

LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE DES LIAISONS NOUVELLES OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE



LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Sommaire

PRÉAMBULE	3
Pourquoi étudier la mobilité des individus ?	3
Le périmètre du projet LNOBPL	3
Comment étudie-t-on la mobilité ?	5
Que « pèsent » les différentes catégories de déplacements ?	6
PRINCIPALE CARACTERISTIQUE DE LA MOBILITE « COURTE DISTANCE » SUR LE TERRITOIRE	7
Combien de déplacements de courte distance effectuent les résidents du périmètre du projet ?	7
Pourquoi se déplace-t-on ?	9
Quelle distance parcourt-on chaque jour ?	10
Quand se déplace-t-on ?	11
Comment et où se déplace-t-on ?	12
LES VOYAGES A LONGUE DISTANCE	14
Combien de voyages effectuent les résidents du périmètre du projet ?	14
Quelles sont les raisons de ces voyages ?	14
Quelle est la distance parcourue lors de ces voyages ?	15
Quels sont les modes de transports utilisés pour voyager ?	16
Quels sont les échanges entre le périmètre du projet et l'extérieur ?	17
QUELLE EST LA PLACE DU TRAIN ?	19
Principaux flux TER dans l'aire d'étude	19
COMMENT VA ÉVOLUER LA MOBILITÉ	22
Á L'HORIZON DU PROJET ?	22
Quelle sera la population de l'aire d'étude en 2030 ?	22
Evolution de la fréquentation du réseau ferroviaire	23
GLOSSAIRE	24

Etude réalisée par Explain.
Auteur : Martin Chourrout
Octobre 2016

PRÉAMBULE

Pourquoi étudier la mobilité des individus ?

La connaissance des besoins de déplacements des personnes est un élément essentiel pour l'élaboration d'un projet comme celui des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL). Il n'existe pas de solution unique aux problématiques de mobilité : le succès d'un projet de transport est conditionné par la bonne prise en compte des spécificités en matière de mobilité du territoire dans lequel il s'insère.

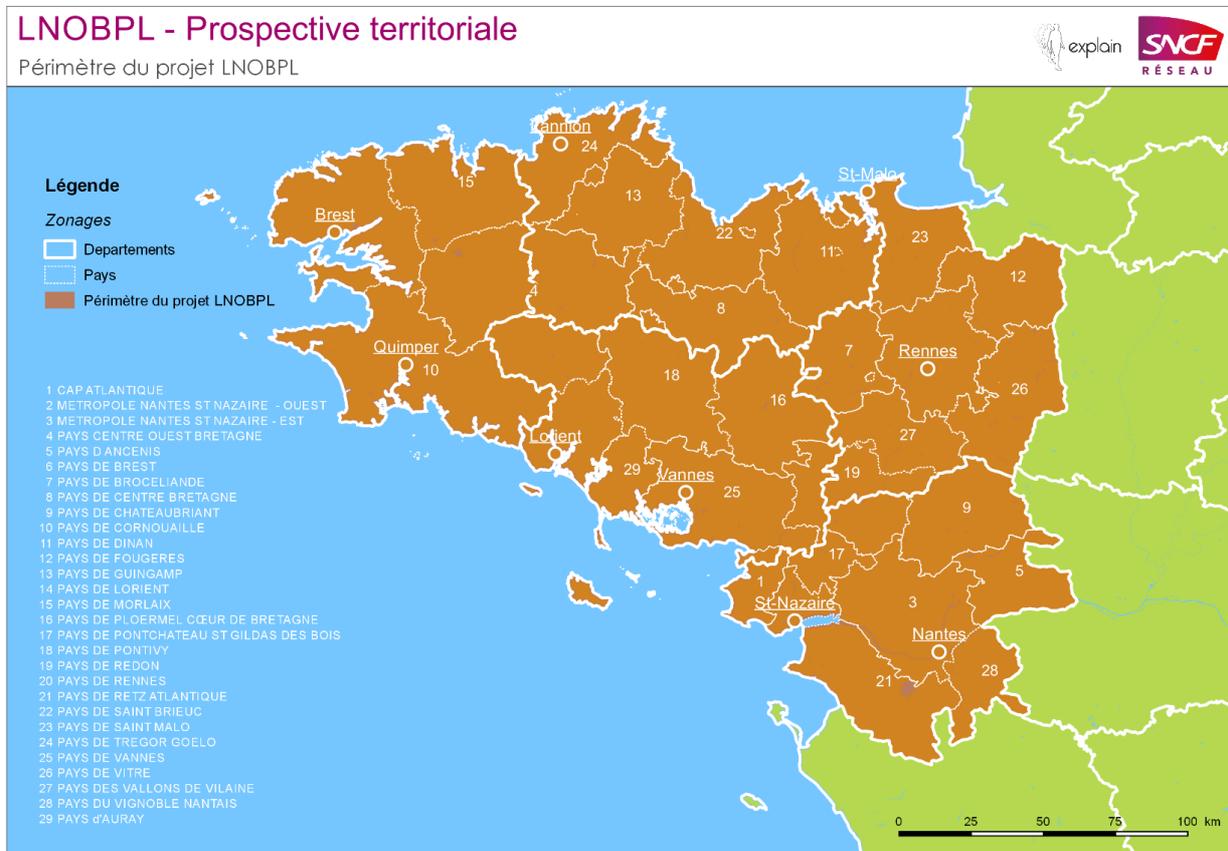
La présente note caractérise les déplacements qui sont effectués sur le périmètre d'étude du projet, aujourd'hui et à l'horizon de sa réalisation. Elle analyse les principaux déterminants de la mobilité et détaille l'organisation spatiale des déplacements, pour donner à comprendre les besoins de déplacement auxquels doit répondre l'offre de transport actuelle et à venir.

Le périmètre du projet LNOBPL

Le périmètre considéré pour l'étude de la mobilité est présenté sur la carte suivante. Il recouvre cinq départements (le Finistère, les Côtes-d'Armor, le Morbihan, l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Atlantique) répartis sur deux régions, la Bretagne et les Pays de la Loire. Il se compose de 29 pays, une catégorie administrative désignant un territoire présentant « une cohérence géographique, culturelle et sociale, à l'échelle d'un bassin de vie et d'emploi »¹. Ainsi, l'essentiel des déplacements quotidiens se font au sein même du pays dans lequel on habite. Il s'agit de l'échelle territoriale pertinente pour l'étude des projets de transport ou d'aménagement couvrant plusieurs départements.

¹ Source : Loi d'Orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995.

Périmètre du projet LNOBPL



Comment étudie-t-on la mobilité ?

L'étude de la mobilité s'intéresse à l'ensemble des déplacements effectués par les individus sur le périmètre du projet LNOBPL.

Pour autant, parce qu'ils obéissent à des logiques différentes (motifs de déplacements, comportements de choix de mode), les déplacements courts et les déplacements longs sont généralement étudiés séparément. Pour distinguer ces deux catégories de déplacements, un seuil de 80 km est couramment admis².

Par abus de langage, et parce que ces deux notions se recoupent largement, on confond souvent les déplacements « courte distance » et les déplacements quotidiens. La raison principale est qu'au sein des déplacements courts, on trouve principalement les déplacements des individus entre leur domicile, leur lieu de travail, les lieux où ils font leurs achats, s'adonnent à leurs loisirs, rendent visite à leurs proches...

Par ailleurs, pour des raisons pratiques, il est parfois plus simple d'aborder la question des déplacements longs en parlant de voyages à longue distance. En effet, lorsque l'on se rend loin de son domicile (à plus de 80 km donc...), il nous arrive de réaliser sur place plusieurs déplacements, dont la logique est dictée par le fait que l'on est « en voyage », et en particulier la nécessité de retourner à son domicile. Ainsi, en moyenne, un voyage regroupe 2,2 déplacements.

² C'est le cas notamment dans l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD), l'une des principales enquêtes statistiques sur la mobilité des Français, réalisée en partenariat par le Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, l'Institut national des statistiques et des études économiques (Insee), l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), et de nombreux organismes financeurs. La dernière ENTD a été réalisée pour l'année 2008.

Que « pèsent » les différentes catégories de déplacements ?

Mobilité des résidents du périmètre du projet LNOBPL sur un jour

Mobilité des résidents du périmètre du projet LNOBPL	Nombre de déplacements effectués	Distance parcourue (en millions de Km)
Déplacements courts	13 980 000	182,9
Déplacements longs	140 000	79,9
Total des déplacements	14 120 000	262,8

Chaque jour, les résidents du périmètre du projet LNOBPL effectuent :

- Près de 14 Millions de déplacements courts ;
- Environ 140 000 déplacements longs.

Les déplacements longs ne représentent donc qu'une petite fraction de la mobilité des résidents du périmètre d'étude, environ 1%, si l'on ne s'intéresse qu'au nombre de déplacements effectués.

Pour autant, en termes de distance parcourue, le poids de la mobilité à longue distance est loin d'être négligeable. Ainsi, sur la totalité de la distance parcourue chaque jour par l'ensemble des résidents du périmètre d'étude, 30% est le fait de déplacements à longue distance alors qu'ils ne représentent qu'1% des déplacements. S'y ajoute la distance parcourue par les résidents extérieurs, au cours de leurs voyages au sein du périmètre du projet.

Il est donc important d'étudier en détail les deux composantes de la mobilité, à savoir les déplacements de courte distance et les déplacements de longue distance, pour comprendre les besoins de déplacements sur un périmètre comme celui du projet LNOBPL.

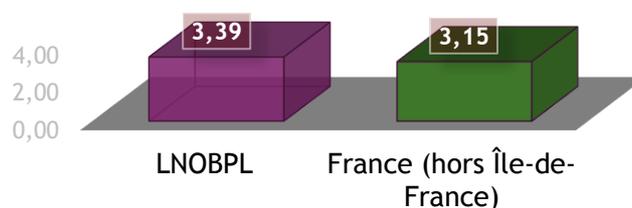
PRINCIPALE CARACTERISTIQUE DE LA MOBILITE « COURTE DISTANCE » SUR LE TERRITOIRE

Combien de déplacements de courte distance effectuent les résidents du périmètre du projet ?

Mobilité par individu

Près de 14 millions de déplacements courts sont réalisés quotidiennement du lundi au vendredi par les 4,1 millions de résidents du périmètre d'étude âgés d'au moins 6 ans. Chaque individu réalise ainsi une moyenne de 3,39 déplacements quotidiens. Les Pays de la Loire et la Bretagne sont les deux territoires français pour lesquels les habitants sont le plus mobiles.

Mobilité individuelle quotidienne moyenne³



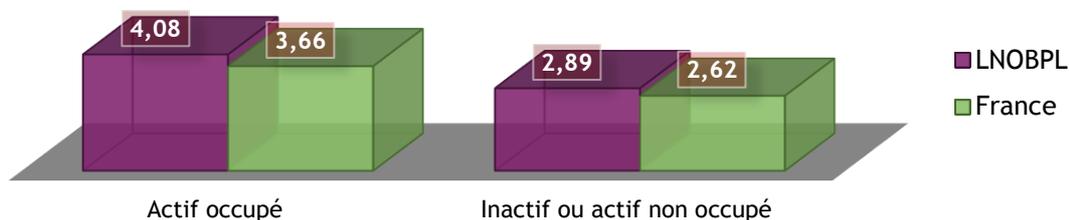
Cette mobilité plus importante peut s'expliquer notamment par deux facteurs :

- Une proportion nettement plus faible de personnes n'effectuant aucun déplacement un jour donné de la semaine (11% en Bretagne et en Pays de la Loire contre 16% pour l'ensemble des régions métropolitaines, hors Île-de-France) ;
- Un taux de chômage inférieur, dans ces deux régions, au taux national : au premier trimestre 2015, le taux de chômage était de 8,9% en Bretagne et de 9,0% en Pays de la Loire, pour un taux de chômage national (France Métropolitaine) de 10,0%⁴.

³ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

⁴ Source : Insee, taux de chômage localisés et taux de chômage au sens du Bureau International du Travail.

Mobilité individuelle selon le statut d'activité

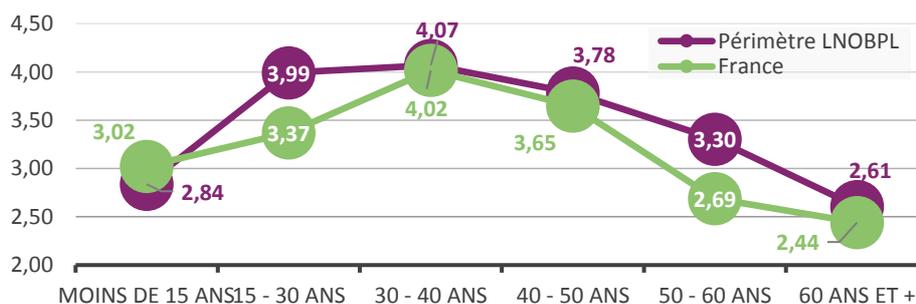


La mobilité aux différentes périodes de la vie

Dans le périmètre d'étude comme à l'échelle nationale (hors Île-de-France), la mobilité au cours de la vie commence par augmenter pour atteindre son pic entre 30 et 40 ans, avant de reculer.

Les résidents du périmètre du projet se distinguent par une augmentation plus rapide de la mobilité dans leurs jeunes années, puis par une décroissance plus longue. L'écart avec la moyenne des Français (hors Franciliens) est particulièrement important entre 15 et 30 ans d'une part, puis entre 50 et 60 ans d'autre part.

Mobilité par classe d'âge sur l'ensemble du périmètre d'étude⁵

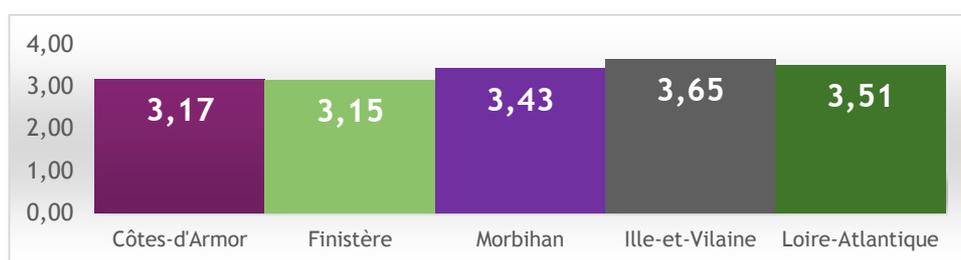


⁵ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

La mobilité en fonction du lieu de résidence

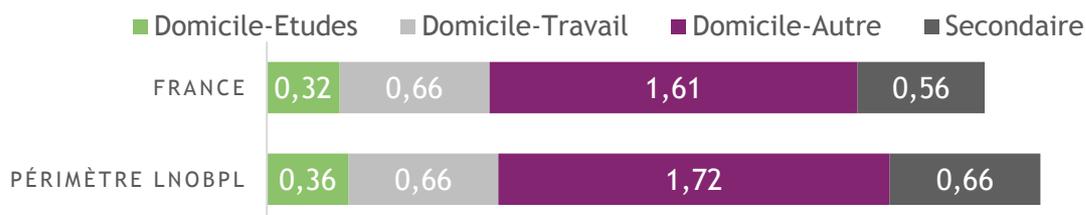
La mobilité locale des individus dépend de leur département de résidence. Ainsi, en Ile-et-Vilaine, la mobilité individuelle moyenne est de 16% supérieure à celle du Finistère ou des Côtes-d'Armor. Ces écarts s'expliquent principalement par la présence de grandes métropoles et l'importance de l'espace urbanisé. En effet, dans les villes, et a fortiori dans les grandes métropoles, l'offre de commerces, d'activités de loisirs et plus généralement la densité favorisent les déplacements.

Nombre moyen de déplacements par personne et par département⁶



Pourquoi se déplace-t-on ?

Répartition des déplacements selon le motif⁷



⁶ *Ibid.*

⁷ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT2D 2008

Les raisons de se déplacer ne varient pas significativement entre les résidents du périmètre d'étude et l'ensemble des Français (hors Franciliens). Sur les 3,39 déplacements locaux effectués quotidiennement par les résidents de l'aire d'étude :

- 19% sont consacrés aux mouvements entre le domicile et le lieu de travail ;
- 11% aux mouvements entre le domicile et les lieux d'études ;
- 51% aux trajets entre le domicile et un autre lieu ;
- Enfin 19% sont des déplacements secondaires, c'est-à-dire qu'ils n'ont le domicile ni en point de départ ni en point d'arrivée (ex : déplacement entre le lieu de travail et un lieu d'achat).

Quelle distance parcourt-on chaque jour ?

Mobilité locale - distances de déplacements

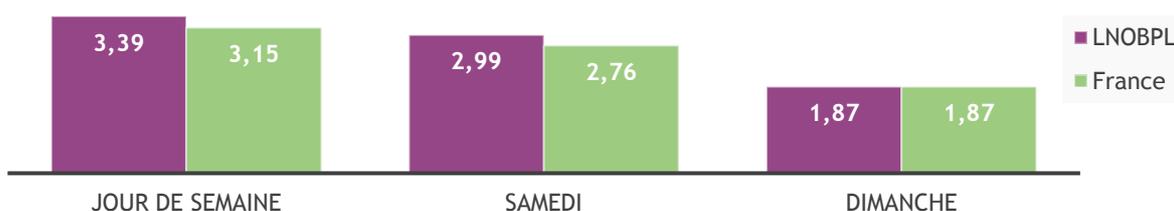
Déplacements courts - Distances parcourues	Nombre de déplacements	Longueur moyenne d'un déplacement (km)	Distance moyenne parcourue sur une journée (km)
Périmètre LNOBPL	3,39	13,1	44,4
France métropolitaine (hors Île-de-France)	3,15	12,5	39,3

En moyenne, quel que soit le motif du déplacement, les résidents du périmètre d'étude parcourent des distances plus longues que la moyenne des Français (hors Franciliens), si bien que sur une journée moyenne, les résidents du périmètre du projet LNOBPL parcourent 5,1 Km de plus que la moyenne des Français (hors Franciliens). L'habitat rural dispersé, fréquent en Bretagne et en Loire-Atlantique, explique pour partie ce phénomène.

Quand se déplace-t-on ?

A l'échelle d'une semaine

Mobilités comparées en France (hors Île-de-France) et sur le périmètre d'étude selon le jour de la semaine⁸



La mobilité locale dans le périmètre du projet LNOBPL décroît le week-end par rapport à la semaine : de 3,39 déplacements par jour et par personne, elle passe à 2,99 le samedi et à 1,87 le dimanche.

Supérieure à la mobilité moyenne française en semaine et le samedi, la mobilité des résidents du périmètre est égale à la moyenne nationale le dimanche.

A l'échelle d'une journée (de semaine)

Répartition des déplacements sur une journée en semaine⁹



⁸ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

⁹ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

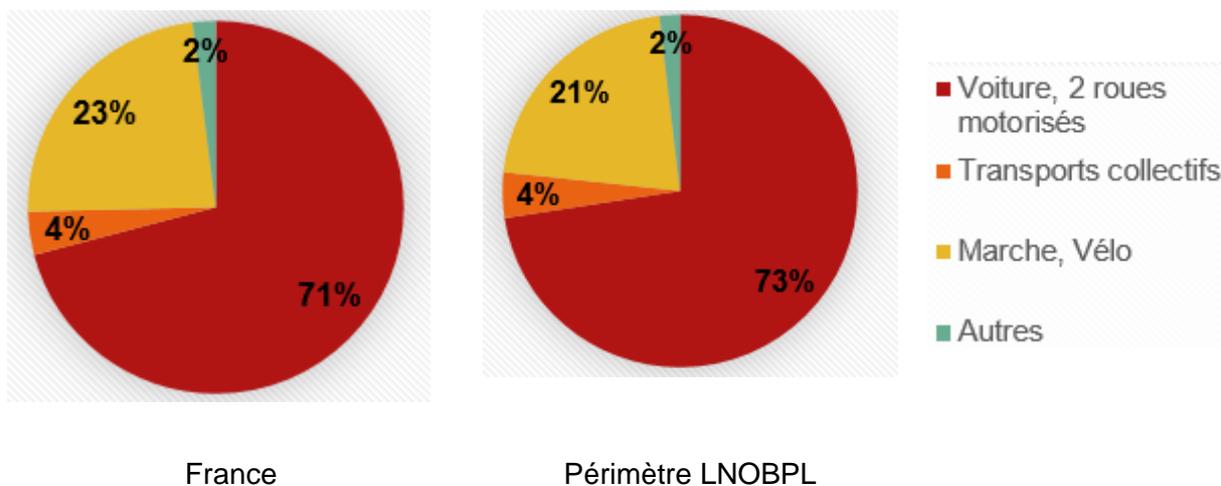
Comme c'est le cas sur l'ensemble du territoire métropolitain (hors Île-de-France), les déplacements dans le périmètre du projet se font essentiellement entre 7h et 20h. En dehors de cette période, le nombre de déplacements effectués est beaucoup plus faible. Deux pics de départs sont observés : un premier le matin, entre 7h et 9h, et un second plus important et plus étalé le soir, entre 16h et 19h. Entre ces deux périodes de pointe pour la mobilité se trouve un pic de moindre importance autour de l'heure du déjeuner.

Comment et où se déplace-t-on ?

Modes de transport

La voiture est le mode de transport privilégié par les résidents du périmètre pour effectuer des trajets de moins de 80 km. Elle occupe une place plus importante dans les déplacements des résidents du périmètre du projet (73% des déplacements) que pour la moyenne des Français, hors Franciliens (71%).

Répartition des modes de transport dans la mobilité locale¹⁰



Les transports en commun, qu'il s'agisse de transports en commun urbains ou du train, sont peu utilisés (4%). Avec environ 14 000 déplacements par jour, le train reste un mode utilisé de façon marginale par les résidents du périmètre du projet pour réaliser leurs déplacements de courte distance (environ 0,1% du total des déplacements). De ce point de vue, le périmètre du projet ne se distingue pas du reste de la France (hors Île-de-France).

¹⁰ Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

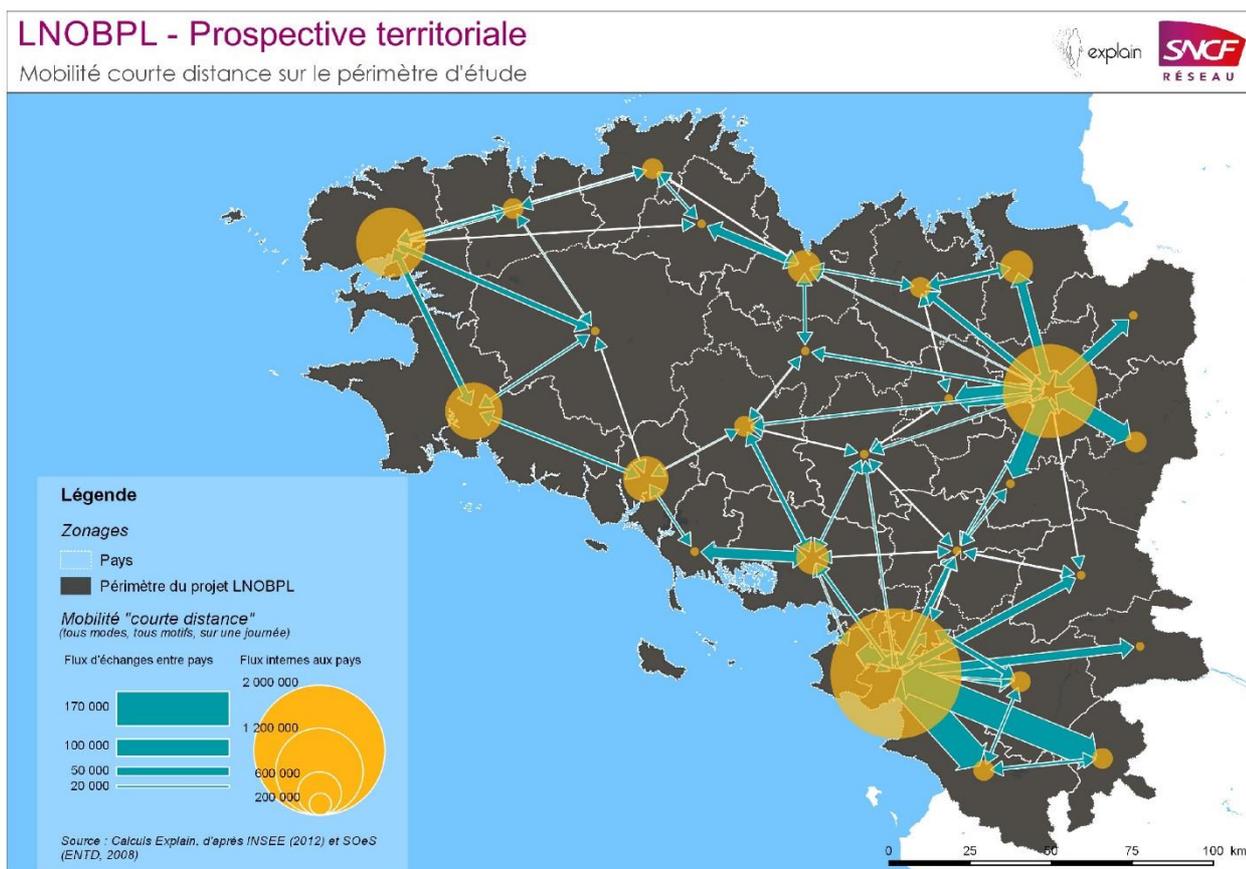
Organisation spatiale des flux

66% de la mobilité locale des résidents du périmètre d'étude se fait au sein du pays¹¹ dans lequel ils résident : cela représente 9,5 millions de déplacements, sur les 14 millions effectués par l'ensemble des résidents chaque jour.

Les déplacements d'échanges entre pays sont très concentrés autour des grandes agglomérations, et notamment :

- L'ensemble Nantes – Saint-Nazaire ;
- Rennes

En dehors de cette polarisation des flux vers les deux capitales régionales, la mobilité d'échange s'organise d'est en ouest, le long du littoral, avec des échanges modérés entre la Bretagne centre et les bandes côtières vers les principaux pôles urbains (Brest, Saint-Brieuc, Vannes, Lorient et Quimper notamment).



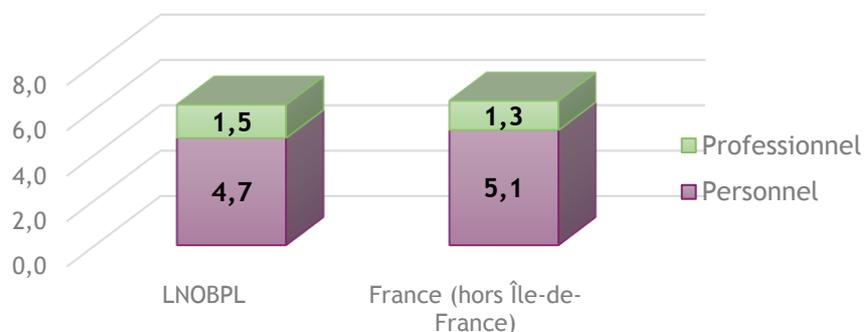
¹¹ Se référer à la carte du périmètre du projet (figure 1) et à l'introduction de la note pour des précisions sur la notion de pays.

LES VOYAGES A LONGUE DISTANCE¹²

Combien de voyages effectuent les résidents du périmètre du projet ?

En moyenne, les habitants du périmètre d'étude réalisent 6,2 voyages à longue distance par an, ce qui est légèrement moins que la moyenne des Français (6,4 pour la métropole hors Île-de-France).

Nombre de voyages à longue distance par personne et par an¹³



Quelles sont les raisons de ces voyages ?

A l'échelle du périmètre du projet, **trois quarts des voyages longue distance sont réalisés pour des motifs personnels**, que ce soit pour rendre visite à des parents ou des amis (49% des déplacements personnels), pour partir en vacances ou en week-end dans une résidence secondaire (28%), ou pour se consacrer à des loisirs (13%).

Un quart des voyages environ poursuivent un motif professionnel, comme travailler hors du lieu habituel, ou se rendre à une réunion ou un congrès par exemple.

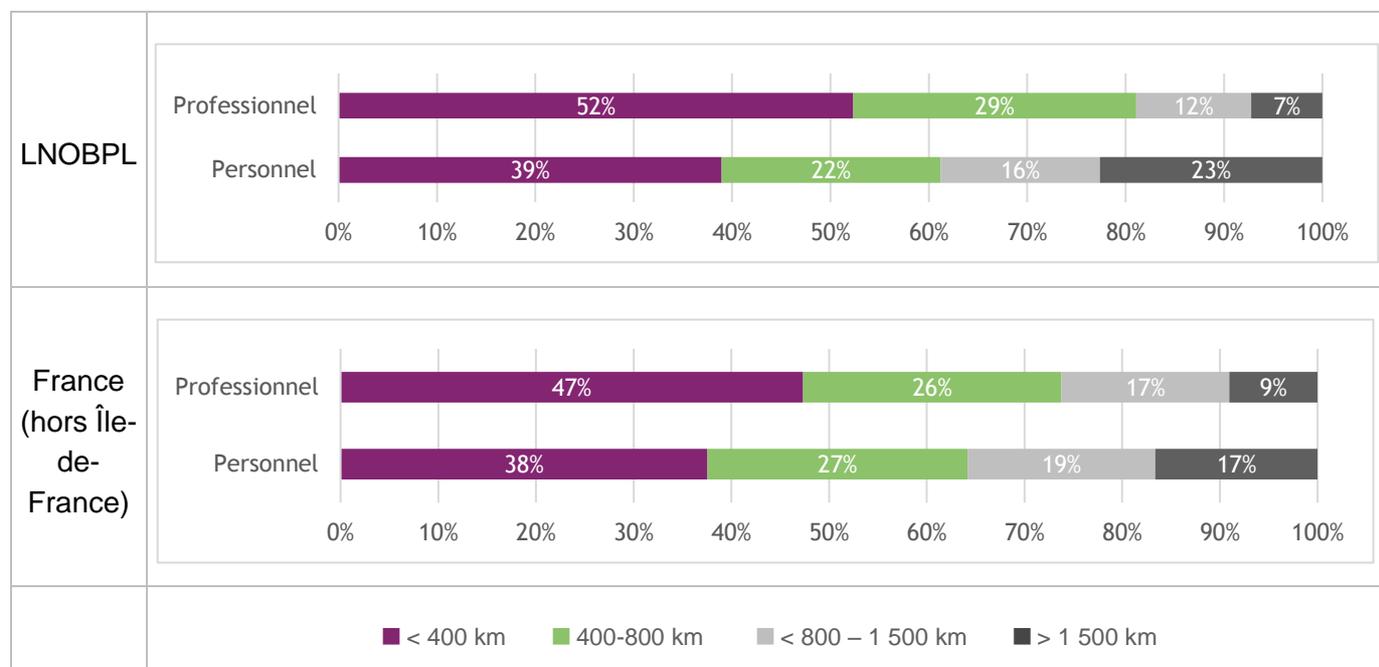
Du point de vue des motifs de voyage, les résidents du périmètre d'étude diffèrent légèrement de la moyenne des Français (hors Île-de-France), qui effectuent un peu plus de déplacements personnels en proportion.

¹² Se référer au glossaire pour la définition précise d'un voyage.

¹³ *Ibid.*

Quelle est la distance parcourue lors de ces voyages ?

Répartition des voyages par motif selon la distance parcourue¹⁴



Que ce soit pour les déplacements professionnels ou personnels, les habitants du périmètre d'étude voyagent moins loin que la moyenne française : on souligne en particulier que 52% des déplacements de longue distance professionnels font moins de 400 km, contre 47% à l'échelle nationale.

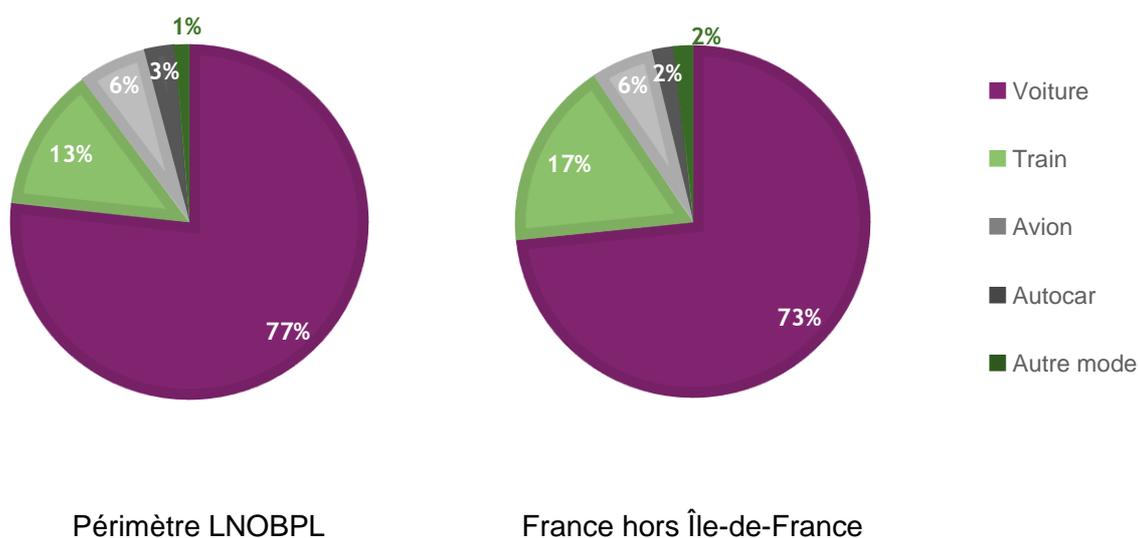
¹⁴ *Ibid.*

Quels sont les modes de transports utilisés pour voyager ?

Comme pour la mobilité de courte distance, la voiture est également le mode privilégié par les résidents du périmètre d'étude pour effectuer leurs voyages à longue distance. Cela concerne plus des trois quarts de leurs voyages. Le train est cependant le deuxième mode qu'ils utilisent le plus, pour 13% de leurs voyages.

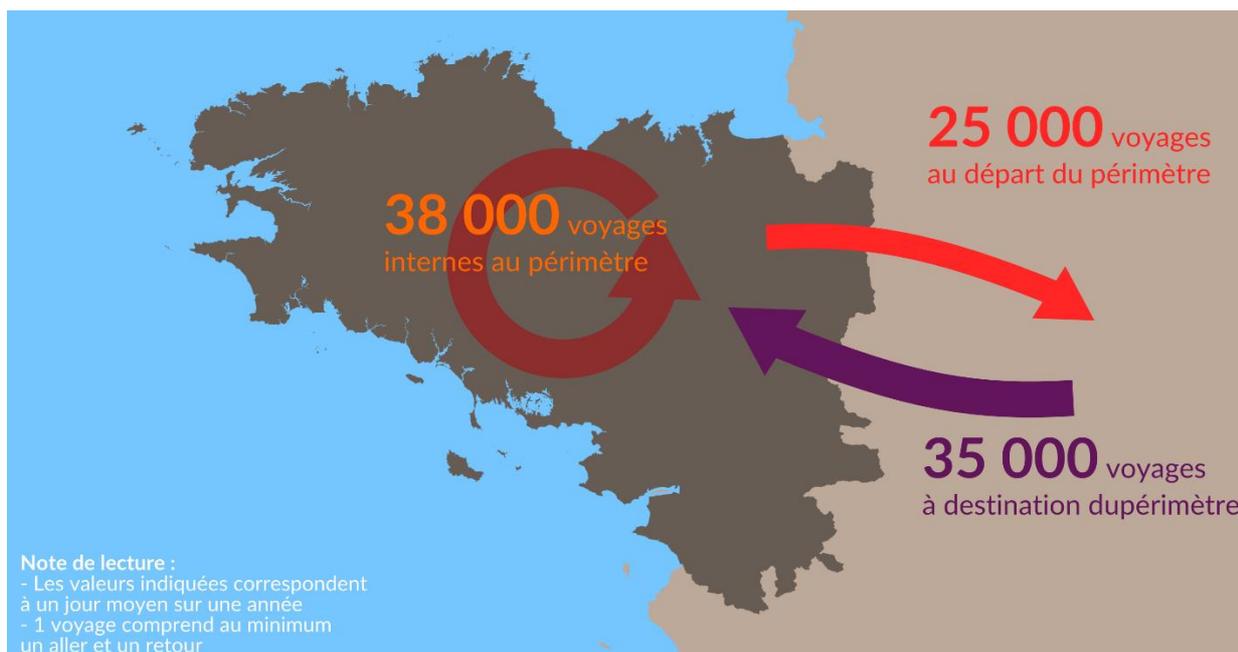
Les choix de modes effectués par les résidents du périmètre d'étude les distinguent de la moyenne des Français (hors résidents franciliens) : le recours à la voiture est plus systématique (77% des voyages effectués par ce mode contre 73% en moyenne nationale) et le train moins employé (13% contre 17%).

Modes de déplacements utilisés pour les voyages à longue distance



Quels sont les échanges entre le périmètre du projet et l'extérieur ?

Origines et destinations des voyages quotidiens à longue distance en lien avec le périmètre du projet (aller-retour)



Les résidents du périmètre d'étude effectuent chaque jour en moyenne :

- 38 000 voyages internes au périmètre ;
- 25 000 voyages vers l'extérieur du périmètre.

En parallèle, 35 000 voyages effectués par des résidents extérieurs ont pour destination principale le périmètre d'étude.

Ainsi, les échanges entre le périmètre et l'extérieur ne sont pas équilibrés. Le périmètre du projet constitue une destination attractive pour les voyages à longue distance, aussi bien pour ses résidents que pour les résidents de l'extérieur.

Quelles sont les destinations des voyages des résidents du périmètre ?

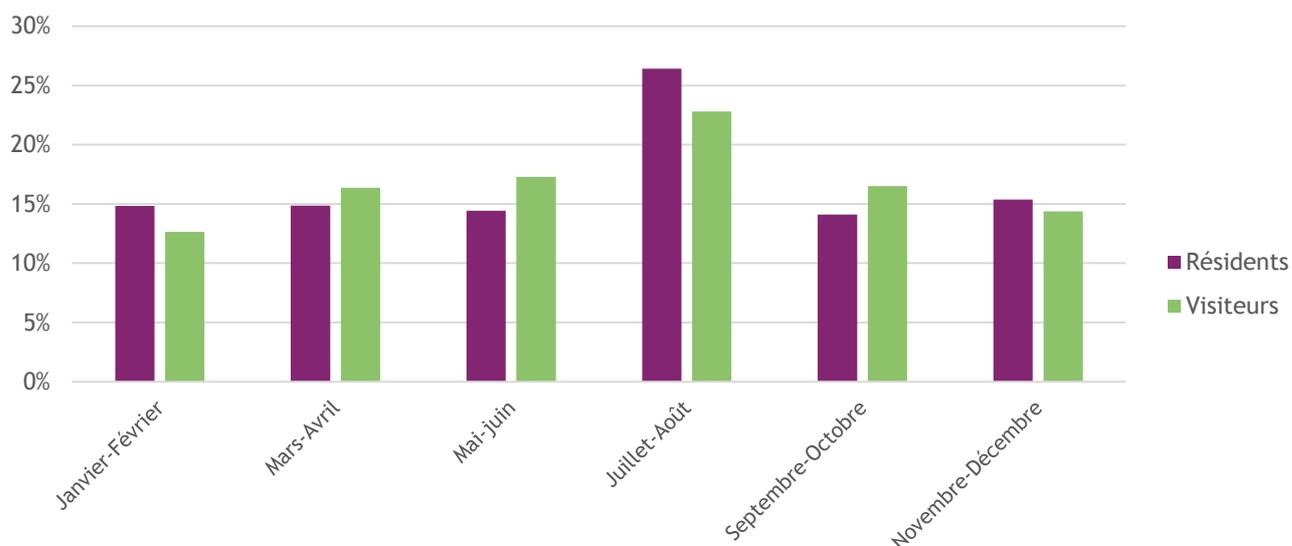
Hors destinations internes au périmètre, l'Île-de-France est la première destination des voyages effectués par les résidents du périmètre (33%), suivie de la Nouvelle Aquitaine (16%) et de la Normandie (15%).

Quelles sont les origines des visiteurs ?

L'Île-de-France est l'origine principale des voyageurs à destination du périmètre, avec 45% des voyages, loin devant les Hauts-de-France, la Nouvelle Aquitaine et le Centre-Val de Loire qui contribuent chacune à hauteur de 9 à 10% des voyages à destination du périmètre.

A quel moment ont lieu ces voyages ?

Saisonnalité des voyages en lien avec le périmètre du projet



Classiquement, la mobilité longue distance des résidents du périmètre culmine en juillet-août : 26% des voyages annuels sont effectués en deux mois. En dehors de la période estivale, le nombre de voyages effectués par les résidents est très stable.

Les déplacements des visiteurs connaissent plus de variations saisonnières. Au plus bas entre novembre et février, ils augmentent régulièrement jusqu'à atteindre un pic entre juillet et août (23% des visites annuelles ont lieu au cours de ces deux mois) pour décroître de nouveau à partir de septembre.

QUELLE EST LA PLACE DU TRAIN ?

Principaux flux TER dans l'aire d'étude

Comme évoqué dans la section 2.5, avec 14 000 déplacements par jour à l'échelle de l'ensemble du périmètre d'étude, le train n'est utilisé qu'à la marge par les résidents du périmètre d'étude pour leurs déplacements quotidiens.

Pour autant, sur certains axes, les déplacements ferroviaires sont conséquents et les trains chargés.

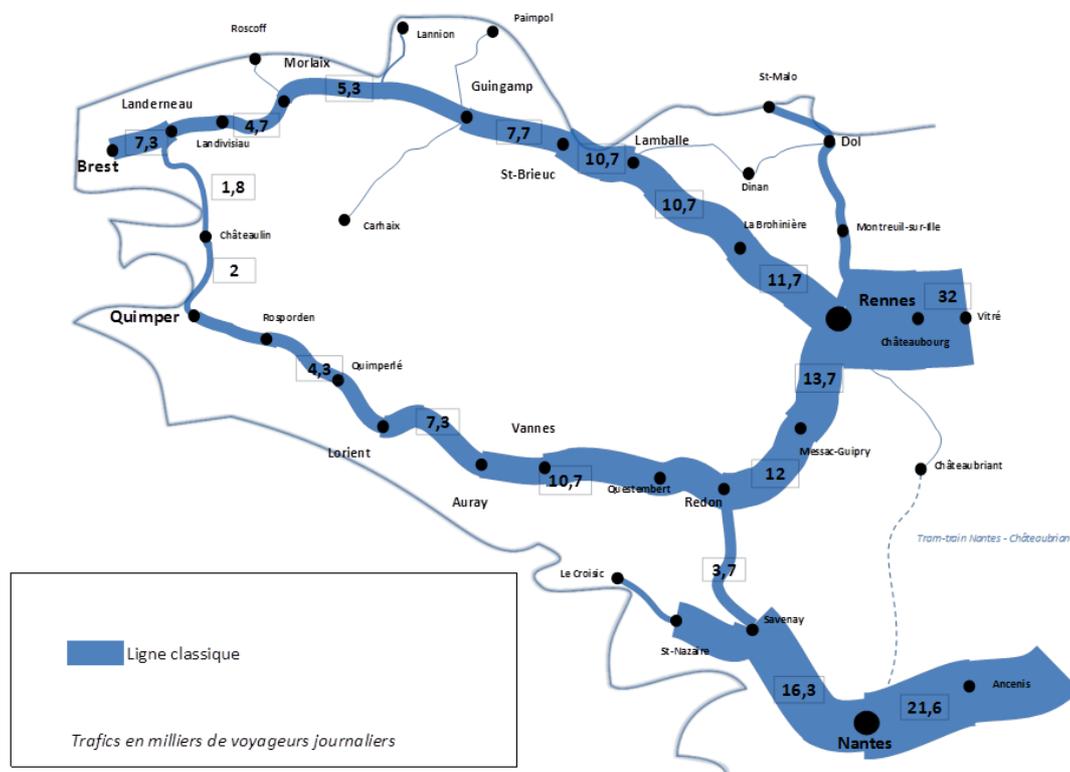
Les principaux flux ferroviaires de trains régionaux TER dans l'aire d'étude sont recensés dans le tableau ci-dessous. On note la prédominance des flux ferroviaires entre Rennes et les 3 grandes agglomérations les plus proches (Saint-Brieuc, Nantes et Vannes).

Principaux flux ferroviaires dans le périmètre d'étude (données annuelles 2014)¹⁵

Origine	Destination	Voyageurs
Rennes	Saint-Brieuc	296 000
Nantes	Rennes	188 000
Rennes	Vannes	169 000
Brest	Rennes	147 000
Quimper	Brest	66 000
Vannes	Nantes	56 000
Nantes	Quimper	40 000
Nantes	Brest	18 000

¹⁵ Source : SNCF.

Fréquentation ferroviaire par jour en 2009 sur le réseau du périmètre d'étude (milliers de voyageurs)¹⁶



Cette carte illustre à nouveau l'importance de la fréquentation des services ferroviaires de voyageurs autour des métropoles de Nantes et Rennes, mise en évidence par le tableau précédent.

Elle montre également que l'usage du train est d'autant plus faible que l'on arrive au bout du réseau en Finistère. La charge des lignes ferroviaires est en effet fortement conditionnée par le nombre de voyageurs TGV notamment vers l'Île-de-France et les autres régions françaises, et logiquement celle-ci diminue d'est en ouest à la faveur des dessertes intermédiaires.

¹⁶ Source : SNCF Réseau.

Charge du réseau routier¹⁷



La charge du réseau routier du périmètre du projet LNOBPL suit la même logique spatiale que celle du réseau ferroviaire, avec une concentration des flux :

- Autour des métropoles rennaise (trafic supérieur à 100 000 véhicules par jour sur sa partie la plus chargée¹⁸) et nantaise (trafic supérieur à 95 000 véhicules par jour sur sa partie la plus chargée), ainsi que sur l'axe qui les relie (RN137, entre 25 000 et 35 000 véhicules par jour selon les sections) ;
- Sur les deux axes est-ouest (RN12 au nord et RN165 au sud) qui relient les principales villes des littoraux de l'aire d'étude : de 50 000 à 75 000 véhicules par jour sur les sections les plus chargées.

¹⁷ Source : Dir Ouest, Vinci Autoroute et ORTB

¹⁸ Source (pour l'ensemble des données de trafic présentées dans ce paragraphe) : Direction Interdépartementale des Routes Ouest, Traffics moyens journaliers 2015.

COMMENT VA ÉVOLUER LA MOBILITÉ À L'HORIZON DU PROJET ?

Quelle sera la population de l'aire d'étude en 2030 ?

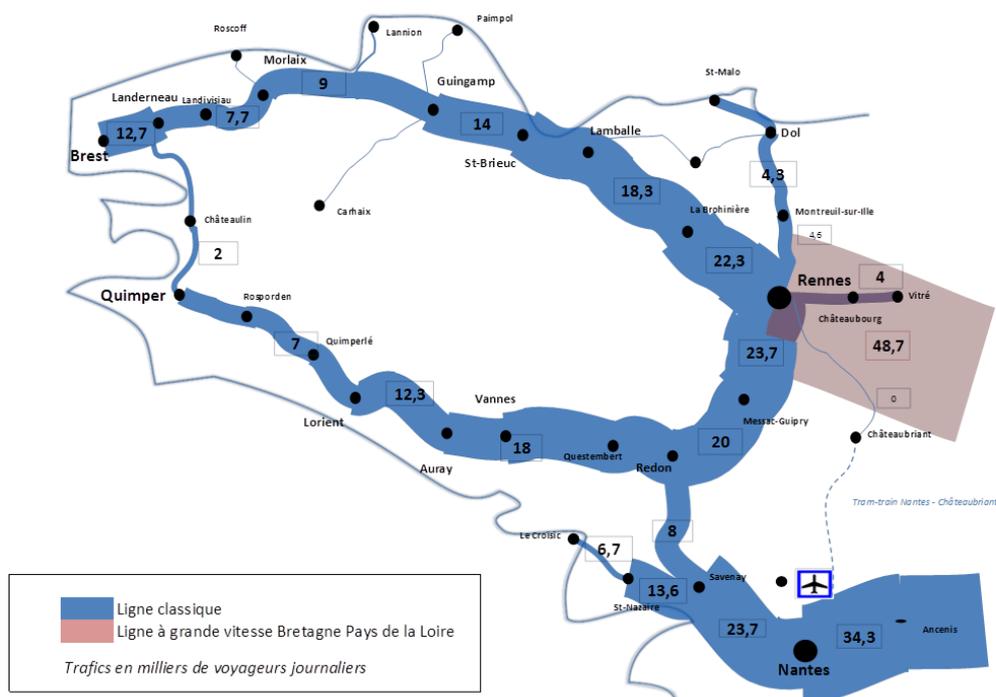
Projections de population à l'horizon 2030 (Source : INSEE, modèle OMPHALE)

Population, en milliers	2015	2020	2030
Côtes-d'Armor	606	622	654
Finistère	927	951	997
Ile-et-Vilaine	1 040	1 087	1 173
Loire-Atlantique	1 354	1 415	1 529
Morbihan	760	792	850
Ensemble	4 687	4 867	5 203

D'après les projections de l'INSEE, la population du périmètre du projet va croître de 11% à l'horizon 2030 pour atteindre 5,2 millions d'habitants. Cette croissance va être deux fois plus importante que la croissance démographique française (hors Ile-de-France), qui sera de 6% sur la même période. Le périmètre projet bénéficie ainsi de la tendance de fond d'un dynamisme plus important des territoires littoraux.

Evolution de la fréquentation du réseau ferroviaire

Estimation de la fréquentation ferroviaire en 2030 sur le réseau du périmètre d'étude (milliers de voyageurs par jour)¹⁹



Au-delà du dynamisme démographique, la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire jusqu'à Rennes et le développement de l'offre de trains TER vont impulser une évolution très positive de l'usage du train sur le territoire :

- Les lignes reliant le périmètre au reste de la France (à l'Est de Rennes et Nantes) vont voir leur fréquentation augmenter de plus de 50% ;
- La fréquentation de lignes Rennes – Brest et Rennes-Quimper vont augmenter de plus de la moitié (+80% sur certaines sections).

Nous observerons donc en 2030 un usage du train qui aura certes acquis de nouveaux clients, mais sans que sa position en termes de parts de marché et la répartition des principaux flux n'aient fondamentalement évolué notamment pour les déplacements de courte distance.

Le système ferroviaire absorbera l'augmentation de la fréquentation mais se trouvera aux marges de ses limites techniques et de son niveau de service, avec peu de possibilités d'évolution.

¹⁹ Source : SNCF Réseau

GLOSSAIRE

Qu'est-ce qu'un déplacement ?

Un déplacement correspond au mouvement sur la voie publique d'une personne. Un déplacement se caractérise par :

- un **lieu de départ** et un **lieu d'arrivée**
- un **motif**, qui correspond à une activité qui va être réalisée, qui peut être très brève comme par exemple déposer quelqu'un. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement.
- Un déplacement se caractérise par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs **modes de transport**. Les modes de transports peuvent être **individuels** comme la voiture, la marche à pied, le vélo ou être **collectifs** comme le train, le bus, l'autocar...

Qu'est-ce qu'un voyage à longue distance ?

Est considéré comme voyage à longue distance un voyage dont la destination principale est située à plus de 80 km de la résidence d'un individu.

La notion de voyage se réfère à l'ensemble des déplacements effectués par une personne au départ de son domicile jusqu'à ce qu'elle y revienne. Un voyage est donc toujours constitué d'au moins deux déplacements à longue distance, l'aller et le retour, mais peut en comporter davantage en cas de déplacements intermédiaires à longue distance.

Les motifs de déplacements

Pour les déplacements quotidiens

Au sein de la mobilité locale, différents motifs de déplacement se distinguent :

- **Domicile <-> travail** : déplacements ayant pour origine le domicile et comme destination le lieu de travail et inversement.
- **Domicile <-> études** : déplacements ayant pour origine le domicile et comme motif de destination l'école, le collège, le lycée ou l'université et inversement.
- **Domicile <-> autres** : déplacements ayant pour origine le domicile et pour motif tout ce qui n'est pas travail fixe, école ou université, les courses et achats, les affaires personnelles ou professionnelles, etc. et inversement.
- **Secondaires** : tous les déplacements non liés au domicile.

Pour les voyages à longue distance

Les voyages à longue distance sont de deux types :

- des voyages privés (**personnels**) : visite à des parents, à des amis, vacances, résidences secondaires, autres loisirs.
- des voyages pour motifs **professionnels** : lieu de travail fixe et habituel, très éloigné du domicile, ou déplacements dans le cadre d'une mission, d'une réunion, d'un stage, etc...