

Mobilité des passagers à courte distance en Europe

Statistiques en bref

TRANSPORTS

5/2005

Auteur

Luis Antonio DE LA FUENTE LAYOS

Contenu

Faits marquants 1

Enquêtes nationales sur les voyages: une source d'informations hétérogène..... 2

Pourquoi et comment les personnes se déplacent-elles? 4

Enquêtes européennes harmonisées sur l'utilisation du temps: combien de temps passe-t-on à voyager?..... 5

Faits marquants

Les statistiques relatives à la mobilité des passagers ne sont actuellement pas couvertes par le Système statistique européen. Il existe cependant dans un certain nombre de pays européens des enquêtes sur la mobilité des passagers, couvrant les distances à la fois longues et courtes. Elles sont conçues à des fins nationales et aucune norme permettant de mener des enquêtes comparables et fiables n'existe à ce jour.

Les enquêtes nationales sur les voyages recueillent des informations auprès d'un échantillon de population contacté par téléphone ou courrier postal, auquel il est demandé de répondre à un certain nombre de questions concernant le comportement des voyageurs au cours d'une période définie, immédiatement antérieure à l'enquête. Il est possible de faire des analyses pour les pays disposant de ces données (BE, DK, DE, ES, FR, LV, NL, AT, PT, FI, SE, UK, NO et CH), bien que les différences méthodologiques entre les enquêtes de chaque pays ne permettent pas une comparabilité complète des résultats obtenus.

Tableau 1: Principales caractéristiques de la mobilité des passagers à courte distance

Pays	Année	Âge de la population couverte	Nombre moyen de déplacements/personne/jour	Distance moyenne parcourue (km)/personne/jour	Temps de trajet total moyen (min)/personne/jour
BE	1999	>= 6	3,0	:	:
DK	2001	10 - 84	2,3	30,1	40,7
DE	2002	>= 10	3,5	38,5	79,2
ES*	2000	tous âges	1,9	:	46,0
FR	1993-1994	>= 6	2,9	35,3	58,2
LV	2003	>= 6	1,9	8,7	13,0
NL	1998	tous âges	3,4	33,6	66,1
AT	1995	>= 6	3,0	28,1	68,8
FI	1998-1999	>= 6	2,9	45,8	84,3
SE	2001	6 - 84	2,8	44,2	:
UK	1999-2001	tous âges	2,8	29,9	59,2
NO	2001	>= 13	3,1	37,0	62,0
CH	2000	>= 6	3,6	47,6	88,8

*: Pour ES, les données correspondent à un jour ouvrable moyen. Les chiffres pour un jour de week-end moyen sont 1,3 trajet et 39 minutes par personne et par jour.

Source: Enquêtes nationales sur les voyages

Le nombre moyen de déplacements par personne et par jour, la distance moyenne parcourue par personne et par jour et le temps de trajet total moyen par personne et par jour sont généralement collectés comme indicateurs pertinents permettant d'évaluer les principales caractéristiques de la mobilité à courte distance. En dépit de l'hétérogénéité des statistiques concernant la mobilité des passagers à courte distance, ces indicateurs sont du même ordre de grandeur pour les pays qui en disposent. Lorsqu'on s'intéresse aux principaux modes de transport utilisés pour se déplacer, il apparaît, comme l'on pouvait s'y attendre, que ce sont principalement les voitures particulières qui sont utilisées, sauf en Lettonie où on a recours à parts égales aux moyens de transport privés non motorisés (bicyclettes et en particulier marche) et aux transports publics. En ce qui concerne l'objet des déplacements, il est le plus fréquemment lié au travail ou à l'école.

L'étude des activités quotidiennes des personnes peut également fournir des informations sur leurs déplacements, en établissant un lien entre le comportement en matière de mobilité, d'une part, et l'utilisation du temps et des ressources, d'autre part. Si on étudie les données des enquêtes européennes harmonisées sur l'utilisation du temps, autre source d'informations reposant sur une méthodologie différente, il semble que, parmi les personnes âgées de 20 à 74 ans, le temps de déplacement quotidien des hommes soit supérieur à celui des femmes et que le temps de trajet décroisse progressivement avec l'âge.



Les statistiques relatives à la mobilité des passagers ne sont actuellement pas couvertes par le Système statistique européen. Cependant, la mesure du comportement des usagers des transports devient de plus en plus importante pour la Communauté et les politiques de transport nationales, ainsi que pour les politiques environnementales. Des informations doivent être collectées sur le nombre moyen de déplacements effectués par ménage ou par individu, les distances parcourues, les différences de mobilité selon les tranches d'âge et les types de ménages, les modes de transport ou les combinaisons de modes utilisés, ainsi que l'objet des déplacements. Il existe des enquêtes relatives à la mobilité des passagers à courte et longue distance dans un certain nombre d'États membres. Elles sont conçues à des fins nationales et aucune norme permettant de mener des enquêtes comparables et fiables n'existe à ce jour au niveau de l'UE.

Dans ce contexte et dans le cadre du 5^e programme-cadre de recherche et développement en matière de transports (projet Dateline), une enquête sur la mobilité longue distance, gérée par la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne, a été lancée. Ce projet a démarré en 2001; il a permis de produire une base de données comparable pour tous les États membres et génère des résultats au niveau européen, sur la base d'une méthodologie uniforme. Depuis juin 2003, cette base de données est disponible gratuitement sur le site Web de DATELINE: <http://cgi.fg.uni-mb.si/elmis/>. Le projet Dateline porte sur tous les déplacements de plus de 100 km à vol d'oiseau. Un **déplacement** est défini dans ce projet comme une série de trajets dont le point de départ et d'arrivée sont le domicile ou un lieu de séjour temporaire. Les déplacements qui incluent une destination distante de plus de 100 km du lieu de référence (généralement le domicile) sont des déplacements de **longue distance**. La limite de 100 km est une norme globalement acceptée, permettant de distinguer la mobilité à longue et à courte distance.

En ce qui concerne la mobilité à courte distance ou quotidienne, ce type de plan d'enquête général, appliqué à tous les États membres, n'existe pas. Néanmoins, un groupe de travail sur les statistiques de transport des passagers a été créé par Eurostat afin de soutenir le développement de ce type de statistiques dans la Communauté. Sa mission consiste à apporter à Eurostat l'aide d'experts en matière méthodologique et technique et à faciliter la mise en place d'une première base de données relative à la mobilité des passagers, couvrant tous les États membres. La base de données doit inclure des métadonnées sur les sources d'informations existantes, un réseau de compétences, des données statistiques sur les modes de transport des passagers, ainsi que des données statistiques sur la mobilité des passagers des États membres et des pays de l'AELE, recueillies selon des définitions communes et harmonisées. En pratique, la base de données s'est limitée à un recueil de fichiers de données et métadonnées ad hoc en différents formats standard. Toutes les informations disponibles relatives aux enquêtes nationales les plus récentes sont répertoriées dans le tableau 2, qui montre que ce type

d'enquête n'est effectué que dans un nombre limité de pays.

Au vu des informations disponibles, il est évident que la comparaison des statistiques issues des enquêtes nationales sur les voyages dans leur forme actuelle n'est pas aisée. Les informations collectées et les définitions utilisées ne sont pas exactement identiques dans tous les pays et les chiffres ne sont pas obtenus de la même façon. À titre d'exemple, les voyages à l'étranger, les trajets effectués hors voie publique ou même les parcours à pied dont la durée est inférieure à dix minutes peuvent être, selon le pays, pris en compte ou non par l'enquête sur les voyages. De même, une distance peut être évaluée soit selon la distance réelle parcourue, soit selon une ligne droite reliant le point de départ au point de destination. Afin de mieux illustrer les disparités entre les pays, il a été fait recours à différentes méthodes destinées à rendre l'échantillon représentatif de l'ensemble de la population et à corriger ou atténuer les effets des non-réponses. En outre, l'hétérogénéité des années de référence et des périodes de collecte des données dans les différentes enquêtes nationales aggrave encore ce manque de comparabilité. Des données plus anciennes de certains pays, tels que la France (1994) et l'Autriche (1995), ne peuvent pas être correctement comparées à des données plus récentes d'autres pays. Enfin, les indicateurs jugés les plus pertinents pour établir les statistiques de mobilité des passagers ne sont pas identiques pour tous les pays.

Malgré l'hétérogénéité des données disponibles, il est possible de procéder à certaines analyses pour les pays disposant de ces données. Cependant, il faut garder à l'esprit ces différences méthodologiques entre les enquêtes nationales lors de l'analyse des chiffres présentés dans cette publication.

Le tableau 1 présente les principales caractéristiques de la mobilité quotidienne des passagers pour treize pays. Dans le cas du Portugal, bien qu'une enquête de mobilité à moyenne et longue distance ait été effectuée, le même type d'informations n'était pas disponible. Ces résultats proviennent des données brutes fournies par les pays et concernent tous les déplacements quotidiens, indépendamment des distances parcourues. La plupart des pays (BE, ES, FR, NL, AT, FI, SE, UK, NO et CH) s'intéressent également aux résultats de la mobilité à longue distance, mais les trajets concernés sont étudiés séparément: les déplacements à longue distance sont, selon la définition donnée plus haut, les trajets d'au moins 100 km, sauf en Belgique (au moins 200 km), en Autriche (au moins 50 km) et au Royaume-Uni (au moins 80 km).

Comme le montre le tableau 1, les indicateurs ont le même ordre de grandeur pour les pays en question. Le nombre moyen de déplacements par personne et par jour varie de 1,9 en Espagne (pour un jour ouvrable moyen) et en Lettonie à 3,6 en Suisse. Si l'on considère la distance moyenne parcourue et le temps de trajet par personne et par jour, la Lettonie (8,7 km et 13 minutes) affiche clairement les chiffres les plus bas des pays européens, alors que la Suisse, avec 47,6 km et 88,8 minutes, enregistre les chiffres les plus élevés.

Tableau 2: Enquêtes nationales sur les voyages, années de référence, tailles des échantillons et informations collectées

Pays	Responsable de l'enquête	Enquête	Période de l'étude de terrain	Âge de la population couverte	Taille de l'échantillon	Informations recueillies
BE	Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles	Enquête nationale sur la mobilité	décembre 1998 – novembre 1999	> = 6	9 459 ménages	Trajets au cours d'une journée prédéfinie
DK (sauf Groenland et îles Féroé)	Danmarks Statistik	Enquête sur la circulation	2001	10 - 84	Env. 2 100 personnes par mois	Comportement en matière de déplacements au cours des 24 h précédant l'entretien
DE	Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement	Panel allemand de la mobilité	automne 2002, pendant une semaine	> = 10	982 ménages 1 769 personnes	Comportement de mobilité de ménages entiers au cours d'une semaine complète
ES (sauf Ceuta et Melilla)	Ministère des travaux publics et de l'économie	1re partie de l'enquête sur la mobilité des personnes résidant en Espagne: "MOVILIA 2000", enquête sur la mobilité courte distance	4e trimestre 2000 (principalement octobre et novembre)	tous âges	24 000 ménages 39 981 personnes	- Mobilité au cours d'un jour ouvrable - Mobilité au cours d'un jour de week-end (samedi ou dimanche) - Entretien avec 4 membres maximum de chaque ménage
FR	INSEE	Enquête sur les transports et la communication	mai 1993 – avril 1994 (dont 3 semaines d'interruption en août 1993)	> = 6	20 002 ménages	- Trajets quotidiens au cours du jour et du week-end précédents - Trajets longue distance au cours des trois mois à venir
LV	Bureau central de statistique de Lettonie	Enquête sur la mobilité courte distance (jusqu'à 100 km selon les normes UE)	19 mai 2003 – 5 juin 2003	> = 6	2 476 ménages 6 208 personnes	Mobilité au cours du jour précédant l'entretien
NL	Centraal Bureau voor de Statistiek	Enquête nationale sur les voyages	1998	tous âges	:	Trajets d'une seule journée
AT	Ministère des transports	Enquête sur la mobilité	septembre 1995 – décembre 1995	> = 6	12 400 ménages	- Trajets quotidiens d'une seule journée - Trajets supérieurs à 50 km au cours d'une période de 14 j
PT	:	Enquête sur la mobilité courte et moyenne distance	mai 1998 – juin 1998	> = 15	41 845 ménages	Trajets moyenne et longue distance supérieurs à 50 km
FI (sauf îles ? land)	Administration nationale des routes de Finlande, recherche sur la circulation et le réseau routier	Enquête nationale sur les voyages	juillet 1998 – juin 1999	> = 6	18 250 personnes	- Tous trajets effectués au cours de la journée concernée par l'enquête - Trajets de plus de 100 km effectués au cours des 28 jours précédant le jour de l'enquête
SE	Institut suédois d'analyse des transports et communications	Enquête nationale sur les voyages	janvier 2001 – décembre 2001	6 – 84	7 982 personnes	- Mobilité quotidienne au cours d'une seule journée - Déplacements longue distance de plus de 100 km aller au cours des 30 derniers jours - Déplacements longue distance de plus de 300 km aller au cours des 60 derniers jours
UK (sauf Irlande du Nord)	Institut statistique national	Enquête nationale sur les voyages	janvier 2001 – décembre 2001	tous âges	5 796 ménages	- Tout déplacement personnel en Grande-Bretagne noté dans un journal hebdomadaire pour chaque membre du ménage - Courtes marches de moins de 1 km notées dans le journal uniquement le dernier jour
NO	Institut de l'économie des transports	Enquête nationale sur les voyages	2 janvier 2001 – 15 janvier 2002	> = 13	20 752 personnes	- Mobilité quotidienne au cours d'une seule journée - Tout trajet longue distance (plus de 100 km) effectué au cours du mois précédant l'entretien
CH	Office fédéral du développement territorial – Office fédéral de la statistique	Microrecensement sur le comportement en matière de voyages	janvier 2000 – décembre 2000	> = 6	27 918 ménages 29 407 personnes	- Comportement concret en matière de déplacement au cours de la journée de référence - Entretien avec un ou deux membres de chaque ménage

Source: Enquêtes nationales sur les voyages

Pourquoi et comment les personnes se déplacent-elles?

Ce chapitre donne des détails complémentaires sur les motifs des déplacements et sur les modes de transport les plus fréquemment utilisés. Le Portugal est inclus dans les différentes analyses, même si ses résultats ne correspondent pas à la mobilité à courte distance, mais aux trajets de moyenne et longue distance supérieurs à 50 km.

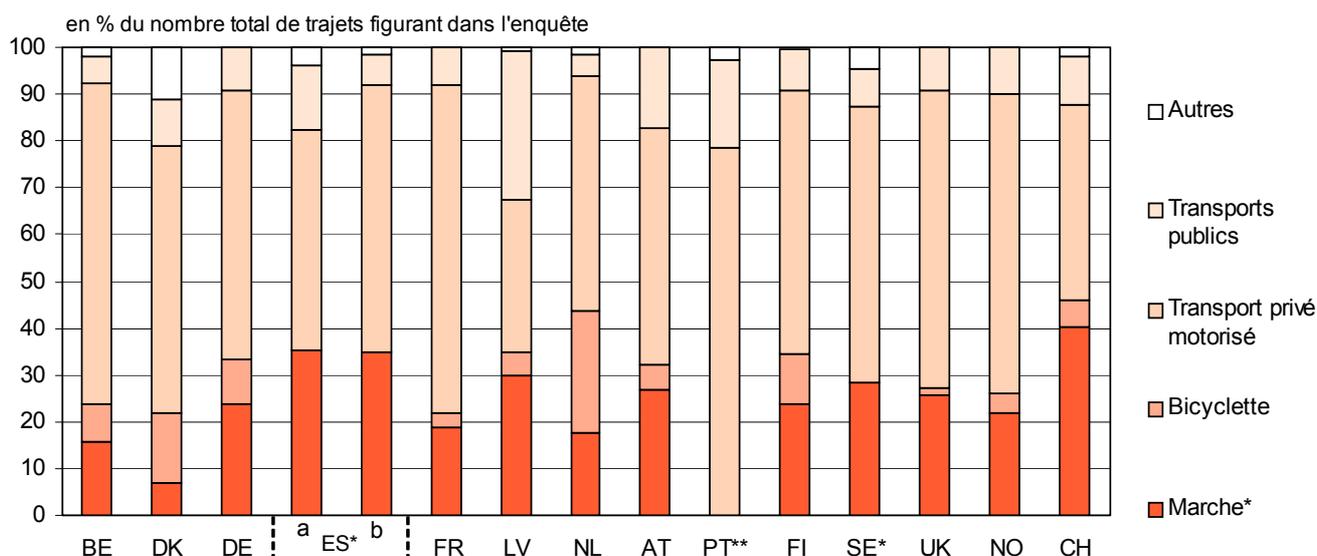
Dans une étude sur la mobilité des passagers, les modes de transport sont de toute évidence classés, mais il faut d'abord déterminer le principal mode utilisé au cours d'un trajet ou d'un déplacement, à savoir le mode utilisé pour la partie la plus longue du trajet ou du déplacement. L'une des méthodes permettant de regrouper les modes de transport consiste à considérer les trois catégories suivantes: transport privé non motorisé (c'est-à-dire marche et bicyclette), transport privé motorisé (à savoir voiture particulière – en tant que conducteur ou passager, cyclomoteur et motocyclette) et transports en commun (à savoir autobus/autocar, train, avion et bateau).

Selon le graphique 1, le transport privé motorisé (et surtout la voiture particulière) est de loin le mode de transport le plus utilisé. Il représente plus des deux tiers des trajets en Belgique, en France et au Portugal, même si, pour ce dernier pays, la part élevée des déplacements effectués en voiture peut aussi s'expliquer par le fait que seuls les trajets d'au moins 50 km ont été enregistrés. Néanmoins, la forte prédominance de l'automobile est observée dans tous les pays, à l'exception de la Lettonie où le transport privé non motorisé (représentant 35 % des trajets) est le mode le plus utilisé, juste devant le transport privé motorisé et les transports en commun, à parts quasi égales (environ 32 %). Les Pays-Bas et la Suisse, avec environ 45 %, ont enregistré les proportions les plus fortes de trajets effectués en transport privé non motorisé, tandis qu'au Danemark et en France, ce

mode représentait 22 % des déplacements. En Suisse, les trajets effectués à pied représentaient 40 % du total, ce qui est bien supérieur aux chiffres enregistrés dans les autres pays. La Lettonie, qui occupe la deuxième position dans ce domaine, n'atteint que 30 %. Ce sont les Danois qui marchent le moins, ce mode ne représentant que 7 % de leurs déplacements. Aux Pays-Bas, c'est la bicyclette (26 %) qui contribue majoritairement à l'importance du transport privé non motorisé, bien avant la marche (18 % des déplacements). Le Danemark, malgré sa faible part de transport privé non motorisé, suit les Pays-Bas quant à l'usage de la bicyclette, avec 15 % des trajets. La France et le Royaume-Uni sont les pays qui utilisent le moins ce mode, avec respectivement 3 % et 2 % de leurs déplacements totaux. Enfin, les transports en commun représentent moins d'un cinquième des trajets dans tous les pays, à l'exception de la Lettonie.

Si l'on considère l'objet des déplacements, ceux liés à l'école ou au travail sont les plus fréquents. Ils représentent entre 22 % du total en Norvège et la moitié en Espagne (pour un jour ouvrable moyen) et en Lettonie (voir tableau 3). Dans les autres pays, leur part est de l'ordre de 30 %. Les loisirs sont le deuxième motif de déplacement et représentent environ 30 % dans tous les pays, à l'exception de l'Espagne (19 % pour un jour ouvrable moyen, mais 63 % au cours d'un jour de week-end moyen), de la Lettonie (15 %), du Portugal (45 %), de la Finlande (49 %) et de la Suisse (40 %). La proportion des déplacements liés aux courses ou aux activités personnelles varie considérablement d'un pays à l'autre, allant de 7 % au Portugal à 41 % en Allemagne. L'accompagnement de personnes, cité comme motif de déplacement dans six pays (BE, ES, LV, UK, NO et CH), ne s'élève jamais à plus de 14 %.

Graphique 1: Répartition des trajets par mode de transport principal



a: Jour ouvrable moyen; b: Jour de week-end moyen; *: ES et SE, marche, y compris bicyclette; **: PT, trajets de distance moyenne et longue uniquement (à partir de 50 km)

Mode de transport principal: voir notes méthodologiques pour plus de détails

Source: Enquêtes nationales sur les voyages

Tableau 3: Répartition des trajets par motif principal

en pourcentage	BE	DK	DE	ES*	FR	LV	NL
Accompagnement	13,9	-	-	8,3	-	3,6	-
Travail/école	27,2	29,2	26,0	53,1	33,9	49,9	26,3
Courses/activités personnelles	28,0	29,2	40,6	8,2	32,7	22,8	23,3
Loisirs	30,3	29,2	33,3	18,6	33,3	15,2	32,7
Autres	0,5	12,5	-	11,8	-	8,5	17,7
Total	100	100	100	100	100	100	100

en pourcentage	AT	PT	FI	SE	UK	NO	CH
Accompagnement	-	-	-	-	12,6	13,0	4,8
Travail/école	47,3	44,2	29,6	31,9	25,3	22,0	35,5
Courses/activités personnelles	21,3	7,2	21,3	21,2	31,3	25,0	19,1
Loisirs	29,0	44,6	49,1	34,0	26,5	30,0	39,5
Autres	2,4	4,0	-	12,9	4,3	10,0	1,0
Total	100	100	100	100	100	100	100

*: Pour ES, les chiffres du tableau correspondent à un jour ouvrable moyen. Les chiffres pour un jour de week-end moyen sont respectivement 4,0 %, 9,5 %, 9,3 %, 63,1 % et 14,1 % pour l'accompagnement, le travail/l'école, les courses/les activités personnelles, les loisirs et autres.

Principal motif de déplacement: voir notes méthodologiques pour plus de détails.

Source: Enquêtes nationales sur les voyages.

Enquêtes européennes harmonisées sur l'utilisation du temps : combien de temps passe-t-on à voyager?

Les enquêtes nationales sur les voyages recueillent des informations auprès d'un échantillon de population contacté par téléphone ou courrier postal. Il est demandé aux enquêtés de répondre à un certain nombre de questions concernant leur comportement de voyageur au cours d'une période définie, immédiatement antérieure à l'enquête. Néanmoins, certains pays, tels que le Royaume-Uni, utilisent une méthode différente et demandent à la population interrogée de tenir un journal quotidien pendant un certain nombre de jours (voir tableau 2 pour plus de détails). En fait, d'un point de vue conceptuel, le déplacement ne correspond qu'à l'une des nombreuses activités que l'on peut éventuellement entreprendre au cours d'une journée. Par conséquent, l'étude des activités quotidiennes des personnes peut également fournir des informations sur leurs déplacements. En outre, l'analyse des activités peut permettre d'établir un lien entre les comportements en matière de mobilité, d'une part, et l'utilisation du temps et des ressources, d'autre part.

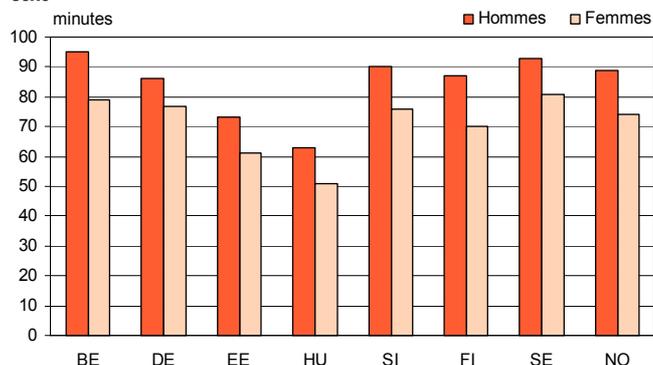
Cela explique l'intérêt que représente la prise en compte des enquêtes européennes harmonisées sur

l'utilisation du temps afin d'en extraire les informations relatives aux déplacements quotidiens.

Les données relatives à l'utilisation du temps sont une autre source d'informations reposant sur une méthodologie différente de celle utilisée dans le cadre des enquêtes sur les voyages. Ainsi, les résultats présentés pour les dix pays concernés par les enquêtes sur l'utilisation du temps ne sont pas comparables à ceux présentés dans les parties précédentes de cette publication.

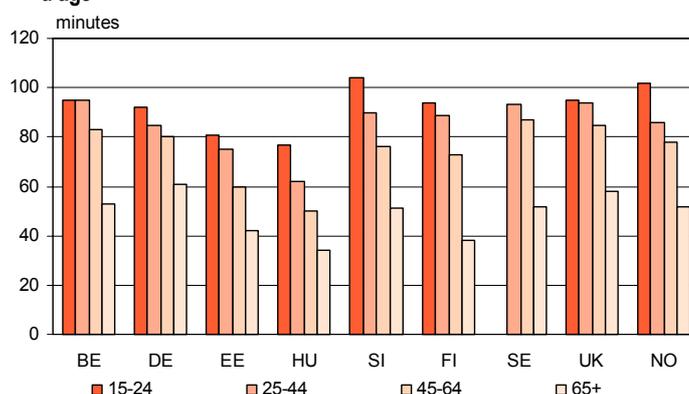
D'après les informations disponibles concernant les comportements en matière de mobilité, les personnes âgées de 20 à 74 ans passent en moyenne 60 à 90 minutes par jour à se déplacer. Les Estoniens et les Hongrois sont ceux qui consacrent le moins de temps aux déplacements. Selon les pays, les déplacements quotidiens des hommes sont compris entre 63 et 95 minutes (voir graphique 2). Dans tous les pays où une enquête a été menée, les femmes passent moins de temps à se déplacer que les hommes. En moyenne, les hommes consacrent 13 minutes de plus par jour à leurs déplacements que les femmes.

Graphique 2: Temps de trajet par personne âgée de 20 à 74 ans par jour et par sexe



Source: Eurostat (TUS)

Graphique 3: Temps de trajet par personne, par jour et par tranche d'âge



Source: Eurostat (TUS)

Tableau 4: Temps consacré aux déplacements quotidiens par sexe et par mode de transport chez les personnes âgées de 20 à 74 ans

	BE	DE	EE	HU	SI	FI	SE	UK	NO
Total	Minutes par jour								
Voiture, motocyclette	58	54	21	14	44	49	52	53	56
Transports publics	9	12	16	16	6	13	13	12	11
À pied ou à bicyclette	18	18	27	25	29	14	19	18	14
Mode non spécifié	2	1	3	1	4	2	3	5	3
Trajet total	87	81	67	57	83	78	87	87	81
Hommes	Minutes par jour								
Voiture, motocyclette	65	60	30	21	52	61	60	57	63
Transports publics	10	12	14	16	4	12	14	12	12
À pied ou à bicyclette	18	16	25	24	28	11	16	16	14
Mode non spécifié	2	1	4	1	5	2	4	6	4
Trajet total	95	86	73	63	90	87	93	90	89
Femmes	Minutes par jour								
Voiture, motocyclette	52	48	13	9	36	38	44	49	48
Transports publics	8	12	17	16	7	13	12	12	11
À pied ou à bicyclette	17	19	28	26	30	17	22	18	15
Mode non spécifié	3	1	3	0	4	2	3	5	2
Trajet total	79	77	61	51	76	70	81	85	74

Source: Eurostat (TUS)

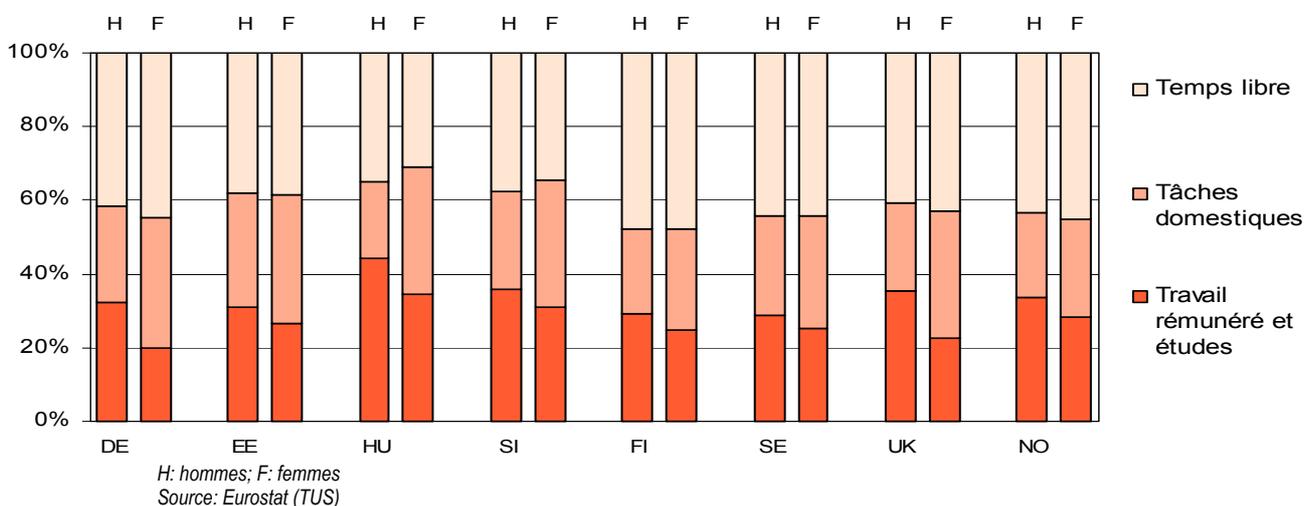
Le temps consacré aux déplacements est plus élevé chez les jeunes gens et décroît progressivement avec l'âge (voir graphique 3 de la page précédente). Le départ à la retraite correspond à une nette diminution du temps consacré aux déplacements. Les problèmes de mobilité augmentent avec l'âge, ce qui peut aussi expliquer cette diminution. La tendance est la même chez les hommes et chez les femmes, même si la baisse semble légèrement plus marquée chez ces dernières.

En ce qui concerne les modes de transport utilisés, l'automobile représente plus de la moitié du temps de trajet total dans tous les pays, à l'exception de l'Estonie et de la Hongrie, où elle représente moins du tiers (voir tableau 4). Dans ces deux pays, les personnes se déplacent à pied ou à bicyclette et utilisent les transports en commun plus que partout ailleurs. Les Slovènes se déplacent aussi beaucoup à pied ou à bicyclette, tandis que les transports en commun ne représentent que 7,2 % de leur temps de trajet total, part la plus faible parmi les pays disposant de ces données. Dans tous les pays, les hommes utilisent davantage l'automobile que les femmes, que l'on considère le temps passé en voiture ou la part du temps de trajet total. Cela dit, le temps passé dans les transports en commun et à pied ou à bicyclette est

quasi identique pour les femmes et les hommes, bien que ces moyens de transport représentent tous deux une part plus importante du temps de trajet total pour les femmes que pour les hommes.

Si l'on examine le motif de déplacement, près du tiers en Hongrie à près de la moitié du temps de trajet total en Finlande concernent les activités liées au temps libre (voir graphique 4). Le travail rémunéré et les études, ainsi que les activités domestiques justifient le temps restant consacré aux déplacements, les deux types d'activités étaient représentés à parts égales dans tous les pays (de quelque 25 % à environ 40 %). Ainsi, les différences les plus importantes entre pays en matière de temps consacré aux déplacements quotidiens sont observées dans les trajets liés aux activités de loisirs. Cependant, si l'on fait une comparaison par sexe, les écarts sont minimes, même si les hommes ont tendance à se déplacer plus pour leurs loisirs que les femmes. La différence essentielle entre hommes et femmes se situe au niveau des déplacements liés au travail rémunéré et aux études, qui représentent une plus grande part du temps de trajet total chez les hommes que chez les femmes, tandis que les trajets consacrés aux tâches domestiques prennent plus de temps aux femmes qu'aux hommes.

Graphique 4: Répartition du temps de trajet quotidien, selon le motif du déplacement et par sexe, parmi les personnes âgées de 20 à 74 ans



➤ INFORMATIONS ESSENTIELLES – NOTES METHODOLOGIQUES

SYMBOLES

« : »: indisponible ou confidentiel

« - »: sans objet

SOURCES DES DONNEES ET DEFINITIONS

A. Enquêtes nationales sur les voyages: voir tableau 2 pour plus de détails.

Mode de transport principal (cf. graphique 1):

Transport privé non motorisé: correspond à la marche à pied et à la bicyclette. ES: trajets de plus de 10 minutes à pied ou à bicyclette; FI: marche, bicyclette et autres transports privés non motorisés.

Transport privé motorisé: BE et SE: automobile; DK et LV: automobile (conducteur et passager); DE: voiture particulière en tant que conducteur ou passager et motocyclette; ES et PT: automobile et motocyclette; FR: automobile (conducteur et passager) et autres transports privés motorisés; NL: automobile (conducteur et passager) et cyclomoteur (30 cm³ et 50 cm³); AT: voiture particulière (conducteur et passager), motocyclette et vélomoteur; FI: voiture particulière (conducteur et passager) et autres transports privés motorisés; UK: bus de location privé, automobile/camionnette (conducteur et passager), motocyclette et autres transports privés; NO: voiture à usage personnel (conducteur et passager); CH: cyclomoteur, motocyclette et automobile (conducteur et passager).

Transports en commun: DK: autobus et train; DE: autobus, tramway, métro, réseau métropolitain, bateau, avion, taxi, etc.; ES: autobus et métro urbains, autobus et train interurbains; FR: autobus, train et autres transports en commun; LV: train, tramway, autobus, trolleybus, minibus et taxi; NL: autobus, tramway, métro et train; AT: taxi, transports en commun urbains, autobus régionaux et train; PT: avion, train, autobus et taxi; FI: autobus/autocar, train, air, bateau et autres transports en commun; UK: autobus, métro, train, taxi/taxi à réserver et autres transports en commun; NO: autobus, train, bateau, avion et autres transports publics; CH: train, autocar postal et tramway/autobus.

Autres: DK motocyclette, taxi, ferry-boat et avion, ainsi que trajets pour lesquels le mode de transport est inconnu.

Principal motif de déplacement (cf. tableau 3):

Accompagnement: UK: accompagnement à l'école et autres accompagnements; NO: motifs liés aux soins dispensés aux personnes (par exemple accompagnement des enfants à l'école); CH: services/accompagnement.

Travail/école: FR: travail, activités professionnelles, enseignement et garde d'enfants; LV: travail, activités professionnelles et enseignement; NL, AT, FI, SE, UK et CH: travail, activités professionnelles et enseignement; PT: lieu de travail habituel, activités professionnelles/autres et école; NO: trajets lieu de travail/domicile.

Courses/activités personnelles: DK, ES, NL, AT, FI et CH: courses; PT: courses et santé; SE: courses et services.

Loisirs: ES: déplacements pour activités de loisirs, visites rendues à la famille ou aux amis, promenades à pied; FR: loisirs, visites, culture, sports, etc.; LV: loisirs, visites rendues à la famille ou aux amis; NL: visites, détente et sport, promenades en voiture et à pied et jeux avec des amis à la maison (enfants de moins de 12 ans); AT: loisirs et activités privées; PT: vacances, visites rendues à la famille ou aux amis, culture, sports, activités culturelles et autres divertissements; UK: visites rendues à des amis (à leur domicile ou ailleurs), divertissements/activités destinées au grand public, sport (participation) et vacances (déplacements sur place et voyage aller-retour); NO: activités de loisir et visites rendues à la famille ou aux amis.

Autres: LV: changement de mode de transport; UK: autres, y compris promenades à pied; CH: correspondances.

Trajets complets: BE, ES, FR et AT: sauf retour vers le domicile, DE: sauf retour vers le domicile, vers le deuxième lieu de résidence et autres (trajets partiellement effectués à pied).

B. Enquêtes européennes harmonisées sur l'utilisation du temps

Les données proviennent des enquêtes nationales sur l'utilisation du temps menées entre 1998 et 2002 en Europe. Un échantillon représentatif d'individus a tenu un journal pendant un jour de semaine et un jour de week-end répartis sur toute l'année. Pour les exceptions, voir ci-dessous. Il faut garder à l'esprit que les résultats sont des estimations et qu'ils peuvent être affectés par des erreurs d'échantillonnage. Pour les petits groupes, ces erreurs risquent d'être importantes.

Le regroupement des données des TUS peut faire référence à des trajets de courte comme de longue distance, bien que la part des données relatives aux trajets longue distance (en voiture par exemple) soit infime.

Les activités et les lieux ont été codés et la plupart des pays ont respecté la liste des codes d'activités des enquêtes européennes harmonisées sur l'utilisation du temps (HETUS).

Enquêtes sur l'utilisation du temps, années de référence et tailles des échantillons

Pays	Période de l'étude de terrain	Âge de la population couverte	Taille de l'échantillon (nombre de personnes interrogées)	Taille population, 1 000 ¹	Commentaires
Belgique (BE) – Office statistique belge et Vrije Universiteit Bruxelles	décembre 1998 – février 2000	12–95	8 382	8 755	
Allemagne (DE) – Bureau statistique fédéral	avril 2001 – avril 2002	>= 10	12 655	73 641	Deux jours de semaine, un jour de week-end
Estonie (EE) – Bureau statistique estonien	avril 1999 – mars 2000	>= 10	5 728	1 290	
France (FR) – INSEE	février 1998 – février 1999, sauf 4 – 18 août et 21 décembre – 4 janvier	>= 15	15 441	47 231	Un jour du journal
Hongrie (HU) – Bureau central de statistique	septembre 1999 – septembre 2000	15–84	10 792	8 206	
Slovénie (SI) – Bureau statistique de la République de Slovénie	avril 2000 – mars 2001	>= 10	6 190	1 990	
Finlande (FI) – Statistiques	mars 1999 – mars 2000	>= 10	5 332	4 451	
Suède (SE) – Statistiques	octobre 2000 – septembre 2001	20–84	3 998	6 538	
Royaume-Uni (UK) – Institut statistique national	juin 2000 – septembre 2001	>= 8	10 366	53 016	
Norvège (NO) – Statistiques	février 2000 – février 2001	9–79	3 211	3 674	Deux jours consécutifs

¹ Source: *Statistiques relatives à la population*

Dans le **graphique 2**, le lieu a été codé à partir des activités notées dans le journal. La France n'a pas enregistré de lieux. Au Royaume-Uni, le lieu n'a pas été demandé lorsque les personnes interrogées notaient travail, nuit ou études. Dans le **graphique 3** et au **tableau 4**, le déplacement quotidien repose sur le code de lieu. Il inclut les trajets liés au travail, à l'école, aux tâches domestiques et au temps libre. Les trajets effectués pendant les heures de travail sont également inclus, mais peuvent être sous-estimés. La limite d'âge supérieure était de 79 ans en Norvège, 84 en Hongrie et Suède, et 95 en Belgique. Il n'y avait pas de limite d'âge supérieure dans les autres pays. La France n'a pas enregistré de lieux. Au Royaume-Uni, le mode de transport ne couvrait pas les déplacements effectués pendant les heures de travail. Dans le **graphique 4**, les déplacements quotidiens reposent sur l'activité principale. La France n'a pas enregistré les déplacements selon leur motif, ce qui ne permet donc pas la comparaison.

Déplacement: trajets domicile-travail et travail-domicile ainsi que trajets en relation avec tous les types d'activités énumérés ci-après.

Activités considérées comme motifs de déplacement:

Travail rémunéré et études: temps consacré aux activités professionnelles principale et secondaire et activités connexes, pauses pendant les heures de travail et recherche d'emploi. Le temps consacré aux études, ainsi que le temps libre, est associé au travail rémunéré.

Tâches domestiques: activités ménagères, garde d'enfants et soins dispensés aux adultes, jardinage et soins d'animaux domestiques, construction et réparation, courses et services, gestion du ménage.

Temps libre: tous les autres types d'activités sont regroupés ici: volontariat y compris réunions, aide apportée à d'autres ménages, vie sociale et divertissements, sports et activités de plein air, passe-temps et jeux, lecture, télévision, repos ou farniente, ainsi qu'utilisation du temps non spécifiée.

Modes de transport:

À pied ou à bicyclette: déplacement à pied ou à bicyclette

Automobile, motocyclette: déplacement en cyclomoteur/motocyclette/bateau à moteur, voiture particulière et camion/camionnette/tracteur

Transports en commun: mode de transport en commun non spécifié, trajets effectués en taxi, autobus/autocar, tramway/métro, train, avion ou bateau et autres modes de transport en commun spécifiés

Mode non spécifié: mode de transport particulier non spécifié, autres modes de transport particuliers spécifiés et modes de transport non spécifiés

Trajet total: inclut tous les modes de transport

Source de tous les chiffres présentés dans la partie de la publication concernant les données des TUS: Eurostat, "How Europeans spend their time – Everyday life of women and men – Data 1998 – 2002", ISBN 92-894-7235-9.

Pour en savoir plus:

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

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:

www.europa.eu.int/comm/eurostat/

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

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

TEXTE ORIGINAL: Anglais