

**Peut-on tirer des informations conjoncturelles du Recensement Rénové de la Population à partir des EAR ? L'exemple de la motorisation des ménages et des mobilités domicile-travail dans les communes de moins de 10 000 habitants**

Jean-Loup Madre, Jean-Paul Hubert, Pierre Pistre (IFSTTAR/AME/DEST)

Domaines couverts : Analyse des données, Recensement de la population.

Depuis 2003, le Bilan de la Circulation élaboré par la Commission des Comptes Transport de la Nation montre un plafonnement du trafic automobile France entière, correspondant à un ralentissement de la croissance du parc et à la baisse du kilométrage moyen par voiture<sup>1</sup>. Or les Enquêtes Nationales Transport de 1994 et 2008 montrent des comportements divergents entre les citadins qui pratiquent une mobilité plus durable et les habitants des zones moins denses où l'usage de l'automobile continue à se développer. Le projet<sup>2</sup> dans lequel s'intègre cette présentation a pour objectif de mieux analyser l'évolution des pratiques de mobilité et de l'équipement des ménages en voiture dans les espaces peu denses, et en particulier depuis la crise commencée en 2008-2009.

Sans bonne couverture de ces espaces peu denses par les enquêtes locales sur la mobilité et en l'absence d'enquête nationale depuis mi-2008, le Recensement Rénové de la Population est la seule source récente sur la possession de voiture et les distances domicile-travail, mais il lisse les évolutions sur des périodes de 5 ans. Or le RRP est exhaustif tous les cinq ans dans les communes de moins de 10 000 habitants, réparties en cinq groupes de rotation composés de manière équilibrée, afin d'assurer un même effectif et une même structure démographique à chaque Enquête Annuelle de Recensement (EAR)<sup>3</sup>. Et le concept d'espace peu dense est bien représenté par les communes hors des agglomérations de 10.000 habitants et plus, qui sont donc recensées exhaustivement. La composition des groupes de rotation étant connue, nous avons construit à partir de 2004 des séries annuelles pour l'espace peu dense sur les variables du RRP qui concernent notre projet.

Les séries brutes peuvent révéler des variations rapides que les résultats généraux ne montreraient qu'avec retard. Ainsi nous avons constaté que la fréquence des grandes distances entre communes de résidence et de travail (seuil à 80 km), qui était longtemps restée stable à environ 2% des actifs occupés, est passée à 2,5% en 2012 puis 3% en 2013. Cela pourrait avoir des conséquences sur l'usage de la voiture, du transport ferroviaire ou du covoiturage à longue distance.

Mais les séries brutes sont affectées par des effets de cycle liés à de légères différences entre les groupes de rotation. Nous proposons deux méthodes de traitement pour corriger ces effets :

---

<sup>1</sup> Observatoire économique et statistique des transports, 2014, *Les comptes des transports en 2013*, 51<sup>ième</sup> rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, 176 p.

<sup>2</sup> Projet PREDIT 4 (2012-2016), intitulé *La face cachée de la dynamique de la mobilité : rôle des zones peu denses dans l'évolution à long terme des territoires et de la mobilité*.

<sup>3</sup> Insee (2005), « Chapitre B - Le nouveau mode de recensement – Elaboration à travers les tests » dans Godinot A. (dir.), *Pour comprendre le recensement de la population*, Insee Méthodes, n°Hors série, 63 p.

- (1) Pour la motorisation du ménage, nous disposons d'une référence exhaustive au RP 1999 (*cf.* bases des chiffres clés sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr)), à partir de laquelle nous pouvons calculer pour chaque commune du groupe de rotation enquêtée l'année T, l'évolution entre 1999 et T d'un indicateur. En supposant que cette évolution est représentative pour l'ensemble de la population étudiée, donc que la spécificité éventuelle d'un groupe de rotation tient essentiellement au niveau de la variable observée, on peut calculer une série annuelle à partir de 2004, avec un point de référence en 1999 ;
- (2) Pour la motorisation selon le profil du ménage ou pour la distance domicile-travail, nous ne disposons pas d'informations exhaustives au RP 1999. Nous appliquons un lissage qui, après différents essais, repose sur le calcul de moyennes mobiles sur 3 ans pour toutes les années entre 2004 et 2013, en ayant au préalable estimé des valeurs fictives en 2003 et 2014, par rétropolation ou extrapolation de la variation quinquennale observée la plus proche.

En appliquant la première méthode, nous pouvons supposer que le multi-équipement croissant des ménages dans l'espace peu dense a été bloqué en 2009 par la récession (point bas début 2010), plutôt qu'en 2008 comme semblait le montrer la série brute.

En appliquant la seconde méthode, nous pouvons supposer une baisse à partir de 2008 dans la multi-motorisation des ménages dont la personne de référence a emménagé dans le logement depuis moins de 5 ans, alors que la série brute montre une stagnation.

Il s'agit de signaux faibles, dans une tendance générale d'usage croissant de la voiture dans l'espace peu dense, et ils demandent des approfondissements mais ils sont peut être un bon exemple de l'utilisation « pro-active »<sup>4</sup> que permettra le RRP.

---

<sup>4</sup> Intervention de Fabrice Dalongeville, représentant de l'Association des Maires Ruraux de France, lors de la dernière réunion de la Commission Territoires du CNIS (23 octobre 2014).