



# ESTIUS UNIVERSITARIS

## S8

Enquestes de mobilitat com a eina per  
a l'anàlisi i la planificació.

Sabadell, del 5 al 6 de juliol de 2007

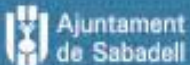
---

Observatori de la mobilitat. El cas de França.

Marie-Odile Gascon, Observation de la mobilité, CERTU.



Organitzadors:



Patrocinadors oficials:



# Observation de la mobilité : le cas de la France

## Les enquêtes ménages déplacements (EMD)

*M.O. Gascon, CERTU,  
ESTIUS UNIVERSITARIS 06/07/2007*

# Observation de la mobilité : le cas de la France

- **Contexte, historique : aide de l'État et conditions**
- **Méthode : plusieurs outils adaptés aux périmètres, des caractéristiques semblables**
- **Résultats : comparabilité, tendances**

# Les enquêtes ménages déplacements

- Des enquêtes subventionnées par l'État sous 3 conditions:
  - respecter la méthode CERTU
  - accepter le contrôle du CERTU
  - fournir le fichier des résultats standards pour alimenter la base de données nationale

# Historique

- **Années 60 : premières enquêtes**
- **1975 : le SETRA publie un « dossier pilote pour la réalisation des enquêtes ménages »**
- **Années 70-80 : l'État commande et finance en totalité les EMD (évaluation des politiques de transport)**
- **Années 80-90 : l'État subventionne à 50% les EMD (décentralisation, PDU)**
- **2000 : première enquête « ville moyenne » à Roanne**
- **Depuis 2005 : subvention de l'ordre de 25%**

# Les enquêtes ménages déplacements : 3 types

- l'enquête standard CERTU « grand format »
- l'enquête « grand territoire »
- l'enquête « villes moyennes »

# Plus de 100 enquêtes dans plus de 60 agglomérations depuis 1976

## + *Depuis 2004 :*

- Besançon (2005)
- Fort de France (2006)
- Lens-Liévin-Hénin-Carvin (2005)
- Limoges (2005)
- Lille (2006)
- Lorient (2005)
- Lyon (2006)
- Pau (2005)
- Reims (2005)
- Chambéry (2006)
- Rennes (2006)
- Rouen (2006)

## + *EDVM*

- Roanne (2000)
- Colmar (2001)
- Niort (2003)
- Bourg-en-Bresse (2003)
- Pompey (2004)
- Chalon Val de Bourgogne (2004)
- Nevers (2004)
- Périgueux (2006)
- Draguignan (2007)

# Présentation générale

- **recueil des pratiques de déplacements de la population d'une zone**
- **prise en compte de tous les moyens de déplacement, y compris le vélo et la marche**
- **permet de constituer une base de données au service de la collectivité, utilisable pendant plusieurs années**
- **permet à chaque agglomération de se situer par rapport aux autres**

# Les utilisations possibles

- les parts de marché,
- les flux de trafic (modèles),
- les relations entre transport et urbanisme,
- la clientèle des transports publics,
- les aspirations des habitants,
- des comparaisons dans le temps et dans l'espace

## POUR

- la programmation, l'aide à la décision,
- le suivi, la mesure des effets d'une politique

# L'échantillon (1)

- Une aire d'étude découpée en secteurs de tirage d'échantillon homogènes
- Un fichier exhaustif de résidences principales
- Un tirage aléatoire de taille suffisante par secteur

Un échantillon **représentatif**

# L'échantillon (2)

- Un fichier de logements exhaustif ou sinon une méthode pour « compenser »
- Un sondage en grappe à deux niveaux : tous les membres du ménage, tous leurs déplacements
- Ou une variante : une ou deux personnes par ménage, tous leurs déplacements
- En face-à-face dans les parties urbanisées (*grand format*), au téléphone ailleurs (*grand territoire, villes moyennes*)

# Contrôle CERTU : 5 étapes

- **cahier des charges,**
- **conception (périmètre, sectorisation, échantillon, questions complémentaires, calendrier),**
- **moyens de réalisation (centre d'appels, formation, etc.),**
- **point après trois (ou une) semaine de collecte,**
- **validation de la collecte et des fichiers prêts à être exploités.**

# QUI EST ENQUÊTÉ ?

- **EMD « grand format » : toutes les personnes du ménage de plus de 5 ans, en face à face (ou variante : une ou deux)**
- **EMD « grand territoire » et « villes moyennes » : une (ou deux) personne(s) du ménage de plus de 11 ans, au téléphone**

# Les informations recueillies

- Quelques caractéristiques du ménage
- *Les caractéristiques de la personne tirée*
- Les habitudes d'utilisation des modes de transport (*de la personne tirée*)
- Tous les déplacements de la veille (*pour la personne tirée*)
- Tous les modes de transport utilisés
- L'opinion de la personne

# Quand ?

- **Un jour ouvrable (Enquêtes réalisées du mardi au samedi sur les déplacements de la veille)**
- **7 à 10 semaines de collecte, dans la période du 15 octobre au 30 avril (hors jours fériés et vacances scolaires)**

# Le questionnaire

## 4 fiches :

- une fiche «**Ménage**»,
- une fiche «**Personnes du ménage**» renseignée par chaque personne âgée d'au moins 5 ans
- une fiche «**Déplacements**» relative aux déplacements de chaque personne âgée d'au moins 5 ans
- une fiche «**Opinion**», auprès d'une seule personne du ménage âgée d'au moins 16 ans  
*... et des questions complémentaires locales*

# Pourquoi pas au téléphone dans les grandes villes ? (1)

## Biais dans l'échantillon :

- Nombre d'abonnés au téléphone fixe inscrits sur l'annuaire en baisse (PTU Grenoble 2002 : 69%, Montpellier 2003 : 68%)
- Étudiants peu équipés (la moitié) et ils résident surtout dans le PTU, ils représentent 62% des non équipés

# Pourquoi pas au téléphone dans les grandes villes ? (2)

**Des comportements de mobilité différents dans les zones les plus urbanisées (Grenoble) :**

- **les non abonnés font 0,33 déplacement en moins : 4,61 par jour et par personne, abonnés : 4,28**
- **plus en TC (+ 0,41), à pied (+ 0,24) et moins en voiture (- 0,37)**

# Du téléphone dans le péri urbain ? (1)

**En périurbain :**

- **le taux d'abonnés au téléphone fixe est plus élevé : 77 %**
- **les personnes sont moins mobiles :**
  - **les non abonnés font 0,28 déplacement en moins : 4,18 par jour et par personne, abonnés : 3,90**
  - **id en TC (- 0,04), moins en voiture (- 0,89), plus à pied (+ 0,72)**

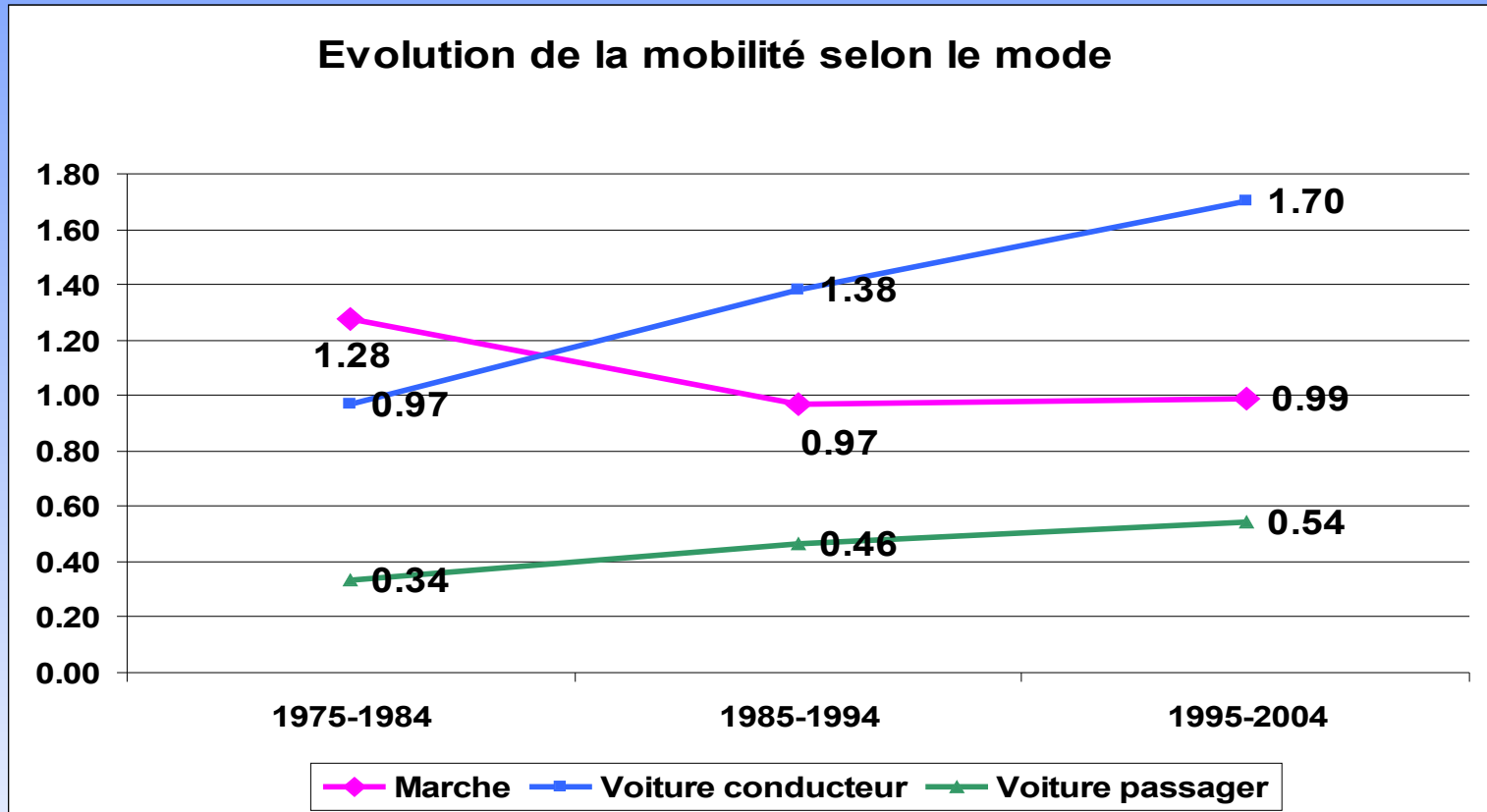
# Les enquêtes ménages déplacements

## Quelques résultats

# LES DONNÉES DE LA MOBILITÉ URBAINE

- De 2 à 2,5 activités par personne et par jour
- De 3,5 à 4 déplacements par personne et par jour
- De 12 km à 16 km parcourus dans l'agglomération
- Des vitesses de déplacements de 15 km/h à 20 km/h

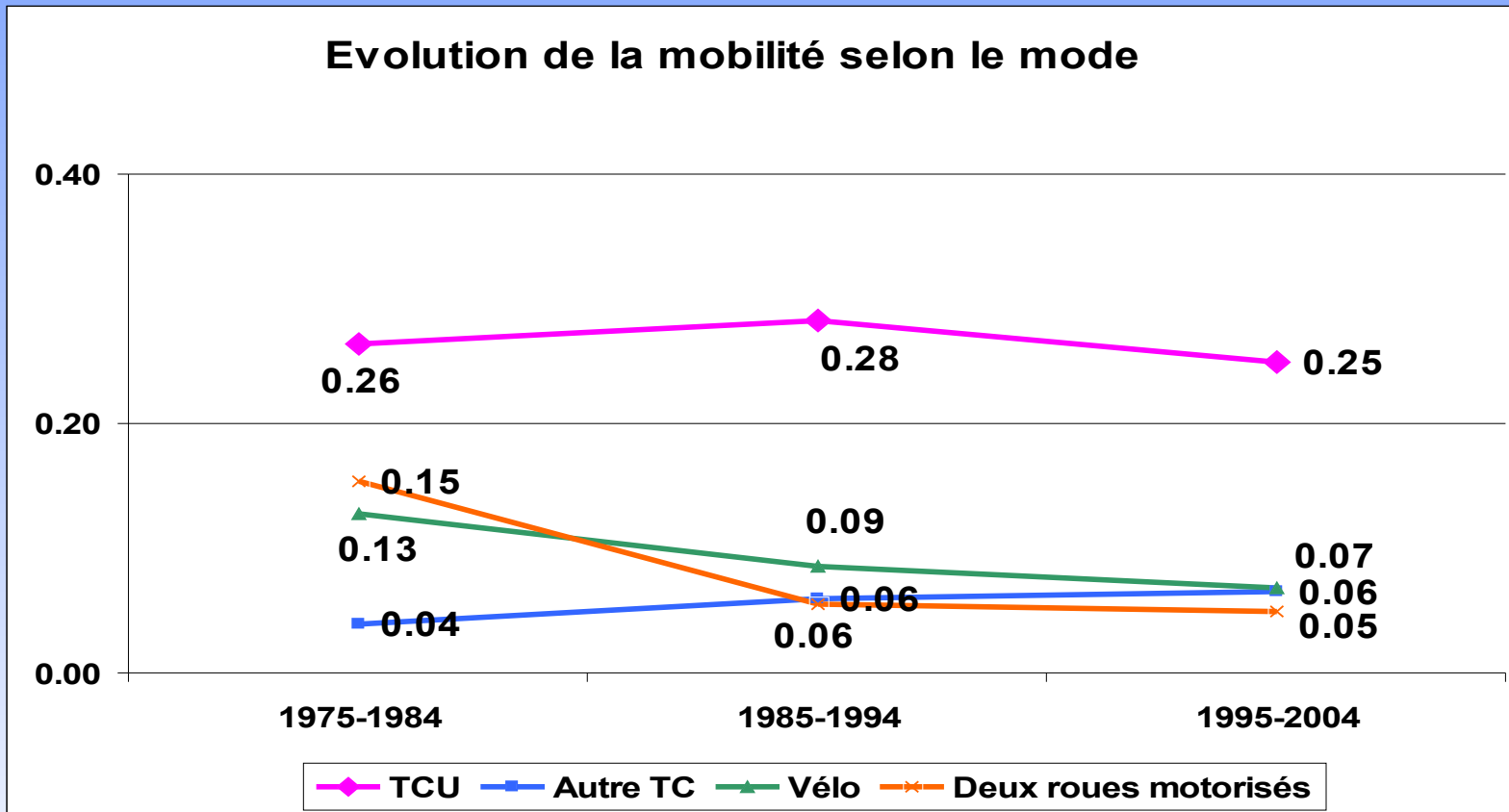
# Croissance continue de la mobilité en voiture Stabilisation de la mobilité à pied après une forte baisse





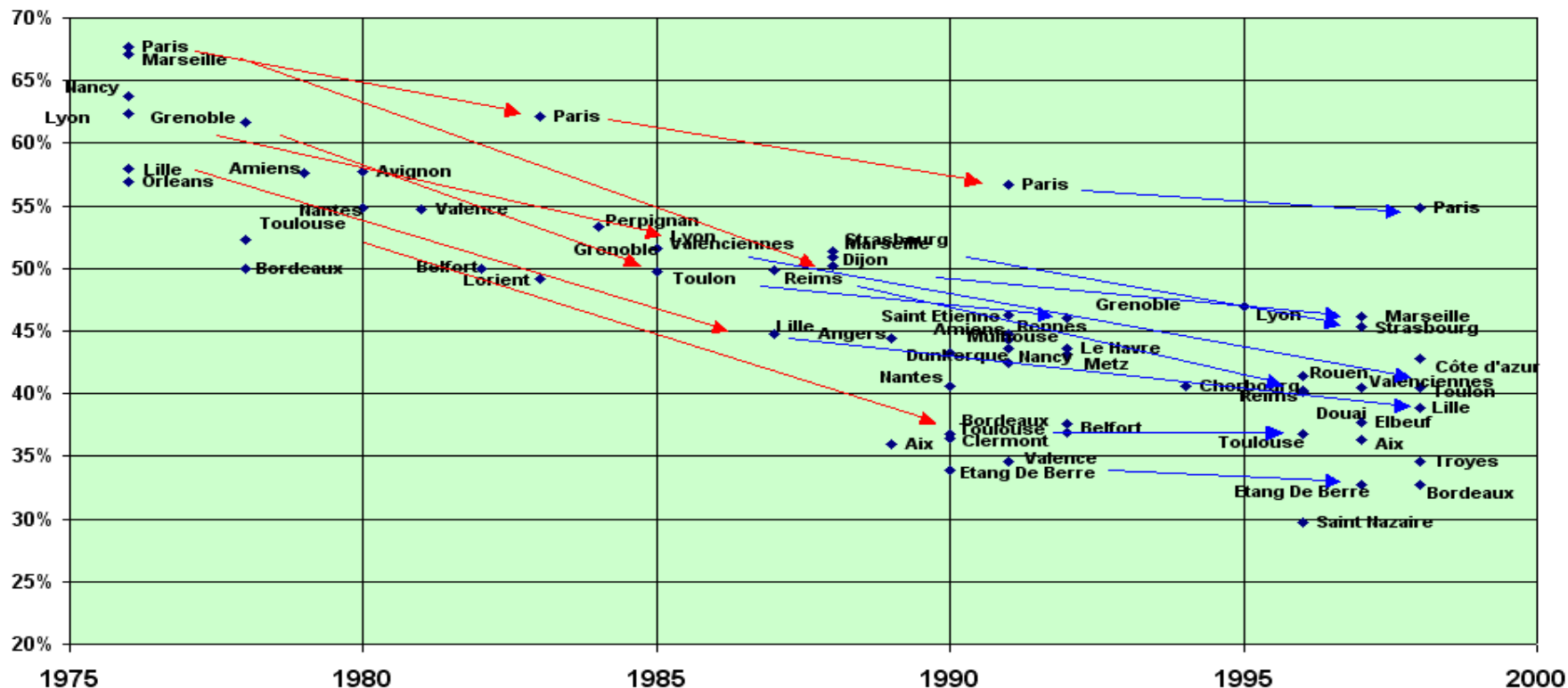
# Mobilité TCU stable sauf dans les agglomérations à TCSP

## Baisse continue de l'usage des deux-roues, en particulier du vélo



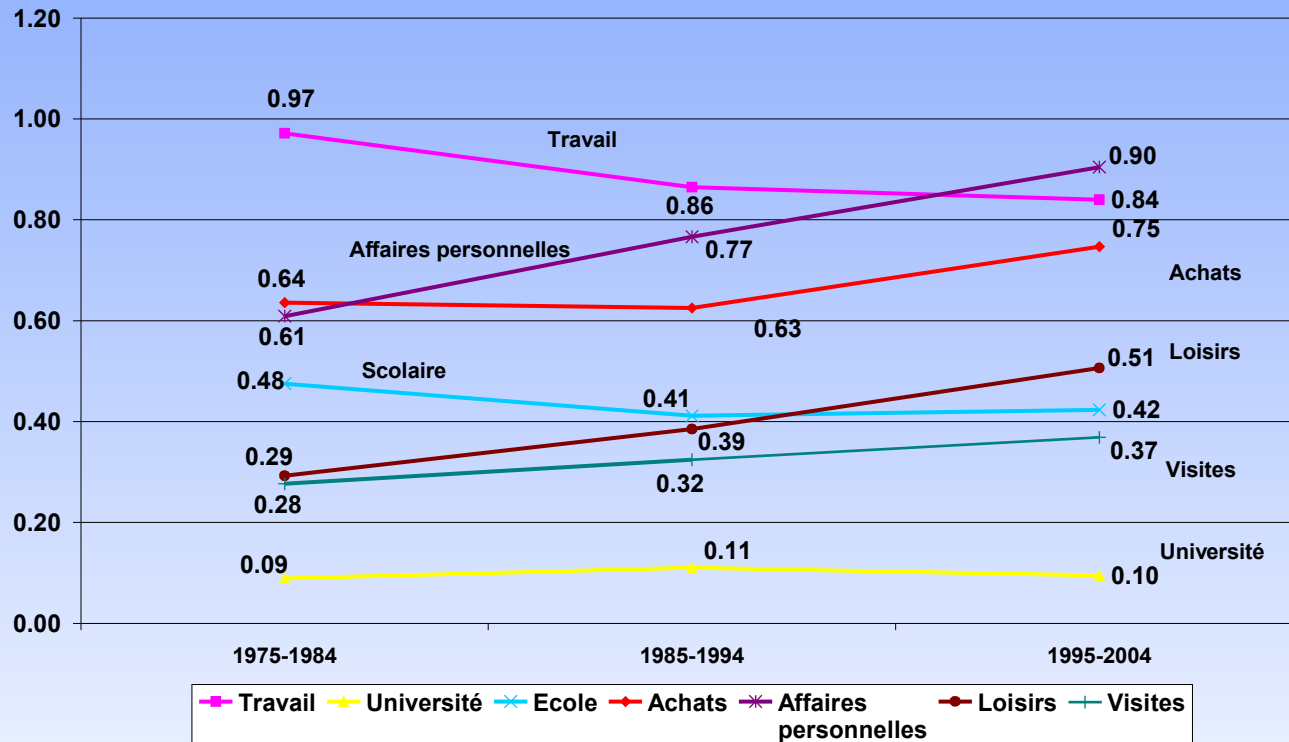
# Le coefficient de résistance à la voiture ...

PART DE MARCHE DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE



# LES MOTIFS « CONTRAINTS » EN BAISSE

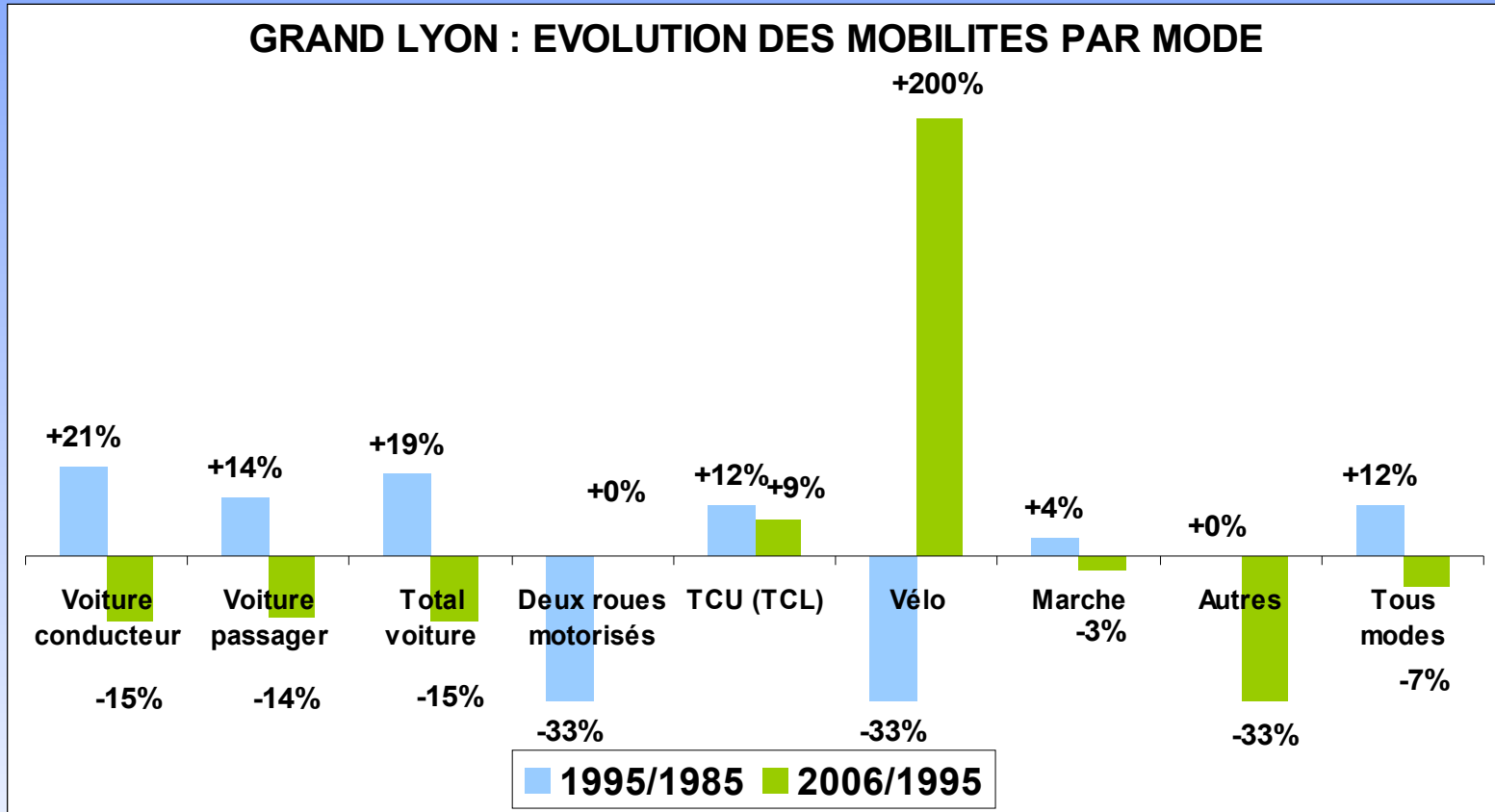
MOBILITE INDIVIDUELLE MOYENNE PAR PERIODE



# TENDANCES

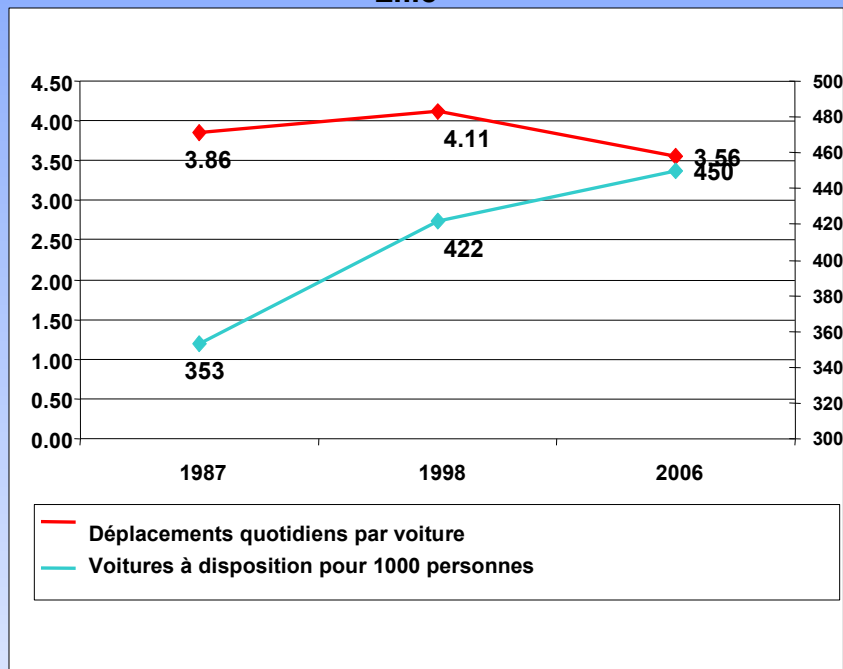
- Stabilité du budget-temps de transport (55 minutes)
- Augmentation des distances quotidiennes parcourues par les personnes en raison d'une augmentation de la longueur moyenne des déplacements tous modes.
- Augmentation des vitesses de déplacements.
- Évolution défavorable de la part de marché des modes en moyenne plus lents et peu confortables (marche, deux-roues) au profit de la voiture.

# Retournement de tendance ?

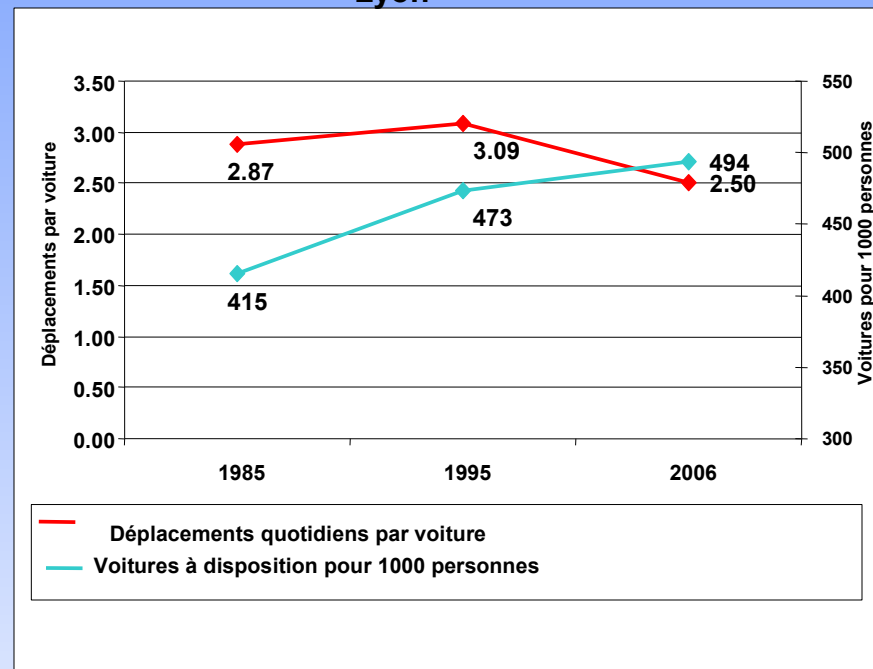


# Découplage possession usage

Lille



Lyon



# Explications possibles

- Internet ?
- Baisse des pratiques d'accompagnement
- Repli sur soi (baisse des visites)
- Vieillesse de la population
- Augmentation du prix des carburants
- Préoccupations environnementales (effet de serre – changements climatiques)
- Politiques publiques (PDU)