

Observation de la mobilité

Comparaison des dispositifs français et allemand

Gaëlle JAILLET - CERTU

Clotilde Minster – Ifsttar, Dest

Jimmy Armoogum – Ifsttar, Dest

Lundi 5 Novembre 2012



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Plan

- Les enquêtes sur les déplacements
- Les enquêtes sur les déplacements en France
- Evolution entre les deux dernières ENT en France
- Et pourtant depuis 1993...
- L'exemple de l'Allemagne
- Résultats
- Conclusions



Les enquêtes sur les déplacements

Dans la plupart des pays et des régions urbaines, les enquêtes sur la mobilité des personnes sont conduites trop rarement (tous les dix ans environ) et avec des méthodologies qui évoluent au cours du temps, ce qui peut rendre la comparaison difficile entre les observations successives pour l'évaluation des tendances lourdes.

Ces observations ponctuelles dans le temps peuvent être perturbées par des événements imprévisibles (grèves ou conditions atmosphériques extrêmes) et ne permettent pas une distinction claire entre les tendances à long terme et les événements de court terme (« boom » ou récession économique).



Les enquêtes sur les déplacements en France

La France dispose néanmoins de bons outils d'observation de la mobilité :

- France entière, les Enquêtes Nationales sur les Transports (ENT) sont riches en informations mais lourdes. En conséquence, elles sont réalisées à un rythme de plus en plus espacé : la dernière, celle de 2007-08, est la cinquième de sa lignée (1966-67, 1973-74, 1981-82 et 1993-94) ;
- sur les zones urbaines les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) ont une périodicité de renouvellement de 7 à 10 ans.

Quand on compare les EMD réalisées depuis 2006 à celles des années 90, on constate une baisse de la fréquence des déplacements et de l'utilisation de l'automobile. Ces observations ponctuelles dans le temps ne permettent pas d'attribuer ces changements de comportement au renchérissement des carburants ou aux cycles économiques.



Evolution entre les deux dernières ENT 1993 et 2008

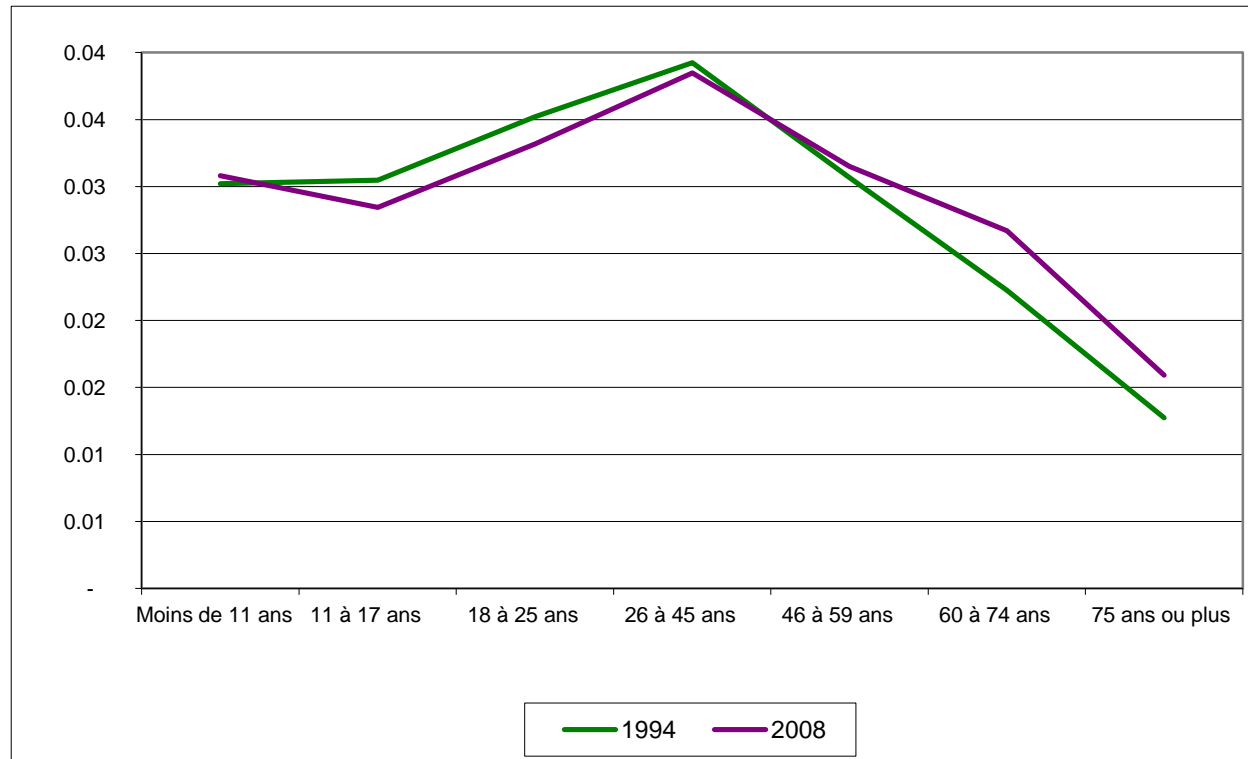
Évolution des déplacements locaux (moyenne jour ouvrable de semaine)

	1982	1994	2008
Nombre de déplacements quotidiens par personne (*)	3,3	3,2	3,2
Temps quotidien passé en déplacement par personne (min)	55	55	56
Distances quotidiennes parcourues par personne (km)	17	23	25
Durée moyenne d'un déplacement (min)	16	17	18

Source : SOeS – Insee - Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008. Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Evolution entre les deux dernières ENT 1993 et 2008

Nombre de déplacements quotidiens par âge en 1994 et 2008



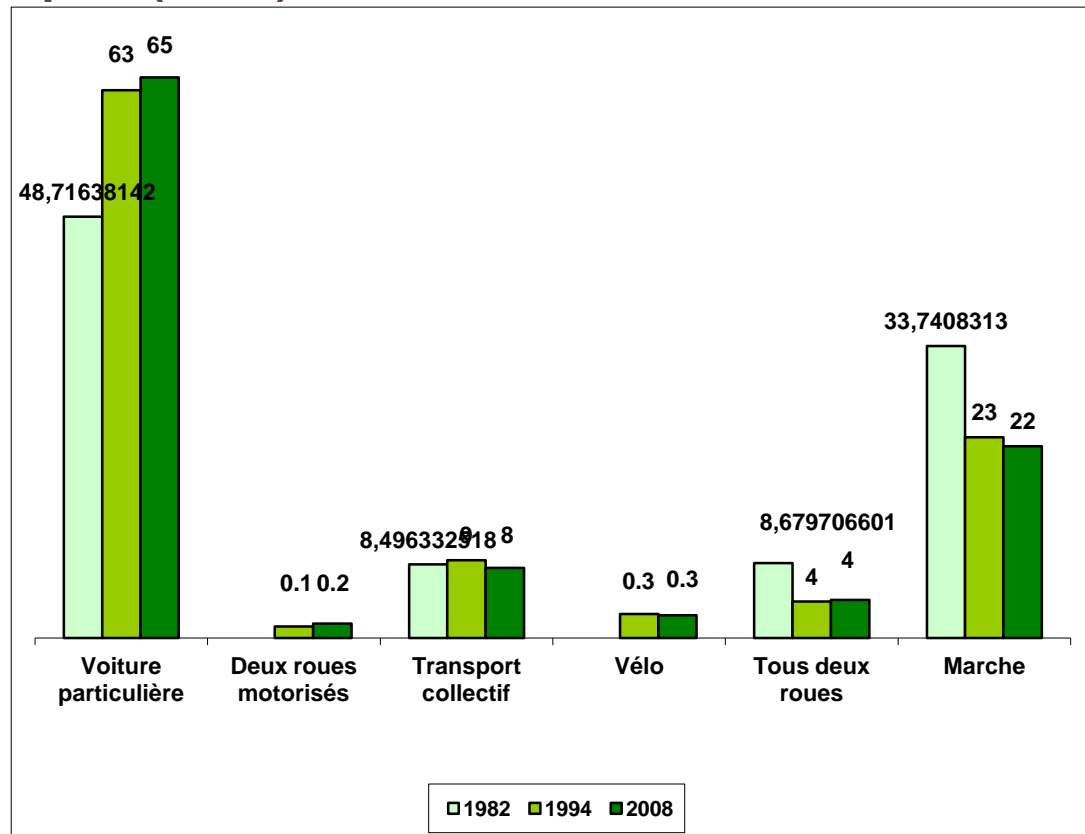
Source : SOeS – Insee - Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine



Evolution entre les deux dernières ENT 1993 et 2008

Évolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)



Source : SOeS – Insee - Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008
 Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

Et pourtant depuis 1993

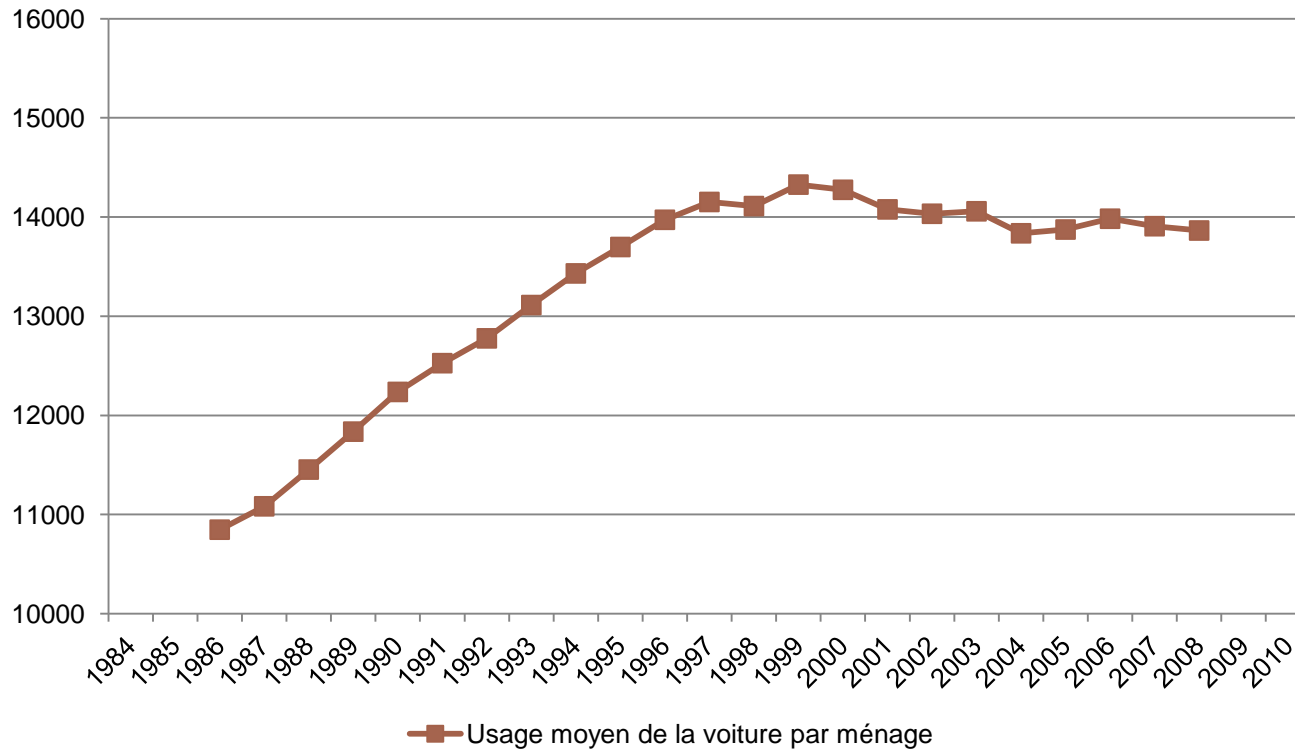
- **Des changements sociaux**
 - Durée du travail flexible que ce soit au niveau des horaires ou des temps partiels;
 - Apparition de la réduction du temps de travail.
- **Des changements économiques**
 - Ouverture tardive des magasins ;
 - Baisse du nombre d'emplois au centre des agglomérations.
- **Des changements spatiaux**
 - Étalement urbain, périurbanisation de plus en plus lointaine.
- **Des modifications du parc automobile**
 - Augmentation et diésélisation du parc automobile.
- **Des changements politiques**
 - Mise en place des Plans de Déplacements Urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (suite à la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie).

.... Sans influence sur les comportements de mobilité ?



Et pourtant depuis 1993

Usage moyen de la voiture par ménage

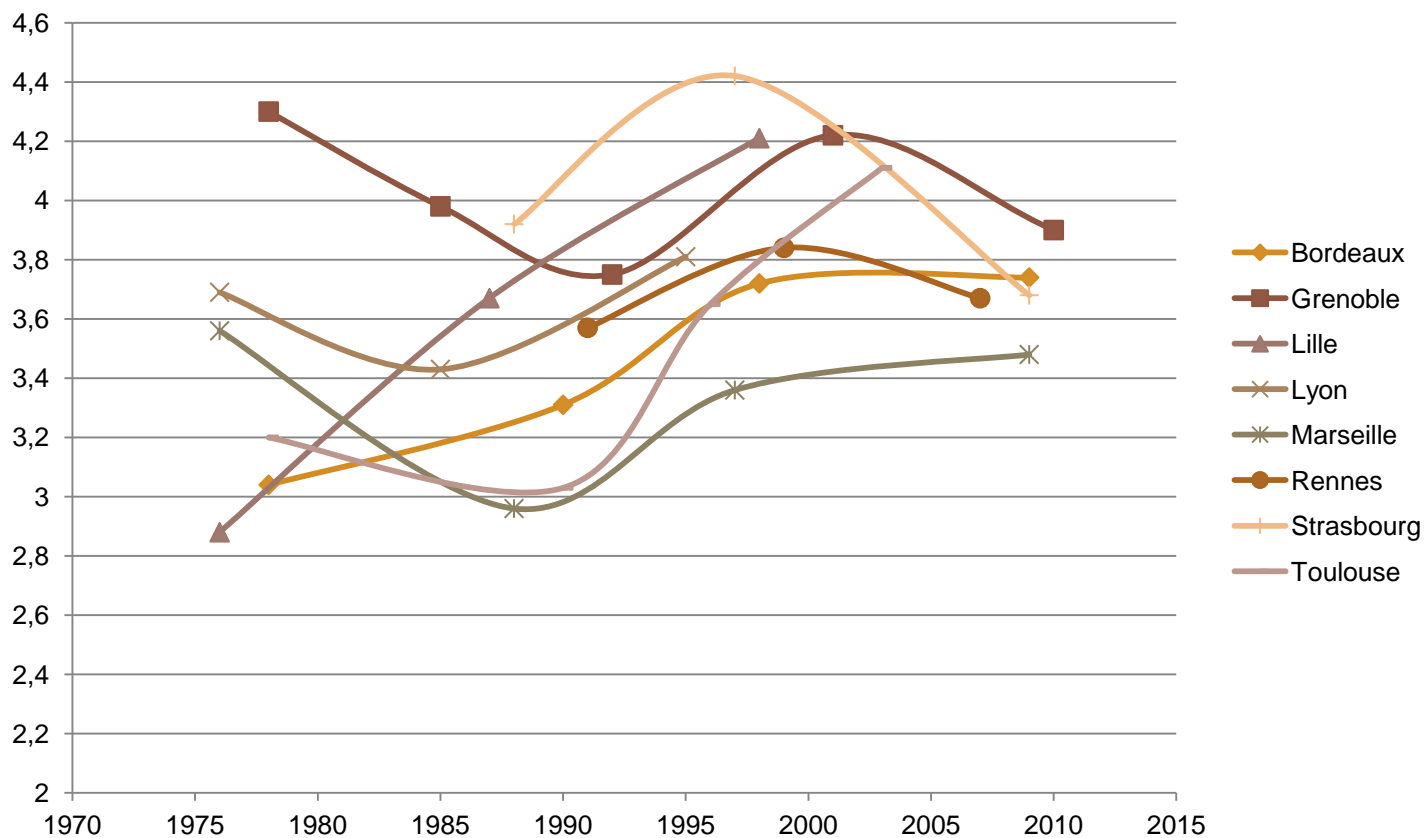


Source :ParcAuto



Et pourtant

Mobilité dans les EMD depuis 1976



Source : EMD, Certu

Champs : déplacements journaliers par personne âgée d'au moins 5 ans

Prenons l'exemple de l'Allemagne

En Allemagne, 3 types d'enquête :

- Une enquête nationale ponctuelle, équivalent ENT-D :
 - MiD (Mobilität in Deutschland)
- Deux autres enquêtes :
 - Un panel annuel, MoP (Mobilitätspanel) ;
 - Un panel annuel longue distance, INVERNO.
- ➡ Des sources de données multiples pour une connaissance globale de la mobilité et de ses différentes facettes.



Mobilität in Deutschland (MID)

- Une enquête conduite tous les 5 ans par le Ministère des Transports et l'Institut de recherche économique ;
- Questionnaire auto-administré + CATI ;
- Echantillon tiré dans les registres municipaux ;
- Echantillons régionaux supplémentaires ;
- Environ 25000 ménages ;
- La totalité du ménage est interrogée ;
- Pas de restriction d'âge (procuration possible) ;
- 1 jour (du lundi au dimanche).



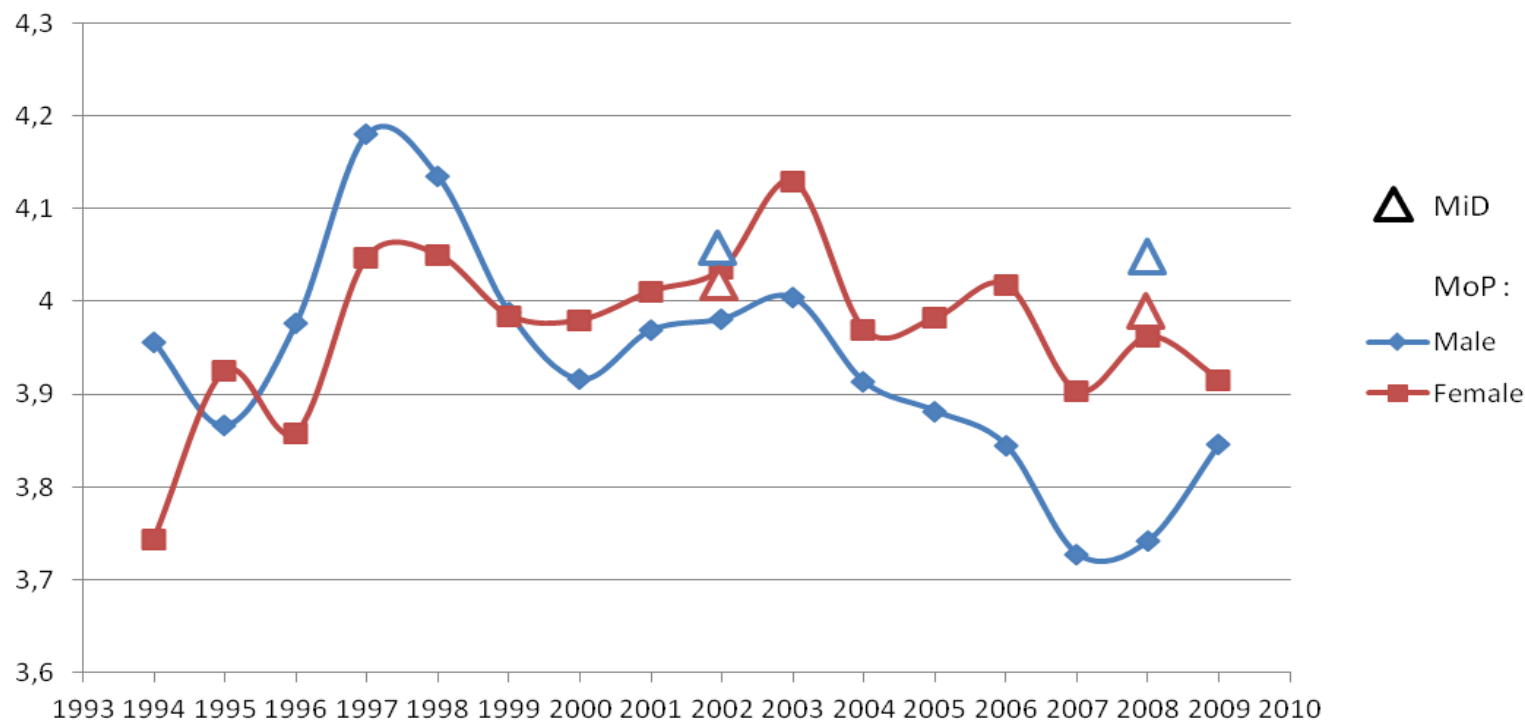
German Mobility Panel (MoP)

- Annuel depuis 1994, mené par le Ministère des Transports et l'Université Karlsruhe ;
- Questionnaire papier auto-administré ;
- Echantillon stratifié tournant sur 3 ans, recruté par CATI ;
- Environ 1000 ménages, et 2000 personnes ;
- La totalité du ménage est interrogée ;
- Tous les individus âgés d'au moins 10 ans ;
- Recueil des déplacements sur 1 semaine entre septembre et novembre avec relevé des activités dans un carnet ;
- Enquête véhicule avec relevé du compteur pendant 2 mois au printemps pour mesurer la consommation de carburant.



Résultats

Nombre de déplacements quotidiens par genre

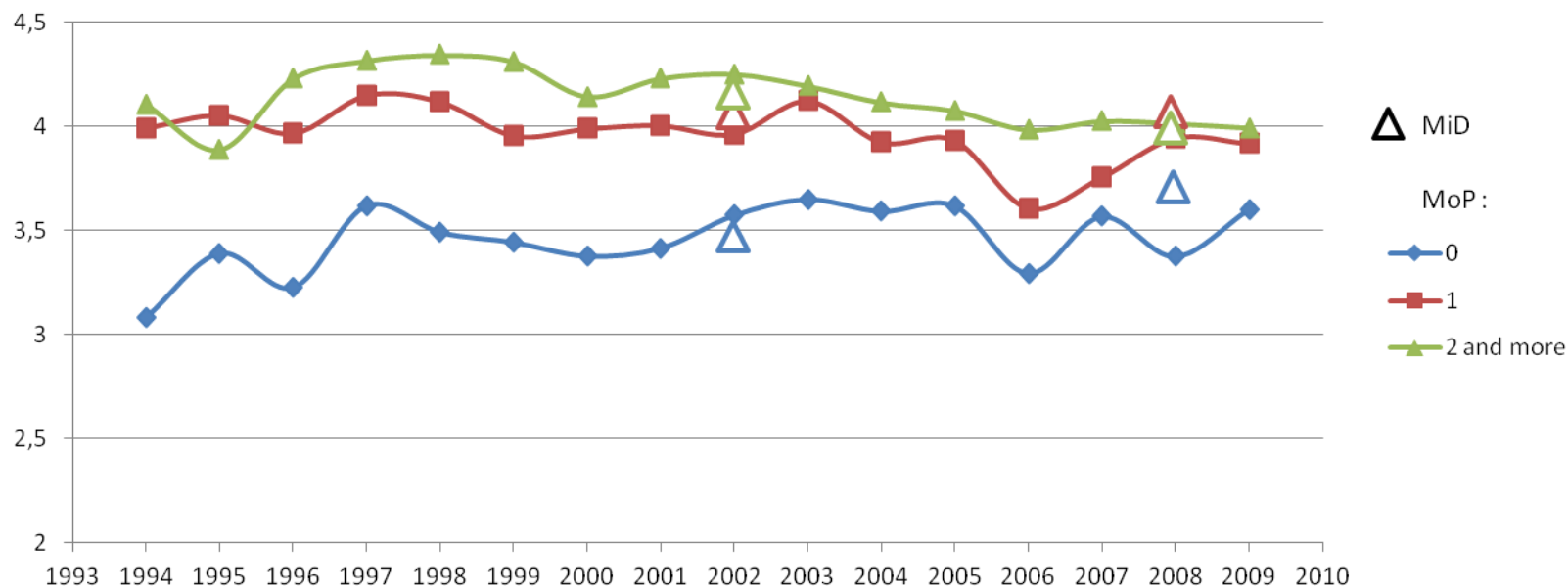


Source : MoP 1994 à 2009, MiD 2002 et 2008

Champ : déplacement un jour ouvré de semaine sur les personnes mobiles

Résultats

Nombre de déplacements quotidien par personne selon la motorisation du ménage

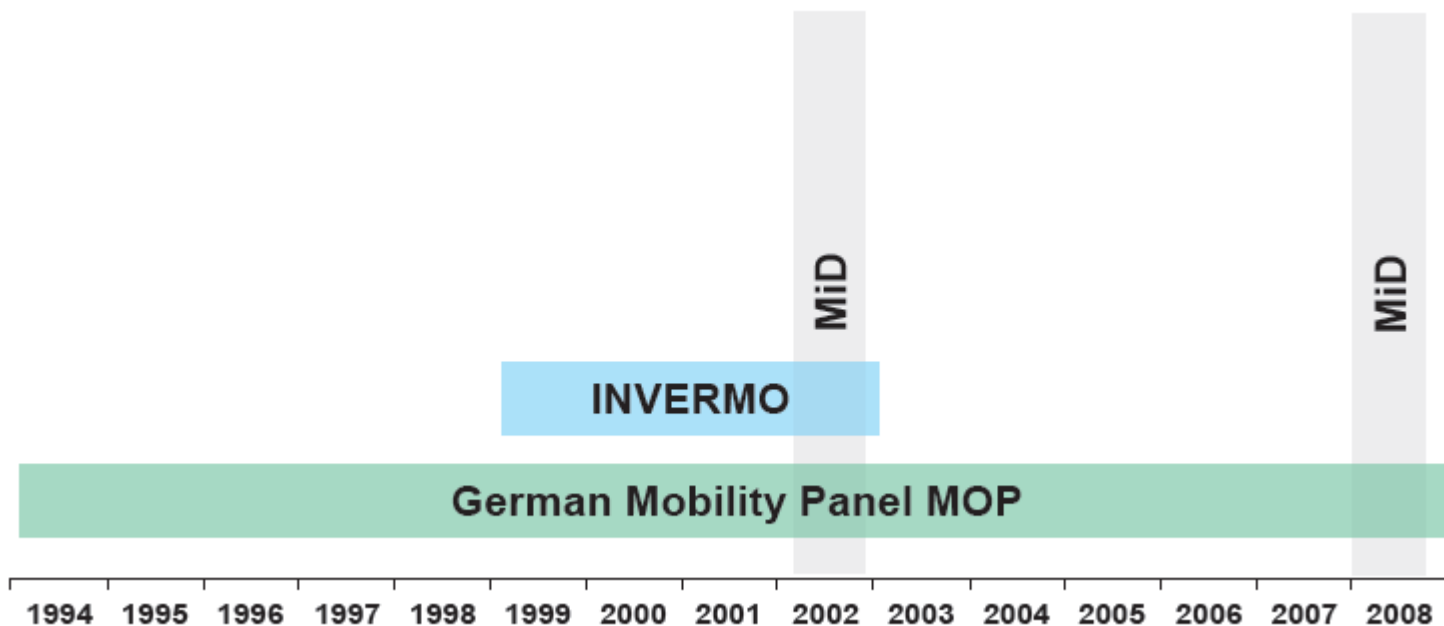


Source : MoP 1994 à 2009, MiD 2002 et 2008

Champ : déplacement un jour ouvré de semaine sur les personnes mobiles



MiD et MoP, des enquêtes complémentaires



Source : Dirk ZUMKELLER – *The German Experience*, Oct 2007



Conclusion

Enquête permanente = informations sur les tendances de la mobilité qui reflètent l'évolution du contexte économique et social.

Données ponctuelles = description à une date donnée, aucune information sur les évolutions entre les dates.

Problème : quand ces points sont éloignés dans le temps, et elle est d'autant plus aigue s'ils coïncident avec des phases nettement différentes du cycle économique.

En France, l'Enquête Nationale Transport 1973-74 a commencé un mois avant la guerre du Kippour qui a déclenché le premier choc pétrolier, et celle de 1993-94 correspond à une récession économique et à la mise en place laborieuse du système de tarification SOCRATE à la SNCF.

De nombreuses enquêtes sur la mobilité quotidienne ont été réalisées depuis 2007, notamment au niveau national en Allemagne, aux USA, en France, en Norvège,... Or cette période a été marquée par un pic inédit du prix du pétrole mi-2008, puis par la crise économique la plus importante de l'après-guerre.



Conclusion

Il semble donc de plus en plus nécessaire d'observer en continu, c'est-à-dire :

- toute l'année, et pas seulement en semaine l'hiver hors vacances scolaires, quand les trafics urbains atteignent leur maximum,
- et d'année en année pour observer les changements de comportement dès leur émergence.

Ainsi, une enquête permanente permet de vérifier la spécificité due aux événements imprévisibles en comparant à d'autres périodes, et d'analyser la saisonnalité des comportements (par exemple, la pratique de la marche et du vélo à la belle saison).

