

Certu

CeTe

Nord Picardie

PCi Mob
Era Mob

connaissance et
analyses croisées des
mobilités

IFSTTAR

40 ANS D'ENQUÊTES DEPLACEMENTS

CNIS commission territoire (17/10/2013)



Tristan GUILLOUX
Certu



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, du Développement durable et de l'Énergie

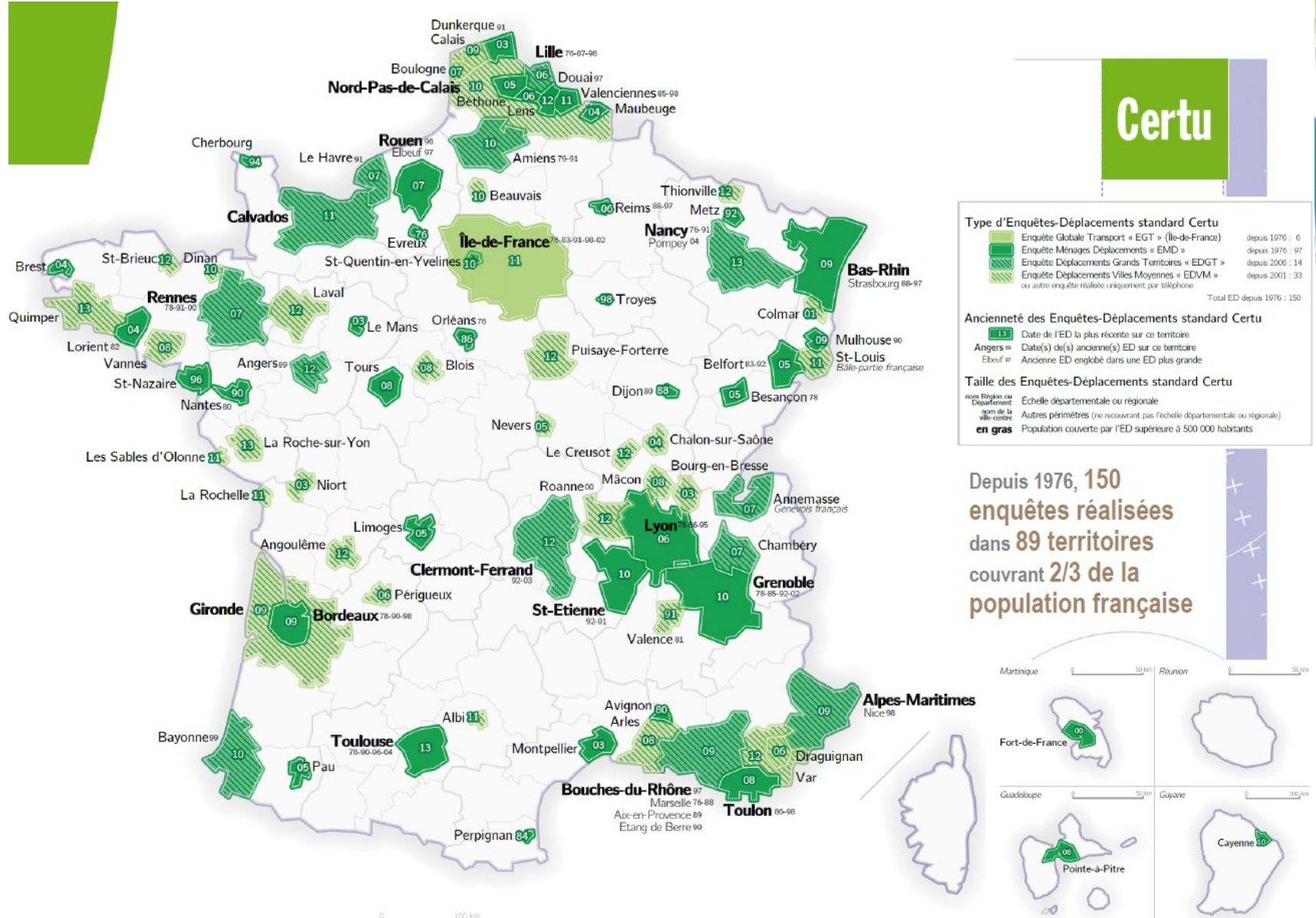
www.developpement-durable.gouv.fr

Depuis 1976, une méthode standardisée : *évolutions dans la continuité*

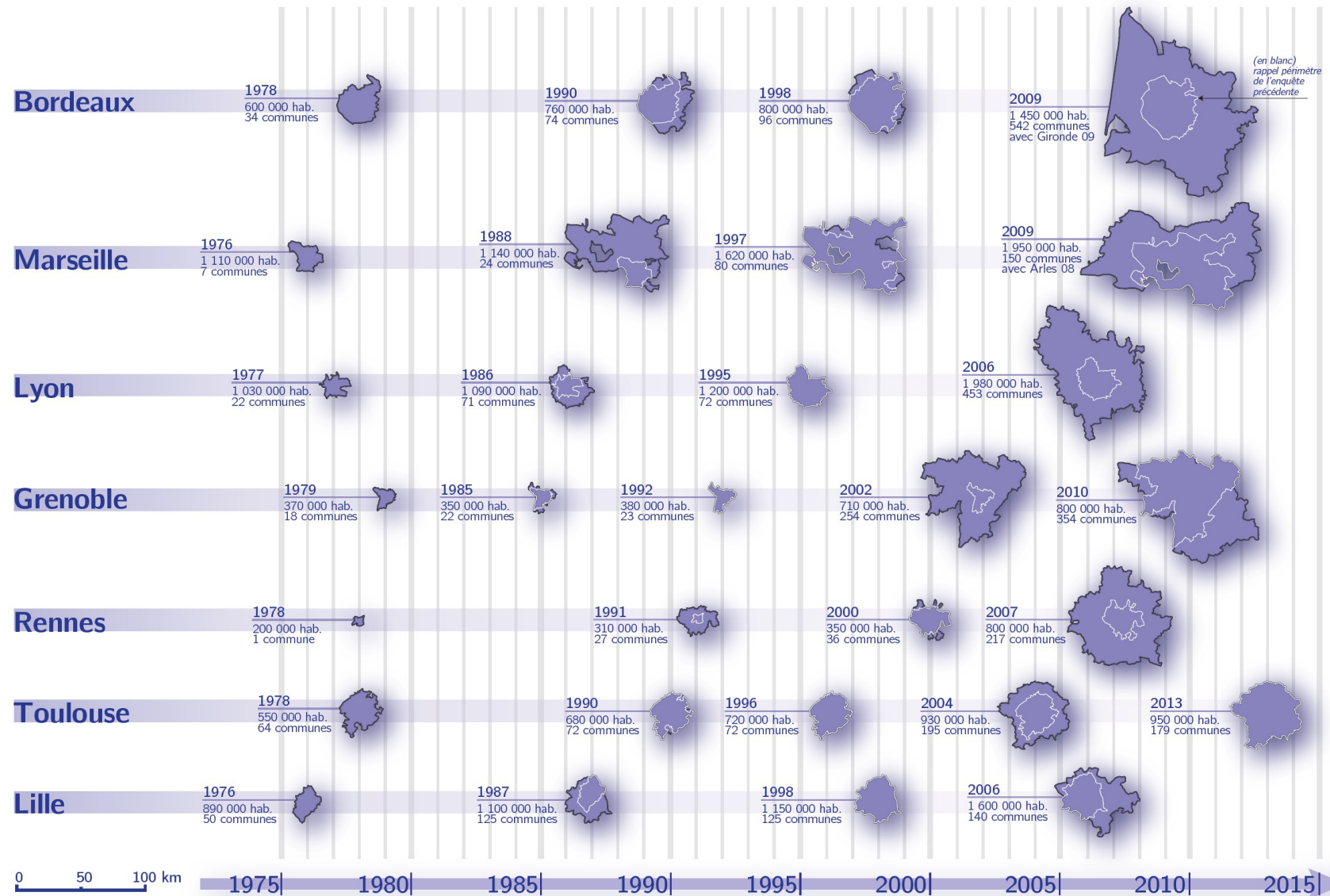


Multiplication des enquêtes, diversification des méthodes

*De plus en plus de territoires
en demande de données de mobilité*



Des territoires d'enquête en évolution : *prise en compte des enjeux de périurbanisation et de métropolisation*



Organisation des enquêtes

une démarche de plus en plus partenariale

- La maîtrise d'ouvrage des enquêtes est assurée par les collectivités locales.
 - Autrefois essentiellement des AOTU, de plus en plus des syndicats mixtes (type SCOT, etc...) ou de départements
 - Des partenariats locaux de plus en plus développés (avec l'extension des périmètres).
- L'État apporte son soutien financier et en moyens humains
 - Subvention jusqu'à hauteur de 20 % du coût du recueil de données
 - Assistance technique des MOA par les CETEs
 - Des exploitations « standard » des enquêtes dont le DEEM (diagnostic émissions énergie des mobilités)
- Validation des enquêtes par le Certu, intégration dans une base de données nationale

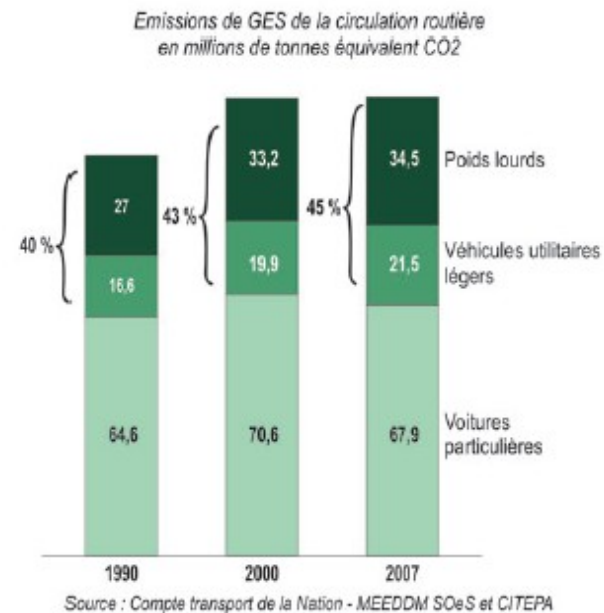
Innover dans les enquêtes *pour répondre à l'évolution des attentes*

- Expression des demandes locales :
 - Des enquêtes sur des territoires de plus en plus larges
 - Des enquêtes sur des territoires « ruraux » (EDGT et enquête rurale)
 - Des enquêtes reconduites plus fréquemment pour mieux suivre des évolutions conjoncturelles
- Réponses apportées à moyen terme
 - Expérimentation sur deux régions de différentes modalités de recueil de la mobilité : **vers un ou des « standards » régionaux ?**
 - Introduction des nouvelles technologies dans les enquêtes
 - **Une enquête pilote par GPS** programmée sur Lyon (EMD 2014)
 - Développement d'outils pour des enquêtes par Internet (et qui pourrait servir pour des enquêtes en continu).
- Un besoin national : **une base unifiée des EMD**
 - Pour disposer d'échantillons représentatifs pour des thématiques spécifiques
 - Pour suivre « en continu » la mobilité urbaine

Le transport de marchandises en ville

l'autre face de la mobilité

- Des enjeux environnementaux (GES, émissions, bruit)
- Des enjeux urbains (congestion, stationnement)
- Des enjeux économiques (approvisionnement, chaînes logistiques)
- Un angle méconnu des politiques de transport
 - Moins présents dans les PDU que les politiques de transport de voyageurs
 - Un système de connaissance à développer (en comparaison avec les EMD)



« Le problème des livraisons, c'est un peu la poussière que l'on cache sous le tapis. Tout le monde veut trouver ce qu'il cherche dans un magasin mais on continue de pester contre les perturbations diverses liées aux livraisons de marchandises »

Michèle Vullien, vice-présidente du Grand Lyon en charge du pôle Déplacements et mobilité

Les enquêtes transport de marchandises en ville *pour modéliser les flux de marchandises*

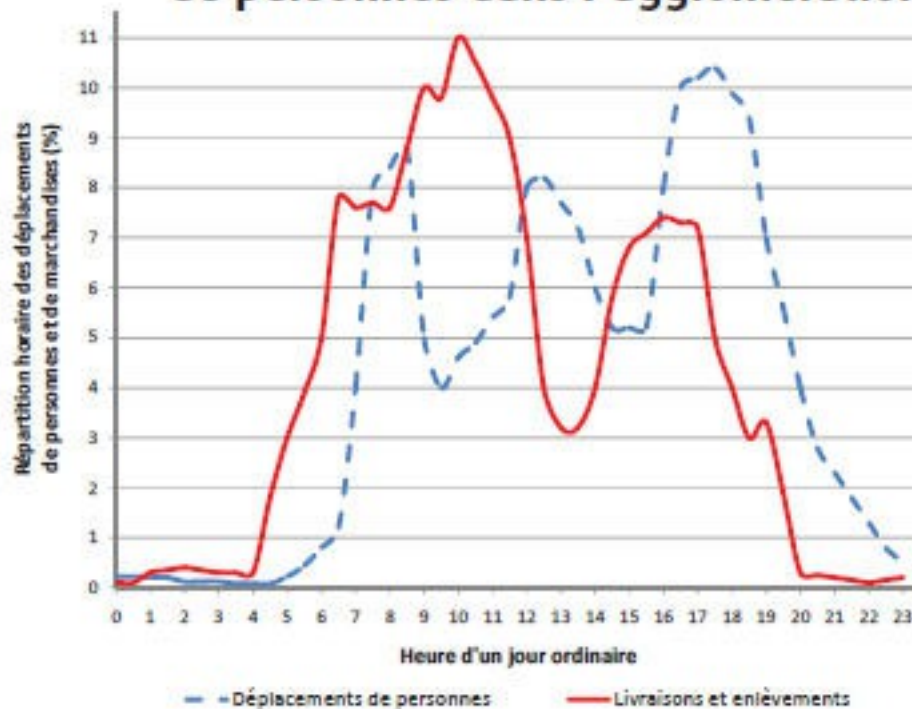
- Définition : « l'ensemble des déplacements dont l'usage est motivé par un déplacement de biens ou de matériaux en ville » *LET*
- Des enquêtes mises en place au milieu des années 90 pour compléter le dispositif statistique national (ECHO, TRM, ...)
 - Première vague : Bordeaux, Marseille, Dijon (1995–1997)
 - Seconde vague : Ile-de-France, Bordeaux, Marseille ?, ville moyenne (2011–...)
- Périmètre de l'enquête
 - l'ensemble de l'activité d'une ville (hors déchet, construction, courrier...)
 - Le compte propre, le compte d'autrui
- L'unité d'observation : le mouvement de marchandise (enlèvement/livraison)
- Trois enquêtes emboîtées : Établissements toutes activités / Chauffeurs–livreurs / Principales entreprises de transport

Des indicateurs utiles

pour la planification, pour le dialogue avec les entreprises

- Une connaissance des besoins et du fonctionnement des entreprises en matière d'approvisionnement et de livraisons
- Une connaissance de l'occupation de la voirie par le transport de marchandises
- Une connaissance des chaînes logistiques

Rythmes horaires des livraisons/enlèvements et des déplacements de personnes dans l'agglomération de Bordeaux



Source :

- enquête TMV, Bordeaux, 1995, traitements LET
- enquête déplacement des ménages, 1990, traitement Ifsttar

Un dispositif national d'enquêtes *pour des usages locaux*

- Il est possible de modéliser les flux d'échanges de marchandises à partir de la connaissance du tissu économique d'une ville et de sa structure (fichier Sirène, répartition des établissements, réseau routier)
 - Modèle FRETURB (LET) utilisé dans une cinquantaine de villes
- Nécessité de mener des enquêtes par sondage dans des villes différentes pour « caler » le modèle
 - Île-de-France (2011-2013)
 - Bordeaux (2012-2013)
 - Marseille ?
 - Une ville moyenne ?
- Rédaction en cours d'un guide méthodologique : passer de la recherche et de l'expérimentation à la diffusion des méthodes

Merci de votre attention

