

LES ENQUETES MENAGES ET LA MOBILITE URBAINE

ORT PACA
5 mai 2011

Françoise MERMOUD, CETE de LYON

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Plan de l'exposé

- Objectifs d'une enquête ménages déplacements
- Méthodologie
- Principaux résultats nationaux
 - Rappel des évolutions passées (1975/2005)
 - Depuis 2006, retournement de tendance

OBJECTIFS D'UNE ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Qu'est ce qu'une enquête ménages déplacements ?

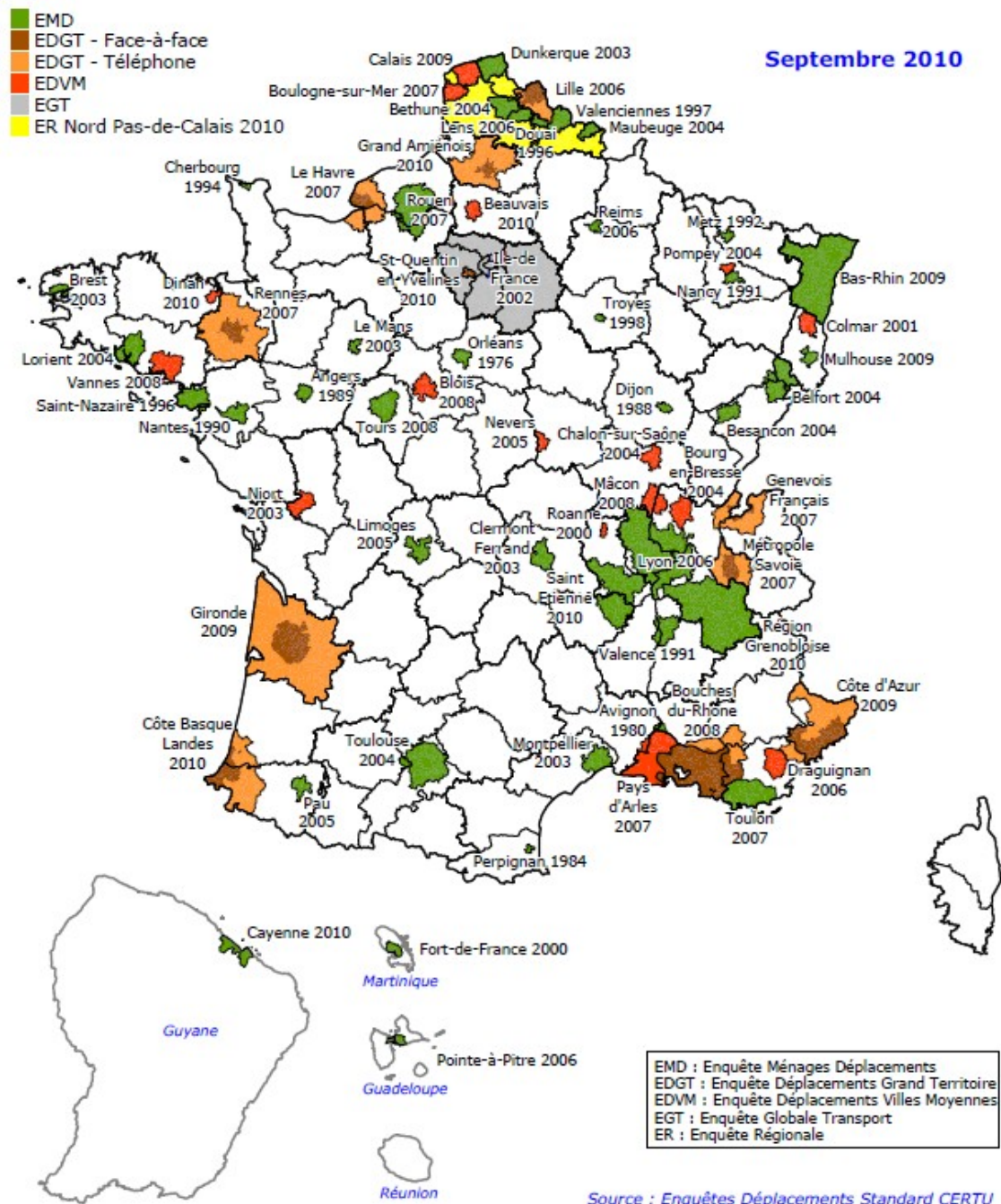
- C'est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine, par tous les modes de transport
- Elle fournit une vision globale et cohérente du fonctionnement du territoire

Pourquoi faire ?

- Un outil essentiel à la connaissance du territoire, utile pour :
 - la connaissance fine des pratiques de déplacements,
 - la définition des projets de transport,
 - la planification
 - les bilans environnementaux
 - la communication sur les transports
- Une enquête pour positionner l'agglomération au niveau national
- Un outil d'évaluation des politiques publiques

Enquêtes déplacements en France

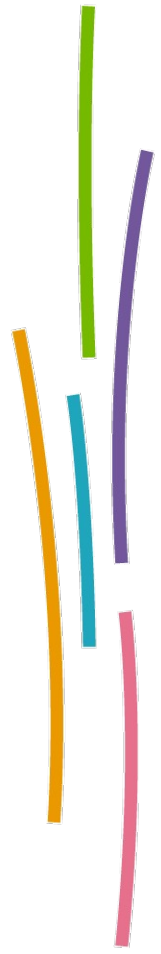
Carte de couverture territoriale



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Source : Enquêtes Déplacements Standard CERTU
Réalisation : CETE Nord-Picardie

METHODOLOGIE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Quelques principes

- Une méthodologie standardisée au niveau national par le CERTU, pour assurer la comparabilité des résultats dans le temps, et entre agglomérations
- Une enquête statistique, réalisée auprès d'un échantillon représentatif de ménages
 - Taux de sondage habituel : entre 1 et 2% des ménages du périmètre
 - Des résultats connus avec une certaine imprécision
 - La précision des résultats dépend de la taille de l'échantillon

3 méthodes pour 3 types de territoire

- EMD dans les grandes agglomérations : enquête « en face à face » (= l'enquêteur se rend au domicile des ménages)
- EDVM dans les villes moyennes : enquête au téléphone
- EDGT dans les grands territoires : « face à face en zone dense », téléphone ailleurs
- Pas d'enquête au téléphone dans les grandes villes : fichier d'abonnés au téléphone trop biaisé
- En PACA, EMD à Toulon, EDVM à Arles, EDGT pour Nice / Côte d'Azur

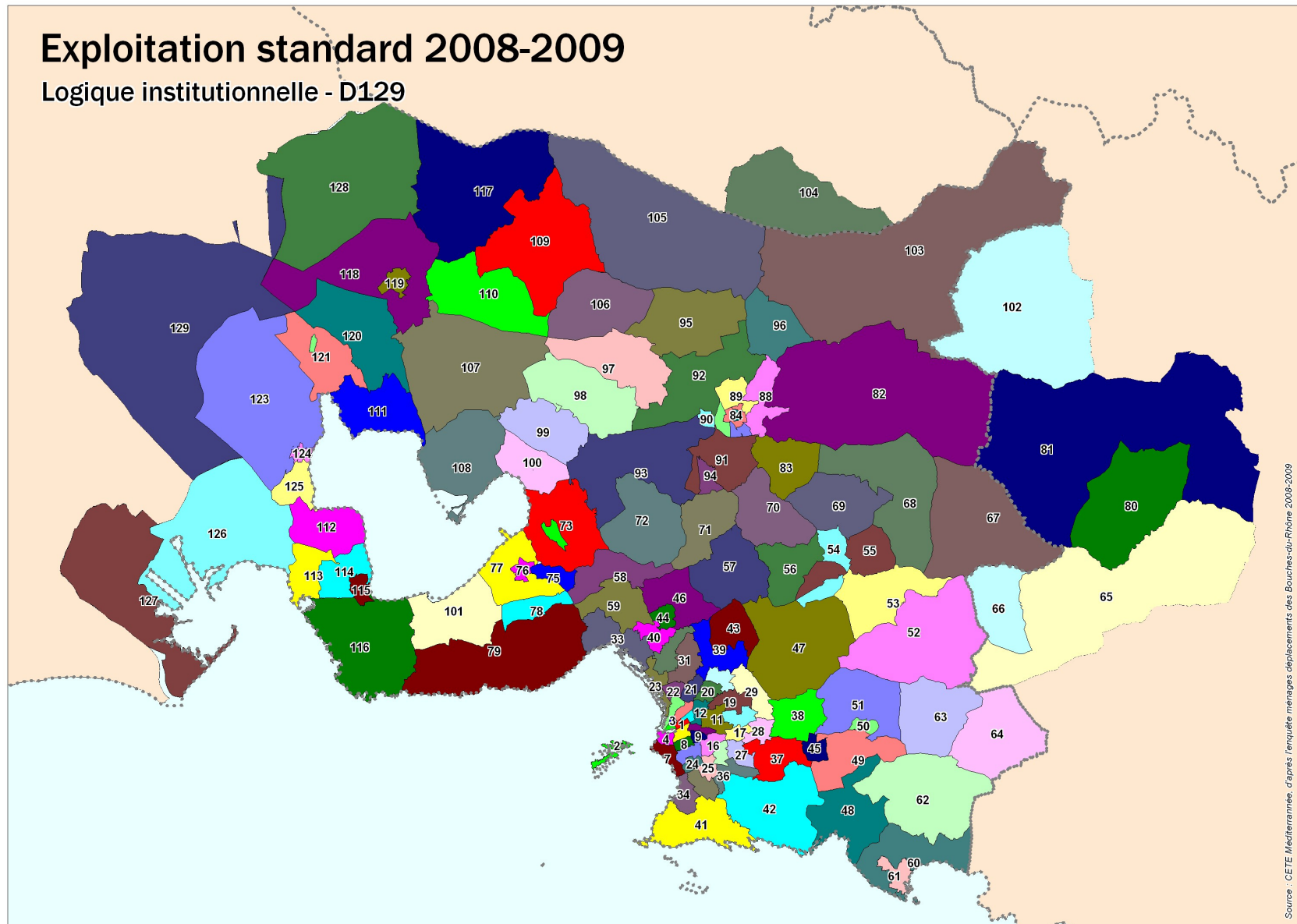
L'échantillon

- Une aire d'étude découpée en secteurs de tirage « homogènes »
 - 129 secteurs sur les Bouches du Rhône en 2008
- Un échantillon de logements tirés au sort par secteur dans un fichier de résidences principales
- Un nombre minimum de ménages et/ou de personnes enquêtées par secteur
- Une enquête auprès de toutes les personnes de 5 ans et plus du ménage, en face à face

Sectorisation de l'enquête des Bouches du Rhône 2008

Exploitation standard 2008-2009

Logique institutionnelle - D129



Quand ?

- Enquêtes réalisées du mardi au samedi, sur les déplacements de la veille
- Enquête sur 10 semaines minimum (EMD), du 15 octobre au fin avril (hors vacances scolaires)
- Donc une photographie du fonctionnement du territoire
 - En jour ouvrable de semaine
 - En « régime de croisière d'hiver »

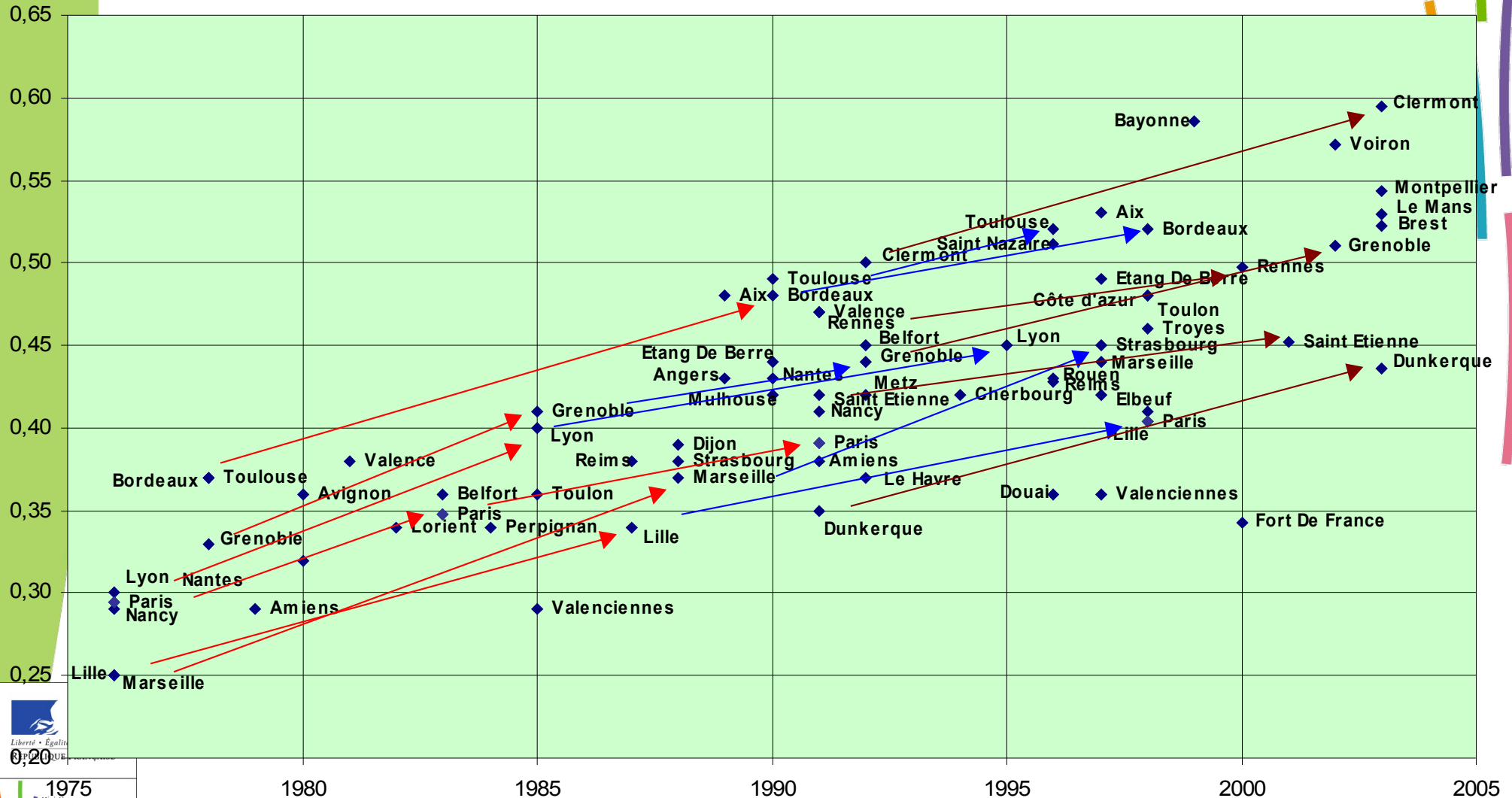
Quelques définitions des enquêtes ménages déplacements (EMD)

- **Déplacement** : Action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport, et en empruntant l'espace public
- **Mobilité** : nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour de semaine
- **Part de marché d'un mode** : par rapport à l'ensemble des déplacements réalisés, part des déplacements effectués avec un mode donné

RAPPEL DES EVOLUTIONS PASSEES (1975/2005)

Une motorisation croissante

TAUX DE MOTORISATION PERSONNES



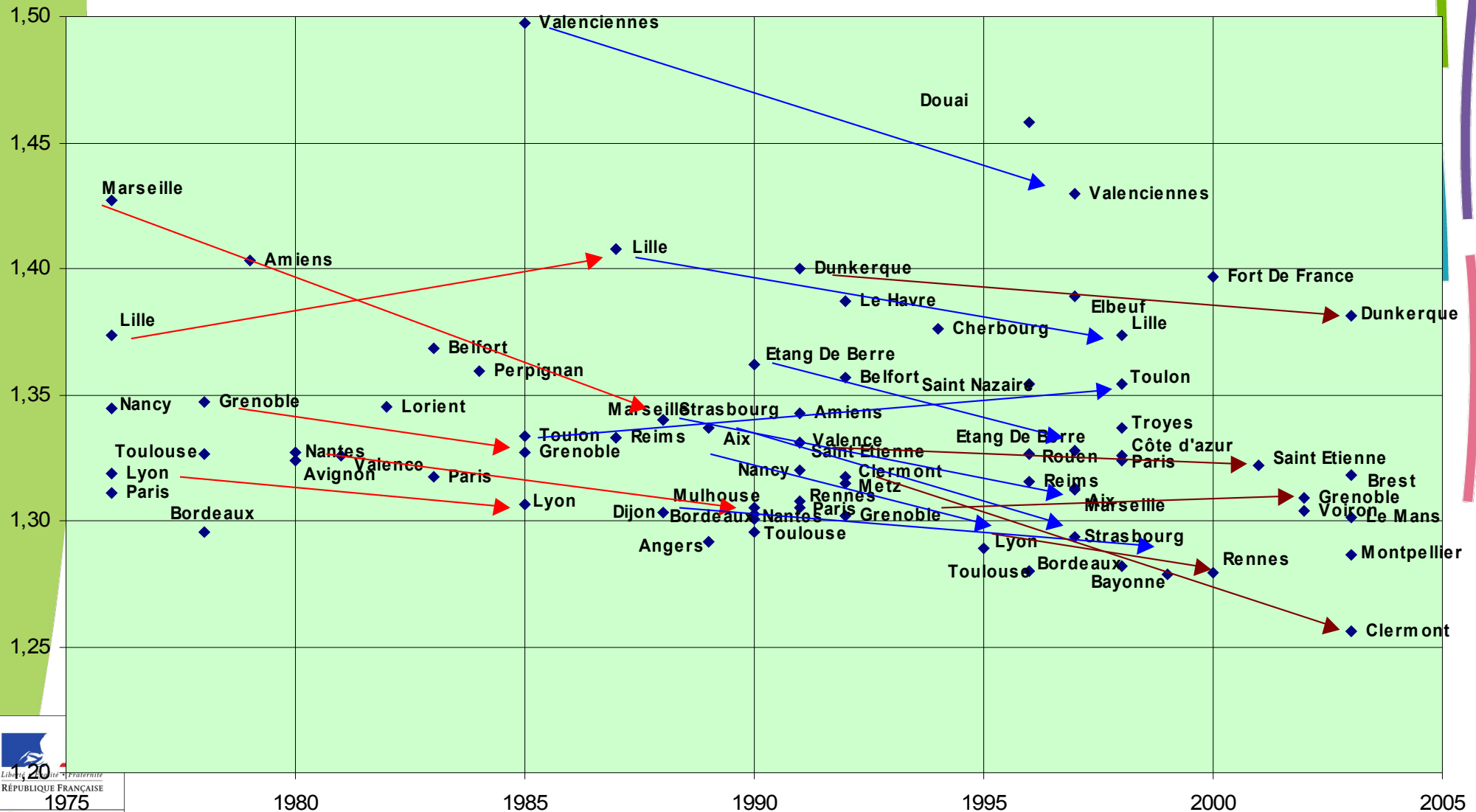
0,20

1975
Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
Durable
et de la Mer

Source : Enquêtes ménages déplacements « méthode Standard CERTU » - CETE Nord-Picardie

Un usage de la voiture qui s'individualise

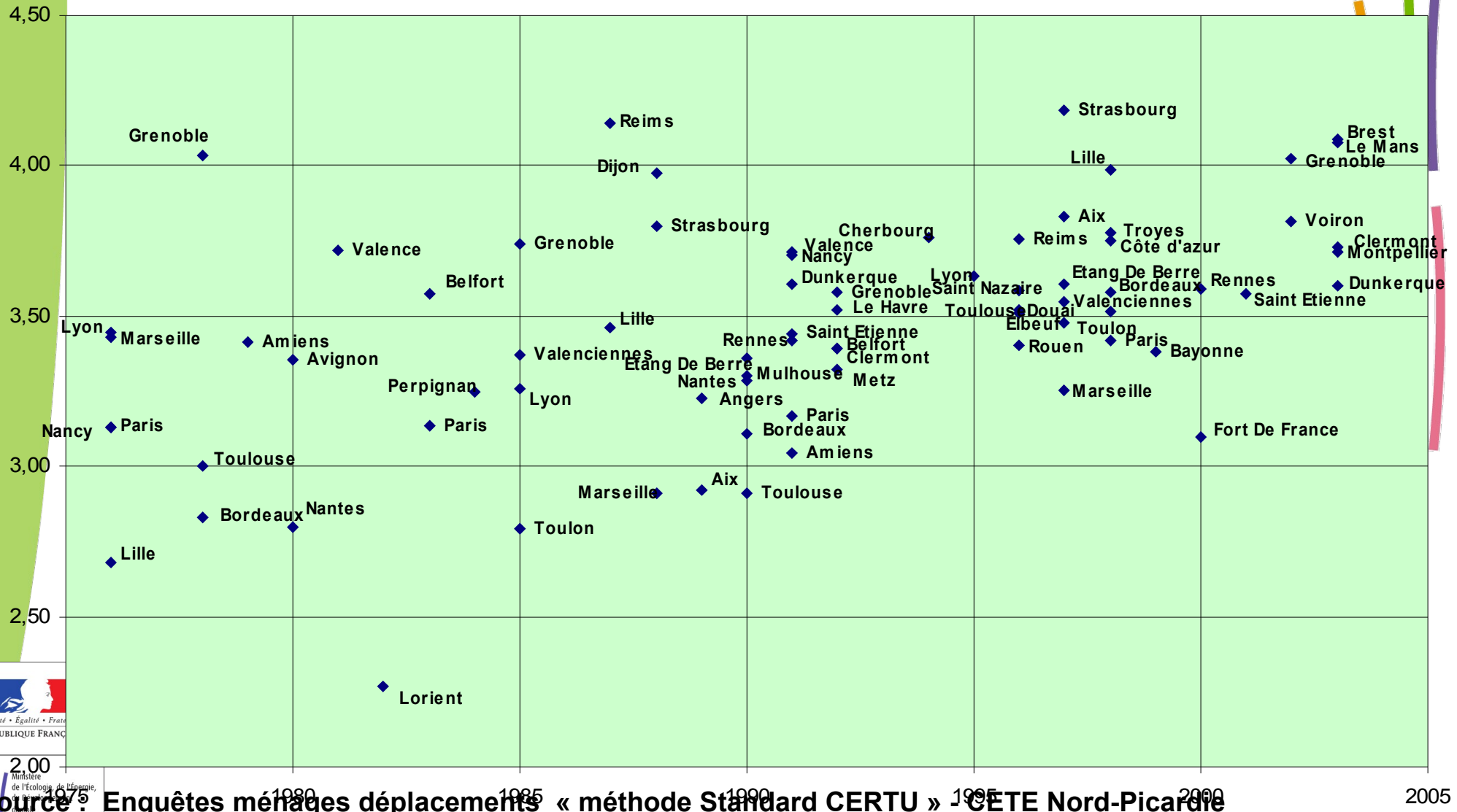
TAUX D'OCCUPATION DES VEHICULES



Une mobilité en forte hausse

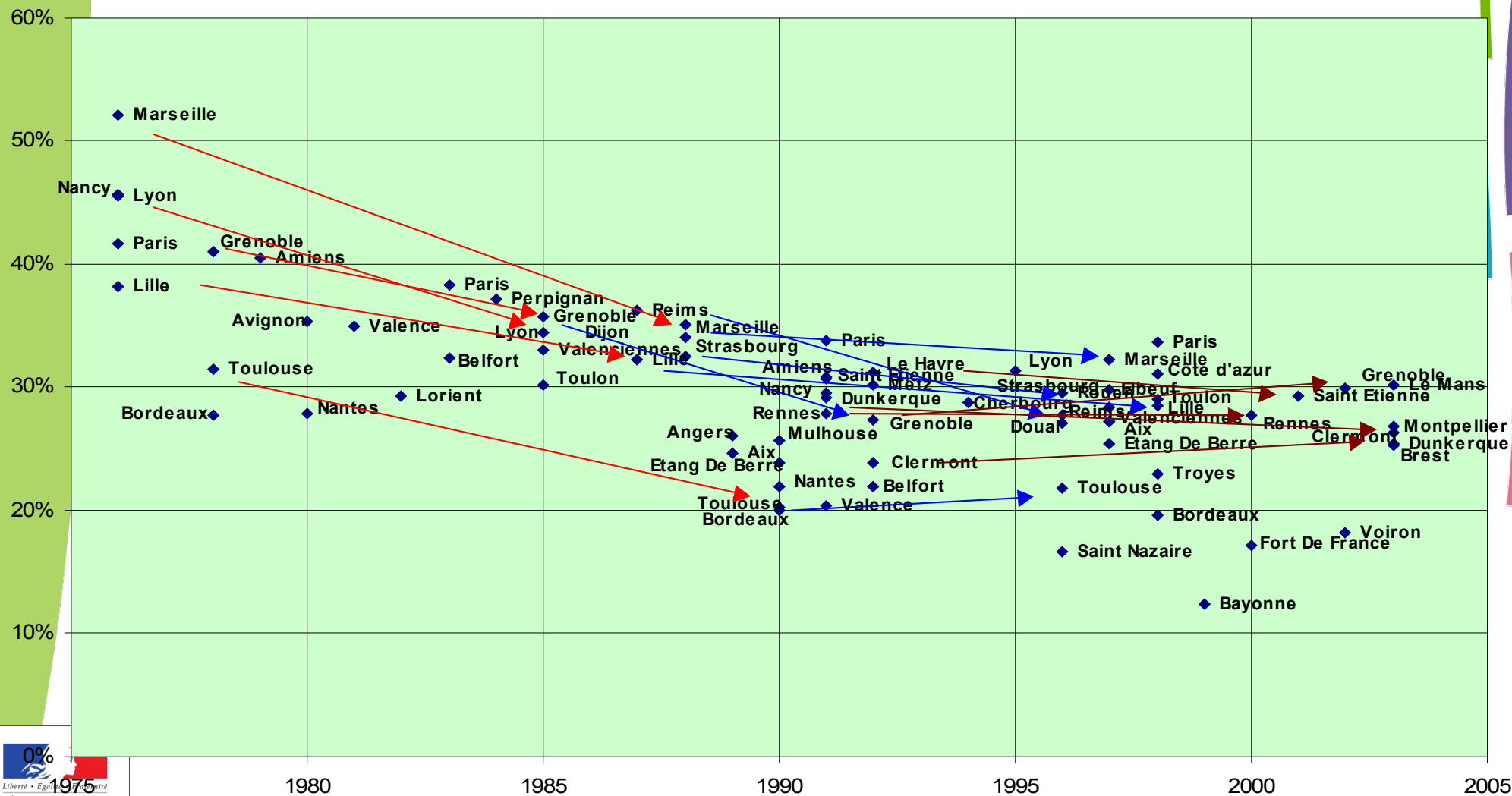
Nombre de déplacements
par personne et par jour

MOBILITÉ TOUS MODES



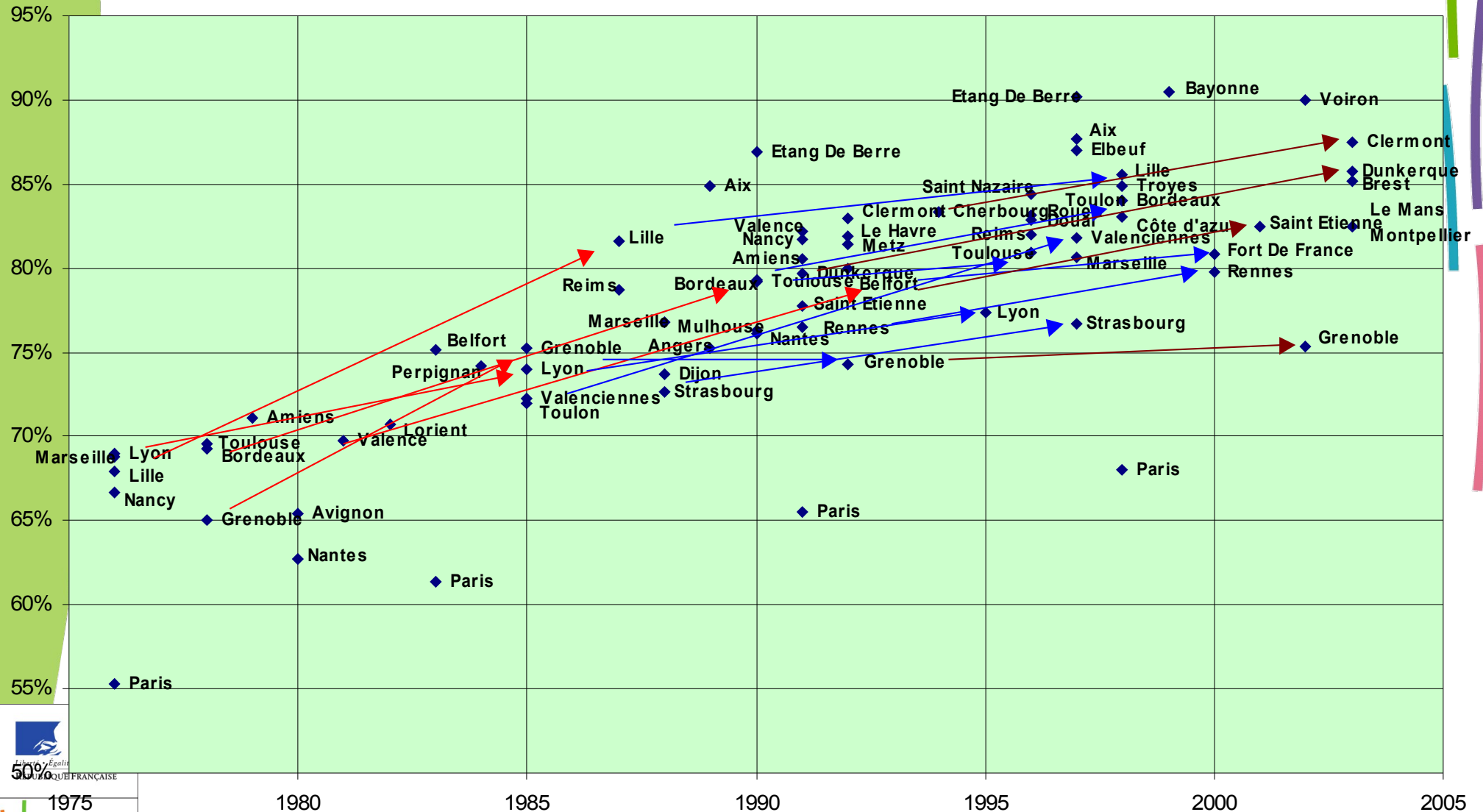
Stabilisation de la baisse de la marche

PART DE LA MARCHÉ A PIED



La voiture en progression continue

PART DE MARCHE DE LA VOITURE (MODES MECANISES)

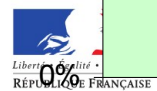
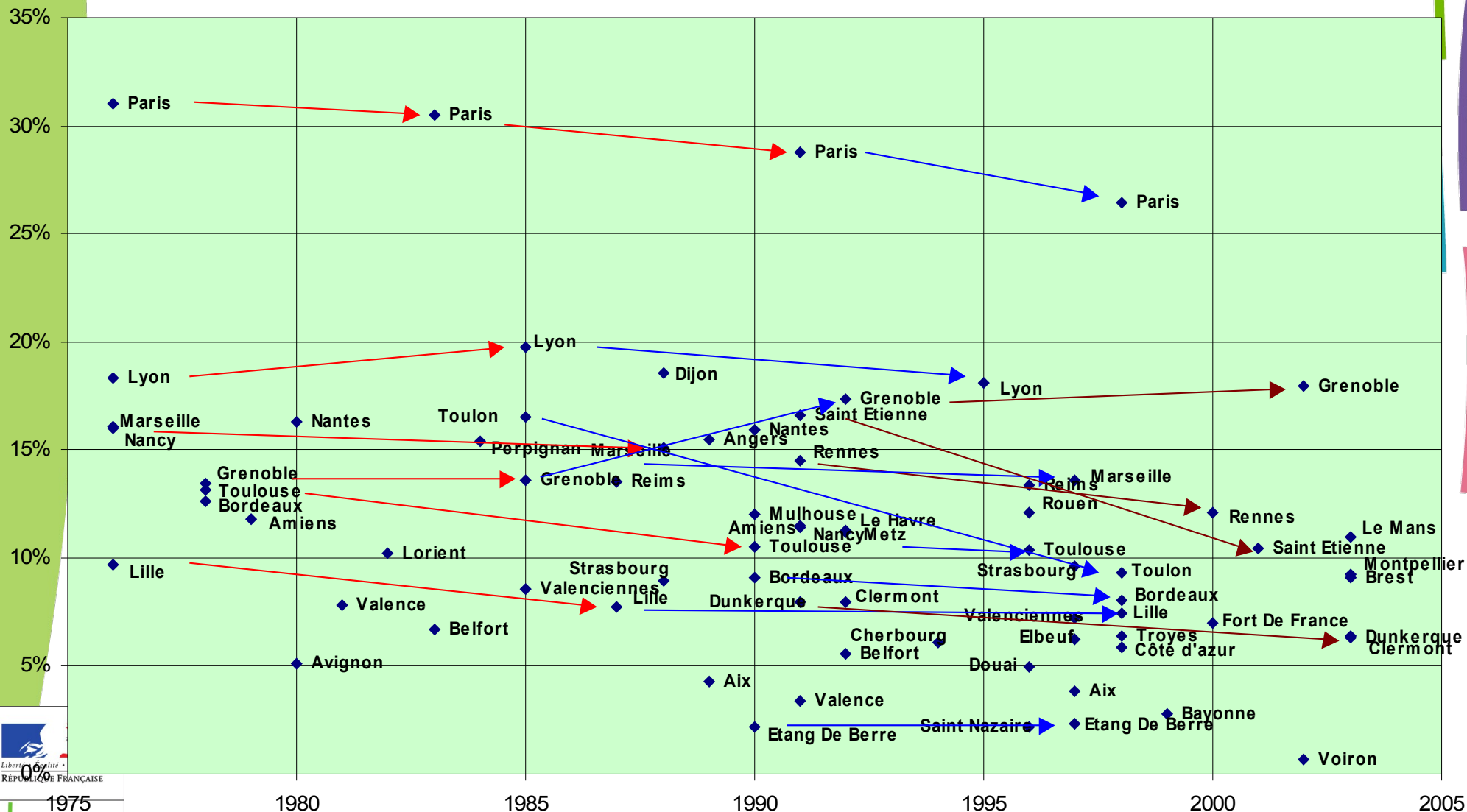


1975
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

Source : Enquêtes ménages déplacements « méthode Standard CERTU » - CETE Nord-Picardie

Les TCU en baisse partout, sauf...

PART DE MARCHÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (MODES MECANISES)



1975
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

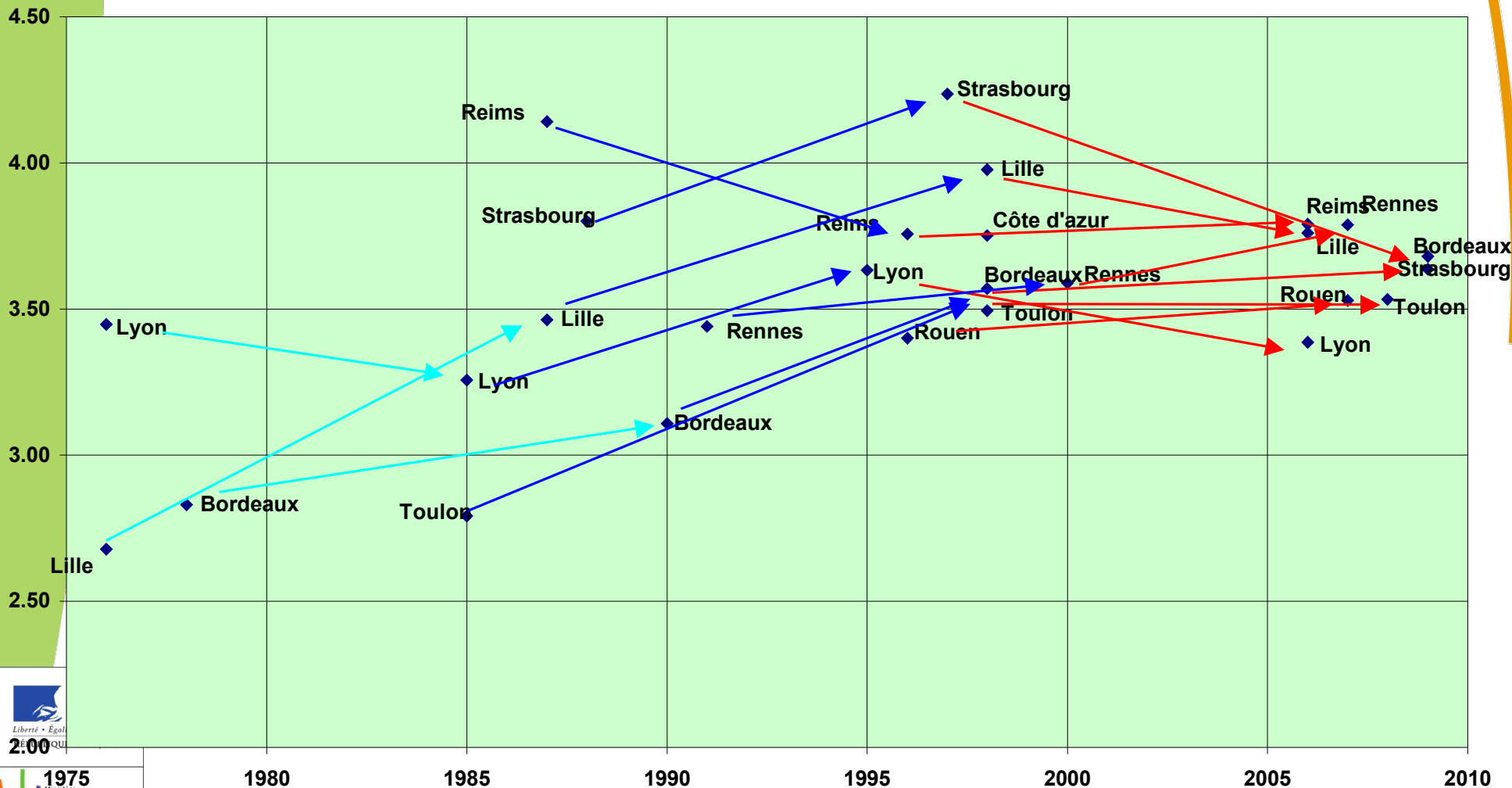
Source : Enquêtes ménages déplacements « méthode Standard CERTU » - CETE Nord-Picardie

DEPUIS 2006, RETOURNEMENT DE TENDANCE

Stabilisation ou baisse de la mobilité tous modes

Nombre de déplacements par personne et par jour

MOBILITÉ TOUS MODES



1975
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

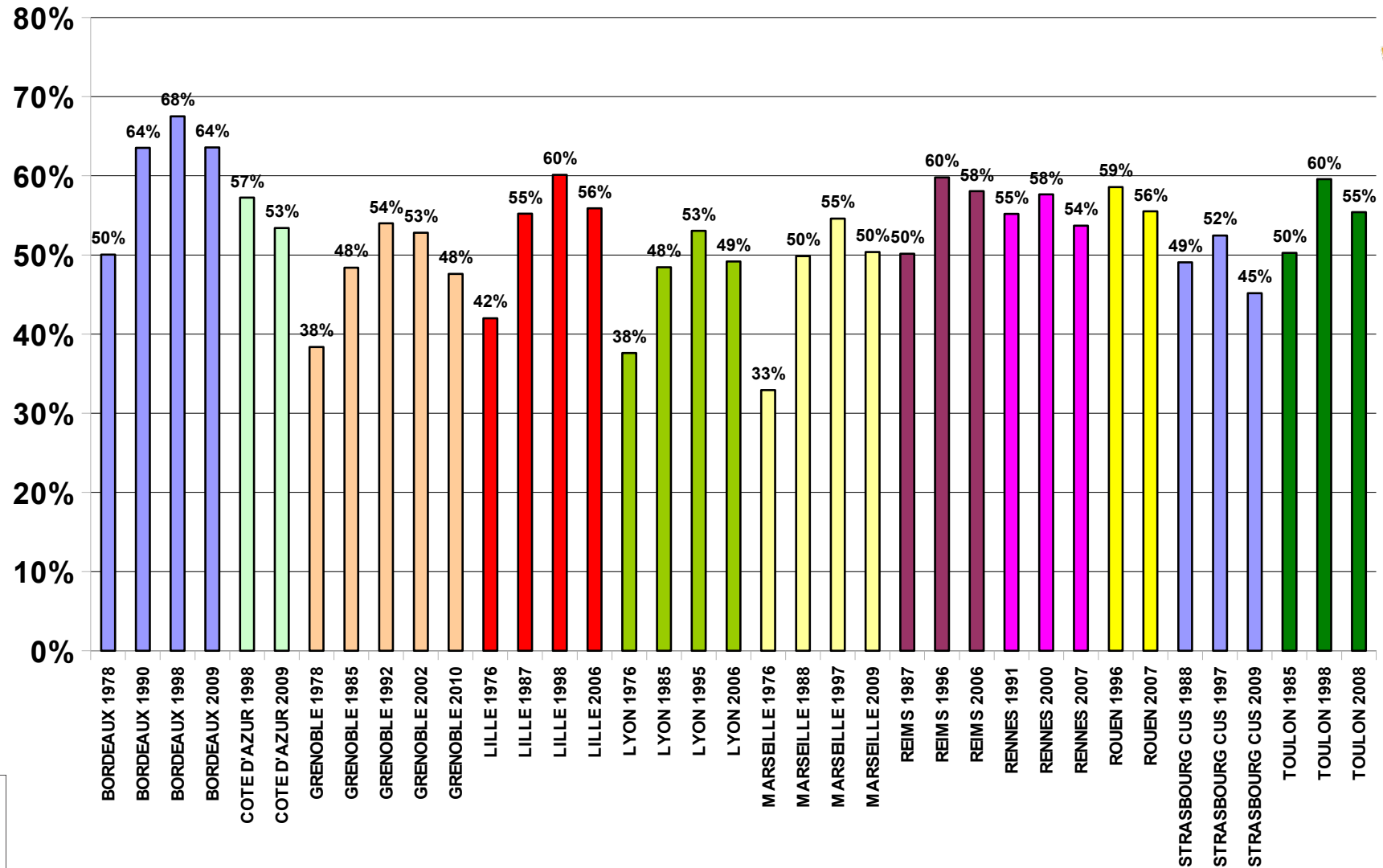
Quelques raisons

- Vieillesse de la population
- Généralisation de la journée continue
- Baisse des pratiques d'accompagnement
- Impact d'internet

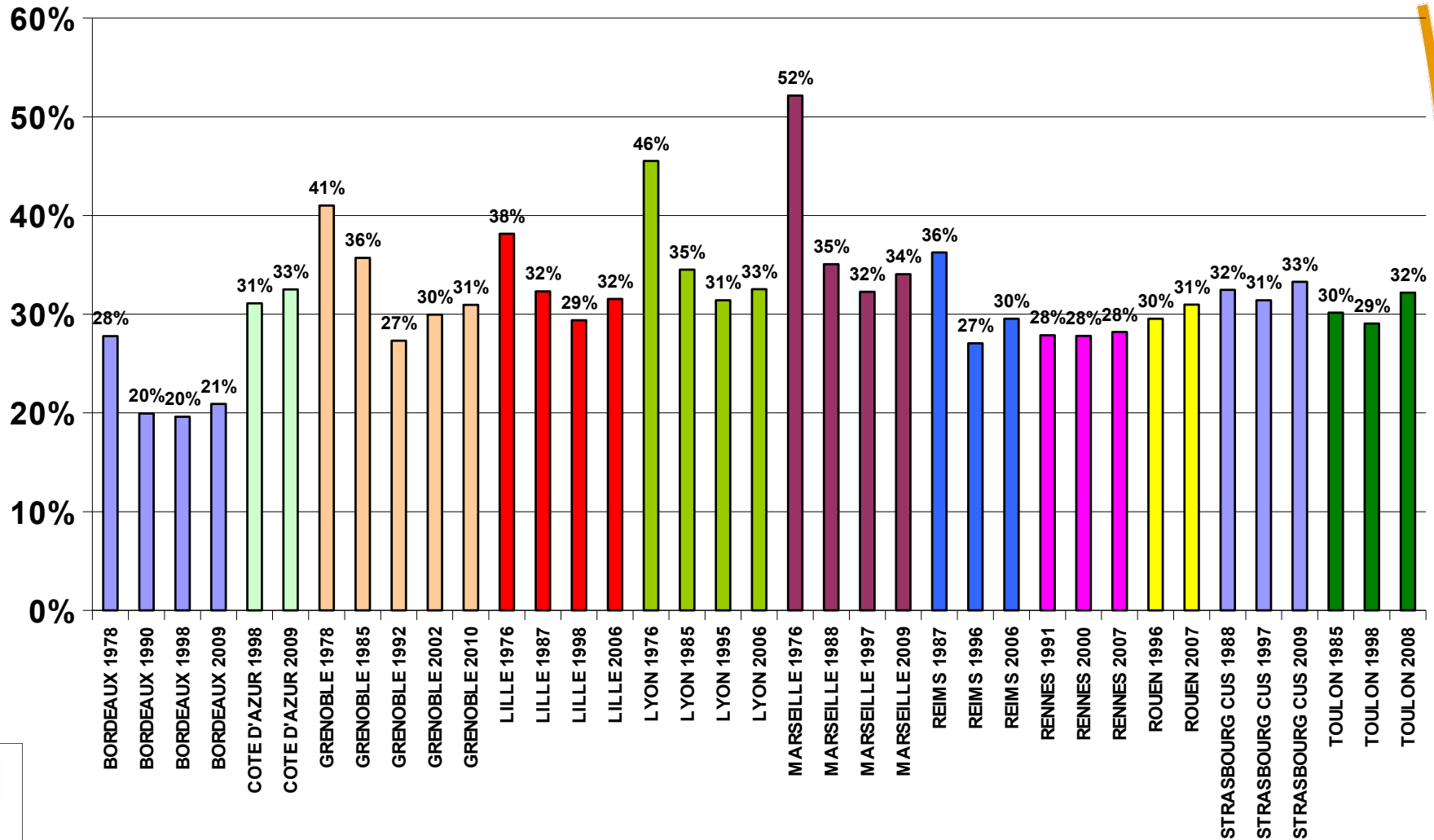


Recul de l'usage de la voiture

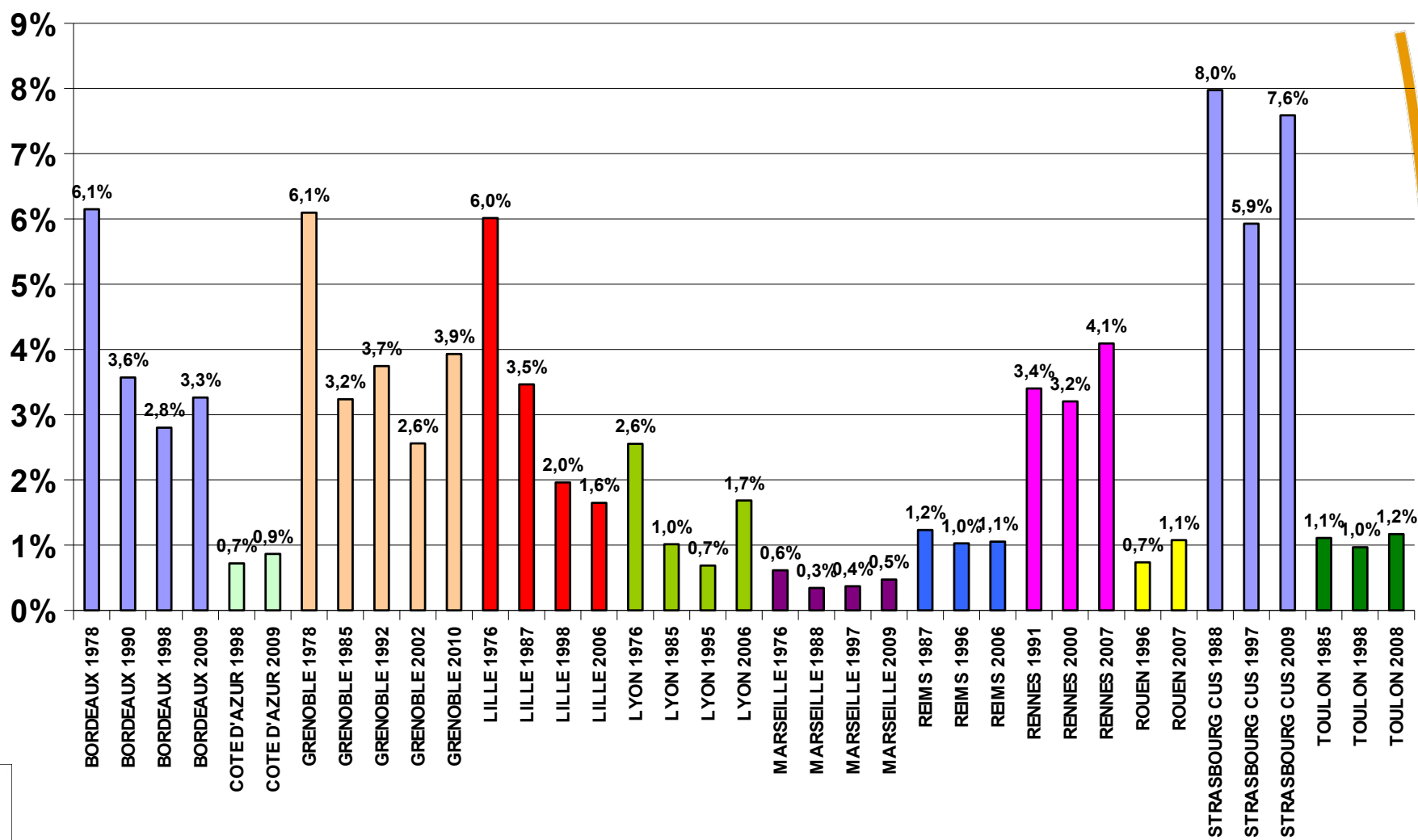
Part de marché de la voiture



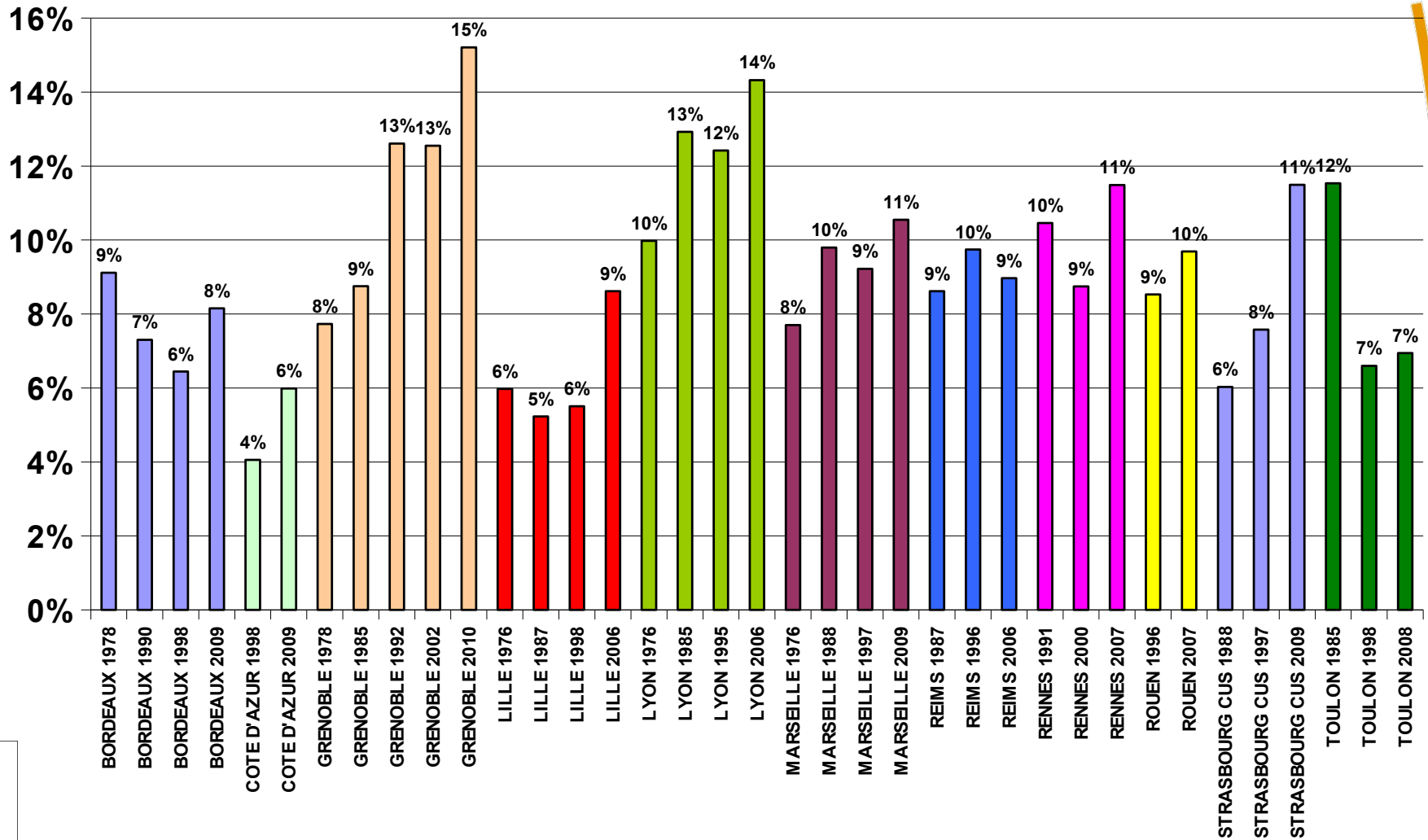
Remontée de la marche



« Décollage » du vélo



Relance des TCU



En synthèse

- De plus en plus de voitures, mais de moins en moins utilisées au quotidien en ville
- Une remontée de l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture : marche, vélo, TC
- Les raisons ?
 - La crise économique, le coût du pétrole
 - Les politiques déplacements des agglomérations
 - La sensibilisation aux enjeux environnementaux

Bus et « pédibus »

DÉPLACEMENT En dix ans, le nombre de trajets effectués quotidiennement par les Azuréens a baissé de 13 %. Mieux, les modes de transport sont en train de changer

Les habitudes changent. L'Adieu le tout-voiture, vive la marche à pied! Voilà l'un des enseignements révélés par une étude minutieuse des modes de déplacement au sein des Alpes-Maritimes. Deux cents enquêteurs ont sondé, durant plus de cinq mois, 18 000 habitants du département, mais aussi de l'Est-Var. Ce sont ainsi près de 60 000 trajets en voiture, en bus, en train ou pied, à vélo et même à trébuchet qui ont été disséqués pour en déduire les habitudes des Azuréens. En 1998, déjà, une telle enquête avait été réalisée. Et la comparaison des résultats est édifiante. En l'espace de dix ans, le nombre de déplacements effectués par les habitants des Alpes-Maritimes a baissé de 13 %.

Ces derniers effectuent en moyenne 3,27 trajets par jour contre 3,75 en 1998. Bon nombre d'entre eux ne rentrent donc plus déjeuner à la maison le midi. Voilà l'un des changements de comportement soulévé par cette étude. Mais les plus importants concernent les modes de circulation au sein du département. Le règne de l'automobile est de plus en plus menacé par des moyens de transports alternatifs et moins polluants. Qu'ils soient collectifs ou individuels.

Voitures : moins d'un trajet sur deux dans la communauté niçoise

C'est une révolution! La voiture, mode de transport de prédilection des Azuréens, ne représente plus, aujourd'hui, que 45 % des déplacements effectués au sein de la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur. Au plan départemental, ce mode de transport est à peine au-dessus du seuil fatidique des 50 %. Soit une diminution de 7 % en 10 ans. Il n'est guère que dans l'arrière-pays que le règne de la voiture n'est pas encore contesté. Deux tiers des ménages continuent de prendre leur bonne vieille auto pour se déplacer dès lors qu'ils n'habitent pas sur le littoral.



Le vélo : marginal, mais en nette progression

La « petite reine » représente toujours moins de 3 % des déplacements, mais c'est elle qui enregistre la plus forte progression de loin devant tous les autres modes de transport : + 30 % depuis 1998. La mise en œuvre des Vélos bleus n'y est sans doute pas étrangère. Le vélo niçois compte en effet quelque 5 800 abonnés. Il faut dire que d'importants moyens sont consacrés à la promotion de ce mode de transport écolo dans le département. Le conseil général compte y consacrer la bagatelle de 50 millions d'euros jusqu'en 2015. D'ores et déjà, 205 kilomètres de pistes cyclables ont été inaugurés.



La marche à pied ne se laisse pas distancer



Un tiers des déplacements effectués dans le département se font, tout simplement, à pied! Ce mode de locomotion est en progression par rapport à 1998 où il représentait 31 % des déplacements. Au sein de la communauté Nice-Côte d'Azur, le « pédibus » arrive même en seconde position (40 %) juste derrière la voiture (45 %)!

Le boom des transports en commun



En 1998, 6 % des déplacements à travers le département se faisaient en transports en commun. Aujourd'hui, bus, tram ou train, sont utilisés dans 8 % des cas. Soit une augmentation de 32 % en dix ans. Ce boom est plus spectaculaire encore sur le territoire de la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur où les transports collectifs représentent 10,5 % des déplacements. Le nombre des usagers des réseaux TAM et ligne d'Azur est ainsi passé de 70 à 90 millions depuis la mise en place de la tarification unique à 1 euro. Ladislas Polak, conseiller régional, rappelle que le rail n'est pas en reste, puisque le nombre de TER circulant quotidiennement dans les Alpes-Maritimes est passé de 290 à 700 en dix ans, et que le nombre d'usagers, quant à lui, a augmenté de 90 %.

détrônent la voiture

Christian Estrosi :
« Ne pas commettre les erreurs du passé... »

« Cette enquête est une modification très précise de ce qui se passe en matière de déplacements dans chaque secteur du département », explique Eric Ciotti. Pour le président du conseil général, maître d'œuvre de cette étude initiée par son prédécesseur Christian Estrosi, son intérêt est immédiat : « Les informations détaillées que nous avons collectées vont nous offrir des éléments très précieux, afin de guider la réalisation de nos politiques de transports et de nos infrastructures pour les dix années à venir ».



Pour l'État, qui s'apprête à consacrer 60 millions d'euros en trois ans aux transports collectifs à Nice, Antibes, Cannes et Grasse, cette étude est tout simplement le moyen « d'opérer les bons choix en termes d'investissements publics ». Or, cela n'a pas toujours été le cas. Le ministre de l'Industrie et maire de Nice, Christian Estrosi, n'hésite pas à le dire : « Aménager Joseph Beaudouin ou la zone d'activité de Carros sans se soucier de la manière dont on s'y rendrait a été une erreur majeure de politique publique ».

Faisant le parallèle avec l'aménagement futur de la plaine du Var, il a déclaré : « Inconcevable de développer l'Est Vallée sans prévoir la ligne 3 de tramway qui la desservira. Car si, aujourd'hui, cela concerne peu de déplacements, il est hors de question d'attendre 30 ans que l'opération soit devenue un succès pour commencer à réfléchir à la façon d'acheminer les 15 000 personnes qui y auront trouvé

un emploi...
Pas de dédoublement de l'autoroute de contournement de la route de Grasse, c'est antidépense, Christian Estrosi, tout comme Eric Ciotti, se sont félicités des efforts réalisés ces dernières années pour promouvoir des solutions alternatives ».

Francis Lamy : « Éviter le risque de thrombose »



« Quels sont les enjeux » de cette enquête? Pour le préfet Francis Lamy, cette étude trace tout simplement « la nouvelle frontière des Alpes-Maritimes ». Car il s'agit de « surmonter les obstacles au développement, à la compétitivité de ce territoire d'exception, vaincre les freins à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants, freins et obstacles bien connus des 10 millions de personnes qui y ont trouvé la solution de l'espace, à l'échelle relative de ses réseaux de communication

et au risque de thrombose ». « Cette nouvelle frontière, son ambition, c'est la conquête de nouveaux espaces. Mais ces espaces ne sont pas physiques. Ce ne sont pas des territoires ou sens géographique. Ces nouveaux espaces, c'est le temps, le libéré, la compétitivité que la mobilité et la fluidité des déplacements feront gagner aux habitants des Alpes-Maritimes, à ses ménages, à ses actifs, à ses entreprises... »

LA MÉTHODE

200 enquêteurs

Répartis localement, ces agents ont interrogé un panel d'habitants réels au sort durant près de 20 semaines de la fin 2008 jusqu'au début de l'année 2009.

9 000 ménages

Soit 18 000 personnes ont été interrogées, dont 16 000 au cours d'entretiens à domicile et 2 000 par téléphone, dans le cadre de cette enquête.

58 000 déplacements

En voiture, en train, en bus, à vélo et même à pied, ce sont près de 58 000 déplacements qui ont été décodés aux enquêteurs.

171 communes

Du littoral à l'arrière-pays, c'est l'ensemble du territoire azuréen des Alpes-Maritimes mais aussi de l'Est-Var qui a été sondé.

2,33 millions d'euros

C'est le coût de ce sondage géant.

1998

La dernière enquête sur les déplacements des ménages dans les Alpes-Maritimes remonte à douze ans.

toujours
in pour être
jours  proches.



Michel Issindou,

Président du Syndicat Mixte

des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise,

vous souhaite une **belle et heureuse année 2011**

placée sous le signe de la mobilité.

*Bien à vous,
M. Issindou*

Réalisée à l'échelle de la grande région grenobloise, l'Enquête Ménages Déplacements 2010 révèle ses premiers résultats:

-6% de déplacements en
voiture personnelle

+19% de déplacements en
transports collectifs

Ensemble, continuons à œuvrer pour le développement des transports en commun.