

L'ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ DES PERSONNES 2018-2019

Florian Lezec¹ & Dominique Place²

^{1 et 2} *Service de la donnée et des études statistiques, Commissariat général au développement durable, Ministère de la transition écologique et solidaire, 92055 La Défense Cedex
florian.lezec@developpement-durable.gouv.fr,
dominique.place@developpement-durable.gouv.fr*

Résumé. D'avril 2018 à avril 2019, une nouvelle enquête nationale « Mobilité des personnes » est conduite par le service statistique du Ministère de la transition écologique et solidaire, en partenariat avec l'Insee. Comme l'Enquête nationale transports et déplacements réalisée 10 ans plus tôt, ses objectifs sont de recenser les véhicules à disposition des ménages et d'apprécier la mobilité locale et à longue distance des Français sur le territoire métropolitain. Plus de 20 000 ménages sont enquêtés et l'échantillon permettra de caractériser la mobilité des ménages des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Cette nouvelle édition consiste en une unique visite, estimée à une heure en moyenne. La durée d'interview a pu être réduite notamment en allégeant la collecte relative à l'utilisation des véhicules des ménages et en n'interrogeant plus que sur une seule journée de mobilité locale, au lieu de deux lors de la précédente enquête. Pour cela un algorithme de sélection de la journée à décrire a été mis en place afin d'aboutir à une répartition des jours de mobilité de manière fidèle aux résultats de l'enquête de 2008-2009. Des thématiques propres aux nouvelles pratiques de la mobilité sont également abordées telles que l'autopartage, le covoiturage, l'utilisation de vélos en libre-service ou le télé-travail.

En 2019, une expérimentation multimode sera conduite pour mesurer les potentiels biais de collecte dans le cas d'une enquête par Internet.

Mots-clés. Enquête mobilité, transport, déplacements.

Abstract. From April 2018 until April 2019, a new national passenger mobility survey will be carried out in France by the statistical department of the Ministry for an Ecological and Solidarity Transition, in partnership with Insee. Like the last national survey, that was conducted ten years ago, its objectives are: making a census of the vehicles used by households, measuring the local and long-distance mobility of French people living in metropolitan France. More than 20,000 households are surveyed and the sample will make it possible to characterize the mobility of the households located in the priority neighborhoods of the city policy.

This new version of the survey is characterized by a single visit, whose duration is estimated at one hour on average. The length of interviews has been reduced by lightening the collection of household vehicles and asking about trips of only one day, instead of two in the previous survey. For that purpose, an algorithm selects the day to describe in order to approach a distribution of mobility days in a way that matches the results of the 2008-2009 survey. Specific topics relative to new mobility practices are also asked such as carsharing, carpooling, use of bike share service or teleworking.

In 2019, a multimode experiment will be conducted to measure potential collection bias in the case of an Internet survey.

Keywords. Travel survey, passenger mobility, transport

Tous les dix ans environ, une enquête sur la mobilité et les transports des Français est menée sur tout le territoire métropolitain. D'avril 2018 à avril 2019, une nouvelle édition de cette enquête nationale est conduite : il s'agit de la cinquième édition, après celles réalisées en 2007-2008, 1993-1994, 1981-1982 et 1966-1967. Elle est réalisée par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique et solidaire avec l'Insee, qui en assure la collecte. Tout en s'inscrivant dans la continuité des enquêtes précédentes, des changements notables ont été apportés sur le questionnaire et sur le protocole. La principale est le passage de deux visites à une seule visite, ce qui s'accompagne nécessairement d'une réduction importante du questionnaire. Des opérations complémentaires à l'enquête principale en face à face permettront d'étudier l'utilisation d'internet pour une telle enquête.

1. Les objectifs de l'enquête nationale

Depuis la dernière enquête conduite en 2008 (Enquête nationale sur les transports et les déplacements - ENTDP 2008), les mobilités des Français ont connu des changements importants avec le développement des attentes environnementales, des nouvelles technologies et des préoccupations plus grandes sur l'offre de transports publics.

Ces dernières années, la France a pris des engagements pour limiter l'impact du secteur des transports sur l'environnement. Celui-ci représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre et 40 % des émissions de CO₂, dont la moitié est due aux voitures particulières. En 2015, la loi sur la transition énergétique a abouti à la « stratégie nationale bas carbone » qui a fixé des objectifs ambitieux en matière de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre : une réduction de 40 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990, et de 75 % d'ici 2050. Fin 2017, le ministère des transports a organisé les Assises nationales de la mobilité qui ont abouti à la définition d'orientations qui doivent se concrétiser par une loi d'orientation des mobilités présentée courant 2018.

Comme pour les enquêtes précédentes, l'enquête nationale Mobilité des personnes a pour objectif de connaître le parc des véhicules des Français, notamment sur leurs usages et pour quels déplacements, et d'appréhender précisément à la fois leur mobilité locale et leur mobilité à longue distance, en caractérisant chacun de ces déplacements par modes et par motifs, sur tout le territoire et quelle que soit la densité des zones d'habitation. Elle abordera les nouvelles pratiques de mobilités : covoiturage, vélo en libre-service, etc., pour les quantifier précisément et décrire leurs diverses modalités.

Les principaux résultats attendus sont les indicateurs statistiques usuels de la mobilité : estimation des parts modales des déplacements des Français, appréhension des motifs de déplacements, mesure des taux d'occupation de voitures particulières, des distances moyennes parcourues (autant d'indicateurs qui entrent dans la stratégie nationale bas carbone), évaluation fine des émissions liées à la mobilité (par la connaissance des véhicules utilisés et leurs usages) et réalisation de projections sur la mobilité à longue distance aux horizons des prochaines décennies.

2. Quels changements en 2018-2019 ?

Comme pour les enquêtes précédentes, deux unités d'interrogation distinctes sont prévues. C'est

d'abord le ménage en entier qui participera au « Tronc commun des ménages » (bloc usuel pour les enquêtes conduites par l'Insee), puis au recensement de tous les véhicules à sa disposition : des voitures particulières jusqu'aux vélos, y compris les vélos d'enfant, en passant par les deux-roues motorisés. Un individu « Kish » est ensuite tiré au sort parmi l'ensemble des personnes de 5 ans ou plus constituant le ménage pour la suite de l'interview. C'est le membre du ménage dont l'anniversaire vient en premier dans l'année civile qui répond au reste du questionnaire : abonnement pour les transports (transports collectifs, vélos en libre-service, télépéage et autopartage), mobilité locale, mobilité longue distance, pratique du covoiturage et freins contextuels à la mobilité.

2.1 L'échantillon des ménages

L'échantillon comprend 20 000 ménages qui sont interrogés durant 6 vagues de collecte, réparties sur une année (d'avril 2018 à avril 2019) afin de prendre au mieux en compte les effets de saisonnalité sur les déplacements. L'échantillon est stratifié selon la localisation urbaine ou rurale de la résidence principale du ménage et sa multi-motorisation (0, 1, 2 véhicules ou plus) grâce aux données qui proviennent des enquêtes annuelles de recensement (EAR) conduites par l'Insee. Les ménages interrogés en 2018 sont tirés dans l'EAR 2016, ceux interrogés en 2019 dans l'EAR 2017. Etant donné les spécificités des déplacements des résidents d'Île-de-France et afin d'obtenir des estimations fiables sur ces zones Paris et la grande couronne de l'aire urbaine de Paris constituent chacun une strate d'interrogation sans distinction de leur motorisation. Une stratification plus fine selon la typologie des aires urbaines croisée avec la motorisation a été étudiée, mais en l'absence de données précises sur les taux de réponses selon cette typologie, le calcul d'une allocation optimale est plus délicat.

Les allocations ont été calculées à partir des variances estimées dans l'ENTD 2008 sur différents indicateurs : le nombre total de déplacements par jour, les nombres de déplacements à pied et en voiture, la distance totale par jour et la distance en voiture. Les allocations optimales calculées selon ces indicateurs se contredisent : pour améliorer l'estimation de la marche, il est nécessaire de sous-représenter les communes rurales tandis que l'optimisation des autres indicateurs impose le contraire. En définitive, le principal indicateur retenu est la distance totale parcourue par jour, qui est bien corrélée avec les déplacements en voiture. Les allocations finales ont été calculées en formulant des hypothèses sur les taux de réponse à partir de l'ENTD 2008 et avec un taux de hors-champ de 10 % parmi les fiches-adresses sélectionnées dans le recensement. Avec un taux de réponse global de 72 %, le nombre de répondants devrait être d'environ 13 000.

		Répartition des ménages en 2015 (%)	Allocation	Répartition dans l'échantillon (%)	Répartition attendue des répondants (%)
Urbain	0 véhicule	14.5	2 350	11.8	10.1
	1 véhicule	35.6	6 150	30.8	28.5
	2 véhicules et +	22.4	5 210	26.1	28.1
Rural	0 ou 1 véhicule	10.1	1 830	9.2	10.1
	2 véhicules et +	10.8	2 880	14.4	16.8
Paris		4.0	920	4.6	3.1
Couronne de l'aire urbaine de Paris		2.6	660	3.3	3.2
Total		100.0	20 000	100.0	100.0

Tableau 1 : allocation selon la motorisation et la localisation résidentielle

Les ménages des communes rurales sont surreprésentés ainsi que les ménages multi-motorisés puisqu'ils utilisent davantage la voiture et qu'ils doivent parcourir les plus grandes distances. Alors qu'ils sont moins motorisés que le reste de la population, les ménages parisiens sont surreprésentés

dans l'échantillon mais en raison de leur plus faible taux de réponse (pour les calculs, c'est une hypothèse de 50 % qui a été retenue), ils seront sous-représentés parmi les répondants. L'allocation retenue vise à un minimum de 400 répondants dans la capitale ainsi que dans sa grande couronne.

Contrairement à l'enquête précédente, l'enquête 2018-2019 ne comporte pas d'extensions régionales (cinq en 2008-2009). En revanche, le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) est partenaire de l'enquête et un sur-échantillonnage de 1 150 ménages a été mis en place afin de connaître les pratiques de la mobilité dans les Quartiers prioritaires de la ville de l'ensemble du territoire (échantillon « QPV »). Cet échantillon complémentaire est tiré dans le fichier Fideli, à disposition de l'Insee, construit à partir de sources fiscales (déclarations de revenus des personnes physiques, taxe d'habitation et fichier d'imposition des personnes physiques) et qui renseigne pour chaque logement son appartenance à un quartier prioritaire de la ville.

2.2 La simplification du questionnaire

En 2008 – 2009, compte tenu de la longueur du questionnaire, l'interview était répartie en 2 visites qui durait chacune une heure en moyenne. Cet étalement permettait également de distribuer un carnet-véhicule au ménage lors de la première visite et de le récupérer lors de la seconde. Était demandé à l'enquêté de remplir dans ce carnet tous les trajets réalisés par un véhicule du ménage tiré au sort pendant la semaine séparant les deux visites. La première visite portait sur le recensement et la description des véhicules et sur des pratiques régulières de mobilité : déplacements vers le lieu de travail, le lieu d'études ou le lieu de garde des enfants ; autres déplacements réguliers ; permis de conduire et pratique de la conduite. La seconde visite était consacrée aux relevés des déplacements locaux et à longue distance.

Pour l'enquête 2018 – 2019, il a été souhaité de limiter la durée d'interrogation totale à une unique visite d'une heure en moyenne, ce qui permet également de limiter les risques de non-réponse liés au refus de la seconde visite. Le carnet-véhicule est donc abandonné, mais l'interrogation comporte bien le recensement de l'ensemble des véhicules à disposition du ménage. Celui-ci est facilité par le chargement sur le poste des enquêteurs du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVeRo), tenu par le SDES et alimenté par le système d'immatriculation des véhicules du ministère de l'Intérieur. Cela permettra de vérifier les numéros d'immatriculations fournis par les enquêtés pendant l'interview et de récupérer automatiquement les marques et les modèles des véhicules, et d'alléger ainsi la charge d'enquête. Dans la phase des traitements aval, un appariement complet avec RSVeRo complètera les données d'enquête avec toutes les informations disponibles sur les véhicules (énergie, date de première immatriculation, cylindrée, etc.).

La mobilité locale est ensuite abordée lors de l'entretien : il s'agit de décrire l'ensemble des déplacements réalisés durant toute une journée proche du jour d'interview et pendant laquelle l'enquêté a été mobile. Pour chacun de ces déplacements, la personne enquêtée est amenée à déclarer le motif et le mode ainsi que ses accompagnants.

Pour cette nouvelle édition, afin de réduire la lassitude des enquêtés face au caractère répétitif inhérent à un questionnement sur les déplacements, une seule et unique journée est désormais recensée, quand l'enquête 2008 – 2009 décrivait les déplacements de deux journées : une journée de semaine, le plus souvent la veille de la visite, et une journée de week-end. La seule règle simple mise en place sur les précédentes enquêtes (interrogation sur le dernier jour de semaine de mobilité) ne permettant pas d'avoir naturellement une répartition équiprobable des jours de mobilité, puisque cela dépend des jours de visite des enquêteurs, l'enquête procède désormais à un tirage du jour sur lequel l'enquêté est interrogé. La contrainte de limitation de l'écart entre le jour de l'interview et le jour sur lequel porte les questions de mobilités est prise en compte afin de limiter un potentiel effet de mémoire.

La procédure actuelle de tirage est issue de la confrontation des jours de visite d'enquêtes réalisées

par l'Insee (ENTD 2008, Budget de famille 2011, enquêtes sur les ressources et les conditions de vie, SRCV, 2013 et 2014) à la répartition des jours de mobilité observée dans l'enquête 2008. Le tirage procède, selon le jour de visite, à une première sélection à probabilités inégales d'un type de jour : jour de semaine (du lundi au vendredi), samedi ou dimanche. Les probabilités de sélection dépendent du jour d'interview. Par exemple, pour une personne se déplaçant tous les jours, si l'enquête est réalisée un lundi, la probabilité de sélection d'un jour de semaine est égale à 0,64 alors que si l'enquête a lieu un mercredi, elle est de 0,71 (tirage équiprobable) et si c'est un vendredi, elle vaut 0,83. En définitive, la procédure de sélection du jour interrogé devrait aboutir à une bonne répartition au niveau national des jours de mobilité sans devoir imposer aux enquêteurs des consignes difficilement réalisables sur leurs jours d'enquête.

Si un jour de semaine est tiré, la veille ou le dernier jour de mobilité le plus proche de l'interview est privilégiée. Un certain nombre d'enquêtes étant traditionnellement réalisé le samedi (en partie en raison de la disponibilité des ménages), si l'enquête a lieu le samedi et que le vendredi est tiré, une correction peut être appliquée vers le jeudi ou le mercredi afin de limiter la surreprésentation du vendredi.

La partie de l'interrogation sur la mobilité longue distance est relativement semblable aux enquêtes précédentes. Celle-ci est caractérisée par les déplacements qui emmènent à plus de 100 km du domicile. D'abord, les trajets domicile-travail ou domicile-études à longue distance fréquents sont demandés et le dernier trajet typique est décrit. Puis sont recensés l'ensemble des voyages des 3 derniers mois et sont décrits de manière détaillée les déplacements de ceux des 6 dernières semaines dans la limite de 3. Comme pour la mobilité locale, sont demandés pour chacun des déplacements les motifs, les modes, y compris les véhicules des ménages, et les lieux de changement de mode, ainsi que les accompagnants. L'interrogation permet notamment de mesurer les circuits à l'intérieur du pays et les voyages à l'étranger.

D'autres thématiques sont brièvement abordées lors de l'interview, notamment certaines relatives à la desserte du logement ou du lieu d'étude par les transports en commun, l'organisation du travail, notamment la pratique du télé-travail, les gênes, handicaps ou les freins contextuels à la mobilité et la pratique du covoiturage (au quotidien ou pour des longues distances), de l'auto-partage ou l'utilisation de vélos en libre-service.

2.3 Traitements post-collecte prévus

En ce qui concerne les traitements post-collecte, des traitements sur des données géolocalisées sont prévus autour des coordonnées du logement et de l'adresse du lieu de travail ou d'étude. La géolocalisation du logement pourra permettre une meilleure caractérisation de l'environnement du logement après appariement avec la base permanente des équipements tenue par l'Insee : distance aux commerces, aux principaux services, aux établissements scolaires. La géolocalisation du lieu de travail et de l'établissement scolaire ou universitaire pourra permettre d'affiner le calcul de la distance de ces trajets structurants du quotidien.

2.4 Une expérimentation multimode à venir

Enfin, une expérimentation Internet sera conduite fin 2019, indépendamment de l'enquête. Elle consistera en une interrogation multimode, couplée papier et web, une année après l'enquête en face-à-face et sur une partie limitée du questionnaire (mobilité quotidienne en semaine). Elle permettra d'évaluer la qualité du mode Internet et notamment de mesurer les biais de collecte entre les différents modes. Cette expérimentation comprendra une interrogation sur un échantillon disjoint et une réinterrogation de répondants à l'enquête en face-à-face qui seront volontaires et pour lesquels l'adresse e-mail et le nom sont récupérés en fin d'interview.

Bibliographie

CGDD, SOeS (dec. 2010), *La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, La Revue du CGDD.