

# La mobilité des passagers en Europe

## Les temps de déplacement des Européens dominés par la voiture

### Statistiques en bref

#### TRANSPORTS

87/2007

Auteur

Luis Antonio DE LA FUENTE LAYOS

### Contenu

Faits marquants ..... 1

Résultats des enquêtes nationales sur la mobilité des passagers ..... 2

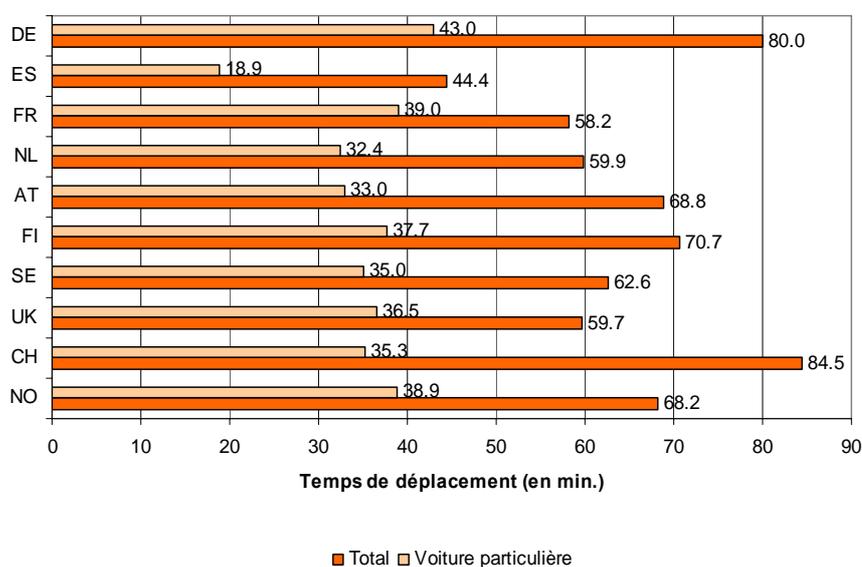
Autres méthodes d'évaluation quantitative du transport de passagers et du trafic routier .. 5

#### Faits marquants

Le besoin des populations d'un accès facile aux biens et aux services s'accompagne d'une augmentation de la demande de transports. Et malgré les améliorations apportées aux transports en commun, ce besoin est avant tout satisfait par l'utilisation des voitures particulières.

Comme l'illustre le graphique 1, dans les pays où des données sont disponibles, les Européens passent en moyenne une heure par jour dans les transports. Les trajets en voiture représentent plus de la moitié de ces temps de déplacement.

Graphique 1: Temps de déplacement moyen par personne et par jour



De plus, les habitants de la plupart des pays effectuent en moyenne trois trajets et parcourent entre 30 et 40 kilomètres par jour.

En ce qui concerne le motif des déplacements, les loisirs arrivent en première position, avec plus de 40 % des temps de déplacement dans la plupart des pays où des données sont disponibles. Le trajet domicile/travail arrive en seconde position. L'analyse reste la même quelle que soit la base sur laquelle elle se fonde: les temps de déplacement ou les distances parcourues.



## Résultats des enquêtes nationales sur la mobilité des passagers

Les informations présentées dans le présent document sont issues des enquêtes nationales sur les transports, qui traitent de la mobilité des passagers. Ces enquêtes

répondent à des besoins nationaux et obéissent à des méthodologies différentes, d'où l'impossibilité relative de la comparaison parfaite des résultats obtenus.

Tableau 1: Caractéristiques clefs de la mobilité des passagers

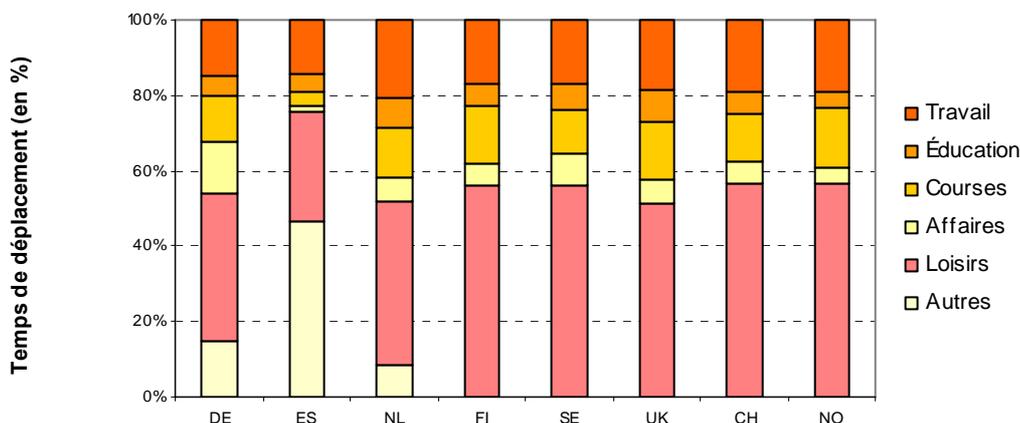
Pays	Nombre moyen de trajets/personne/jour	Distance moyenne parcourue/personne/jour (en km)	Temps moyen de déplacement/personne/jour (en min.)
BE	3,0	:	:
CZ	:	21,9	:
DK	3,0	37,3	:
DE	3,3	36,9	80,0
EE	:	37,3	:
ES	1,8	:	44,4
FR	2,9	35,3	58,2
LV	1,9	8,7	13,0
NL	3,1	31,9	59,9
AT	3,0	28,1	68,8
FI	2,9	41,8	70,7
SE <sup>1</sup>	2,7	44,1	62,6
UK	2,9	31,8	63,3
CH	3,6	37,1	84,5
NO	3,3	37,9	68,2

<sup>1</sup> Les chiffres sont basés sur une période de référence de trois ans: 1999-2001

Le tableau 1 présente trois indicateurs clefs pour mesurer la mobilité des passagers. Dans la plupart des pays où des données sont disponibles, les résultats sont homogènes et indiquent un nombre moyen de 3 trajets par personne et par jour, une distance parcourue comprise entre 30 et 40 km et un temps total de déplacement d'environ une heure. Le graphique 2 indique que les Européens se déplacent avant tout pour les loisirs. Dans la plupart des pays où des

données sont disponibles, les loisirs sont le motif de plus de 40 % des temps de déplacement. Le trajet domicile/travail arrive en seconde position. En Espagne, l'importance de la catégorie «Autres» s'explique par le fait que les trajets retours sont comptabilisés à part sans être attribués à un motif particulier. Les courses constituent également un élément significatif dans la majorité des pays.

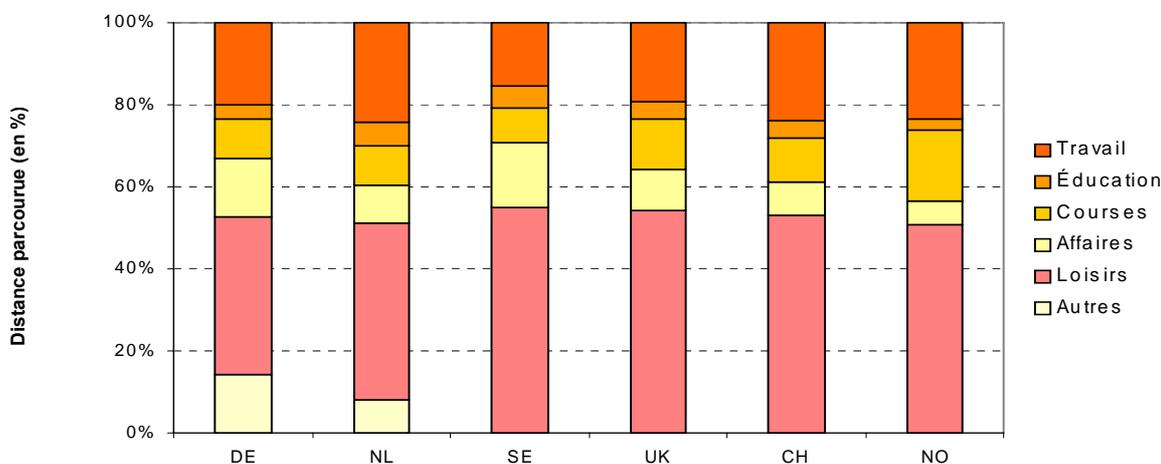
Graphique 2: Répartition des temps de déplacement en fonction du motif (en %)



Le graphique 3 indique que les loisirs sont le principal motif des déplacements sur de longues distances, tandis que les trajets courts ont pour objets le travail, les affaires, les courses, ou encore l'éducation. Une

fois de plus, les loisirs sont à l'origine de plus de 40 % des distances parcourues, suivis par le travail. En Allemagne et en Suède, les voyages d'affaires sont la troisième raison la plus fréquemment avancée.

**Graphique 3: Répartition des distances parcourues en fonction du motif des déplacements (en %)**



**Encadré 1: Enquêtes nationales sur les transports - Des comparaisons difficiles du fait des différences de méthode**

Les statistiques présentées dans cette partie sont issues des enquêtes sur la mobilité des passagers conduites à l'échelle nationale. Le tableau 2 offre un aperçu des caractéristiques de chacune des enquêtes sur la mobilité des passagers menées dans les États. Toutefois, avant de s'attacher à comparer les chiffres, il importe de tenir compte des considérations nationales qui président à l'organisation des enquêtes, de l'absence de toute coordination à l'échelle de l'Union européenne (UE) et des méthodologies propres appliquées dans les différents États. Selon les caractéristiques de chaque enquête, des différences peuvent exister sur le plan:

- des concepts clefs: les concepts clefs ne sont pas tous définis de la même façon dans tous les pays. Par exemple, le motif du déplacement peut être classé dans des catégories plus nombreuses ou même différentes de celles utilisées dans les graphiques ci-dessus;
- des périodes de référence: certains pays comptabilisent les déplacements effectués par le répondant la veille de l'entretien, tandis que d'autres se basent sur une période plus longue, par exemple une semaine, un mois, etc.;
- de la population de référence: il s'agit généralement des résidents appartenant à une certaine catégorie d'âge. Dans certains pays, les personnes prises en compte sont les résidents âgés de 6 ans et plus, tandis que d'autres font porter leur enquête sur les 10-84 ans, etc.;
- du taux de réponse: le taux de réponse était très bas dans certains pays, ce qui explique la faible fiabilité des chiffres dans certains cas;
- des informations sur les déplacements: les pays n'enregistrent pas tous les mêmes informations concernant les déplacements;
- de l'année de référence: les statistiques concernent l'année sur laquelle porte chacune des enquêtes nationales effectuées;
- des méthodes de collecte des données: pour la réalisation de leur enquête, certains pays ont recours au courrier postal, tandis que d'autres privilégient un entretien en tête-à-tête, le téléphone, ou encore une combinaison de ces différentes méthodes.

Pour les raisons indiquées ci-dessus, il convient d'être prudent dans la comparaison des résultats nationaux avant d'en tirer des conclusions pertinentes.

De plus, il est à noter que tous les chiffres présentés ici se fondent sur des statistiques fournies par les autorités nationales sur une base volontaire. Aussi a-t-il été impossible de faire apparaître, pour tous les pays ayant réalisé des enquêtes appropriées, des résultats pour les trois indicateurs clefs figurant dans le tableau 1. En outre, toute comparaison de ces indicateurs nationaux doit être faite avec prudence, en raison de la différence de taille des pays et des types de déplacements ciblés.

Enfin, les pays ne proposent pas la même ventilation dans la compilation des indicateurs relatifs à la mobilité des passagers, ce qui explique pourquoi les informations disponibles sont limitées pour ce qui est de la répartition par motif des temps moyens de déplacement et des distances moyennes parcourues.

**Tableau 2: Enquêtes nationales sur la mobilité des passagers**

Pays	Année	Périodicité	Champ de l'enquête / Informations collectées
BE	1999	Une seule fois	Voyages jusqu'à 200 km effectués par le répondant la veille de l'entretien; voyages de plus de 200 km effectués pendant la dernière semaine avant l'entretien.
BG	2006	Trimestrielle	Nombre de passagers, passagers-kilomètres, distance parcourue. Seuls les autobus et les autocars ont été pris en compte.
CZ	2001	Tous les 10 ans	Fréquence du trajet jusqu'au travail et à l'école, durée du trajet et moyens de transport utilisés.
DK	2003	Continue	Tous les voyages effectués par le répondant la veille de l'entretien.
DE	2002	Prochaine en 2007-2008	Tous les voyages effectués par le répondant à une date donnée.
	1994	Annuelle	Tous les voyages effectués par le répondant pendant une semaine donnée.
EE	2005	Annuelle	Tous les déplacements effectués en voiture particulière la veille de l'entretien.
ES	2000	Non spécifiée	Tous les voyages effectués par le répondant la veille de l'entretien.
FR	1994		Déplacements quotidiens effectués la veille de l'entretien et le week-end précédent.
		Tous les 10-15 ans	Voyages de longue distance effectués sur une période de 6 mois, c'est-à-dire voyages effectués pendant les 3 mois avant l'entretien et voyages que le répondant prévoit d'effectuer dans les 3 mois suivants.
CY	2007	Prochaine en 2008	Voyages de moins de 100 km sur le territoire national effectués par le répondant la veille de l'entretien et le week-end précédent.
LV	2003	Non spécifiée	Tous les voyages effectués par le répondant la veille de l'entretien.
NL	2006	Continue	Description des modèles de déplacement de certaines catégories de la population néerlandaise.
AT	1995	Non spécifiée	Voyages jusqu'à 50 km effectués par le répondant la veille de l'entretien; voyages de 50 km et plus effectués pendant les 14 jours précédant l'entretien.
PT	1998	Non spécifiée	Tous les déplacements de distance moyenne et longue, c'est-à-dire de plus de 50 km.
RO	2005	Trimestrielle	Sièges-km fournis, nombre de voyageurs, passagers-km, kilomètres de véhicules motorisés.
	2006	Trimestrielle	Voyages avec nuitées à des fins touristiques et déplacements professionnels guidés par des personnes employées dans les transports.
SK	Non spécifiée	Annuelle	Transports de marchandises et de passagers par des organisations dont la principale activité économique est le transport.
		Trimestrielle	Tous les voyages effectués par les répondants pendant la période de référence.
FI	2005	Tous les 6 ans	Voyages jusqu'à 100 km effectués par le répondant la veille de l'entretien; voyages de plus de 100 km effectués pendant les 4 semaines précédant l'entretien.
SE	1999-2001	- Prochaine en 2005-2006	Tous les voyages effectués pendant la période de référence, y compris les déplacements professionnels.
UK	2005	Continue	Tous les voyages effectués pendant la période de référence, ainsi que des informations sur les coûts.
LI	2000	Tous les 10 ans	Points de départ et d'arrivée, distance totale, durée totale du déplacement, moyens de transport utilisés, propriétaire du véhicule.
CH	2005	Tous les 5 ans	Tous les voyages effectués par le répondant à une date tirée au hasard.
NO	2005	Tous les 4 ans	Tous les voyages effectués par le répondant la veille de l'entretien.

## Autres méthodes d'évaluation quantitative du transport de passagers et du trafic routier

Dans certains pays, le volume du transport de passagers peut également être mesuré en passagers-kilomètres par moyen de transport utilisé. De plus, les volumes de trafic routier sont mesurés au moyen de différentes méthodes qui collectent des données exprimées en véhicules-kilomètres.

Le tableau 3 indique, pour chaque pays, le nombre de passagers-kilomètres par moyen de transport. Ces chiffres concernent les passagers-kilomètres effectués par les résidents sur le territoire national. Ils ne sont toutefois pas représentatifs en raison des différences de taille entre les pays et de la portée inégale des statistiques nationales.

Les voitures particulières représentent la majorité des passagers-kilomètres comptabilisés. Plus précisément, la voiture particulière concerne en moyenne environ 70 % de l'ensemble du transport de passagers. Elle est suivie par les autobus et les autocars (16 %) et le transport ferroviaire (8 %), tandis que les transports non motorisés (à pied et en bicyclette) représentent en moyenne environ 5 % de l'ensemble du transport de passagers. En Suisse et aux Pays-Bas, la part des transports non motorisés représente presque 7 et 10 % respectivement du total de passagers-kilomètres pour tous les transports.

Tableau 3: Nombre de passagers-kilomètres par mode principal de transport (en millions)

Moyen de transport	BG <sup>1</sup>	CZ	EE	NL	PT	SK	SE <sup>2</sup>	UK	CH	NO
Marche à pied	:	:	:	3 900	0	:	2 543	:	4 188	1 564
Bicyclette	:	:	:	13 900	1	:	1 868	:	2 314	644
Voiture particulière	:	68 640	9 946	146 100	10 132	25 824	86 982	678 000	61 112	39 220
Autre transport particulier motorisé	:	:	:	900	38	:	3 839	10 000	5 129	151
Autobus et autocars	12 942	14 587	2 716	6 600	1 984	7 525	8 740	48 000	2 854	3 607
Transport ferroviaire	2 574	15 030	248	14 500	848	2 182	8 773	52 000	13 665	2 605
Transport aérien	3 833	9 736	1 106	:	3 407	2 465	16 046	9 900	738	2 526
Transport par eau	0.2	18	541	:	14	4	938	:	115	774
Autres transports collectifs	:	955	238	:	362	1 399	1 899	:	:	:

<sup>1</sup>Les statistiques nationales ne couvrent pas tous les moyens de transport, 2006.

<sup>2</sup>Nombre total de passagers-kilomètres entre 1999 et 2001, divisé par 3

Plusieurs États membres de l'UE mesurent le volume du trafic routier en véhicules-kilomètres.

Les véhicules-kilomètres sont généralement tirés d'enquêtes auprès des ménages ou des conducteurs.

Néanmoins, il est courant d'estimer le volume du trafic routier au moyen de différentes sources. Outre les enquêtes, de nombreux pays compilent également des données relatives aux passagers-kilomètres au moyen de relevés des compteurs kilométriques, de comptages des véhicules à des points donnés (comptages routiers) et de données relatives à la consommation de carburant.

Comme l'indique le tableau 4, les véhicules-kilomètres sont plus souvent compilés à travers des enquêtes et des comptages routiers qu'au moyen de relevés kilométriques et de données relatives à la consommation de carburant.

Lorsque plusieurs sources ont été utilisées, l'une des méthodes est considérée comme la référence principale, qu'une ou plusieurs autres viennent compléter. C'est le cas dans 10 pays, comme l'indique le tableau 4.

Tableau 4: Méthodes utilisées par les États membres pour évaluer les véhicules-kilomètres.

Pays	Enquête auprès des ménages et des conducteurs	Relevés kilométriques	Comptages routiers	Données relatives à la consommation de carburant
BE		(√)	√	(√)
BG	√			
CZ	(√)		√	
DK	√	(√)	(√)	
DE	√		√	√
EE	(√)		√	
EL	√			
FR	(√)		(√)	√
LV		√		
LT		√		
HU			√	
MT		√		
NL		√		
AT				√
PL	√			
PT			(√)	√
SI	(√)		√	(√)
SK	√			
FI		(√)	√	
SE		(√)	√	
UK	(√)	(√)	√	
CH		√		
NO	√		√	√

(): Source complémentaire

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

### Symboles et classifications

«:»: chiffre non disponible (voir tableau 1). Les codes et l'ordre des pays de l'UE sont les suivants

Code	Pays
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CZ	République tchèque
DK	Danemark
DE	Allemagne
EE	Estonie
ES	Espagne
FR	France
LV	Lettonie
NL	Pays-Bas
AT	Autriche
PT	Portugal
RO	Roumanie
SK	Slovaquie
FI	Finlande
SE	Suède
UK	Royaume-Uni
CH	Suisse
LI	Liechtenstein
NO	Norvège

### Définitions:

**Trajet (voir tableau 1):** une série d'étapes reliant deux activités.

**Voiture particulière (voir graphique 1):** véhicule routier automobile autre qu'un motorcycle, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf. Le terme «voiture particulière» couvre donc les voitures (qui se conduisent sans permis), les taxis et les voitures de location à condition qu'elles aient moins de dix places assises. Cette catégorie peut inclure également les camionnettes pick-up.

**Motif du déplacement (voir graphiques 2 et 3):** but principal d'un voyage ou d'un trajet sans lequel le voyage ou le trajet concerné n'aurait pas eu lieu. La nomenclature suivante a été utilisée:

- Travail (trajets allers et retours domicile/lieu de travail habituel)
- Éducation (trajets allers et retours domicile/école, conférences, séminaires, etc.)
- Courses
- Affaires (rendez-vous avec des clients, autres activités professionnelles)

- Loisirs (autres activités personnelles, notamment culturelles, sportives, sorties au restaurant)

L'Espagne, l'Allemagne et les Pays-Bas utilisent également une catégorie «Autres». L'Espagne range dans cette catégorie les trajets retours jusqu'au domicile tandis que l'Allemagne y classe tous les motifs des déplacements autres que ceux déjà définis. Aux Pays-Bas, la catégorie «Autres» concerne «les déplacements à la banque, à la poste, chez le coiffeur, chez le dentiste, etc.» et «les autres motifs».

Par ailleurs, la catégorie «Loisirs» est plus large aux Pays-Bas qu'en Finlande. Plus précisément, aux Pays-Bas, elle consiste à «rendre visite à quelqu'un ou y passer la nuit», tandis qu'en Finlande, il s'agit des «voyages allers et retours à une maison de vacances» et des déplacements pour «rendre visite à des amis ou de la famille».

**Passager-kilomètre (voir tableau 3):** unité de mesure correspondant au transport d'un passager sur un kilomètre.

**Véhicule-kilomètre (voir tableau 4):** unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule sur un kilomètre.

### Références relatives à la méthodologie

Les documents suivants ont été consultés aux fins de l'élaboration du présent rapport:

1. *Glossaire des statistiques de transport*, Eurostat/CEMT/CEE-ONU, 2003;
2. *D1.1\_D2.1 – Up-to-date inventory of national surveys on passenger and car passenger mobility*, Agilis, 2006;
3. *D1.2 – Non-harmonised database on short distance passenger mobility*, Agilis, 2006;
4. *D1.3\_D2.2 – Up-to-date methodological report on passenger mobility*, Agilis, 2006;
5. *Handbook on statistics on road traffic*, CEE-ONU, 2007.

**Remarque:** la présente publication est basée sur une collecte unique de données. C'est pourquoi ces données ne sont pas disponibles sur la base de données en ligne d'Eurostat.

## ***Pour de plus amples informations:***

---

### **Les journalistes peuvent contacter le service média support :**

Bâtiment BECH, Bureau A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

### **Centre d'appui des données statistiques européennes :**

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui : <http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

### **Office des publications officielles des Communautés européennes**

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>  
E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---