



MOBILITE : un outil d'observation capital, la nouvelle enquête transport auprès des ménages

Michel HOUEE

Une nouvelle enquête transport auprès des ménages est depuis mai dernier en cours de déroulement sur le terrain. Si la collecte générale ne s'achèvera qu'en avril 1994 et s'il faudra attendre fin 1994 pour disposer des premiers résultats, il n'est pas prématuré pour autant de décrire dès maintenant les caractéristiques essentielles du dispositif d'observation ainsi mis en place. Celui-ci est en effet vraisemblablement appelé à servir de référence de cadrage au delà de l'an 2000 pour l'ensemble des études et recherches dans le domaine de la mobilité des personnes.

Un type d'observation déjà ancien et largement répandu dans le monde

Les enquêtes globales sur les transports permettent d'avoir une vision cohérente des pratiques de déplacements pour les différents motifs, de l'usage des véhicules privés et des moyens de transport public, ainsi que de leurs évolutions entre les dates d'enquêtes. Dans certains pays (Royaume-Uni et Pays-Bas), ces enquêtes sont permanentes et permettent une évaluation constante des effets des politiques d'investissement ou de tarification par exemple. Dans d'autres, la périodicité est plus faible (4 à 6 ans aux Etats-Unis, en Allemagne et en Suisse) et ce sont des évolutions plus globales qui sont suivies.

En France, sans remonter jusqu'à l'Enquête Carte Grise réalisée par le CREDOC en 1959, l'INSEE a mené trois Enquêtes Transport auprès des ménages en 1966-67, 1973-74 et 1981-82. Cette dernière a été réalisée en collaboration avec l'INRETS et avec le soutien d'un nombre important de partenaires du secteur des transports.

Un tel mode d'élaboration s'étant avérée très fructueuse pour faire correspondre l'enquête aux besoins des acteurs, il est apparu souhaitable de mettre au point les propositions relatives à son renouvellement dans le cadre du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT), en étroite concertation avec l'ensemble des organismes intéressés. La réflexion a été amorcée dès fin 1990, de façon à permettre la réalisation de l'enquête au plus tôt, c'est-à-dire au cours de l'année 1993 compte tenu des disponibilités de l'INSEE. Ceci a permis d'associer à la conception et au financement de l'enquête une vingtaine de partenaires : outre l'INRETS et l'OEST, figurent notamment parmi ceux-ci les principales instances intéressées au sein de l'Administration, des entreprises de transport ou gestionnaires d'infrastructures parmi les plus importants, ainsi que les constructeurs automobiles. En outre, EDF, France Telecom et même la Direction Générale Transport de la Commission des Communautés Européennes sont venus s'ajouter aux partenaires déjà présents lors de l'enquête 1981/1982.

Un premier objectif a consisté à faciliter les comparaisons avec les enquêtes antérieures afin de mesurer les évolutions structurelles. Les changements intervenus durant les années 1980 et la difficulté de prévoir les trafics à un moment où il

ENQUETES

Une conception qui intègre les enseignements des expériences passées

est question d'enjeux considérables pour les investissements de transport ne confèrent que plus d'importance à cet objectif, tant au niveau local et régional qu'au niveau interrégional et international.

Ceci n'imposait pas pour autant la reproduction à l'identique de l'opération de 1981-1982. En effet, des outils nouveaux ont été développés dans l'intervalle, recourant notamment au suivi des comportements de panélistes. C'est donc en terme d'insertion dans un dispositif d'ensemble d'observation de la mobilité qu'il convenait de poser le problème du renouvellement de l'enquête transport.

Il s'agissait d'une considération importante dans la mesure où l'enquête de 1981-1982 a été très lourde (4 visites de l'enquêteur, 4 types de carnets pour relever les déplacements et les dépenses...). Il a paru en fait possible d'assurer une fonction de cadrage relative aux aspects fondamentaux de la mobilité tout en réduisant significativement le nombre de visites et en allégeant la collecte par carnet de comptes. Ceci devrait permettre de répondre aux préoccupations de l'INSEE et aux souhaits des utilisateurs en matière d'accélération de la sortie des principaux résultats et d'amélioration de la représentativité de l'échantillon en limitant les non-réponses.

En contrepartie, une augmentation sensible de la taille de l'échantillon, à hauteur d'environ 20 000 logements tirés contre 11 000 en 1981/1982, soit probablement quelques 15 000 questionnaires exploitables, devenait envisageable. Une seconde catégorie d'objectifs, relatifs à certaines des lacunes les plus préoccupantes du système d'observation actuel, a dès lors pu être prise en compte. Ceci a conduit à consentir un effort particulier en faveur du repérage dans l'espace des déplacements à longue distance (de façon à permettre le calage de matrices Origine-Destination), de la description des déplacements régionaux (compte tenu de leur développement rapide), et de la répartition de la circulation automobile par type d'infrastructure (afin d'améliorer la mesure de l'exposition aux risques d'accident).

Il importe enfin de souligner que l'expérience acquise de ce type d'enquêtes, ainsi que la maîtrise des outils d'exploitation dont disposent maintenant les principaux partenaires, permettent d'envisager une sortie rapide des principaux résultats. Les expériences récentes d'enquêtes lourdes, notamment celle de l'Enquête aux Frontières 1989-1990 menée par le Ministère du Tourisme (130 000 questionnaires), le confirment.

Un outil de cadrage à vocation généraliste

La structure générale de l'enquête, dont la base de sondage est constituée par le fichier des résidences principales issu du recensement de population, comporte un ensemble de questionnaires administrés par l'enquêteur, auxquels s'ajoutent des "carnets" remplis dans l'intervalle entre les deux visites selon les instructions et sous le contrôle de l'enquêteur, et même des carnets auto-administrés postérieurs à la dernière visite de l'enquêteur. Certaines des interrogations concernent un individu ou une voiture tirés au sort de façon aléatoire (quoique non nécessairement équiprobable) au sein du ménage. La répartition des enquêtes en huit vagues étalées sur une année complète permet de tenir compte de la forte saisonnalité de certains déplacements.

Faute de pouvoir aborder le détail du questionnaire dans cette note, on peut regrouper sa description autour de quelques thèmes majeurs. Toutefois, avant de les aborder, il convient de signaler que l'enquête vaut aussi dans une large mesure par la variété des recoupements possibles entre les variables relatives à ces thèmes et les déterminants individuels ou collectifs (au niveau ménage) des comportements de mobilité. De façon non limitative, on peut citer, outre les caractéristiques socio-démo-économiques classiques, la détention du permis, la pratique de la conduite et le vécu accidentologique du ménage, la disposition d'abonnements ou de titres de réduction dans les transports collectifs, la qualité de la desserte du quartier de résidence en moyens de transports et services de proximité, l'équipement du logement en moyens de transport (automobile, deux roues) et de télécommunication (téléphone, minitel).

**De l'automobile,
mode de transport
roi**

Personne ne s'étonnera, compte tenu de son poids relatif dans les déplacements et de la plus grande rareté des observations s'y rapportant, de ce que l'usage de l'automobile occupe une place de choix dans l'enquête. Comme en 1981, outre la description du parc, l'enquête comporte une reconstitution de l'historique de motorisation (sur une période ramenée de cinq ans en 1981 à environ trois ans pour des raisons de fiabilité de la mémorisation) ou le cas échéant de démotorisation du ménage, et une description des principales caractéristiques d'usage. Comme en 1981 également, un carnet est consacré au relevé de tous les déplacements pendant une semaine d'un véhicule du ménage tiré au sort, avec indication précise des kilométrages parcourus. La prise en compte du taux de motorisation parmi les critères de stratification de l'enquête (sauf à Paris où l'équipement automobile est sensiblement inférieur à la moyenne nationale) permet en outre une certaine surreprésentation des ménages multiéquipés qui sont aussi les plus "automobiles".

La conception du volet automobile de l'enquête illustre bien les arbitrages parfois délicats auxquels il a fallu procéder. La prise en compte, à la demande des constructeurs automobiles, de préoccupations liées au véhicule électrique a ainsi amené à surreprésenter les seconds véhicules des ménages multimotorisés, au détriment du nombre de trajets décrits dans les carnets voiture. Et la nécessité de remplir ces carnets en temps réel avec contrôle de l'enquêteur, donc dans l'intervalle de deux visites, conjugué avec la contrainte technico-budgétaire d'une limitation à deux du nombre de visites, a conduit à renoncer au relevé durant l'enquête par carnet des déplacements à longue distance pratiqué en 1981/1982, qui aurait nécessité un intervalle de temps nettement plus important entre des visites plus nombreuses.

**De la longue
distance, au coeur
des enjeux
des réseaux
d'infrastructure**

Ces déplacements à longue distance (plus de 100 km) constituent l'une des autres priorités de l'actuelle enquête transport. Les préoccupations fortes des pouvoirs publics en matière de choix d'infrastructures, marquées par les travaux concomitants à la préparation de l'enquête du groupe Transports 2010 du Commissariat Général du Plan et de la mission Carrère, ainsi que l'attention croissante portée par les opérateurs aux caractéristiques de la demande dans le contexte d'un marché européen de plus en plus concurrentiel, expliquent pour l'essentiel un tel choix. Sa traduction, outre le renforcement sensible de la taille de l'échantillon déjà évoqué, se lit dans l'allongement de la période d'observation : à un relevé rétrospectif sur trois mois dans le cas général a en effet été ajouté, ce qui constitue une première pour ce type d'enquête en France, un relevé par carnet auto-administré à retour postal couvrant les trois mois qui suivent la dernière visite de l'enquêteur. La surreprésentation des individus les plus mobiles à longue distance au sein du ménage (probabilité de tirage double) concourt à accroître encore le nombre de voyages décrits.

Les objectifs quantitatifs se doublent au surplus d'objectifs qualitatifs : la description rétrospective a par rapport à 1981/1982 été enrichie d'éléments relatifs aux trajets terminaux, aux pratiques multimodales et au repérage fin de l'inscription du déplacement dans le temps. A l'inverse, la prise en compte des impératifs de fiabilité/acceptabilité a conduit à limiter à un mois l'interrogation rétrospective pour les individus les plus mobiles à longue distance, et à renoncer à certaines variables descriptives au niveau du carnet auto-administré. Une assistance est en outre apportée pour l'observation rétrospective sous la forme d'un aide-mémoire laissé par l'enquêteur à l'issue de la première visite, le relevé des déplacements à longue distance ayant systématiquement lieu lors de la seconde visite.

**De la mobilité
quotidienne,
au service
d'une prospective
du transport
régional**

Un troisième aspect qui est apparu comme une préoccupation majeure concerne la mobilité quotidienne, c'est-à-dire pour une très large part la mobilité de proximité. Un volet de l'enquête est de ce fait consacré aux déplacements de la veille et du dernier week-end, traités avec le même souci de repérage fin des paramètres de la mobilité que les déplacements à longue distance. De façon à compenser les éventuelles lacunes dans la couverture du champ de la mobilité consécutives à l'adoption d'une partition selon des critères hétérogènes (distance et période), en

ENQUETES

particulier s'agissant de la fréquentation de l'espace régional non quotidienne et à moins de 100 km, un volet dit "opportunités de contact" recense en terme d'habitudes les lieux fréquentés distinctement selon les principaux motifs de déplacement. Enfin, les migrations alternantes générées par l'activité professionnelle ou scolaire font l'objet en tout état de cause d'un questionnement spécifique. En filigrane, se dessine sur ces bases la possibilité d'affiner la problématique de la hiérarchie urbaine en cernant mieux l'aire d'attraction des grandes villes, ainsi que de mieux appréhender la part de la charge des réseaux d'agglomération imputable à des ménages extérieurs à cette agglomération.

De la maîtrise des paramètres de l'insécurité routière

Le croisement de ces diverses approches de la mobilité avec, à chaque fois qu'est impliqué l'usage de la voiture, la caractérisation des réseaux empruntés, permet en outre de satisfaire un quatrième objectif : celui de l'affinement de la connaissance de l'exposition au risque d'accident selon les caractéristiques d'aménagement de l'infrastructure. En effet, l'enquête devrait permettre d'estimer le volume de véhicules x km parcourus dans certaines conditions spécifiques d'usage distinctement pour le milieu urbain, les autoroutes et les autres réseaux, et d'y rapporter un nombre d'accidents connu par ailleurs.

Des nouveaux défis lancés au transport de voyageurs

L'évocation de ces quelques axes majeurs de l'enquête n'épuise pas la diversité des analyses envisageables, tant s'en faut. Ainsi, le repérage des temps et des lieux de stationnement s'avérera sans doute très précieux pour la réflexion sur la politique des transports urbains. Du point de vue énergie/environnement, outre l'appréciation du marché potentiel du véhicule électrique déjà évoquée, l'enquête permet de relier la consommation en carburant des véhicules avec les conditions effectives de leur utilisation, d'estimer le taux d'occupation des véhicules et de caractériser les grands rouleurs. En matière de connaissance des flux touristiques, la conjonction des déplacements à longue distance et de week-end correspondant à ce motif permettra de disposer d'une appréhension globale qui fait souvent défaut dans les enquêtes du secteur, par limitation du champ aux déplacements de "vacances" (au moins quatre nuits hors du domicile) ou comportant au moins une nuitée à l'extérieur du domicile. Sur un plan différent, l'inventaire des moyens de communication à la disposition du ménage, et la détection des besoins de communication lors des déplacements, alimenteront probablement les recherches futures sur les concurrences/complémentarités entre transports et télécommunications.

Pour la mise en oeuvre d'un dispositif global et cohérent d'observation de la mobilité

Au total, l'enquête transport 1993/1994 constitue un véritable gisement d'informations sur la mobilité. Sa richesse justifie largement une mobilisation de tous les partenaires de cette enquête, et plus largement de tous les organismes intéressés à une meilleure compréhension des déterminants du transport de personnes, tant matériels que comportementaux, en vue de faire fructifier au mieux un tel gisement. Ceci suppose vraisemblablement que trois conditions soient satisfaites dans le futur :

- le développement en complément de l'exploitation de base qu'a en tout état de cause programmée l'INSEE, d'analyses multiples en fonction de problématiques spécifiques, qu'elles soient d'étude ou de recherche à l'initiative d'organismes comme l'OEST ou l'INRETS, ou liées à des enjeux sectoriels ou locaux à l'instigation d'autres partenaires.

- l'actualisation périodique des principaux indicateurs renseignés par l'enquête à travers des instruments de suivi plus légers, ce qui appelle un effort significatif du secteur des transports au cours des prochaines années en faveur de la mise au point de panels, le cas échéant en coopération avec d'autres secteurs comme le tourisme.

- la reproduction aux alentours du passage au troisième millénaire, d'une enquête analogue intégrant dans sa conception le même souci de comparabilité qui a présidé à l'élaboration de l'enquête 1993/1994, recommandation qui n'est pas anodine si l'on considère les difficultés qu'ont pu susciter les observations de la CNIL à la veille de l'engagement de la collecte.

Formulons ici le voeu qu'avec l'aide de tous ces conditions puissent être remplies.