalisé aucun voyage longue-distance au cours des 13 semaines (3 mois) précédant l'enquête, contre 48% en province.

Ces non-partants sont sous représentés à Paris et surreprésentés en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne. Comme en province, la part de non-partant est plus importante chez les seniors. Les seniors restent néanmoins beaucoup plus mobiles en Ile-de-France qu'ailleurs. 67% des plus de 75 ans ne sont pas partis au cours des 3 derniers mois en Ile-de-France, contre 77% en province (cf. figure 19).

L'ANCV (Agence Nationale pour les Chèques-vacances) a réalisé en 2009 une étude sur les non-partants en vacances (cf. ANCV-BVA juin 2009). Sur l'ensemble de la France, 27% des non-partants ont plus de 65 ans (contre 18 % des partants), 31% vivent en milieu rural (contre 23% des partants), 20% résident dans le Bassin parisien (contre 16% des partants) et, 41% d'entre eux ont un revenu inférieur à 1500€/ mois contre 18% des partants. Enfin, l'étude montre que 33% des non-partants ne sont jamais partis en vacances lorsqu'ils étaient enfants. Un tiers des non-partants sont des non-partants « longue-durée », qui ne sont pas partis depuis au moins 5 ans, et 12% ne sont jamais partis. Par ailleurs, les raisons financières expliquent un non-départ sur deux.

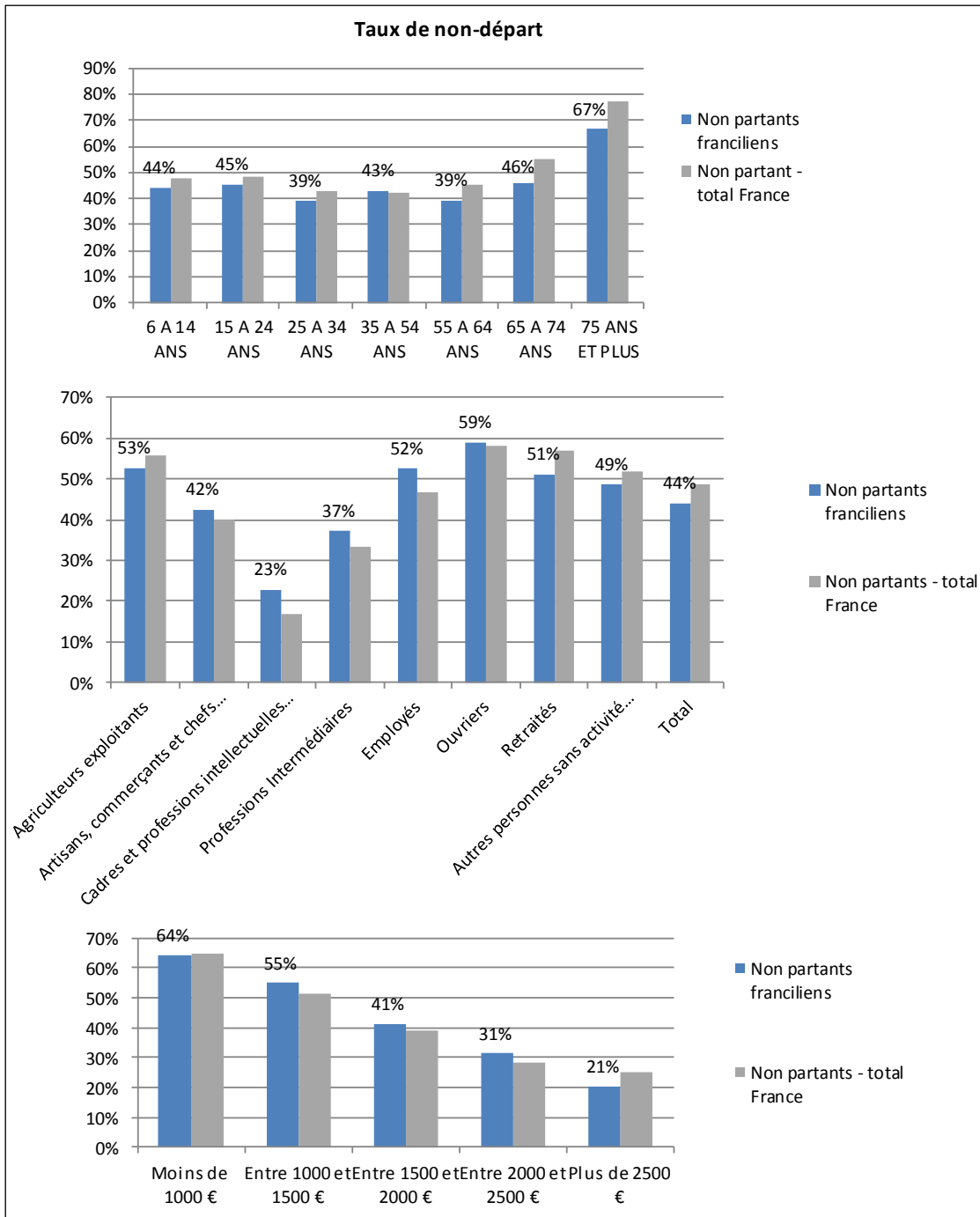


Figure 21. Part d'individus n'ayant réalisé aucun voyage longue-distance au cours des 13 semaines précédant l'enquête, selon l'âge (en haut) et la CSP (au milieu) et selon le revenu mensuel par unité de consommation (en bas)

Particularités touristiques des Franciliens selon leur niveau de revenu

Si la part de non-partants est plus faible que sur l'ensemble du territoire, les inégalités face aux séjours sont néanmoins assez marquées en Ile-de-France. Les Franciliens de revenu mensuel par u.c. (unité de consommation, cf. définition p. 19) inférieur à 1000€ réalisent 2,2 fois moins de séjours que la moyenne francilienne, pour 1,7 fois moins en

province (cf. Tableau 24). En revanche, ils compensent cette moindre mobilité par des séjours nettement plus longs en durée (11 nuits en moyenne, contre 7,9 pour l'ensemble de l'Ile-de-France). En Ile-de-France, la durée moyenne du séjour est d'autant plus courte que le revenu du ménage augmente, alors qu'elle est quasiment stable en province.

Ainsi 20% des Franciliens, aux revenus supérieurs à 2500 par u.c. génèrent à eux seuls 35% des déplacements, 41% des excursions, 25% des nuitées et 38% des kilomètres. A l'inverse les 20% des Franciliens aux revenus les plus faibles, ne génèrent que 9% des déplacements, 8% des excursions, 13% des nuitées et seulement 8% des kilomètres.

De la même façon, la part de courts séjours (1 à 3 nuits) est d'autant plus forte en Ile-de-France que le revenu est élevé (cf. Tableau 25), ce qui se retrouve moins en Province.

Plusieurs études ont montré que lorsqu'il y a des arbitrages budgétaires à faire, comme en temps de crise, ce sont en effet les week-ends qui sont souvent supprimés alors que l'on tente de conserver les « grandes vacances » au maximum.

Par ailleurs, la part de population d'origine étrangère est forte chez les ménages modestes, ce qui entraîne une part de séjour à l'étranger élevée chez les revenus les plus bas, en Ile-de-France comme en province. Ce sont les revenus médians qui réalisent le moins de séjours vers l'étranger (cf. Tableau 26).

Enfin, si les voyages affinitaires permettent en théorie de réaliser des économies, car l'hébergement est non-marchand, le Tableau 27 montre qu'ils ne sont pas plus souvent réalisés lorsque le revenu est bas, au contraire. Le coût du transport peut être à lui seul assez dissuasif. Par ailleurs, les Franciliens ayant des bas revenus sont nettement plus nombreux à ne pas avoir de véhicule, ce qui rend les déplacements longue-distance nécessairement plus chers et plus complexes à organiser. La non-motorisation est beaucoup plus rare en province.

Francilien	Poids en Individus	Poids en déplacements	Poids en Excursions	Poids en séjours	Poids en nuitées	nombre moyen d'excursions par individu	Nombre moyen de séjours par individu	durée moyenne d'un séjour	distance moyenne d'une excursion	distance moyenne d'un séjour
Moins de 1000 €	20%	9%	8%	9%	13%	0,3	2,3	11,0	520	1450
Entre 1000 € et 1500 €	26%	17%	12%	18%	24%	0,4	3,4	10,4	390	1800
Entre 1500 € et 2000 €	20%	22%	15%	23%	25%	0,6	5,8	8,8	370	1340
Entre 2000 € et 2500 €	14%	17%	23%	16%	13%	1,3	5,7	6,1	530	1260
Plus de 2500 €	19%	35%	41%	33%	25%	1,7	8,7	5,9	670	1730
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	0,8	5,0	7,9	550	1550

Non Francilien	Poids en Individus	Poids en déplacements	Poids en Excursions	Poids en séjours	Poids en nuitées	nombre moyen d'excursions par individu	Nombre moyen de séjours par individu	durée moyenne d'un séjour	distance moyenne d'une excursion	distance moyenne d'un séjour
Moins de 1000 €	28%	15%	11%	17%	18%	0,9	2,5	6,2	350	1050
Entre 1000 € et 1500 €	35%	34%	39%	31%	28%	2,5	3,7	5,1	340	950
Entre 1500 € et 2000 €	20%	22%	21%	23%	24%	2,4	4,9	5,8	330	1150
Entre 2000 € et 2500 €	9%	13%	14%	13%	14%	3,3	6,0	5,8	340	1270
Plus de 2500 €	8%	16%	15%	16%	15%	4,3	8,4	5,3	400	1340
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	2,3	4,2	5,6	350	1120

Tableau 24 Mobilité longue distance des Franciliens (tableau du haut) et des non-Franciliens (en bas) selon le niveau de revenu par unité de consommation du ménage

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Francilien	Excursion	12%	10%	10%	18%	17%
	Courts séjours (1 à 3 nuits)	30%	34%	36%	39%	41%
	Longs séjours (4 nuits ou plus)	57%	56%	54%	43%	42%
	<i>total</i>	100%	100%	100%	100%	100%

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Ensemble des Français	Excursion	25%	38%	29%	32%	29%
	Courts séjours (1 à 3 nuits)	38%	33%	35%	35%	39%
	Longs séjours (4 nuits ou plus)	37%	29%	36%	33%	33%
	<i>total</i>	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 25. Répartition des voyages par leur durée selon la tranche de revenu mensuel par unité de consommation des ménages

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Francilien	séjour en France	78%	79%	86%	87%	81%
	séjour à l'étranger	22%	21%	14%	13%	19%
	<i>total</i>	0%	0%	0%	0%	0%

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Ensemble des Français	séjour en France	84%	89%	88%	88%	81%
	séjour à l'étranger	16%	11%	12%	12%	19%
	<i>total</i>	0%	0%	0%	0%	0%

Tableau 26 . Répartition des séjours par destination selon la tranche de revenu mensuel par unité de consommation des ménages

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Francilien	séjour Affinitaire	47%	42%	49%	45%	57%
	autre séjour	53%	58%	51%	55%	43%
	<i>total</i>	0%	0%	0%	0%	0%

		Moins de 1000€	Entre 1000 et 1500 €	Entre 1500 et 2000€	entre 2000 et 2500€	Plus de 2500€
Ensemble des Français	séjour Affinitaire	40%	44%	48%	48%	59%
	autre séjour	60%	56%	52%	52%	41%
	<i>total</i>	0%	0%	0%	0%	0%

Tableau 27 Part de séjour affinitaire selon la tranche de revenu mensuel par unité de consommation des ménages

Conclusion

L'Ile-de-France joue un rôle particulier dans les flux de déplacements longue-distance. Grâce à son poids économique, elle reçoit beaucoup de séjours professionnels et également, grâce à son poids démographique, beaucoup de visites à des parents ou amis. Elle attire également beaucoup d'excursions (aller-retour à la journée à plus de 80 km) de résidents du Bassin parisien, venant pour motif personnel ou professionnel. Ce tourisme particulier génère des arrivées lissées sur l'année avec un léger creux en été.

En terme d'émissions, l'Ile-de-France génère en revanche relativement peu de séjours professionnels au regard de sa taille. Les Franciliens réalisent également beaucoup moins d'excursions que les autres Français. En revanche, ils réalisent beaucoup plus de séjours et encore plus de nuitées : les séjours des Franciliens sont à la fois plus fréquents mais également plus longs et plus lointains. Cette sur-mobilité touristique est évidemment liée aux revenus des Franciliens en moyenne supérieurs. Par ailleurs, les arbitrages budgétaires des ménages modestes privilégient les « grandes vacances » : réaliser peu de séjours sur l'année mais sur une plus longue durée et souvent plus loin. On pense aux « identitaires » décrits par N. Louvet et H. Nessi (cf. Incidences du rapport au cadre de vie et du contexte sur la mobilité de loisir, 6-T, 2013) : ouvriers modestes qui partent durant les vacances à l'étranger (Portugal, Espagne, Italie, Afrique du nord, etc..) pour retrouver leur famille et leur pays d'origine.

Contrairement au coût du logement, la mobilité touristique est un poste de dépense considéré souvent comme ajustable. Il fait cependant parfois partie intégrante d'un choix de vie. Même modeste, un ménage peut choisir un logement à moindre coût pour préserver un séjour annuel à l'étranger. Dans un contexte de hausse du coût de l'énergie, les arbitrages budgétaires de ces ménages seront de plus en plus difficiles à supporter. Le ménage en difficulté ne partira alors probablement en vacances qu'une année sur deux, puis de plus en plus rarement. Les études de l'ANCV montrent enfin qu'il y a une forme d'apprentissage à la mobilité touristique et qu'à revenu égal, les adultes tendent à moins voyager s'ils ne sont jamais partis étant enfants.

Annexes

Solde migratoire et économie présentielle

La direction du tourisme a réalisé en 2005 une estimation de la population présente dans chaque département (cf. Mobilité touristique et population présente, direction du Tourisme, 2006). L'Ile-de-France a un solde touristique fortement négatif, mais qui est très différent selon les départements et selon les jours de l'année.

Ainsi, bien que Paris soit une ville ayant un fort rayonnement touristique, au 15 août, la population présente dans Paris Intra-Muros est très proche de la population de Seine Saint Denis. En grande couronne, le volume de population des Yvelines descend en dessous de celle de la Seine et Marne et du Val d'Oise.

En moyenne sur l'année, la population présente est de 1,2% inférieure à la population résidente sur Paris, inférieure de 4,4% en Seine Saint Denis, de 9% dans les Hauts-de-Seine, de 7,8% dans le Val de Marne. En grande couronne, la population présente est inférieure de 6% à la population résidente dans le Val d'Oise, elle est inférieure de 8% dans l'Essonne, inférieure de 6% dans les Yvelines et elle est supérieure de 1% en Seine et Marne, seul département au solde positif de la région.

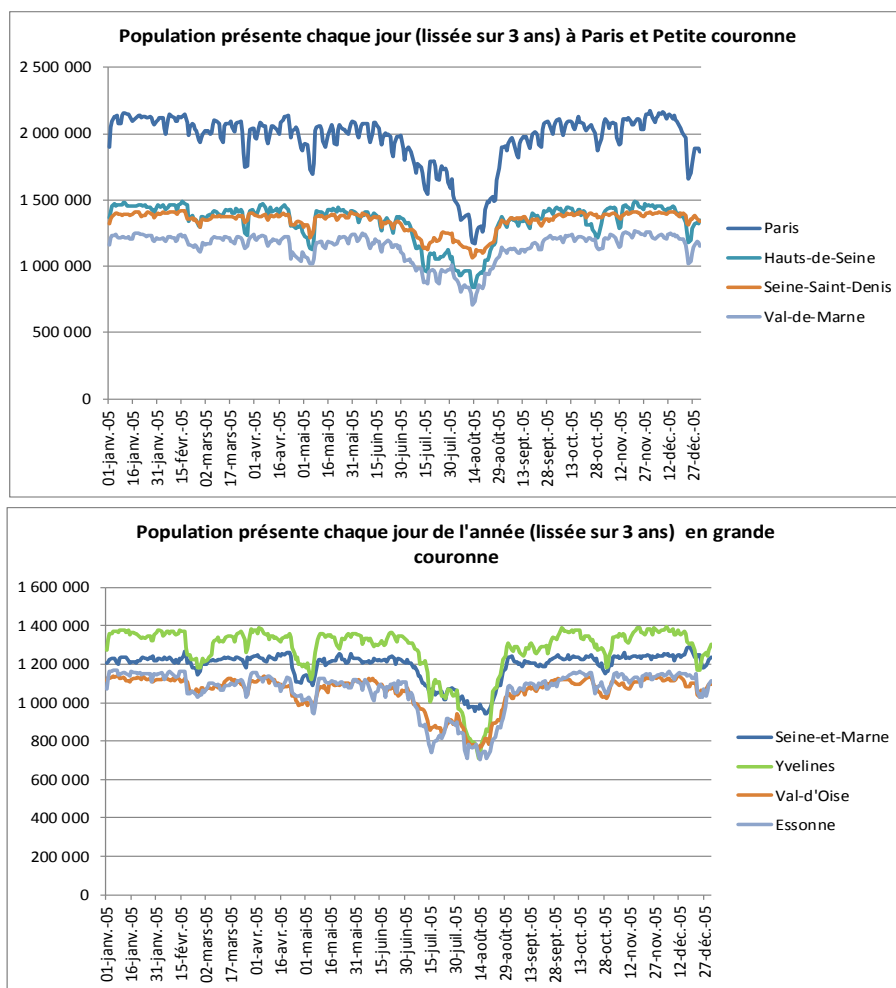


Figure 22. Population présente dans les départements chaque jour de l'année obtenue par le solde de la population résidente, des départs et des arrivées, SDT, Direction du Tourisme, TNS-SOFRES, 2005

Définitions et concepts

Déplacement longue distance

Le déplacement est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée, à plus de 80 km à vol d'oiseau. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport.

Déplacement principal d'un voyage

Un voyage ou une excursion comporte au moins deux déplacements. Un déplacement dit « principal » a été déterminé pour chacun d'eux. Pour les déplacements se composant d'un simple aller-retour, le déplacement principal est l'aller. Pour les voyages de plus de deux déplacements, le déplacement principal est celui pour lequel le nombre de nuitées le séparant du suivant est le plus grand.

Voyage

Un voyage est l'ensemble des déplacements effectués par une personne au départ de son domicile jusqu'à son retour. Un voyage est donc constitué d'au moins 2 déplacements longue-distance, l'aller et le retour, mais peut en comporter d'autres en cas de déplacements intermédiaires. On distingue les voyages comprenant au moins une nuit passée en dehors du domicile : les séjours, des voyages constitués juste d'un aller-retour réalisé dans une seule journée : les excursions. La destination du voyage est soit le territoire national, soit l'étranger. Dans l'ENTD, cette destination est donc toujours à plus de 80 km du domicile, alors que d'autres enquêtes comme le SDT n'ont pas de limitation de distance.

Touriste

Personne en déplacement hors de son environnement habituel pour une durée d'au moins une nuitée et d'un an au plus (définition de l'Organisation Mondiale du Tourisme)

Excursion

Voyage longue distance dont l'aller et le retour sont réalisés le même jour, par conséquent aucune nuit n'est passée en dehors du domicile. Tout comme les autres voyages, une excursion peut être réalisée pour motif personnel ou professionnel.

Séjour

Voyage pour lequel au moins une nuit est passée en dehors du domicile.

Nuitée

Unité de mesure de la durée d'un voyage

Court séjour

Voyage d'une durée d'une à trois nuits

Long séjour

Voyage d'une durée de 4 nuits au plus

Navette longue-distance

Voyage à plus de 80 km à vol d'oiseau dont le motif est « travailler dans son lieu fixe et habituel » (modalité du questionnaire de l'ENTD). Afin de mieux comprendre ce phénomène aucune notion de durée n'est mentionnée. Le navetteur est l'individu effectuant ces navettes.

Mode de transport principal du déplacement

Le mode de transport principal d'un déplacement est le mode le plus « lourd » parmi ceux utilisés au cours du déplacement. La hiérarchie est la suivante pour les déplacements : bateau, avion, train, transports collectifs urbains, voiture, deux-roues motorisés, vélo et marche à pied. Pour les déplacements à longue distance, la voiture prime sur les transports collectifs urbains, contrairement aux déplacements locaux.

Mode de transport principal du voyage

Si le voyage est un simple aller-retour, alors le mode de transport principal est celui du déplacement aller. Si le voyage comporte plus de deux déplacements, le mode de transport principal est le mode le plus « lourd » du déplacement le plus long en kilomètres. Les modes de transport présentés dans les tableaux sur la mobilité à longue distance sont la voiture, le train, l'autocar, l'avion et les autres (deux-roues, bateau, taxis...).

Motif de déplacement

Le déplacement se caractérise par un motif et un seul. Tout changement de motif entraîne un nouveau déplacement. Mais deux déplacements successifs peuvent avoir un même motif.

Motif principal du voyage

Le motif principal du voyage est celui du déplacement principal du voyage (voir déplacement principal du voyage).

Voyage professionnel

Voyage pour motif professionnel (déplacement vers le lieu de travail habituel, réunion, séminaire, conférence, etc...)

Voyage personnel

Voyage réalisé pour tous les motifs autres que professionnels (visite à de la famille, amis, santé, vacances, résidence secondaire, etc...)

Tourisme affinitaire

Ensemble des voyages dont le motif est la visite à des amis et/ou de la famille, ou des voyages dont l'hébergement est réalisé chez des amis et/ou la famille

Bibliographie

ANCV-BVA, *Etude sur les publics non-partants en vacances*, rapport d'étude, juin 2009

Armoogum J., Hubert J-P, Roux S., Le Jeannic T., « Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne », *La Revue du CGDD, SOeS*, décembre 2010

Beaufils S., de Biasi K., « Débordement modéré de la population francilienne sur les départements limitrophes », IAU-IdF, *Note rapide n°509*, juin 2010

Bouleau M. et Tardieu F., « Les courts séjours des Français, de plus en plus loin, Les nouvelles mobilités touristiques », *Cahier Espaces, n° 100*, mars 2009

CREDOC, *Vacances 2010 : Les contraintes financières favorisent de nouveaux arbitrages*, rapport, octobre 2010

CRT Paris-Ile-de-France/ TNS-SOFRES, *Les sorties des familles franciliennes*, rapport d'étude, Janvier 2007

CRT Paris-Ile-de-France, *Bilan Touristique 2012*, rapport, mars 2013

Dauphin L., Le Garrec M-A. et Tardieu F., *Les vacances des Français depuis 40 ans*, Dossier, INSEE, 2008

DGCIS, « le 4 Pages n°5 », août 2009

DGCIS, *Memento du Tourisme 2010*, juin 2011

Grimal R., « Présentation de l'Enquête Nationale Transport et Déplacements », *SETRA, Mobilité longue-distance FICHE n°1*, avril 2010

Grimal R., « Evolution des volumes et caractéristiques des voyages à longue distance », *SETRA, Mobilité longue-distance FICHE n°2*, avril 2010

Grimal R., « Des mobilités au pluriel, des dynamiques divergentes », *SETRA, Mobilité longue-distance FICHE n°3*, juin 2010

Grimal R., « Motorisation et mobilité : des comportements plus rationnels ? », *SETRA, Mobilité longue-distance FICHE n°4*, septembre 2010

Grimal R., « Emissions et attractions de voyageurs à longue distance », *SETRA, Mobilité longue-distance FICHE n°6*, avril 2013

Grimal R., « Mobilité longue-distance : plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture », *SETRA, La revue du CGDD*, décembre 2010

Grimal R., « Mobilité de vacances et de loisirs, les enseignements de l'ENTD », présentation réalisée aux Journées d'échanges sur la mobilité urbaine FNAU – CERTU, novembre 2011.

Labrador J., « Zonage en aires urbaines 2010 : le centre se densifie, le périurbain s'étend », INSEE Ile-de-France à la page N° 374, Octobre 2011

Longuar Z., Nicolas J-P., Verry D., « Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO2 par an pour effectuer ses déplacements », *La revue du CGDD*, décembre 2010

Orfeuil J-P., « Déplacements énergie consommée et formes urbaines », *Espace Transport Environnement et Institutions locales*, octobre 2005.

Orfeuil J-P, Soleyret D. « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? », *Recherche Transport Sécurité* 76, septembre 2002.

Nessi H. et Louvet N., *Incidences du rapport au cadre de vie et du contexte sur la mobilité de loisir*, Rapport 6-T, 2013

OCTP, *Le Tourisme à Paris*, Chiffres Clés 2012

Pelisson, G. *Le Tourisme d’Affaires dans le Grand Paris, pour une nouvelle ambition*, rapport, Juin 2011

STIF, OMNIL, DRIEA, IAU, « La Mobilité en Ile-de-France », *Note n°1 Enquête globale transport*, septembre 2012

Terrier C., *Mobilité touristique et population présente*, rapport Direction du Tourisme, 2006



L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France est une fondation reconnue d'utilité publique par décret du 2 août 1960, financée par la Région Île-de-France et par l'État.

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15 - 33 1 77 49 77 49 - www.iau-idf.fr

5.11.013