

JOURNÉES D'ÉCHANGES SUR LA MOBILITÉ URBAINE 3 ET 4 JUIN 2013

ÉDITORIAL

Les journées d'échanges sur la mobilité urbaine organisées tous les 18 mois environ par le Certu, en partenariat avec le CNFPT (Centre National de la Fonction Publique Territoriale) et la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme), constituent un moment clé pour faire connaître des innovations dans la collecte de données, des analyses originales et pour partager des bonnes pratiques locales quant à l'utilisation des enquêtes de déplacements.

Cette année, nous profitons de cet événement pour éditer ce premier supplément spécial de Transflash, la Lettre d'information gratuite sur les transports, la mobilité et les déplacements du Certu, consacré à l'actualité des enquêtes déplacements. Vous y trouverez des informations sur les enquêtes récentes, les avancées méthodologiques, les nouveaux outils d'analyse ou encore des études récentes menées par des chercheurs, des collectivités locales, des agences d'urbanisme ou par le réseau scientifique et technique du ministère en charge des transports. Grâce à la standardisation des méthodes, nous vous proposons également un baromètre de la mobilité urbaine.

Avec ce supplément, le Certu souhaite contribuer à renforcer les liens entre tous les acteurs des enquêtes de mobilité locale. Qu'il nous soit permis de remercier ici l'ensemble des contributeurs et de vous donner rendez-vous pour une prochaine édition. Bonne lecture.



© Thierry Béguin

Roanne ouvre une seconde vague d'enquêtes déplacements en villes moyennes

Jean-Luc Chervin
Roannais Agglomération

Vice-président chargé des transports urbains et des déplacements

La Rédaction : En 2012, l'agglomération de Roanne a été la première agglomération française à réaliser une deuxième « enquête déplacements villes moyennes » (EDVM) standard Certu, douze ans après la première. Pourquoi avoir décidé de lancer une seconde enquête ?

J-L.C. Nous avons choisi de lancer cette seconde enquête parce que le Plan Climat Énergie de Roannais Agglomération a mis en exergue le transport automobile individuel comme étant l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre. Bien répondre à cette problématique supposait d'actualiser notre Schéma des Déplacements Urbains (SDU). Pour cela, il nous est apparu naturel de lancer une nouvelle EDVM pour disposer d'une photographie actualisée des déplacements et mieux connaître les comportements de mobilité des Roannais.

L.R. Par rapport à la première enquête, le territoire d'étude, le montage institutionnel et les partenariats ont-ils évolué ?

J-L.C. Je vois deux différences fortes entre ces deux enquêtes. D'une part le périmètre s'est considérablement élargi : en 2012, le périmètre portait sur 119 communes soit 150 000 habitants alors qu'en 2000, l'échelle de l'enquête était beaucoup plus restreinte (6 communes pour 70 000 habitants). Un point fort de cette enquête 2012 est donc de porter sur l'ensemble du bassin de vie du Roannais.



Centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

La seconde différence a trait aux partenariats qui, eux aussi, se sont étoffés : alors que la première enquête avait été portée par le Grand Roanne avec le concours financier de l'État, l'enquête 2012 a intégré le Conseil Général de la Loire et la Région Rhône-Alpes comme nouveaux partenaires et financeurs.

L.R. L'enquête révèle une place croissante de la voiture : 63 % des déplacements en 2000, 67 % en 2012, à périmètre constant. Ce phénomène est-il une fatalité pour les villes moyennes, alors que le phénomène inverse semble se produire dans les plus grandes agglomérations ?

J-L.C. Ce constat que la voiture a progressé n'est pas une surprise. À la différence des grandes agglomérations, les Roannais, à l'image de nombreuses villes moyennes, ont pour habitude de rentrer manger chez eux à midi, ce qui génère des déplacements supplémentaires. Par ailleurs la voiture reste un mode privilégié du fait de conditions de circulation et de stationnement qui restent assez faciles malgré du stationnement réglementé en centre ville.

L.R. Justement, dans quel état d'esprit sont les Roannais par rapport à une mobilité plus durable ? Les résultats de l'enquête ménages ont-ils une portée pédagogique ?

J-L.C. Nous avons déjà fait part aux Roannais des principaux résultats de l'EDVM, via la presse notamment. Mais cela ne suffit pas à convaincre d'utiliser davantage les modes doux et moins la voiture. Une partie de la population est réceptive à une limitation de l'usage de la voiture (les cyclistes par exemple), mais bien d'autres restent à convaincre. Cela n'est pas aisé car on se heurte à la liberté d'usage de la voiture ! Les arguments comme la lutte contre la pollution, l'amélioration du cadre de vie n'ont qu'un impact limité quand la campagne est aux portes de la ville.

L.R. Retenez-vous d'autres résultats marquants ou nouveaux de cette enquête ?

J-L.C. De mon point de vue, l'enquête a souligné trois éléments intéressants. D'abord la part modale de la marche : 1 déplacement sur 5 est réalisé à pied. Ensuite la place du vélo, qui représente 2 % des déplacements. Enfin la part modale des TC qui s'élève à 4 %. Certes cette part est en recul par rapport à 2000, mais l'évolution récente est encourageante : la refonte du réseau de bus engagée en 2006 (cadencement, tarification sociale) porte ses fruits puisque nous avons 2,5 millions de voyages en 2006 et 2,9 millions en 2012.

L.R. Comment allez-vous utiliser les résultats de l'enquête pour alimenter vos réflexions et votre politique de déplacement ?

J-L.C. Les premiers résultats de l'EDVM nous apportent clairement des éléments concrets et objectifs pour alimenter notre politique de déplacements que ce soit au niveau des transports collectifs en urbain comme en périurbain, des efforts à faire sur les aménagements cyclables, le développement du covoiturage, etc.

La connaissance fine des comportements de déplacements est aussi utile dans le cadre des réflexions du SCoT pour limiter l'étalement urbain qui n'est plus soutenable, notamment au plan financier pour la collectivité (voiries, réseaux divers et transports).

L.R. Conseilleriez-vous à d'autres agglomérations moyennes de lancer une seconde enquête déplacements ?

J-L.C. Oui, à Roannais Agglomération, nous sommes satisfaits de disposer de deux enquêtes. Les résultats de notre première enquête 2000 sont aujourd'hui dépassés : il fallait les actualiser et prendre la mesure des déplacements sur un périmètre élargi qui correspond au bassin de vie. C'est aussi, de mon point de vue, un outil important de suivi de la politique engagée pour s'assurer que les fonds publics ont été investis au bon moment, au bon endroit et à bon escient. L'enquête ménage apporte aussi des données objectives pour renforcer certaines mesures ou les transformer si besoin.

■ Contact : Eléonore Samson – esamson@roannais-agglomeration.fr

CHIFFRES-CLÉ

EN BREF

- 91 % des déplacements à l'intérieur du périmètre d'enquête
- 48 % des déplacements liés à la ville de Roanne
- 72 minutes : temps moyen quotidiennement consacré par un Roannais pour ses déplacements

SUR LE BASSIN DE VIE DU ROANNAIS

- 85 voitures pour 100 personnes en âge de conduire
- 72 % des déplacements en voiture, 20 % à pied, 4 % en transports collectifs, 2 % à vélo
- 78 % des usagers quotidiens des TC sont des scolaires / étudiants

SUR L'AGGLOMÉRATION DU GRAND ROANNE

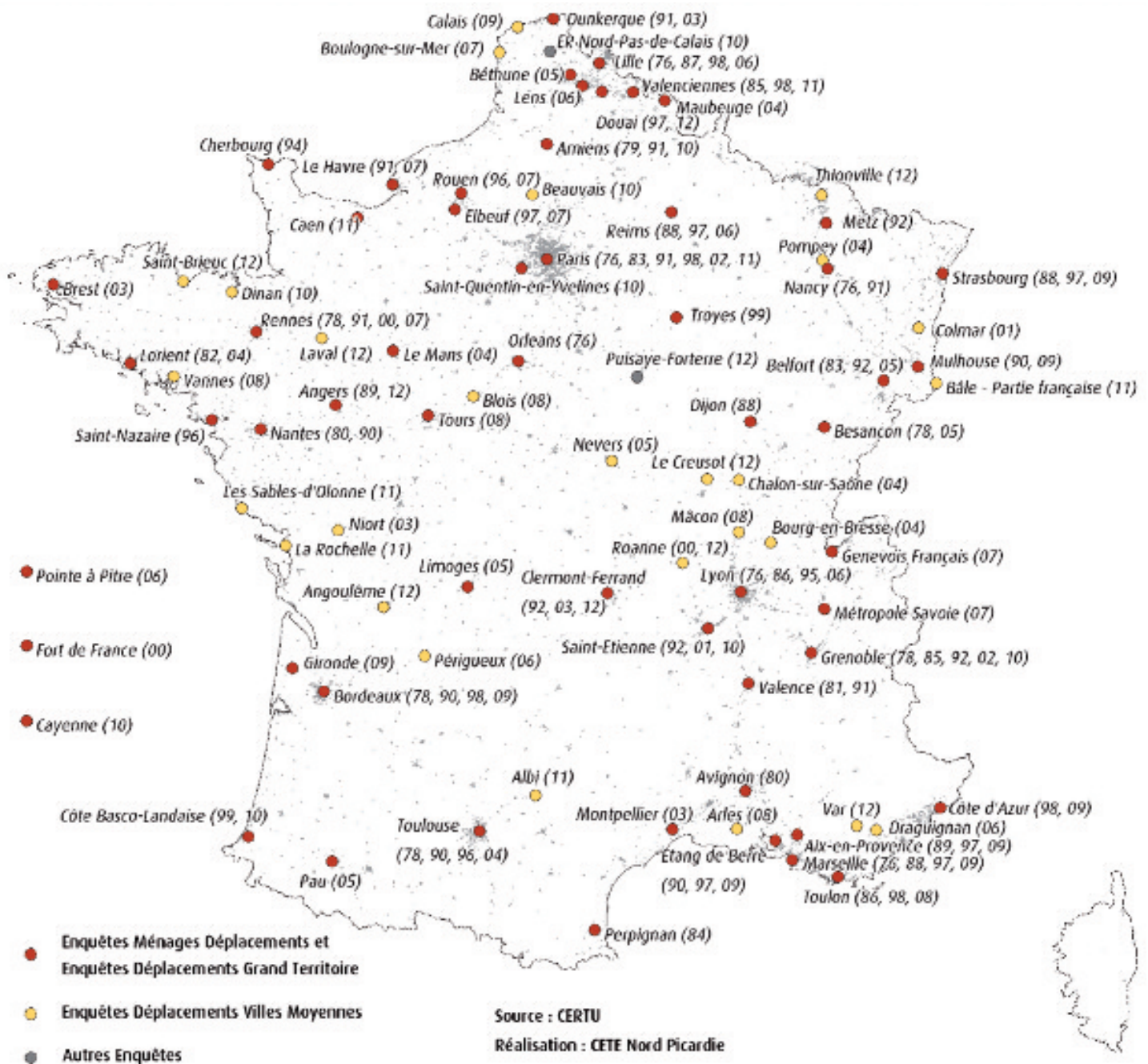
- entre 2000 et 2010, + 1 000 habitants, + 9 300 voitures
- entre 2000 et 2012 : part modale de la voiture : de 63 % à 67 % ; part modale des TC : de 5 % à 2,9 %

L'ENQUÊTE

- 2 646 ménages, 11 121 déplacements décrits
- Coût total : 170 000 euros HT
- Financeurs : Grand Roanne (30 %), Région Rhône-Alpes (30 %), Conseil Général de la Loire (20 %), État (20 %).



➤ Plus de 150 enquêtes déplacements en France depuis 1976



➤ Les enquêtes réalisées en 2012-2013

Territoire / Ville principale	Type d'enquête	Maître d'ouvrage
Pays de Cornouailles / Quimper	EDVM	Quimper Cornouailles Développement (agence de développement économique et d'urbanisme)
Sud Meurthe-et-Moselle / Nancy	EDGT	Communauté Urbaine du Grand Nancy
Toulouse	EMD	Tisséo, syndicat mixte des transports en commun
Yon et Vie / La Roche-sur-Yon	EDVM	La Roche-sur-Yon Agglomération et le syndicat mixte du Pays Yon et Vie



Les enquêtes 2011-2012

Les cartes mises à jour et les principaux résultats des enquêtes déplacements standard Certu sont disponibles sur : www.certu.fr > Mobilité et déplacements.

Territoire	Type	Maître d'ouvrage	Périmètre enquêté		Lien Internet
			Population	Nombre de communes	
Angers	EDGT	Angers Loire Métropole	311 200	68	www.angersloiremetropole.fr
Clermont - Val d'Allier	EDGT	SMTC de l'agglomération clermontoise	654 000	344	www.smtc-clermont-agglo.fr
Douai	EMD	SM SCoT Grand Douaisis et SM des Transports du Douaisis	255 700	67	www.scot-douaisis.org
Laval	EDVM	Syndicat Mixte du Territoire des Pays de Laval et de Loiron	227 200	109	N.D.
Le Creusot	EDVM	Creusot Monceau Communauté urbaine	91 400	19	N.D.
Puisaye-Forterre	Autre	DREAL Bourgogne	45 200	89	www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr
Roanne	EDVM	Roannais Agglomération	155 900	119	www.roannais-agglomeration.fr
Saint-Brieuc	EDVM	Saint-Brieuc Agglomération	111 900	14	www.saintbrieuc-agglo.fr
Thionville	EDVM	SMITU	179 200	35	N.D.
Var	EDVM	CG 83	236 000	62	N.D.

L'EDGT Clermont - Ferrand Val d'Allier : comprendre les déplacements d'aujourd'hui pour imaginer et organiser la mobilité de demain

Élaborer, planifier, mettre en œuvre les politiques relatives aux déplacements et à l'aménagement du territoire supposent de connaître au préalable les habitudes réelles de mobilité des habitants. Ce besoin est d'autant plus prégnant que l'évolution des pratiques représente un enjeu majeur pour les collectivités, dont les périmètres institutionnels correspondent rarement à l'appréhension effective par les habitants de leur territoire.

Pour tenir compte des évolutions démographiques et des pratiques de déplacements, le périmètre de l'Enquête Déplacements Grand Territoire « Clermont Val d'Allier 2012 » s'étend de l'agglomération vichyssoise à Brioude et du pays thiernois aux contreforts des Combrailles. Il rassemble ainsi une forte part de la population régionale et concentre l'essentiel des flux.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise a assuré la maîtrise d'ouvrage de l'enquête et l'a financée, en partenariat avec l'État, le Conseil Régional d'Auvergne, le Conseil Général du Puy-de-Dôme, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et l'Union Européenne. Cette enquête a été réalisée du 4 janvier au 28 avril 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 9 200 habitants du territoire, dans le respect de la méthodologie standard Certu.

Parmi les grands résultats de l'enquête, retenons ici les premiers enseignements :

- alors que l'étalement urbain s'est intensifié au cours des dix dernières années, la part modale de la voiture s'est stabilisée sur le bassin de vie clermontois ;
- plus on s'éloigne des centres urbains, plus l'usage de la voiture prédomine, alors qu'il reste contenu en ville, au profit des transports en commun et de la marche ;
- pour que les transports collectifs soient efficaces et attractifs, deux conditions majeures doivent être réunies : la qualité de l'offre et la densité du territoire sur lequel elle agit ;
- compte tenu de l'importance du territoire enquêté, 97 % déplacements sont réalisés au sein du bassin de vie enquêté, alors que 3 % sont des échanges avec l'extérieur (reste de l'Auvergne, Lyon, Paris...) ;
- lorsque les aménagements favorables aux piétons sont réalisés, la marche devient le mode principal de déplacement.

Plus de résultats sur www.smtc-clermont-agglo.fr.



En dressant un état des lieux, une analyse de nos pratiques, cette enquête est un outil d'aide à la réflexion et à la décision pour les politiques de mobilité durable, d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

■ Contact : **SMTC agglomération clermontoise** - Agnès Coudeyras - agnes.coudeyras@smtc-clermontferrand.com



Des ressources pour utiliser les enquêtes

Les enquêtes déplacements standard Certu sont disponibles sur le réseau Quetelet

Le réseau Quetelet met à disposition des chercheurs français et étrangers des bases de données issues de la statistique publique française ainsi que de la recherche. Il permet également d'avoir un accès privilégié à des enquêtes internationales. Les champs couverts par les enquêtes disponibles sont variés : s'y trouvent notamment des enquêtes électorales et politiques, socio-démographiques, sur l'emploi, sur les technologies de communication, sur la santé, sur le logement ainsi que le recensement de la population.

La mission du réseau Quetelet s'organise autour de trois axes : l'archivage, la diffusion gratuite et la valorisation des données. En effet, la production de données fiables reste un processus souvent long et coûteux et, faute d'archivages sur le long terme, ces données se perdent et ne sont pas utilisées. Le réseau Quetelet se charge donc de collecter les données existantes, de les archiver et de les faire vivre. Il n'est pas propriétaire des données qu'il diffuse gratuitement à des fins de recherches. De plus, le réseau ne se contente pas de mettre à disposition des bases de données mais les accompagne d'une documentation présentant les différentes caractéristiques des enquêtes.

Le Certu n'est pas seulement le garant d'une méthodologie d'enquêtes mais a également comme mission de valoriser les enquêtes réalisées et les données produites. Ainsi, depuis le début de l'année 2013, un versement des données issues des enquêtes déplacements standard Certu est effectué auprès du réseau Quetelet, en accord avec les maîtres d'ouvrage concernés.

■ **Contact : Certu** - Gaëlle Jaillet - gaelle.jaillet@developpement-durable.gouv.fr
Réseau Quetelet - www.reseau-quetelet.cnrs.fr

Le Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités : les EMD s'enrichissent de données environnementales !

Le Certu et l'Ademe pilotent un groupe de travail visant à développer une méthode harmonisée de calcul des consommations énergétiques, des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre pour l'ensemble des trafics sur un territoire urbain. Ces estimations, reliées aux pratiques de mobilité, contribuent notamment à l'évaluation environnementale des PDU. Avec l'expérience de l'IFSTTAR (DEST) et du Cete Nord-Picardie, le groupe de travail a terminé la première étape du projet. Celle-ci consiste à harmoniser et standardiser les calculs des indicateurs énergétiques et environnementaux des déplacements inclus dans les enquêtes ménages. Les estimations réalisées sur trois agglomérations pilotes (Amiens, Caen et Grenoble) ont validé cette démarche et montré tout l'intérêt des collectivités pour ce type de diagnostic. Plusieurs innovations méthodologiques ont été intégrées : calcul des distances à posteriori dans les EMD à partir de données réseaux, caractérisation fine des parcs automobiles locaux, intégration des données issues de la base TCU pour caractériser l'impact environnemental des transports collectifs, prise en compte des émissions liées aux freinages et à l'usure des pneus, etc.

À partir de 2013, toutes les nouvelles EMD, EDVM et EDGT sont systématiquement enrichies de ces indicateurs environnementaux. Les exploitations standard intègrent des tableaux comprenant les principaux résultats. Des analyses sont ainsi possibles aussi bien sur les modes de déplacements, les flux géographiques que sur les émissions selon les caractéristiques socio-économiques. Un travail similaire pour les trafics de marchandises et les trafics d'échanges et de transit est en cours.

■ **Pour en savoir plus :** www.certu.fr

■ **Contact : Certu** - Damien Verry - damien.very@developpement-durable.gouv.fr

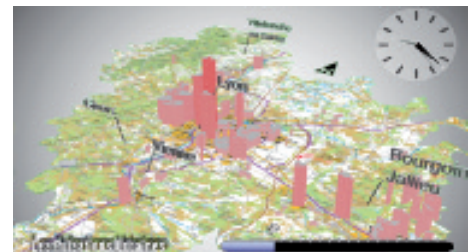
Des outils pour mieux comprendre les rythmes et le fonctionnement des territoires

Le Cete de Lyon et le Cete Méditerranée ont développé des outils d'analyse des enquêtes ménages déplacements. Ces outils ont pour objectif de permettre aux collectivités une utilisation originale des données d'enquêtes déplacements, sur des sujets en lien avec l'aménagement et le fonctionnement des territoires.

Les « **Pulsations urbaines** » s'intéressent à la localisation spatiale et temporelle des personnes et des voitures tout au long de la journée. Cette approche permet de comprendre les rythmes de la ville et de mieux appréhender le fonctionnement dynamique d'un territoire. Une méthode et un outil informatique ont été développés. Plus d'informations sur www.certu-catalogue.fr.

Le programme « **Bassins de déplacements** » utilise les origines - destinations des déplacements renseignés dans les enquêtes, et regroupe, itération après itération, les secteurs de l'enquête qui « échangent » le plus entre eux. Cette exploitation originale permet ainsi de reconstituer les bassins de vie réels d'un territoire et de les caractériser. Pour plus d'informations, contacter le Certu ou le correspondant du Cete local (voir contacts en p.12).

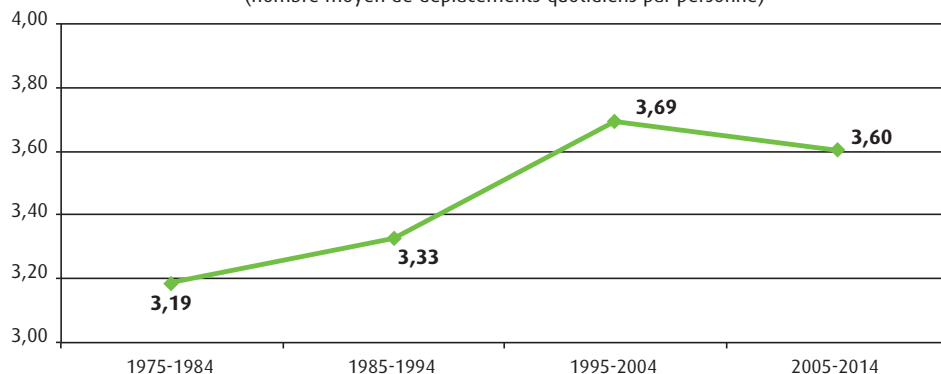
■ **Contact : Certu** - Tristan Guilloux - tristan.guilloux@developpement-durable.gouv.fr



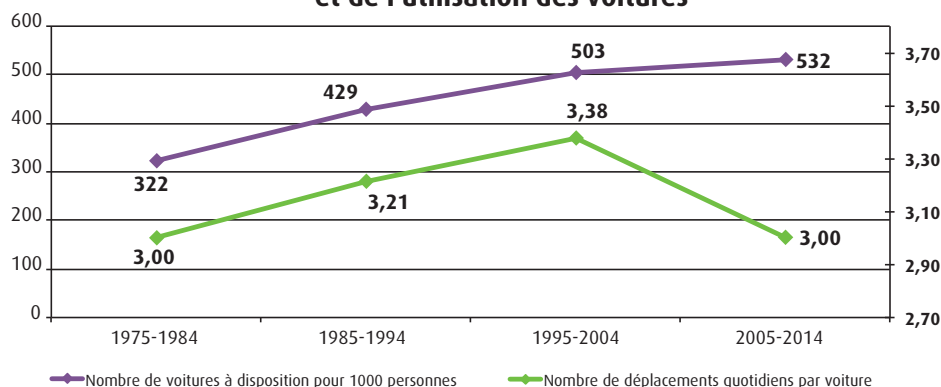
Le « baromètre » de la mobilité urbaine

Graphique 1 : Évolution de la mobilité tous modes

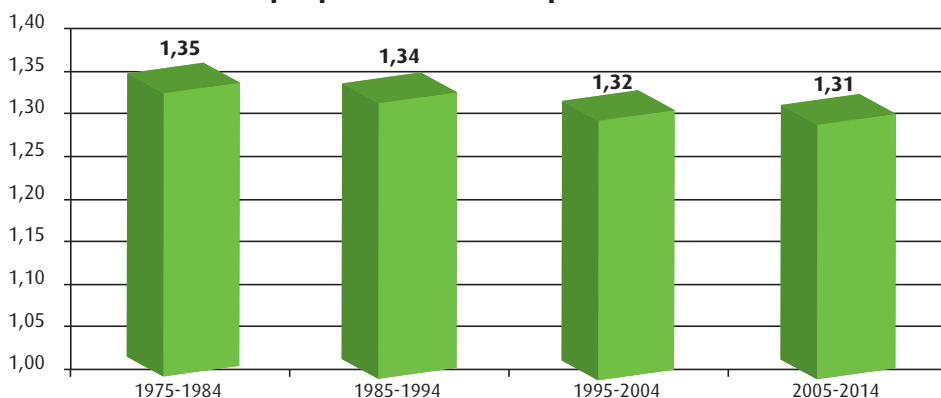
(nombre moyen de déplacements quotidiens par personne)



Graphique 2 : Évolution de l'équipement des ménages et de l'utilisation des voitures



Graphique 3 : Taux d'occupation des voitures



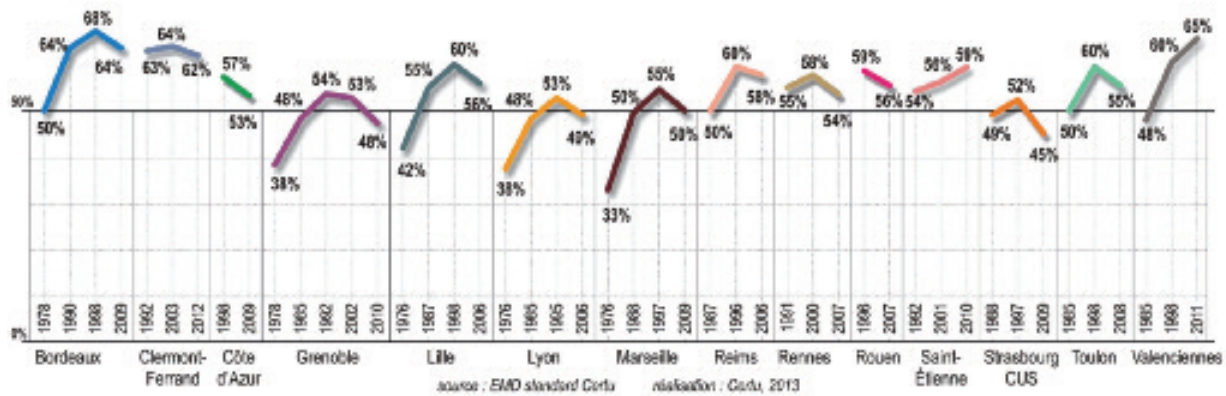
QUE RETENIR ?

Les évolutions constatées au cours de la décennie 2000 dans les comportements de mobilité marquent une inflexion avec les tendances passées, tant dans le nombre de déplacements que dans l'utilisation des modes. En effet, on observe :

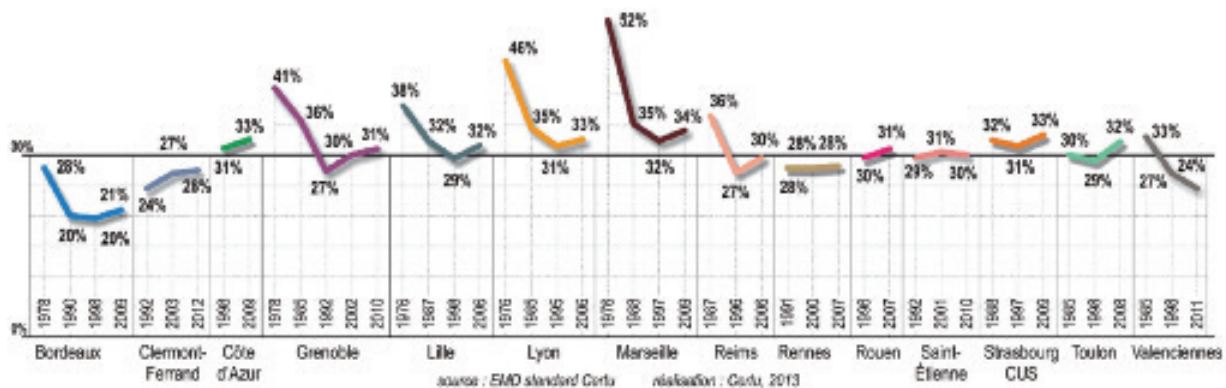
- une érosion de la mobilité individuelle (graphique 1). Cette tendance cruciale mais peu commentée, pose la question de l'influence respective du libre arbitre des individus dans l'organisation de leurs activités et du poids des déterminants socio-économiques qui s'exercent sur la mobilité ;
- dans la majorité des grandes agglomérations françaises, la part modale de la voiture est en recul, marquant ainsi pour la première fois une évolution des pratiques vers une mobilité plus durable. Et même si les ménages continuent de s'équiper en voitures – moins qu'avant toutefois –, chaque voiture est utilisée un peu moins qu'auparavant (graphique 2). Le taux d'occupation des véhicules qui reste redoutablement stable (graphique 3) vient cependant nuancer cette évolution : le covoiturage, qui se développe pourtant dans certaines zones d'emplois, ne parvient pas encore à remettre en cause la toute puissance de l'automobile ;
- la marche, les transports collectifs et le vélo progressent le plus souvent dans les grandes agglomérations même si l'usage du vélo reste encore faible dans nos villes. La part modale de la marche est relativement homogène et se situe autour de 30 % des déplacements. La part et/ou la progression du vélo et des transports collectifs sont plus contrastées et les évolutions sont d'autant plus notables que les politiques locales de déplacements ont été volontaristes et inscrites dans la durée. Dans certaines agglomérations, les mesures mises en œuvre n'ont pas encore porté leurs fruits ;
- dans les villes moyennes (non représentées ici) les tendances ne sont pas les mêmes, et la voiture est utilisée pour une part toujours plus importante des déplacements.



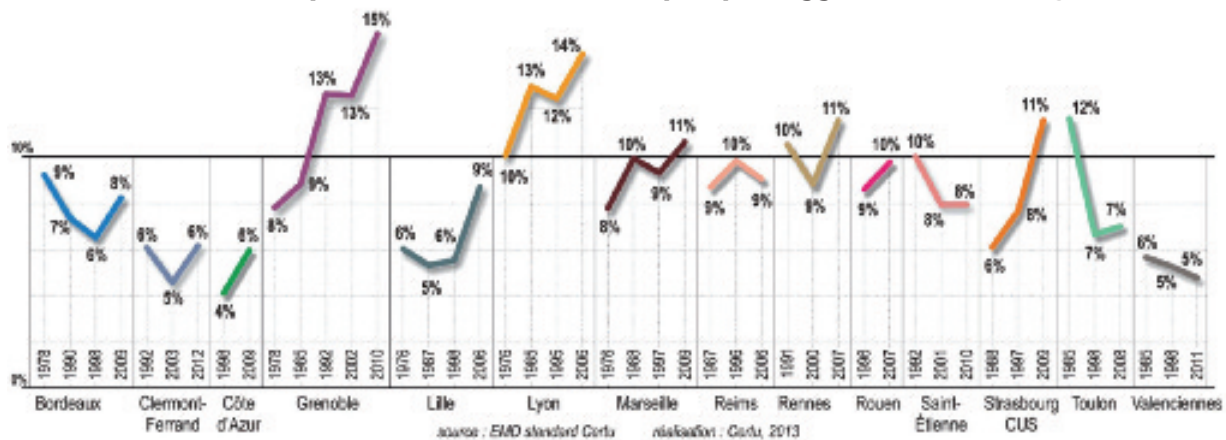
Évolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomérations françaises



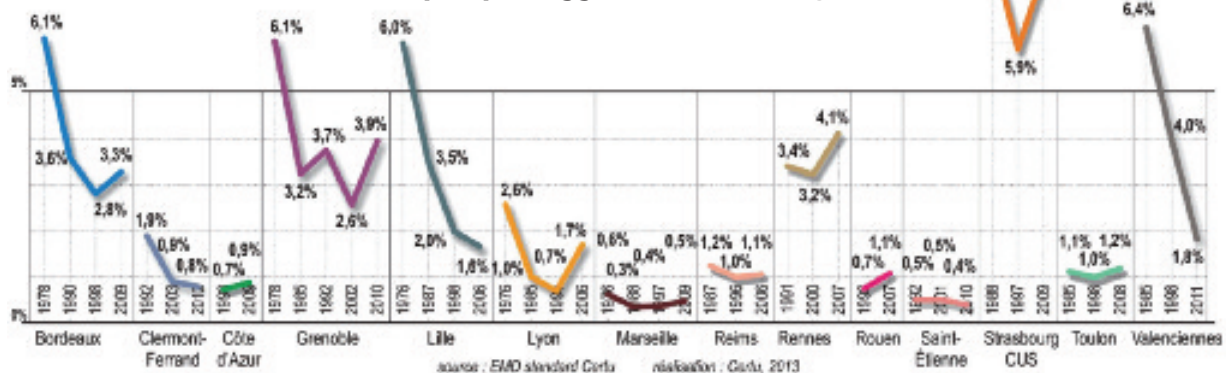
Évolution de la part modale de la marche à pied dans quelques agglomérations françaises



Évolution de la part modale des TCU dans quelques agglomérations françaises



Évolution de la part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises



Nouvelles méthodes, nouveaux territoires

Les enquêtes déplacements standard Certu : un peu de méthode...

Dans les années 70, le gouvernement français importe des États-Unis une méthodologie d'enquêtes destinée à relever les déplacements des habitants d'un territoire. De cette méthode américaine naîtront les enquêtes ménages déplacements, dont la méthodologie est standardisée en 1976 pour fournir des données fiables et précises sur les habitudes des habitants d'un territoire quant à leur mobilité. Depuis cette date, plus de 150 enquêtes ont été menées sur plus de 80 territoires différents, couvrant ainsi 60 % de la population française.

Le principe de la méthode standard Certu est de recueillir tous les déplacements, sans restriction de mode, d'un échantillon représentatif de la population du territoire enquêté afin de disposer d'une photographie des pratiques de mobilité un jour « moyen et normal de semaine ». Le respect de cette méthodologie garantit la comparabilité dans l'espace et dans le temps des données recueillies.

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) « historique », adaptée aux grandes agglomérations, consiste à interroger en face-à-face toutes les personnes âgées d'au moins 5 ans appartenant à un ménage aléatoirement tiré au sort. Après une description du logement et de la motorisation du ménage, les personnes sont questionnées sur leurs caractéristiques socio-démographiques et leurs habitudes de déplacements. Enfin, tous leurs déplacements sont recensés (origines et destinations, horaires, modes utilisés et motifs des déplacements).

Au début des années 2000, cette méthode a été adaptée au contexte et aux problématiques des agglomérations moyennes, dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants. Entièrement réalisée par téléphone, elle constitue une alternative allégée et moins coûteuse qu'une EMD, en réponse aux besoins des villes moyennes. **L'Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM)** constitue ainsi un standard fiable et reconnu. Près de trente enquêtes de ce type ont été réalisées à ce jour.

Par ailleurs, depuis la création de la méthode standard Certu, les territoires enquêtés s'élargissent et englobent de plus en plus des territoires hétérogènes mêlant aux pôles urbains des couronnes périurbaines voire des espaces ruraux. Afin d'apporter une réponse adaptée, le Certu, avec l'appui des Cetes, a standardisé une nouvelle méthode d'enquêtes : **L'Enquête Déplacements Grands Territoires (EDGT)**. Le principe de ce type d'enquête consiste à étendre le périmètre d'une enquête ménages déplacements (EMD) classique en réalisant une enquête téléphonique sur les territoires moins denses. Malgré des modes de recueil différents, les données sont en tous points comparables. Depuis 2006, 14 agglomérations ont mené une EDGT. En novembre 2011, le Certu a édité le complément méthodologique pour les territoires périurbains et ruraux. Les trois ouvrages méthodologiques sont téléchargeables ici : www.certu-catalogue.fr/

L'un des atouts du standard Certu est de garantir la comparabilité des enquêtes dans le temps et dans l'espace. Néanmoins, les méthodes sont mises à jour chaque année, tout en veillant à ne pas engendrer une rupture dans la méthode. Il s'agit le plus souvent de modifications d'items dans le questionnaire ou d'enrichissement des annexes. Les modifications apportées sont issues la plupart du temps des retours d'expériences du terrain ainsi des changements de pratiques de mobilité dans la société.

Chaque année, l'ensemble des documents mis à jour (le « millésime ») est publié sur le site du Certu. La version du millésime 2013 est disponible sur le site du Certu depuis avril 2013 (www.certu.fr > rubrique Mobilité et déplacements > Connaissance de la mobilité).

■ Contact : **Certu** - Gaëlle Jaillet - gaelle.jaillet@developpement-durable.gouv.fr

L'enquête déplacements régionale Rhône - Alpes

Inédite en France, l'Enquête Déplacements Régionale Rhône-Alpes pilotée par la Région Rhône-Alpes s'insère entre les outils existants de recueil des déplacements au niveau local, centrés sur la mobilité urbaine, et ceux de niveau national, pour cibler tout particulièrement l'analyse de mobilité régionale.

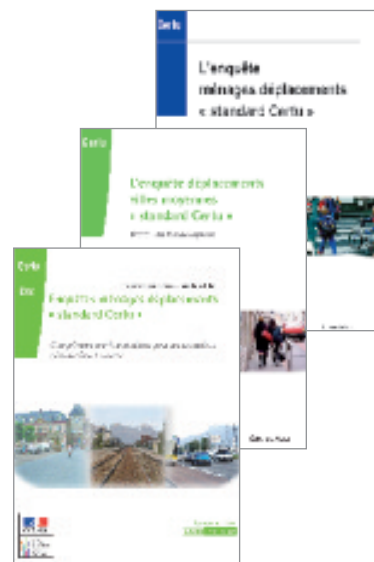
Les attentes sont multiples pour la Région en sa qualité d'autorité organisatrice des transports et d'aménageur du territoire :

- un besoin de connaissance globale des pratiques de déplacements tous modes des rhônalpins sur tout le territoire régional avec une représentativité suffisante des déplacements régionaux ;
- la planification de projet de service de transports, de schémas de dessertes et de services aux voyageurs, d'orientations d'aménagement du territoire ;
- les évaluations socio-économiques et environnementales.

Développée avec l'aide du Pôle Scientifique et Technique de Rhône-Alpes, la méthodologie de cette enquête a été résolument orientée pour un état des lieux des pratiques de déplacements : sur la chalandise du transport régional de voyageur, sur les relations entre les bassins de vies et entre les grandes agglomérations, sur les échanges avec les régions limitrophes et le territoire national. Sa construction répond également à la fois aux besoins d'un budget maîtrisé de 1,73 M d'€ (avec un cofinancement de l'État), et d'une mise en œuvre technique particulièrement contrôlée, avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage du Cete de Lyon. Ainsi, 3 vagues d'enquêtes identiques ont été programmées sur la période 2012-2015 pour recueillir par téléphone les déplacements d'un échantillon géographiquement stratifié de 37 000 personnes. La première vague de recueil s'est déroulée d'octobre 2012 à avril 2013. Elle a permis d'ores et déjà d'interroger plus de 12 300 personnes par téléphone et de tester un questionnaire Web. Les premiers résultats sont attendus pour fin 2013 - début 2014.

■ Contact : **Région Rhône-Alpes** - Anne Fournier - afournier@rhonealpes.fr

■ Pour en savoir plus : www.enquetedepacements.rhonealpes.fr



L'enquête globale transport Île-de-France

Pour connaître la mobilité des Franciliens et analyser son évolution, l'Enquête Globale Transport (EGT) est réalisée tous les 10 ans environ. Suivant la méthodologie standard Certu, l'édition 2010 a permis d'interroger 18 000 ménages, soit plus de 43 000 personnes. Pour la première fois depuis 1976, l'enquête a été pilotée par le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), réalisée sous maîtrise d'ouvrage du STIF (le CETE Nord-Picardie assurant l'assistance à maîtrise d'ouvrage). Elle a été financée pour les deux-tiers par le STIF et pour un tiers par l'État. L'Enquête Globale Transport 2010 montre des évolutions significatives sur la dernière décennie et apporte un diagnostic global sur les pratiques de mobilité et leur évolution :

- selon les modes : les transports en commun et le vélo sont en forte progression, alors que l'utilisation de la voiture stagne ;
- selon les types de personnes : les caractéristiques personnelles (genre, âge, statut, localisation résidentielle, etc.) influencent fortement le comportement (modes utilisés, motifs de déplacements, distances parcourues) ;
- selon les départements : l'échantillonnage de l'enquête permet une déclinaison territoriale des grands indicateurs de la mobilité (y compris au niveau infra-départemental) ;
- selon le jour de la semaine : les pratiques de déplacements diffèrent le week-end.

L'EGT 2010 constitue notamment le point de référence pour les objectifs d'évolution de la mobilité fixés par le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.

■ **Contacts :** **STIF** - Audrey Commien (audrey.commien@stif.info), Anne-Eole Meret-Conti (anne-eole.meret.conti@stif.info), Christelle Paulo (christelle.paulo@stif.info)

DRIEA - Marc Eloy (marc.eloy@developpement-durable.gouv.fr), Denise Schmitt (Denise.Schmitt@developpement-durable.gouv.fr)

■ **Pour en savoir plus :** www.omnil.fr, rubrique Enquête Globale Transport / EGT 2010.



L'enquête déplacements grand territoire du Grand Nancy : un partenariat fructueux

L'Agglomération de Nancy, après une première EMD réalisée en 1991 et une mise à jour non-standard Certu en 2004, ressentait le besoin de réactualiser sa connaissance sur les questions de mobilités.

Les travaux partagés pendant trois années avec 29 intercommunalités du sud de la Meurthe-et-Moselle dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale ont révélé les interdépendances entre les pôles urbains, la diversité des échanges et la cohérence de ce vaste territoire de 476 communes qui regroupe 570 000 habitants et qui est couvert par 9 AOT.

Fort de ce constat partagé, il a ainsi été décidé de lancer une Enquête Déplacements Grand Territoire dont la maîtrise d'ouvrage serait assurée par la Communauté urbaine du Grand Nancy. Autour de cette enquête s'est construit un partenariat technique, politique et financier. L'enquête chiffrée à 1 000 000 € est soutenue par l'État, le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, le Conseil Régional de Lorraine et le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy ainsi que par 13 intercommunalités du territoire. Le concours des fonds européens a également été sollicité. Cadrage, préparation et suivi de l'enquête ont été réalisés au sein d'un groupe de travail animé par l'Agence d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne avec l'appui du Cete de l'Est. Aujourd'hui, la passation des enquêtes confiée à la société AlyceSofreco, entamée le 13 novembre 2011, touche à sa fin, avec près de 13 225 personnes interrogées (soit 2,3 % de la population du sud Meurthe-et-Moselle). Prochaines étapes dans cette dynamique partenariale : des formations à l'utilisation des données et l'identification de problématiques communes pouvant faire l'objet d'exploitations complémentaires partagées.

■ **Contacts :** **Communauté urbaine du Grand Nancy** - Leonel Dacunha - Leonel.Dacunha@grand-nancy.org

Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne - Marie Hain - mhain@aduan.fr

En Bourgogne, une enquête déplacements dans le pays rural de Puisaye - Forterre

Entre fatalité du « tout voiture » et multiplicité des acteurs, il n'est pas toujours simple d'agir en faveur de la mobilité durable dans les territoires ruraux. Les élus des territoires bourguignons se saisissent cependant pleinement de cette thématique et multiplient les initiatives : association régionale des plateformes de mobilité, mise en place de schémas de mobilité sur les Pays, approfondissement du volet transport des PCET, etc. Néanmoins, le développement d'une réflexion riche autour des déplacements est souvent freinée par le manque de données et la difficulté d'établir des diagnostics. Seules les données sur les déplacements « domicile-travail » issues du recensement de la population INSEE sont en effet accessibles gratuitement. Dans ce contexte, le réseau scientifique du ministère du développement durable et les services de l'État bourguignons (DREAL, DDT 58 et DDT 89), en partenariat avec le Pays de Puisaye-Forterre, ont mis en place une enquête ayant pour objectif de proposer une méthode adaptée à la réalité des milieux ruraux. Choix a été fait d'adapter la méthode des Enquêtes Ménages Déplacements standard Certu. En retravaillant le questionnaire des EMD, il a été possible de proposer une enquête permettant de confronter « le ressenti de terrain » des acteurs. Réalisée sur 2011 et 2012, pour un coût de 40 000 €, sur le territoire du Pays de Puisaye-Forterre (35 000 habitants), la base de données de cette enquête reste encore à exploiter pour en tirer pleinement profit.

Un rapport exposant les principaux résultats est disponible sur www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr.

■ **Contact :** **DREAL Bourgogne** - Elsa Alexandre - elsa.alexandre@developpement-durable.gouv.fr



➔ Après l'enquête, l'analyse des résultats !

Un club pérenne pour la valorisation de l'EMD de la Grande Région Grenobloise

354 communes, trois Périmètres de Transports Urbains, deux Communautés d'Agglomération, plus de 20 partenaires institutionnels... Tels sont les larges contours de l'EMD de la Grande Région Grenobloise, une enquête amplement utile aux multiples études et démarches de planification que sont le SCoT et autres Plans de Déplacements Urbains, schémas de secteur, Plans Climats Energie Territoriaux.

Cette richesse d'analyse ne pouvant rester lettre morte, le SMTc, maître de l'ouvrage de l'enquête, et les principaux partenaires ont souhaité poursuivre leur collaboration au sein du club Valorisation de l'EMD. Animé par l'Agence d'Urbanisme, il favorise la mise en commun des données et le partage des enseignements des différents programmes d'études sur la mobilité. Le club, réuni trois à quatre fois par an, est ainsi un lieu de « mise à niveau » de la connaissance et d'impulsion d'une action collective éclairée. Il permet également d'ouvrir la réflexion sur les évolutions de la mobilité à travers la présentation de divers travaux comme l'Enquête Nationale Transports, les EMD d'autres agglomérations et les travaux de recherche en cours.

L'Agence d'urbanisme, outre son rôle d'animateur, apporte un appui méthodologique aux partenaires utilisateurs des données, contribue à la mutualisation des analyses rejoignant des préoccupations communes (dépouillement et présentation de l'ensemble des résultats standards et complémentaires, analyse Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités en lien avec le CERTU,...) et soutient la diffusion et la valorisation partenariale des résultats, dans le cadre de publications ou d'ateliers territoriaux.

Accéder aux résultats de l'EMD : www.aurg.org ou www.smtc-grenoble.org. Mieux connaître l'AURG : www.aurg.org

■ **Contacts :** **Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise** - Isabelle Reynaud - isabelle.reynaud@aurg.asso.fr
La Metro - Arnaud Sallet - arnaud.sallet@lametro.fr

Mobilité locale et activités quotidiennes : ce que les EMD peuvent en dire !

L'enquête ménages déplacements est un outil d'observation de la mobilité locale qui fournit une information très riche sur les conditions spatiales et temporelles des pratiques des habitants des régions urbaines. Cet outil rend notamment possible des analyses fines sur la manière dont différentes catégories de personnes réussissent à dérouler leurs programmes d'activités dans des « espaces et des rythmes de vie » de plus en plus variés. L'exploitation de ces données peut nourrir utilement le besoin de connaissance préalable à la mise en œuvre de nouvelles politiques de mobilité qui répondent de manière ciblée aux besoins des populations.

Dans ce sens, des chercheurs du laboratoire Pacte de Grenoble ont exploité les données des EMD pour rendre compte de la diversité des emplois du temps pratiqués dans de grandes régions urbaines (Grenoble, Lyon). L'accent est mis sur les activités réalisées entre deux déplacements, montrant comment la mobilité sert les programmes d'activités des ménages. L'analyse consiste alors à mettre en relation l'ensemble des variables (budgets-temps accordés aux différentes activités, profils socio-démographiques des personnes et de leur ménage, fréquence et mode des déplacements) qui se combinent dans la programmation et l'agencement des activités et des lieux habités et fréquentés.

Le résultat de ce type d'approche met en évidence des formes récurrentes d'emplois du temps guidés par le niveau d'insertion sociale et professionnelle des personnes, par le type de ménage, par le genre et par les types d'espaces pratiqués. En outre, la capacité à se déplacer est d'autant plus grande que les personnes sont dotées d'une activité et d'un entourage social et familial. *A contrario*, se distinguent clairement des catégories de personnes dont les emplois du temps sont plus contraints, soit dans la variété des activités, soit dans la capacité à se déplacer.

■ **Pour en savoir plus :** www.certu-catalogue.fr ou <http://mappemonde.mgm.fr> ou <http://tel.archives-ouvertes.fr>

■ **Contacts :** **Laboratoire PACTE Grenoble** - sonia.chardonnel@ujf-grenoble.fr - isabelle.andre-poyaud@ujf-grenoble.fr,
kamila.tabaka-simon@upmf-grenoble.fr

Des « conférences de la mobilité » voient le jour suite à l'enquête déplacements du Calvados

Viacités, le Conseil général du Calvados et le Syndicat Mixte Caen - Métropole ont réalisé conjointement une Enquête Déplacements standard Certu, en face-à-face sur le territoire de l'agglomération de Caen la mer et par téléphone sur le reste du Calvados. En France, il s'agit de la deuxième enquête effectuée sur l'ensemble d'un département, après celle du Bas-Rhin. Près de 15 000 personnes ont été interrogées entre novembre 2010 et mars 2011. Cette EMD était soutenue par l'Europe, l'État, la Région Basse-Normandie et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen. L'Université de Caen et l'Agence d'urbanisme de Caen - Métropole (Aucame) y ont également contribué.

Un comité de pilotage (réunissant les maîtres d'ouvrages et les partenaires de l'EMD) travaille désormais sur les exploitations réalisées sur les différents territoires. C'est à son initiative que sont nées, notamment, les conférences de la mobilité, dont la première a eu lieu en octobre 2012 sur le thème de l'intermodalité. Viacités, le Conseil général et le Syndicat Mixte Caen - Métropole souhaitent faciliter l'accès aux données de l'EMD pour faire émerger des exploitations innovantes. C'est ainsi que l'ensemble des données sont disponibles sur une plateforme en ligne : <http://emd-calvados.fr>.

Les résultats de cette EMD ont pour vocation d'enrichir les travaux, études et projets des collectivités et acteurs du Calvados, afin de les ajuster au mieux aux réalités et aux attentes du territoire. Ils sont notamment utilisés pour le projet des deux lignes de tramway sur fer, le Plan de Déplacements Urbains, les réflexions relatives au stationnement, à l'intermodalité, à la mise en œuvre du SCoT Caen - Métropole



et notamment pour le volet « Mobilité », les réflexions sur les Plans Climat Énergie Territoriaux et les Agendas 21, etc. En partenariat avec le comité de pilotage, quatre exploitations thématiques de l'EMD ont donné lieu à des publications spécifiques de l'Aucame : les déplacements entre les villes du Calvados, les déplacements pour achats, le stationnement dans l'agglomération caennaise et la mobilité selon la typologie urbaine de Caen-métropole.

■ **Contacts :** **Syndicat Mixte Caen - Métropole** - Émilie Patry-Leblanc - emilie.patry-leblanc@caen-metropole.fr
Agence d'Urbanisme de Caen - Métropole (Aucame) - Thomas Boureau - thomas.boureau@aucame.fr

Les agences d'urbanisme, un regard précieux sur les résultats des enquêtes déplacements

Les agences d'urbanisme sont souvent étroitement associées à la réalisation des EMD, quand elles n'en sont pas à l'origine, car celles-ci alimentent les diagnostics indispensables aux schémas territoriaux (schéma directeur, SCOT, PLU, PDU...) qui sont au cœur de leurs activités. La mobilité est avant tout le reflet du fonctionnement des territoires et des modes de vie de leurs habitants ; en intégrant ces éléments qui sont au centre de leurs pratiques professionnelles dans les analyses de la mobilité, les agences portent un regard utile et original sur les résultats de ces enquêtes. Enfin, dénuées de rôle directement opérationnel et associant différents partenaires locaux, les agences disposent d'un certain recul pour interpréter les résultats.

■ **Contacts :** **Club Transport de la FNAU** - Jeremy.Courel@iau-idf.fr - thomas.boureau@aucame.fr

La recherche AVER : estimer le risque d'accident pour les différents modes de déplacements

L'usage du vélo se développe et est encouragé ; il importe donc de mieux connaître les risques d'accident, en regard des autres modes. À cet effet, la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR) a commandité à l'IFSTTAR et l'Université Lyon 1 la réalisation de l'étude AVER (Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque).

Le risque d'accident est estimé par le ratio entre nombre de blessés et exposition au risque, mesurée par la mobilité. Les blessés sont ici recensés par le Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière. La mobilité est mesurée par l'Enquête Ménages Déplacements de Lyon, pour chaque mode : nombre de trajets, kilomètres parcourus, heures passées. Cette enquête a lieu en semaine, de novembre à avril ; elle est corrigée par des ratios de saisonnalité, estimés grâce à l'Enquête Nationale Transports et Déplacements.

En heures passées, le risque d'être blessé (toutes gravités confondues) est 8 fois plus élevé à vélo qu'en voiture. Le risque semble plus élevé hors ville dense qu'en ville. Entre 1996 et 2006, le risque à vélo semble avoir baissé plus qu'en voiture (multiplié par 0,4 versus 0,9). Cela confirmerait l'effet de la « sécurité par le nombre » (plus il y a de vélos, plus on les voit, et plus le risque diminue).

Le risque d'accident à vélo est plus élevé qu'en voiture mais, selon d'autres études, la pratique du vélo est bénéfique pour la santé. De plus, la protection des cyclistes, sous-optimale, peut être améliorée : « être visible », casque, aménagements cyclables, sensibilisation des divers usagers de la route, réduction des vitesses...

Le risque en deux-roues motorisé est 42 fois plus élevé qu'en voiture ; les possibles mesures de prévention ne pourront pas pallier un tel écart.

■ **Contact :** **IFSTTAR** - Emmanuelle Amoros - emmanuelle.amoros@ifsttar.fr

Strasbourg : des analyses « sur mesure » de l'EMD par l'Adeus

En 2009, une enquête ménages déplacements a été réalisée à l'échelle du Bas-Rhin. Pour son élaboration, l'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) a permis une réflexion partenariale entre la Communauté Urbaine de Strasbourg, le département du Bas-Rhin, la Région Alsace et l'État, afin de vérifier l'opportunité d'une nouvelle EMD, de définir son périmètre pertinent. Ce travail a commencé très en amont, dès 2007, pour que l'ensemble des partenaires puisse construire collectivement une culture commune, partager les problématiques, et imaginer les traitements statistiques dont ils auraient besoin pour leurs politiques de déplacements. Ces éléments ont permis de choisir en toute connaissance de cause, le périmètre de l'enquête, mais également la méthode et les questions posées. C'est ainsi qu'en mettant davantage l'intérêt sur la compréhension de la mobilité plutôt que sur la quantification des flux, il a été décidé de réaliser l'enquête en face à face sur l'ensemble du territoire.

Les demandes d'exploitation de l'EMD proposées par les différents partenaires ont été hiérarchisées et programmées pluriannuellement. Les exploitations font l'objet de fiches de synthèse débattues avant large diffusion. Elles permettent d'alimenter les politiques sur une grande variété de thématiques, de l'utilisation du réseau autoroutier en fonction des motifs ou des origines - destinations à la stratégie d'implantation des parcs-relais, en passant par les évolutions sociologiques de l'usage du vélo et les réserves de potentiel, la mesure de l'effet réseau lié au maillage progressif des lignes de tram, l'analyse fine des déplacements des seniors, etc.

La richesse de la base de données permet aussi des exploitations qui sortent du strict champ des déplacements, par exemple pour analyser le lien entre la motorisation et la forme urbaine, la typologie de l'habitat ou le revenu des ménages qui alimentent les décisions sur le PLU communautaire et les différents SCOT.

■ **Contacts :** **Communauté urbaine de Strasbourg** - Ronan Golias - ronan.golias@strasbourg.eu
Agence de Développement de d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise - Benoît Vimbert - b.vimbert@adeus.org



Les dernières publications du Certu

La mobilité urbaine en France

Enseignements
des années 2000-2010



En vente - 35 €

Les seniors : un enjeu pour les politiques de déplacements



En téléchargement payant - 12 €

Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain



En téléchargement gratuit

Les **fiches Mobilités et transports** en téléchargement sur www.certu-catalogue.fr

Pour commander : www.certu-catalogue.fr

ou **Certu** - Bureau des ventes 04 72 74 59 59

bventes.certu@developpement-durable.gouv.fr

Vos contacts pour les enquêtes de déplacements

Au Certu

- Gaëlle Jaillet - 04 72 74 58 45
gaelle.jaillet@developpement-durable.gouv.fr
- Tristan Guilloux - 04 72 74 58 21
tristan.guilloux@developpement-durable.gouv.fr

Dans les CETE

- Cete Nord-Picardie
Mathieu Rabaud - 03 20 49 61 11
Mathieu.Rabaud@developpement-durable.gouv.fr
- Cete Méditerranée
Benjamin Fouchard - 04 42 24 72 17
benjamin.fouchard@developpement-durable.gouv.fr
- Cete Sud-Ouest
Christian François - 05 62 25 97 76
Christian.Francoise@developpement-durable.gouv.fr
- Cete de Lyon
Christophe Hurez - 04 72 14 31 84
Christophe.Hurez@developpement-durable.gouv.fr
- Cete de l'Est
Julie Pelata - 03 87 20 45 26
julie.pelata@developpement-durable.gouv.fr
- Cete Normandie-Centre
Sylvie Croizat - 02 35 68 81 17
Sylvie.Croizat@developpement-durable.gouv.fr
- Cete de l'Ouest
Karine Nicolleau - 02 40 12 84 60
Karine.Nicolleau@developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication :
Christian CURÉ

Directrice déléguée :
Patricia VARNAISON - REVOLLE

Équipe de rédaction :
Régis de SOLÈRE, Danièle VULLIET,
Michelle SIMON

2, rue Antoine Charial
69426 Lyon cedex 03
Tél. 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 20
www.certu.fr

N° ISSN 2102-5835

Contact :
Danièle VULLIET, rédactrice en chef,
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr
ou
transflash@developpement-durable.gouv.fr

