



**HAL**  
open science

# De l'enquête-ménage aux enquêtes-déplacements : comment l'action publique a fait évoluer ses instruments d'évaluation

Tristan Guilloux, Mathieu Rabaud, Cyprien Richer

## ► To cite this version:

Tristan Guilloux, Mathieu Rabaud, Cyprien Richer. De l'enquête-ménage aux enquêtes-déplacements : comment l'action publique a fait évoluer ses instruments d'évaluation. CEREMA - IFSTTAR. Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter, CEREMA, 2015, Rapport d'études et de recherches. <halshs-01386610>

**HAL Id: halshs-01386610**

**<https://shs.hal.science/halshs-01386610v1>**

Submitted on 27 Oct 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

GUILLOUX T., RABAUD M., RICHER C. (2015), « De l'enquête-ménage aux enquêtes-déplacements : comment l'action publique a fait évoluer ses instruments d'évaluation » in ARMOOGUM J., GUILLOUX T., RICHER C. (dir), **Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter**, ed. CEREMA-IFSTTAR, coll. Rapport d'études et de recherches, pp. 15-29  
<http://www.certu-catalogue.fr/mobilite-en-transitions-connaître-comprendre-et-représenter.html>

## De l'enquête-ménage aux enquêtes-déplacements comment l'action publique a fait évoluer ses instruments d'évaluation

Tristan Guilloux, Mathieu Rabaud, Cyprien Richer, CEREMA

*En parallèle aux enquêtes nationales de mobilité, la France s'est dotée depuis le milieu des années 1970 d'outils standardisés d'observation des mobilités à l'échelle locale : les enquêtes ménages déplacements (EMD). Largement analysées du point de vue des résultats, la dimension politique de ces enquêtes a fait l'objet de rares études. L'objectif de cette contribution est justement de porter un éclairage selon trois directions. Il s'agit tout d'abord de mettre en évidence que cette méthode standardisée n'est pas figée et qu'elle évolue avec la montée en puissance de l'échelle territoriale dans les politiques de transport. Ces évolutions méthodologiques s'accompagnent d'une démultiplication du nombre des enquêtes et d'une diversification de la typologie des territoires concernés. Enfin, l'usage même des enquêtes initialement conçues pour alimenter des modèles de demande de transport s'élargit avec l'évolution de l'agenda des politiques publiques et va au-delà d'objectifs opérationnels : en rassemblant toujours plus d'acteurs, ces enquêtes constituent des instances de collaboration entre les acteurs de la mobilité d'un territoire donné.*

### Historiciser<sup>1</sup> la production de données de mobilité

Lorsqu'il s'agit de définir une politique de transports à l'échelle d'une agglomération, la connaissance de la demande de déplacements quotidiens – appelée également mobilité quotidienne - s'avère le complément indispensable à l'inventaire des infrastructures routières et des services de transports collectifs. Il s'agit de connaître l'ensemble des déplacements effectués un jour donné, dans un périmètre déterminé et par l'ensemble des résidents du territoire concerné (Bonnell, 2004). Cette connaissance s'acquiert au travers d'enquêtes statistiques menées auprès d'un échantillon représentatif de la population ; construit à partir des caractéristiques des ménages et du territoire puisque les modalités des déplacements et leur répartition spatiale des personnes est fortement influencée par l'interaction entre les membres du ménage et par la localisation de leur domicile. Dans les agglomérations françaises, la production de ces données s'est cristallisée autour d'un instrument de mesure mis au point par l'État et normalisé au milieu des années 1970 : les *enquêtes déplacements*.

Les enquêtes déplacements s'appuient sur une méthode standardisée et actualisée depuis 1976 par les services de l'État, afin d'assurer une comparaison fiable dans le temps et dans l'espace à l'échelle nationale. En 2013 on dénombre, 150 enquêtes réalisées dans 89 territoires ; certains de ceux-ci ayant renouvelé l'enquête périodiquement (tous les dix ans environ) afin de disposer de données actualisées. La multiplication des territoires enquêtés s'accompagne de la mise au point de variantes de la méthode standard appelée successivement enquête ménage (EM) puis enquêtes ménages déplacements (EMD) : enquête globale transport (EGT) , enquête déplacements villes moyennes (EDVM) et enfin enquête déplacements grands territoires (EDGT). Nous emploierons par la suite le terme d'enquêtes déplacements (ED) pour parler de l'ensemble de cette famille de méthodes.

- **Les enquêtes déplacements comme instrument des politiques publiques : trois directions pour une analyse**

Si les résultats des enquêtes déplacements sont à l'origine de nombreuses publications – au niveau local comme à l'échelle nationale - s'intéressant à la mobilité au sens large, les enquêtes elles-mêmes restent peu étudiées en tant qu'instrument de « représentation » de la réalité territoriale au service d'une politique publique. Pourtant, cette approche, s'intéressant à la dimension « politique » des enquêtes déplacements, est largement complémentaire, voire explicative, de la production de données, des évolutions méthodologiques et des analyses qui sont produites. En effet, les travaux des sciences politiques qui analysent plus spécifiquement les « sciences de gouvernement » ont développé

l'idée que les instruments d'action publique ne sont pas de simples leviers, mais qu'ils contribuent à structurer le contenu de cette action et à en façonner les contours. Bien plus, « [les instruments] ne sont pas des outils axiologiquement neutres et indifféremment neutres. Ils sont, au contraire, porteurs de valeurs, nourris d'une interprétation du social et de conceptions précises du mode de régulation envisagés » (Lascoumes et Le Galès, 2004). Par leur construction et leur évolution, ils sont au cœur de cette relation sans cesse en mouvement entre population, problème et politique, dans la conception classique que l'on se fait du politique qui considère qu'une « politique publique se définit toujours par rapport au changement, soit que l'on cherche à freiner une évolution, soit que l'on cherche, au contraire, à promouvoir la transformation du milieu concerné » (Muller, 2005).

Concernant les enquêtes déplacements, la question peut être adressée selon trois directions. On peut s'intéresser aux conditions mêmes de la production de l'outil, c'est-à-dire la méthode de recueil de données, en identifiant à travers sa conception et son évolution les enjeux institutionnels de maîtrise d'un savoir technique de gouvernement. L'analyse des conditions de réalisation des enquêtes renseigne sur leurs bénéficiaires et permet de dresser un panorama en mouvement des acteurs de la mobilité quotidienne en France. Enfin, l'usage des enquêtes, qui ne peut être confondu avec la seule exploitation des données, renvoie à la relation entre l'instrument et la politique publique qu'elle est supposée informer.

La genèse des « enquêtes ménages », comme on les appelle à leur début, et leurs premières années d'existence jusque dans les premières années de la décennie 1980 est bien documentée par des ouvrages publiés dès les années 1970 (Dupuy, 1975, 1978) et par un travail plus récent, réalisé par Benoît Facq (2006) dans le cadre d'un mémoire de Master à l'Institut d'Études Politiques (IEP) de l'Université de Lyon 2, dirigé par Pr. Gilles Pollet et Fabrice Bardet. B. Facq décrit le rôle actif des services techniques du ministère en charge des transports et de son corps d'ingénieurs des Ponts-et-Chaussées dans l'importation, dans les années 1960, d'une méthode mise au point aux États-Unis pour alimenter des modèles de prévision des trafics. Il met également en évidence les tensions qui ne manquent pas d'apparaître dès le milieu des années 1970 entre un outil conçu par l'État pour des besoins de modélisation et son appropriation par des collectivités locales qui montent en puissance et dont les demandes entraînent un découplage progressif entre la production de données et la construction de modèles de déplacement.

Sur la période qui nous sépare de ces premières années, les analyses longitudinales se cantonnent à l'analyse des résultats issus de l'exploitation des données de mobilité (nombre de déplacements, part de marché des modes, etc.) . Elles restent relativement muettes sur les relations de l'instrument avec les politiques publiques. Il convient cependant de relever le mémoire de Mastère réalisé en 2010 sous la direction de F. Bardet par Elsa Alexandre qui entreprend un tel travail d'analyse à partir du cas lyonnais et dans la perspective des politiques environnementales issues du Grenelle de l'environnement. Ces approches monographiques mériteraient d'être développées, autour des grandes agglomérations qui ont régulièrement conduit des enquêtes, comme Lille, Grenoble, Strasbourg, Bordeaux et bien d'autres.

### ○ **L'hypothèse de la « reterritorialisation » de l'action publique**

La seconde moitié et années 1970 et le début de la décennie suivante sont marqués par l'engagement du processus de décentralisation qui voit le transfert d'un certain nombre de compétences de l'État vers les collectivités locales, parmi lesquelles l'aménagement de l'espace urbain et les transports. Le 30 décembre 1982 est promulguée la loi fondamentale sur l'organisation des transports en France : la LOTI, loi d'orientation sur les transports intérieurs.

Cette contribution propose une approche à l'échelle nationale et selon une entrée territoriale. En effet, l'hypothèse avancée est que la période qui court depuis la standardisation des enquêtes correspond à une « reterritorialisation de l'espace de l'action publique » (Leloup, Moyart, Pecqueur 2005). Cette analyse propose de poursuivre ce que B. Facq avait déjà mis en évidence pour les toutes premières années d'existence des enquêtes. Elle s'organise autour des trois directions exposées précédemment : évolution de la méthode d'enquête, analyse des acteurs et des territoires au travers de l'inventaire des enquêtes et usage des enquêtes mis en perspective avec des politiques publiques.

### ○ **Contribuer, de l'intérieur, à la constitution d'une histoire : éléments de méthode**

Trois sources ont été mobilisées pour restituer cette histoire. La standardisation à l'échelle nationale des méthodes a comme objectif de permettre la comparabilité dans le temps des enquêtes successives. A cet effet, les enquêtes ont été

archivées au fur et à mesure de leur réalisation au sein du réseau scientifique et technique du ministère en charge des transports. Ces archives permettent de disposer d'informations sur les modalités de réalisation de l'enquête : nature de l'enquête, périmètre, acteurs impliqués, etc. Une base de données sur l'*identité* des enquêtes a été construite.

Les nombreuses publications autour des méthodes et des analyses, tant au niveau national qu'au niveau local, réalisées par les services de l'Etat, les collectivités locales maîtres d'ouvrage ou encore le milieu de la recherche laissent largement transparaître les relations entre cet instrument technique et les politiques publiques et leurs acteurs.

Des sources orales ont été mobilisées, constituées d'entretiens (ou de retranscriptions d'entretiens) auprès d'acteurs impliqués dans la réalisation des enquêtes (Facq, 2006, Alexandre, 2010, Richer, 2013). Ces entretiens sont intervenus au moment où un certain nombre d'agents du ministère des transports ayant suivi les enquêtes pendant près des quatre décennies de leur existence allaient partir à la retraite. Il importait de collecter cette mémoire avant qu'elle ne s'efface, ce fut même un élément déclencheur des présents travaux. Même si les débats animent la communauté des historiens sur la pertinence des entretiens d'acteurs comme sources orales (Voldman, 1992), le recours aux témoignages de professionnels est fréquent dans les travaux historiques portant sur l'instrumentation des politiques publiques (Coquand, 1982, Beltran & Picard, 1992, Debizet, 2010).

Il faut enfin préciser que cette « histoire » est écrite « de l'intérieur », par des agents du ministère en charge des transports. Elle associe un chercheur travaillant au sein d'une équipe de recherche associée de l'IFSTTAR, docteur en géographie, un ingénieur du CETE Nord Picardie qui travaille depuis 10 ans sur les enquêtes, depuis l'élaboration de leur méthode jusqu'à leur analyse en passant par le pilotage d'enquêtes et le responsable au CERTU du groupe en charge de la standardisation des méthodes. Cette proximité avec l'objet étudié ne permet pas de confondre ce travail avec des recherches historiques académiques qui nécessitent un certain recul. Néanmoins, et c'est comme cela que cela que les auteurs le perçoivent, cette contribution souhaite jeter de premières bases d'une historicisation des enquêtes déplacements « à la française » qui apparaît indispensable pour préparer leur devenir.

## **De l'enquête ménage aux enquêtes déplacements : le territorial à la recherche d'une place**

### **o Du dossier pilote des enquêtes ménages au guide « standard » enquête ménages déplacements**

L'enquête « ménages » telle que définie en 1975 est une photographie de tous les déplacements de la veille, tous modes et tous motifs (à de rares exceptions près) réalisés les habitants d'une zone donnée. L'enquête s'intéresse aux déplacements effectués du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, jours fériés ou à caractère exceptionnel. Les personnes interrogées doivent notamment décrire de manière précise les déplacements qu'elles ont réalisés la veille de l'entretien afin, qu'en moyenne, sur le territoire, on puisse obtenir des informations représentatives qui vont au-delà de ce qui est considéré comme la mobilité « habituelle ». L'individu statistique de base est le ménage (d'où le nom de l'enquête) et tous les membres du ménage de 5 ans et plus sont interrogés lors d'un entretien en face à face à domicile. La méthode définit les modalités d'échantillonnage (taille, base de sondage, découpage géographique), les documents d'enquêtes, l'organisation du recueil de données (durée, organisation logistique, contrôle) et les modalités de son exploitation (définition des indicateurs). De 1976 aux années 1990, on dénombre une cinquantaine "d'enquêtes-ménages" réalisées sous le standard SETRA/ CETUR.

Durant les années 1990, les enquêtes « ménages » du SETRA évoluent et prennent le nom d'Enquêtes Ménages Déplacements « méthode standard » puis « standard CERTU », largement connues sous l'acronyme EMD. Ces précisions terminologiques marquent un tournant méthodologique et institutionnel. Jusque dans les années 1990, le CETUR validait l'enquête a posteriori. Après l'invalidation des enquêtes d'Orléans et de Thionville au milieu des années 1990, la certification du CERTU donne lieu à un suivi plus rigoureux. Le guide méthodologique publié en 1998 (le premier du CERTU) vient clarifier et renforcer le rôle des services de l'Etat dans le contrôle de l'enquête en créant plus officiellement le rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Signe d'une plus grande maturité des EMD, ce guide méthodologique est aussi devenue une publication plus communicante avec une présentation retravaillée et une illustration en couverture. Depuis la fin des années 1990, une cinquantaine d'EMD « standard CERTU » ont été réalisées.

## ○ **Enquêtes déplacements : variations territoriales et ouverture de la méthode**

Dès l'origine, les enquêtes ne sont pas totalement identiques entre elles, puisque les questionnaires comportent depuis 1976 «[...] une partie fixe (qui permet les comparaisons entre les villes) et [une] partie laissée à l'initiative locale, et qui peut déborder du cadre transport au sens strict (urbanisme, logement, ...) » (Cete de Lyon, Certu, 1983). En outre, le questionnaire opinion introduit dès 1975 dans l'enquête de Lyon contribue à ancrer un standard défini au niveau national dans le local en permettant aux décideurs de « connaître l'état de l'opinion sur les transports » dans un contexte marqué la montée en puissance de la concertation des usagers dans l'élaboration des politiques de transport (Cete..., 1983).

L'investissement territorial se concrétise dans les années 1980, lorsque les collectivités locales, principalement au travers de leurs autorités organisatrices des transports urbains, s'investissent dans la réalisation d'enquêtes et en deviennent les maîtres d'ouvrage. Mais il s'agit avant tout des principales agglomérations françaises. A partir de la fin des années 1990, une nouvelle catégorie d'agglomérations manifeste son intérêt pour ce type d'enquêtes ; les villes moyennes. Pour celles-ci, la méthode de collecte en face à face génère des coûts et un pilotage qu'elles ne peuvent assumer. Le CERTU met au point une méthode de recueil des données pour les villes dont le pôle urbain défini au sens de l'Insee est inférieur à 100 000 habitants. A partir d'enquêtes pilotes (Roanne sera la première en 2000), le CERTU (2010) publie en 2010 un guide méthodologique appelé enquêtes déplacements ville moyenne, connue également comme EDVM. Afin de rendre la méthodologie accessible, plusieurs éléments ont été modifiés par rapport aux EMD. La durée minimale du recueil est abaissée, le questionnaire est simplifié avec notamment moins de détails sur l'usage des modes mécanisés au cours des déplacements, la collecte est réalisée au téléphone. La méthode EDVM est explicitée dans le chapitre suivant de Rabaud.

Avec le phénomène d'étalement urbain, les grandes agglomérations formulent le souhait d'enquêter des habitants de plus en plus éloignés des pôles urbains. Si certaines choisissent de reconduire la méthode en face à face sur les grandes couronnes périurbaines (Lyon en 2006 par exemple), d'autres hésitent pour des contraintes financières auxquelles se rajoutent les aléas techniques, car les enquêteurs sont souvent amenés à effectuer de longues distances pour se rendre chez les ménages, sans garantie d'obtenir un entretien. L'expérience acquise avec les EDVM permet d'expérimenter (Lille en 2006 puis dès 2007, Le Havre, Rennes et Chambéry) une méthode juxtaposant deux enquêtes : une EMD sur l'agglomération centrale et une EDVM sur le territoire périurbain. Cette association des méthodes a cependant posé rapidement des problèmes de continuité, notamment sur le fait qu'en face à face on enquêtait dès cinq ans et au téléphone à partir de onze ans. En 2011, un complément au guide méthodologique sur les EMD pour les territoires périurbains et ruraux a été publié par le Certu et il présente la méthodologie unifiée des EDGT (CERTU, 2011). La partie téléphonique de l'enquête, plus « musclée » que pour une EDVM, est donc vue comme un complément à l'EMD « classique », une enquête complémentaire que l'on vient faire en plus. Les enfants sont interrogés dès 5 ans, pour ne pas avoir de rupture avec la partie face à face, l'usage des modes mécanisés est plus détaillées et la durée d'enquête est relevée au niveau de celle des EMD pour faire coïncider les périodes (Rabaud, 2012). L'analyse des conditions de production des enquêtes permet de mieux saisir l'interaction entre, d'une part, des demandes locales pour adapter les méthodes au contexte territorial et financier des collectivités et, d'autre part, la volonté de l'État de maintenir un standard national.

Fig. 1. Chronologie des enquêtes-déplacements (1975-2013)



## **Des enquêtes de plus en plus nombreuses, sur des territoires diversifiés et des acteurs démultipliés**

- **Une multiplication des enquêtes portée par les nouvelles méthodes et le contexte de la décentralisation**

Dans un premier temps, il semble que l'État met le pied à l'étrier des collectivités pour la réalisation des EM à la fin des années 1970. Après la première vague d'enquête, suit une "dépression" dans les années 1980 où peu d'EM sont réalisées, correspondant au transfert définitif des compétences décisionnelles. Dans les années 1980 et 1990, le succès des EMD est fragile, car la réalisation des enquêtes repose majoritairement sur le renouvellement de la première vague. Les EMD intéressent peu de nouvelles agglomérations. A partir des années 2000, la dynamique change radicalement et le nombre d'enquêtes réalisées explose (150e enquête en 2013), en intéressant majoritairement de nouveaux territoires. Entre 2003 et 2013, 75 enquêtes sont réalisées, soit autant que durant les 26 années précédentes. Plus de 7 enquêtes déplacements sont réalisés tous les ans en France depuis 2006, alors qu'auparavant le rythme était généralement inférieur à 4. Ainsi, on dépasse en 2013, le nombre d'un million de personnes interrogées en 150 EMD, plus de la moitié depuis le début des années 2000.

L'augmentation du nombre d'enquêtes est portée par le succès des nouvelles méthodes. Sur 150 ED, on dénombre 33 EDVM réalisés depuis 2000 et 14 EDGT depuis 2006. En comptant uniquement l'enquête la plus récente de chaque territoire, les nouvelles méthodes pèsent aujourd'hui plus de la moitié des enquêtes-déplacements alors qu'elles n'existent que depuis quelques années. Entre 2006 et 2013, 70% des enquêtes déplacements réalisées sont des EDVM et des EDGT contre 30% pour les EMD « classiques ». L'élargissement du « public cible » des enquêtes-ménages, a eu un effet incontestable sur le nombre d'enquêtes réalisées. Ces nouvelles méthodes ont stimulé l'élargissement du « cercle » initial des villes à enquêtes, un cercle (Grenoble, Strasbourg, Lyon, etc.) qui a également contribué à promouvoir ces enquêtes.

L'effet des nouvelles méthodes sur le rythme de réalisation des ED est un facteur endogène important. Cependant, des facteurs exogènes ont certainement participé à la diffusion et à la généralisation du besoin de connaissance de la mobilité locale. Parmi eux, il y a bien sûr les réformes territoriales donnant de plus grandes compétences aux collectivités en matière de transport (1999- Loi Chevènement et 2000- Loi SRU) ainsi que le renforcement de la planification locale (1996- PDU obligatoires, 2000-PDU renforcé et SCOT ...). Plus généralement, c'est l'évolution de la structure territoriale urbaine, à travers la périurbanisation et la métropolisation, mais également la montée en puissance de nouvelles préoccupations comme le développement durable qui semble contribuer à l'embellie en matière d'enquête de mobilité. Ce mouvement peut se lire au travers de l'évolution des périmètres des enquêtes.

- **Une extension des périmètres : du périmètre de transport urbain à l'espace métropolitain**

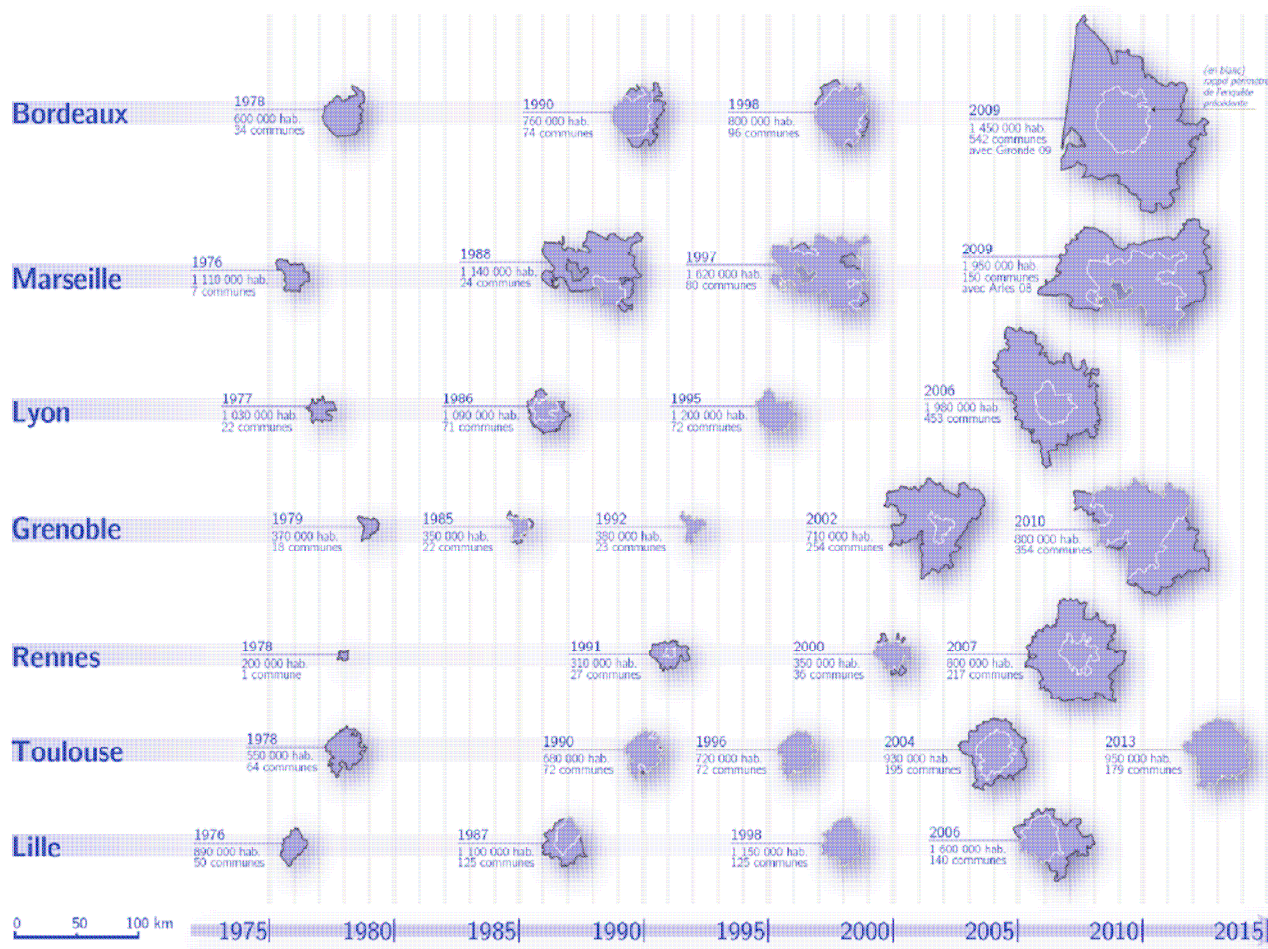
Les 89 « territoires » couverts par au moins une enquête déplacements sont contrastés en termes de population. En 2013, les enquêtes-déplacements réalisées en-dehors de l'Ile-de-France couvrent des agglomérations dont la population est comprise entre 40 000 habitants environ (Pompey 2004, Dinan 2010, Angoulême 2012, Pusaye-Forterre 2012...) et 2 000 000 d'habitants (Marseille 2009, Lyon 2006).



Avec l'émergence de nouvelles méthodes, on observe une double tendance dans les dynamiques spatiales des enquêtes. D'un côté, les premières enquêtes sont réalisées sur des territoires de plus en plus petits : la population médiane des premières enquêtes avant 1999 était de 215 000 habitants, elle est tombée à 140 000 habitants depuis 2000. De l'autre côté, le renouvellement des enquêtes se fait sur des territoires de plus en plus grands. Sur 32 territoires qui ont réalisé au moins 2 enquêtes, 28 en ont profité pour élargir leur périmètre d'enquête (soit près de 90%).

Le renouvellement d'une enquête est l'occasion d'adapter son périmètre afin de mieux intégrer les couronnes périurbaines. Pour les grandes agglomérations, les périmètres d'enquêtes dépassent parfois très largement les zonages en aires urbaines. Le phénomène de périurbanisation ne touchant pas que les grandes métropoles, l'élargissement des périmètres d'enquêtes concerne également des agglomérations moyennes comme Amiens, Belfort, Bayonne ou Roanne dont les populations des périmètres d'enquêtes ont doublé depuis l'enquête précédente.

Fig. 3. Évolution des périmètres des enquêtes-déplacements dans les grandes agglomérations.



Ces évolutions se traduisent directement dans les mutations dans l'échelle de l'enquête et dans la dimension institutionnelle de son périmètre. La méthode stipule que le label CERTU ne peut être obtenu qu'à la condition que le périmètre d'enquête intègre au moins un périmètre de transports urbains (PTU). La part de ce type d'enquêtes diminue sensiblement, alors que cette échelle était la norme pour les premières enquêtes. Si l'on se réfère aux deux autres échelons d'autorités organisatrices de transports – le département et la région – on observe que six départements sont aujourd'hui couverts (Bas-Rhin, Calvados, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône ainsi que la Gironde et le Var en complément des enquêtes urbaines) et deux régions métropolitaines (l'EGT Île-de-France et l'Enquête Nord-Pas-de-Calais en complément des enquêtes urbaines).

La montée en puissance de la dimension « aménagement » des enquêtes à côté de leur fonction première liée au dimensionnement des infrastructures et des services de transport est perceptible dans la coïncidence du contour des

enquêtes avec celui de documents de planification territoriale à grande échelle. Environ 35 périmètres correspondent à celui de Schémas de cohérence territoriale ou des anciens schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme. C'est une échelle qui devient une référence pour caler des périmètres d'enquêtes déplacements. Plus large que le PTU, cette échelle permet de répondre à différentes problématiques à la fois pour les déplacements urbains (avec une meilleure connaissance des flux périurbains entrants) mais aussi à l'échelle de l'aire urbaine et de la planification stratégique.

On observe enfin des enquêtes qui s'affranchissent d'un périmètre institutionnel unique. Onze territoires, rassemblant plus de 500 000 habitants, dépassent, parfois largement le périmètre du SCOT de la ville-centre (Bordeaux, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Nancy, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Toulon, Toulouse). Intégrant souvent plusieurs PTU, ces grands territoires témoignent de l'irruption du fait métropolitain et plus généralement d'une dynamique à l'œuvre où l'espace vécu « saute par-dessus » les périmètres institutionnels (Morain, Guilloux 2012). Pourrait-on ainsi avancer que ces enquêtes sont devenues un lieu de l'interterritorialité ?

### o **Une complexification du jeu des acteurs**

L'analyse de l'évolution des acteurs institutionnels en présence dans la maîtrise d'ouvrage des enquêtes renseigne sur la « reterritorialisation de l'espace de l'action publique » puis sur son ouverture vers l'interterritorial. L'année 1976, marque un « tournant » car avec leur « standardisation », les enquêtes cessent d'être entièrement pilotées par l'administration centrale. La première vague d'enquêtes standard (entre 1976 et 1980) est encore marquée par une forte présence de l'État dans la maîtrise d'ouvrage, à travers les directions départementales de l'Équipement (Lille et Lyon en 1976, Nancy en 1976) et dans le financement (50% par la direction centrale et une partie dite locale par les DDE). Cette déconcentration vise à garantir « l'intérêt que portent les organismes et élus locaux à la réalisation d'enquête sur leur agglomération » (Cete de Lyon, Cetur 1983). Le passage de relais avec les collectivités locales s'amorce avec la formule de la co-maîtrise d'ouvrage entre l'État et la commune centre de des agglomérations (Bordeaux ou Toulouse en 1978, Amiens en 1976) qui se double du co-financement.

Sur le plan politique, le passage de témoin est assez rapide. A partir des années 1980, quasiment plus aucune EMD n'était sous maîtrise d'ouvrage État. L'AOTU, généralement sous statut syndical, prend la responsabilité des EMD tandis que le financement local commence à être partagé avec le Conseil Général, mais aussi dans certains cas avec les chambres de commerce et d'industrie. Après la loi de 1999 portant sur la simplification et le renforcement de la coopération territoriale, connue comme la loi Chevènement, même si le rôle de l'AOTU (au statut davantage communautaire) reste central dans le pilotage des enquêtes, la sphère des partenaires dans le montage s'élargit considérablement.

La légitimité du porteur traditionnel (l'AOTU) et les formes de coopérations nécessaires à la réussite de l'enquête-déplacements s'en trouvent questionnés. D'une enquête à la suivante, l'élargissement du périmètre peut s'accompagner d'un saut d'échelon dans la maîtrise d'ouvrage : de l'AOTU au Conseil général comme dans les Alpes-Maritimes en 2009 ou même le Conseil régional PACA sur un périmètre pourtant contenu dans des limites départementales des Bouches-du-Rhône. On observe également un déplacement vers les échelles métropolitaines ou de planification stratégique. De nouvelles formes de maîtrise d'ouvrage des enquêtes apparaissent avec des syndicats mixtes (non AOTU) soit de SCOT ou de Pays (Béthune et Belfort en 2005, Chambéry et Boulogne en 2007, Calais en 2009, Amiens en 2010) soit d'Étude (SMETD pour l'enquête du Genevois français autour d'Annemasse 2007). La forme partenariale du groupement de commande est également utilisée là où « personne n'est légitime » pour porter seul l'enquête (Rennes et Rouen en 2007, Côte basco-landaise autour de Bayonne en 2010 ou l'enquête du Calvados en 2011). L'enquête ménage devient ainsi progressivement une « scène ouverte », selon le mot de Philippe Estèbe, pour dépasser le pré carré des compétences territoriales (CERTU, 2012). Cette ouverture correspond à une démultiplication des usages qui sont faits des enquêtes.

## L'usage des enquêtes, entre objectifs opérationnels et efficacité procédurale

### ○ De l'alimentation des modèles de trafics aux indicateurs d'une politique de transport

Jusqu'aux années 1980, ce qui prime c'est la finalité opérationnelle directe de l'enquête, comme source de données pour les modèles de trafic. Le dossier pilote du SETRA en 1975 est expéditif sur les aspects annexes à la méthodologie : une seule page d'avant-propos présente succinctement le contexte et les objectifs des enquêtes ainsi que l'objet de la brochure et le plan. Le guide précise que « l'intérêt de ces enquêtes n'est plus à démontrer » mais il ne donne explicitement qu'une seule finalité aux enquêtes ménages : « Les informations collectées par ces enquêtes permettent d'élaborer les modèles d'engendrement de trafic utilisés dans les études d'infrastructures de transport » (SETRA, 1975). Nul besoin donc de s'interroger sur les objectifs : le modèle a besoin de l'enquête, l'enquête se justifie par les besoins du modèle<sup>2</sup>. Les analyses produites au niveau national à la même époque en témoignent également. La série de rapports sur les « caractéristiques des déplacements en milieu urbain » produit par la division urbaine du SETRA (1975) reprend la description séquentielle des modèles de déplacements à 4 étapes : génération, distribution et choix modal, préalable à l'affectation.

Les 14 ans qui s'écoulent entre le « dossier pilote » (1975) et le premier guide méthodologique du CETUR (1989), témoignent du faible besoin d'explicitation et de formalisation étant donnée que l'enquête fonctionne encore en « circuit fermé » avec une expertise technique monopolisée par l'État. En outre, la position du CETUR n'est alors pas complètement affirmée et reconnue face à d'autres offres de méthodes d'enquête émanant du secteur privé entre autres, ce qui ne joue pas en faveur d'une transparence sur la méthode. Pourtant des évolutions apparaissent avec des questionnaires complémentaires, répondant à des préoccupations spécifiques à l'agglomération enquêtée, mais également à la montée de nouvelles préoccupations liées au cadre de vie (CETE de Lyon & CETUR, 1983). A titre d'exemple, entre 1976 et 1983 un questionnaire sur les habitudes d'utilisation des modes fait son apparition. Le rapport de 1983 justifie cette évolution par le passage d'une « rentabilité purement économique à une « rentabilité sociale » », autrement dit un dépassement d'une finalité orientée en direction des modèles. L'individu n'est plus interchangeable, c'est « un usager qui « a des intérêts à défendre ».

L'ouverture vers de nouveaux usages est également influencé par le renouveau des politiques de transports collectifs qu'illustre la mise en place, en Région parisienne puis progressivement en province à partir de 1973, d'un Versement Transport qui met à contribution les employeurs. A côté du nombre de déplacements, un indicateur fait son apparition pour identifier la répartition entre les différents modes. Jean-Marie Guidez, qui travaille alors au CETE de Lyon, explique comment on préfère alors au terme technique de répartition modale, le terme de « part de marchés » qui appartient à la sphère du marketing à un moment où les réseaux de transport collectif cherchent à reconquérir un public (Facq, 2006).

### ○ Une ouverture à la planification locale

A la fin des années 1990, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE 1996) marque un nouveau tournant, notamment en rendant les plans de déplacements urbains (PDU) obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Mais depuis une décennie déjà, la vocation planificatrice des enquêtes ménages était déjà affirmée. Le « dossier méthodologique pour la réalisation d'une enquête ménages » (1989) adopte un ton est beaucoup plus offensif sur les enjeux des enquêtes et sur leur qualité. Dès les premières pages, on vante le label 'enquête ménages' garant de la rigueur méthodologique, le savoir-faire et les références des services de l'État. L'argumentaire du guide méthodologique de 1989 va servir de référence aux guides suivants. La formulation : « une contribution essentielle à la planification locale » et « à la connaissance au niveau national » est toujours en vigueur aujourd'hui. Ces deux points ouvrent des champs nouveaux aux usages potentiels des enquêtes ménages jusqu'alors cantonnés aux modèles de trafic. Dans la rubrique « La planification locale », on appelle au « réflexe enquête ménages » pour répondre à des questions très variées : « les flux de trafic routiers pour une DDE ; les relations entre urbanisme et mobilité pour une agence d'urbanisme ; les données sur la clientèle pour un réseau de TC; les aspirations des habitants en matière de transport pour les élus; les données sur les achats pour une Chambre de commerce... ». En 1998, dans le troisième guide méthodologique, édité cette fois-ci par le CERTU, la visée de planification urbaine est réaffirmée suite à la LAURE. L'EMD est présentée comme un « outil essentiel à l'élaboration des PDU » : « la planification des grandes infrastructures de transport en milieu urbain, l'élaboration des PDU ne peuvent se faire sans la connaissance fiable et précise des besoins de la population, de son évolution récente, de ses déterminants » (CERTU, 1998).

Depuis quelques années, on assiste à un renforcement la planification territoriale (SCOT, PDU, PLU, PLH créés ou renforcés par la loi SRU 2000 ; PLU intercommunal suite aux lois Grenelle) qui s'appuie sur des diagnostics territoriaux approfondis permettant d'élaborer des scénarios et de prendre des engagements à travers une démarche d'actions opérationnelles. Les consultations et études préalable au lancement du PDU permettent aux élus et aux structures techniques locales de se doter de connaissance objectives et cohérentes sur le système de transport indispensable à la préparation des choix (Lassave 1984). Les enquêtes déplacements sont présentées comme un outil précieux pour réaliser ces diagnostics et alimenter avantageusement les diagnostics des documents d'urbanisme ou de transport mais aussi les démarches environnementales (plan climat, Agenda 21).

Une enquête menée en 2010 par le CERTU auprès des collectivités sur l'utilisation des enquêtes ménages pointe le volet planification comme objectif principal des enquêtes. Pour autant, une analyse des temporalités respectives entre le déroulement des enquêtes et l'élaboration des documents de planification met en évidence qu'il n'y a pas de synchronisation systématique, notamment pour la production de données susceptibles d'alimenter le diagnostic initial (Denoyelle, 2012). Parfois même, la démarche de planification conclue sur la nécessité de lancer une enquête-déplacements. Dans l'enquête menée par le Certu, un technicien de collectivité explique que les phases d'études sont liés aux cycles des mandats, tandis que l'on observe depuis le milieu des années 1970 l'instauration d'une sorte de clubs des habitués qui renouvellent les enquêtes tous les dix ans environ. Émergence d'un projet technique en relation avec l'élaboration d'un projet politique ou établissement d'une routine au sein de services techniques « aguerris » à la démarche, l'enquête endosse aussi un rôle de plus en plus important dans la coopération entre acteurs du transport.

#### ○ **L'efficacité procédurale des enquêtes-déplacements en question**

L'élargissement des périmètres combiné à la diversification des usages d'une part et les coûts des enquêtes dans un contexte de plus en plus contraint pour les budgets publics d'autre part sont des éléments explicatifs de ce renforcement dans les coopérations entre acteurs. Les enquêtes-déplacements semblent en effet développer une aptitude à coopérer comme en témoigne le développement des cofinancements entre collectivités territoriales, tandis que la forte technicité nécessaire au suivi du recueil de données, la « labellisation » par le Certu et le subventionnement rendent l'État incontournable. Ce renforcement des coopérations s'observe dans le développement de publications de plus en plus institutionnalisées. Les éditoriaux des responsables politiques deviennent plus fréquents tandis que les partenaires locaux, plus nombreux, sont plus visibles sur les brochures de résultats comme le montre la présence plus systématique des logos : sur les couvertures des publications, on retrouve huit symboles représentant les partenaires de l'enquête de Nice (2009) et de Chambéry (2007), 10 à Saint-Étienne (2009) et 21 à Grenoble (2002). La communication politique prend peu à peu le pas sur les documents techniques prisés dans les années 1970/80. Aujourd'hui, l'enquête ménage, outil de communication des collectivités sur leur politique de transport, est aussi un instrument de marketing territorial et de mise en visibilité des responsables locaux. Les premières publications sont aussi la base de l'émergence d'une culture commune en matière de mobilité entre les différentes institutions et le grand public.

Mais de par sa dimension standardisée, l'enquête elle-même constitue une procédure générant une efficacité procédurale à côté de l'efficacité substantielle (modélisation, planification), à l'image de ce que Jean-Marc Offner a décrit au sujet des plans de déplacements urbains (Offner, 2003). Cet instrument offre aux différents acteurs du territoire un temps propice au dialogue à travers les différentes phases d'élaboration : de la réflexion initiale sur le territoire pertinent à enquêter (à relier avec les partenaires impliqués, la forme de la maîtrise d'ouvrage et le choix d'une méthode) jusqu'à la communication institutionnelle et la publication des résultats auprès du grand public en passant par le partage de l'expertise technique dans la production des données (entre bureaux d'études, agences d'urbanisme et CETE). Le temps de l'enquête est mis à profit pour mobiliser les habitants du territoire autour de la question des transports « mise à l'agenda » politique. Une large communication assortie de slogans comme celui de l'EDGT du Calvados (2011) « Préparons ensemble les transports de demain » permet d'interpeller l'attention du public pour l'associer à cette (nouvelle) forme de démocratie participative. L'enquête devient légitime puisqu'elle permet de prendre de meilleures décisions tandis que les citoyens, par leur implication, participent à l'élaboration des choix de « demain ». Enfin, l'efficacité procédurale peut compter sur la synergie entre les agglomérations qui trouvent dans les enquêtes « standardisées » un moyen de se comparer les unes aux autres et donc prouver sa compétitivité en termes de politique de transport.

D'une manière générale, les jeux d'acteurs "internes" au moment de l'élaboration de l'enquête ainsi que les jeux d'acteurs "externes" au moment de la diffusion et valorisation des résultats peuvent apparaître comme une étape vers une meilleure coopération qui peut être simplement informelle ou plus formelle. Historiquement, les nouveaux acteurs comme les conseils généraux depuis les années 1990, les conseils régionaux dans les années 2000 se sont initialement intéressés aux enquêtes en « payant pour voir », les bases de données n'étant généralement délivrées qu'aux financeurs des enquêtes. Aujourd'hui les différents acteurs semblent partager des préoccupations communes et croisent davantage leurs objectifs au moment de la réalisation de l'enquête. Ensuite, chaque acteur se retrouve ensuite face à ses missions et face à son calendrier et il est souvent difficile de prolonger la collaboration. Plusieurs démarches existent afin de pérenniser et d'amplifier la dynamique partenariale au-delà de la diffusion des premiers résultats. Elles sont généralement stimulées par l'existence d'une structure pérenne comme un "observatoire" partenarial des déplacements, généralement hébergé et animé par une agence d'urbanisme : Marseille (AGAM), Lyon (UrbaLyon), Strasbourg (ADEUS), Rennes (AUDIAR), Montbéliard (ADU), Brest (Adeupa), ... Leur activité est généralement stimulée voire subordonnée à l'exploitation d'une enquête déplacements. Certains d'entre-eux apparaissent même comme de véritable support de dialogue inter-institutionnel sur le thème des mobilités comme l'Observatoire Départemental des Déplacements de l'ADEUS<sup>3</sup>.

Des coopérations informelles peuvent donner naissance à de démarches originales comme le "club" de valorisation des EMD piloté par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise. Autre exemple, celui du Calvados : dans la continuité des travaux relatifs à l'enquête menée en 2011 à l'échelle du Calvados, des "conférences de la mobilité" organisées par les partenaires de la maîtrise d'ouvrage (Caen-Métropole, Viacités et le Conseil général du Calvados) sont proposées. Ayant pour objectif de "faire vivre l'enquête-déplacements", le premier rendez-vous (septembre 2012) s'est intéressé à la multimodalité. Au final, ce type d'initiatives s'inscrit dans une dynamique d'animation territoriale qui facilite l'appropriation des résultats des enquêtes-déplacements et au final leur prise en compte.

## Conclusion

L'examen du rôle des EMD dans les politiques publiques témoigne d'abord d'une grande difficulté à tirer des enseignements généraux. Il n'y a pas une loi universelle qui expliquerait systématiquement la fonction de l'outil. Contrairement aux premières heures des enquêtes ménages où la mécanique était bien rodée -l'enquête alimente les modèles et son rôle ne pose même pas question -, la fonction des EMD est aujourd'hui beaucoup plus contrastée et plurielle. Face aux différentes formes de « reterritorialisation » de l'action publique, les enquêtes déplacements doivent repousser leurs limites dans tous les sens du terme : d'un point de vue méthodologique, spatial, ou institutionnel ... Elles doivent également offrir une grande plasticité d'utilisation face à la diversité des attentes locales. Sur des territoires plus contrastés (du milieu rural aux régions métropolitaines), les EMD répondent à des objectifs plus diversifiés (planification, analyse des nouveaux comportements, marketing territorial, expertise locale, coopération entre AOT ...) tout en conservant des fonctions plus "traditionnelles" (modélisation, connaissance/calibrage de l'offre) toujours plébiscitées par les « nouveaux clients ».

Ainsi, l'enquête déplacement est potentiellement productrice de « ressources organisationnelles » (Offner, 2003) à la condition que la dynamique d'acteurs construite au moment de la réalisation de l'enquête soit prolongée et amplifiée. Les démarches les plus abouties peuvent être considérées comme une forme d'action publique interterritoriale selon les termes de Martin Vanier (2008). L'instrument « enquête ménage déplacement » participe à la construction d'une expertise locale dans le pilotage de l'enquête proprement dite, dans l'analyse des résultats (avec le rôle de la recherche) mais aussi dans l'« empowerment » (la prise de compétence) des acteurs locaux sur les questions de mobilité avec la participation des citoyens et du milieu associatif ... Ainsi, il semble bien que l'EMD deviennent porteuse, dans son acception actuelle, d'efficacité procédurale. L'enquête n'en reste pas moins productrice d'efficacité substantielle, comme matière première aux politiques publiques : plus seulement pour la programmation d'infrastructures, mais potentiellement pour la planification territoriale, environnementale et socio-économique.

Dans ce mouvement, le rôle de l'État de ses services, est en pleine recomposition. Ce rôle est certes différent mais pas moins important aujourd'hui : l'État est centre de ressources, moins prescripteur et producteur de dispositifs techniques, mais davantage incitatif, conseil, garant de la transparence ou diffuseur de bonnes pratiques. L'enjeu est de taille, et ce n'est qu'une étape, car si aujourd'hui, les différentes politiques publiques partagent mieux les présents (par les données des EMD), il reste à mieux partager les futurs (par les modèles notamment).

*Cet article a été écrit à partir des travaux de recherche effectués par Cyprien Richer dans le cadre du programme de travail ERAMOB de l'équipe de recherche Associée à l'unité de recherche Dynamiques économiques et sociales des transports (DEST) de l'Ifsttar.*

## Bibliographie

- Alexandre, E. (2010). *Les Enquêtes-Ménages Déplacements : un outil pour formuler les politiques de transports en commun de la ville durable ?*, Mémoire de Master 2, Master Politiques Publiques et Gouvernements comparés, Sciences-Po Lyon-Université de Lyon 2, 105 p.
- Beltran A., & Picard J.-F. (1992) *Les électriciens, les gaziers, les hommes de sciences et les autres*. In Voldman D. (dir.) Cahier de l'IHTP n°21 : La bouche de la Vérité ? La recherche historique et les sources orales , novembre 1992, pp. 79-86.
- Bonnell P. (2004 ) *Prévoir la demande de transport*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 425 p.
- Brunot A., & Cocquand, R., *Le Corps des Ponts et Chaussées*, Paris, éditions du CNRS, 1982, 915p.
- CETE de Lyon, CETUR (1983). *Les enquêtes ménages. Note 1 : Bilan des enquêtes ménages réalisées depuis 1976*, 146 p.
- CETUR, CETE (1989). *Dossier méthodologique pour la réalisation d'une enquête ménages*.
- CERTU (1998). *L'enquête ménages-déplacements « méthode standard »*, Guide méthodologique, Coll. du CERTU, Références, 295 p.
- CERTU (2008). *L'enquête ménages déplacements « standard Certu »*. Collection Références n°72. Lyon, France.

- CERTU (2010). *L'enquête déplacements ville moyenne « standard Certu »*. Collection Références n°99. Lyon, France.
- CERTU (2010). *Analyse des résultats de l'enquête « Attente vis à vis des EMD »*. Synthèse sur les objectifs des enquêtes de 16 collectivités
- CERTU (2011). *L'enquête ménages déplacements « standard Certu », complément méthodologique pour les territoires périurbains et ruraux*. Collection Références n°116. Lyon, France.
- CERTU, 2012, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, coll. Références, CERTU, 108 p.
- Commenges H. (2013), « Socio-économie des transports : une lecture conjointe des instruments et des concepts ». In *Cybergeog : European Journal of Geography* [En ligne], document 633, mis en ligne le 20 février 2013, URL : <http://cybergeog.revues.org/25750> ; DOI : 10.4000/cybergeog.25750, consulté le 09/09/2013.
- Debizet, G. (2010). "Crise et mutation de l'expertise en transport et mobilité", in Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (dir.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, pp.139-162.
- Denoyelle, Q. (2012). *Gouvernance des enquêtes ménages déplacements. Quel rôle pour les EMD dans la coopération entre autorités organisatrices de transport urbain ?*, Mémoire de Master 2, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille, Univ. Lille 1, 86 p.
- Desrosières, A. (2003). Historiciser l'action publique : l'Etat, le marché et les statistiques. In P.Laborier and D.Trom (dir.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003, p.207-221.
- Dupuy, G. (1975). *Une technique de planification au service de l'automobile. Les modèles de trafic urbain*, Paris, Ministère de l'Équipement. 201p.
- Dupuy, G. (1978). *Urbanisme et technique : Chronique d'un mariage de raison*, Paris : CRU, 1978, 420p.
- Facq, B. (2006). *Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains*, Lyon, Institut d'Études Politiques de Lyon, 214 p..
- Lascombes, P., Le Galès, P. (2004). *Gouverner par les instruments*, Paris : Presses de Sciences Po, 2004, 370 p.
- Lassave (1984) sur les méthodes d'évaluation économique et sociale des projets de transport urbain, Transport Urbanisme Planification, CETUR, vol.2
- Lassave (1985) Quelques réflexions sur les plans de déplacements urbains, Transport Urbanisme Planification, CETUR, vol.4
- Leloup F., Moyart L., & Pecqueur B. (2005), La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? In *Géographie Économie Société* 2005/4, Vol. 7, p. 321-332.
- Morain, M., Guilloux, T. (2012). Territoires métropolitains et modes de coopération. *Lyon : CERTU*, 31 p.
- Muller P. (2005), Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs, *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 1, février 2005, p. 155-187.
- Offner, J.-M. (2003). L'élaboration des plans de déplacements urbains de la loi sur l'air de 1996 : le nécessaire renouveau des politiques locales de transport. Rapport pour le PREDIT, Marne-la-Vallée, ENPC, 24 p.
- Rabaud M. (2012), *Les enquêtes déplacements standard CERTU : un exemple de conciliation des besoins de continuité méthodologique et d'évolution pour s'adapter aux demandes et aux nouvelles pratiques*, 7e colloque francophone sur les sondages, Rennes, 5-7 novembre 2012.
- Richer, C. (2012). *Les EMD, une identité en mouvement*. Rapport pour le CERTU, Lille, France : Cete Nord Picardie.
- SETRA (1975). *Dossier pilote concernant la réalisation des enquêtes ménages déplacements*, Bagnaux, 1975, 140p.
- Vanier M. (2008), *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica-Anthropos, 160 p.
- Voldman D. (1992), Définitions et usages . In Cahiers de l'IHTP, 21. URL : <http://www.ihtp.cnrs.fr/spip.php%3Farticle230&lang=fr.html>, consulté le 09/09/2013.

<sup>1</sup>Ce terme fait référence à l'article d'Alain Desrosières "Historiciser l'action publique : l'Etat, le marché et les statistiques" (2003).

<sup>2</sup> Concernant l'interdépendance entre « les enquêtes origine-destination, le modèle à quatre étapes et l'évaluation économique fondée sur le surplus de l'usager », voir la description donnée par Commenges (2013) sous l'appellation « matrice technique ».

<sup>3</sup> L'Observatoire Départemental des Déplacements de l'ADEUS est une structure pérenne à l'ADEUS, partenariale, en charge de fournir éclairage et informations sur la mobilité et les déplacements. Il réalise des études allant du cadrage général (différentes échelles géographiques) à des analyses spécifiques (stationnement, réseau de tram, typologie des flux...). En plus de la nature partenariale, l'observatoire anime des rencontres-débat avec des élus sur la thématique transport où les participants sont invités à réagir sur les données présentées.