



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-treizième session**

Genève, 15-17 juin 2022

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Enquêtes sur les déplacements**Enquêtes sur les déplacements : idées en faveur
de la coopération au niveau international****Note du secrétariat****I. Cadre général**

1. La collecte de données sur les infrastructures, les parcs de véhicules, la circulation, la mesure du transport et les accidents permet raisonnablement de dresser un tableau du transport à l'échelle internationale. Toutefois, il importe également de comprendre les raisons qui motivent les choix en matière de transport, tant au niveau collectif qu'individuel. Quels facteurs influent sur la décision d'une entreprise de renouveler son parc de camionnettes ? Se rendrait-on davantage à l'école à pied ou à vélo si l'on estimait ces moyens de transports plus sûrs ?

2. Les enquêtes nationales sur les transports peuvent donner des éléments de réponses à ces questions. Selon les pays, elles peuvent être réalisées chaque année ou à intervalles réguliers tous les deux, trois ou cinq ans, voire, dans certains cas, de façon plus épisodique. La couverture démographique varie également, selon que les enquêtes tiennent compte de tous les résidents permanents ou, comme c'est parfois le cas, uniquement de la population au-dessus d'un certain âge. Les méthodes de collecte de données peuvent aussi être très différentes : dans certains cas, les participants tiennent un journal de leurs déplacements tandis que, dans d'autres, on les interroge rétrospectivement sur leur schéma de déplacement de la semaine précédente. On trouvera dans un document produit par le Centre commun de recherche de la Commission européenne en 2012¹ un aperçu synthétique des enquêtes sur les déplacements et de leurs caractéristiques au niveau national.

3. On lira également, en annexe, quelques considérations sur la National Travel Survey, l'enquête nationale sur les déplacements en Angleterre, fondées sur les données reçues du Ministère des transports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

¹ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC83304>.



II. Enquêtes et intérêt public

4. Il a été suggéré plus haut que les données issues d'enquêtes sur les déplacements pouvaient aider à répondre à un certain nombre de questions d'intérêt public. Voici une liste des questions importantes pour lesquelles ces enquêtes peuvent se révéler utiles :

a) Déterminer l'influence du genre : En matière de déplacements, les pratiques des hommes et celles des femmes sont souvent très différentes, notamment en ce qui concerne le mode de transport, la distance parcourue et la complexité du trajet (les femmes effectuant en général davantage de « déplacements enchaînés » que les hommes) ;

b) Déterminer le volume de passagers-km sur le réseau routier : Il est possible de déterminer les véhicules-km grâce aux compteurs kilométriques et aux dispositifs de comptage des véhicules, mais pour les passagers-km il est généralement nécessaire de mener des enquêtes sur les déplacements (en combinant les véhicules-km et des passagers-km, on peut en outre calculer le taux moyen d'occupation des véhicules) ;

c) Déterminer le nombre de trajets et leur but : En demandant aux participants aux enquêtes combien de trajets ils effectuent, dans quel but et comment, on se fait une meilleure idée des distances parcourues, mais aussi de ce qui justifie ces trajets. On suppose en général que la circulation aux heures de pointe est principalement constituée de trajets domicile-travail, mais les enquêtes révèlent souvent que ces trajets ne sont pas majoritaires. Les différences entre le nombre des trajets et entre leur longueur peuvent aussi être révélatrices sous l'angle du genre. Les enquêtes sont aussi un bon moyen de recueillir des données sur les déplacements à vélo et à pied qui ne pourraient pas être obtenues autrement ;

d) Déterminer le nombre de voitures par ménage (et par tranche de revenu) : Le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants est un indicateur utile du degré de prédominance de la voiture dans les modes de transport d'un pays, mais il ne rend pas compte de la dispersion de ces voitures entre les catégories sociales. Si l'on demande aux ménages combien de voitures ils possèdent ou peuvent utiliser et si l'on croise cette information avec d'autres données telles que le niveau d'aisance, un tableau plus détaillé se dessine ;

e) Savoir comment les transports sont perçus : Enfin, interroger les participants aux enquêtes sur leur ressenti dans plusieurs domaines (sécurité, accessibilité économique, commodité, etc.) permet de mieux comprendre les raisons qui motivent leurs choix en matière de transport et de mieux planifier les politiques publiques (orienter les déplacements vers les transports en commun ou les modes de transport actifs, accroître la part des transports en commun dans les trajets domicile-travail).

III. Mesures pouvant être prises au niveau international

5. Les systèmes statistiques de nombreux États membres ont depuis longtemps régulièrement recours aux enquêtes sur les déplacements, mais peu de travaux ont été menés récemment au niveau international à ce sujet. Le secrétariat propose une série de mesures susceptibles d'améliorer l'utilité de ces enquêtes :

a) Certains pays publiant les résultats de leurs enquêtes chaque année séparément, on ne dispose pas de séries chronologiques. Même si la méthode peut sensiblement différer d'une année sur l'autre, les séries chronologiques (au moyen d'une API ou sous un format structuré) permettent de dégager des tendances aux niveaux national et international. Elles permettraient également à des chercheurs (ou à des organisations internationales) de compiler les données à l'échelle internationale ;

b) En matière d'enquêtes, la mise en commun des réflexions sur les méthodes utilisées, les difficultés rencontrées et les réussites, ainsi que l'intégration d'autres sources de données (notamment des sources de mégadonnées) pourrait susciter un début d'harmonisation entre les pays ;

c) Sur les dizaines d'indicateurs généralement produits par les enquêtes sur les déplacements dans un pays, quelques-uns seront très utiles aux dirigeants. Il serait intéressant, pour faciliter les comparaisons internationales, de communiquer sur ces indicateurs au niveau international et de voir comment en améliorer la comparabilité.

Annexe

L'enquête nationale de l'Angleterre sur les déplacements

1. En Angleterre, un processus de révision, de nouvel appel d'offres et de modernisation est en cours pour adapter la National Travel Survey (NTS) au monde actuel. La pandémie de COVID-19 a vraiment mis en évidence l'utilité de cette enquête sur les déplacements, qui constitue une source essentielle de données sur la manière dont la population effectue certains types de trajets (par exemple, pour aller à l'école).

2. La NTS repose encore sur les entretiens menés avec les ménages (environ 13 000 ménages interrogés à l'heure actuelle), associés aux journaux de déplacement consignés sur papier. Toutefois, une transition numérique s'est récemment amorcée, en commençant par les journaux de déplacements, dont une version en ligne est depuis peu mise à l'essai. À certains égards, cette dématérialisation a pris du temps, et la pandémie en particulier a posé d'énormes problèmes (tout a dû se faire par téléphone), mais la méthode traditionnelle a repris depuis avril 2022. Il reste à voir comment le journal des déplacements en version numérique, qui n'en est qu'à ses balbutiements, s'intégrera dans la méthode d'enquête actuelle, mais l'équipe de la NTS sait que d'autres ont également essayé des formes semblables de collecte de données au format numérique. La dernière édition de l'International Conference on Transport Survey Methods², tenue en mars 2022, a en effet permis de présenter de nombreux travaux de recherche sur l'utilisation de nouvelles méthodes susceptibles de remplacer les traditionnelles enquêtes sur les déplacements, telles que l'utilisation d'applications installées sur des téléphones intelligents et de l'intelligence artificielle pour la collecte passive de données afin de mettre en évidence les schémas de déplacement.

3. Néanmoins, l'équipe de la NTS est d'avis que l'on peut s'accorder sur le fait que les méthodes « traditionnelles » consistant à interroger directement les gens joueront toujours un rôle extrêmement important dans les enquêtes sur les déplacements, même si les attentes ne sont peut-être pas très claires quant à la manière d'articuler les méthodes traditionnelles et leurs substituts modernes. Elle comprend que d'autres aient adopté des méthodes permettant de déduire automatiquement le but des trajets et le mode de déplacement de données passives à l'aide de l'intelligence artificielle et de l'apprentissage automatique, mais constate que ces méthodes semblent comporter une marge d'erreur élevée. Il se peut toutefois que le milieu des statistiques des transports n'en soit pas très conscient.

4. En Angleterre, les méthodes traditionnelles de collecte, non passives, demeurent donc privilégiées, mais il est admis qu'il est nécessaire de faciliter le plus possible la tâche de ceux qui font un journal au format numérique. La mise au point de cet outil se poursuivra dans cette optique. Il ne fait aucun doute qu'il serait bénéfique de développer le travail sur les enquêtes sur les déplacements au sein de la communauté internationale, notamment par l'échange d'informations et d'expériences, et même par la divulgation du code des applications et des modèles d'apprentissage automatique.

5. Il serait également utile de disposer, par exemple, d'indications sur les informations nécessaires pour évaluer les données numériques, telles que les métadonnées et les paradonnées (par exemple, dans le cas d'une application pour téléphone intelligent, le modèle de téléphone et le système d'exploitation). Il pourrait aussi être intéressant de coopérer pour comprendre et savoir gérer les erreurs possibles selon les différentes méthodes.

² <https://www.isctsc2020.pt/>.

6. Compte tenu du sentiment assez vague que « la situation ne sera jamais normale », l'équipe de la NTS souhaite réfléchir à la mise au point d'une approche adaptée à toutes les situations (par exemple, dans les cas où les entretiens face à face ne sont pas possibles), en s'appuyant sur les expériences des autres. Cette approche, a priori destinée aux situations exceptionnelles, pourrait cependant permettre de savoir comment trouver en permanence le meilleur équilibre entre les méthodes traditionnelles et modernes, en tenant compte des pressions qui pèsent sur les équipes, au Royaume-Uni et ailleurs.
