



**Conseil national
de l'information statistique**

**Commission
« Démographie et questions sociales »**

Réunion du 1 décembre 2022

**Fiche descriptive pour
une demande d'avis d'opportunité
Enquête Globale Transport 2023-2027**

1. Titre

Intitulé de l'enquête	Enquête Globale Transport 2023-2027
-----------------------	-------------------------------------

2. Statut de l'enquête

Initiative	Enquête d'initiative nationale ou régionale
Contenu du questionnaire	Sans lien avec un règlement européen

3. Champs de l'enquête

Unité statistique enquêtée	Individu ou ménage
Champ statistique couvert	<p>L'enquête est réalisée auprès de ménages ordinaires résidant en Île-de-France.</p> <p>Ne font partie du champ de l'enquête ni les personnes vivant dans des habitations mobiles (nomades, marinières), ni la population des communautés (maisons de retraite, maisons de détention). Il est envisagé, sur une des années de collecte, d'enrichir la base de l'échantillon de tirage initial (ménages ordinaires) par des adresses permettant d'enquêter des étudiants en résidences universitaires ou des personnes résidant en foyer de jeunes travailleurs.</p>
Champ géographique	Le champ géographique de l'enquête est l'Île-de-France.

4. Présentation de l'enquête

Titre du(es) questionnaire(s)	Questionnaire de l'enquête globale transport entre 2023 et 2027
URL de consultation du questionnaire	https://www.cnis.fr/enquete-globale-transport/
Objectifs	<p>L'EGT est la seule enquête portant sur la mobilité quotidienne des Franciliens pour l'ensemble des modes. L'enquête permet de recueillir tous les déplacements réalisés la veille de l'enquête, quel que soit le mode de déplacement utilisé.</p> <p>Les résultats de l'EGT sont utilisés pour construire des lois comportementales nécessaires aux modèles de prévisions des déplacements et de trafic, lesquels sont utilisés pour évaluer et dimensionner les projets d'infrastructures et les services de</p>

transport. Le modèle développé par Île-de-France Mobilités est utilisé pour anticiper la fréquentation des nouvelles infrastructures, choisir le mode de transport adapté (train, métro, tramway, bus), dimensionner les projets (intervalle de passage entre les véhicules, capacité des véhicules, nombre de véhicules à acheter, dimensionnement des gares et stations, des correspondances). Ces prévisions de fréquentation sont aussi utilisées pour l'évaluation socio-économique des projets qui est réalisée pour les enquêtes d'utilité publique de projets d'infrastructures. Les modèles établis sur la base des comportements observés par l'EGT ont ainsi servi à la conception de l'ensemble des projets inscrits dans le contrat de plan Etat-Région et du Grand Paris Express).

Les résultats de l'EGT sont utilisés d'une part pour alimenter le modèle développé par Île-de-France Mobilités (ANTONIN) mais également les modèles de la DRIEAT (MODUS), de la RATP (IMPACT et GLOBAL), de la SNCF (ARES) ainsi que les modèles des différents départements de l'Île-de-France ou encore de la Ville de Paris.

Les résultats de l'EGT permettent de suivre et d'interpréter l'évolution des pratiques de déplacements au niveau local ou régional, dans le but d'évaluer les choix de politiques publiques et de communiquer auprès du grand public et des décideurs. En effet, l'EGT permet une analyse des déplacements à l'échelle des territoires de l'Île-de-France, répondant ainsi à une demande croissante des collectivités franciliennes (Départements, Métropole du Grand Paris, Établissements publics de coopération intercommunale, Établissements publics territoriaux) concernant l'évolution et la compréhension des comportements de mobilités sur leur territoire.

Les résultats des EGT sont indispensables à l'élaboration des politiques publiques en lien avec la mobilité ainsi qu'à leur évaluation. L'EGT permet une analyse des déplacements à l'échelle des territoires de l'Île-de-France, répondant ainsi à une demande croissante des collectivités franciliennes (Départements, Métropole du Grand Paris, Établissements publics de coopération intercommunale, Établissements publics territoriaux) concernant l'évolution et la compréhension des comportements de mobilités sur leur territoire. En termes de politiques de déplacements, l'EGT constitue la référence pour l'élaboration et l'évaluation des planifications régionales en lien avec la mobilité élaborées par l'Etat, la Région Île-de-France ou IDFM, telles que le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le Plan de mobilité (PDM) et le Contrat de plan Etat-Région (CPER).

	<p>Les résultats des EGT font l'objet de publications régulières produites par l'ensemble des partenaires de l'enquête ainsi que de publications scientifiques.</p>
<p>Thèmes du (ou des) questionnaires</p>	<p>Le questionnaire de l'EGT est constitué d'un ensemble de questions relatives aux :</p> <p>Caractéristiques du ménage et du logement : taille du ménage, type de logement, commune de résidence, connexion internet, équipement en véhicules, lieux de stationnement, revenu du ménage. Caractéristiques de l'individu enquêté : âge, sexe, lien avec la personne de référence, possession du permis de conduire, possession d'un titre de transport en commun, abonnement à un système d'autopartage, activité, statut professionnel, lieu de travail ou d'études, recours au télétravail. Des questions relatives à la possession et à l'utilisation d'un smartphone. Déplacements et trajets effectués par l'individu la veille de l'enquête : recensement exhaustif de la succession des déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête afin de construire un « schéma des déplacements ». Puis, recueil des informations détaillées sur chaque déplacement : motifs, modes, origines, destinations, heures de départ et d'arrivée. Pour les déplacements réalisés en voiture particulière, collecte du lieu de stationnement, du statut de conducteur ou de passager, du nombre de passagers, des voies de circulation empruntées. Pour les trajets effectués en transports collectifs, collecte des lignes empruntées et des titres de transport utilisés. Pour les personnes qui ne déclarent aucun déplacement la veille du jour de l'enquête, des questions sur les raisons de la non-mobilité sont également posées.</p> <p>Le questionnaire est le même que l'enquête soit réalisée en face-à-face ou par téléphone. Il est en cours de mise à jour, en concertation avec les utilisateurs de l'EGT. L'objectif de cette mise à jour est :</p> <p>De mieux mesurer les évolutions de comportements à la suite de la crise sanitaire (questions supplémentaires télétravail par exemple) ; De mieux prendre en compte les modifications de protocole d'enquête notamment dans le cadre du tirage au sort d'un individu Kish pour mieux référencer les individus du ménage et leurs caractéristiques ; D'alléger le questionnaire (et de diminuer le temps de passation) : supprimer les questions qui ne sont plus utilisées ou alléger les modalités de réponse ; De proposer un questionnaire de recrutement pour l'utilisation de l'application smartphone.</p>
<p>Historique</p>	

L'Enquête Globale Transport est une enquête de grande ampleur, menée sur les déplacements des Franciliens. Depuis les années 70, six EGT ont eu lieu :

En 1976, 8 000 ménages ont été interrogés En 1983, 10 000 ménages ont été interrogés En 1991, 11 300 ménages ont été interrogés En 2001, 10 500 ménages ont été interrogés En 2010, 18 000 ménages ont été interrogés En 2018-2020, 4 800 ménages ont été interrogés.

Depuis les premières éditions de l'enquête, le nombre de ménages enquêtés n'a cessé d'augmenter (excepté sur la dernière édition arrêtée en raison de la crise sanitaire).

Faits marquants
précédentes éditions

Jusqu'en 2001, la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF) était maître d'ouvrage de l'EGT dont la réalisation était assurée par l'INSEE. L'EGT 2001 avait ainsi déjà été présentée au comité du label et avait obtenu le label du CNIS.

La loi Libertés et Responsabilités Locales de 2005 a confié à Île-de-France Mobilités de nouvelles missions et en particulier celle de l'évaluation et de la révision du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) devenu Plan des Mobilités en Île-de-France. Afin d'avoir la capacité de mener à bien ces missions, Île-de-France Mobilités a souhaité devenir le maître d'ouvrage de l'enquête à la suite de l'évaluation du premier PDUIF, évaluation finalisée en 2007.

L'EGT 2010 a été pilotée par Île-de-France Mobilités et la DRIEA. La réalisation de l'enquête a été confiée à TNS Sofres sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. Les deux-tiers de son financement ont été assurés par Île-de-France Mobilités, l'Etat apportant l'autre tiers ainsi que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage du CETE Nord Picardie (qui a notamment procédé au tirage des échantillons de personnes à enquêter).

En 2010, 18 000 ménages franciliens ont répondu à l'enquête (d'octobre 2009 à avril 2010 puis d'octobre 2010 à mai 2011, hors périodes de vacances scolaires), soit près de 43 000 personnes âgées de 5 ans et plus, pour plus de 140 000 déplacements décrits.

L'EGT H2020 a été pilotée par Île-de-France Mobilités. La réalisation de l'enquête a été confiée à Kantar entre janvier 2018 et juin 2019 puis à TEST-SA entre septembre 2019 et mars 2020 sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. Les deux-tiers de son financement ont été assurés par Île-de-France Mobilités, l'Etat apportant l'autre tiers. Le CEREMA, l'Université Gustave Eiffel (UGE) et le Laboratoire Aménagement Economie et Transports (LAET) ont assuré l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage sur les méthodes statistiques et le contrôle qualité du recueil. Au total, 4 800 ménages franciliens ont répondu à l'enquête, soit près de 9 400 personnes âgées de 5 ans et plus, pour 36 000 déplacements décrits. Une expérimentation d'enquête auto-administrée par Internet (CAWI) a également été mise en place lors de la première vague d'enquête.

En mars 2020, l'EGT H2020 a été mise à l'arrêt en raison de la crise sanitaire. Un protocole d'enquête allégé (les enquêtes Mobilité COVID) a été mis en place pour mesurer les effets de la crise sanitaire sur les déplacements des franciliens. Huit vagues d'enquêtes ont été réalisées entre septembre 2020 et juin 2022.

Concertation

L'EGT est une enquête connue en Île-de-France au sein des acteurs de la mobilité. Elle est régulièrement présentée dans des travaux et colloques des acteurs économiques et sociaux.

Les procédures relatives à l'EGT suivent celles des marchés publics au sein d'Île-de-France Mobilités. L'ensemble des marchés est présenté en commission d'appels d'offres qui associe des élus du Conseil d'Île-de-France Mobilités. Le marché de réalisation terrain de l'EGT est présenté au Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités. Il rassemble, outre les élus du conseil régional d'Île-de-France, des départements franciliens et la ville de Paris, un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie Région Paris - Île-de-France, un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France et un représentant du Comité des Partenaires du Transport Public (CPTP). Ce dernier rassemble des représentants des organisations syndicales des salariés en Île-de-France, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires, des associations d'usagers et consommateurs et des représentants des collectivités ou de leur groupements participant au financement des services de transport de voyageurs d'Île-de-France. Les membres du Comité sont nommés par arrêté du préfet de la Région Île-de-France et du préfet de Paris. L'ensemble des membres du CTPT reçoit les dossiers présentés en Conseil

d'Administration d'Île-de-France Mobilités. Le CTPT se réunit avant chaque Conseil d'Administration. Aucune remarque n'a été émise par le CTPT sur le marché terrain portant de 2019 à 2023.

Par ailleurs, l'EGT est présentée aux rencontres du CRIES sur l'évolution du comportement de mobilité en Île-de-France le 8 novembre 2022 qui met en relation les producteurs et les utilisateurs de données statistiques.

L'EGT est enfin présentée au Comité Régional pour l'Information Economique et Sociale d'Île-de-France (CRIES) le 20 octobre 2022 et a fait l'objet d'un dossier de préparation le 1er décembre 2022 à la commission Démographie et questions sociales du CNIS comprenant des représentants de partenaires sociaux lors des demandes d'avis d'opportunité.

Les partenaires sociaux ont donc à plusieurs reprises l'occasion de s'exprimer sur l'EGT et en particulier dans le cadre du Comité des Partenaires du Transport Public.

Origine de la demande

L'Enquête Globale Transport est une enquête d'initiative régionale permettant d'alimenter la définition des politiques publiques et de répondre à un besoin technique concernant la définition des politiques de transport en Île-de-France.

L'enquête s'inscrit dans le cadre général des enquêtes ménages déplacements en France et est réalisée selon une méthodologie inspirée des enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²). La principale spécificité de l'EGT par rapport aux autres enquêtes ménages est qu'elle recouvre l'ensemble du territoire francilien, alors que la plupart des enquêtes ménages classiques se limitent aux zones denses des agglomérations. Selon le Cerema, en 2019, 101 territoires français étaient couverts par une enquête EMC² ou inspirée de la méthodologie EMC². Cela représente 30 % de la superficie nationale, 41 % des communes et 74 % de la population du pays. Il s'agit également d'une enquête pluriannuelle basée sur un questionnaire spécifique.

Place dans un dispositif statistique

L'Enquête globale transport apporte une connaissance des déplacements tout à fait spécifique par rapport aux autres données

existant en Île-de-France car elle porte sur les caractéristiques des déplacements, des personnes et des ménages qui les réalisent pour tous les modes (motorisés, mécanisés, marche).

Elle diffère ainsi des données de comptages ou d'enquêtes origine-destination (routiers, utilisateurs des transports en commun) qui peuvent être réalisés par mode de transport. Elle interroge sur les motifs, les horaires, les lieux visités, les modes de toute la chaîne de déplacement en lien avec les caractéristiques des ménages et des individus. Ces bases de données sont donc complémentaires.

L'enquête EGT constitue également une source de donnée complémentaire aux nombres de navettes domicile-travail réalisées par l'INSEE sur la base de recensement en France. Cet indicateur présente des flux et ne mesure donc ni la fréquence de déplacement, ni le mode utilisé.

L'EGT n'est pas non plus une extension de « l'Enquête Mobilité des personnes » nationale menée par le Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (autrefois dénommée enquête nationale transport et déplacement). D'ailleurs, les EGT et les Enquêtes nationale transports déplacements (ENTD) ou Enquêtes Mobilité des Personnes (EMP) ont toujours coexisté dans le temps et poursuivent des objectifs différenciés.

Le champ des enquêtes n'est pas le même : l'enquête mobilité des personnes s'intéresse à la mobilité locale (la veille de l'enquête) et de longue distance (au cours des trois mois précédents l'enquête) des résidents de France métropolitaine. Le recensement des déplacements locaux correspond à ceux réalisés par les individus âgés de 6 ans et plus dans un rayon de 80 km autour de leur domicile. L'EGT recense l'ensemble des déplacements réalisés par les Franciliens âgés de 5 ans et plus la veille de l'enquête, quelle que soit leur distance au domicile.

La période de collecte est également différente : le recueil des données de l'EGT est réalisé en dehors des périodes de vacances scolaires ce qui n'est pas le cas pour l'Enquête mobilité des personnes. L'Enquête mobilité des personnes est réalisée sur une année, en général d'avril à avril n+1, et découpée en plusieurs vagues de recueil qui incluent les périodes de vacances scolaires.

Le recensement des modes de transport est différent : dans l'Enquête mobilité des personnes, la marche est considérée comme un mode de transport si elle est exclusive (en d'autres termes, elle n'est pas enregistrée si elle se combine avec d'autres modes de transport). Dans l'EGT, les déplacements sont découpés en autant de trajets qu'il y a de modes de déplacements utilisés pour se rendre du point d'origine du déplacement au point d'arrivée. Dans un déplacement donné, un trajet à pied est pris en compte de la même manière qu'un trajet effectué en bus, ce qui n'est pas le cas dans l'enquête nationale. La marche est ainsi considérée comme un mode de déplacement à part entière dans l'EGT. L'analyse de son évolution est d'ailleurs un point important car le développement de la marche est un élément central des politiques publiques qu'il s'agisse de mobilité, d'aménagement ou encore de santé. A ce titre, les données de l'EGT 2010 ont été exploitées dans le cadre du projet RECORD piloté par l'INSERM en vue d'éclairer les liens entre pratiques de mobilité et santé.

Concernant les transports collectifs, dans l'EGT, l'information recueillie concernant leur utilisation est très précise puisque chaque trajet composant le déplacement est décrit en relevant le numéro de la ligne empruntée. Ce n'est pas le cas dans l'Enquête mobilité des personnes. Ce niveau de détail est nécessaire, notamment pour Île-de-France Mobilités, car il offre une vision multimodale fine des déplacements et notamment des échanges entre modes et des complémentarités des différents sous-réseaux de transports collectifs.

Compte tenu de ces éléments, il n'est pas possible d'utiliser des éléments de cadrage issus de l'enquête mobilité des personnes du fait d'une mesure différente des concepts, ou de la prise en compte de leur détail.

De plus, du fait de la taille de l'échantillon enquêté en Île-de-France, de sa stratification géographique et du niveau de détail de l'information recueillie concernant l'utilisation des transports collectifs, l'utilisation des modes individuels motorisés ou encore celle des modes actifs, l'EGT est actuellement la seule enquête capable de répondre aux besoins de compréhension des comportements de déplacements spécifiques à l'Île-de-France et d'anticipation des besoins futurs.

La taille l'échantillon francilien qui a été enquêté dans le cadre de l'Enquête mobilité des personnes ne permet pas d'assurer une fiabilité statistique des résultats de manière territorialisée. Or les situations de mobilité sont contrastées à l'intérieur de ces sous-territoires géographiques, tout particulièrement en grande couronne. La taille de l'échantillon prévu pour l'EGT permet de mener des analyses à l'échelle de la zone de tirage sur certains indicateurs.

Enfin, la crise sanitaire qui a fortement affectée les mobilités rend nécessaire une nouvelle campagne d'enquêtes sur le territoire francilien, rôle que remplira l'EGT.

Des échanges ont lieu avec les personnes en charge de l'Enquête mobilité des personnes du SDES (pilote de l'enquête et méthodologue), notamment en vue d'intégrer les comités relatifs à l'EGT.

Extensions géographiques

Aucune extension du champ géographique de l'enquête n'est prévue à ce jour.

Utilisateurs

Certains partenaires d'Île-de-France Mobilités sont destinataires des bases de données détaillées et produisent leurs propres traitements statistiques. C'est notamment le cas de la DRIEAT en tant que co-financeur de l'EGT.

Les partenaires institutionnels sont également destinataires des fichiers détails : la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les différents départements, l'APUR et l'IAU-IDF.

Les opérateurs de transports ainsi que les gestionnaires d'infrastructure sont concernés par cette mise à disposition : SNCF Transilien, RATP, Société du Grand Paris, SNCF Réseau, Optile.

Enfin, certains laboratoires de recherche ont accès aux fichiers détails. C'est par exemple le cas du LVMT, de l'IFSTTAR, du LAET ou encore de l'INSERM.

Les résultats de l'enquête produits par Île-de-France Mobilités sont principalement utilisés par des collectivités, des journalistes et des universitaires.

Enfin, certains utilisateurs adressent à Île-de-France Mobilités des demandes de traitement de données spécifiques. C'est notamment le cas de la Ville de Paris, de l'APUR ou encore du CNRS.

5. Caractéristiques techniques

Périodicité de l'enquête	Autres infra-annuelles
Période de collecte	La collecte des données se déroulera sur cinq ans, entre février 2023 et décembre 2027. La collecte est organisée tout au long de cette période - entre les mois de septembre et juin, en dehors des périodes de vacances scolaires.
Mode de collecte	<p>Quatre méthodes de collecte des données sont prévues pour l'EGT 23-27 :</p> <p>La collecte en face-à-face, avec l'aide d'un logiciel (CAPI) : tous les membres du ménage âgés de cinq ans ou plus sont interrogés en face-à-face, au domicile, par un enquêteur professionnel.</p> <p>La collecte par téléphone (CATI) : un ou plusieurs individus de cinq ans ou plus du ménage sont tirés au sort (méthode Kish) pour répondre au questionnaire. Un individu est tiré au sort dans les ménages d'une ou deux personnes de cinq ans ou plus et deux individus sont tirés au sort dans les ménages plus grands. L'utilisation d'un intermédiaire (proxy) est possible - notamment pour les jeunes enfants.</p> <p>Une méthode de collecte mixte consiste à interroger une partie des membres âgés de cinq ans ou plus d'un ménage en face-à-face et l'autre partie au téléphone. Cette méthode permettra d'alléger la contrainte consistant à n'interroger en face-à-face que les ménages dans lesquels la totalité des occupants sont présents au moment du passage de l'enquêteur. La désynchronisation du recueil sera également possible dans une certaine mesure pour interroger les membres d'un ménage sur des jours différents.</p> <p>Une collecte des traces GPS via une application smartphone : les enquêteurs proposeront aux répondants équipés d'un smartphone</p>

compatible de poursuivre l'enquête en installant une application qui collectera leurs déplacements pendant sept jours. Cette méthode de collecte est mise en place à titre expérimental dans l'EGT 23-27 et uniquement sur la base du volontariat des répondants. L'application récolte de manière passive les différents déplacements des personnes. Ces derniers doivent valider, corriger et enrichir les enregistrements (définition des motifs par exemple) sur les différents jours de collecte.

Pour les deux premières années d'enquêtes, l'objectif est de réaliser 75% des interviews par questionnaires CAPI. La collecte des traces GPS via une application smartphone n'est pas une méthode de collecte à part entière, elle intervient en complément d'une collecte des données en face-à-face ou par téléphone.

Comitologie

La gouvernance de l'enquête s'articule autour d'un comité technique, d'un comité scientifique, et d'un groupe de travail de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (l'Omnil), dont la composition et l'objet sont décrits ci-dessous.

Le comité technique de l'EGT est mis en place sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités et rassemble les deux co-financeurs de l'enquête (Île-de-France Mobilités et la DRIEAT). Outre les représentants de la DRIEAT, il peut associer les assistants à maîtrise d'ouvrage et prestataires concernés par les décisions à prendre.

Il se réunit en tant que de besoin et a minima une fois tous les trois mois au démarrage de l'enquête puis une fois tous les six mois. Le comité technique a pour objet d'informer de l'avancement de l'enquête, des éventuelles difficultés rencontrées et des moyens mis en œuvre pour leur résolution.

Le comité scientifique de l'EGT est constitué pour partager les grandes orientations méthodologiques avec des spécialistes reconnus en matière d'enquêtes ménages déplacements.

Les membres du comité scientifique sont nommés intuitu personae. Il réunit des experts des enquêtes de mobilité dont des membres du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), de la Direction régionale de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE-IDF), de l'Université Gustave Eiffel (UGE), du Centre International de Recherche sur l'Environnement

et le Développement (CIRED), du Laboratoire Ville Mobilité Transports (LVMT), de L'Institut Paris Region (L'Institut), du Service des données et études statistiques (SDES) et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT).

Le Comité scientifique est le cadre privilégié permettant :

De partager les orientations méthodologiques de l'enquête, les éventuels points durs et leurs impacts techniques le cas échéant ;
De valider les choix méthodologiques et scientifiques ; De suivre le déroulement scientifique de la démarche.

Il est réuni ou sollicité par Île-de-France Mobilités en tant que de besoin et a minima aux étapes clés de l'enquête (phase amont, retour du pilote, avancement à mi-parcours de la première année d'enquête, redressement) et en cas de difficultés éventuelles concernant le déroulement de la phase de terrain.

L'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (Omnil) fédère les acteurs fournisseurs de données et d'expertises sur la mobilité en Île-de-France. Garant de l'objectivité et de la fiabilité des données et des études qu'il diffuse, l'Omnil vise à constituer une référence en matière de suivi et d'observation de la mobilité. Il a été créé pour donner suite à l'évaluation du PDUIF de 2000 qui avait constaté la nécessité de pouvoir rassembler l'ensemble des informations concernant la mobilité en Île-de-France et compléter la connaissance dans le cadre d'un observatoire ad hoc.

Île-de-France Mobilités anime l'observatoire compte tenu des missions qui lui incombent en application des dispositions du code des transports en particulier en matière d'évaluation du PDUIF.

Le suivi de l'avancement de l'EGT 23-27 est organisé dans le cadre de l'Omnil afin de tenir informés les partenaires de l'observatoire de l'avancement du projet. Ce groupe de travail, notamment centré sur les utilisateurs de l'EGT, se réunit en tant que de besoin.

La diffusion des publications clés de l'EGT se fait également sur le site de l'OMNIL.

Contraintes pour l'enquête

Il est traditionnellement demandé dans l'enquête EGT que l'ensemble des personnes du ménage soient présentes au domicile

lors du rendez-vous avec l'enquêteur, afin de répondre au questionnaire. La durée du questionnaire est variable, mais a été estimée en moyenne à moins de 35 minutes pour le premier répondant puis environ 20 minutes par personne pour les répondants suivants lors de la dernière EGT. Une enquête peut donc durer jusqu'à deux heures pour les grands ménages.

La récolte de l'ensemble des déplacements d'un ménage permet de comprendre les choix de mobilité à l'intérieur d'un ménage et les contraintes inhérentes au fonctionnement du ménage : motif accompagnement, disponibilité d'une seule voiture au sein d'un ménage dont plusieurs membres ont le permis de conduire, contraintes horaires des déplacements...

Un travail de simplification du questionnaire est mis en place pour diminuer la durée du questionnaire.

Pour l'EGT 23-27, un protocole alternatif va être mis en place afin d'alléger cette contrainte de présence de tous les membres du foyer au même moment au domicile. Dans le cas où tous les individus du ménage ne pourraient pas être interrogés au même moment, il sera autorisé d'utiliser un mode de collecte mixte CAPI/CATI. Tous les membres du ménage présents seront interrogés en face-à-face au même moment. Les membres du ménage absents au moment du passage de l'enquêteur seront interrogés par CATI le même jour. Dans le cas où cette adaptation ne permettrait toujours pas d'interroger tous les membres du ménage le même jour, il sera possible de proposer aux membres du ménage absents une interview CATI une semaine différente, à condition que le jour de collecte soit le même.

Ces changements dans le protocole de collecte devront intervenir à la marge (moins de 20% des interviews réalisées en CAPI) et permettront d'analyser les effets ce mode alternatif de collecte, tant sur le taux de réponse que sur la qualité des données collectées.

Coût de l'enquête

Le budget total des prestations externalisées de l'EGT 23-27 est estimé à 6,3 millions d'euros TTC sur 5 ans, soit un coût moyen par personne enquêtée de l'ordre de 150 € TTC.

Île-de-France Mobilités mobilisera en complément l'équivalent de 70 hommes-mois de travail sur ces 5 ans (3/4 et 1/2 de cadre A et 1/4 de technicien B) - soit en moyenne 1,2 personnes mobilisées

sur la durée de l'enquête dans le cadre de la conduite du projet et de la production et diffusion des livrables. Ils s'ajoutent aux moyens humains délivrés par les différents prestataires.

Les principaux coûts afférents à l'enquête se décomposent de la manière suivante :

Préparation de l'enquête : 260 000 € TTC, 5 hommes-mois de cadre A et 4 hommes-mois de cadre B
Méthodes statistiques : 500 000 € TTC, 3 hommes-mois de cadre A
Collecte des données : 4 500 000 € TTC, 5 hommes-mois de cadre A
Qualité de la collecte : 650 000 € TTC, 10 hommes-mois de cadre A et 5 hommes-mois de technicien B
Exploitation, publications et communications : 24 hommes-mois de cadre A et 6 hommes-mois de technicien B
Expérimentation smartphone : 400 000 € TTC, 8 hommes-mois de cadre A

Organisme collecteur

Plusieurs prestataires, participent à la collecte des données de l'enquête : KeyConsulting (Maintenance de l'outil de collecte), TEST-SA (Collecte des données sur le terrain, marché valable jusqu'en juin 2023), Groupement CEREMA - Université Gustave Eiffel (AMO sur les méthodes statistiques), AMO de contrôle qualité de la collecte : Prestataire en cours de sélection, Autoroute Trafic (Développement d'une application smartphone de recueil de données de déplacements)

Plan de sondage

Sous réserve de l'accord du Comité du Label (examen prévu le 11 janvier 2023), l'échantillon pourrait être tiré par l'INSEE dans le fichier Logements de FIDELI. Le taux d'échantillonnage final de l'enquête, au bout de 5 ans, sera de 0,4% des individus franciliens, soit 40 000 personnes enquêtées (c'est-à-dire un peu plus de 20 000 ménages).

Le plan de sondage est organisé sur la base de 109 zones de tirage réparties sur le territoire francilien ces zones sont en cohérence avec l'organisation en EPCI de l'Île-de-France au 1er janvier 2021. La population de ces zones varie entre 39 000 et 220 000 habitants (INSEE, 2019).

Le tirage est stratifié par secteurs (groupes de communes entières) définis par Île-de-France Mobilités, avec allocations non proportionnelles. Île-de-France Mobilités fixe la taille de l'échantillon à interroger dans chaque strate. Un tirage systématique à taille fixe (défini par Île-de-France Mobilités) est

effectué dans chaque strate selon une clé de tri spécifié.

Les principes suivants sont suivis pour définir l'objectif de ménages à enquêter par strate :

Un minimum de 5 000 personnes enquêtées au niveau départemental ; Un nombre d'individus au moins aussi important que dans l'EGT 2010 ; Des taux de sondage et des tailles d'échantillons dont la disparité est limitée par département afin d'obtenir une précision relativement similaire ; Un nombre de personnes enquêtées par strate et par département vers la taille moyenne (dépend de la taille des ménages) ;

L'échantillon finalement tiré prendra en compte le taux de réponse estimé (fixé à 20% les deux premières années avec l'objectif d'atteindre 30%) et la disparité de ces taux de réponse parmi les strates.

Les allocations par strate sont définies pour obtenir une bonne répartition spatiale. Chaque secteur de tirage est important : les estimations des principaux indicateurs de mobilité seront réalisées pour chacune des strates. Un minimum de ménages et d'échantillon est donc requis.

Dans le cas où l'EGT H2020 n'obtiendrait pas la labellisation du CNIS, Île-de-France Mobilités ne sera pas en mesure de collaborer avec l'INSEE pour le tirage de l'échantillon de l'enquête. Dans ce cas le tirage de l'échantillon sera réalisé dans la base des fichiers fonciers anonymisés comme c'était le cas pour l'EGT 2010. La Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) acquiert depuis 2009, auprès de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFip), les fichiers issus de l'application Mise à Jour des Données Cadastrales (MAJIC). Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), pour le compte de la DGALN, retraite et enrichit ces fichiers pour constituer la base dite Fichiers fonciers. La DGALN signe chaque année un acte d'engagement auprès de la DGFIP qui fixe le cadre du retraitement des fichiers mis à disposition par la DGFIP et le cadre de diffusion de ces fichiers retraités. La DGALN a par ailleurs déclaré à la CNIL la mise en œuvre de ce traitement.

L'objectif est d'interroger 40 000 individus équirépartis sur la

Taille de l'échantillon	<p>période 2023-2027, soit l'équivalent de 8 000 individus par année. Pour les deux premières années d'enquête, 75% de l'échantillon de ménages sera interrogé en face à face avec un recueil informatisé (méthode CAPI - computer assisted personal interview) et les 25% restant seront interrogés par téléphone (méthode CATI - computer assisted telephone interview). La part des enquêtes en mode CATI sera augmentée progressivement à partir de la troisième année d'enquête avec l'objectif de se rapprocher d'une répartition entre le face-à-face à 60% et le téléphone à 40% en 2027. Au terme du recueil, ce scénario permet de disposer d'un échantillon d'environ 21 000 ménages enquêtées, dont 65% en face à face (méthode CAPI) et 35% par téléphone (méthode CATI). Un changement de mode de recueil pourra également être proposé au ménage enquêter dans le cas où cela peut faciliter l'obtention de la réponse. 21 000 ménages enquêtés correspond à un tirage d'environ 105 000 logements sur cinq ans.</p>
-------------------------	---

6. Service(s) producteur(s)

Service producteur principal	Ile-de-France Mobilités
Autres services producteurs	
Partenariat	<p>22 partenaires ont adhéré à la charte de l'Omnil. Pour certains d'entre eux, une convention permettant une mise à dispositions des fichiers détails a été établie (DRIEAT, RIF, Ville de Paris, Conseils Départementaux, APUR, SNCF Transilien, RATP, SGP, Optile). Pour d'autres partenaires, aucune mise à disposition des fichiers détails n'est prévue (INSEE Île-de-France, CCI Paris IDF, CEREMA, IPR, BruitParif, AirParif, ARENE IDF)</p>
Date prévisionnelle de la première publication	<p>Le programme envisagé de diffusion des données est similaire au programme réalisé à partir des EGT précédentes (pour l'EGT H2020, l'ensemble des publications n'a pu être fournie en raison de la faiblesse de l'échantillon due à l'arrêt de l'enquête en mars 2020) :</p> <p>Publications annuelles :</p> <p>Chiffres clés pour l'évaluation en continu du Plan de Mobilités Fiche synthèse et tableau de chiffres détaillés (à une échelle compatible avec les échantillons) Fiches synthèses départementales</p>

A l'horizon du printemps 2026 :

Analyse des fichiers détails

A l'horizon de l'été 2028 :

Livraison des fichiers détails pseudo-anonymisés pour une estimation des modèles de transport Fiches thématiques par modes et par profils Fiche territoriale pour chacun des 109 secteurs de tirage Retours sur les premiers éléments de l'expérimentation smartphone Analyse des fichiers détails
