

Présentation de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD)

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) réalisée en 2007-2008 est l'occasion de faire le point sur les pratiques de déplacements en 2008 et leurs mutations depuis la précédente enquête réalisée au cours des années 1993-94. Partant d'exploitations statistiques de l'ENTD, la collection « Mobilités à longue distance » éditée par le SETRA a pour objectif de présenter des résultats sur les pratiques de déplacements des résidents de France métropolitaine et leurs évolutions, au travers d'analyses thématiques. Cette collection est principalement centrée, au moins dans un premier temps, sur l'étude de la mobilité à longue distance, qui se situe dans le champ de compétence du SETRA. Elle pourra cependant s'appuyer, à l'occasion, sur des résultats complémentaires, provenant par exemple d'analyses de la mobilité locale. Elle s'adresse à l'ensemble des acteurs et des personnes intéressés par le domaine des transports et de la mobilité : services du Ministère, opérateurs des transports, collectivités territoriales, entreprises, usagers et citoyens.

Ce premier numéro de la série "Mobilités à longue distance" est un exposé introductif préalable à l'ensemble de la collection. Il consiste en une présentation générale des enquêtes nationales transports et de leur potentiel pour l'analyse et l'interprétation des mutations des mobilités.

Sommaire

Présentation générale de l'ENTD	p2
Méthodologie de l'enquête	p2
Publications envisagées.....	p4

Présentation générale de l'ENTD

Les enquêtes nationales sur les transports ont lieu environ tous les 10 à 15 ans. Les enquêtes réalisées à ce jour ont eu lieu en 1966-67, 1973-74, 1981-82 et 1993-94. L'enquête actuelle est donc la cinquième. Le nom de l'enquête a cependant changé au fil du temps. La précédente enquête, réalisée en 1993-94, s'appelait ainsi l'Enquête Transports et Communications.

Conduites par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), elles visent d'une façon générale à connaître les pratiques de déplacements des personnes résidant en France métropolitaine, et à permettre des comparaisons dans l'espace et dans le temps, sur une longue période. Elles peuvent notamment servir à estimer des tendances en matière d'évolution des trafics, globalement et par mode, à décrire les pratiques de mobilité individuelle, et à mesurer des évolutions dans la demande de transports et les comportements, dont les causes peuvent être économiques, sociétales et/ou urbanistiques, en relation avec l'évolution de l'offre de transports. Pour permettre une comparabilité dans le temps, l'organisation et la méthodologie de l'enquête sont demeurées globalement stables au fil du temps, sans toutefois négliger les innovations susceptibles d'améliorer la qualité de la collecte.

Les résultats obtenus peuvent être utilisés pour des travaux de modélisation de différents aspects des comportements de mobilité, par exemple le choix modal, mais également pour l'évaluation socio-économique des projets de transports et les études de prospective. Ils contribueront aussi à évaluer les émissions de gaz à effet de serre, de polluants locaux et de consommations énergétiques liées aux transports.

L'ENTD a été conçue pour permettre d'étudier l'ensemble des pratiques de mobilité. Elle comprend des volets sur la mobilité régulière, la mobilité locale et la mobilité à longue distance. La mobilité régulière comprend par exemple les déplacements habituels vers le travail, le lieu d'étude ou de garde des enfants, des déplacements d'achats ou de loisirs. La mobilité locale et la mobilité à longue distance comprennent respectivement les déplacements réalisés à moins de 80 km et à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile. L'enquête contient aussi des informations sur le parc des véhicules des ménages et son usage, la détention du permis de conduire, ainsi que l'accès des ménages aux transports collectifs selon leur lieu de résidence. Il sera donc possible, à partir des données de l'enquête, de mesurer, par exemple, l'influence du taux d'équipement automobile ou de l'accès aux moyens de transport sur la mobilité.

L'enquête contient enfin une description des individus et des ménages, de leurs caractéristiques socio-économiques (niveau de revenu, niveau de diplôme, catégorie socio-professionnelle...), de leur position dans le cycle de vie (âge, vie en couple, nombre et âge des enfants...), de leur localisation résidentielle et de leur habitat, ainsi que des questions sur la santé. Ces informations sont utiles pour réaliser des analyses désagrégées et étudier l'influence de ces différents paramètres sur les pratiques de mobilité.

Méthodologie de l'enquête

Le champ de l'enquête porte sur l'ensemble des résidents de France métropolitaine, âgés de 6 ans et plus. L'enquête s'est déroulée en six « vagues »¹, réparties sur une année, de mai 2007 à avril 2008, de façon à permettre une vision synoptique de la mobilité annuelle, corrigée des effets saisonniers, les périodes de vacances affectant à la fois la mobilité régulière et locale et la mobilité à longue distance. Elle a donné lieu à des évolutions méthodologiques par rapport à l'enquête précédente, notamment :

- la Collecte Assistée Par Informatique (CAPI) ;
- l'extension du recensement des véhicules du ménage aux autres véhicules que la voiture particulière (véhicules utilitaires légers, deux-roues,...) ;
- le recours à des récepteurs GPS sur un sous-échantillon d'individus enquêtés permettant de contrôler la fiabilité de la description des déplacements et de corriger les oublis éventuels ;
- des extensions régionales en lien avec des partenaires locaux (Conseils Régionaux et Directions Régionales de l'Équipement) dans cinq régions : Ile-de-France, Pays-de-la-Loire, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées.

Les informations ont été collectées lors de deux visites. La première visite se déroule en face-à-face. Seules les informations générales y sont collectées, c'est-à-dire les informations relatives aux ménages et aux individus composant les ménages, aux véhicules (voitures particulières, véhicules utilitaires légers, deux-roues motorisés...) et à leur usage, au logement et à leurs pratiques habituelles de déplacements, ainsi qu'aux motivations de ces pratiques. Les informations

¹ Les « vagues » de l'enquête sont les périodes de collecte, ici d'une durée de deux mois chacune.

recueillies sont saisies directement à l'aide d'un ordinateur (CAPI), ce qui présente des avantages pour l'enquêteur en termes de gains de temps, mais aussi par la possibilité d'introduire des contrôles de cohérence par rapport aux déclarations de l'enquêté.

L'échantillon des ménages enquêtés a été tiré dans la base de sondage des logements de l'échantillon-maître issu du recensement de la population de 1999, complétée par la base de sondage des logements neufs construits depuis 1999. Par avis du Comité du Label², cette enquête revêt un caractère obligatoire. Cependant, certains ménages refusent malgré tout de répondre ou sont injoignables. De ce fait, sur environ 26 000 résidences principales tirées au sort, au final l'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon d'environ 20 000 ménages comprenant près de 50 000 individus. Au cours de la première visite, un "carnet véhicule" (et dans certains cas un GPS) est remis aux ménages, qui doivent y décrire précisément l'ensemble des déplacements réalisés avec l'un des véhicules du ménage, dans l'intervalle d'une semaine entre les deux visites.

La deuxième visite concerne un individu, dit « Kish », tiré au sort au sein du ménage, dont les pratiques de déplacements sont étudiées de façon détaillée. Pour le tirage du Kish, les personnes les plus mobiles (ménages multi-motorisés) ont été sur-représentées. Compte tenu du taux d'échec de la seconde visite (questionnaires non renvoyés ou mal renseignés), environ 18 600 individus sur 20 000 ont été interrogés sur leurs déplacements, parmi les personnes de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine. Une partie du questionnaire remis au « Kish » porte sur les déplacements d'un jour de semaine et du week-end précédant la deuxième visite. Il s'agit des déplacements associés à la mobilité locale, qu'elle soit régulière ou non. L'individu est également interrogé sur son comportement au volant. Cette partie doit nourrir des exploitations orientées vers les problématiques de sécurité routière.

Une autre partie du questionnaire administré lors de cette seconde visite porte sur la mobilité à longue distance et comprend le recensement et la description sommaire des « voyages » à longue distance réalisés par le « Kish » au cours des treize semaines précédant la première visite, à savoir notamment :

- les jours de début et de fin du voyage ;
- le type d'hébergement ;
- la durée du voyage (en nombre de jours ou de nuits passées hors du domicile) ;
- la distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination principale ;
- l'origine et la destination (commune, département, pays dans le cas d'un voyage à l'étranger) ;
- le moyen de transport principal utilisé pour se rendre à destination ;
- le type de voyage (aller-retour, excursion) ;
- pour les voyages décrits de manière détaillée, le motif principal du voyage.

La définition des voyages dans l'ENTD inclut à la fois les voyages avec nuitées hors du domicile et les aller-retours dans la journée ; elle implique seulement un éloignement à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile. La partie du questionnaire consacrée à la mobilité à longue distance contient également une description détaillée des déplacements à longue distance réalisés au cours des voyages effectués pendant les quatre semaines précédant la première visite, à savoir :

- jours et heures de départ et d'arrivée, durée du déplacement ;
- commune, département et pays du lieu d'origine et du lieu de destination ;
- distance parcourue au cours du déplacement ;
- distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;
- motif du déplacement ;
- le cas échéant, personnes accompagnant la personne enquêtée au cours de son déplacement ;
- le mode d'hébergement au lieu de destination ;
- le ou les modes de transport utilisés pendant le déplacement, ainsi que le mode principal, dans le cas d'une combinaison de modes.

Le GPS et le carnet véhicule remis à la première visite sont enfin récupérés à l'occasion de la deuxième visite. Les données GPS sur les déplacements du jour précédant la seconde visite sont recueillis. Le recueil de données par GPS, reposant sur le volontariat, n'a concerné que 750 individus. L'enquête comprend également un volet « biographique », qui vise à interroger un échantillon d'environ 1000 personnes sur l'évolution de leurs pratiques individuelles de déplacements au fil du temps.

² Le Comité du Label des enquêtes statistiques examine les projets d'enquête des services producteurs d'informations statistiques ainsi que les projets d'exploitations statistiques, à des fins d'information générale, des données issues de l'activité des administrations, des organismes publics et des organismes privés chargés d'un service public.

Unité statistique	Taille de l'échantillon (milliers)	Population représentée (millions)
Ménages enquêtés	20,2	26,6
Individus des ménages (total)	49,3	60,3
Individus enquêtés (Kish)	18,6	56,2
Voyages	24,5	357,0
Déplacements des voyages détaillés	18,9	788,5

Taille de l'échantillon et de la population représentée, par unité statistique, ENTD 2007-2008

Afin de rendre les pratiques de déplacements recueillies auprès des personnes enquêtées représentatives de celles de l'ensemble de la population française, un système de pondérations est associé à chaque unité statistique : voyages, déplacements, individus et ménages. Le redressement des résultats est rendu possible grâce aux pondérations qui servent à passer de la description de pratiques individuelles à celle des pratiques de déplacements de l'ensemble de la population résidant en France métropolitaine, âgée de 6 ans et plus. Ces pondérations sont calculées à partir d'un procédé de « calage sur marges » et tiennent aussi compte de la répartition différenciée de la non-réponse au sein de la population, de façon à caler la structure de l'échantillon pondéré sur celle de la population résidant en France métropolitaine, connue par les enquêtes annuelles de recensement 2006, 2007 et 2008.

Publications envisagées

Compte tenu de la diversité des sujets d'intérêt de l'enquête qui couvrent tout le domaine des transports, les exploitations de l'enquête sont réalisées par différents organismes et se déroulent sur plusieurs années. La coordination du programme d'exploitations est réalisée par le Service de l'Observation et des Statistiques (SoeS), service statistique du MEEDDM, l'INSEE et l'INRETS. Un premier programme de travail a été défini, assorti de projets de publications dans la collection « Références » du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), qui porteront sur tout ou partie des thématiques suivantes :

- les principales tendances de la mobilité en France ;
- la mobilité en semaine ;
- la mobilité le week-end ;
- les liens entre mobilités et formes urbaines ;
- l'utilisation de la voiture et des deux-roues ;
- l'accidentologie et les problématiques de sécurité routière ;
- la mobilité à longue distance ;
- le transport aérien de voyageurs ;
- l'impact environnemental de la mobilité ;
- l'usage des modes doux ;
- les pratiques multimodales ou intermodales ;
- les exploitations régionales de l'enquête transports ;
- un panorama comparatif des enquêtes sur la mobilité.

En complément de ces publications à venir, la collection « Mobilités à longue distance » du SETRA paraîtra tout au long de l'année 2010 : elle demeurera essentiellement centrée, au moins à ses débuts, sur la mobilité à longue distance, de façon à valoriser les résultats obtenus dans ce domaine. Celle-ci sera mesurée au travers d'une batterie d'indicateurs : nombre de voyages par an et par personne, répartition par mode et motif, nombre annuel de nuits hors du domicile, distances annuelles cumulées, caractéristiques d'un voyage moyen (durée moyenne, éloignement du domicile, distance parcourue), durées et vitesses des déplacements composant les voyages à longue distance, temporalité des voyages (saisonnalité, semaine/week-end).

Ces indicateurs seront parfois étudiés par groupe d'individus, agrégés en fonction de différentes variables, de façon à mesurer l'influence de divers facteurs sur la mobilité. Ces variables peuvent être regroupées en quatre ensembles principaux, avec des effets spécifiques et partiellement indépendants :

- les variables descriptives de la localisation géographique, du territoire et de l'habitat ;
- les variables descriptives de la situation socio-économique ;
- les variables descriptives de la position dans le cycle de vie ;
- les variables descriptives des moyens de transport disponibles (équipement automobile, accessibilité des transports collectifs).

Partant de l'observation des données, les articles présenteront à la fois des résultats et un certain nombre d'interprétations des pratiques de mobilité observées, qui ne cherchent pas à clore le débat mais plutôt à le susciter au sein de la communauté des transports. Les prochains articles de la collection publiée par le SETRA pourraient aborder tout ou partie des thématiques suivantes :

- évolution des volumes et des caractéristiques des voyages à longue distance : modes, motifs, distances et durées ;
- grandes évolutions de la mobilité individuelle à longue distance : selon les CSP, le revenu et le niveau de diplôme, entre actifs et retraités, selon le genre ;
- déconnexion croissante entre mobilité à longue distance et équipement automobile des ménages : le potentiel, le besoin et l'usage ;
- analyse des pratiques de mobilité à longue distance par grands types de territoires : état des lieux et dynamiques observables ; différenciation des tendances entre territoires urbanisés, centraux, périurbains et ruraux ; examen du cas francilien ;
- facteurs de la croissance des trafics ; étude des liens entre mobilités individuelles et trafics engendrés, évolution du taux d'occupation des véhicules et des distances parcourues ;
- étude de l'influence du degré d'urbanisation, des paramètres socio-économiques et de la position dans le cycle de vie sur la mobilité à longue distance en 2008 ;
- mobilité des personnes retraitées ; effets du cycle de vie et succession des générations ;
- échanges entre l'Ile-de-France et la province à travers la mobilité à longue distance ; une relation fondamentalement déséquilibrée ;
- demande de transports et tourisme ; mobilités de vacances ou vers une résidence secondaire ;
- saisonnalité et cycle hebdomadaire de la mobilité : les effets réels ou supposés de l'ARTT sur les voyages à longue distance ;
- budgets-temps de transport à longue distance : analyse des durées de déplacements, gains de vitesse et améliorations de l'offre de transport.

Le cas échéant, des précisions pourront être apportées sur les limites et les incertitudes des méthodologies employées, ainsi que sur les interrogations relatives aux interprétations proposées, nécessitant des approfondissements et des analyses plus poussées ou alternatives. Dans une approche prospective, on cherchera également à déceler les « signaux faibles », phénomènes aujourd'hui encore marginaux ou d'ampleur limitée, mais germes potentiels de la mobilité de demain.

Bibliographie indicative

- L'enquête transports, Jean-Loup MADRE, Recherche Transports Sécurité (RTS) spécial ETC, n°56, Juillet-Septembre 1997
- La pondération de l'Enquête Transports et Communications (ETC) 1993-94, Jimmy ARMOOGUM, note INSEE, Décembre 1996
- Du redressement des non-réponses totales aux contrôles sur la cohérence des réponses, Jimmy ARMOOGUM, Jean-Loup MADRE, RTS spécial ETC, n°56 Juillet-Septembre 1997
- Correction de la non-réponse et de certaines erreurs de mesure dans une enquête par sondage : application à l'Enquête Transports et Communications 1993-94, Jimmy ARMOOGUM, rapport INRETS, 2002
- Présentation de l'enquête transports 1981-82, Jean-François LEFOL, rapport INSEE, Archives et documents, n°205, mai 1987
- Mobilité, un outil d'observation capital, la nouvelle enquête transport auprès des ménages, Michel HOUEE, note de synthèse de l'OEST n°74, octobre 1993
- Bibliographie sur les enquêtes transport 1981-82, 1973-74, 1966-67, Joëlle MAFFRE, INSEE, novembre 1993
- La qualité des données d'enquêtes déplacements ; téléphone versus face-à-face, Patrick BONNEL, Colloque francophone sur les sondages, Juin 1997



Rédacteur

Richard GRIMAL – SETRA

téléphone : 33 (0)1 46 11 34 65 – télécopie : 33 (0)3 83 18 41 00

mél : richard.grimal@developpement-durable.gouv.fr

Renseignements techniques

Richard GRIMAL – SETRA

téléphone : 33 (0)1 46 11 34 65 – télécopie : 33 (0)3 83 18 41 00

mél : richard.grimal@developpement-durable.gouv.fr

A l'heure où la volonté de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, ainsi que les consommations de carburants liées aux transports, est de plus en plus forte, l'observation et la compréhension des comportements de mobilité deviennent essentielles. Le succès des objectifs ambitieux de la puissance publique dépend en effet en partie de la capacité à mieux comprendre les déterminants des comportements de mobilité individuelle, de façon à inventer des réponses de compromis permettant de concilier les enjeux collectifs liés au changement climatique et à la maîtrise de la demande énergétique avec la satisfaction des besoins de mobilité et l'évolution des modes de vie. C'est dans la possibilité de cette conciliation que se situent au moins en partie les marges de manœuvre pour décliner les impératifs du changement climatique en mesures économiquement efficaces et socialement acceptables.

C'est dans ce contexte que se situe la présente collection "Mobilités à grande distance".

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

46, avenue Aristide Briand – BP 100 – 92225 Bagneux Cedex – France

téléphone : 33 (0)1 46 11 31 31 – télécopie : 33 (0)1 46 11 31 69

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr>
- Intranet (Réseau du ministère) : <http://intra.setra.i2>

