

Les enquêtes déplacements standard CERTU : un exemple de conciliation des besoins de continuité méthodologique et d'évolution pour s'adapter aux demandes et aux nouvelles pratiques

Mathieu Rabaud¹

¹ *Cete Nord Picardie, 2 rue de Bruxelles BP 275 – 59019 LILLE Cedex*
mathieu.rabaud@developpement-durable.gouv.fr

Résumé

Depuis 1976, les collectivités locales peuvent réaliser des enquêtes ménages déplacements (EMD) sur la mobilité de leurs habitants en utilisant une méthodologie développée par le ministère en charge des transports (Équipement puis Développement Durable). Cette méthodologie a été conçue pour permettre aux grandes agglomérations de réaliser des enquêtes relativement lourdes et chères mais fournissant des résultats précis, fiables et comparables dans le temps et l'espace. La fin des années 90 a vu la question des déplacements devenir de plus en plus importante : prix des carburants, congestion, retour des tramways, etc. De plus en plus de collectivités locales souhaitent obtenir des informations sur la mobilité de leurs résidents, mais la méthodologie existante n'était pas forcément adaptée à leurs besoins et surtout à leur budget. Le Certu, garant de la méthodologie, a alors développé avec l'appui des Cete de nouvelles façons d'enquêter : l'EDVM puis plus récemment, l'EDGT, qui associe recueil en face à face et téléphonique. L'objet de cette communication est de présenter les choix méthodologiques qui ont été réalisés afin d'obtenir des données comparables à partir d'enquêtes menées selon deux méthodes bien distinctes. Comment sont définies les méthodologies, quelles sont les difficultés, comment ces méthodes seront amenées à évoluer dans l'avenir ? La demande du terrain (les collectivités locales) de pouvoir utiliser des méthodes mieux adaptées a été entendue, et le succès des « variantes » à l'EMD indiquent que les solutions proposées sont appropriées (sur la période 2006-2011, 42 enquêtes ont été menées en province dont « seulement » 15 EMD).

Cet article se propose de faire le point sur les caractéristiques techniques de ces enquêtes, notamment l'usage conjoint du téléphone et du face à face dans les EDGT :

- comment sont apparues les EDGT : mise en perspective historique, présentation des principales caractéristiques de la méthode et de ses différences
- la méthodologie en chiffres : durée du recueil, taux de sondage, etc.
- les avantages de cette méthode... et ses inconvénients
- les bases de sondage et leurs biais
- les pistes d'avenir : la difficulté Internet, le GPS, des territoires de plus en plus variés, des enquêtes sur de nouveaux territoires, etc.

Introduction :

De la difficulté de connaître les pratiques et habitudes de mobilité

La mobilité, c'est-à-dire le fait de se déplacer à l'aide de divers modes de transport, est l'un des piliers de toute société. Sans elle, pas de lien social, pas d'activité économique, bref, pas de vie en société.

Répondre à notre demande de mobilité est une nécessité afin de permettre un développement des territoires et d'assurer la satisfaction d'une grande partie de nos besoins quotidiens. Or, pour répondre à des besoins, il faut les connaître, ce qui dans notre cas précis est complexe : les acteurs institutionnels qui interviennent sont nombreux, les personnes ont des pratiques qui suivent des logiques diverses et variées et qui doivent répondre à des contraintes personnelles, les offres et les contraintes de transport ne sont pas homogènes sur l'ensemble du territoire, etc.

Des informations sont disponibles de manière parcellaire : volume des ventes de carburant, comptages routiers ou bien vente et validation des titres de transports sur un réseau de transports collectifs urbains par exemple, mais ces données ne couvrent en général pas l'ensemble des pratiques de déplacement et ne fournissent pas d'informations sur les raisons et les conditions de déplacement.

Afin de remédier à cette problématique, depuis de nombreuses années, les collectivités locales réalisent des enquêtes qui leur permettent une approche globale des questions de mobilité sur leur territoire.

1) Les EMD, bientôt 40 ans d'enquêtes standardisées

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont des enquêtes dont les principaux objectifs sont les suivants :

- obtenir des données sur les habitudes des résidents permanents d'un territoire quant aux déplacements qu'ils réalisent quotidiennement
- réaliser une « photographie » d'un jour moyen de déplacement sur le territoire
- collecter des informations sur TOUS les modes de déplacement et pour presque TOUS les motifs.

Afin d'atteindre ces objectifs, les enquêtes ont lieu sur les déplacements effectués du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, jours fériés ou à caractère exceptionnel (grève, conditions climatiques fortement perturbatrices, etc.). Les personnes interrogées doivent notamment décrire de manière précise les déplacements qu'elles ont réalisés la veille de l'entretien afin, qu'en moyenne, sur le territoire, on puisse obtenir des informations représentatives qui vont au delà de ce qui est considéré comme la mobilité « habituelle ». En effet, tous les déplacements effectués non pas quotidiennement mais moins fréquemment comme aller faire des courses, rendre visite à des amis ou autre ne seraient pas cités spontanément si on n'utilisait pas cette méthode. On s'intéresse à presque tous les motifs puisque certains rares cas (notamment livraisons, relevés de compteur, chauffeur de bus ou de taxi) ne sont pas pris en compte.

La terminologie EMD renvoie à la méthodologie dite « Standard Certu », le Certu étant un organisme dépendant du Ministère en charge des Transports. Cette méthodologie existe depuis le milieu des années 70 et a été adaptée d'une méthode d'enquête venant des Etats-Unis avec l'objectif initial de mieux quantifier les flux automobiles afin de développer de la manière la plus efficace les réseaux routier et autoroutier. Si les objectifs ont sensiblement changé avec les années, la méthodologie définie au cours des années 70 a conservé jusqu'à aujourd'hui les principes

fondamentaux de l'enquête : la définition du déplacement, le recueil basé sur la veille et non sur un jour moyen, etc. Après des enquêtes pilotes pour mettre au point la méthodologie à partir de 1973, les premières enquêtes standardisées ont eu lieu en 1976 et possèdent des résultats comparables avec les enquêtes les plus récentes !

C'est l'une des deux grandes forces des EMD : les résultats sont comparables dans le temps et l'espace grâce à une méthodologie unique et pérenne. Bien sûr, certains aspects ont évolué depuis les premières enquêtes comme la base de sondage pour obtenir un échantillon représentatif de la population. Si à certaines époques le Recensement Général de la Population ou l'annuaire téléphonique ont pu être utilisés, il est maintenant préconisé d'utiliser le fichier des propriétés bâties de la Direction Générale des Impôts, plus complet.

En 40 ans, quatre documents officiels ont été élaborés afin de diffuser la méthodologie d'enquête :

1975 : « Dossier pilote concernant la réalisation des enquêtes ménages » (SETRA)

1989 : « Dossier méthodologique concernant la réalisation des enquêtes ménages » (CETUR)

1998 : « L'enquête ménages déplacements – méthode standard » (CERTU)

2008 : « L'enquête ménages déplacements « Standard Certu » - guide méthodologique (CERTU)¹

La comparaison spatiale est un élément très important : il est difficile pour un territoire, même en connaissant sa mobilité de savoir si, de manière absolue, les chiffres observés sont « bons » ou « mauvais ». Faire des analyses comparatives avec d'autres agglomérations qui auraient effectué le même type d'enquête récemment est un plus indéniable, même s'il faut bien évidemment tenir compte des paramètres exogènes à l'offre de transport en elle-même qui peuvent interférer sur les pratiques de mobilité : formes urbaines, approche socio-démographique du territoire, etc.

La deuxième grande force des EMD est de s'intéresser à tous les modes de déplacement, et ainsi de pouvoir regarder sur des séries longues comment ont pu évoluer des usages ou des pratiques. Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le taux d'occupation des voitures continue de baisser aujourd'hui en France, malgré le fort développement ressenti du covoiturage...

L'intérêt pour la collectivité de réaliser une EMD est donc double :

- comprendre les pratiques de mobilité, afin de pouvoir définir une politique publique sur cette thématique, de pouvoir hiérarchiser et rationaliser des investissements et d'être capable d'évaluer un projet (nouvelle infrastructure routière, création d'une ligne de tramway ou bien instauration d'une rue piétonne)
- disposer de données fiables et comparables, afin de pouvoir se situer par rapport à d'autres territoires, voisins géographiquement ou socio-démographiquement. Ces données pourront également alimenter des modèles multimodaux de déplacement ou servir à estimer de manière précise l'impact environnemental des déplacements sur un territoire (consommation d'énergie, émission de polluants locaux ou de gaz à effet de serre).

La méthodologie des EMD en quelques points clés :

- l'individu statistique de base est le ménage (d'où le nom de l'enquête) dont les membres peuvent être définis – de manière schématique ici – comme les personnes passant plus de trois nuits par semaine, hors week-end, dans le logement concerné
- tous les membres du ménage de 5 ans et plus sont interrogés lors d'un entretien en face à face au domicile des enquêtés. Le recueil porte sur les déplacements de la veille (un jour de

1 Certu (2008). L'enquête ménages déplacements « standard Certu ». Collection Références n°72. Lyon, France.

- semaine, du lundi au vendredi, hors vacances et jours particuliers)
- l'enquête concerne uniquement les résidences principales et est réalisée sur un échantillon aléatoire stratifié géographiquement
- la répartition des enquêtes sur les différents jours de la semaine doit être la plus uniforme possible lors du recueil
- le redressement de l'enquête se fait par secteur géographique a minima sur la taille des ménages (nombre de personnes par ménage) qui est l'un des facteurs les plus explicatifs de la mobilité
- au moins 50 jours d'enquête et 1500 ménages enquêtés
- taux de sondage de l'ordre de 1 à 2 % en général

2) Des adaptations méthodologiques profondes pour répondre aux demandes des collectivités

Au cours des années 90, de nouveaux besoins sont apparus. En effet, si la méthodologie en place permet d'obtenir des résultats satisfaisants, le recours aux enquêtes en face à face est cher et complexe à mettre en place et à piloter. A titre d'information, le budget minimal pour réaliser une EMD aujourd'hui est de l'ordre de 300 000 euros hors taxes. Ces enquêtes ne sont donc pas accessibles à toutes les agglomérations, seules les plus importantes pouvant se permettre de financer une telle étude. A partir de 1997, le Certu a donc décidé de réfléchir à une méthodologie adaptée pour les « villes moyennes », c'est-à-dire les agglomérations dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants. En 2000, Roanne a réalisé la toute première Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM). Afin de rendre la méthodologie accessible, plusieurs éléments ont été modifiés par rapport aux EMD :

- la durée minimale du recueil est abaissée de 10 à 7 semaines, toujours hors vacances scolaires
- le questionnaire est simplifié avec moins de détail sur l'usage des modes mécanisés au cours des déplacements
- on n'interroge plus tous les membres du ménage mais seulement un ou deux, et uniquement parmi les 11 ans et plus
- enfin et surtout, les enquêtes ne sont plus réalisées en face à face mais par téléphone.

Cette nouvelle méthodologie permet d'obtenir une bonne partie des informations d'une EMD avec cependant un peu moins de précision et de détails, mais surtout pour un coût bien moindre. Le prix minimal d'une EDVM réalisée aujourd'hui est d'environ 60 000 euros hors taxes, soit environ cinq fois moins qu'une EMD. Un guide méthodologique sur la réalisation des EDVM a été publié par le Certu en 2010².

La méthodologie EDVM a permis à de nombreuses petites agglomérations de réaliser une enquête de mobilité et donc d'obtenir des informations sur les pratiques de leurs habitants. Mais les grandes agglomérations souhaitent également obtenir plus des EMD. Ces enquêtes s'intéressent à la mobilité des résidents, et se basent donc sur un échantillon de résidences principales. La difficulté perçue par les grandes agglomérations est que les personnes qui viennent travailler, étudier ou réaliser d'autres activités dans l'agglomération n'y résident pas forcément, à cause notamment de l'étalement urbain qui reflète la volonté de s'éloigner toujours plus du centre pour acquérir un pavillon et un bout de jardin à un prix « raisonnable ». Par conséquent, le périmètre des enquêtes est

2 Certu (2010). L'enquête déplacements ville moyenne « standard Certu ». Collection Références n°99. Lyon, France.

en progression constante, et les plus grandes enquêtes couvrent des départements entiers. Cette extension des périmètres n'est pas neutre en ce qui concerne l'enquête en face à face : les enquêteurs doivent se rendre au domicile des enquêtés, ce qui peut imposer des distances très longues à parcourir qui génèrent des abandons de la part des enquêteurs, ces derniers considérant que la rémunération n'est pas suffisante par rapport aux déplacements demandés. En conséquence, certains secteurs périurbains éloignés de certaines enquêtes ont eu du mal à être correctement enquêtés... L'intérêt d'obtenir des données sur ces territoires est évident, mais cela représente un coût important et avec les difficultés pratiques mises en exergue, enquêter de très vastes territoires en face à face ne paraissait plus être la bonne solution. Le Certu a donc décidé de développer une troisième méthodologie d'enquête : l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) courant des années 2000. La première enquête a eu lieu en 2006 à Lille, puis dès 2007 au Havre, à Rennes et Chambéry/Aix les Bains.

Au total, près de 140 enquêtes ont été réalisées depuis 1976 à l'aide de ces trois méthodologies (voir Illustration 1). Sur les 47 enquêtes réalisées entre 2006 et 2012, seules 11 étaient des EMD.

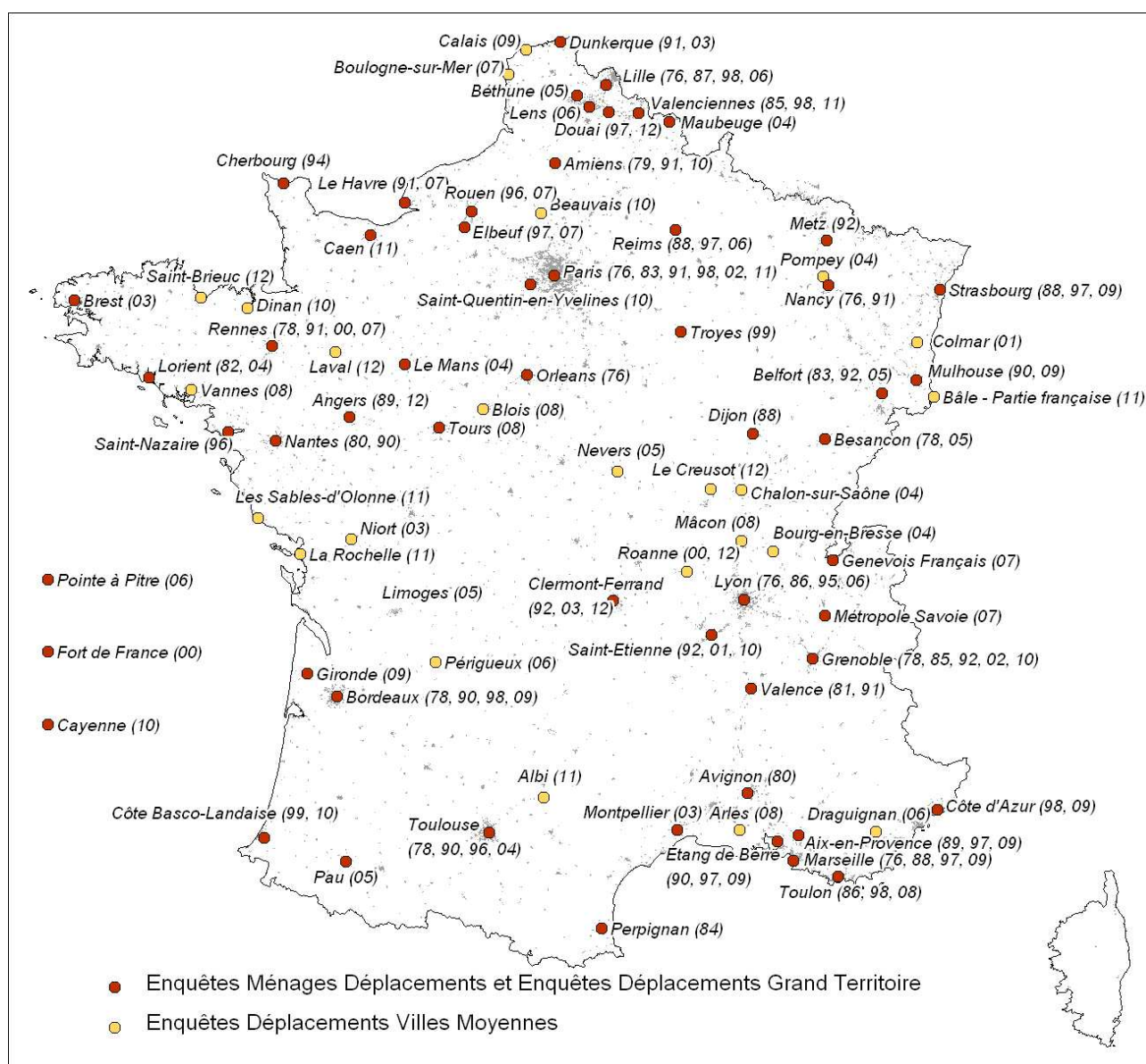


Illustration 1: Les enquêtes depuis 1976 - source : Certu, Cete NP

3) L'EDGT : la convergence de deux méthodologies d'enquête

Les premières EDGT ont été réalisées comme étant une juxtaposition de deux enquêtes : une EMD sur l'agglomération centrale et une EDVM sur le territoire périurbain. Cette solution permet de conserver un niveau de détail et de précision important sur ce qui se passe dans le cœur de l'agglomération, là où la majorité de la population réside, avec des informations de très bonne qualité obtenues par du recueil en face à face. Elle offre également la possibilité de connaître l'impact des déplacements des personnes vivant dans le périurbain, qu'ils se rendent dans l'agglomération centrale ou non. La précision est certes un peu inférieure, mais l'enquête reste techniquement et pratiquement réalisable dans de bonnes conditions, le tout pour un coût maîtrisé. Cette juxtaposition des méthodes a cependant posé rapidement des problèmes de continuité, notamment sur le fait qu'en face à face on enquêtait dès cinq ans et au téléphone à partir de onze ans... En 2011, un complément au guide méthodologique sur les EMD pour les territoires périurbains et ruraux a été publié par le Certu, il présente la méthodologie unifiée des EDGT³.

La partie téléphonique de l'enquête est donc vue comme un complément à l'EMD « classique », une enquête complémentaire que l'on vient faire en plus. Sur la partie face à face, la méthodologie est donc identique à celle d'une EMD « classique ». La partie téléphonique est quant à elle plus « musclée » que pour une EDVM, notamment sur les points suivants :

- interrogation dès l'âge de 5 ans afin de ne pas avoir de rupture avec la partie face à face. Des enquêtes pilotes ont été menées en ce sens afin de s'assurer de la faisabilité d'une telle enquête pour des enfants de 5 à 10 ans. On n'interroge cependant toujours qu'une ou deux personnes par ménage
- des informations plus détaillées sur l'usage des modes mécanisés sont demandées par rapport à une EDVM, dans le but de pouvoir estimer plus précisément les distances réalisées avec chaque mode de déplacement et avoir une meilleure connaissance de l'intermodalité
- des informations sur les caractéristiques des véhicules du ménage utilisés la veille sont repertoriées
- la durée minimale de l'enquête est remontée à 10 semaines et doit être égale à celle de la partie face à face (les enquêtes doivent bien évidemment avoir lieu à la même période en ce qui concerne la partie recueil)

La méthodologie EDGT permet en fin d'enquête de créer une base de données regroupant à la fois les enquêtes réalisées en face à face et celle réalisée au téléphone. Cette base unifiée permet de simplifier grandement les exploitations qui ne manqueront pas d'être réalisées par la suite. Une base spécifique pour le face à face reste nécessaire, puisque des informations supplémentaires restent toujours disponibles par rapport au téléphone.

4) Le téléphone : pratique, peu cher, mais...

Le recours au téléphone pour réaliser des enquêtes de mobilité est donc autorisé par le Certu afin d'enquêter les villes moyennes ainsi que les territoires périurbains et ruraux. Pourquoi n'est-il pas

3 Certu (2011). L'enquête ménages déplacements « standard Certu », complément méthodologique pour les territoires périurbains et ruraux. Collection Références n°116. Lyon, France.

autorisé également dans les grandes agglomérations étant donné sa facilité de mise en œuvre et son coût bien moindre ?

L'usage du téléphone pose plusieurs problèmes que nous allons maintenant détailler.

La base d'échantillonnage est de moindre qualité

L'unité de base de ces enquêtes de mobilité est le ménage : c'est lui que l'on tire au sort pour enquêter tout ou partie de ses membres. Il est aujourd'hui difficile d'obtenir un fichier exhaustif des ménages sans doublon en se basant sur des numéros de téléphone. Soit vous n'avez que les téléphones fixes de l'opérateur historique, soit vous avez des bases plus ou moins complètes avec d'autres opérateurs, des box ADSL mais sans réelle garantie de couvrir tout le monde ni de ne pas avoir de doublons (ligne fixe classique ainsi qu'une ligne par ADSL par exemple). Un annuaire avec les numéros de téléphone portable n'est pas envisageable puisqu'un portable est rattaché à une personne et non un ménage... Appeler des portables entraînerait une sur-représentation des ménages comprenant plusieurs personnes, et les adresses de facturation des portables sont moins fortement corrélées au lieu de vie que les téléphones fixes.

Un échantillon biaisé qui oblige à rompre le caractère aléatoire du choix des enquêtés

La base d'échantillonnage biaisée accentue la sur-représentation de certaines catégories de population, notamment les personnes âgées. Afin de pallier à cette difficulté, le redressement des données tient compte de l'âge des personnes enquêtées, mais cela n'est pas totalement satisfaisant car cela implique de fortes disparités dans les valeurs de ces coefficients. Une mesure corrective en cours d'enquête est régulièrement mise en place lorsque trop de seniors sont enquêtés (en comparaison aux données INSEE) : certains ménages de seniors sont écartés volontairement afin de ne pas trop les surestimer. Cette mesure est cependant également peu satisfaisante car elle rompt le caractère aléatoire de l'échantillon tiré au sort en introduisant partiellement la notion de quota.

Le problème de la période d'appel

Les enquêtes par téléphone sont réalisées du mardi au vendredi classiquement de 17h30 à 20h30 et le samedi de 10h à 16h. Or, justement grâce aux enquêtes ménages, on peut observer sur un territoire la proportion des personnes présentes à leur domicile (et donc susceptibles de répondre à l'enquête) en fonction de l'heure de la journée.

Grande région grenobloise 2010 - La présence au domicile

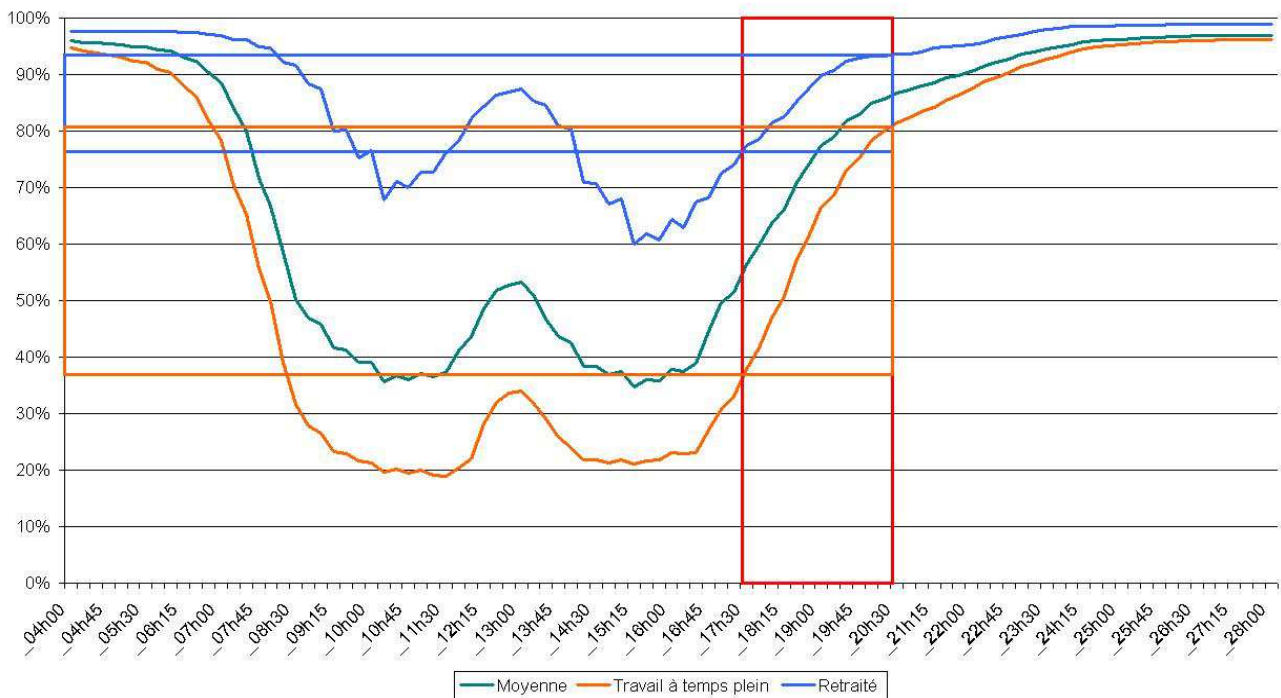


Illustration 2: Présence au domicile - Source : Cete de Lyon

On s'aperçoit (cf. Illustration 2) que toutes les catégories de population ne sont pas équivalentes et que l'heure d'appel va introduire un biais : à 17h30, lors des premiers appels de la soirée, plus de 75% des retraités sont à leur domicile contre moins de 40% des actifs travaillant à temps plein. Même en fin de période d'appel, il y a toujours un écart en faveur des retraités, plus présent à leur domicile que les actifs travaillant à temps plein (92% contre 80%).

Ce constat, combiné aux problèmes intrinsèques d'échantillonnage, explique d'autant plus les problèmes de sur-représentation des personnes âgées. Ce problème est moins important pour les enquêtes en face à face, les enquêteurs prenant rendez-vous au jour et à l'heure qui convient à l'ensemble des membres du ménage pour enquêter tout le monde « en même temps ».

Le questionnaire est différent du face à face

L'enquête devant se dérouler plus rapidement afin de ne pas voir une personne abandonner en cours d'enquête, des différences dans le questionnaire existent entre le face à face et le téléphone. Moins de questions sont posées, tout le ménage n'est pas interrogé mais uniquement une ou deux personnes sont les principales différences.

En outre, la précision géographique des origines et destinations des déplacements est plus faible. Lors des enquêtes en face à face, l'enquêteur peut si besoin présenter une cartographie du territoire et même si tout le monde n'a pas la faculté de lire rapidement une carte ni de se repérer facilement sur un plan, cela permet en général de trouver les lieux précisément sans trop perdre de temps. Au téléphone, cette approche visuelle est impossible, et le découpage géographique doit être plus grossier afin de ne pas perdre trop de temps à trouver la bonne zone et de ne pas risquer d'erreur de localisation.

La quantité d'informations ainsi que leur précision sont donc moindre au téléphone qu'en face à face.

Le téléphone possède tout de même des avantages

Le prix de revient d'une enquête par téléphone permet à de plus petits budgets d'obtenir des

informations, ou bien pour le même budget d'enquêter plus de personnes...

Il est possible d'enquêter des territoires très vastes ou peu accessibles sans difficultés majeures, avec une mise en œuvre de la collecte bien plus souple (production et répartition des enquêtes par jour, rotation des enquêteurs sur les différents secteurs de tirage pour limiter les biais de passation du questionnaire, etc.). La saisie des données d'enquête étant réalisée directement sur ordinateur, des tests d'apurement et des contrôles de cohérences sont réalisables « en direct », ne permettant pas de saisies aberrantes par l'enquêteur (exemple : utilisation de la voiture en tant que conducteur pour un enfant de 14 ans, heure d'arrivée d'un déplacement antérieure à l'heure de départ, etc.).

Au delà de ces questions techniques, une question d'un autre ordre se pose : n'existe-t-il pas un biais directement en lien avec le fait d'être en capacité d'être enquêté par téléphone par rapport à une enquête en face à face ? Autrement dit, les personnes possédant un téléphone fixe se déplacent-elles comme celles qui n'en possèdent pas ?

5) Face à face versus téléphone : des biais intrinsèques ?

Fin 2011, le Certu et le Cete Nord Picardie ont publié un rapport traitant notamment de l'influence de l'équipement téléphonique sur la mobilité⁴. Pour traiter cette question, l'étude a utilisé des EMD réalisées sur de très vastes périmètres (mais réalisées uniquement en face à face) et analysé les résultats de mobilité obtenue en les croisant avec les questions relatives à l'équipement en téléphonie présentes dans l'enquête, à savoir équipement du ménage en téléphone fixe (dont liste rouge ou orange) ainsi qu'équipement individuel en téléphone portable.

Les résultats de cette étude indiquent que si l'on réalise une analyse globale entre les ménages équipés d'un téléphone fixe et ceux qui ne le sont pas, il y a globalement peu de différences... Mais cette apparente non corrélation cache en fait deux tendances très différentes au sein des ménages non équipés de téléphone fixe. D'un côté, certains ménages ne possèdent pas de fixe car ils sont équipés voire multi-équipés en téléphone portable, de l'autre, des ménages ne possèdent aucun équipement téléphonique. Ces deux catégories ont des pratiques de mobilité très différentes : les populations équipées de téléphone portable se déplaçant beaucoup plus que celles n'en ayant pas. La moyenne, trompeuse, semble indiquer une non sensibilité de la mobilité à l'équipement en téléphone fixe.

Ce constat fait, l'étude observe également que le non-équipement en téléphone fixe est plus marqué dans les grandes villes, même si le taux d'équipement suit actuellement une courbe ascendante grâce à la multiplication des équipements en « box ADSL » qui combine entre autre abonnement internet et ligne de téléphonie fixe...

Fort de ces observations, en tenant compte de ce qui a été présenté précédemment, le Certu a choisi de maintenir son obligation de réaliser des enquêtes en face à face dans les grandes zones urbaines (pôle urbain supérieur à 100 000 habitants) et d'autoriser le recours au téléphone pour le reste du territoire : villes moyennes, périurbain ou territoires ruraux. Il a ainsi confirmé la possibilité de réaliser des enquêtes déplacements grands territoires combinant du recueil en face à face et du téléphone.

4 Certu/Cete NP (2011). La Fracture téléphonique ?. Disponible en téléchargement sur www.certu.fr Lyon, France

6) Les enquêtes demain

Les profonds élargissements méthodologiques développés depuis le début des années 2000 devraient continuer à prospérer dans le courant des années 2010. En effet, de nouvelles problématiques de mobilité se posent aujourd'hui et afin d'y répondre, de nouvelles méthodes d'enquêtes standardisées et conçues pour répondre spécifiquement à ces problématiques sont souhaitées.

Enquêter par internet ?

Les enquêtes en face à face et même par téléphone paraissent bien plus lourdes, complexes et chères à réaliser que des enquêtes auto-administrées directement faites sur Internet. Cependant, malgré des tentatives réalisées par le passé, les résultats ne sont pas pour l'instant satisfaisants pour ce type de recueil. L'enquête est en effet relativement lourde, longue et surtout complexe. Les notions nécessaires pour décrire de manière correcte les déplacements effectués la veille sont difficilement assimilables rapidement par une personne non formée préalablement. Pour information, les enquêteurs en face à face ou au téléphone doivent suivre une formation de 2,5 jours avant d'être opérationnels. Au delà de ces questions de capacité des enquêtés à répondre correctement, la question de la fracture numérique et de l'accès à l'enquête par l'ensemble de la population reste posée...

D'autres expérimentations sont actuellement en projet, notamment pour essayer d'obtenir des réponses de personnes ne souhaitant pas se faire enquêter par téléphone ou en face à face.

Utiliser le GPS pour améliorer l'enquête ?

Des enquêtes recourant à des traceurs GPS existent à l'étranger, et des expérimentations ont déjà également eu lieu en France⁵. L'un des avantages du GPS est la précision des heures de déplacements ainsi qu'une meilleure connaissance des points de départ/arrivée et des itinéraires. Il permet aussi éventuellement de recueillir des informations sur plusieurs jours consécutifs afin d'avoir une vision plus globale de la mobilité et des stratégies mises en place pour certains motifs (fréquence des courses alimentaires par exemple).

Des questions se posent cependant sur l'acceptabilité des enquêtés à se voir « espionner » de la sorte, avec le risque qu'ils modifient plus ou moins consciemment leurs pratiques de déplacements... Le traitement des informations fournies par le GPS (des coordonnées géographiques associées à une heure) pour les transformer en données « classiques », à savoir des modes et motifs de déplacements, est là aussi problématique. Dans le cadre historique que représente les EMD depuis 40 ans, il ne paraît pas envisageable à l'heure actuelle de déployer une nouvelle méthodologie sans garantie de pouvoir retrouver au moins le même niveau d'information... Un projet d'expérimentation est actuellement en cours de développement.

Enquêter de nouveaux territoires ?

En 2009/2010, une région a été maître d'ouvrage d'une enquête ménages déplacements pour la première fois. Il s'agit de la Région Nord Pas de Calais qui a réalisée une enquête téléphonique afin de « boucher les trous » entre les enquêtes réalisées par les collectivités locales la composant.

Depuis 2012, la région Rhône-Alpes s'est lancée dans une enquête régionale sur trois ans en enquêtant l'ensemble de son territoire par téléphone. Des projets sont en cours également en Martinique ou en Picardie. Des départements ont déjà également réalisé des enquêtes (Bas-Rhin,

5 Notamment lors de l'Enquête Nationale Transports Déplacements en 2007/2008 sur un échantillon spécifique en Ile de France.

Calvados, Gironde notamment). Des territoires à caractère ruraux, ne possédant pas d'agglomération avec un réseau de transports collectifs urbains se posent également des questions. L'un d'entre eux à même déjà réalisé une enquête⁶. Ces « nouveaux territoires » peuvent plus ou moins facilement mettre en œuvre les méthodologies conçues au départ pour réaliser des enquêtes sur des zones urbaines. Il est probable que dans quelques années un nouveau guide méthodologique, par exemple sur les enquêtes régionales, voit le jour...

Conclusion

Depuis bientôt 40 ans, les EMD nous offrent des bases de données riches en informations sur les phénomènes complexes que sont nos pratiques de mobilité. La méthodologie de ces enquêtes a, à la fois, su rester suffisamment rigide afin de conserver une continuité des indicateurs observés mais également évoluer pour répondre aux nouvelles attentes des personnes utilisant ces enquêtes. Parmi les évolutions majeures se trouvent l'abandon de l'enquête exclusivement en face à face et l'introduction sous certaines conditions de l'enquête par téléphone. Présentant des avantages certains en terme de mise en œuvre et de coût, cette méthodologie d'enquête n'est pas exempte d'inconvénients qu'il convient de chercher à minimiser ou tout au moins connaître et pouvoir estimer. L'Enquête Déplacements Grand Territoire est l'exemple d'une enquête bi-mode qui permet à la fois d'associer un recueil précis dans le cœur des agglomérations tout en n'omettant pas de considérer ce qu'il se passe dans le périurbain, voire dans les zones rurales rattachées à cette agglomération. Ces évolutions ne sont certainement pas terminées, de nouvelles méthodologies d'enquêtes mieux adaptées à d'autres types de territoires ou problématiques étant en train d'émerger.

6 Enquête Puisaye-Forterre en 2012

Bibliographie

- Certu (2008). L'enquête ménages déplacements « standard Certu ». Collection Références n°72. Lyon, France.
- Certu (2010). L'enquête déplacements ville moyenne « standard Certu ». Collection Références n°99. Lyon, France.
- Certu (2011). L'enquête ménages déplacements « standard Certu », complément méthodologique pour les territoires périurbains et ruraux. Collection Références n°116. Lyon, France.
- Certu/Cete NP (2011). La Fracture téléphonique ?. Disponible en téléchargement sur www.certu.fr
Lyon, France
- Richer, C. (2012). Les EMD, une identité en mouvement. Rapport non publié, Lille, France : Cete Nord Picardie.